

SZn. S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-7/Nov Vyřizuje/telefon Ing. Novotný/236004278 Datum 23.01.2015

### Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

### Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6

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

#### I. Základní údaje

##### 1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- 2. 8. 2013 obdržel odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OZP MHMP) jako příslušný úřad oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.
- 8. 8. 2013 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření. Oznámení spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky k záměru byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.
- 15. 11. 2013 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložený záměr bude dále posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace. Závěr byl zveřejněn na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a informace o jeho vydání i v denním tisku.
- 26. 3. 2014 oznamovatel předal příslušnému úřadu dokumentaci zpracovanou podle § 8 zákona.
- 9. 4. 2014 byla tato dokumentace příslušným úřadem rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.

- 28. 8. 2014 příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku.
- 23. 10. 2014 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 7. 11. 2014 rozeslal příslušný úřad posudek k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčených správních úřadům. Posudek spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.
- 30. 12. 2014 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna dle požadavků § 16 zákona na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.

## **2. Místo a čas veřejného projednání**

Veřejné projednání se uskutečnilo 15. 1. 2015 od 15:30 hod. do cca 20:30 hod. v sále Základní školy Dědina (Žukovského 580/6, Praha 6).

## **3. Řízení veřejného projednání**

Ve smyslu § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byl pověřen řízením veřejného projednání Ing. Tomáš Novotný, specialista posuzování vlivů na životní prostředí odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

## **4. Účastníci veřejného projednání**

- oznamovatel:
  - Ing. Jan Šurovský, Ph.D., Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost, technický ředitel
  - Ing. David Dohnal, Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost, vedoucí odboru Strategický a investiční rozvoj
- zpracovatel projektové dokumentace:
  - Ing. Petr Vysočil, METROPROJEKT Praha a.s., hlavní inženýr projektu
- zpracovatel dokumentace:
  - Mgr. Radek Jareš, ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.
- zpracovatel posudku:
  - Ing. Václav Obluk
- dotčené územní samosprávné celky:
  - městská část Praha 6
    - Mgr. Petra Kolínská, zástupce starosty
    - Ing. arch. Eva Smutná, zástupce starosty
- dotčené správní úřady:
  - Hygienická stanice hlavního města Prahy

- Ing. Ondřej Dobisik, oddělení územního plánu
- Magistrát hlavního města Prahy
- Ing. Tomáš Novák, OZP MHMP, specialista ochrany ovzduší
- příslušný úřad:
  - Ing. Jana Cibulková, OZP MHMP, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
  - Ing. Tomáš Novotný, OZP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí
- Celkem se veřejného projednání účastnilo přibližně 500 osob.

## II. Průběh veřejného projednání

**Ing. Novotný** zahájil veřejné projednání. Představil jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámil přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA). Dále provedl časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru. Následně vyzval zástupce oznamovatele, aby přítomné seznámil se záměrem.

**Ing. Šurovský** začal své vystoupení popisem historie dopravní obsluhy sídliště Na Dědině. Toto sídliště začalo být obsluhováno autobusovou linkou 218 v prosinci 1980. Pár let poté se začala v Praze připravovat řada nových tramvajových tratí (dále jen TT) s cílem obsloužit nová sídliště, která nebudou obsluhována metrem. Jednalo se třeba o TT do Řep, do Modřan a na Barrandov, které byly následně postaveny. V případě TT na Barrandov se nyní dokonce připravuje její prodloužení. Naproti tomu TT na sídliště Černý Most nakonec realizována nebyla.

Již tehdy byla uvažována výstavba TT na sídliště Na Dědině, ale v jiné podobě. Jednalo se o záměr, kdy současně s ním měla být realizována Veleslavínská radiála, čili „dálnice“ ve stopě dnešní Evropské ulice, která z centra Prahy na území Prahy 6 vstupovala koridorem Buštěhradské dráhy. V místě Nádraží Veleslavin měla být TT převedena z Evropské ulice do tohoto koridoru, a tím umožnit zkapacitnění Evropské. Tento záměr se neuskutečnil.

To znamená, že úmysl zavést tramvaj do oblasti sídliště Na Dědině není evidentně nový, zjevně se s ním muselo počítat již v době výstavby sídliště.

Vedení TT Vlastinou ulicí bylo zaneseno i do platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn), který byl schválen usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy dne 9. 9. 1999. Podle tohoto ÚPn má TT vést přes Dlouhou Míli až k terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha. V prostoru Dlouhé Míle je navržen velký dopravní uzel s křížením tramvajové tratě, železnice na letiště a Pražského okruhu. Zde má docházet k přestupu cestujících ze Středočeského kraje na městskou hromadnou dopravu. Toto řešení je vázáno na projekt Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně (rychlodráha), který se bohužel dosud nerealizoval.

Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost (dále jen DPP) není autorem aktuálně předloženého záměru vedení TT. Tehdejší Útvar rozvoje hl.m. Prahy, příspěvková organizace (dále jen ÚRM), nyní Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace

(dále jen IPR), zadal společnosti DIPRO, spol. s r.o. zpracování vyhledávací studie. Ta zvažovala celou řadu variant, které lze realizovat. Jednalo se i o případné napojení letiště tramvajovou dopravou. Jednou z variant bylo vedení TT Evropskou ulicí s pokračováním na letiště.

**Pan Mrázek** přerušil vystoupení zástupce oznamovatele s tím, že přítomní nechtějí být informováni o historii dopravy.

**Ing. Novotný** znovu vysvětlil smysl veřejného projednání. Zdůraznil, že je třeba umožnit vystoupení všem účastníkům jednání. Proto požádal přítomné o klid a opět předal slovo oznamovateli.

**Ing. Šurovský** podotkl, že se ve svém vystoupení snažil reagovat na připomínky, které zaznamenal ve vyjádřeních k posudku. Jedna z kritik směřovala ke zdůvodnění potřeby TT. Snažil se tudíž vysvětlit, že předložený návrh je výsledkem několikaletých diskuzí s dotčenými subjekty.

Výsledky zmiňované vyhledávací studie projednal ÚRM s městskou částí Praha 6 (dále jen MČ P6). Následně byla vybrána varianta, která se stala zadáním pro DPP. Ten si poté u společnosti METROPROJEKT Praha a.s. objednal dokumentaci pro územní rozhodnutí. To znamená, že DPP vstoupil do přípravy záměru teprve v okamžiku, kdy se začala zpracovávat dokumentace pro územní řízení již dříve vydiskutované varianty.

Dále uvedl, že předchozí studie probírala celou řadu variant, jak organizovat silniční a tramvajovou dopravu, jak realizovat konkrétní uspořádání na sídlišti Na Dědině. Ze strany urbanistů a architektů bylo velmi silně požadováno založit ve Vlastině ulici stromořadí, vést tam TT v širokém zeleném pásu a zřídit cyklostezky. Proto došlo v návrhu k velké redukci parkovacích míst v území. Tato redukce tedy není primárně z důvodu tramvajového provozu, ale vyplynulo to z projednávání s dalšími orgány města. DPP si je plně vědom nutnosti nahradit zaniklá parkovací místa. Je ale třeba zdůraznit, že se musí jednat o koordinované úsilí všech orgánů a institucí města. DPP nebyl zřízen pro výstavbu a provoz hromadných garáží. To musí zajistit jiný investor. Úkolem státní správy a samosprávy je, aby parkovací místa vznikla ideálně dříve, než dojde k dalšímu stupni projednávání. Například v případě stavby TT na Barrandov vznikly předem nové parkovací domy. Teprve potom bylo dokončeno projednání záměru, bylo získáno stavební povolení a stavba byla realizována. DPP nemá v žádném případě zájem a potřebu zlikvidovat parkovací místa a místo toho tam postavit tramvaj. Musí se vždycky jednat o koordinované úsilí DPP, MČ P6, hlavního města Prahy (dále jen HMP) a jeho organizací, jako je Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Dále reagoval na výkřiky z auditoria, že není důvod o záměru diskutovat, neboť je již o jeho realizaci rozhodnuto. Připomněl, že se nyní nacházíme ve fázi procesu EIA. Teprve po úspěšném

dokončení tohoto procesu lze žádat o územní rozhodnutí, následně o stavební povolení a pak teprve lze případně stavět. DPP je firma vlastněná HMP, a tudíž může začít stavět novou TT až v okamžiku, kdy o to HMP rozhodne.

**Ing. Novotný** požádal zpracovatele dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dokumentace EIA), aby sdělil nejzávažnější vlivy stavby.

**Mgr. Jareš** upřesnil předmět posuzování. Jedná se o novostavbu TT o délce 2 100 m a o rekonstrukci kratšího úseku trati o délce 270 m. Novostavba začíná za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicemi Vlastina a Drnovská a je ukončena jednokolejným obratištěm u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská. Na trati je uvažováno pět párů zastávek. V souvislosti s výstavbou TT dojde ke změnám dopravního řešení v místě, k redukci některých parkovacích stání, k vytvoření části nových parkovacích stání podél trati a ke změně dopravních vztahů vlivem přerušení provozu individuální automobilové dopravy ve Vlastině ulici, resp. k částečnému uzavření ulice Vlastina v případě realizace varianty 2.

Dále konstatoval, že v dokumentaci je provedeno vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Hlavní vlivy, které je možné očekávat, jsou jednak vlastní vlivy provozu tramvají (tzn. hluk a vibrace), a dále dojde ke vlivům, které budou spojeny se změnou dopravního řešení (tzn. přesun dopravy do jiných ulic, než ve kterých se pohybuje nyní). Dojde ke změnám v hladinách hluku a ke změnám v kvalitě ovzduší. Výstavba TT si vyžádá odstranění některých dřevin a vyžádá si záборы zemědělské půdy. Významně nebudou ovlivněny složky, jako je fauna, citlivé ekosystémy, chráněná území přírody, vodní toky nebo krajina ve svém celku.

Z hlediska kvality ovzduší dokumentace vyhodnotila, že dojde jak k poklesu, tak k nárůstu koncentrací znečišťujících látek v celém zájmovém území. Tyto změny jsou z pohledu celkové zátěže velmi malé a v celkové situaci nebudou víceméně patrné. V žádném případě nedojde vlivem výstavby a provozu TT k překročení imisních limitů.

V důsledku tramvajového provozu dojde k nárůstu hladin hluku. Pokles hladin nastane vlivem redukce autobusové dopravy a vlivem odklonění automobilové dopravy z Vlastiny ulice. Naopak dojde k nárůstu hladin hluku v některých bodech v místech, kam bude automobilová doprava převedena. Součástí záměru bude i celá řada protihlukových opatření včetně položení nízkohlučného asfaltu, který redukuje nárůsty hladin hluku způsobené převedením automobilové dopravy do nových částí.

Dále byly vyhodnoceny vlivy na zdraví a bylo zjištěno, že tyto vlivy budou jak kladné, tak záporné. To znamená, že v některých částech území dojde ke snížení zdravotních rizik právě vlivem poklesu koncentrací znečišťujících látek nebo hladin hluku, v některých částech dojde naopak k navýšení zdravotních rizik. Všechny tyto změny jsou ale velmi malé a v praxi nebudou víceméně rozlišitelné od ostatních běžných vlivů a od běžného kolísání v dotčené populaci.

Co se týká vlivu vibrací, které mohou být v případě provozu TT významné, tak rozhodně lze vyloučit vlivy na zdraví. Vibrace tedy nebudou takové, aby mohly ohrozit zdraví, a nebudou dosahovat takové intenzity, aby mohly ohrozit stávající konstrukce. Z důvodu vyloučení možnosti obtěžování vibracemi byla v dokumentaci formulována nutná opatření do dalších stupňů projektové přípravy (uložit tramvajové koleje tak, aby byly vibrace minimalizovány; provést po výstavbě kontrolní měření, které prokáže, že vibrace nedosahují takových hodnot, aby mohly mít nějaké negativní vlivy na obyvatelstvo).

Dojde k odstranění některých stromů, které jsou v kolizi s TT, případně s úpravami křižovatek. Jako kompenzace tohoto vlivu byla v dokumentaci požadována výsadba zeleně v co největší míře podél nové TT, případně na jiných plochách tak, aby byl úbytek zeleně kompenzován v dostatečné míře.

Závěrem uvedl, že dokumentace vyhodnotila záměr jako přijatelný z hlediska životního prostředí. To znamená, že vlivem jeho výstavby dojde k určitým změnám v životním prostředí, ale tyto změny nedosahují takových hodnot, aby vylučovaly existenci záměru. Vlivem jeho provozu nebudou překročeny limity v dotčeném území. Tam, kde jsou v současnosti hlukové limity překročeny nebo je předpoklad, že budou překročeny v budoucí době, jsou navržena taková opatření, aby došlo pouze k poklesu hlukové zátěže. Co se týká hodnocených variant, tak obě varianty byly vyhodnoceny jako přijatelné a víceméně srovnatelné. Jako velmi mírně vhodnější byla vyhodnocena varianta 1 (tzn. varianta s vyloučením provozu ve Vlastině ulici).

**Ing. Novotný** požádal zástupce oznamovatele o popis jednotlivých variant.

**Ing. Vyskočil** sdělil, že varianta 1 je podoba záměru, která byla představena v oznámení. Je to varianta s úplnou křižovatkou na ulici Navigátorů x Evropská. Ve variantě 2 je částečně vpuštěn provoz do ulice Vlastina v úseku Evropská - U Silnice ve směru do sídliště a křižovatka na ulici Evropské je redukována v podstatě jenom na zpětný pohyb pro výjezd z lokality do centra. Výklad byl doprovázen projekcí situací záměru.

**Ing. Novotný** v reakci na nesouhlasné projevy z auditoria zopakoval, že je třeba dodržet stanovený řád veřejného projednání a že všichni přítomní dostanou prostor k vyjádření v diskuzní části. Poté vyzval Ing. Obluka, aby ostatní seznámil se závěry svého posudku.

**Ing. Obluk** úvodem konstatoval, že posudek je zpracován dle zákona a má své obligatorní náležitosti. Posudek byl, stejně jako dokumentace, zveřejněn 1 měsíc, takže všichni, kteří mají o záměr zájem, se mohli s posudkem a dokumentací seznámit. Proto své vystoupení omezil pouze na základní informace.

Uvedl, že dokumentace je zpracována v členění podle přílohy zákona a z pohledu úplnosti odpovídá požadavkům zákona. Rozsah dokumentace je dostačující k možnosti posoudit vlivy

předloženého záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy záměru věnována vlivům z vyvolané dopravy (jak vlivům na hlukovou zátěž, tak vlivům na znečištění ovzduší). Dokumentace odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z hlediska kvality ji lze hodnotit jako standardní.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci a které se týkaly vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejících se záměrem, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro následná řízení, ve kterých se bude jednat o povolení záměru. Dále prohlásil, že dokumentace se věnuje všem zásadním aspektům vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí, které jsou se záměrem spojeny. Úplnost dokumentace v dané etapě přípravy záměru je dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit proces EIA.

Co se týká správnosti údajů, tak dokumentace je korektní a nebyly shledány žádné zásadní nedostatky, které by neumožňovaly ukončit posuzování vlivů na životní prostředí.

K dokumentaci bylo obdrženo celkem 45 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených správních úřadů a 37 vyjádření ostatních subjektů). Uvedl, že měl maximální snahu o reflexi všech relevantních připomínek v rámci podmínek, které zahrnul do návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen stanovisko).

Co se týká celkového posouzení akceptovatelnosti, tak 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, 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.

Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které přesahují hranice České republiky.

**Ing. Novotný** uklidňuje přítomné v sále a znovu upozorňuje, že se jedná o úřední jednání vedené dle zákona a příslušné prováděcí vyhlášky.

**Ing. Obluk** pokračoval a uvedl, že poslední částí posudku, vyžadovanou zákonem, je návrh stanoviska pro příslušný úřad. Navrhuje stanovisko, že záměr je přijatelný z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví s tím, že jsou stanoveny příslušné podmínky. V návrhu stanoviska je zhruba 62 podmínek a mnohé reagují na vyjádření.

**Ing. Novotný** v reakci na požadavky zástupců veřejnosti požádal oznamovatele o podrobnější představení záměru.

**Ing. Šurovský** se omluvil, že záměr podrobně neprezentoval, neboť se domníval, že záměr je všeobecně známý. Uvedl, že varianta 1 i varianta 2 z hlediska TT jako takové jsou zcela stejné. Při jeho vystoupení byl záměr promítán v grafické podobě. Záměr začíná před smyčkou Divoká Šárka (tam, kde dnes končí TT, která se rekonstruovala loni). Pokračuje přes smyčku Divoká Šárka, kterou zmenšuje, zůstává tam jenom jedna kolej (ta vnitřní), na které bude ukončena případně noční tramvajová linka. Odtud pokračuje už dál novostavba, která kříží Libockou a odbočuje šikmo do Vlastiny ulice, kterou pokračuje.

**Ing. Novotný** opět uklidňuje tu část veřejnosti, která nechce záměr představit a nesouhlasí s ním.

**Ing. Šurovský** pokračuje s tím, že TT vede z Evropské v ose dnešní Vlastiny ulice, zachovává stromořadí a zachovává chodníky v současném uspořádání. U křižovatky s ulicí U Silnice se záměr a upořádání mění, protože je snaha zachovat stromořadí, které je dneska mezi Vlastinou ulicí a zdí vojenského areálu a rozšiřuje se na jeho území (kolej do centra stejně jako vozovka do centra by tím pádem vedla až za touto zdí). To znamená, že dnešní dopravu, která je vedena v tomto úseku ve Vlastině ulici, odsouvá od zástavby směrem k vojenskému areálu.

Tramvaj poté vstupuje do sídliště jako takového u obchodního domu Billa, kde dnes stromořadí končí, nicméně vyhledávací studie doporučila založit stromořadí i v sídlišti. TT přichází až k Drnovské ulici, kterou překříží, a za Drnovskou ulicí (tam, kde dnes není zástavba) vede nezávisle na vozovce směrem severním a končí smyčkou Dědinská, kde je ukončena a kde je nástup a výstup. Případné pokračování je dále severozápadním směrem, ale není předmětem posuzovaného záměru.

Takto je TT navržena v obou variantách. Co se mění, je to, že podle studie byl DPP pověřen k tomu, aby převzal řešení, kdy se zřizuje nová křižovatka Evropská x Navigátorů x U Silnice, odkud se dalo nově vjíždět do zájmového území a odjíždět odtamtud, protože bylo navrženo ze začátku Vlastiny ulice, kde jsou nejužší poměry, vyloučit průjezdnou automobilovou dopravu z důvodu zklidnění.

Toto řešení nebylo výsledkem projednávání DPP, ten toto musel převzít do své dokumentace. Nicméně v rámci sbírání podkladů při zjišťovacím řízení byl zaznamenán odpor proti tomuto řešení, a proto byla navržena varianta 2. Kolejově je řešení stejné, ve směru z Prahy mohou auta jezdit ulicí Vlastinou a ve směru do Prahy je navrženo, aby automobily do Prahy nejezdily a aby vjížděly ulicí U Silnice a napojovaly se na Evropskou. To znamená, že varianta 2 reflektuje připomínky o tranzitu na letišti a případně zpátky. Konstatoval, že zpracovatel dokumentace se v maximální možné míře snažil přikročit k nějakému kompromisu, zohlednit kritiku, která byla



zaznamenána při předchozích stupních projednávání, omezit zásah na Evropské a žádnou světelně řízenou křižovatku na Evropské nebudovat.

**Mgr. Kolínská** se omluvila za to, že došlo v minulých letech k zanedbání komunikace s občany a také zanedbání komunikace MČ P6 s HMP. Manévrovací prostor něco změnit je velmi malý. Domnívá se, že tramvaje ve městě obecně jsou pro všechny lepší a výhodnější než autobusy. Je škoda, že se v této lokalitě nepodařila tato myšlenka prosadit hned na začátku a hned na začátku se ptát občanů, jak řešit negativa, která jsou s tím spojená. Považuje také za chybu, že město neprezentuje projekt tak srozumitelným způsobem, jak se o to snaží např. pan Rybář. Dále uvedla, že připomínky, které v procesu EIA postupně přicházely, nejsou řádně vypořádány a je zvědavá na odpověď na otázku, které připomínky byly zpracovány. Dokumentaci si pečlivě prostudovala a domnívá se, že zásadní připomínky zpracovány nebyly. Za MČ P6 garantuje, že tento projekt od městské části nebude mít souhlas, pokud nebudou zpracovány základní, nejdůležitější připomínky. Nesouhlasí např. s novou křižovatkou na Evropskou, nechce zavádět tranzitní dopravu do míst, kde v tuto chvíli není. Požaduje zachování plnohodnotného provozu ulicí Vlastina. MČ P6 si je vědoma, že je v ohrožení alej. Ale i to je řešitelné, tato varianta měla být zpracovávána hned od začátku.

Dále se věnovala parkovacím místům. Uvedla, že je třeba rozlišovat parkovací místa legální a nelegální (tam se liší ten počet, kolik jich ubývá). Rozumí tomu, že jsou občané zvyklí na nějaký parkovací komfort. MČ P6 požaduje úbytek legálních parkovacích míst plnohodnotně nahradit (tento požadavek směřuje k HMP). Dále uvedla, že MČ P6 uspořádá v nejbližších měsících debatu o budoucnosti skladového areálu a buď v jejím rámci, nebo samostatně proběhne debata o parkování.

Konstatovala, že obě podmínky po schválení v Radě MČ P6 odešly písemně zpracovateli projektové dokumentace. V obou těchto věcech intenzivně jednájí se zástupci HMP i s DPP.

Mgr. Kolínská dále prohlásila, že ona osobně i Rada MČ P6 se přihlásila k tomu, že tramvaj zde má být. Vysvětlila, že tramvaj ve střednědobém výhledu zajistí přímé napojení na Vítězné náměstí. Už po spuštění metra všechny autobusy, které jedou po Evropské, skončí na Veleslavíně (to znamená přestup navíc). Časová výhoda 12 minut z Vlastiny na Vítězné náměstí nebude platit, ta skončí tím přestupem na Veleslavíně. Tzn., že ta tramvaj toto spojení zachová. Druhý důvod, proč je tramvaj prospěšná, je ten, že žijeme všichni ve městě a nemůžeme myslet jen na 100 m kolem svého bytu. Je třeba myslet i na lidi, kteří bydlí na Evropské, kteří bydlí dál ve městě a pro něž každé motorové vozidlo, které ubude, je zlepšením jejich ne vždycky ideálních podmínek. Všichni víme, jak vypadá provoz na Evropské, a tramvaj nás tam doveze bez toho, že by musela bojovat s kolonami aut, které se spíše budou zhoršovat. Třetím argumentem je, že tramvaj je pohodlnější a komfortnější dopravní prostředek než autobus a samozřejmě je i ekologičtější, protože nevyzpouští do ovzduší zplodiny.

Závěrem uvedla, že si uvědomuje, že ne všechny připomínky občanů budou akceptovány, ale za ty zásadní je MČ P6 připravena bojovat.

**Ing. Šurovský** uvedl, že MČ P6 je podstatnou institucí pro následující projednávání a že její názor samozřejmě nelze pominout. Mgr. Kolínská je navíc zástupkyní vlastníka DPP (místopředsedkyně dozorčí rady). Připomínky MČ P6 samozřejmě bude DPP brát v úvahu a bude s nimi pochopitelně pracovat.

**Ing. Obluk** podotkl, že proces EIA řeší záměr tak, jak je předložen, a říká, jaké vlivy záměr bude mít v případě, že se realizuje. Prohlásil, že k TT je inertní a že nemá žádný osobní zájem na realizaci záměru. Jeho úkolem bylo posoudit správnost a úplnost dokumentace, a zda bylo dosaženo cíle procesu EIA. Dále bylo jeho úkolem posoudit přijatelnost vlivů v případě realizace jednotlivých variant.

Dále uvedl, že vystoupení Mgr. Kolínské ho překvapilo, protože říkala, že nevypořádal všechny připomínky. Mgr. Kolínská taky ve svém vystoupení neuspokojila všechny občany (ty občany, kteří TT nechťejí). Podotkl, že ve vyjádření MČ P6 k posudku je uvedeno, že městská část TT výhledově a dlouhodobě podporuje. On navrhuje řadu podmínek.

**Ing. Novotný** v reakci na hlasité projevy nesouhlasu ze sálu znovu vysvětlil smysl procesu EIA. Zdůraznil, že tento proces je zahajován z podnětu oznamovatele. Povinností příslušného úřadu je záměr zveřejnit a posoudit ho v té podobě, jak je předložen oznamovatelem. Pokud dojde po jednáních DPP, HMP a MČ P6 ke změnám záměru, bude příslušný úřad posuzovat tyto změny. Přitom ani nelze vyloučit nerealizaci záměru.

**Ing. Obluk** zopakoval, že proces EIA není povolujícím řízením, hodnotí se zde vlivy na životní prostředí, které záměr vyvolá, když bude realizován. Podotkl, že nemůže posuzovat potřebnost záměru. Nemůže s odvoláním na nesouhlas části veřejnosti požadovat zrušení záměru. Povinností zpracovatelů posudku a dokumentace je posoudit vlivy, které záměr vyvolá.

Konstatoval, že celá řada připomínek (obav) se týkala technického řešení, anebo toho, jestli občané záměr chtějí nebo nechťejí. HMP a MČ P6 podle svého vyjádření TT v té podobě, jak byla navržena, podporují. Na veřejných projednáních se diskutuje posudek a dokumentace. Tyto dokumenty řeší vlivy na životní prostředí. V rámci veřejného projednání nelze rozhodnout, zda záměr bude realizován, či nikoliv.

**Ing. Dobisík**, že Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen HS HMP) zaslala příslušnému úřadu vyjádření k dokumentaci, které bylo zpracovatelem posudku vypořádáno. Orgány ochrany veřejného zdraví musí postupovat v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Pokud záměr splňuje

požadavky tohoto zákona, nemůže ho orgán ochrany veřejného zdraví odmítnout. Současně mu nepřísluší posuzovat smysluplnost tohoto záměru.

Konstatoval, že hluková studie byla zpracována velmi kvalitně. Následně požádal, aby byla sdělena navržená protihluková opatření.

**Ing. Vyskočil** odpověděl, že se jedná o kombinaci technických a provozních opatření. Z hlediska technických opatření jsou použity veškeré protihlukové prvky, které jsou v současné době známy (pružné opevnění kolejnic; tlumící bokovnice; z hlediska vibrací antivibrační rohože; v úseku, který není pojžděn, je použita bezžlábková kolejnice, která je hlukově příznivější). Provozovatel dále uvažuje s provozem tramvají 15T, které jsou v porovnání s jinými typy vozů opět výrazně hlukově příznivější. V oblasti napojení na Evropskou je ještě kombinace se sníženou rychlostí. Co se týká dalších opatření na snížení hluku, tak je to použití bezhlučného nebo nízkohlučného asfaltu.

Počítá se se snížením rychlosti tramvajové i automobilové dopravy v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice, kde je snížena rychlost jak pro tramvaje, tak pro automobilovou dopravu. Zde je uvažováno s rychlostí 30 km/h. V úseku od ulice U Silnice až po Drnovskou je uvažováno snížení rychlosti na 45 km/h. V ulici Evropská mezi odbočkou do smyčky a zastávkou se budou tramvaje pohybovat rychlostí 10 km/h.

**Ing. Dobisík** konstatoval, že požadované hygienické limity budou dodrženy. HS HMP tudíž nemůže z tohoto pohledu vyslovit nesouhlas se záměrem.

Dále HS HMP ve svém vyjádření k dokumentaci požadovala prověřit vedení TT po Evropské ulici. Tato připomínka byla vypořádána zpracovatelem posudku s tím, že tato varianta byla prověřena v rámci „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně TT“.

Dále požádal o informaci, jak bude řešena tramvajová doprava v noční době.

**Ing. Šurovský** uvedl, že pod pojmem noční provoz, resp. noční linky se rozumí řada 51 až 59. Takovou linku zde DPP neplánuje provozovat, protože zde jezdí autobusová linka 510, která pak následně pokračuje na letiště a pokračuje i do města přes Petřiny, Strahov, na Karlovo náměstí, na I. P. Pavlova a dál dokonce až do Modřan. Z toho důvodu není potřeba zavádět noční linku na tuto nově navrženou trať, ta může končit na redukovaném obratišti Divoká Šárka.

**Ing. Dobisík** upřesnil svůj dotaz na provoz tramvají v noční době (od 22 hod. do 6 hod.).

**Ing. Šurovský** uvedl, že co se týká období provozu pravidelných denních linek, jejichž provoz ale zasahuje do noční doby, tak je ve studii spočítán počet navržených spojů tak, aby byly splněny hlukové limity.

**Ing. Dobisík** doplnil svůj dotaz na výhledový stav prodloužení TT k letišti.

**Ing. Šurovský** sdělil, že DPP nepředpokládá provoz TT až k terminálům 1 a 2 Letiště Václava Havla Praha. Drží se zásady z ÚPn, kde je dosah maximálně na terminál 3, což nejsou dálkové lety, ale jedná se spíše o služební jízdy zaměstnanců areálu.

**Ing. Dobisík** konstatoval, že HS HMP bere dokumentaci na vědomí.

*- přestávka -*

**Mgr. Kolínská** požádala občany o připomínky k záměru. Ty pak budou pro MČ P6 podkladem pro další jednání. Přítomné dále vyzvala ke klidné věcné diskusi.

Domnívá se, že Ing. Obluk připomínky k dokumentaci nezpracoval do posudku, ale snažil se je nevěrohodně vyvrátit.

**Ing. Obluk** poprosil Mgr. Kolínskou o konkretizaci své připomínky tak, aby bylo možné reagovat.

**Mgr. Jan Rybář, PhD MLitt** ze „Spolku pro Divokou Šárku“ uvedl, že seznam připomínek, které Ing. Obluk nevypořádal, je velice dlouhý a zmínil jeden příklad, který považuje za velmi podstatný. Kromě problematiky parkování se jedná o zásadní riziko zavlečení tranzitní dopravy do prostoru plánované křižovatky, a to dokonce až z Petřin. Nesouhlasí s vypořádáním této připomínky v dokumentaci, kde se uvádí, že nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Tím, že Ing. Obluk okopíroval z dokumentace text vypořádání do svého posudku, se dopustil plagiátorství.

**Ing. Obluk** nesouhlasil s tvrzeními Mgr. Rybáře. Konstatoval, že na rozdíl od dokumentace v případě varianty 1 tranzit připustil a citoval z 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“.

Nařčení z plagiátorství odmítnul. V posudku jsou citovány ty pasáže dokumentace, se kterými se zpracovatel posudku ztotožnil. V některých případech naopak posudek upozorňuje na nepřesnosti dokumentace.

Pokud by se ukázalo, že oproti stávajícím dopravně inženýrským podkladům došlo ke zvýšení automobilového provozu v zájmovém území vlivem nežádoucího tranzitu vozidel ve vyšších intenzitách, pak by měla být neodkladně přijata vhodná dopravní opatření zamezující dopravnímu tranzitu přes zájmové území. Tato podmínka je v návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku trval na správnosti vypořádání připomínky v posudku.

**Mgr. Rybář** nepovažuje za standardní, aby zpracovatel posudku převzal část textu z dokumentace do svého posudku.

**Ing. Obluk** oponoval v tom smyslu, že se nejedná o porušení žádných předpisů.

**Mgr. Rybář** dále citoval z dokumentace: „Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská - U Silnice - Litovická - Libocká není průjezd možný... V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale...je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava“. Požádal o vysvětlení, proč by mělo být výhodnější jet delší trasou přes několik světelně řízených křižovatek.

**Ing. Obluk** upozornil, že dokumentace vychází z oficiálních dopravně inženýrských údajů od organizací, které byly za účelem sledování stavu a vývoje dopravy v Praze zřízeny. Jedná se o Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen ÚDI) a IPR (dříve ÚRM). Pro případ, že by přeci jen k nějakému tranzitu docházelo, je navrhována výše citovaná podmínka stanoviska týkající se úpravy dopravního značení.

**Paní Bešinová** se obává negativních vlivů, které vzniknou zvýšenou dopravou v ulici U Silnice. Vzniklou situaci považuje za nepřijatelnou. Zejména se obává nespavosti a zdravotních potíží. Upozornila, že v oblasti nejsou řidiči dodržovány povolené rychlosti. Dále připomněla, že původně bylo zamýšleno vést TT po Evropské ulici s tím, že v blízkosti letiště bude velké záchytné parkoviště s přestupem na městskou hromadnou dopravu pro cestující z Kladna. Bohužel tento záměr není dále uvažován, což označila za chybu. TT v navržené podobě považuje za problematickou, jak ve vztahu k obyvatelům, tak ve vztahu k cestujícím z letiště a z Kladna.

**Ing. Šurovský** uvedl, že TT v prodloužení za Divokou Šárku po Evropské byla sledována pouze ve vyhledávací studii a ÚRM ji nedoporučil. Tudíž ji DPP nemohl dále rozpracovávat. V ÚPn TT v prodloužení Evropské nikdy nebyla. Pokud tato varianta bude zanesena do platného ÚPn, DPP bude respektovat a dále rozpracovávat tuto variantu.

**Paní Bešinová** preferuje prodloužení TT z Divoké Šárky dále po Evropské.

**Ing. Obluk** uvedl, že jako zpracovatel posudku nemůže určovat, zda má být TT vedena Vlastinou ulicí, nebo Evropskou ulicí, nebo rozhodovat o potřebnosti záměru. Ten je nutné posoudit tak, jak je předložen oznamovatelem.

Pokud jde o obavy týkající se hluku a znečištění ovzduší, tak upřesnil, že z dokumentace, která hodnotí vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, lze zjistit, o jaké zvýšení hluku se v konkrétním bodě jedná. Největší příspěvky hluku byly do 1 dB právě v ulici U Silnice a v lokalitě, kde je podlimitní hluk. Zkonstatoval, že z hlediska vlivu na hlukovou zátěž je záměr přijatelný a z hlediska vlivu na zdraví je nárůst do 1 dB nehodnotitelný. Pokud jde o znečištění ovzduší, tak tím, že se v dotčeném území zruší řada autobusových linek, jejichž emisní vydatnost je daleko větší než u automobilů, tak samozřejmě závěr rozptylové studie zní, že dojde ke snížení znečišťování ovzduší (s výjimkou benzenu).

**Ing. arch. Hacmac** řekl, že je autorem architektonicko-urbanistického řešení sídliště Na Dědině, které se projektovalo v letech 1975 - 1978. Jeho snahou bylo navrhnout sídliště v souladu s okolním prostředím, proto nejsou na Evropské při Divoké Šárce sedmipatrové paneláky. Sídliště bylo navrženo nadstandardně, a to ve vztahu k dopravnímu řešení, k parkování, k občanské vybavenosti apod. V místě navrhované propojky do ulice Evropská se uvažovala parkovací místa.

Vznesl námitku, že je zaváděna doprava do sídliště Dědinskou ulicí, že je narušován celkový koncept sídliště, dochází k zatěžování hlukem a exhalacemi. Na sídlišti je mnoho aut, která přijíždějí ráno ze Středočeského kraje, parkují tam přes den a není kde zaparkovat. Průjezd sídlištěm, který je navrhován, jde proti současným snahám sídliště zklidňovat. Proto souhlasí s požadavky MČ P6.

**Pan Ivan Pekař** poděkoval Mgr. Kolínské za komunikaci s občany. Zástupcům Magistrátu hlavního města Prahy naopak vyčetl, že nechtějí diskutovat o smyslu záměru a vyzval je, aby námítky občanů předali kompetentním orgánům. Setkání s občany na téma prodloužení TT mělo proběhnout již před rokem.

Uvedl, že za celou dobu nezazněl přínos prodloužení TT pro občany. Připomněl veřejné vystoupení primátorky HMP, která de facto označila prodloužení trasy A metra do Motola za zbytečné. Obdobně je to s projednávaným záměrem.

Za nekonceptní označil realizovat záměr v době, kdy nejsou známy podrobnosti o chystané transformaci skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť, kdy není realizována rychlodráha, neuvažuje se s dalším prodloužením trasy A metra.

Domnívá se, že šlo o to, najít práci pro nějakou stavební firmu a ten, kdo to odsouhlasí, aby za to ještě něco dostal do kapsy.

Prodloužení TT na Dědinu jde proti tvrzením bývalého starosty MČ P6 Tomáše Chalupy, že sídliště Na Dědině bude nejhezčí sídliště v Praze.

V souvislosti s nedávnými změnami jízdních řádů městské hromadné dopravy připomněl zásah MČ P6 ve prospěch posílení linky 218. Zástupce DPP požádal o vysvětlení, proč k nejbližší

stanici metra jezdí jedna autobusová linka, zatímco na vzdálenější stanici Nové Butovice jezdí linky dvě.

Deklarované zlepšení kvality ovzduší tramvajovým provozem může být dosaženo taktéž provozem autobusů na plyn či elektrobusech.

**Ing. Novotný** reagoval na část, která se týkala OZP MHMP. Na dotaz, proč takovéto jednání nebylo dříve, odpověděl, že to není úkolem orgánu vykonávající státní správu (jako je OZP MHMP), ale je to úloha samospráv (MČ P6, HMP).

**Ing. Šurovský** zopakoval, že DPP dostal za úkol připravovat stavbu až v momentě, kdy proběhlo projednání vyhledávací studie. Tuto studii si zadal ÚRM (nyní IPR). Prohlásil, že vnímá diskusi o variantách, nicméně je zde v podobné roli jako kolegové z Magistrátu hlavního města Prahy a v roli úředníka, který má nějaké zadání. Přestože na veřejné projednání byli pozváni i zástupci HMP a IPR, za samosprávu se ho účastní pouze představitelé MČ P6.

Dále se věnoval problematice alternativních dopravních prostředků. Není tomu tak, že by alternativní dopravní prostředky byly rutinně k dispozici. Přínos plynových autobusů je diskutabilní, protože mají o dost větší spotřebu, mají sice zdánlivě menší emise, ale ve skutečnosti spotřebují víc. Řekl, že DPP nemá dobré zkušenosti s provozem elektrobusech. Zkonstatoval, že cena provozu jednoho ujetého vozokilometru elektrobusem byla vyšší, než je náklad na provozování tramvaje včetně infrastruktury. Zopakoval, že elektrobusech rutinně k dispozici za přijatelné peníze nejsou. DPP nepodceňuje jejich význam, nadále bude prověřovat jejich nasazení v běžném provozu, ale zatím to má do běžného efektivního provozu hodně daleko.

Dále upozornil, že DPP není organizátorem dopravy v Praze. Ani není provozovatelem linky 218.

**Paní Ema Jiroutová** uvedla, že se možná jedná o záměr kvůli novému sídlišti, kterému by se hodila tramvaj. Požádala, jestli by MČ P6 nemohla vyvolat veřejné jednání, které by se mluvilo o vlastním záměru prodloužení TT, tedy zda ho realizovat, kudy trať vést a jaké to bude mít vlivy na obyvatele v Liboci a na sídlišti Na Dědině.

**Mgr. Kolínská** zopakovala, že v řádu měsíce proběhne veřejné jednání organizované MČ P6, které se bude věnovat prostoru skladového areálu a kde se bude mluvit o tramvaji a o parkování. Vyzvala občany k zasílání podnětů, aby zástupci MČ P6 věděli, na jaké dotazy se mají připravit. Ujistila, že nová Rada MČ P6 chce s občany komunikovat.

**Ing. arch. Smutná**, která bude za MČ P6 setkání organizovat, uvedla, že diskusi na téma rozvoje dotčeného území v širších souvislostech bylo přislíbeno již při volební kampani. Ale

vzhledem k tomu, že se právě probíhající veřejné projednání podle zákona č. 100/2001 Sb. mělo původně konat v půlce prosince a potom se termín přesunul na leden, tak by to byla dvě setkání ve velmi krátké době. Proto MČ P6 své setkání s občany odložila na později. Doplnila, že požádá i zástupce IPR, aby prezentovaly výsledky „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně TT“.

**Pan Jaromír Plíšek** ze spolku Dědina - Praha 6 poděkoval zástupcům MČ P6 za to, že se do značné míry ztotožnili s připomínkami spolku k záměru. Navrhnul, aby byl proces EIA ukončen či pozastaven do doby, než budou známy informace o rozvojových záměrech a o důležitých dopravních stavbách v okolí. Tyto nejistoty mají vliv na intenzity dopravy. Uvedl, že obecně tramvajovou dopravu podporuje. Je však třeba veřejnosti zdůvodnit potřebu posuzovaného záměru. Stávající stav je veřejností vnímán jako vyhovující. Obavu z tranzitní dopravy z Petřín a Vypichu považuje s ohledem na plánovanou novou křižovatku s ulicí Evropská za oprávněnou. Je třeba komplexní řešení území.

**Ing. Novotný** odpověděl, že OZP MHP je povinen posoudit oznamovatelem předložené varianty a nemůže proces z vlastní vůle ukončit. O realizaci či nerealizaci předložených variant se v tuto chvíli nerozhoduje. Nelze vyloučit případ, že oznamovatel po jednáních s MČ P6 navrhne jinou variantu řešení záměru. Pak by i tato byla předmětem nového procesu EIA.

**Ing. Šurovský** uvedl, že proces EIA je úřední proces, nikoliv proces manažerský. Dalším krokem je územní řízení, ve kterém MČ P6 vydává svoje koordinované stanovisko, které nelze opominout. Z diskuze plyne, že projednání záměru před vlastní výstavbou může trvat řadu let.

**Ing. Obluk** ve vztahu k projednávané změně ÚPn z důvodu plánované transformace skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť doporučil, aby bylo provedeno posouzení vlivů této změny (koncepce) na životní prostředí (tzv. proces SEA). Dle jeho názoru může mít tato změna významnější vlivy, než diskutované prodloužení TT.

Dále upozornil, že názor na TT v úseku Divoká Šárka - Dědinská není jednotný. MČ P6 prodloužení TT podporuje a je to zaneseno i v platném ÚPn.

**Pan Pavel Bláha** se dotázal, jak bude postupováno v případě, že kontrolní měření při provozu neprokáže splnění limitů.

Upozornil, že stávající způsob parkování v území je bezúplatný. Naopak stání v parkovacích domech budou zpoplatněna. Lze předpokládat, že plánovaná transformace skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť problém s parkováním prohloubí.

Uvažovaná TT sníží hodnotu přilehlých nemovitostí. Obává se negativních vlivů jak z tramvajového provozu, tak z možné tranzitní dopravy.



Závěrem svého vystoupení apeloval na zodpovědné orgány, aby v území plánované projekty byly včas konzultovány s dotčenou veřejností.

**Ing. Dobisík** konstatoval, že v případě zjištění překročení limitů zahajují orgány ochrany veřejného zdraví s provozovateli hluku správní řízení, jejichž výsledkem může být uložení pokuty, omezení nebo zákaz provozu.

**Pan Pajchl** se domnívá se, že dokumentace žádným způsobem nezohledňuje vliv transformace skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť.

**Paní Šimáčková** považuje záměr za nepotřebný. Způsob obsluhy území autobusovou dopravou s napojením na stanici metra Nádraží Veveslavín je vyhovující. Dlouhá výstavba TT zbytečně zatíží životní prostředí. Změna dopravního režimu způsobí problémy obyvatelům Liboce. V území je nedostatek parkovacích míst, parkují zde cestující ze Středočeského kraje. Je třeba řešit tyto problémy. Finance na výstavbu TT by měly být použity jinak.

**Ing. Obluk** se chtěl věnovat problematice vibrací, ale po hlasitých projevech ze strany veřejnosti se omezil pouze na vyjádření k možným kumulacím vlivů v souvislosti s transformací skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť. V posudku uvedl, že kumulace je možná pouze z hlediska dopravy. Zohledněny mohou být jen ty záměry, u nichž je znám rozsah vyvolané dopravy. V případě zmíněného areálu takové údaje k dispozici nejsou. Proto v těchto případech organizace, které zpracovávají dopravní intenzity, vycházejí z funkčního využití podle platného ÚPn. Současně doporučil, aby dříve, než budou v území umístěny jednotlivé projekty, aby bylo území posouzeno komplexně a byly stanoveny jeho limity. Současně je třeba vydiskutovat, zda společnost chce prodloužit TT, či nikoliv.

**Ing. Šurovský** se z dalšího jednání omluvil s tím, že DPP bude dále zastupovat Ing. Dohnal. Zkonstatoval, že si z jednání odnáší mnoho. O průběhu jednání bude informovat generálního ředitele DPP a náměstka primátorky HMP pana Petra Dolínka, který se osobně nemohl zúčastnit, ačkoliv to původně plánoval.

Nesouhlasí s tím, že po výstavbě TT do nějakého sídliště by klesla cena nemovitostí. Jako pozitivní příklad zmínil sídliště Řepy a především sídliště Barrandov.

Poté se rozloučil a poděkoval za pozornost.

**Pan Mrázek** upozornil, že občané nechtějí, aby byl záměr realizován a vyzval k sepsání petice, která by byla určena zástupcům HMP.

**Ing. Novotný** doplnil, že oblast dopravy je v působnosti náměstka primátorky HMP pana Petra Dolínka.

**Paní Hana Košťálová** upozornila na časopis Šestka ze září 2014, kde je článek o anketě MČ P6 k připravovaným projektům, mj. k projednávanému záměru. Uvádí se zde, že svoje názory z několikatisícového sídliště Dědina vyjádřily jen tři desítky lidí. Takový průzkum označila za zavádějící a dotázala se zástupců MČ P6, o jakou anketu se jednalo.

**Mgr. Kolínská** odpověděla, že se patrně jedná o průzkum, který si zadala předchozí Rada MČ P6 v čele se starostkou Ing. Marií Kousalíkovou. Ten průzkum veřejného mínění říká, že 55 % místních obyvatel TT podporuje a 45 % ji nepodporuje nebo k ní nemá informace. Mgr. Kolínská nepovažuje provedený průzkum za diskusi s občany a v tomto smyslu jako zastupitelka v předchozím volebním období vystupovala.

Dále uvedla, že souhlasí s názorem Ing. Obluka, že je potřeba se na prodloužení TT podívat z širší perspektivy. Tento názor však očekávala již v posudku.

**Mgr. Johana Borovanská** se dotázala, jak bude naloženo s písemnými připomínkami k posudku.

Pozastavila se nad ním, že posudek dostatečným způsobem nevěnuje pozornost dopravní situaci na ulici Evropská. V současné době dochází ve špičkách ke kongescím od Divoké Šárky až k Dědině, což je dáno 3 světelně řízenými křižovatkami. Plánované napojení ulice Evropská z ulice U Silnice přivolá tranzitní dopravu.

Ing. Obluk upozorňoval na to, že MČ P6 nebo HMP neřeší situaci komplexně. Citovala z posudku: „Záměr TT je s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť zkoordinován podle úrovně znalostí o budoucí podobě území“. To znamená, že zpracovatel posudku neupozorňoval na to, že prodloužení TT v tento moment není vhodné, protože není dosud známo, jaký bude rozvoj území a jaké to bude mít dopady.

Není jí zřejmé, proč by měla být TT prodloužena až k terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha. Opět cituje z posudku: „Po prodloužení TT lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety)“. Mgr. Borovanská se nedomnívá, že se jedná o relevantní důvod. Ani několik desítek zaměstnanců terminálu nejsou dostatečným důvodem pro prodloužení TT.

**Ing. Novotný** sdělil, že povinností OZP MHMP je předat veškerá písemná vyjádření k posudku jeho zpracovateli k vypořádání a k případné úpravě návrhu stanoviska. Teprve poté může být vydáno závěrečné stanovisko.

**Ing. arch. Smutná** se z dalšího jednání omluvila. Projevila radost z účasti veřejnosti na veřejném projednání. Uvedla, že realizace záměru bude záviset na vůli občanů. Je mnoho

jiných městských částí, které by TT chtěli. V současné době jde o nabídku, která by mohla být pro občany MČ P6 výhodná.

Požádala o respekt vůči pravidlům, která má proces EIA, a vyzvala k věcné diskuzi. Závěrem pozvala přítomné na chystané setkání MČ P6 s veřejností.

**Ing. Obluk** se ohradil vůči námitkám Mgr. Borovanské s tím, že v žádném případě neobhajoval prodloužení TT až k terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha. V posudku pouze komentoval tvrzení uvedená v dokumentaci a ve vyjádřeních k ní s tím, že v současné době se projednává prodloužení TT pouze v úseku Divoká Šárka - Dědinská.

Nesouhlasil s tvrzením, že nebyla hodnocena situace v okolí ulice Evropská. Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se věnuje dokumentace. Na základě dopravně inženýrských údajů od příslušných odborných organizací, které zahrnují i údaje o Evropské, byly zpracovány rozptylové a hlukové studie, které jasně vyhodnocují očekávané vlivy.

Dále se chtěl věnovat problematice kumulativních vlivů, ale byl přerušen hlasitými projevy nespokojené veřejnosti.

**Ing. Novotný** upozornil, že smyslem veřejného projednání je projednat záměr ze všech podstatných hledisek a umožnit všem se k záměru vyjádřit. Proto požádal přítomné, aby nepřerušovali vystoupení jednotlivých účastníků.

**Ing. Mgr. Oldřich Kužílek** považuje úvahy o prodloužení TT za předčasné. Mělo by být vyčkáno do doby, než budou známy i informace o jiných záměrech (rychlodráha, transformace areálu Ruzyně). Finanční ztrátu HMP v důsledku této předčasné investice odhaduje na stovky milionů.

Posudek označil za chybný. Ze zasláných vyjádření jednoznačně vyplývá, že by mělo být vydáno negativní stanovisko.

Způsob realizace křižovatky Navigátorů x Evropská s odbočením pouze v jednom směru označil za „salámovou metodu“. V budoucnu dojde zcela jistě k dobudování křižovatky i s odbočením do druhého směru. Domnívá se, že posudek má upozornit i na tento problém.

**Ing. Obluk** nesouhlasil s vyjádřením Ing. Mgr. Kužílka. Jeho vystoupení neobsahovalo žádnou konkrétní námitku k posudku s výjimkou křižovatky. Upozornil, že v dokumentaci jsou hodnoceny 2 varianty, jedna s odbočením v jednom směru a druhá s úplnou křižovatkou.

**Ing. Jaroslav Štros** se domnívá, že provozem tramvají se výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody při střetu tramvaje s chodci. Pravidlo, že tramvaj má přednost před chodci, snižuje bezpečnost oproti stávajícímu stavu.

Rozsah kácené zeleně je vyšší než velikost náhradní výsadby. Jedná se jednoznačně o negativní aspekt.

Stávající stav infrastruktury a pestrost území sídliště Na Dědině považuje za optimální. Obává se, že plánovaným záměrem bude tato pestrost rozhozena.

Domnívá se, že prodloužení TT se připravuje z důvodu plánované transformace skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť. Je však třeba, aby byla potřebná infrastruktura budována v rámci transformovaného areálu Ruzyně, nikoliv na úkor stávajícího optimálního stavu území.

**Ing. Obluk** konstatoval, že jeho zájmem není záměr realizovat, je vůči prodloužení TT neutrální. Není investorem, ani oznamovatelem záměru. Posuzoval pouze dokumentaci.

Ve vztahu k bezpečnosti upozornil, že ta bude předmětem jednání s dotčenými orgány v oblasti dopravy, mj. s Policií České republiky. Bezpečnost je možné zajistit technickými opatřeními.

Pokud jde o zeleň, tak do stanoviska navrhl podmínku, aby zeleň byla v maximální možné míře kompenzovaná.

**Ing. Dohnal** k otázce bezpečnosti uvedl, že statistiky mluví o tom, že tramvajová doprava je výrazně bezpečnější. Podíl kolizí mezi tramvajemi a chodci je výrazně nižší než u autobusů. V případě nehody jsou dopady samozřejmě fatálnější. Na základě tohoto argumentu však nelze vyloučit tramvajový provoz.

**Pan Soukup** se zeptal, kdy bude ukončen proces EIA.

**Ing. Novotný** odpověděl v tom smyslu, že stanovisko bude vydáno až poté, co OZP MHMP obdrží jeho upravený návrh. Veškerá vyjádření jsou průběžně předávána zpracovateli posudku, který je povinen připomínky z písemných vyjádření a z veřejného projednání pro příslušný úřad vypořádat. Lhůta k vypořádání je 10 dnů po uplynutí lhůty pro písemná vyjádření k posudku (do 18. 12. 2014). S ohledem na to, že veřejné projednání bylo svoláno na pozdější termín (v původním termínu nebylo možné zajistit účast všech neopominutelných účastníků veřejného projednání), bude i závěrečné stanovisko vydáno v pozdějším termínu.

**Pan Soukup** doporučil, aby setkání MČ P6 s občany proběhlo před vydáním stanoviska.

**Mgr. Kolínská** řekla, že MČ P6 nemá na vypořádání a vydání stanoviska žádný vliv. Je pravděpodobné, že příslušný úřad vydá souhlasné stanovisko. To ale neznamená, že dojde k prodloužení TT v navržené podobě. Bez ohledu na to, jak dopadne proces EIA, může MČ P6 docílit toho, že k realizaci záměru nedojde.

- přestávka -

**Ing. Novotný** se omluvil, pokud v průběhu veřejného projednání někomu opominul dát slovo nebo někdy nechtěně upřednostnil někoho jiného. Prostor dostanou všichni.

**Paní Pánková** se vrátila k problematice parkování. V území je nedostatek parkovacích míst, tento problém prohlubují vozidla cestujících ze Středočeského kraje. Dotázala se, jak bude tento problém řešen, zejména v úseku od začátku ulice Vlastina po Britskou školu.

**Ing. Obluk** v posudku navrhnul podmínku, aby se tato problematika řešila jako samostatná investice, a to nejlépe tak, aby nedošlo ke skokovému deficitu parkovacích míst. Doporučil např. výstavbu parkovacího domu. Optimální by bylo, kdyby parkovací stání byla k dispozici před zahájením výstavby a pokud by se řešil celkový deficit. Požadavek na náhradu rušených parkovacích míst považuje za oprávněný.

**Paní Pánková** uvedla, že parkovací domy mohou být až u Dědiny, tudíž se tím neřeší problém obyvatel na začátku ulice Vlastina.

**Ing. Obluk** projevil pochopení, nicméně konstatoval, že v současné době nelze identifikovat jednoznačné řešení. Je možné realizovat různá technickoorganizační opatření. Řešením jsou např. zóny placeného stání, se kterými jsou v jiných částech HMP dobré zkušenosti.

**Ing. Vyskočil** doplnil, že na začátku ulice Vlastiny (v úseku od Evropské k ulici U Silnice) k úbytku parkovacích stání oproti stávajícímu stavu nedochází. Tam se podařilo ponechat parkovací pás pro podélné parkování jako je v současném stavu. Úbytek nastává na konci ulice Vlastina u křižovatky s Drnovskou, kde se dnes využívá k parkování původně založený čtyřpruh, který tady měl kdysi vzniknout.

**Paní Pánková** se zeptala, jak bude zajištěno, aby tam neparkovali cestující ze Středočeského kraje.

**Ing. Vyskočil** uvedl, že odpovídal na otázku rušení parkovacích stání.

**Paní Pánková** konstatovala, že problematika parkování je řešena řadu let a bohužel neúspěšně.

**Mgr. Kolínská** uvedla, že z hlediska parkování na Praze 6 jsou velkým problémem Středočeši, kteří nemají žádné záchytné parkoviště na okraji města a jezdí až do centrální části. Jsou dvě řešení. Jedno je nabídnout Středočešům kvalitní spoj veřejnou dopravou tak, aby nechali auto

doma (má na mysli rekonstruovanou trať Praha - Kladno) a pak jsou to zóny placeného stání, které ochrání rezidenty a znemožní Středočechům zde parkovat. Pokud vznikne poptávka po zavedení zóny placeného stání až sem, tak je toho příznivcem a velmi ráda to zorganizuje. Zároveň se domnívá, že je správné za parkování platit. Představa, že město zařídí každému bezplatné parkovací místo, není reálná. Přičemž platí, že rezidenti platí nějakou symbolickou částku a návštěvníci platí vyšší částku.

**Paní Klosová** poukázala na rekonstrukci ulice Vlastina, která proběhla před dvěma až třemi roky. Výstavbou TT by došlo k zmaření této investice. Celá Vlastina je lemována rodinnými a obytnými domy, dojde ke zhoršení životního prostředí a ke snížení kvality bydlení.

**Ing. Dohnal** odmítl komentovat rekonstrukci ulic Vlastina, která je ve vlastnictví HMP, které nyní usiluje o výstavbu TT.

**Ing. Filip Jiřík** z firmy DIPRO, spol. s r.o. uvedl, že tato organizace byla zpracovatelem studie TT na letiště. Upozornil, že již v roce 2010, kdy prováděl místní šetření v území, byla ulice Vlastina zrekonstruována.

Sděлил, že prodloužení TT v navrhované variantě je zaneseno v platném ÚPn od roku 1999. Tato územně plánovací dokumentace počítá s vedením TT až k terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha, pokračování k terminálům 1 a 2 se neuvažuje. Prostor terminálu 3 nemá být tramvají obslužen kvůli soukromým letům. Je zde řada rozvojových ploch určených k zástavbě a administrativní budova s velkým počtem zaměstnanců. Vzhledem k tomu, že dosud není v prostoru Dlouhé Míle žádná stanice rychlodráhy, ani plánovaný dopravní terminál, je v současné době připravováno prodloužení TT pouze do stanice Dědinská.

V reakci na námítky, proč nebyl posuzovaný záměr představen veřejnosti dříve, připomněl, že se osobně účastnil prezentace, kterou v prosinci roku 2012 organizovala MČ P6. Připustil, že tato akce nebyla dostatečně propagována, neboť se setkání účastnilo málo osob. Doplnil, že na této prezentaci byl i architekt, který představil své vize transformace skladového a provozního areálu Ruzyně.

Upozornil, že v procesu EIA se nerozhoduje o povolení záměru, ale jsou pouze hodnoceny vlivy na životní prostředí. Zástupcům MČ P6 doporučil, aby se obrátili na IPR, který má k dispozici studie variant řešení prodloužení TT. Je možné, že pak bude vybrána jiná varianta, nebo k realizaci nové TT vůbec nedojde.

Na závěr požádal přítomné, aby se omezili pouze na připomínky, které se opravdu týkají životního prostředí.

**Pan Jan Maňák** polemizoval s tvrzením Ing. Šurovského, že plynové autobusy mají srovnatelné emise s dieslovými, protože mají vyšší spotřebu. Podle jeho názoru to neplatí v případě oxidů

síry. Zeptal se, jak významně ovlivňuje stávající autobusová doprava kvalitu ovzduší a zda bude náhrada této dopravy tramvají z tohoto pohledu nějak významná. Dle jeho názoru půjde o zanedbatelné zlepšení.

**Mgr. Jareš** dal panu Maňákovi za pravdu s tím, že změny v koncentracích znečišťujících látek budou velmi malé. V některých místech dojde k poklesu, jinde k nárůstu, ale v celkové situaci se nic významného nezmění.

**Ing. arch. Tomáš Prouza** uvedl, že trať je navržena chybně. V prostoru, kde má být ukončena, je sice plánovaná výstavba, ale jedná se o stavby typu hobby market, o které není zájem a ke kterým se zákazníci dopravují osobními automobily.

Vedení tramvaje až k terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha je s ohledem na její kapacitu neekonomické. Je potřeba desetitisíců lidí za rok, pro které tramvaje budou sloužit, a ty tam nejsou a ani nebudou.

Smysl by dávalo obslužení transformovaného skladového a provozního areálu Ruzyně, ale pak by trať měla vést jinudy.

Prvotně by měly být zastavovány pozemky uvnitř města a nemělo by docházet k jeho rozšiřování. To platí pro zemědělské půdy za ulicí Drnovská. Proto nemá v současné době smysl vést TT do těchto míst.

Dále podotkl, že většina dopravních staveb, které v Praze vznikají v poslední době, jsou velmi necitlivé. Nejsou městotvorné, nejedná se o kvalitní architekturu. To se týká i TT. Ty do města patří, ale ne v takové podobě, jak je nyní navrhováno. Jedná se o TT, která je ohrožující a invazivní. Tramvaj by měla ve městě být obsluhou a ne rušivým agresivním elementem.

Sdělil, že má pochyby o udržitelnosti navrhované výsadby stromořadí, a to s ohledem na velikost stromů. Tramvaj, která má mezi koleji stromořadí, do Prahy nepatří. Dopravní plochy by měly být co nejmenší, tudíž zde není prostor pro udržitelnou výsadbu.

**Paní Jana Spálenková** se dotázala, zda je v projektu nějak počítáno s parkovištěm P+R pro cestující ze Středočeského kraje. Upozornila, že u železniční stanice Praha-Ruzyně, ze které je dobře dostupné centrum města, pravidelně parkuje max. 10 - 15 vozidel. TT by tento problém nevyřešila. Dále se zeptala, zda byl prováděn nějaký průzkum poptávky po TT. Domnívá se, že pro obyvatele sídliště Na Dědině by bylo dostačující vedení TT ulicí Evropská.

**Ing. Dohnal** řekl, že o realizaci TT i parkovišť P+R bude rozhodovat HMP. Podmínkou pro realizaci posuzovaného záměru je i vybudování parkovišť. DPP však může na tento problém pouze poukazovat, nemůže taková parkoviště realizovat, provozovat, ani investovat.

Zopakoval, že TT je navrhovaná podle platného ÚPn, který byl v několika stupních projednán a odsouhlasen dotčenými subjekty. DPP připravuje prodloužení TT na základě požadavku svého vlastníka, tedy HMP.

**Pan Jaroslav Zvoniček** uvedl, že se většina vznesených připomínek týká územního řízení, kde se teprve rozhoduje o umístění stavby. Následuje stavební řízení, kde se rozhoduje o detailech stavby. Proces EIA slouží jako pojistka k tomu, aby nevhodné záměry byly zastaveny hned v zárodku. Uváděné důvody, proč by k realizaci záměru nemělo dojít, jsou v pořádku, ale ne v procesu EIA.

**Ing. Jiřík** se vrátil k vyjádření Ing. arch. Prouzy. Uvedl, že byl vypracován dendrologický průzkum stávající zeleně. Výsledkem této studie bylo určení osově vzdálenosti kolejí, tedy jak daleko může být kolej od stromů. Koleje jsou trochu dál než obvykle a stromy v takovém prostředí můžou přežít. Tak, jak je to například u Královského letohrádku u Pražského hradu.

**Pan Pik** se věnoval problematice emisí. Upozornil, že při zvýšení intenzit dopravy dochází ke kongescím, kdy je uvolňováno více škodlivých látek do ovzduší. Připomněl vyhlášení smogové situace v Praze. Vjezd do centra byl umožněn pouze některým vozidlům, ostatní museli využívat objízdné trasy. Ve výsledku však bylo naměřeno daleko více škodlivých látek. Od té doby už smogová situace vyhlášena nebyla. Podle jeho názoru bude docházet ke stejnému v případě průjezdu ulicí U Silnice. Doprava se stáhne ke křižovatce s Evropskou. Budou se tvořit kolony nejenom od Kladna, ale i od Bílé Hory. Zeptal se proto, jakým způsobem byly hodnoceny emise a nárůst dopravy v tomto místě.

**Mgr. Jareš** uvedl, že v rozptylové studii byl samozřejmě uvažován pokles plynulosti dopravy při zvýšení jejich intenzit. Model počítá se zvýšením emisí při snížení plynulosti. Z výsledků studie vyplývá, že na některých úsecích dochází k nárůstu emisí v důsledku snížení plynulosti dopravy. Zřetelné je to zejména u benzenu. Ty nárůsty však nejsou vůči stávajícímu imisnímu pozadí významné. V žádném případě nedojde k překročení limitů, nedojde ani k významnému zhoršení kvality ovzduší, ani k ovlivnění veřejného zdraví vlivem expozice znečišťujícími látkami.

**Pan Pik** se ještě zeptal, jestli bylo prováděno nějaké měření dopravy, nebo byl použit vypočítaný průměr.

**Ing. Vyskočil** odpověděl, že před zahájením přípravy podkladů byl proveden několikadenní dopravní průzkum, který zjistil stávající stav dopravy. To byl výchozí podklad pro modelování



dopravy pro výhledové stavy jak pro předpokládaný rok zprovoznění tramvaje, tak potom i pro výhled dle ÚPn. Upřesnil, že průzkum byl proveden na jaře roku 2013.

**Paní Vránová** poukázala na vlastní negativní zkušenosti s vibracemi, které otřásaly domy ve Vlastině ulici před její rekonstrukcí. Obává se, že po zprovoznění TT budou domy opět vibracemi zasaženy. Upozornila, že se jedná o staré domy s nástavbami, tudíž jsou k otřesům náchylnější. Proto doporučuje omezení rychlosti tramvajů na 30 km/hod. v delším úseku, než je navrhováno (podél celé staré zástavby až k poště).

**Ing. Vyskočil** uvedl, že se uvažuje s aplikací antivibračních rohoží, které eliminují vibrace dostatečným způsobem. Ovlivnění objektů podél ulice Vlastina se neobává.

**Ing. Obluk** sdělil, že v dokumentaci je napsáno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací. Dále se zde uvádí, že přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracovaná v projektové dokumentaci pro stavební řízení, kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. Zpracovatel posudku se s tímto ztotožňuje. Vibrace závisí na struktuře podloží a na vlastním charakteru okolní zástavby. Predikce tohoto vlivu již v etapě procesu EIA, kdy nejsou známy další technické údaje o vlastní výstavbě, je velmi problematická. Proto doporučuje, aby byla antivibrační opatření řešena s rezervou a aby po uvedení TT do zkušebního provozu bylo provedeno měření vibrací, a to nejenom ve vztahu ke zdraví lidí, ale i ve vztahu k obytným objektům. S ohledem na vzdálenost objektů od navrhované TT, použití antivibračních opatření a navrhovaná měření, lze tento negativní vliv prakticky vyloučit.

**Paní Věra Slavíková** se zeptala na řešení povrchů TT, a to z důvodu obavy z nadměrného hluku.

**Ing. Vyskočil** řekl, že TT bude vedena na pražcích s živičným povrchem, a to zejména z důvodu nutnosti zajistit možnost objetí vozidla, které má nějakou poruchu. Obdobně je takto řešena TT v Radlicích. V úseku podél Drnovské bude TT umístěna na pražcích s otevřeným kolejovým svrškem.

**Paní Slavíková** se zeptala, zda platný ÚPn, který je z roku 1999, již uvažuje v prostoru skladového a provozního areálu Ruzyně obytnou čtvrť, nebo počítá nadále s objekty armády či s průmyslovou zástavbou. Domnívá se, že TT by mohla vést až k železnici obchodní zónou a nemusela by rušit rezidenty (jak stávající, tak budoucí).

**Ing. Dohnal** uvedl, že podle informací od IPR platný ÚPn s transformací areálu tak, jak bylo na veřejném projednání několikrát zmíněno veřejností, nepočítá. Je připravována změna ÚPn. V současné době není znám ani orientační počet nových obyvatel v tomto prostoru (zda 1 000 či 10 000). Dokumentace tudíž mohla vycházet pouze z platného ÚPn a z úrovně současných znalostí o území. Připomněl, že navrhované prodloužení TT je v platném ÚPn zaneseno a dle IPR se s ní v této podobě počítá i v novém ÚPn.

**Ing. Obluk** podotkl, že transformace skladového a provozního areálu Ruzyně na obytnou čtvrť bude posouzena v procesu SEA, kde budou stanoveny limity území. Stejně tak budou následně jednotlivé projekty podrobeny procesům EIA, kde budou opět navržena opatření ve vztahu k životnímu prostředí.

**Ing. Novotný** potvrdil slova Ing. Obluka. Doplnil, že zmiňovaná změna ÚPn je teprve ve fázi projednání návrhu zadání. OZP MHMP jako příslušný úřad nedávno rozhodl, že změna musí být posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí (musí být proveden proces SEA). Proces pořizování změny, který obvykle probíhá několik let, je teprve v počátku. Otázkou je, zda bude změna vůbec schválena. Rozhodující bude přístup dotčených orgánů a samosprávy, mj. MČ P6.

**Pan Josef Jůza** se věnoval vypořádání dvou připomínek, kterými se liší od většiny ostatní veřejnosti, a tudíž se o nich ještě nemluvalo. První z toho byla námitka proti návrhu na umístění zastávek autobusu v jízdních pruzích tak, že by nebylo možné stojící autobus objet a bylo připojeno několik argumentů, že to přináší nadbytečné zastavování a rozjíždění dalších motorových vozidel s odpovídajícím zvýšením hluku a emisí, zbytečné zdržování ostatních účastníků silničního provozu, omezení možnosti řidičů autobusu čekat na odjezd podle jízdního řádu. Zkušenost z míst, kde jsou zastávky v jízdním pruhu, ukazuje na to, že dost často jsou stojící autobusy vytrubovány řidiči, kteří stojí za nimi, což zejména ve večerních nebo ranních hodinách není určitě příjemné pro lidi, kteří bydlí okolo a to trubení musí poslouchat. Námitka byla vypořádána v posudku tak, že s věcnými argumenty autor posudku nijak nepolemizoval ani se jimi nezabýval, pouze odkázal na normu, tedy dokument, který v současnosti je veřejnosti omezeně dostupný kvůli zpoplatňování, a bez citace ustanovení normy, které by zastávku v jízdních pruzích upřednostňovalo před sdruženou zastávkou. Při nahlédnutí do normy ale zjistil, že ta zastávku v jízdním pruhu oproti sdružené na žádném typu komunikace neupřednostňuje. Dal k tomu podrobné písemné vyjádření, ale připomínku považuje za nevypořádanou a upozorňuje, že kvůli nedostatečnému vypořádání připomínek a hodnocení vlivů na životní prostředí bylo nedávno zrušeno Ministerstvem životního prostředí stanovisko k letišti Vodochody nebo soudem v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje koridor pro dálnici D3. Proto si myslí, že by připomínky měly být opravdu vypořádány věcně a ne, že se

napíše něco, co je sice pravda, ale neodpovídá na jádro námitek, které jsou v jednotlivých vyjádřeních.

Odkazem na normu autor posudku upoutal pozornost ještě na další bod, další námitku, která se týkala zrušení možnosti přestupu z meziměstských autobusů na tangenciální linky v Divoké Šárce. Odkazem na normu autor posudku upoutal pozornost na to, že i podle ní se mají zřizovat přestupní zastávky na místech styku nebo křížení přepravních proudů, což ostatně zní logicky a není potřeba to snad dokazovat, podobně jako skutečnost, že nezřízení zastávek v takových místech vyvolává jinak zbytečné další cesty po městě zpátky na místo potenciálního přestupu nebo oklikou přes centrum. Ve vypořádání se zmínil primární přestup na městskou dopravu u stanice metra Veleslavín, ale ze stanice metra Veleslavín bude v tangenciálním směru spojení metrem jen dvě stanice daleko, a to tak, že z něj nebude přímý přestup na hlavní radiální tratě, Bělohorskou a Plzeňskou ulicí, ani na linku B metra. Na většině míst byl nutný další přestup, takže takové spojení jako tangenciální se nedá považovat za plnohodnotné a po zrušení možnosti zastavovat meziměstským linkám v zastávce K Letišti, je jediným plnohodnotným uzlem dostupným při příjezdu z R7, bez citelného prodloužení jízdní doby, právě jen Divoká Šárka (další takové místo je až v širším centru města na Dejvické). Ve vypořádání se sice připomíná, že bude i nadále zajištěn přestup ze všech vnějších autobusových linek na linku 119, ale ta jede souběžně s nimi a nepomůže těm, kteří cestují někam v celé západní části Prahy. Nezajištění možnosti přestupu v hlavním městě na styku s tangenciálními linkami městské dopravy v Divoké Šárce by tedy výrazně poškodilo spojení z vnějších oblastí do výrazné části západní části Prahy.

**Ing. Vyskočil** reagoval na připomínku řešení zastávek. Týká se to zastávek Ciolkovského a Sídlíště Na Dědině. Samozřejmě ty zastávky se dají řešit různými způsoby (není jenom jeden způsob řešení zastávky). V tuto chvíli bylo zvoleno řešení zastavení autobusu v jízdním pruhu, ato z toho důvodu, že je to stav, který je dopravně čitelnější, a tudíž je bezpečnější. Na těchto dvou zastávkách se nepředpokládá, že by tam byl větší podíl cestujících, kteří budou přestupovat - nejsou to ani zastávky, kde by mělo docházet k vyrovnávání zpoždění nebo naopak předjetí jízdního řádu. Výhoda zastávky v jízdním pruhu je ta, že auta zastaví, cestující bezpečně vystoupí a nemusí už vozovku přecházet - tzn. když vystoupí v tramvajové zastávce, tak k tomu zastavování a rozjíždění aut bude docházet také (samozřejmě v trochu jiném rytmu), když budou dávat přednost na přechodu cestujícím, kteří vystoupí v té zastávce.

Co je špatně, když bude autobus zajíždět z jízdního pruhu do zastávky, je vyjetí z té zastávky - buď bude autobus dávat přednost autům a samozřejmě bude zvýhodněna zase automobilová doprava před hromadnou, kterou v Praze využívá větší procento lidí. Pokud bude mít přednost autobus tak, jak je to někde řešeno v kritických úsecích, třeba v Praze 4 na Chodovské ulici směrem na Bohdalec, tak je to zase situace, kdy ta auta budou opět zastavovat, opět se rozjíždět a je to situace, která z hlediska bezpečnosti dopravy není zcela ideální. Proto bylo zvoleno

navržené řešení. Norma se tomuto detailně nevěnuje. Konečné řešení bude zvoleno v dalších fázích přípravy záměru.

Podstatu druhé připomínky pochopil tak, že některé autobusové spoje, které přijíždějí z vnější části Prahy (ze severovýchodního segmentu Středních Čech), nemají zajištěn přestup v zastávce Divoká Šárka. Skutečně tam přestupní vazba nevzniká, poněvadž bylo cílem zde zajistit přestupní vazby pro linky pražské integrované dopravy. Je to poměrně problematické, protože u zastávky Divoká Šárka není mnoho prostoru a pro samostatnou autobusovou zastávku, která by byla ideální, tam místo bohužel není. Z některých linek, které vedou ze severovýchodního segmentu Středních Čech do severozápadního segmentu Středních Čech, mohou cestující přestoupit např. na tangenciální linku 179 už dříve (v oblasti starého letiště).

**Pan Jůza** uvedl, že pokud jde o ty zastávky v jízdním pruhu, tak bude-li řešena vozovka po celé délce sídliště jenom jedním jízdním pruhem, tak kvůli tomu, aby byl možný průjezd třeba integrovaného záchranného systému apod., tak bude muset být tramvajové těleso řešeno tak, aby mohlo být poježděné vozidly. V tom případě by bylo logické nebo proveditelné, aby autobusy jezdily po celém tomto úseku po tramvajových kolejkách.

Pokud jde o to, že tam není žádný výraznější přestup, tak v současnosti směrem z centra zaznamenáváme hlavně na Ciolkovského, že jak tam některé linky končí, tak lidi přestupují do toho, co jede dál - z toho, co jede doprava, se případně přestupuje doleva k nádraží. Po případném vybudování TT vznikne na Ciolkovského situace, že něco pojede doprava, něco doleva a ve všech takových místech logicky k přestupům dochází. U cesty opačným směrem zase hodně lidí, kteří se můžou svézt tramvají nebo autobusem, když by byla sdružená zastávka, tak mohou stát na jednom nástupišti a vyčkávat na to, co pojede a ne přebíhat mezi chodníkem a nástupištěm. Pokud budeme uvažovat o vybavení přístřešky, tak v případě, že se stavba realizuje, tak při oddělení zastávky tramvají a autobusů to znamená buďto větší počet přístřešků anebo, že buďto tramvajová zastávka nebo autobusová zastávka bude bez přístřešku. Při sdružené zastávce je zase situace jednodušší.

**Ing. Vyskočil** sdělil, že z hlediska integrovaného záchranného systému povrch trati ve Vlastině ulici v úseku U Silnice - Drnovská umožňuje pojezd, takže jakákoli vozidla tohoto systému nezdrží. K tomu ostatnímu by zopakoval ty samé argumenty.

**Ing. Obluk** uvedl, že připomínky pana Jůzy považuje za čistě dopravně technické. K námitce, že za autobusem bude stát auto, čímž se zvýší emise atd., připomněl vyjádření Ing. Vyskočila, že i při odbočení autobusu, kdyby byla sdružená zastávka, by možná docházelo ke kongescím. Vyhodnocení připomínky pana Jůzy ve vztahu k emisím, nebo dokonce k imisím, je velmi problematické.

**Paní Věra Wünschová** se dotázala, kolik bude stát výstavba tramvajové linky a které autobusy se zprovozněním zruší.

**Ing. Novotný** uvedl, že ekonomická stránka projektu není předmětem procesu EIA.

**Ing. Dohnal** přesto odpověděl, že se počítá přibližně s částkou okolo 800 000 000.

**Paní Wünschová** nesouhlasila s uvedenou částkou. Podle informací z webových stránek DPP výstavba TT do Podbaby, která měří necelých 400 metrů, stála 280 000 000. Tato trať je šestkrát delší, takže to je 1 800 000 000.

**Ing. Vyskočil** uvedl, že konkrétní linkové vedení po zprovoznění TT nyní není stanovené a bude se upřesňovat s vývojem stavby. ROPID uvažoval v tom smyslu, že se musí zachovat překryvná síť autobusových linek, zůstane zachovaná linka na principu 179 a potom linky, které dál spojují tuto oblast se starou Ruzyní atd., a noční linka 510.

**Ing. Pavel Růžek, CSc.** namítl, že není dostatečně zhodnocen nárůst emisí z dopravy během kongescí (pojždění vozidel, delší objížděné trasy).

Za nedostatek projektu považuje nerealizaci záchytného parkoviště pro cestující ze Středočeského kraje.

Domnívá se, že TT není připravována pro dopravní obsluhu obyvatel sídliště Na Dědině, ale z důvodu výstavby komerčních záměrů v blízkosti plánované smyčky Dědinská.

Jako pracovník Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. (dále jen VÚRV) sdělil, že nesouhlasí se záboru pozemku parc. č. 1296/17, k. ú. Ruzyně, kde jsou 60 let prováděny cenné pokusy. Připustil, že jeho organizace vydala již dříve předběžný souhlas se stavbou, ale označil to za chybu. Řešením by bylo posunutí točny severním směrem k plánované komerční zástavbě.

**Mgr. Jareš** reagoval na připomínku o kongescích. Použitý model vychází z údajů o očekávaných dopravních intenzitách na jednotlivých komunikacích a zohledňuje jejich kapacity, plynulost dopravy i z toho vyplývající nárůsty či poklesy emisí.

**Ing. Vyskočil** sdělil, že má k dispozici souhlasné vyjádření VÚRV k záboru pozemků z 11. 11. 2013, které podepsal ředitel této organizace. Její nesouhlas považuje za novou informaci.

**Ing. Růžek** zkonstatoval, že informovali MČ P6 i HMP a že došlo k chybám na více stranách.

**Ing. Obluk** pro úplnost dodal, že VÚRV se nevyjádřil ani k oznámení, ani k dokumentaci, tudíž na jeho připomínku nemohlo být v posudku reagováno. V návrhu stanoviska pro příslušný úřad však toto ve vztahu k záboru zemědělského půdního fondu zohlední.

**Mgr. Rybář** shrnul, že veřejnost se obává dopadů ze zprovoznění křižovatky Evropská x U Silnice. Proto požaduje, aby ve stanovisku byla uvedena podmínka, která by zabránila tranzitní dopravě v oblasti.

**Ing. Obluk** řekl, že v návrhu stanoviska je na tuto připomínku reagováno a citoval ze str. 137 posudku: „Pokud by se ukázalo, že oproti dopravně inženýrským podkladům ÚDI a ÚRM (IPR) došlo ke zvýšení automobilového provozu v zájmovém území vlivem nežádoucího tranzitu vozidel ve vyšších intenzitách, neodkladně přijmout vhodná dopravní opatření zamezující dopravnímu tranzitu přes zájmové území.“

Upozorňuje, že dokumentace vyhodnocuje vlivy vyvolané dopravy. Celkově dojde k poklesu zátěže. Někde dojde k nějakému zvýšení, někde k nějakému snížení. Důležité je, že tam, kde už dnes jsou překročeny limity hluku, tak tam ve všech případech dojde k poklesu. Realizací záměru v žádném případě nedojde k překročení limitů pro hluk. Dojde ke zhoršení maximálně o 0,9 dB.

**Mgr. Rybář** uvedl, že nehovoří pouze o limitech, ale požaduje zabránit tranzitu dopravy, který je nežádoucí.

**Ing. Obluk** namítnul, že v návrhu stanoviska je na toto dostatečně reagováno. Připomněl, že hodnocení bylo provedeno nejenom ve vztahu k limitům, ale i k veřejnému zdraví. Tam je sledován skutečný účinek, nikoliv splnění limitů. Zdravotní rizika vyplývající ze záměru jsou prakticky nulová.

**Paní Piková** požádala zástupce MČ P6, aby své setkání s občany uspořádal s ohledem na pracující, protože v 15:30 hod. jsou ještě v práci. Účast na veřejném projednání by tak byla o třetinu vyšší.

Uvedla, že veřejnost je záměrem rozhořčena. V dávné době, kdy realizaci TT požadovali, byla výstavba odmítnuta jako neefektivní. Dotázala se, zda se dle ÚPn počítá s prodloužením metra do oblasti, neboť nechce žít na hlučném a ošklivém sídlišti.

**Ing. Novotný** odpověděl na připomínku k začátku veřejného projednání. Konstatoval, že bylo nutné se přizpůsobit provozním podmínkám školy, ve které se veřejné projednání koná. Vzhledem k tomu, že jednání trvají řadu hodin, v některých případech do pozdních nočních hodin, bylo nutné učinit kompromis. OZP MHMP se totiž setkává i s požadavky na dřívější

začátek jednání. Nejedná se o postup v rozporu s právními předpisy. Obdobně postupují i jiné příslušné úřady.

**Ing. Dohnal** uvedl, v roce 1999 nikoho nenapadlo, že by mělo metro pokračovat za Dejvickou. To znamená, že tento proces byl zahájen v roce 2006 a byl dokončen v roce 2008 výhradně z iniciativy politiků.

**Pan Radim Keler** uvedl, že má několik připomínek co se týče dopravního posouzení navrhovaného řešení. Neví totiž, co bylo záměrem zadavatele projektu HMP. Přicházejí v úvahu dvě varianty. Za prvé náhrada stávajícího dopravního řešení obsluhy pomocí autobusové MHD sídliště Na Dědině v rámci koridoru Vlastina, nebo za druhé jde o první etapu z několika etap stavět plíživou salámovou metodou až na letiště v Ruzyni.

V případě náhrady stávajících autobusů v úseku Divoká Šárka - Ciolkovského po Vlastině ulici totiž nehrají kapacity. Stávající autobusy nabízejí ve špičce všedního dne kapacitu zhruba 2 000 osob za hodinu v jednom směru. Navrhované řešení obsluhy tramvajemi v uvedené relaci nabízí při traťovém intervalu 4 minuty 15 spojů za hodinu v jednom směru kapacitu 4 500 osob za hodinu v jednom směru, což je více než dvojnásobek. K tomu je třeba vzít v úvahu využití kapacity stávajících autobusů. Dle jeho dnešního pozorování mezi 14. a 15. hod. byla kapacita autobusů využita na 8 - 27 % návrhové, čili konstrukční kapacity dle výrobce. Při dvojnásobné nabízené intenzitě tramvajovou dopravou bude využito tramvaje 15T s konstrukční kapacitou 300 míst (údaj dle výrobce ŠKODA TRANSPORTATION a.s.). Zeptal se tak, zda je navrhované řešení z dopravního hlediska vůbec potřeba.

V druhém případě jde o etapové řešení tramvajové trasy na letiště v Ruzyni. Zeptal se, zda byly zvažovány a dopravně posuzovány alternativy spojení letiště s městem (tzn. metro, rychlodráha, případně trolejbus) a zda byly porovnávány s tramvajovým spojením koridorem Vlastina, případně alternativním řešením spojení tramvají koridorem Evropská.

**Ing. Dohnal** namítl, že průzkumy přepravy se nedělají v lednu, což je měsíc, kdy jezdí menší počet cestujících než v březnu nebo v dubnu.

Uváděná kapacita tramvají T15 je provozní, jedná se o stav, při kterém výrobce garantuje bezpečný provoz. Při počtu 300 lidí na tramvaj je hustota 8 lidí na metr čtvereční. Na území hlavního města Prahy jsou však schváleny určité standardy kvality, které zaručují vyšší pohodlí cestujících.

Dále zopakoval, že se nikdy neuvažovalo vedení TT až k terminálům 1 a 2 Letiště Václava Havla Praha. Počítá se s tramvajovou dopravou u terminálu 3, nikoliv však z důvodu uživatelů letiště, ale jeho zaměstnanců, a z důvodu plánované zástavby v tomto prostoru. Připomněl, že na Dlouhé Míli je plánován velký dopravní terminál s přestupy na jednotlivé druhy městské hromadné dopravy a rychlodráhu na letiště.

Připustil však, že z pohledu množství předpokládaných přepravovaných osob, se jedná o „lehce nadstandardní nabídku“. Jde o zvýšení kvality přepravy tím, že např. bude možné cestovat do ulice Na Příkopech za 30 min.

Zopakoval, že DPP nechystá prodloužení TT z vlastní vůle, ale naplňuje platný ÚPn a požadavky HMP. Řekl, že ze strany developerů není na DPP činěn žádný nátlak. Ty podle jeho názoru pouze reagují na předpoklady ÚPn.

**Pan Keler** se dotázal, jestli byl tento dopravní model nějak konfrontován s dopravním modelem prodloužení metra A na letiště, případně rychlodráhy. Nebo jestli jsou to dva pro město izolované projekty.

**Ing. Dohnal** uvedl, že jsou to dotazy na IPR, protože DPP není zpracovatelem těchto dopravního modelů. DPP poskytuje vstupy z hlediska průzkumu metra, tramvají a autobusů, ale modely nedělá. Výhledová čísla nezná, protože to je ve vazbě na demografii, která se v budoucnu předpokládá.

**Pan Keler** se zeptal, zda bude záměr revidován na základě průzkumu, který v roce 2015 provede ROPID.

**Ing. Dohnal** to vyloučil. Znovu zopakoval, že jsou k dispozici objektivní průzkumy. Ty probíhají pravidelně v jednotlivých sektorech města a zobrazují zátěže v současné době i v minulosti. Jsou dávány k dispozici ÚDI a IPR, který z nich potom dělá modely výhledových zátěží ve vazbě na předpokládanou demografii.

Opětovně sdělil, že DPP není zjištěně motivován tím, aby byl záměr realizován. Pokud se HMP rozhodne, že TT nemá být prodloužována, tak to bude DPP akceptovat.

**Pan Janků** uvedl, že ho zaujala odpověď, že prodloužení na letiště má být k terminálu 3 kvůli vysokému počtu zaměstnanců. Zeptal se, co je považováno za vysoký počet zaměstnanců na terminálu 3.

**Ing. Dohnal** uvedl, že se jedná o relativně nezanedbatelný počet zaměstnanců. Jedná se též o stavební aktivity, které jsou v ÚPn severně nebo severozápadně od tohoto terminálu, kde by měla být realizována finální smyčka. Dále se jedná o terminál Dlouhá Míle jižně od terminálu 3, kde by měl být gigantický přestupní uzel mezi rychlodráhou, výhledově tramvají, včetně velkého P+R.

**Pan Janků** se zeptal, do jaké míry spolupracuje Magistrát hlavního města Prahy s organizacemi, jako je např. SUDOP. Ten v nedávné době zveřejnil kompletní studii zapojení letiště



do struktury dopravy. Železniční přípojka na letiště vychází ve veškerých variantách, které jsou tam navrhovány, z nádraží Ruzyně a svým způsobem kopíruje část navrhované TT z vyústění Vlastiny nahoru. Takže pokud se to bude realizovat, tak vedle tramvaje bude jezdit ještě potom vlak.

**Ing. Dohnal** znovu zopakoval, že DPP není tvůrcem ÚPn, má možnost ho pouze připomínkovat. Takže je-li v ÚPn tramvaj na terminál 3, je-li v ÚPn rychlodráha, tak to je fakt, který zkrátka existuje a který pokud se někomu nelíbí, tak může iniciovat změnu ÚPn.

**Pan Jiří Hájek** se vrátil k diskutované nově plánované křižovatce. Domnívá, že zvlášť pro obyvatele domu přímo na rohu křižovatky Navigátorů x Pod Cihelnou bude silně snížena kvalita bydlení. V tomto místě je výjezd z podzemních garáží ze dvou bytových domů, který přímo navazuje do zatáčky ulice Navigátorů, kde bude zároveň napojena křižovatka se čtyřproudou Evropskou ulicí. Proto si myslí, že už jenom to je docela zásadní. Na křižovatce Vlastiny a Evropské dochází ve špičkách ke koloně aut (třeba 10, 15 aut na straně Vlastiny a na straně Evropské je kolona až k čerpací stanici pohonných hmot). Už nyní tam je vidět množství aut a občas je vidět auto, které přejede přes tu dráhu a jede do ulice Navigátorů. Domnívá se, že to dnes nerespektuje žádný model. Když si tuto situaci převede na ulici Navigátorů, tak bude kolona stát směrem dolů k silnici a zároveň směrem na druhou stranu ulice Navigátorů a do toho ještě míří výjezd ze dvou bytových domů z podzemních garáží. Toto mu opravdu přijde jako brutální zásah do kvality života, do kvality dopravní situace, emisí i hluku. Toto zhoršení situace nerespektuje žádný model.

**Ing. Růžek** poděkoval přítomným za to, že setrvali až do této chvíle na veřejném projednání.

**Ing. arch. Prouza** uvedl, že bylo řečeno, že o vedení linek autobusů rozhoduje ROPID. Ve výpočtech ale bylo s přítomností linek autobusů počítáno, protože linky 179, 225 a 108 nemají vůbec nic společného s plánovanou tramvají, jedou jiným směrem.

**Mgr. Jareš** odpověděl, že byl uvažován stávající stav a pak byly k dispozici i předpokládané počty autobusů po výstavbě tramvajové linky. Jmenované linky jsou do výpočtů zahrnuty.

**Ing. Vyskočil** doplnil, že ROPID předal jako podklad ne konkrétní linkové vedení, ale předpokládané trasy směrů, kam autobusy pojedou. Takže samozřejmě zohledňovali v podstatě dnešní zátěže, které tímto směrem jezdí, jako podklady pro dopravní studii.

**Pan Keler** podotkl, že nejvíce obsazené autobusy z těch stávajících čtyř jsou linky jezdící tangenciálně vůči Praze (tzn. 225, 179). Navrhované řešení TT řeší radiální dopravu, tzn. spojení

centra s okrajem. Zeptal se, jak se tato skutečnost promítne do případné korekce projektu a jestli by spíš neměla být stavěna tramvaj v tangenciálním směru.

**Ing. Dohnal** odpověděl, že samozřejmě může tuto iniciativu uplatnit a navrhnout do ÚPn, aby došlo ke změně.

**Ing. Novotný** se zeptal, zda má ještě někdo nějaký dotaz nebo připomínku. Protože tomu tak nebylo, veřejné projednání ukončil. Informoval, že bude zpracován zápis, který bude zveřejněn dle požadavků zákona, následně bude na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydáno stanovisko, které je odborným podkladem pro vydání následných rozhodnutí. Omluvil se za začátek veřejného projednání, kdy bylo v sále mnoho lidí a nebylo možné kvalitně vést diskusi. Současně poděkoval za pozdější návrat k věcné stránce problému. Dále projevil dík Základní škole Dědina a svým kolegům za pomoc při organizačním a technickém zabezpečení veřejného projednání a především všem za účast.

### **III. Závěr**

Veřejné projednání proběhlo podle zákona.

Zpracovatel dokumentace i posudku označili záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Dotčené správní úřady považují záměr za přijatelný, MČ P6 s výhradami.

Veřejného projednání se zúčastnilo mnoho zástupců veřejnosti s tím, že převažoval zásadní nesouhlas s realizací záměru.

Tento zápis je stručným souhrnem vystoupení jednotlivých účastníků veřejného projednání, který byl vypracován na základě zvukového záznamu pořízeného v průběhu jednání.

**Ing. Tomáš Novotný**, pověřený řízením veřejného projednání

## **Rozdělovník:**

- Oznamovatel
  - METROPROJEKT Praha a.s., IDDS: ejde68g
- Dotčené územní samosprávné celky
  - hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
  - městská část Praha 6, Mgr. Ondřej Kolář - starosta, IDDS: bmzbv7c
- Dotčené správní úřady
  - Hygienická stanice hlavního města Prahy, IDDS: zpqi2i
  - Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzy
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1 (uloženo ve spisu)
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- Ostatní na vědomí
  - ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Mgr. Radek Jareš, IDDS: 9qznys9
  - Ing. Václav Obluk, Lékořicová 166/13, 104 00 Praha - Křeslice
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Spis