

Posouzení oznámení záměru/dokumentace
„Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876

V Praze 2. září 2013

Zpracoval: Ing. Josef Marek

autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19

zákona 100/2001 Sb. č.j.24778/ENV/11 z 15. 4. 2011

Posouzení oznámení záměru/dokumentace „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876

Dne 8. srpna 2013 bylo zveřejněno oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“, s možností podávání připomínek do 20 dnů ode dne zveřejnění.

Oznámení bylo podáno Magistrátnímu úřadu hl. m. Prahy jako věcně a místně příslušnému orgánu provádějícímu posouzení daného záměru Dopravním podnikem hl. m. Praha, a.s..

Dle dikce zákona 100/2001 Sb. v platném znění je záměr posuzován krajským úřadem (Magistrát hl. m. Prahy) a to ve zjišťovacím řízení, jako záměr kategorie II (vyžaduje zjišťovací řízení), číslo záměru v příloze zákona 9.3 „Tramvajové, pozemní nebo speciální dráhy včetně lanovek“.

Oznámení záměru bylo zpracováno dle § 6 zákona 100/2001 Sb., v rozsahu dle přílohy 3 zákona 100/2001 Sb.

Oznámení svou strukturou a obsahem odpovídá i požadavkům přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., a mohlo by tak po souhlasu posuzujícího orgánu (Magistrát) sloužit dále jako dokumentace záměru.

K jednotlivým částem oznámení/dokumentace:

Část A – údaje o oznamovateli

bez připomínek

Část B – Základní údaje

Popis záměru (dvojkolejná TT, 2 x 5 zastávek, vybudování konečné smyčky s měnírnou a se sociálním zázemím pro řidiče) je dostačující.

Výhrady:

- V části B1.2 – Kapacita záměru zcela chybí jakákoliv zmínka o počtu / množství přepravovaných osob, která by odůvodnila nutnost výstavby nové TT.
- U posunu ohradní zdi vojenského útvaru 3255 jižním směrem a výstavby opěrné zdi není dána informace, o jakou vzdálenost to bude posunuto.
- V popisu záměru v části B se nezmiňuje další pokračování TT až k terminálu 3 letiště Václava Havla (dále v textu oznámení je zmíněno).
- Část B 1.4. 2 – Kumulace s jinými záměry je zcela nedostatečná, zabývá se pouze stavbami, o nichž již bylo nějak rozhodnuto, ale nereflektuje rozvojové projekty a programy v širší oblasti – např. to že MČ Praha 6 vyhlašuje soutěže na využití území jižně od plánované TT (mezi ulicí Vlastina a železniční tratí), neuvažuje výhledové zajištění dopravy na Letiště Václava Havla, rekonstrukci stávající železniční trati/výstavbu rychlodráhy do Kladna a možná na Letiště, dopravní uzel Dlouhá Míle, zahrnující terminál příměstských i městských autobusových linek a kapacitní parkoviště systému P+R; předstihové objekty pro budoucí výstavbu metra trasy A v zastávce Praha Dlouhá Míle a v železniční stanici Praha Letiště Ruzyně. Od r. 2021 se předpokládá existence rychlodráhy se stanicemi Praha Bubny/Vltavská, Praha Výstaviště, Praha

Dejvice/Hradčanská, Praha Veleslavín, Praha Liboc, **Praha Ruzyně, Praha Dlouhá Míle, Praha Letiště Ruzyně**, což do jisté míry zpochybňuje nutnost výstavby TT do stanice Dědinská.

- Oznamovatel sám uznává, že “ V oblasti se nachází částečně využívaný areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů, kde dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití, které může ovlivnit modelové hodnoty intenzit automobilové dopravy v ulici Vlastině, U Prioru a Drnovské.” Tedy dopravní studie a na ně navazující hlukové posouzení a rozptylová studie pravděpodobně vychází z nereálných předpokladů.
- Zdrojové hodnoty z uvedeného území jsou do výpočtů dopravních zátěží odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného ÚP hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že ÚP je aktualizován a vedení města má snahu ho podstatně změnit formou Metropolitního plánu, je odvolávání se na stávající platný ÚP chováním, které omezuje možné pozitivní změny ve způsobu využití území, zajištění dopravní obslužnosti ap.

Část B 1.5.1 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Výhrady:

Zdůvodnění: „Realizace záměru zvýší kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy daného území. Nová tramvajová trať bude páteří dopravní obsluhy pro přilehlou obytnou zástavbu a dojde k redukci stávající autobusové dopravy.“ se nezakládá na pravdě.

- Stávající dopravní obslužnost prostřednictvím autobusů je přes negativní zásahy ROPID v poslední době na dobré úrovni a nevyžaduje si řešení prostřednictvím vysoce kapacitní tramvajové dopravy. Spádové oblasti dopravních přesunů obyvatel jsou v zásadě 2 – přímý směr na Vítězné náměstí a metro (bude nahrazeno spoji do stanice Veleslavín) a směr ve směru na Petřiny, Bílou Horu a Motol (školy, gymnázium, nemocnice Střešovice a Motol). Ve spádové oblasti bydlí cca 7.000 obyvatel a dopravně je obsluhována bez problémů už nyní.
- Ve zdůvodnění záměru chybí být jen naznačení ekonomické výhodnosti navrhovaného řešení, takové, která by vyvážila nižší operativnost využívání nové TT.
- Zdůvodnění se velmi vágně opírá o jakousi studii „**Vyhledávací studie obsluhy Letiště Ruzyně tramvajovou tratí (DIPRO s.r.o., 10/2011)**“. Tato studie byla zadána Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a projednána se zástupci MČ Prahy 6, Dopravního podniku a ROPIDu. Zástupci s posuzovaným řešením souhlasili. Studie ani žádný výtah z ní není v oznámení záměru k dispozici a nelze prověřit vstupní parametry, ze kterých vycházela, její postupy a závěry. Zveřejněna nebyla.
- Soulad záměru s ÚPn – úřad MČ Prahy 6 potvrzuje soulad záměru s územním plánem, což ale asi nebude zcela správná informace. Minimálně v prostoru propojení ulice Navigátorů a Evropské v obou navrhovaných případech dotčené plochy nejsou vedeny jako komunikace či cosi podobného, ale jako plochy všeobecné smíšené, a v ulici U Silnice ÚP nepředpokládá provoz v úrovni páteřní komunikace (žluté).

B 1.5.2 – Přehled zvažovaných variant

Výhrady:

- jsou představeny pouze dvě varianty – předkládaný návrh realizace TT a navazujících dopravních opatření a „nulová“ varianta – varianta stávajícího stavu. V této části je oznámení zcela nedostačující, neboť se pouze odkazuje na studii DIPRO (viz výše, u B 1.5.1,) ale neuvádí z ní nic.

- V tomto bodě oznámení nesplňuje požadavky zákona 100/2001 Sb., § 6, odst. 4, kde se říká, že: „Pokud se jedná o záměr, který podléhá posouzení podle přílohy č. 1 k tomuto zákonu, **musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.**“

B 1.6. Stručná popis technického a technologického řešení záměru

Výhrady:

- Není vysvětleno, proč není použita alespoň v užších místech pouze jednokolejná trať.
- Není kvantifikováno množství/kapacita parkovacích zálivů v ulici Vlastina (úsek Evropská – U Silnice), ani množství nových parkovacích stání v ulici Vlastina (úsek Hodčina – Drnovská).
- Není zmíněna otázka bezbariérovosti nových stanic tramvaje.
- V celém materiálu naprosto chybí zdůvodnění provedení navrhovaných dopravních opatření – uzavření ulice Vlastina pro běžný provoz v úseku Ke Džbánu – U Silnice. Jde o přerušení hlavní páteřní komunikace ve směru do centra, které dle mého nemá opodstatnění.
- Odklon dopravy do ulice U Silnice a na Evropskou nebo do ulice U Silnice a dále do Litovické nebo do Ližkové přenáší zbytečně provoz do oblastí, které jsou v současné době „klidové“. Technický důvod pro toto opatření není v oznámení žádný uveden.
- Lze očekávat, že po otevření napojení Evropské a ul. Navigátorů a u Silnice dojde k prudkému nárůstu dopravního zatížení na komunikaci U Silnice, neboť se z ní stane přímé spojení do ulice Ližkové (u žel. přejezdu). Nepochybně to zvýší emisní zatížení prostoru sportoviště Britské školy v ulici Vlastina i vyšší hlukovou zátěž chráněného vnitřního prostoru učeben v této škole (jsou směřovány okny do ulice U Silnice. To je dopad, který oznámení ani podkladové studie naprosto neřeší.

Část B 1.7 – 1.8 – bez připomínek

Část B 1.9

Výhrady:

- Ve výčtu rozhodnutí není uveden souhlas s vynětím pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa

B II. – údaje o vstupech

Stavba je vyhlášena jako veřejně prospěšná – lze vyvlastňovat či zřizovat věcná břemena.

B II. 1.1. zábor ZPF

Bez připomínek

B II.4.1 nároky na dopravní infrastrukturu

Výhrady:

- Oznámení preferuje realizaci iracionálního dopravního řešení – přerušit pro běžnou dopravu ulici Vlastina a dopravní tok odklonit na sever ulicí U Silnice a zde udělat novou

křižovatku s ulicí Evropská, světelně řízenou. Část dopravy bude odkloněna na jih ulicí U Silnice a dále Litovickou nebo Libockou.

- **Novým propojením ulice U Silnice s Evropskou dojde k otevření nové páteční komunikace mezi Evropskou a Litovickou ulicí ve směru na Petřiny a Ruzyňskou, a tak bude přenesena část tranzitní dopravy do dosud klidné obytné zóny.**
- **Zjednosměrnění ulice Navigátorů zvýší dopravní zatížení ulice Radiová a Dědinská.**
- **Rozpory v dokumentaci – na straně 32, v kapitole Období provozu se píše: “ V ulici Vlastina dále vedena v ose vozovky, přičemž až ke křižovatce s ulicí U Silnice se jedná o trať oboustranně pojížděnou vozidly individuální automobilovou dopravou (IAD). To by evokovalo představu normálně (byť po kolejích) pro kohokoliv průjezdnou silnici. Ale ve schématu návrhu dopravního režimu na straně 36 je ulice Vlastina v úseku Hostouňská – U Silnice pro automobilovou dopravu evidentně neprůjezdná. Na straně 35 se píše: “ křižovatka ulic Vlastina - U Silnice: Jízda přímo ulicí Vlastina bude povolena pouze pro vozidla MHD a cyklisty, převážná část ostatní dopravy se bude pohybovat ve směru Vlastina - severní část ulice U Silnice, kde bude vybudována nová křižovatka umožňující dopravní napojení na Evropskou ulici“.**

A na straně 34: „ulice Vlastina v úseku U Silnice - U Džbánu: Ulice Vlastina v úseku U Silnice - Ke Džbánu bude sloužit pouze **pro lokální dopravní obsluhu**, průjezdná bude jen pro MHD a cyklisty. Tramvajová trať je umístěna do úrovně vozovky, v obou směrech je pojížděna ostatní dopravou.“.

- Na schématu na str. 36 je na křižovatce Vlastina – U Silnice zakreslen semafor, v textu na straně 35 se píše „Křižovatka nebude světelně signalizovaná, jelikož posouzení dle TP 81 neprokázalo jeho potřebnost.“.

Intenzity dopravy pro jednotlivá období

- Při vyhodnocování intenzit dopravy vychází autoři z jakéhosi výhledového období naplnění platného ÚP. Tvzení autorů ze strany 38 : Navrhovanou úpravou dále dojde k určitému přerozdělení intenzit automobilové dopravy, které v celoměstském měřítku (a v zásadě i v detailu) nelze považovat za zásadní.“, nemá dle mého žádný relevantní podklad. Pokud při otevření křižovatky Evropská – U Silnice stoupne počet vozidel z 1000 na cca 5000 vozidel denně, není pro okolní obyvatele bezvýznamné. Problém je, že v případě otevření křižovatky Evropská – U Silnice zavedeme do daného území další dopravu, tranzitní, která se ke stávajícímu stavu přičítá. A to je fakt, se kterým dopravní studie, a následné hlukové i emisní posouzení nepočítá.
- Tabulka 19 – str. 39
V tabulce jsou nevěrohodné údaje – např. u ulice Vlastina je dvakrát řádek Hodčina – Drnovská, pokaždé s jinými čísly.
- Strana 41 – tabulka č. 22 udává změny v počtu parkovacích míst. Realizací záměru má dojít ke snížení počtu parkovacích míst o 84, tj. o 22%. To je situace, která nepochybně povede ke značné frustraci obyvatel, protože v částech roku, kdy nejsou obyvatelé na dovolených, jsou parkovací místa zcela zaplněna a poznámka z oznámení o nevyužitých parkovacích místech u zdi vojenského útvaru je irelevantní.

BIII. Údaje o výstupech

B III.1. ovzduší

Období výstavby

Bez připomínek

Období provozu

Výhrady:

- Po realizaci záměru dojde k úpravě dopravních poměrů v řešeném území (změna organizace dopravy, snížení počtu parkovacích stání), vliv tranzitů automobilové dopravy, prodloužení tras k opuštění oblasti automobilem, delší zdržení automobilů díky světelné signalizaci a zčásti i zóně 30 km ve Vlastině ulici.
- Na straně 43 jsou uvedeny emisní faktory pro osobní automobil, není uvedeno, zda a jak je reflektováno složení vozového parku (vznětové x zážehové motory, objem, stáří...). Není kvantifikováno celkové množství vznikajících emisí a jejich rozložení v čase.

B III 2.1 Odpadní vody

bez připomínek

B III. 2.2 Srážkové vody

Bez připomínek

B III. 3 Odpady

Bez připomínek

B III. 4 Ostatní

B III. 4. 1 Hluk

Výhrady:

- Tabulka 34 na straně 51 popisující rozdělení dopravy na denní a noční dobu je hodnocení záměru prakticky nepoužitelná, dopravní poměry se změní především na tzv. místních komunikacích, což není podchyceno (ul. U Silnice, Navigátorů, Dědinská).

B III. 4.2 – B III. 5. 2

bez připomínek

Část C

C.1 Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C .1.1-1.5

Bez připomínek

C.1.6 Území hustě zalidněná

Výhrady:

- Popis záměru počítá s průměrnou hodnotou hustoty obyvatel – nebere v potaz vyšší koncentraci obyvatel na sídlišti Dědina – 10 domů á 2 x 12 pater na relativně malém prostoru (Ruzyně má dvojnásobnou hustotu obyvatel než Praha 6, a sídliště Dědina zase podstatně vyšší hustotu než celá Ruzyně). Doporučuji autorům dohledat přesnější informace.

C.1.7 – 1.9

Bez připomínek

C.2.1 Ovzduší a klima

C.2.1.1 Klima

Bez připomínek

C.2.1.2 Ovzduší

Výhrady:

- Vychází se z Atlasu životního prostředí v Praze, z výsledků modelování ATEM. Měřítka modelování je poměrně hrubé. Jako referenční měřicí stanice je použita stanice ASTOA ve Stodůlkách. Není uvažováno použití výsledků měření ČHMÚ AIM ve Veleslavíně.

C.2.2 Hluk

Výhrady:

- V hlukové studii nebylo provedeno referenční měření na sídlišti Dědina, v oznámení se pouze konstatuje vysoké hlukové zatížení výškových budov přiléhajících k ulici Drnovská. Není uvažován letecký hluk, ač část sídliště (domy v ulici U Valu) byla zařazena do programu hluk eliminujících opatření Letištěm Praha Ruzyně.
- Hluková studie vychází z hypotetických četností dopravy, neuvažuje tranzitní dopravu mezi Evropskou a Libockou.
- V hlukové studii je podhodnocen počet osob vystavených zvýšené hladině hluku. Některé objekty jsou ve studii opomenuty (nepořádná práce zpracovatele studie).

C .2.3 Voda

Bez připomínek

C.2.4 Půda, C.2.5 Geofaktory ŽP, C.2.6 Flóra, fauna, ekosystémy, C.2.7 Krajina

Bez připomínek

C.2.8 Obyvatelstvo

Výhrady:

- Demografická data – počet obyvatel považuji za zcela zkreslený – uvažováno je 3.870 osob, ale městská část Praha 6 ve svých materiálech uvádí počet obyvatel okolo 6.000 osob jen na sídlišti Dědina, bez přilehlé vilkové výstavby a sídliště u Evropské. Zuto chybu považuji za zásadní, neboť s tímto číslem pracuje i hodnocení zdravotních rizik a další (hluková studie ap.).

C 2.9. Hmotný majetek, C. 2.10 Kulturní památky

Bez připomínek

Část D Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí

D.1 Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Jako složka mimořádného významu, které je třeba věnovat zvýšenou pozornost, byly identifikovány

- D.1.1 Vliv na obyvatelstvo a
- D.1.3 Vliv na hlukovou situaci

Vlivy na obyvatelstvo jsou děleny na

- Narušení faktorů pohody, ekonomické důsledky , a
- hodnocení zdravotních rizik.

Výhrady:

- V části D.1.1.1 se tvrdí, že v období výstavby může tak dojít k narušení faktoru pohody u jednotlivých obyvatel. Bez důkazu se pak dále tvrdí, že „Vliv na faktor pohody obyvatelstva tak bude nevýznamný až nulový, krátkodobý a vratný. Sociální a ekonomické vlivy záměru v období výstavby na obyvatelstvo budou nulové.“ Řekl bych, že zde jde o podcenění potřeb obyvatel, protože stavba, která bude trvat jeden a půl roku a bude přinášet řadu dopravních a jiných omezení, není tak úplně bez negativních vlivů.

Období provozu

- Z oznámení: „Realizace záměru přispěje k lepší dopravní obslužnosti řešeného území. Uvažovaný záměr bude mít v období provozu příznivý sociálně ekonomický vliv na obyvatelstvo.“
- Opět jde o tvrzení bez důkazu. Bude sice zavedena tramvaj, ale pomalejší než autobus, budou provedena dopravní opatření, která zkomplikují cestu autem do centra, zvýší dopravní zátěž uvnitř obytné zóny, výrazně zhorší možnost parkování a navíc přivede doprostřed stávající obytné zástavby část tranzitní dopravy z Evropské směrem do Libocké.
- **Část oznámení týkající se sociálně ekonomických vlivů na obyvatelstvo považuji za zcela nedostatečně zpracovanou.**

D.1.1.2 Zdravotní rizika

U zdravotních rizik byl hodnocen vliv hluku a vliv znečištění ovzduší na zdraví obyvatel.

Výhrady:

- V hodnocení je podhodnocen počet exponovaných osob použitím významně nižších demografických údajů, než je skutečnost.
- Výsledky lze považovat za chybné a nepravdivé.
- Ve studiích použitých pro hodnocení zdravotních rizik je uvažováno podceněné dopravní zatížení (tranzitní doprava, vynucené delší cesty automobilů při opouštění oblasti ap.). V hlukové studii je nesprávně určen počet obyvatel zasažených vyšší hladinou hluku (některé objekty ve výčtu chybí, nebo jsou v jiné ulici). Nebyl uvažován hluk z letiště a nebylo provedeno měření skutečné stávající hladiny hluku na sídlišti Dědina (měřilo se jinde, než žije většina obyvatel).
- Interpretace tabulky 49 (zátěž hlukem) bude zkreslená, neboť nepočítá s leteckým hlukem u ulice Drnovské.

- Analýza nejistoty na str. 96 konstatuje, že: “ Je nutné však mít na zřeteli, že se jedná o velmi hrubý odhad, ke kterému je nutné přistupovat velmi obezřetně a je nutné jej hodnotit pouze z hlediska vývoje (trendu) než z hlediska konkrétního počtu obyvatel.” Takže hodnocení neříká vlastně skoro nic.
- Nesouhlasím s tvrzením v závěru hodnocení zdravotních rizik hluku: že “realizací záměru, resp. změnou organizace silniční dopravy, lze očekávat oproti roku 2016 bez realizace záměru snížení počtu nadlimitně exponovaných obyvatel.” , ve Vlastině ulici od Evropské po ulici U Silnice se zatížení pravděpodobně sníží, v ulici U Silnice, Navigátorů, Litovické, Dědinské se zvýší (oproti stávajícímu stavu nikoliv nepodstatně). Důvodem nebude TT, ale změna organizace silniční dopravy.

Zdravotní rizika znečištění ovzduší

Výhrady:

- rozptylová studie vychází z nerealistických četností dopravy a podhodnoceného počtu obyvatel a jejich hustoty v prostoru. Výsledky proto nelze považovat na věrohodné a spolehlivé, nicméně k podstatnému zhoršení imisní situace pravděpodobně nedojde (s výjimkou ulice U Silnice, severní část).

D.1.2 Ovzduší

Bez dalších připomínek

D.1.3 Vliv hluku a dalších fyzikálních charakteristik

Výhrady:

- Studie vychází z nerealistických četností dopravy. Jinak bez dalších připomínek.

D.1.4 Vliv na povrchové a podzemní vody

Bez připomínek

D.1.5 Vliv na půdu

Bez připomínek

D.1.6 – D.1.9

Bez připomínek

D.2 Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Výhrady:

- Oznámení považuje vlivy záměru jako lokální. Mám za to, že otevření přímé dopravní spojnice Evropská – Libocká mimo stávající světelnou křižovatku změní dopravní poměry v širším rámci (v oblasti Horní Liboce směrem k Vypichu) a projeví se v širším okruhu, než je lokální.

D.3 Přeshraniční vlivy

Bez připomínek

D.4 Preventivní opatření

Výhrady:

- V D.4.3 Opatření pro fázi provozu záměru chybí monitoring dopadů realizace záměru (hluková a emisní měření) a následné změny vedoucí ke zlepšení stavu.

Jinak D.4 bez připomínek

D.5 Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

- Na rozdíl od autorů považuji za hrubé chyby v hodnocení práci se špatnými demografickými podklady (podhodnocený počet obyvatel i parkujících vozů) a dále převzetí nereálných podkladů týkajících se četnosti průjezdů vozidel (neuvažování vyvolaných tranzitních průjezdů).

E. Porovnání variant řešení záměru

Výhrady:

Vše vysvětluje prohlášení v oznámení:

- Záměr byl navržen a posouzen v jedné variantě. Navržená alternativa je vhodným řešením současné situace, které vychází z povahy a charakteru záměru. Proto nejsou navrženy a posuzovány další varianty předkládaného záměru (ty byly upřesňovány v předchozích studiích). Posuzovaná varianta není v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy.
- K tomu: to že je varianta uznána za vhodnou, není dokladem toho, že je nejlepší. Při omezení na jednu variantu byl hrubě porušen zákon 100/2001 Sb. (viz v textu výše). Odvolávání se na předchozí studie, které nebyly zveřejněny, natožpak projednány s dotčenou veřejností, je přinejmenším nefér.
- To že posuzovaná varianta není v rozporu s územním plánem je formulace, která nepotvrzuje soulad záměru s ÚP. Je na pováženou, zda je v tomto případě dodržen zákon, nicméně to by se právně mělo přezkoumat v řízení o umístění stavby.
- tvrzení na straně 154:
 - „z hlediska vlivu na obyvatelstvo nedojde realizací stavby ke zhoršení stávajícího stavu, vliv bude příznivý, řešení lze označit za přijatelné;
 - z hlediska vlivu na akustickou situaci v řešeném území dojde realizací převážně ke snížení hluku za předpokladu realizace protihlukových opatření, vliv bude převážně příznivý, místy nevýznamný až nulový, řešení lze označit za přijatelné;
 - z hlediska vlivu na znečištění ovzduší a rozptylové podmínky v řešeném území nedojde realizací k ovlivnění stávajícího stavu, vliv bude příznivý, řešení lze označit za přijatelné;“

nejdou spolehlivě doložena vzhledem ke zkresleným vstupním údajům (četnosti dopravy, rozložení obyvatel). V některých místech (Ulice U Silnice, Navigátorů, Dědinská) nepochybně ke zhoršení dojde.

A závěr:

- Z dokumentace, str. 154

Na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v Oznámení, které souvisejí s realizací navrhovaného záměru při předpokladu dodržení standardních opatření a splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních vlivů stavby na životní prostředí, lze konstatovat, že navrhovaná stavba je akceptovatelná, a je proto možné její realizaci doporučit.

Tvrzení považuji za nepravdivé, rozdělil bych to na dvě části:

1. výstavba TT – po vyřešení náhrady ztracených parkovacích míst jde záměr realizovat bez významných dopadů na ŽP a obyvatele;
2. provedené dopravní opatření nedává smysl, zatahuje do prostoru novou dopravu, a životní prostředí nezlepšuje, přinejlepším přenáší negativní dopady do jiných oblastí a na jiné obyvatele. Nevidím žádný racionální důvod, proč ho realizovat.