



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

**Mgr. Jan ZÁRUBA**  
ZÁSTUPCE STAROSTKY MĚSTSKÉ ČÁSTI

V Praze 6 dne 4.9.2013  
Č.j. MČ P6 0061986/2013

## Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. k Oznámení záměru

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

který podléhá zjišťovacímu řízení dle § 7 citovaného zákona.

#### Identifikační údaje:

Název stavby: „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6“

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona : kategorie II, 9.3

Místo stavby: ul. Evropská, Vlastina, Drnovská, U Silnice, Navigátorů a Dědinská , pozemky v kat. území Ruzyně, Veleslavín, Vokovice a Liboc, Praha 6

Oznamovatel: Dopravní podnik HMP a.s., Sokolovská 217/42, Praha 9, zastoupený firmou METROPROJEKT Praha a.s., I.P: Pavlova 1786/2, Praha 2

Zpracovatel : METROPROJEKT Praha a.s., I.P: Pavlova 1786/2, Praha 2

Předkládaným záměrem je novostavba tramvajové trati (TT) s 5-ti páry zastávek, v délce 2,3 km; trasa trati je prodloužením tramvajové trati z obratiště Divoká Šárka, vedena ulicemi Evropská, Vlastina a Drnovská k novému obratišti Dědinská. Součástí stavby je též rekonstrukce 230 m stávající trati na Evropské u stávající smyčky. Obratiště Divoká Šárka bude též redukováno.

Záměr je předložen v jednovariantním řešení.

#### Městská část Praha 6 po prostudování Oznámení záměru

#### s o u h l a s í

s realizací záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6“ a **nepožaduje**, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona.

## **Z hlediska územního rozvoje,**

Předložená dokumentace zpracovává námi preferovanou variantu prodloužení tramvajové trati ze stávajícího obratiště Divoká Šárka - Dědina – Staré letiště Ruzyně (Terminál 3) s cílem zajištění dopravní obsluhy stávající i plánované obytné zástavby, občanské a veřejné vybavenosti. Řešení bylo projednáváno ve variantách a konfrontováno s územním plánem a se známými záměry v předmětné lokalitě.

Zvolená a podporovaná varianta etapy prodloužení TT z Divoké Šárky na sídliště Dědina ulicí Vlastinou, dále ul. Drnovskou do smyčky Dědinská znamená ve svém dopadu výrazný přínos pro životní prostředí této části Prahy. Prodloužená TT výrazně zlepšuje obsluhu této části Ruzyně a Liboce a její spojení s centrem, zmenší negativní dopady autobusové dopravy, zejména pak umožní i dopravní obsluhu transformovaného území jižně od TT. V dalších etapách je předpokládáno prodloužení TT do alternativního ukončení v železniční zastávce Ruzyně, zvolená trasa výhledově umožňuje etapové řešení prodloužení severním směrem a tím i další řešení městské hromadné dopravy na mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s využitím tramvajové dopravy.

Městská část Praha 6 dlouhodobě podporuje prodloužení tramvajové trati do Ruzyně s těmito doporučeními:

- vedení ul. Vlastinou od Evropské k ul. U Silnice v režimu snížené intenzity dopravy a realizace nové křižovatky ul. U Silnice s ul. Evropskou se zachováním vzrostlé zeleně v ul. Vlastině v co největším rozsahu
- vedení ul. Vlastinou od ul. U Silnice k ul. Drnovské se středovou alejí s vedením tramvajové trati oboustranně podél středového pásu, jedním jízdním pruhem oboustranně pro automobilovou dopravu, dále s oboustranným parkovacím pruhem s podélným parkováním, uliční profil o šíři 7,5m je ukončen oboustranně vedeným chodníkem a zeleným pásem.
- v celém rozsahu stavby požadujeme v dalším stupni doplnit vhodně vytipované přechody či stavebně upravená místa pro přecházení
- požadujeme přeřezit prostor stávajícího náměstí Evropská x Vlastina a tento prostor urbanizovat, vzhledem k pěším vazbám doporučujeme zvážit přemístění plánované zastávky Divoká Šárka do prostoru náměstí ve zkrácené délce pro 1 soupravu
- v případě nemožnosti zřízení tramvajové zastávky zde, požadujeme v prostoru tohoto veřejného prostranství diagonální pěší vazbu podél TT a přeřezit celkový návrh koncepce tohoto veřejného prostranství včetně umístění a doplnění přechodů pro pěší
- umístění zastávky Ciolkovského doporučujeme posunout blíže křižovatce s ul. Drnovskou
- požadujeme doplnění stromořadí i do ul. Drnovské a upravit návrh technického vybavení tak, aby toto řešení umožňoval
- vedení TT a úpravy v křižovatce s Drnovskou budou připraveny tak, aby umožnily v nejbližší budoucnosti uvažované alternativní ukončení TT jižním směrem, tj. k přímému přestupu tram – železnice (vedení jedné linky ze dvou uvažovaných).
- podmínkou je věcná i časová koordinace prodloužení TT s plánovanou „Transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť, tj. území jižně od TT, včetně umístění tramvajových zastávek a přechodů v místě uvažovaného komunikačního napojení projednávané zástavby
- záměr bude nadále věcně i časově koordinován v Modernizaci trati Praha – Kladnou

## **Z hlediska dopravy a životního prostředí**

TT Divoká Šárka – Dědinská vytváří novou kvalitu hromadné dopravy v prostoru starší i nové zástavby lokality „Dědina“ a je i součástí změn v dopravní obslužnosti, plánovaných v souvislosti s prodloužením trasy A metra. V současnosti je území dopravně obsluhováno autobusovými linkami (108, 179, 218 a 225; v noci 510). V této chvíli nemáme informaci, zda tato linková

sestava zůstane beze změny i po zprovoznění prodloužené trasy metra A (zprovoznění metra a výstavba TT nejsou vzájemně časově koordinovány).

Nepříznivé dopady na životní prostředí, vyvolané provozem hromadné dopravy, budou zamýšlenou stavbou (s výjimkou doby výstavby) jednoznačně sníženy. Tramvajová trať je sice liniovým zdrojem hluku, současné moderní technologie výstavby TT již ale umožňují (při řádné údržbě a včasných opravách závad) dříve časté negativní projevy pojezdu tramvají na okolí eliminovat. Zejména ve fázi rozjezdu a brzdění je hladina provozního hluku u tramvají podstatně příznivější, než u autobusů.

Nicméně, v souvislosti s pravoúhlou kolejovou zatáčkou v prostoru křižovatky Vlastina x Drnovská doporučujeme aplikaci automatického mazacího zařízení pro eliminaci hluku ze zvýšeného tření v oblouku; doporučeným místem pro aplikaci tohoto zařízení jsou i oblouky v obratišti Dědinská. Část hlukových projevů může být úspěšně eliminována vysázením vzrostlé zeleně, zejména stromového patra.

Z hlediska znečištění ovzduší není provoz na TT zdrojem jakýchkoliv emisí (na rozdíl od autobusové dopravy).

Realizace záměru bude mít dílčí dopady do automobilové dopravy, zejména přeměrováním tras hlavních lokálních zátěží do nových stop. Vzhledem k tomu, že řešení pohybů automobilové dopravy je v současnosti podrobena kritické analýze ze strany dotčených orgánů (Policie ČR, ODA MHMP), nelze vyloučit, že konečné řešení bude ještě pozměněno.

Negativním „produktem“ záměru je snížení kapacity parkovacích stání v území. V rámci dokumentace je konstatováno, že dojde k úbytku o 84 parkovacích míst, což ovšem neodpovídá skutečnému stavu (dochází k úbytku min. 130 parkovacích míst). Spíše než další zábor zelených ploch je možno doporučit v této souvislosti navrátit se k dříve posuzovanému záměru vybudovat v prostoru sídliště kapacitní patrový parking.

Z pohledu dopravy plně souhlasíme se závěry předložené studie, a to že vliv stavby na zdraví obyvatelstva bude příznivý a lze očekávat, že realizace TT přispěje ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy vůči ekologicky náročné individuální automobilové dopravě. Vliv výstavby bude krátkodobý a nevýznamný až nulový.

Navržená stavba je v kolizi se stávajícími dřevinami. Rozsah kácení byl již na základě požadavku Městské části Praha 6 minimalizován, přesto je v důsledku záměru navrhováno kácení 64 ks vzrostlých dřevin, podstatná část těchto dřevin se nachází při západní hraně komunikace Drnovská a další v prostoru nově budovaných komunikačních ploch v ulici Vlastina. Naprostá většina dotčené zeleně jsou výsadby v travnatých pruzích mezi chodníkem a komunikací. Podél ulice Drnovská se jedná o náletovou a výmladkovou zeleň na svahu pod komunikací.

U nových výsadeb v ul. Vlastina požadujeme zvážit možnost jejich přesazení (např. č. 55 a č. 56). Upozorňujeme, že je třeba zajistit náležitou a velmi důkladnou ochranu ostatní stávající vzrostlé zeleně během stavebních prací tak, aby nedošlo k jejímu poškození.

Obnova zeleně je důležitou součástí regenerace a revitalizace území dotčeného stavbou. K výsadbě jsou navrženy druhy dřevin, které relativně snáší městské prostředí. Vegetační úpravy tvoří výsadby solitérních stromů, skupinové a případně alejové výsadby, které místy doplňuje výsadba keřů. Svahy a malé plochy budou osázeny nízkými půdopokryvnými keři. Na plochy, kde je prostor příliš úzký nebo kde není místo z důvodu prostorového uspořádání inženýrských sítí, lze pouze navrhnout zatravnění vhodnou travní směsí.

Sadové úpravy respektují budoucí využití volných prostranství a snaží se tyto plochy maximálně citlivě začlenit do stávající morfologie terénu. Výsadba je koncipována jako ryze městská zeleň, která má ovšem poskytnout kromě funkce estetické i funkci odpočinkovou. Plochy lze rozdělit to

několika následujících částí. Plocha 1) – zeleň při vyústění tratě na ul. Evropská – bude osázena okrasnými trvalkami a bylinami. Plocha 2) – pás zeleně v ul. Vlastina – jedná se o zelený pás s navrženou alejí. Plocha 3) – zeleň uvnitř smyčky na konci trati – zde je navržena rozvolněná výsadba keřů. Plocha 4) – zeleň vně smyčky na konci trati – zde jsou navrženy půdopokryvné keře na svahu. V dalším stupni PD požadujeme doložit přesné počty a druhy dřevin. U nových výsadeb budeme též požadovat zajištění údržby zeleně po dobu 5 let.

V souvislosti s realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Trvale budou vyňaty pozemky o rozloze 13.646 m<sup>2</sup>, převážně podél ulice Drnovské. Dočasné zábory budou využity pro zařízení staveniště. Před zahájením stavebních prací musí dojít ke skrývce zemědělské půdy, která bude využita k novým sadovým úpravám a rekultivacím pozemků po ukončení ZS. Přebytečná zemina bude uložena na mezideponii v místě ZS1.

Vliv záměru na okolí se projeví v období výstavby a to zhoršením hlukových a imisních poměrů, a to především při terénních úpravách a zemních pracích. Následkem sekundární prašnosti dojde též k zatížení území poléťavým prachem. Veškerá výkopová zemina o objemu cca 30.000 m<sup>3</sup> bude odvážena. Tím dojde k zatížení okolí staveništní dopravou. Trasa staveništní dopravy pro odvoz sutě, zeminy z výkopů a jiných odpadů bude vedena po komunikacích směrem z centra.

Z důvodu snížení vlivu záměru na okolí požadujeme v dalších stupních PD zpracovat projekt organizace výstavby, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, zabezpečit využívání veškerých stavebních strojů výhradně v denní době a stavební práce neprovádět ve dnech pracovního klidu. Přebytečný materiál ze stavební činnosti bude ihned odvážen a likvidován. Sypké odpady ze stavby budou odváženy na zaplachtovaných korbách nákladních automobilů. Trasy staveništní dopravy budou před zahájením stavby projednány se silničním správním úřadem. Stavební činnost je třeba provádět pouze v době od 7:00 do 21:00 hodin, přičemž hlučné práce max. v době od 8:00 do 17:00 hodin. Veškerá zařízení staveniště a manipulační plochy je třeba navrhnout a realizovat mimo lokalizaci stávajících dřevin a především hodnotnějších stromů, v případě nemožnosti tohoto řešení je třeba navrhnout a zajistit fyzickou ochranu stromů v těchto prostorech (včetně ochrany aktivní kořenové zóny, kmenů stromů a korun stromů) před poškozením.

Dominantním zdrojem hluku je automobilová doprava, významný vliv na akustickou situaci má též provoz blízkého letiště. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se blíží k hygienickým limitům pro den i noc. Provoz tramvají je parciálním zdrojem dopravního hluku. Z toho důvodu záměr vyvolává nutnost uplatnit v dotčeném území protihluková opatření (použití bezžlábkové koleje, položení asfaltu se sníženou hlučností, v části omezení nejvyšší dovolené rychlosti, apod.).

Záměr okrajově zasahuje do ochranného pásma lesa, do ochranné zóny nadregionálního biokoridoru. V předmětném území se nevyskytují významné krajinné prvky, ani se záměr nenachází v zvláště chráněném území.

Odbor dopravy a životního prostředí **požaduje splnění všech doporučení** uvedených v kapitole D 4 – opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

**Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko Městské části Praha 6 k územnímu řízení.**

Mgr. Jan Záruba

zástupce starostky MČ Praha 6