

Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, I. etapa

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Malá kapacita záchytných parkovacích domů:

Kapacita P+R v Sedleci i ve Zdibech se s ohledem na současnou i předpokládanou intenzitu automobilové dopravy jeví jako silně nedostačující. Navrhujeme proto podstatně navýšit kapacitu terminálu P+R Zdiby z navrhovaných 414 na dvojnásobek. Dále je nutné zajistit dostatečnou územní rezervu na pokrytí nárůstu poptávky po parkovacích místech do budoucna. Vytvoření dostatečné kapacity P+R parkovišť je nezbytnou nutností pro efektivní fungování TT coby prostředku pro eliminaci nárůstu automobilové dopravy.

V plánovaném parkovacím terminálu P+R Zdiby by mohla být návaznost na nově navrhované cyklopruhy např. ve formě parkovacího cyklo domu či jiných služeb spojených s cyklistikou.

2.7 Základní technický popis stavebních objektů

100 Objekty pozemních komunikací

Základní koncepce pěší a cyklistické dopravy

V intravilánu Dolních Chabber požadujeme odklonit navrhované cyklopruhy do paralelních, dopravně klidnějších ulic Ládevská (směr sever) a Kobyliská (směr jih). Takto uvolněný pruh na Ústecké využít na zajištění parkování místních rezidentů a zlepšení nájezdů z napojených objektů a pozemků.

Navrhované řešení, aby residenti Ústecké parkovali v bočních ulicích, je nepřijatelné a vzhledem k charakteru bočních ulic i kapacitně nemožné!

Městská část konzultovala záměr s okolními obcemi ze Středočeského kraje a společným plánem s obcemi Zdiby a Sedlec je požadavek při realizaci výstavby TT na souběžnou výstavbu osvětlené stezky pro chodce a cyklisty podél silnice II/608 v úseku Zdiby, Celnice – ulice Obslužná.

Změny oproti stávajícímu stavu

-Zpracovatel příložené dokumentace neřeší zrušení možnosti parkovat pro obyvatele přilehlé bytové zástavby i provozoven (restaurace, ubytovací zařízení, parkování vozů záchranné služby před lékařskou ordinací či cévní ambulancí). Komunikace Ústecká je brána za komunikaci sběrnou. V Chabrech plní ve skutečnosti kombinovanou funkci komunikace obslužné s přímým napojením četných sjezdů na nemovitosti zde bydlících rezidentů.

-Dokumentace se nevypořádává s dostatečným a plynulým napojením bočních ulic na ulici Ústeckou, a to ulic jak stávajících (Ulčova, Kobyliská, K Dáblicům, Prunéřovská), tak i budoucích (ulice Pod Křížem). Přitom napojení těchto ulic je vzhledem k intenzitám dopravy na nich i na Ústecké klíčové. Odbočení vpravo je sice možné řešit krátkým napojovacím pruhem, pro odbočování vlevo se jeví vhodnějším zřízením světelného signalizačního zařízení (SSZ). To by mohlo být synchronizováno s SSZ na přechodech pro chodce k nástupním ostrůvkům tramvaje, které leží v blízkosti těchto napojených ulic (Kobyliská, Ulčova, Pod Křížem, Prunéřovská, Obslužná, golfový areál).

SO 301 Dolní Chabry, dešťová kanalizace – Ústecká

a

SO 302 Dolní Chabry, odvodnění vozovek a chodníků

Plánované napojení Ústecké na stávající stoku v ulici Perštejnská je nepřijatelné z hlediska kritického stavu dešťové kanalizace na celém území Dolních Chaber. Již dnes téměř všechny nově vznikající obytné domy v Dolních Chabrech mají v podmínce nepřipojovat se k dešťové kanalizaci a řešit zasakováním. Z důvodu nedostatečné kapacity dešťové kanalizace je třeba nejdříve zaměřit její stávající stav, rekonstruovat a případně zkapacitnit. Až poté je možno na dešťovou kanalizaci připojit ulici Ústeckou. Stejně opatření musí být aplikováno i pro **SO 622, SO 623 a oddíl 9.2.1.**

SO 331 Ochrana kanalizace PVK

V rámci stavebních úprav a zajištění kanalizace proti posunu zkapacitnit stoky a dostatečně zajistit odvod dešťových srážek v ulici Spořická, včetně přírodních koryt a vpustí. V současné době je na Spořické, pod přemostěním Ústecké, místem častých záplav právě díky svedení dešťové vody ze žlabů na výše položené Ústecké.

SO 497 Dohledové kamery a radary

Na Ulici Ústecká cca km 0,64 až 1,094 požadujeme doplnit zařízení úsekového měření rychlosti i ve směru do centra.

SO 610 Návrh směrového, výškového a konstrukčního řešení

V intravilánu Dolních Chaber je jako zásyp kolejiště navržena (mimo přejezdů) vrstva výplňového štěrku 32/63. Požadujeme, aby minimálně v místech, kde bude docházet k větší koncentraci chodců (přechody, okolí zastávek) byl v co největší možné míře aplikován koberec ze suchu odolných rozchodníků/sukulentů, jak se toto opatření nově uplatňuje v jiných částech Prahy.

SO 701 MR Dolní Chabry, stavební část

Objekt nové měřírny v těsném sousedství obytné zástavby v ulici Obslužná požadujeme vzhledem k uzavřenému charakteru této lokality přesunout do vhodnější polohy mimo zastavěnou oblast či integrovat do technologického zázemí na jiném úseku tramvajové trati.

SO 802 Sadové úpravy, Praha – Dolní Chabry

V úseku ul. Kobyliská – ul. Pod Křížem se podle projektové dokumentace nepočítá s žádnou vzrostlejší zelení a všechny dřeviny, mnohdy kvalitní a vzrostlé, mají být bez náhrady odstraněny. Přitom současná zeleň na Ústecké ulici je významným prvkem ke snížení negativní vlivů dopravy a v řešeném úseku dosahují dřeviny nejvyšší kvality.

Požadujeme v co největší míře zachovat zeleň. K tomu by napomohlo přesunutí navrhovaných cyklopruhů z Ústecké ulice do souběžných ulic Ládevská a Kobyliská (viz máš návrh k oddílu **100**

Základní koncepce pěší a cyklistické dopravy

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Autobusy

Uvažovanou zastávku nočního busu 913 Osecká (dle přílohy C.4.) ve směru do centra přesunout z ulice Pruněřovská do vhodnější polohy na Ústeckou ulici, případně zastávku vypustit úplně.

Za městskou část požadujeme zachovat přímé propojení horních a dolních částí Chaber a toto spojení provozovat cca v době 7 – 21 hodin s frekvencí cca 4 krát za hodinu. Přímé autobusové propojení je klíčové zejména pro školní mládež, seniory a méně pohyblivé spoluobčany, pro které by byl přestup na mimoúrovňové zastávce Osecká obtížný či rizikový.

Cyklistický provoz

Viz. oddíl **100 Základní koncepce pěší a cyklistické dopravy**

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

Při porovnání intenzit automobilové dopravy v **Tab. 5 a 6 v Části F - Hluková studie** se nepředpokládá jejich významnější pokles pro rok 2030. Nárůst dopravní zátěže je spojený zejména s plánovaným silničním okruhem kolem Prahy (SOKP), resp. jeho MÚK a přivaděčů k němu. Jako jedna z radiál má sloužit mj. i ulice Ústecká.

Hlukové výpočty ve studii jsou doloženy pro provoz tramvajové trati. Požadujeme ve výpočtech zahrnout synergický vliv automobilové a tramvajové dopravy. Jako jedno z nezbytných technických opatření požadujeme v celém úseku ulice Ústecká, od ulice K Ládví až po zastávku Měděnecká, položení tzv. tichého asfaltu.

Vibrace

V souhrnné technické zprávě se jen krátce konstatuje, že: „Provoz tramvaje bude zdrojem určitých a v daném území nových vibrací. Vibrace se budou přenášet z kolejnic přes podloží do okolí a do okolních konstrukcí.“ Existuje důvodná obava, že právě domy na Ústecké ulici, vystavěné většinou ve 20. letech 20. století, budou otřesy a vibracemi poškozené. Požadujeme důkladnější rozpracování opatření na eliminaci vibrací spojených s tramvajovou tratí.