

## **Stanovisko k dokumentaci „TT Kobylisy – Zdiby“ (2018)**

### A. Dokumentace:

#### 1. Oznámení záměru – TT Kobylisy – Zdiby

- EIA servis s.r.o. – 12/2018

#### 2. Technická studie – TT Kobylisy – Zdiby

- DIPRO s.r.o. – 10/2018

#### 3. Akustická studie – TT Kobylisy – Zdiby

- EKOLA – GROUP s.r.o. 11/2018

#### 4. Rozptylová studie a veřejné zdraví – TT Kobylisy – Zdiby

- ATEM s.r.o. – 12/2018

#### 5. Biologický průzkum – TT Kobylisy – Zdiby

- EIA servis s.r.o. – 11/2018

#### 6. Hydrogeologický posudek – TT Kobylisy – Zdiby

- HYDROGEO – SOUKUP s.r.o. 12/2018

#### 7. Dopravně inženýrské podklady pro akci – TT Kobylisy – Zdiby

- TSK hl. m. Prahy a.s. – 10/2018

- TSK hl. m. Prahy a.s. – 10/2018

#### 8. Studie zlepšení dopravní obslužnosti Dolních Chaber

- European Transportation Consultancy, s.r.o. – 08/2018

### B. Stanoviska k uvedeným dokumentacím

#### 1. Oznámení záměru

Oznámení dokladuje, že negativní vlivy záměru „tramvajová trať Kobylisy – Zdiby“ na jednotlivé složky životního prostředí jsou akceptovatelné, avšak není zřejmé, zda je to také v případě synergie s dalšími atributy\_jak je vliv „SOKP (alt. A-ZUR)“ a „provoz nové paralelní dráhy letiště Ruzyně.“

Nelze souhlasit s tvrzením, uvedeným na straně 7 oznámení záměru, které popisuje kumulativní dopad záměru TT dalšími záměry v území. Není zřejmé, jakým způsobem dospěl zpracovatel k závěru, že lze vyloučit kumulativní dopad navržené tramvajové trati, vč. rekonstrukce ul. Ústecká, se záměrem Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení. Tento záměr představuje nejvýznamnější investiční záměr na území Dolních Chaber a je zcela evidentní, že způsobí navýšení dopravní zátěže v území, které bude spolupůsobit s dopravními změnami vyvolanými realizací tramvajové trati.

## 2. Technická studie – TT Kobylisy – Zdiby

Navržené charakteristické příčné řezy s jízdním pruhem 2 x 3,25 m při intenzitě dopravy cca **16–20 tisíc vozidel/den** v oboustranně zastavěné komunikaci, bez možnosti parkování je nepřijatelné – neprofesní. **Měření intenzity dopravy považujeme každopádně za velmi podhodnocené.**

Předložená dokumentace **neobsahuje kapacitní posouzení žádné ze stavbou dotčených křižovatek** na tahu ul. Ústecká. Není tedy zřejmé, zda vlivem výstavby TT nebude nevhodným způsobem omezen provoz individuální dopravy. Toto je z pohledu obyvatel MČ Dolní Chabry nutno považovat za zcela zásadní, jelikož ve stávajícím stavu existuje pouze omezené množství dopravních napojení Dolních Chaberek na ul. Ústeckou a potažmo celou komunikační síť, přičemž některé z těchto napojení současně vykazují dopravní závady. Požadujeme doložení podrobných kapacitních posouzení dotčených křižovatek a dále návrh doprovodných dopravních opatření, která zajistí zlepšení dopravní dostupnosti území městské části (předložená stavba neřeší pouze výstavbu TT, ale i kompletní rekonstrukci ul. Ústecká a nelze tedy tyto skutečnosti oddělit). Vlivem výstavby TT nelze připustit zhoršení dostupnosti území MČ pro ostatní účastníky provozu. Předložená dokumentace nepředstavuje dostatečný podklad pro vyhodnocení dopadu záměru z tohoto hlediska.

## 3. Akustická studie

Byla hodnocena akustická situace ze **samotného provozu** na plánované tramvajové trati a též na parkovišti v noční a denní době pro nejhlučnější hodinu v současnosti (rok 2018) a výhledově (rok 2023, 2050) nebyl tedy uvažován hluk ze stávajících a výhledových komunikací (SOKP). Závěrem je konstatováno, že realizací záměru dojde ke zlepšení akustické situace podél II/608 v Dolních Chabrech a Zdibech – není ničím podloženo.

Z protokolu měření hluku doloženého v příloze 6 (zpracovatel spol. Ekola) vyplývá, že již v současné době jsou na ul. Ústecká dosahovány vyšší intenzity, než jaké jsou vyčísleny v dopravně inženýrských podkladech, viz měřící bod M1, profil A - zjištěné reálné intenzity cca 9000 průjezdů ve směru Mělník a 12 000 průjezdů/24h ve směru „centrum“. Dopravně-inženýrské podklady však uvádí významně nižší hodnoty. Je tedy zřejmé, že stávající intenzity na ul. Ústecká jsou významně podhodnoceny.

## 4. Rozptylová studie a veřejné zdraví

Je skutečností, že na území Prahy jsou za období 2013–2017 splněny všechny imisní limity a z provedených modelových výpočtů pro rok 2023 lze očekávat plnění imisních limitů bez vlivu záměru. Uvedením záměru do provozu lze očekávat nárůst v okolí terminálů a navazujících D8 a I/9 pro rok 2050 včetně příspěvku automobilové dopravy nebylo překročení imisního limitu zaznamenáno.

**V rámci dokumentace EIA požadujeme předložit podrobnější situaci dopravního řešení, minimálně na podkladu katastrální mapy (nikoliv obecné mapy), která prokáže realizovatelnost celé stavby a současně umožní reálně vyhodnotit dopad stavby do území i na životní prostředí. Doloženou situaci z tohoto pohledu požadujeme za nedostatečnou. Současně požadujeme zpřesnit i dopravně-stavební řešení celé trasy TT a úprav ul. Ústecká.**



## 5. Biologický průzkum

Z hlediska flóry a vegetace nedojde k rozsáhlému kácení stromů a dřevin, takže lze kompenzovat realizaci náhradní výsadby následně dle stanovení v rámci povolení. Z hlediska fauny u obratlovců, bezobratlých a jejich migračních tras zasahuje záměr do oblasti méně významně až nevýznamně.

## 6. Hydrologický posudek

Posudek prokázal, že je vyloučen vliv na podzemní vody, neboť terénní úpravy jsou pouze mělce podpovrchové a hladiny podzemní vody je ve větších hloubkách než 10 m pod povrchem. Zájmové území není zahrnuto do žádného ochranného pásma vodních zdrojů.

## 7. Dopravně inženýrské podklady (TSK + IPR)

DIP – TSK jsou střednědobé (2023), DIP – IPR jsou dlouhodobé (2050). Obojí uvádí názor, že zbytná automobilová doprava z koridoru tramvajové trati se přesouvá, eventuálně je převedena do stopy D8. **Toto tvrzení není nijak zdůvodněno.**

Požadujeme, aby dopravně-inženýrské podklady byly přepracovány tak, aby odrážely jak připravované a schválené projekty tak, aby byl reálně vyhodnocen kumulativní dopad řešeného záměru s dalšími stavbami v území a současně odrážely reálné intenzity provozu v území. Současně považujeme za nezbytné, aby dopravně inženýrské poklady byly dále podrobnější.

## 8. Komentář k „oznámení záměru“

EIA vždy pracuje s variantními řešeními záměru. V daném případě je řešení invariantní, vyhotovení ve stupni projektové přípravy technické studie. Dokladové jsou přílohy:

Přehledná situace (1:30000), situace 1:5000, podélný profil 1:7000 a charakteristické řezy. Dle zjištění kompletní technická studie se v současné době dopracovává. Dokumentace „oznámení záměru“ je vyhotovena se zřetelem na „TT Kobylisy – Zdiby“, bez ohledu na další vlivy působící v teritoriu (např. SOKP, Paralelní dráha Praha Ruzyně), tedy bez synergie.

**Požadujeme vypracování alternativní varianty k tramvaji, např. elektrobusy, které bychom považovali za srovnatelnou až vhodnější alternativu, a její srovnání se stávající.**

## C. DALŠÍ PŘIPOMÍNKY

- 1) Za zcela nedílnou součást předložené stavby TT považujeme **i celkovou rekonstrukci ul. Ústecká**. Nejedná se pouze o jednoduchou rekonstrukci, jak je v záměru naznačeno, ale o **zásadní přestavbu a změnu ve fungování dané komunikace**, spočívající mimo jiné v zúžení celého profilu komunikace a úpravě řady křižovatek. Celý záměr je tedy nutno hodnotit i v souvislosti se všemi těmito vyvolanými úpravami komunikační sítě, což není v dokumentaci pro zjišťovací řízení dostatečně vyhodnoceno.
- 2) Je zcela evidentní, že bude nutné přebudovat/vystavět/zrekonstruovat **přemostění Ústecké přes Spořickou**. Požadujeme doplnit v dokumentaci.

- 3) Prvek cyklostezky nepovažujeme na ulici Ústecká za nezbytný. Cyklostezky i cyklotrasy jsou vedeny po jiných místních paralelních komunikacích, kde jejich umístění lépe koresponduje s nižší dopravní zátěží, a je to tedy zároveň bezpečnější i méně zdraví zatěžující.
- 4) **Domníváme se, že nejvhodnější možnost uspořádání jízdnic pruhů pro automobilovou dopravu je následující:**  
Ponechání dvou jízdnic pruhů od křižovatky ulic Ústecká a Kobylická (respektive Ústecká a Ulčova na druhé straně) směrem do centra, neboť v tomto bodě dochází k nárůstu dopravy. V této části ulice Ústecká nejsou vjezdy do objektů, ani parkovací stání a po stranách komunikace je dostatečný prostor. Další uspořádání dopravních pruhů na ulici Ústecká od zmíněné křižovatky směrem na sever, až k přemostění Spořické navrhujeme jako víceméně stávající – tedy jeden pruh v oblasti nástupních ostrůvků a dva (1 plus 1 pomocný) v oblasti mezitím.
- 5) Požadujeme **kompletní vypracování dopravních opatření, která povedou k regulaci dopravy ve Středočeském kraji**, zejména Zdib a okolí, společně s oběma P+R , autobusovou točnou a systémem sběrné dopravy v obci Zdiby a dalších obcích.

Závěr

**Výše uvedené skutečnosti souhrnně vedou k podcenění dopravní situace v území a navazující hluková studie tak není na těchto úsecích vyhodnocena správně. Požadujeme, aby na základě zpřesněných dopravně-inženýrských podkladů byla zpracována nová hluková a dopravně inženýrská studie, která vyhodnotí reálnou hlukovou situaci v území a dopad předkládané stavby.**

Příloha:

– Situace TT Kobylicy – Zdiby

V Praze dne 22. 2. 2019



Ing. Barbora Floriánová  
starostka MČ