MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-DOLNÍ CHABRY

Úřad městské části

Hrušovanské náměstí 253/5, 184 00 Praha 8-Dolní Chabry

IČ:00231274 tel./fax: 283 85 12 72, 283 85 12 77

Vážený pan
RNDr. Štěpán Kyjovský
ředitel odboru ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Č.J.: MCPCH 01634/2020

Vyřizuje/tel:
Nussbergerová Alice
283 882 770

Datum:
09.07.2020

Věc: Vyjádření k výstavbě záměru „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby"

Vážený pane řediteli

Městská část zaslala dne 22. 2. 2019 na OOP MHMP v rámci zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí své stanovisko k záměru „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby".

Dne 15. 6. 2020 jsme byli OOP MHMP vyzváni k vyjádření k dokumentaci pro záměr „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby" v rámci řízení o posuzování vlivu záměru na životní prostředí ve lhůtě do 10. 7. 2020.

K jednotlivým bodům dříve zaslaného stanoviska.

1. Městská část namítala, že není zjevné, jaký je vzájemný synergický vliv s dalšími záměry v dané oblasti, zejména Pražského okruhu tzv. SOKP (alter. A-ZUR) a provoz nové paralelní dráhy letiště a vyloučení synergického vlivu obytného souboru Nové Chabry fáze Fa G.

Vypořádání:
Dokumentace již pracuje i se záměrem SOKP, nicméně s jeho kumulativními vlivy se vypořádává pouze v části dokumentace a posuzovaných vlivů. Z hlediska intenzity dopravy se zaslaná dokumentace vypořádává s vlivem stavby SOKP s uvedenými parametry pro rok 2050. Podle výpočtových modelů přinese zprovoznění okruhu snížení intenzity dopravy na Ústecké ulici. Využití občany přilehlé části Prahy studie zřejmě nepočítá, ve směru z Prahy není ani

možné odbočení přes přerušený tramvajový pás z Ústecké na okruh. Vlivu obou staveb na životní prostředí a zdraví občanů se navrhovaná dokumentace nevěnuje dostatečně. S hlukem z leteckého provozu se zpracovatel vypořádal jednoduše - dva různé zdroje hluku nelze ve vztahu k limitům sčítat. Přitom Krajský soud v minulém týdnu rozhodl rozsudkem a vyhověl návrhu na zrušení 2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, kterým se vymezuje plocha veřejně prospěšné stavby D 300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Hlavním důvodem pro zrušení AZÚR bylo opomenutí některých významných zdrojů hluku a emisí při vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů záměru stavby paralelní dráhy ve vztahu k jiným záměrům. Citace: "...při provozu letištní dráhy souběžně s provozem dálnice a železnice je možnost kumulování hluku či emisí snadno představitelná a pravděpodobná." Jinými slovy soud potvrdil, že je třeba posuzovat vliv na životní prostředí a zhoršení kvality života u všech záměrů (obou staveb-letiště i okruhu) současně. Opačný postup dle vyjádření soudu: "nemůže působit věrohodně a naopak může vyvolávat dojem manipulace se vstupními daty za účelem dosažení příznivějšího výsledku."

2. Městská část namítala podhodnocené měření intenzity dopravy, nedostatečné kapacitní posouzení stavbou dotčených křižovatek, omezenou současnou možnost dopravních napojení Dolních Chaber na ulici Ústeckou. Požadovala doložení podrobných kapacitních posouzení dotčených křižovatek a návrh doprovodných dopravních opatření, která zajistí zlepšení dopravní dostupnosti území městské části.

Vypořádání:
Zpracovatel přiložené dokumentace neřeší zrušení možnosti parkovat pro obyvatele přilehlé bytové zástavby i provozoven (včetně lékařské ordinace či cévní ambulance). Komunikace Ústecká je brána za komunikaci sběrnou, i když v Chabrech plní ve skutečnosti funkci komunikace obslužné s velkým množstvím zde bydlících rezidentů a s přímým připojením sjezdy s odstupem několik desítek metrů.

Dokumentace se nevypořádává s dostatečným napojením Dolních Chaber na ulici Ústeckou. Jedna za variant budoucích řešení, kterou je třeba při plánovaní tramvajové trati brát v potaz je proražení bočních ulic, umožňujících lepší dopravní napojení této horní části Dolních Chaber na ulici Ústeckou. Jedná se zejména o ulici Protilehlá, a Pod Křížem. Stejně tak se dokumentace nevypořádává s plynulým napojením bočních ulic na ulici Ústeckou, a to ulic jak stávajících, tak i zmiňovaných budoucích možných.

Měření a metody výpočtu intenzity dopravy TSK i IPR jsou v dokumentaci podrobně popsány. Rovněž rozdíl mezi naměřenou hodnotou v jeden den a průměrnou hodnotou.
Zpracovatel nabízí možnost provedení měření intenzity dopravy na Ústecké ulici za účasti MČ Dolní Chabry.
Dokumentace obsahuje přílohu č.9 – Orientační posouzení kapacity křižovatek. Na území Dolních Chaber je posuzována pouze jedna křižovatka Ústecká x K Ďáblicům. Je nutné rovněž vypracovat posouzení kapacit křižovatek Ústecká x Prunéřovská, Kobyliská a Dopraváků ve směru do centra a ulic Ústecká x K Větrolamu a Ulčova směrem z centra.
Dále je odkázáno na dokumentaci pro územní a stavební řízení.

3. Městská část namítala, že v akustické studii ze samotného provozu na plánované tramvajové trati a též na parkovišti v noční a denní době pro nejhlučnější hodinu v současnosti a výhledově (roky 2023 a 2050) nebyl uvažován hluk ze stávajících komunikací a možné komunikace SOKP. Městská část namítala, že hlukové limity jsou významně podhodnoceny.

Vypořádání:
Příloha č.2 „Akustické posouzení" obsahuje informace o vypočtených předpokládaných intenzitách dopravy od TSK pro rok 2025 bez SOKP a od IPR pro rok 2050 včetně SOKP. Celková akustická situace je však zpracovaná v různých variantách jen pro rok 2025, tedy bez existence okruhu a jeho akustického vlivu na zástavbu v Dolních Chabrech.

Měření a metody výpočtu intenzity dopravy TSK i IPR jsou v dokumentaci podrobně popsány. Rovněž rozdíl mezi naměřenou hodnotou v jeden den a průměrnou hodnotou. Zpracovatel nabízí možnost provedení měření intenzity dopravy na Ústecké ulici za účasti MČ Dolní Chabry.

4. Městská část požadovala v rámci dokumentace EIA předložit podrobnější situaci dopravního řešení minimálně na pokladu katastrální mapy, která prokáže realizovatelnost celé stavby a současně umožní reálně vyhodnotit dopad stavby do území i na životní prostředí.

Vypořádání:
Rozptylová studie tvoří přílohu č. 3 dokumentace. Požadavek na podrobnější situaci dopravního řešení na podkladu katastrální mapy odmítnut s odkazem na stupeň zpracování dokumentace pro posuzování vlivu na životní prostředí. Příslib podrobnější dokumentace v rámci územního řízení a stavebního řízení.
Předložená studie je zpracována ve variantních řešeních pro rok 2025 a 2050. Zhoršení situace je patrno u parkovacího domu Sedlec, V Dolních Chabrech nedochází ke změnám. V žádné variantě se neuvažuje s dopravním okruhem.

5. Městská část připomínkovala, že z hlediska flóry a vegetace stejně tak jako fauny nedoje k rozsáhlému zásahu.

Vypořádání:
Předložený průzkum byl v rámci řízení EIA aktualizován

6. Hydrogeologický posudek je ze strany městské části bez připomínek.

7. Městská část namítala, že dopravně inženýrské podklady jsou neúplné a měly by být přepracovány.

Vypořádání:
V dokumentaci byly předloženy aktualizované dopravně inženýrské podklady od TSK a IPR z prosince 2019. V textu jsou popsány parametry zdůvodňující odklon dopravy na D8 (například časová úspora) a na některých křižovatkách jsou doplněny intenzity dopravy.

8. Městská část namítala nedostatek variantního řešení záměru tramvajové trati a požadovala zpracování alternativní varianty k tramvajové trati, např. elektrobusy a jejich porovnání s navrhovanou variantou.

Vypořádání:
Dokumentace je předložena ve dvou variantních řešeních. Obě počítají s tramvajovou tratí, liší se pouze počtem jízdních pruhů pro automobily. **Varianta 1** s jedním jízdním pruhem pro každý směr z a do centra je situována na stávajících pozemcích, přičemž i v současném dvoupruhovém uspořádání, je na místě přechodů pro chodce svedena doprava do jednoho pruhu. Z tohoto vyplývá, že druhý pruh není plnohodnotný, ale je na území MČ Dolní Chabry několikrát, z důvodu přechodů pro chodce, přerušen.

Varianta 2 počítá se dvěma jízdními pruhy pro automobily směrem do centra a jedním jízdním pruhem směrem z centra do Zdib. Tato varianta zasahuje i sousední pozemky, které by bylo třeba před stavbou vykoupit.
Varianta alternativního řešení k tramvajové trati formou elektrobusů byla zamítnuta s odkazem na vysoké finanční náklady a další zatížení silniční sítě.
V případě realizace by tramvajové kolejiště mělo být tvořeno zeleným travnatým pásem pro vytvoření příznivějšího mikroklimatu v jinak široké, vyasfaltované ploše Ústecké ulice. Tento travnatý pás by rovněž podstatnou měrou příznivě řešil zasakování srážkových vod.

Další připomínky městské části

1. Městská část požadovala celkovou rekonstrukci ulice Ústecká, jelikož se jedná o zásadní přestavbu a změnu ve fungování této komunikace. Na komunikaci je třeba zvýšit bezpečnost chodců přecházejících přes přechody. Již nyní je situace velmi vážná.

Vypořádání:
Dokumentace se s touto pro obec zásadní námitkou vůbec nevypořádává a odkazuje na následné územní a stavební řízení, kde bude řešeno detailní provedení stavby. Případná varianta 2 se dvěma jízdními pruhy je přitom vysokým bezpečnostním rizikem pro přecházející chodce, jak je tomu ostatně již v současnosti na stávající dvouproudové vozovce ulice Ústecká.

2. Městská část namítala, že bude třeba zrekonstruovat přemostění Ústecké přes Spořickou, jelikož současná konstrukce kapacitně neunese tramvajovou trať.

Vypořádání:
Dokumentace k EIA se s touto námitkou opět vypořádává pouze odkazem na navazující územní a stavební řízení. Alternativní řešení např. formou elektro busů by si takovýto razantní zásah pravděpodobně nevyžadovala (podstatně vyšší hmotnost tramvajových souprav).

3. Městská část namítala, že prvek cyklostezky nepovažuje za nezbytný.

Vypořádání:
Dokumentace EIA se k této připomínce nevyjadřuje.

4. Městská část navrhovala následující uspořádání jízdních pruhů pro automobilovou dopravu. Ponechání dvou jízdních pruhů od křižovatky ulic Ústecká a Kobyliská (Ústecká a Ulčova na straně druhé) směrem do centra, neboť v tomto bodě dochází k nárůstu dopravy, mj. i z obytného souboru Nové Chabry. Další uspořádání dopravních pruhů na ulici Ústecká od zmíněné křižovatky směrem na sever, až k přemostění Spořické navrhovala vybudovat ve variantě 1.

Vypořádání:
Variantní řešení vyhovuje požadavkům. Předložené řezy však nezohledňují stávající stav příčného profilu komunikace Ústecká, zejména výškové řešení je nepřesné (případné řezy nejsou vedeny v problematických místech)

5. Městská část požadovala kompletní vypracování dopravních opatření, která povedou k regulaci dopravy ve Středočeském kraji, zejména Zdib a okolí, společně s oběma P + R parkovišti, autobusovou točnou a systémem sběrné dopravy v obcích.

Vypořádání:
Tato podmínka vypořádána v rámci dokumentace EIA nebyla.

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 P+R Zdiby z navrhovaných 420 na 840 stání a toto řešit vybudováním parkovacího domu. Dále je nutné zajistit dostatečnou územní rezervu i na protilehlé straně silnice II/608 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.
Městská část konzultovala záměr s okolními obcemi ze Středočeského kraje a společným plánem s obcemi Zdiby a Sedlec je požadavek na souběžnou výstavbu osvětleného chodníku podél silnice II/608 při realizaci výstavby TT. Dalším společným návrhem je vybudování cyklostezky, která má potenciál být hojně využívána, s tím, že přes území Dolních Chaber by mohla být odkloněna mimo Ústeckou ulici, aby neubírala prostor pro zeleň a parkovací stání. V plánovaném parkovacím domě Zdiby by mohla být návaznost např. ve formě parkovacího cyklodomu či jiných služeb spojených s cyklistikou.

6. Je třeba řešit umístění budoucích zastávek tramvaje. Městská část preferuje variantu č. 1 vedení tramvajové trati. Co se týká samotného umístění tramvajových zastávek, je v křížení ulic Ústecká a Kobyliská vhodnější umístit tramvajovou zastávku před vyústěním ulice Kobyliská do Ústecké ve směru ze Zdib do Kobylis, jak navrhuje varianta č. 2., tedy v úseku Kobyliská a Protilehlá. Ve směru do Zdib pak v úseku Ulčova-Protilehlá. V ulici Kobyliská je chodník pro chodce pouze po jedné straně vozovky (po levé straně při směru z Kobyliské do Ústecké), což z nákresu není patrné. Zastávka Kobyliská by plynule navazovala na současné autobusové zastávky Počeradská. V ideálním případě by tyto tramvajové zastávky nebyly přímo proti sobě, jak navrhuje varianta 2, a to z důvodu nároku na šířku komunikace a nutnosti záběru cizích pozemků, které uvažuje varianta 2, a zachování parkovacích míst a chodníku pro pěší. V úseku Ústecké od Kobyliské směrem k ulici Dopraváků je uvažován záměr výstavby a výjezdu z plánovaného Polyfunkčního domu s napojením do Ústecké a v tomto místě by plánovaný možný vjezd bezprostředně kolidoval se zde navrhovanou tramvajovou zastávkou.
U zastávky V Rybníčkách je třeba vyřešit její vhodné umístění s ohledem na vysoké terénní převýšení (násep) mezi ulicemi Obslužná a Ústecká, zejména s ohledem na možnost přístupu pro hendikepované občany.

Závěr:

Z navrhovaných variant vedení tramvajové trati preferujeme variantu č. 1 s jedním jízdním pruhem pro každý směr. Variantu č. 2, která sice dvěma jízdními pruhy zohledňuje ranní dopravní špičky směrem do Kobylis, ale ubírá parkovací místa pro residenty, požaduje nutný zábor dalších pozemků a odstranění zeleně, považujeme za méně vhodnou. Za nedostatečné považujeme posouzení synergických vlivů na životní prostředí a zdraví u všech záměrů. Zejména vliv záměru SOKP je zpracován pouze částečně.
Navrhovaná dopravní řešení musí zlepšit dopravní obslužnost Dolních Chaber, ale především musí zachovat, či zlepšit životní podmínky. Pro zbývající oblasti Dolních Chaber, které se nenacházejí v bezprostřední blízkosti tramvajové trati, nesmí dojít ke zhoršení dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Má-li tramvajová trať směřovat k celkovému zklidnění dopravy v Dolních Chabrech a motivovat občany k preferování městské hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou, je třeba zachovat dopravu MHD k tramvaji z odlehlejších částí Dolních Chaber a zajistit jejich plynulou návaznost. Zásadní nevýhodou

tramvaje bude, že obslouží jen malou část Dolních Chaber podél ulice Ústecká. Zbytek obyvatel bude muset pokračovat jinou formou- pěšky, autobusem, autem. Rozhodně tedy musí zůstat zachována obslužnost autobusy, především linkami 162 a 169. Tyto linky by bylo vhodné zachovat ve stávajících trasách, tj. od stanice metra Kobylisy do jejich současných konečných stanic. Krom výše jmenovaných důvodů je toto důležité pro školní děti, hendikepované či méně pohyblivé obyvatele Dolních Chaber, pro které by bylo přestupování problémem.
Tato navrhovaná tramvajová trať tedy neřeší úsek mezi vozovnou Kobylisy a Kobyliským náměstím, kde zůstanou autobusy, včetně linky 145 do Vozovny Čimice.

Základní podmínkou úspěchu tramvajové tratě bez nepřiměřeného zatížení a přehlcení Ústecké automobilovou dopravou je dostatečná kapacita záchytných parkovišť P+R. Zde je nutné se zamyslet na včasném vytvoření územních rezerv k posílení plánovaných parkovacích domů resp. parkovišť. S pokračující intenzitou výstavby ve Středočeském kraji lze předpokládat i zvýšení intenzity dopravy na Ústecké ulici. Již v dnešní době tvoří tranzit rezidentů ze středních Čech, směřující za prací do vnitřní Prahy, podstatnou část dopravy. Za úvahu stojí odlehčení Ústecké ulice vybudováním obchvatu východně od Dolních Chaber. Tato stavba by však mohla být realizována převážně mimo katastrální území naší městské části.

Děkuji a jsem s pozdravem

Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková
starostka MČ Praha-Dolní Chabry
v zastoupení Martin Knížek



