

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní
prostředí
Jungmannova 35/29
110 01 Praha 1

Svazek obcí Dolní Povltaví
Pražská 18
250 69 Máslovice - Vodochody

V Máslovicích 20.02.2019

Vyjádření k oznámení záměru PHA1088 Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby

Ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. §6 odstavec 6 se tímto jako dotčená osoba dle §3 písmeno i) bod 2 vyjadřujeme k oznámení záměru *PHA1088 Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby*. Na základě předložené dokumentace se domníváme, že případná realizace záměru *bude mít významný vliv na životní prostředí*, přičemž některé záměrem ovlivněné skutečnosti nejsou v předloženém oznámení dostačujícím způsobem popsány tak, aby vliv záměru na životní prostředí byl v této fázi zcela uspokojivě popsán. Neboť existují další možnosti, jak eliminovat negativní aspekty záměru v kontextu celého širšího mikroregionu, požadujeme, aby

bylo nařízeno podrobné posouzení záměru

v procesu EIA v rámci shora uvedeného zákona.

Podrobné zdůvodnění a požadavky na dokumentaci EIA:

- *Základní kámen záměru oznámení představují dopravně inženýrské podklady, příloha 11, které však vykazují mnohé nedostatky:*
 - *Předně nejsou dostatečně přesně určeny dopravní zdroje. Oznámení záměru předpokládá zachování shodného počtu spojů linek PID, dokumentace stávající linky 370, 372 a 373 jen ukončuje v nově budovaném terminálu Sedlec, linky 371 a 374 pak na parkovišti Zdiby (v ose zastávky Zdiby, U Celnice). Přestože v současnosti jsou linky zejména v dopravních špičkách na hranici (spíše za hranicí) svých kapacitních možností a tento stav má být dle oznámení zachován, není zřejmé, jakým mechanismem dojde k omezení individuální automobilové dopravy, které oznámení předpokládá.*
 - *Požadujeme, aby realizací tramvajové trati nedocházelo k umělému snižování dopravní kapacity, neboť při shodném objemu linek PID zůstane zachován i objem individuální*

automobilové dopravy generovaný mikroregionem. Tento aspekt může být podpořen i skutečností, že cestující současných linek PID budou po realizaci záměru nuceni přestoupit, čímž dojde k prodloužení jízdní doby.

- Díky předpokladu nezvyšování kapacity místních PID linek záměr bude vyjma stávajících cestujících využívající linky PID sloužit zejména cestujícím mimo region, který je pokrytý PID linkami; v takovém případě však *nedochází ke snižování dopravních intenzit na kritických křižovatkách a úsecích*, jak oznámení chybně předpokládá.
- Toho důsledkem na stávající dálniční sjezd Zdiby a přilehlou okružní křižovatku U Pošty, které jsou již dnes zásadním způsobem přetíženy a v dopravních špičkách se zde tvoří kolony (problematičnost byla v různých řízení EIA prokázána, namátkou EIA Letiště Vodochody, EIA Řešení energetického využití kalů z Prahy, EIA Goodman Zdiby Logistics Centre, EIA Měšice Q10), tak oznamovaný záměr přivádí další dopravu – *až 1500 vozidel denně, což evidentně povede k dopravnímu kolapsu křižovatky*. Z tohoto důvodu požadujeme, aby dokumentace EIA předpokládala *zvýšení kapacity současné křižovatky realizované minimálně doplněním stávajícího dálničního sjezdu o přímá ramena Praha/D8 – Líbeznice/I9 a okružní křižovatka U Pošty Klíčany/II-608) na Praha/D8 tak, aby nedocházelo k průniku dopravních směrů Praha/D8 – Klíčany/II-608 s Klíčany/II-608 – Praha/D8, který je příčinou vzniku stávající neuspokojivé dopravní situace*. Požadujeme, aby realizace ramen byla dokončena před realizací tramvajové trati, nikoliv až ve výhledu roku 2050, jak uvádí dokumentace oznámení.
- Závěry dopravně inženýrských podkladů předpokládají, že značná dopravní intenzita bude realizací záměru převedena na dálnici D8. Tento předpoklad je v mnohých ohledech problematický, neboť právě *přetížená dálnice (a kolony na dálnici v dopravních špičkách) jsou příčinou směřování tranzitní dopravy na silnici II/608*. Trend, kdy provoz nedostatečně kapacitní komunikace silnic vyšších tříd je směřován na komunikace tříd nižších vedoucích silně obydlenými aglomeracemi má zásadně negativní vliv nejen na bezpečnost provozu, ale i na životní prostředí ve formě zvýšených emisí (hluk, škodlivé látky). I samo oznámení nepřímou reflektuje nedostatečnou kapacitu dálničního sjezdu MUK Zdiby a předpokládá odklon části dopravy ze silnice I/9 na silnici II/243 vedoucí skrz Bořanovice. Oznámení záměru tento aspekt, vycházející z mylného závěru dopravně inženýrských podkladů, zcela opomíjí. Požadujeme proto, aby tato část dokumentace byla přepracována a byla přesvědčivě popsána situace panující v severní části Prahy, ve které absentuje Pražský okruh I/D0.
- Realizací záměru lze předpokládat snížení tranzitní dopravy ve vztahu k hlavnímu městu, avšak nelze předpokládat náhradu stávající dopravy přicházející zevnitř regionu. Uvedený aspekt lze doložit daty z rekonstrukce ulice Ústecká z podzimu 2018, kdy vyloučený úsek byl sveden do režimu 1+1 jízdní pruh (tedy obdobný režim, jaký předpokládá oznámení), který zkolaboval a většina provozu byla směřována na objízdne komunikace nižších tříd (ulice Spořická ve směru do Čimic i Ďáblic). Obdobné chování lze předpokládat i v případě realizace necitelných opatření, která by kapacitně omezovala ulici Ústecká. Požadujeme proto, aby dokumentace EIA u každého opatření snižující kapacitu komunikace uvedla, jakého zdroje dopravy se týká a jaké bude mít důsledky na okolní silniční síť. Požadujeme, aby stávající dopravní kapacita byla pokud možno zachována, snížení kapacity o 2400, respektive 1900 aut denně v ulici Ústecké při vybudování záchytného parkoviště pro 1500 aut považujeme za nereálné a ničím argumentačně neopodstatněné.
- Jiná necitlivá kapacitní omezení mohou způsobit, že kolony v dopravních špičkách se přesunou na silnici II/608 směrem do Klíčan a do Zdib na ulici Průběžnou, Zdiby, které již dnes je v ranních špičkách využívána jako objízdna trasa pro okružní křižovatku U Pošty, Zdiby. V těchto kolonách pak zůstanou nejen linky PID, ale i záměrem vyvolaná doprava, což spolehlivě eliminuje jakýkoliv kladný vliv záměru. Oznámení tyto aspekty, které mohou zásadně negativně ovlivnit celý záměr, nereflektuje a tudíž je ani nezahrnuje do

emisních studií. Požadujeme proto, aby veškeré tyto zásahy do dopravních kapacit byly ověřeny pomocí mikrosimulací v rozsahu celého mikroregionu.

- S ohledem na další adekvátní rozvoj dopravní obslužnosti regionu požadujeme, aby obratiště tramvají na terminálu Sedlec bylo uzpůsobeno k pokračování tramvajové trati severovýchodním směrem, tedy k blízkým větším aglomeracím (Odolena Voda, Líbeznice). Pouhou zmínkou o druhé etapě v přehledové situaci (Příloha 2) nelze považovat za relevantní (zejména s ohledem na skutečnost, že tramvajová smyčka má být je vedena v nadzemním patře, z čehož lze dovozovat netriviální následné stavební zásahy do objektu v případě pozdější realizace pokračování trati).
- S ohledem na zvýšení komfortu (který bude rozhodný při snižování individuální automobilové dopravy) cestujících u *parkoviště Zdiby* požadujeme, aby *přestup z linek PID na tramvaj byl minimálně ve směru do centra realizován rovněž způsobem hrana-hrana*, například vedením autobusové dopravy od křižovatky Pražská – Průběžná po tramvajovém pásu. V obráceném směru *pak požadujeme vybudování alespoň minimálního zázemí pro cestující, reflektující frekvenci příměstských spojů a skutečnost, že zastávka je umístěna mimo obytnou zástavbu na planině, bez jakékoliv ochrany před nepříznivými povětrnostními podmínkami*. Navržené řešení 4 přechodů přes zúženou komunikaci považujeme nejen s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu za zcela nepřijatelné, neboť ve svém důsledku zvyšují emise v obydlených částech.
- Požadujeme, aby byla vedle v oznámení uvedené varianty prověřena alternativní varianta záměru, která oproti předložené variantě
 - zachovává uspořádání 2+2 jízdní pruhy v ulici Ústecká v úseku Žernosecká – K Ládvi v obou směrech s tím, že levé pruhy jsou vedeny jako odbočovací ve směru do křižovatky, ve směru ze křižovatky je tohoto pruhu užito jako pruhu přípojovacího. Tímto opatřením dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu minimálně v rozsahu křižovatky Ústecká - K Ládvi, která je náchylná na vznik dopravních nehod.
 - uvažuje úsek Ulčova až Pruněrovská v konfiguraci 1+1, avšak s možností předjíždění minimálně vozidel s právem přednosti v jízdě (například složky integrovaného záchranného systému). Ve směru z centra doporučujeme vyhrazený odbočovací pruh do ulice K Dáblicům, naopak ve směru do centra odbočovací pruh do ulice Pernštejnská a přípojovací pruh z ulice Pruněrovská, který by zvýšil plynulost dopravy uvedenou ulicí z křižovatky Spořická – Kobyliská.
 - zachovává uspořádání 2+2 jízdní pruhy v úseku Průběžná, křižovatka na parkoviště Zdiby, z ulice Průběžná odbočovací a přípojovací pruh, u parkoviště pak minimálně odbočovací pruh. Zrušení stávajícího režimu křižovatky Pražská – Průběžná (vyhrazeného přípojovacího pruhu směr centrum) povede k návratu stavu před rekonfigurací křižovatky, kdy doprava stála v hustě obydlené části obce Zdiby. Takové zhoršení situace (včetně návaznosti na linky PID) je neakceptovatelné. Naopak prokazatelný pozitivní vliv současného směrového uspořádání křižovatky Pražská – Průběžná by mohl být motivací pro ostatní výše navrhované přípojovací pruhy.
- S ohledem na urbanistické podklady pořízené IPR Praha (například Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu) doporučujeme minimálně diskutovat vedení tramvajové trati nikoliv středem, ale po okraji komunikace. Lze očekávat, že takové vedení, přestože v hlavním městě není typické, by mohlo pozitivně ovlivnit nejen mikroklima (tzv eliminovat tepelné ostrovy v) ulice Ústecká, ale při využití tramvajového pásu v oblasti křižovatek pro požadované přípojovací a odbočovací pruhy zachovávalící dostatečnou kapacitu komunikace a plynulost dopravy (s pozitivním vlivem na emise) navíc snížit zábor ploch nutných pro dopravní infrastrukturu ve prospěch zeleně. Takové uspořádání by mohlo mít pozitivní dopad i na přestupní bod U celnice (přirozený přestup hrana-hrana v obou směrech) a zastávku U Kostela. Konstatujeme, že obdobné řešení bylo zvoleno, právě pro omezenou šířku komunikace a netriviální kapacitní požadavky, i u ulice Slovanská v Plzni.

- Doporučujeme diskutovat umístění budoucí tramvajové zastávky Prunéřovská blíže k mimoúrovňovému křížení s ulicí Spořickou, které by mohlo být přestupním bodem na městské linky spojující Čimice a Ďáblice (aktuálně linka 202), při vhodném intervalu by mohlo toto opatření vést i k omezení souběhu nové tramvajové trati se stávající linkou 162 a 169). Toto přemístění by mohlo mít i další synergické efekty s ohledem na blízkou plochu občanské vybavenosti.
- Doporučujeme diskutovat umístění budoucí tramvajové zastávky Zdiby, U Kostela tak, aby bylo možné využít stávající podchod v ulici Spojovací.
- Upozorňujeme, že ani záměr vybudování parkoviště Zdiby, ani terminálu Sedlec nejsou v souladu s místní územněplánovací dokumentací, viz Příloha 12

Přestože záměr vedení tramvajové trati Kobylisy – Zdiby považujeme za věcně správný, oznámení nepřesně manipuluje s aktuální situací a velmi nejistě argumentuje ve prospěch realizace tramvajové tratě. Dopravně inženýrské podklady nejsou kvalitně zpracovány, u dopravních kartogramů jsou prezentována nekonzistentní data; ostatní studie popisující vliv záměru na životní prostředí z těchto nepřesných dat vycházejí. Domníváme se, že klíčovým aspektem je možnost pro cestující ze vzdálenějších regionů zaparkovat vozidlo na okraji Prahy a pokračovat dále adekvátní hromadnou dopravou. V rámci lokální dopravní obslužnosti regionu může tramvajová trať rovněž sehrát pozitivní roli, zejména pokud obsluhující linky budou trasovány přes Kobylisy (město C) směrem na Palmovku (metro B). Tento chvályhodný cíl prospěšný životnímu prostředí však nesmí být na úkor lokálních dopravních vazeb, které jinou dostupnou alternativu nemají. Dojde-li k jejich násilnému přetrhání, výsledný efekt může být i nežádoucí, neboť jen nedostatečnou kapacitu severního okraje Prahy přesune o několik kilometrů severněji do našich obcí.

Žádáme proto, aby záměr byl posouzen komplexně včetně zahrnutí lokálních vazeb a aby rizika plynoucí z realizace záměru nebyla ignorována, ale svědomitě posouzena. Zároveň žádáme, aby v rámci realizace záměru byla navýšena kapacita mimoúrovňové křižovatky Zdiby. Ta má silný multiplikativní vliv formou zvýšení propustnosti křižovatky odlehčit silnicím nižších tříd. Jen tak lze efektivně bránit akceleraci aktuálního trendu přesunu dopravy ze silnic vyšších tříd vedoucí mimo hustě obydlené aglomerace na silnice nižších tříd vedoucí skrz obydlené oblasti (Zdiby, Klecany, Bořanovice, Líbeznice, Měšice), který negativně ovlivňuje životní prostředí v celém našem regionu.

Při respektování dílčích reálií tomu, dle našeho názoru ve spojení se zkapacitněním návazných komunikací, může zásadně napomoci i realizace posuzované tramvajové trati.


Ivo Kurhájec
Předseda Svazku obcí Dolní Povltaví


dolní povltaví
svazek obcí

Pražská 18, Măslovice, 250 69 Vodochody