

# DOKUMENTACE HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

## TRAMVAJOVÁ TRAŤ DIVOKÁ ŠÁRKA - DĚDINSKÁ

Praha 6 - Ruzyně, Liboc,  
Veleslavín, Vokovice

(Dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí)



# Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

Dokumentace vlivů na životní prostředí  
dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

- ZADAL:** **METROPROJEKT Praha, a. s.**  
I. P. Pavlova 2/1786  
120 00 Praha 2
- ZPRACOVAL:** **ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.**  
Hvožděanská 3/2053  
148 01 Praha 4  
e-mail: [atem@atem.cz](mailto:atem@atem.cz)  
tel.: 241 494 425
- VEDOUCÍ PROJEKTU:** **Mgr. Radek Jareš**  
držitel autorizace dle zák. č. 100/2001 Sb.  
č. autorizace 34741/ENV/10
- SPOLUPRÁCE:** **Mgr. Jan Karel**  
osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, č. osvědčení 9/2010
- Ing. Josef Martinovský**  
držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií dle zák.  
č. 201/2012 Sb., osvědčení MŽP č. j. 64139/ENV/13
- Ing. Václav Píša, CSc.**  
držitel autorizace dle zák. č. 100/2001 Sb., č. osvědčení MŽP  
4532/OPVŽP/02, prodloužení č. j. 43912/ENV/06, 137/ENV/11
- Mgr. Robert Polák**  
osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, č. osvědčení 8/2010
- Ing. Eva Smolová**

Březen 2014

## O B S A H

<b>Ú V O D .....</b>	<b>4</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....</b>	<b>12</b>
A.I. Obchodní firma .....	12
A.II. IČ .....	12
A.III. Sídlo .....	12
A.IV. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele .....	12
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....</b>	<b>12</b>
<b>B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>12</b>
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 .....	12
B.I.2. Rozsah záměru .....	12
B.I.3. Umístění záměru .....	12
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	12
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, přehled zvažovaných variant .....	12
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	12
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	12
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	12
B.I.9. Výčet navazujících správních rozhodnutí .....	12
<b>B.II. ÚDAJE O VSTUPECH .....</b>	<b>12</b>
B.II.1. Zábor půdy .....	12
B.II.2. Voda .....	12
B.II.3. Elektrická energie .....	12
B.II.4. Vytápění .....	12
B.II.5. Ostatní surovinové zdroje .....	12
B.II.6. Nároky na dopravu a dopravní infrastrukturu .....	12
<b>B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH .....</b>	<b>12</b>
B.III.1. O vzduší .....	12
B.III.2. Odpadní a dešťové vody .....	12
B.III.3. Odpady .....	12
B.III.4. Hluk a vibrace .....	12
B.III.5. Záření .....	12
B.III.6. Rizika havárií .....	12
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>12</b>
<b>C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....</b>	<b>12</b>
C.I.1. Územní systémy ekologické stability krajiny .....	12
C.I.2. Zvláště chráněná území přírody .....	12
C.I.3. Přírodní parky .....	12
C.I.4. Významné krajinné prvky .....	12
C.I.5. Další hodnotná území přírody .....	12
C.I.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	12
C.I.7. Území hustě zalidněná .....	12
C.I.8. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení .....	12
C.I.9. Staré ekologické zátěže .....	12
C.I.10. Extrémní poměry v dotčeném území .....	12

C.II.	Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území .....	12
C.II.1.	Kvalita ovzduší .....	12
C.II.2.	Hluk .....	12
C.II.3.	Povrchové vody .....	12
C.II.4.	Půda .....	12
C.II.5.	Geologické poměry .....	12
C.II.6.	Hydrogeologické poměry .....	12
C.II.7.	Flóra .....	12
C.II.8.	Fauna .....	12
C.II.9.	Krajina a krajinný ráz .....	12
C.II.10.	Obyvatelstvo .....	12
C.II.11.	Kulturní památky .....	12
C.II.12.	Doprava .....	12
C.III.	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení .....	12
<b>D.</b>	<b>KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>12</b>
D.I.	Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti .....	12
D.I.1.	Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	12
D.I.2.	Vliv na kvalitu ovzduší .....	12
D.I.3.	Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální vlivy .....	12
D.I.4.	Vliv na povrchové a podzemní vody .....	12
D.I.5.	Vlivy na půdu .....	12
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje .....	12
D.I.7.	Vliv na faunu .....	12
D.I.8.	Vliv na flóru .....	12
D.I.9.	Vliv na chráněná území přírody .....	12
D.I.10.	Vliv na krajinu a krajinný ráz .....	12
D.I.11.	Vliv na hmotný majetek a kulturní památky .....	12
D.I.12.	Ostatní vlivy .....	12
D.II.	Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů .....	12
D.III.	Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech .....	12
D.IV.	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	12
D.V.	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů .....	12
D.VI.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů .....	12
<b>E.</b>	<b>POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>12</b>
<b>F.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>12</b>
<b>G.</b>	<b>VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>12</b>
<b>H.</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>12</b>

## Ú V O D

Dokumentace vlivů záměru výstavby tramvajové trati mezi Divokou Šárkou a Dědinskou na životní prostředí je zpracována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), dle přílohy č. 4. Záměr je plánován na území Prahy 6 v katastrálním území Ruzyně, Liboc, Veleslavín a Vokovice. Tramvajová trať je vedena částečně po stávajících komunikacích, částečně po nezastavěné ploše podél komunikace.

Posuzovaný záměr je navržen v jedné variantě vedení tramvajové trati a dvou variantách dopravního řešení v přilehlých ulicích. Záměrem je rekonstrukce a novostavba tramvajové trati, která bude navazovat na stávající trať ukončenou ve smyčce Divoká Šárka.

Vstupní údaje byly poskytnuty zadavatelem. Dokumentace EIA vychází z podkladů připravovaných pro dokumentaci k územnímu řízení. Z této skutečnosti vyplývají některé neznalosti a neurčitosti, které budou předmětem dalšího stupně zpracování projektové dokumentace.

Dokumentace navazuje na Oznámení, které bylo zpracováno v červnu 2013 společností PUDIS. V druhé polovině roku 2013 probíhalo zjišťovací řízení, které bylo ukončeno závěrem ze dne 15. 11. 2013, který stanovil, že záměr bude posuzován podle citovaného zákona. V rámci zpracování Dokumentace EIA byly zohledněny připomínky vznesené ve zjišťovacím řízení, náležitá pozornost byla věnována vlivům na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a zeleň, patřičná pozornost byla věnována i problematice vibrací.

V rámci Dokumentace EIA bylo provedeno hodnocení kvality ovzduší i hlukové situace pro dva výhledové stavy – k roku plánovaného zprovoznění tramvajové trati a k horizontu územního plánu; podrobně byla vyhodnocena i zdravotní rizika z expozice znečišťujícími látkami a hluku. V rámci Dokumentace EIA jsou řešeny i další dílčí okruhy, které byly předmětem vyjádření v rámci zjišťovacího řízení.

Samostatnými přílohami Dokumentace jsou výčet dotčených pozemků, vizualizace záměru, modelová hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší, na akustickou situaci a na veřejné zdraví, dendrologický průzkum a dopravní studie. Dokumentace také zahrnuje závěry studií předaných zadavatelem (geologický a hydrogeologický průzkum, projektová dokumentace a další podklady).

V následující tabulce je provedeno vypořádání připomínek vzešlých ze zjišťovacího řízení.

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Hlavní město Praha	

<p>V dalších fázích projektové přípravy je třeba detailněji řešit dopravní problematiku předloženého záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozšířit chodníky v jednotlivých lokalitách pro zajištění komfortní vazby podél ulic (v logických pěších vazbách a v městském standardu),</li> <li>- doplnit přechody pro chodce,</li> <li>- doplnit přejezdy pro cyklisty a vazby na cyklotrasy</li> </ul>	<p>Tyto otázky budou řešeny v další fázi projektové dokumentace. Vzhledem k poloze přilehlé autobusové zastávky se doporučuje přechod pro chodce doplnit na východní straně křižovatky.</p>
<p>Dále je třeba zohlednit následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- doplnit stromořadí v maximální možné délce řešeného území,</li> <li>- splnit podmínky provozovatelů dotčených tepelných a plynových sítí, vyčíslit zábor ZPF mimo zastavěné území.</li> </ul>	<p>Stromy budou vysazovány v dohodě s MČ Praha 6. Přesné umístění stromů bude řešeno v další fázi projektové dokumentace.</p> <p>Zábor ZPF je vyčíslen v kapitole B.II.1 Zábor půdy.</p>
<b>Odbor památkové péče Magistrátu hl. města Prahy</b>	
<p>Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.</p>	<p>Oznamovací povinnost vůči Archeologickému ústavu byla splněna dne 2. 9. 2013 podáním „Oznámení o stavebním či jiném záměru ....“ V Dokumentaci EIA v kapitole D.IV jsou navržena opatření v souvislosti s možností výskytu arch. nálezů vyplývající s platných právních předpisů.</p>
<b>Magistrát hl. m. Prahy – odbor životního prostředí</b>	
<p><u>Z hlediska nakládání s odpady:</u> Ing. Pelechová</p> <p>V souvislosti se změnou č. 169/2013 Sb. zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, která nabývá účinnosti 1. 10. 2013, upozorňujeme, že dle § 16 odst. 3 <u>shromažďování</u> a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhá souhlasu.</p>	<p>Je zohledněno v kapitole B.III.3. Odpady</p>
<b>Městská část Praha 6</b>	
<p>Městská část Praha 6 dlouhodobě podporuje prodloužení tramvajové trati do Ruzyně s těmito doporučeními:</p> <p><u>Z hlediska územního rozvoje.</u></p> <p>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</p>	<p>Záměr je v souladu s doporučením, kácení stromů je minimalizováno pouze na nezbytnou míru. Odstraněná zeleň bude nahrazena výsadbami v okolí trati a na dalších pozemcích dle požadavků MČ.</p>
<p>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.</p>	<p>Záměr je v souladu s doporučením.</p>
<p>v celém rozsahu stavby požadujeme v dalším stupni doplnit vhodně vytipované přechody či stavebně upravená místa pro přecházení</p>	<p>V dalším stupni dokumentace budou doplněny další přechody pro chodce nebo místa pro přecházení, a to zejména v ulici Vlastina v úseku mezi zastávkami Sídliště Na Dědině a Ciolkovského.</p>
<p>požadujeme přeřešit prostor stávajícího náměstí Evropská × 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</p> <p>v případě nemožnosti zřízení tramvajové zastávky zde, požadujeme v prostoru tohoto veřejného prostranství diagonální pěší vazbu podél TT a přeřešit celkový návrh koncepce tohoto veřejného prostranství včetně umístění a doplnění přechodů pro pěší</p>	<p>V dalším stupni dokumentace (DUR) bude řešení výše zmíněného prostoru podrobněji řešeno a to i z hlediska doplnění pěších vazeb a sadových úprav. Poloha zastávky bude prověřena z hlediska všech funkčních vazeb, zejména z hlediska správného fungování křižovatek, přestupních vazeb a kapacity krátké zastávky, která je společná pro tramvaje i autobusy.</p>
<p>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</p>	<p>Posunutí zastávky by znamenalo, buď ubrat jeden řadící pruh ze dvou na vjezdu z ul. Vlastina do křižovatky s ul. Drnovská, čímž by stal výjezd z lokality náhynější ke krizovým stavům, nebo redukcí přilehlého parkoviště. Navrhovaná poloha zastávky také vyhovuje stávajícím zvyklostem v území. Posunutí zastávky se tak nedoporučuje.</p>
<p>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).</p>	<p>Navržené technické řešení rozvoj tramvajové trati jižním směrem umožňuje.</p>
<p>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.</p>	<p>Záměr tramvajové trati je s „Transformací industriálního území Ruzyně“ zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území.</p>
<p>záměr bude nadále věcně i časově koordinován s Modernizací trati Praha - Kladno</p>	<p>Záměr tramvajové trati je koordinován se záměrem modernizace trati Praha – Kladno.</p>
<p><u>Z hlediska dopravy a životního prostředí</u></p> <p>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, současně 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 tramvaji podstatně příznivější, než u autobusů. Nicméně, v souvislosti s pravouhloú kolejevou zatáčkou v prostoru křižovatky Vlastina × 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</p>	<p>Mazací zařízení je navrženo v obloucích s poloměrem menším než 300 m, dále pak ve smyčce na vjezdovém oblouku a na obloucích objízdných kolejí. V ulici Vlastina bude stávající stromová alej doplněna výsadbou v ose tramvajové trati v úseku Hodčina – Ciolkovského.</p>

vysázením vzrostlé zeleně, zejména stromového patra.	
Realizace záměru bude mít dílčí dopady do automobilové dopravy, zejména přesměrováním tras hlavních lokálních zátěží do nových stop. Vzhledem k tomu, že řešení pohybu automobilové dopravy je v současnosti podrobeno kritické analýze ze strany dotčených orgánů (Policie ČR, ODA MHMP), nelze vyloučit, že konečné řešení bude ještě pozměněno.	Pokud dojde k přeřešení dopravních poměrů v rámci řešené lokality, bude nutné toto nové dopravní řešení opět podrobit vyhodnocení z hlediska možné změny velikosti a významnosti vlivu na hluk, ovzduší a zdraví obyvatelstva.
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 dřívě posuzovanému záměru vybudovat v prostoru sídliště kapacitní patrový parking.	Změna počtu parkovacích stání byla zjišťována na základě terénního průzkumu projektantem stavby. Jelikož ne všechna PS jsou v lokalitě zřejmě, bylo uvažováno se všemi místy, kde lze dle sdělení MČ Prahy 6, podle zákona parkovat. Investorem záměru objektu patrového parkingu v řešeném území není Dopravní podnik a. s., a tudíž se nelze k možnosti jeho realizace vyjádřit.
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.	Uvedené podmínky jsou zohledněny v návrhu opatření v kap. D.IV.
V dalším stupni PD požadujeme doložit přesné počty a druhy dřevin. U nových výsadeb budeme též požadovat zajištění údržby zeleně po dobu 5 let.	Specifikace druhového složení dřevin a přesné počty budou uvedeny v dalších stupních projektové dokumentace. S údržbou zeleně bude počítáno v rozpočtu stavby. Požadavky jsou zohledněny v návrzích opatření v kap. D.IV.
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.	Požadavky jsou zohledněny v návrzích opatření v kap. D.IV.
<b>Magistrát hl. m. Prahy – odbor rozvoje a financování dopravy</b>	
1) Přechod pro chodce přes ul. Drnovská k navržené zastávce tramvají „Dědinská“: Nově navržený přechod směřuje na konečnou zastávku tramvají, která obsluhuje rozsáhlou část sídliště, přechod tak bude intenzivně využíván, zejména v ranních a podvečerních hodinách. Ul. Drnovská má zde téměř extravilánový charakter. Pro zvýšení bezpečnosti chodců doporučujeme přechod pro chodce přivést samostatným osvětlením a ošetřit středním dělicím ostrůvkem v šíři nejméně 2,0 metru. Z hlediska bezpečnosti chodců je toto řešení výhodnější než zkrácení přechodu na délku 6,5 metru, zejména při takových intenzitách dopravy, kdy v dopravním proudu nevznikají dostatečné mezery k bezpečnému vstupu na přechod.	Střední dělicí ostrůvek bude doplněn v dalším stupni dokumentace (DUR). Požadavky jsou zohledněny v návrzích opatření v kap. D.IV.
2) Křižovatka Vlastina – Drnovská: Z důvodu větší propustnosti územím doporučujeme křižovatku realizovat v podobě, aby umožňovala doplnění pěší vazby přes ul. Vlastina bez dodatečných stavebních úprav.	Vznik nové pěší vazby v této poloze se nepředpokládá. Pěší vazba přes ulici Vlastina je dostatečně zajištěna v rámci přechodu pro chodce ve vazbě na zastávku Ciolkovského.
3) ul. Vlastina v úseku Ciolkovského – Klimčina: V rámci stavebních úprav se v tomto úseku ruší dva přechody pro chodce a v úseku cca 230 metrů nebude možno bezpečně přecházet. Parkování na jižní straně je přítom zachováno, byť ve snížené kapacitě. Proto doporučujeme zachovat možnost pěší průchodnosti přes střední pás pomocí míst pro přecházení.	V dalším stupni dokumentace (DUR) bude doplněn přechod pro chodce/místo pro přecházení. Požadavek je zohledněn v návrzích opatření v kap. D.IV.
4) Přechody pro chodce Vlastina – Mladčina a Vlastina – U silnice: Přechody jsou navrženy přes jízdní pruh pro osobní vozidla a tramvajovou trať v jednom směru současně. Z hlediska bezpečnosti dopravy doporučujeme prověřit možnost vybudování dělicího ostrůvku. Případně vyhnout jízdního pruhu před křižovatkou současně přispěje ke snížení rychlosti vozidel na Vlastině ul. a tím i zvýšení bezpečnosti v křižovatkách.	Možnost vybudování dělicích ostrůvků byla prověřena, avšak ostrůvky nelze doplnit z důvodu nedostatečných prostorových možností. Navrhované řešení je z hlediska bezpečnosti dopravy vzhledem k uvažované podobě ulice Vlastina (redukce dopravy) vyhovující.
5) Ul. Vlastina, přechody pro chodce přes napojující se komunikace: Vzhledem k předpokládaným intenzitám doporučujeme zvážit, zda je nezbytné pěší vazby přes napojující se komunikace řešit v podobě přechodů pro chodce, doporučujeme zvážit možnosti vybudování bezbariérových míst pro přecházení.	Bude zohledněno v dalších stupních dokumentace (DUR, DSP), v kterých je řešena finální podoba definitivního dopravního značení. Požadavek je zohledněn v návrzích opatření v kap. D.IV.
6) Přechody pro chodce přes ul. Vlastina: Upozorňujeme, že vytvořením aleje může dojít ke zhoršení světelných podmínek na ul. Vlastina, zejména v případě přechodů pro chodce by to mohlo zvýšit riziko dopravní nehody. Proto v dalších stupních projednávání doporučujeme zajistit přivěšení přechodů pro chodce na zastávky MHD. Současně, zejména s ohledem na osoby nevidomé a slabozraké, doporučujeme prověřit možnost instalace varovné zvukové signalizace upozorňující chodce na přijíždějící tramvaj na neřízených přechodech pro chodce přes tramvajovou trať.	V dalším stupni dokumentace (DUR) bude nasvícení přechodů doplněno. Požadavek je zohledněn v návrzích opatření v kap. D.IV.
7) Upozorňujeme, že ulici Vlastina a podél ul. Drnovská jsou vedeny páteřní cyklistické trasy A16 a A34. Křižovatka Drnovská - Vlastina je tak významným uzlem cyklistické dopravy. Vzhledem k tomu je nezbytné v těchto směrech zajistit možnost bezpečného průjezdu cyklistů bez přerušení trasy a vedení cyklistů v uvedené křižovatce věnovat mimořádnou pozornost. V dalších	Požadavek je zohledněn v návrzích opatření v kap. D.IV.

<p>stupních projednávání doporučujeme předložit situaci vedení cyklistů, včetně opatření pro zajištění jejich bezpečnosti ať již přímo realizovaných nebo takových, pro jejichž realizaci bude vytvořena rezerva.</p>	
<b>Hygienická stanice hl. m. Prahy</b>	
<p>Do dalšího stupně projektové dokumentace budou vyřešeny chráněné venkovní prostory staveb v místech, kde záměr vyvolá nedodržení příslušných hygienických limitů, zejména komunikace Drnovská a Evropská (Na komunikaci Evropská jsou limity překročeny i bez realizace záměru, přesto musí být vyřešeno prokazatelné navýšení hodnot vlivem záměru), případně doplnit variantně nové napojení automobilové dopravy na komunikaci Evropská.</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA byla vyhodnocena varianta organizace automobilové dopravy v území. V rámci hlukové studie byla navržena opatření, která snižují vliv tramvajové tratě nebo automobilové dopravy na akustickou situaci v území. Opatření jsou navržena tak, že po výstavbě tramvajové trati jsou buď splněny příslušné limity, případně v místě, kde jsou limity překročeny nedojde k dalšímu nárůstu hluku.</p>
<p>Dále bude vyhodnocen vliv vibrací zejména na komunikaci Vlastina.</p>	<p>V dalších stupních PD bude zpracována studie posuzující vliv provozu tramvajové trati z hlediska vibrací na okolní zástavbu a v případě potřeby budou doplněna technická opatření na tramvajové trati. Požadavek je zohledněn v návrzích opatření v kap. D.IV.</p>
<b>Pražské ekologické centrum</b>	
<p>1. Za naprosto nedostatečné považujeme zpracování návrhu v pouze jedné variantě. Záměr není zpracován ve více reálných variantách, ať již prostorového nebo technického uspořádání a posouzení variant a výběr nejvhodnější z nich tak není kvalitně provedeno. Např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti, není provedeno kvalitní srovnání autobusové a nově uvažované tramvajové trati;</li> <li>• Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti Letiště Václava Havla, není zvažováno vedení TT středem, nebo po severním okraji ulice Evropská směrem k ulici Drnovská;</li> <li>• Z hlediska technického provedení není uvažována varianta provedení TT alespoň v některých úsecích jako jednokolejná s občasným prostorem k vyhybání souprav (viz např. TT Liberec – Jablonec), což by mohlo umožnit zachovat průjezd pro automobily celou ulicí Vlastina.</li> </ul>	<p>Vyhodnocení potřeby záměru je provedeno v kap. B.I.5 Dokumentace EIA. Jednokolejná tramvajová trať není uvažována, protože dle příslušné ČSN je možné nové tramvajové trati projektovat pouze jako dvoukolejně. Jednokolejně lze zřídit pouze na dobu nezbytně nutnou např. po dobu výluky.</p>
<p>2. Ve vyjádření SÚ Praha 6 je sice konstatován soulad se stávající ÚPD, ale není reflektován stav, kdy je orgány města ÚP považován za zastaralý, byly připraveny koncepty ÚP (ty nebyly akceptovány) a v současnosti je dle vyjádření primátora v přípravě zpracování Metropolitního plánu. Soulad tedy možná je, ale pouze formální, bez společenského konsensu na širším využití území.</p>	<p>Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní plán územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami a je to jediný územní plán jímž má investor povinnost se řídit. Tramvajová trať na Dědinu je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.</p>
<p>3. Dopady na dopravní obslužnost</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizaci záměru dojde k podstatnému narušení možnosti využít stávající sběrné komunikace městského významu a k faktickému přenesení této funkce na jiné komunikace, které k tomu nejsou ani ÚP ani technicky určeny (doprava bude z ulice Vlastina v úseku U Silnice – Evropská převedena buď do ulice U Silnice a následně ulice Litovické, nebo do ulice U Silnice a nově plánované nové propojky na Evropskou). V každém případě tento způsob odklonu dopravy odřezává oblast sídliště Dědina od přímého přístupu do centra.</li> </ul>	<p>Ulice Vlastina je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C. V územním plánu zařazena jako „ostatní dopravně významná komunikace“ a slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz PID. Ulice U Silnice je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C a i po změně dopravního řešení bude zajišťovat místní dopravní obsluhu. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze dopravní obsluha přilehlých objektů. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Šířka ulice U Silnice v úseku severně od ulice Vlastina je 7,0 m a tomuto využití s rezervou vyhovuje. Cesta automobilem do centra města se prodlouží o 400 m. Obyvatelé lokality Dědina však naopak získají komfortní a rychlé spojení tramvajovou dopravou.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizaci záměru dojde k podstatnému omezení počtu stávajících parkovacích míst, dostupných pro obyvatele sídliště (mezi ulicemi Drnovská a Hodčína, ubude v prostoru zabraném TT – cca 90 – 120 parkovacích míst. Projekt s tímto problémem nepočítá předkládá žádná kompenzační opatření. Vzhledem k tomu, že již v současné době je kapacita parkovišť plně vytížena, lze očekávat značné problémy.</li> <li>• Není dostatečně provedeno vyhodnocení změn emisní i imisní zátěže vyvolané změnou dopravních cest a jeho dopad na lokální kvalitu ŽP a zdraví lidí.</li> </ul>	<p>V návrhu jsou umístěna parkovací stání všude tam, kde to prostorové a legislativní podmínky umožňují. V ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Klimčína a Drnovská jsou parkovací stání formou parkovacích pásů. Celkový úbytek parkovacích stání v lokalitě vlivem výstavby činí 84 parkovacích stání.</p> <p>V rámci Dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie, která hodnotí vliv změn organizace dopravy v obou navržených variantách na podkladě imisního pozadí. Rozptylová studie je provedena s využitím modelového hodnocení kvality ovzduší na území celé Prahy se zohledněním všech zdrojů znečištění ovzduší (cca 15 000 zdrojů). Rozptylová studie zohlednila veškeré změny, které lze po výstavbě tramvajové trati očekávat. Součástí hodnocení v rámci Dokumentace EIA je vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované autorizovanou osobou.</p>
<p>4. V hodnocení dopadů na zdraví je hrubě generalizován dopad na oblast výškové zástavby sídliště Dědina (většina obyvatel je soustředěna v této oblasti) – např. srovnávací měření hladiny hluku bylo provedeno na začátku ulice Vlastina (u Evropské), ale na konci téže ulice, v prostoru sídliště Dědina provedeno nebylo. Obdobně jako referenční stanice pro hodnocení kvality ovzduší byla použita stanice AIM Stodůlky (4,3 km) a byla opominuta stanice AIM Velešlavín, která je přímo na Evropské. Při hodnocení hlukové zátěže nebyl brán v úvahu hluk související s provozem letiště (vzletová a přistávací dráha ve směru na Motol), která podstatně ovlivňuje sídliště.</p>	<p>Měření hluku na okraji ulice Vlastina u ulice Evropská nebylo realizováno jako měření srovnávací, ale slouží pouze pro kalibraci výpočtového modelu. Pokud bude v dalších stupních přípravy projektu požadováno HS HMP měření hluku z důvodu ověření stávající akustické situace v území budou vybrána měřící místa, která zohlední celé území tedy včetně sídliště Na Dědině. Letecký hluk je zdroj hluku, který se hodnotí samostatně. Hygienické limity hluku z leteckého provozu jsou stanoveny nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a deskriptorem pro hodnocení hlukové zátěže jsou ekvivalentní hladiny akustického tlaku A za 16 denních hodin, kdy hygienický limit hluku <math>L_{Aeq,16h} = 60</math> dB a 8 nočních hodin, kdy hygienický limit hluku <math>L_{Aeq,8h} = 50</math> dB. Hygienické limity hluku nejsou stanoveny pro jednotlivý kalendářní den, ale jsou vztaženy k jednomu kalendářnímu dni tak,</p>



	<p>aby byla zohledněna dlouhodobá hluková zátěž.</p> <p>Jednotlivé zdroje hluku – automobilová doprava, železniční doprava, letecké doprava se hodnotí samostatně, protože jsou vnímány rozdílně a jejich způsob hodnocení je rozdílný.</p> <p>Reprezentativnost měřicí stanice AIM AVEX Veleslavin je, dle popisu této stanice (několik m až 100 m) – mikroměřičko, neboť je umístěna přímo u staveniště metra. Vzdálenost této měřicí stanice od záměru je cca 3 300 metrů. Tedy pro tuto lokalitu je tato stanice spíše nerepresentativní. V rámci Dokumentace EIA bylo provedeno vyhodnocení kvality ovzduší v území ze všech dostupných podkladů, tj. jak z měření na staniční síti, z modelového hodnocení kvality ovzduší, tak z pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ.</p>
5. Při hodnocení změn v produkci emisí způsobených záměrem není vyhodnocen dopad nových příjezdových a odjezdových tras na spotřebu a tím i na velikost vznikajících emisí.	Spotřeba paliva je v rozptylové studii zohledněna zprostředkovaně. A to v emisních faktorech množství uvolněných emisí na každém jednotlivém hodnoceném úseku komunikace. Emisní faktory pro uvedené znečišťující látky jsou pro mobilní zdroje určeny podle typů vozidel, druhu paliva a dalších ovlivňujících okolností (emisní úroveň EURO, délka úseků, rychlost jízdy, podélný sklon vozovky apod.) pomocí modifikovaného programu MEFA v.06.
6. V oznámení záměru není prakticky vůbec vyhodnocen vliv realizace záměru v oblasti sociálně ekonomických vlivů na obyvatele a další osoby, např. vliv změněné dopravní obsluhy (ztráta rychlého spojení prostřednictvím MHD s přirozeným centrem Prahy 6 v Dejvicích ve srovnání se stávajícím stavem ap).	Vyhodnocení záměru z hlediska možných na sociálně ekonomické vlivů je provedeno v kapitole D.1.1.1. Konkrétně ke zmíněnému možnému zhoršení dostupnosti MHD centra Prahy 6 – Dejvice je mylné. Po realizaci záměru bude přirozené centrum Prahy 6 v Dejvicích dostupné přímým tramvajovým spojením s preferencí tramvaji. Oproti stávajícímu stavu nebude spojení s centrem ovlivněno souběhem s automobilovou dopravou a centrum tak bude rychleji dostupné.
<b>Veřejnost – BD Dědina 1</b>	
1. Vzhledem k nulové aktivitě městské části Praha 6 ve věci realizace P&R parkování v oblasti napojení ulice Evropská na městský okruh (viz předchozí komunikace) je již dnes ulice Navigátorů masivně využívána k těmto účelům a. rezidenty Středočeského kraje (Kladno, Slaný ...) b. klienty leteckých společností Z tohoto důvodu je pro obyvatele této lokality NEPŘIJATELNÁ realizace projektu řešící P&R PARKOVÁNÍ pouhým alibistickým odkazem na projekt SŽDC, Modernizace trati Praha – Kladno, s připojením na letiště Ruzyň s plánovaným termínem uvedení do provozu v r. 2021. Absence P+R pro napojení trasy A metra je v celé severozápadní oblasti Prahy zcela zjevná: <a href="http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/web/aktualne/pr/fut/p/bl/04/Si2Q0NiU3MTO3sDDU9CPvkssy0xPLMnMz0vMAfGizOJNnAOcLZ0MHQ38g3MDTwdf2w9v12dDSzMDPVzoxwVAU5C7Z8i/">http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/web/aktualne/pr/fut/p/bl/04/Si2Q0NiU3MTO3sDDU9CPvkssy0xPLMnMz0vMAfGizOJNnAOcLZ0MHQ38g3MDTwdf2w9v12dDSzMDPVzoxwVAU5C7Z8i/</a>	Umístění parkovišť P+R je definováno v platném územním plánu. Nejblíže k navrhovanému záměru je plánováno P+R u budoucí železniční zastávky Dlouhá Mile a u železniční stanice Ruzyň. Vybudování těchto parkovišť bude mít smysl až po realizaci železničního připojení na Letiště Praha. Předkládaný záměr nemá za úkol řešit parkování v lokalitě, ale napojení lokality městskou hromadnou dopravou.
2. V rámci zajištění dopravy v klidu pro místní rezidenty požadujeme rovněž úpravu dopravního značení s cílem prokazatelně informovat účastníky silničního provozu o účelu stávajících parkovacích stání	Dopravní značení bude řešeno v dalším stupni dokumentace (DSP). Problematiku parkování rezidentů může vyřešit komplexní systém parkovacích zón v oblasti, což je v kompetenci Městské části Praha 6 a Magistrátu hl. m. Prahy.
3. Za racionální rovněž pokládáme ukončení nočních linek v zastávce Dědinská	Noční tramvajová linka (tj. od 24.00 – 4.00 hod.) bude ukončena ve stávající smyčce/zastávce Divoká Šárka z důvodu dodržení hlukových limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb. V nočních hodinách bude obsluha zajištěna noční autobusovou linkou.
4. Realizaci dopravního spojení s letištěm jiným způsobem než prodloužením trasy A metra pokládáme za pro metropoli nerepresentativní, neúčelné, neefektivní a tedy nekompetentní nakládání s veřejnými prostředky	Tramvajová trať nenahrazuje kapacitní kolejové spojení na Letiště Praha, ve výhledu je uvažováno s prodloužením trati pouze k Letišti u Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště). Sloužit bude pro dopravní obsluhu lokality Dědina, návoz zaměstnanců provozního zázemí letiště, zaměstnanců Řízení letového provozu a dalších kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3, nikoli tedy pro pasážery leteckých společností.
<b>Veřejnost - Mgr. Kateřina Giedraitis a Francis Liam Giedraitis, Ing. Aleš Dryák, Ing. Rudolf Helebrant, Ing. Jiří Wünsche, Jan Rybář, PhD, Klára Hoferková, SPD 654 Liboc</b>	
1. Nedostatečně zpracovává alternativní varianty změn dopravní infrastruktury v rámci celkového projektu i ulicích přilehlých k mě nemovitostí.	V rámci Dokumentace EIA jsou vyhodnoceny dvě možné varianty dopravní infrastruktury v území ze všech hledisek.
2. Představuje velmi zásadní a necitelný zásad do dopravní infrastruktury oblasti kolem ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů, Chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny. Jak ostatně vyplývá z oznámení, ulice Pod Cihelnou bude jednou z oblastí předpokládaného nárůstu dopravy.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvaji a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Ulice Pod Cihelnou bude mít i po realizaci záměru velmi nízké intenzity automobilové dopravy, protože nadále bude sloužit pouze pro cílovou dopravu občanů bydlících v přilehlých bytových domech. Ke změnám v intenzitách v jednotlivých úsecích ulice U Cihelny dojde pouze z důvodu přesměrování odjezdu/příjezdu části rezidentů z přilehlé zastávky s cílem cesty východně od lokality do ulice U Silnice. V současnosti tato část rezidentů směřuje příčnými ulicemi do ulice Vlastina. Tomu odpovídá pokles intenzit v příčných ulicích Hodčína, Častavina a Mladčína.
Ulice Pod Cihelnou slouží jako hlavní přístupová cesta k místní Základní a Mateřské škole. Nárůst dopravy zásadním způsobem ohrozí děti, které po komunikaci do školy docházejí.	Bezpečnosti chodců je v návrhu stavby věnována patřičná pozornost. Aplikovány jsou například chodníkové mysy, dělicí ostrůvky, jízdní pruhy jsou navrhovány v minimálních parametrech. Nárůst intenzity automobilové dopravy v ulici U Silnice vlivem záměru je oproti současnému stavu v úseku Vlastina –

	<p>U Cihelny +300 vozidel za celý den (1 900 vozidel na 2 200). V ulici U Silnice v úseku severně od ulice Pod Cihelnu je nárůst výraznější + 2 100 vozidel za celý den (z 1 200 vozidel na 3 300), avšak pohyb pěších přes vozovku je zde minimální, protože je zde pouze jednostranný chodník.</p> <p>V dalších stupních dokumentace musí být návrh dopravního řešení z hlediska bezpečnosti schvalovacím procesem Policie ČR.</p>
<p>3. Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě klíkovat do ulice U silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. Zřízení dalších světelných křižovatek v oblasti naruší plynulost provozu na dotčených komunikacích, čímž dojde ke zvýšení celkové hlukové a emisní zátěží v jejich okolí.</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA bylo provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví autorizovanou osobou. Změny v intenzitách automobilové dopravy nejsou dramatické a jejich vlivy nepřekročí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů.</p>
<p>4. Chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality.</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.</p>
<p>5. Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Pod Cihelnu a Navigátorů nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobě jejich čtvrti.</p>	<p>Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla také aktivní účastí občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.</p>
<p>6. Chybí objasnění celkového smyslu stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letišti) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících „vojenských objektů“ na moderní město.</p>	<p>Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veleslavín. Po realizaci rychlodráhy na letišti a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení v křižovatce ulic Dřnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“, která by měla být podkladem pro změnu ÚPn.</p>
<p>7. Vše probíhá v době, kdy je územní plán hl. m. Prahy zastaralý a pracuje se na novém.</p>	<p>Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami. Tramvajová trať na Dědina je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.</p>
<b>Veřejnost – Jan Rybář. PhD doplnění</b>	
<p>Část B</p> <p><b>B.1.2.</b> Kapacita záměru zcela chybí jakákoliv zmínka o počtu/množství přepravovaných osob, která by odůvodnila nutnost výstavby nové TT.</p>	<p>Informace je upřesněna v textu Dokumentace EIA. Hlavním důvodem výstavby tramvajové trati je nahrazení mnohdy přetížené autobusové dopravy, úspora jízdní doby z lokality Dědina k budoucí stanici metra A Veleslavín a zvýšení kvality a spolehlivosti dopravní obsluhy daného území, zejména v dopravních špičkách.</p>
<p>U posunu ohradní zdi vojenského útvaru 3255 jižním směrem a výstavby opěrné zdi není dána informace, o jakou vzdálenost to bude posunuto.</p>	<p>Informace je upřesněna v textu Dokumentace EIA. Zeď bude posunuta o 7,75 m.</p>
<p>V popisu záměru v části B se nezmiňuje další pokračování TT až k terminálu 3 letiště Václava Havla (dále v textu oznámení je zmíněno).</p>	<p>Předmětem záměru je tramvajová trať s ukončením ve smyčce Dědinská. V kapitole B.1.4 Dokumentace je další možné prodloužení tramvajové trati popsáno.</p>
<p><b>B.1.4.2</b> Kumulace s jinými záměry je zcela nedostatečná, zabývá se pouze stavbami, o nichž již bylo nějak rozhodnuto, ale nereflkuje rozvojové projekty a programy v širší oblasti – např. to že MČ Praha 6 vyhláší soutěž na využití území jižně od plánované TT (mezi ulicemi Vlastina a železniční trati), neuvažuje výhledově zajištění dopravy na Letišti Václava Havla, rekonstrukci stávající železniční trati/výstavbu rychlodráhy do Kladna a možná na Letišti, dopravní uzel Dlouhá Míle, zahrnující terminál příměstských i městských autobusových linek a kapacitní parkoviště systému P+R; předstihové objekty pro budoucí výstavbu metra trasy A v zastávce Praha Dlouhá Míle a v železniční stanici Praha Letiště Ruzyně. Od r. 2021 se předpokládá existence rychlodráhy se stanicemi Praha Bubny/Vltavská, Praha Výstaviště, Praha Dejvice/Hradčanská, Praha Veleslavín, Praha Liboc, Praha Ruzyně, Praha Dlouhá Míle, Praha Letiště Ruzyně, což do jisté míry zpochybňuje nutnost výstavby TT do stanice Dědinská.</p>	<p>Dopravní model pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy počítá s dostavbou komunikační sítě, ostatních dopravních staveb a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. U záměrů, které nejsou v ÚP nelze předjímat jejich další vývoj.</p> <p>Tramvajová trať nenahrazuje kapacitní kolejové spojení na Letišti Praha a bude ve výhledu ukončena na Letišti u Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště). Sloužit bude pro dopravní obsluhu lokality Dědina, návoz zaměstnanců provozního zázemí letiště, zaměstnance Řízení letového provozu a dalších kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3.</p>
<p>Oznamovatel sám uznává, že „V oblasti se nachází částečně využívaný areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů, kde dosud není jednoznačně</p>	<p>Posouzení dopravních intenzit a navazující hlukové a imisní posouzení vychází z nejpřesnějších podkladů, jaké jsou v současné době k dispozici. U rozvojových</p>

<p>stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití, které může ovlivnit modelové hodnoty intenzit automobilové dopravy v ulici Vlastině, U Prioru a Drnovské.“ Tedy dopravní studie a na ně navazující hlukové posouzení a rozptylová studie pravděpodobně vychází z nereálných předpokladů.</p>	<p>ploch se předpokládá nárůst dopravy podle kapacit zástavby. Dopravní studie a navazující hodnocení tedy představují dostatečně přesnou prognózu výhledového stavu.</p>
<p>Zdrojové hodnoty z uvedeného území jsou do výpočtů dopravních zátěží odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného ÚP hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že ÚP je aktualizován a vedení města má snahu ho podstatně změnit formou Metropolitního plánu, je odvolávání se na stávající platný ÚP chováním, které omezuje možné pozitivní změny ve způsobu využití území, zajištění dopravní obslužnosti ap.</p>	<p>Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní platný územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zapracovanými změnami. Tramvajová trať na Dědinu je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013. Je nutné postupovat podle platného dokumentu – tedy ÚP hl. m. Prahy. V současnosti nelze předjímat, co bude či nebude schváleno v budoucím dokumentu. Vzhledem k časovým prodávám projednání nového územního plánu nelze ani čekat na jeho schválení.</p>
<p><b>Část B 1.5.1 Zdůvodnění potřeby realizace záměru a jeho umístění</b> Stávající dopravní obslužnost prostřednictvím autobusů je přes negativní zásahy ROPID v poslední době na dobré úrovni a nevyžaduje si řešení prostřednictvím vysoké kapacitní tramvajové dopravy. Spádové oblasti dopravních přesunů obyvatel jsou v zásadě 2 - přímý směr na Vítězná náměstí a metro (bude nahrazeno spoji do stanice Veleslavin) a směr ve směru na Petřiny, Bílou Horu a Motol (školy, gymnázium, nemocnice Střešovice a Motol). Ve spádové oblasti bydlí cca 7.000 obyvatel a dopravně je obsluhována bez problémů už nyní. Ve zdůvodnění záměru chybí být jen naznačení ekonomické výhodnosti navrhovaného řešení, takové, která by vyvážila nižší operativnost využívání nové TT.</p>	<p>Ekonomické hodnocení není předmětem hodnocení vlivu záměru na životní prostředí dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<p>Zdůvodnění se velmi vágně opírá o jakousi studii „Vyhledávací studie obsluhy Letiště Ruzyně tramvajovou tratí (DIPRO s.r.o., 10/2011)“. Tato studie byla zadána Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a projednána se zástupci MČ Prahy 6, Dopravního podniku a ROPIDu. Zástupci s posuzovaným řešením souhlasili. Studie ani žádný výťah z ní není v oznámení záměru k dispozici a nelze prověřit vstupní parametry, ze kterých vycházela, její postupy a závěry. Zveřejněna nebyla.</p>	<p>V dokumentaci EIA jsou převzaty výchozí předpoklady i závěry z uvedené studie. Oznamovatel předkládá variantu, kterou zamýšlí realizovat. Studie byla veřejnosti představena na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru.</p>
<p>Soulad záměru s ÚPn – úřad MČ Prahy 6 potvrzuje soulad záměru s územním plánem, což ale asi nebude zcela správná informace. Minimálně v prostoru propojení ulice Navigátorů a Evropské v obou navrhovaných případech dotčené plochy nejsou vedeny jako komunikace či cosi podobného, ale jako plochy všeobecně smíšené, a v ulici U Silnice ÚP nepředpokládá provoz v úrovni páteřní komunikace (žluté).</p>	<p>Posouzení záměru s územním plánem je plně v kompetenci příslušného stavebního úřadu. Funkční využití smíšeného území umožňuje také umístění komunikace.</p>
<p><b>Část B 1.5.2 Přehled zvažovaných variant</b> jsou představeny pouze dvě varianty - předkládaný návrh realizace TT a navazujících dopravních opatření a „nulová“ varianta - varianta stávajícího stavu. V této části je oznámení zcela nedostačující, neboť se pouze odkazuje na studii DIPRO (viz výše, u B 1.5.1.) ale neuvádí z ní nic. V tomto bodě oznámení nesplňuje požadavky zákona 100/2001 Sb., § 6, odst. 4, kde se říká, že: „Pokud se jedná o záměr, který podléhá posouzení podle přílohy č. 1 k tomuto zákonu, musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA byly posouzeny varianty dopravního řešení v lokalitě. V kap. B.1.5 Dokumentace EIA jsou uvedeny stěžejní informace z vyhledávací studie. Záměr tramvajové trati nepodléhá posouzení podle přílohy č. 1 zákona (není záměrem dle kategorie I), ale pouze stanoví-li tak příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení (jedná se o záměr kategorie II). Uvedená citace zákona se na tento záměr nevztahuje.</p>
<p><b>Část B 1.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru</b> Není vysvětleno, proč není použita alespoň v užších místech pouze jednokolejná trať.</p>	<p>Dle příslušné ČSN je možné nové tramvajové trati projektovat pouze jako dvoukolejně. Jednokolejně lze zřídit pouze na dobu nezbytně nutnou např. po dobu výluky.</p>
<p>Není kvantifikováno množství/kapacita parkovacích zálivů v ulici Vlastina (úsek Evropská – U Silnice), ani množství nových parkovacích stání v ulici Vlastina (úsek Hodčína-Drnovská).</p>	<p>Bilance parkování jsou uvedeny v Dokumentaci EIA kapitole B.II.6.4. Nároky na dopravní infrastrukturu – Doprava v klidu</p>
<p>Není zmíněna otázka bezbariérovosti nových stanic tramvaje.</p>	<p>Bezbariérovost stanic je uvedena v kapitole B.1.6. Dokumentace EIA</p>
<p>V celém materiálu naprosto chybí zdůvodnění provedení navrhovaných dopravních opatření – uzavření ulice Vlastina pro běžný provoz v úseku Ke Džbánů – U Silnice. Jde o přerušení hlavní páteřní komunikace ve směru do centra, které dle mého nemá opodstatnění.</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zařízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatka Evropská – U Silnice.</p>
<p>Odklon dopravy do ulice U Silnice a na Evropskou nebo do ulice U Silnice a dále do Litovické nebo do Libocké přenáší zbytečně provoz do oblastí, které jsou v současné době „klidové“. Technický důvod pro toto opatření není v oznámení žádný uveden.</p>	<p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina. Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravy z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.</p>

<p>Lze očekávat, že po otevření napojení Evropské a ul. Navigátorů a U Silnice dojde k prudkému nárůstu dopravního zatížení na komunikaci U Silnice, neboť se z ní stane přímé spojení do ulice Libocká (u žel. přejezdu). Nepochybně to zvýší emisní zatížení prostoru sportoviště Britské školy v ulici Vlastina i vyšší hlukovou zátěž chráněného vnitřního prostoru učeben v této škole (jsou směřovány okny do ulice U Silnice). To je dopad, který oznámení ani podkladové studie naprosto neřeší.</p>	<p>Dopravní data popisují vliv změn v organizaci dopravy v celém hodnoceném území. Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro navrhované řešení dopravy a na základě těchto dat bylo provedeno posouzení vlivů na kvalitu ovzduší i imisní situaci, které hodnotí nárůsty a dodržení příslušných limitů ve všech chráněných prostorech.</p>
<p><b>Část B 1.9</b> Ve výčtu rozhodnutí není uveden souhlas s vynětím pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa</p>	<p>Příslušné správní rozhodnutí je v Dokumentaci doplněno. PUPF nebudou stavbou dotčeny.</p>
<p><b>B 1.4.1 Nároky na dopravní infrastrukturu</b> Oznámení preferuje realizaci iracionálního dopravního řešení – přerušit pro běžnou dopravu ulici Vlastina a dopravní tok odklonit na sever ulicí U Silnice a zde udělat novou křižovatku s ulicí Evropská, světelně řízenou. Část dopravy bude odkloněna na jih ulicí U Silnice a dále Litovickou nebo Libockou. Novým propojením ulice U Silnice s Evropskou dojde k otevření nové páteční komunikace mezi Evropskou a Litovickou ulicí ve směru na Petřiny a Ruzyňskou, a tak bude přenesena část tranzitní dopravy do dosud klidné obytné zóny.</p>	<p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina. Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravy z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.</p>
<p>Zjednosměrnění ulice Navigátorů zvýší dopravní zatížení ulice Radiová a Dědinská.</p>	<p>Dojde k přesměrování cílové dopravy v okolí ulice Navigátorů a Dědinská. V ulici Navigátorů intenzity poklesnou a v ulici Dědinská o to naopak vzrostou.</p>
<p>Rozpory v dokumentaci – na straně 33, v kapitole Období provozu se píše: „V ulici Vlastina dále vedena v ose vozovky, přičemž až ke křižovatce s ulicí U Silnice se jedná o trať oboustranně pojižděnou vozidly individuální automobilovou dopravou (IAD)“. To by evokovalo představu normálně (byť po kolejkách) pro kohokoliv průjezdnou silnici. Ale ve schématu návrhu dopravního režimu na straně 36 je ulice Vlastina v úseku Hostouňská – U Silnice pro automobilovou dopravu evidentně neprůjezdná. Na straně 35 se píše: „křižovatka ulic Vlastina - U Silnice: Jízda přímo ulicí Vlastina bude povolena pouze pro vozidla MHD a cyklisty, převážná část ostatní dopravy se bude pohybovat ve směru Vlastina - severní část ulice U Silnice, kde bude vybudována nová křižovatka umožňující dopravní napojení na Evropskou ulici“. A na straně 34: „ulice Vlastina v úseku U Silnice - U Džbánů: Ulice Vlastina v úseku U Silnice - Ke Džbánů bude sloužit pouze pro lokální dopravní obsluhu, průjezdná bude jen pro MHD a cyklisty. Tramvajová trať je umístěna do úrovně vozovky, v obou směrech je pojižděna ostatní dopravou“.</p>	<p>V Dokumentaci EIA jsou uvažovány dvě varianty. Ve variantě 1 je ulice Vlastina uvažována jako neprůjezdná pro individuální automobilovou dopravu v krátkém úseku před křižovatkou s ulicí U Silnice ve směru od Evropské. Ve variantě 2 by byl umožněn jednosměrný průjezd ve směru od Evropské.</p>
<p>Na schématu na str. 36 je na křižovatce Vlastina - U Silnice zakreslen semafor, v textu na straně 35 se píše „Křižovatka nebude světelně signalizována, jelikož posouzení dle TP 81 neprokázalo jeho potřebnost“.</p>	<p>Schéma je v Dokumentaci opraveno.</p>
<p>Při vyhodnocování intenzit dopravy vychází autoři z jakéhosi výhledového období naplnění platného ÚP. Tvrzení autorů ze strany 38: „Navrhovanou úpravou dále dojde k určitému přerozdělení intenzit automobilové dopravy, které v celoměstském měřítku (a v zásadě i v detailu) nelze považovat za zásadní.“, nemá dle mého žádný relevantní podklad. Pokud při otevření křižovatky Evropská - U Silnice stoupne počet vozidel z 1000 na cca 5000 vozidel denně, není pro okolní obyvatele bezvýznamné. Problém je, že v případě otevření křižovatky Evropská - U Silnice zavedeme do daného území další dopravu, tranzitní, která se ke stávajícímu stavu přičítá. A to je fakt, se kterým dopravní studie, a následně hlukové i emisní posouzení nepočítá.</p>	<p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina. Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravy z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina. Dopravní intenzity v ulici U Silnice v úseku mezi ulicemi Litovická a Vlastina po zprovoznění trati a navrhovaných změn mírně klesnou (z 2000 na 1700 vozidel/den). V úseku mezi ulicemi Vlastina – Pod Cihelnou intenzity stoupnou (z 1900 na 2200 vozidel/den). V žádném úseku nedojde k nárůstu z 1000 na 5000 vozidel.</p>
<p>Tabulka 19-str. 39 V tabulce jsou nevhodné údaje - např. u ulice Vlastina je dvakrát rádek Hodčina -Drnovská, pokaždé s jinými čísly.</p>	<p>Dopravní údaje jsou přehledně zobrazeny na výkresech ve výkresové části Dokumentace.</p>
<p>Strana 41 - tabulka č. 22 udává změny v počtu parkovacích míst. Realizací záměru má dojít ke snížení počtu parkovacích míst o 84, tj. o 22 %. To je situace, která nepochybně povede ke značné frustraci obyvatel, protože v částech roku, kdy nejsou obyvatelé na dovolených, jsou parkovací místa zcela zaplněna a poznámka z oznámení o nevyužitých parkovacích místech u zdi vojenského útvaru je irelevantní.</p>	<p>Řešení parkovacích míst na veřejných komunikacích je plně v kompetenci Městské části Praha 6. Oznamovatel stavby, Dopravní podnik hl. m. Prahy není zřizovatelem parkování v lokalitě, MČ Praha 6 se záměrem souhlasí.</p>
<p><b>B III.1.</b> Po realizaci záměru dojde k úpravě dopravních poměrů v řešeném území (změna organizace dopravy, snížení počtu parkovacích stání), vliv tranzitní automobilové dopravy, prodloužení tras k opuštění oblasti automobilem, delší zdržení automobilů díky světelné signalizaci a zčásti i zóně 30 km ve Vlastině</p>	<p>Jak prokázalo hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší i vlivů na akustickou situaci, dojde po realizaci záměru na většině území ke snížení imisní zátěže a snížení hladin hluku. Změny v organizaci dopravy nepovedou ke zhoršení situace nad legislativou povolené limity.</p>

ulici.	
Na straně 43 jsou uvedeny emisní faktory pro osobní automobil, není uvedeno, zda a jak je reflektováno složení vozového parku (vznětové x zážehové motory, objem, stáří...). Není kvantifikováno celkové množství vznikajících emisí a jejich rozložení v čase.	Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byla použita metodika vypracovaná VŠCHT a ATEM, která byla publikována MŽP ČR jako výpočetní postup pro hodnocení emisí z dopravy
<b>B III.4.1</b> Tabulka 34 na straně 51 popisující rozdělení dopravy na denní a noční dobu je hodnocení záměru prakticky nepoužitelná, dopravní poměry se změni především na tzv. místních komunikacích, což není podchyceno (ul. U Silnice, Navigátorů, Dědinská).	Výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravně-sociologických průzkumů provedených v letech 1995 – 2012 ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy dnes tento ústav spadá pod TSK. Rozdělení dopravy na komunikacích hlavního města na denní a noční dobu včetně podílu nákladních vozidel je založeno na dlouhodobém každoročním sčítání dopravy na vybraných komunikacích v hlavním městě.
<b>C.1.6</b> Popis záměru počítá s průměrnou hodnotou hustoty obyvatel - nebere v potaz vyšší koncentraci obyvatel na sídlišti Dědina -10 domů á 2 x 12 pater na relativně malém prostoru (Ruzyně má dvojnásobnou hustotu obyvatel než Praha 6, a sídliště Dědina zase podstatně vyšší hustotu než celá Ruzyně). Doporučují autorům dohledat přesnější informace.	Při hodnocení vlivů na obyvatelstvo bylo přihlédnuto k vyšší hustotě osídlení na panelovém sídlišti.
<b>C.2.1.2</b> Vychází se z Atlasu životního prostředí v Praze, z výsledků modelování ATEM. Měřitko modelování je poměrně hrubé. Jako referenční měřicí stanice je použita stanice ASTOA ve Stodůlkách. Není uvažováno použití výsledků měření ČHMÚ AIM ve Veleslavíně.	V rámci rozptylové studie byly hodnoceny referenční body s roztečí 50 m. Imisní koncentrace jsou prezentovány jako plošná pole, je možné hodnotit kvalitu ovzduší v jemném měřítku. Reprezentativnost měřicí stanice AIM AVEX Veleslavín je mikroměřitko (několik m až 100 m), stanice má postihnout vliv výstavby metra. Vzdálenost této měřicí stanice od záměru je cca 3 300 metrů.
<b>C.2.2</b> V hlukové studii nebylo provedeno referenční měření na sídlišti Dědina, v oznámení se pouze konstatuje vysoké hlukové zatížení výškových budov přiléhajících k ulici Drnovská. Není uvažován letecký hluk, ač část sídliště (domy v ulici U Valu) byla zařazena do programu hluk eliminujících opatření Letištěm Praha Ruzyně.	Měření hluku v zájmové lokalitě není podmínkou pro zpracování akustické studie. Měření hluku uváděné ve studii na okraji ulice Vlastina u ulice Evropská nebylo realizováno jako měření srovnávací, ale sloužilo pouze pro ověření výpočtového modelu, které spočívá v porovnání změřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve shodných výpočtových bodech zájmového území, při zajištění shodných podmínek měření a výpočtu. Pokud bude požadováno HS HMP měření hluku z důvodu ověření stávající akustické situace v území (pravděpodobně v rámci DSP nebo před vlastní realizací stavby) budou vybrána měřicí místa, která zohlední celé území tedy včetně sídliště Na Dědině. Jednotlivé zdroje hluku – pozemní dopravy a letecké dopravy se hodnotí samostatně, protože jsou vnímány rozdílně a jejich způsob hodnocení je rozdílný.
Hluková studie vychází z hypotetických četností dopravy, neuvažuje tranzitní dopravu mezi Evropskou a Libockou.	Podkladem pro zpracování akustických výpočtů byly Dopravně-inženýrské podklady pro akci „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“, úkol č. 13 – 7500 – HS, Technická správa komunikací hlavního města Prahy, úsek dopravního inženýrství, duben - červenec 2013 a DIP pro akci „TT Divoká Šárka - Dědinská“, Praha 6 – Ruzyně, Liboc, Útvar rozvoje hl. města Prahy, č.j. 2297/2013. Výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy vozidel, vyjma autobusů MHD. Do modelů jsou zapracovány vstupní demografické údaje, jako je rozmištní obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd. Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízdy návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízdy vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako např. letiště Ruzyně, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Rovněž je v těchto modelech uvažováno se změny dopravních tras vyvolaných dokončením stavby Městského okruhu (tunelový komplex Blanka) a trasy metra A (úsek Dejvická - Nemocnice Motol). Dopravní zátěže získané výpočty z těchto modelů vyjadřují předpokládané zatížené komunikační sítě v hlavním městě.
V hlukové studii je podhodnocen počet osob vystavených zvýšené hladině hluku. Některé objekty jsou ve studii opomenuty (nepořádná práce zpracovatele studie).	Akustická studie nehodnotí počty obyvatel, výpočty jsou zaměřeny na výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru v souladu s § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů. V akustické studii jsou hladiny hluku zobrazeny pomocí pásem hlukové zátěže pro celé území.
<b>C.2.8</b> Demografická data - počet obyvatel považují za zcela zkreslený - uvažováno je 3.870 osob, ale městská část Praha 6 ve svých materiálech uvádí počet obyvatel okolo 6.000 osob jen na sídlišti Dědina, bez přilehlé vilkové výstavby a sídliště u Evropské. Zato chybu považují za zásadní, neboť s tímto číslem pracuje i hodnocení zdravotních rizik a další (hluková studie ap.).	V kap. C.1.7 Dokumentace EIA jsou uvedeny počty obyvatel v základních sídelních jednotkách dle údajů ČSÚ. Pro ZSJ Na Dědině, která zahrnuje jak sídliště, tak zástavbu severozápadně od něj je uváděn počet 3909 obyvatel. Celkový počet obyvatel v okolí záměru je odhadován na 6 až 7 tisíc.
<b>D.1</b> V části D.1.1 se tvrdí, že v období výstavby může tak dojít k narušení faktoru pohody u jednotlivých obyvatel. Bez důkazu se pak dále tvrdí, že „Vliv na faktor pohody obyvatelstva tak bude nevýznamný až nulový, krátkodobý a vratný. Sociální a ekonomické vlivy záměru v období výstavby na obyvatelstvo budou nulové.“ Řekl bych, že zde jde o podcenění potřeb obyvatel, protože stavba, která bude trvat jeden a půl roku a bude přinášet řadu dopravních a jiných omezení, není tak úplně bez negativních vlivů.	Vliv na obyvatele v době výstavby je vyhodnocen v Dokumentaci EIA v kap. D.1.1. Kapitola se zabývá i vlivem výstavby.
Z oznámení: „Realizace záměru přispěje k lepší dopravní obslužnosti řešeného území. Uvažovaný záměr bude mít v období provozu příznivý sociálně ekonomický vliv na obyvatelstvo.“ Opět jde o tvrzení bez důkazu. Bude sice zavedena tramvaj, ale pomalejší než autobus, budou provedena dopravní opatření, která zkomplikují cestu autem do centra, zvýší dopravní zátěž uvnitř	Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanicí metra A Veleslavín, protože oproti autobusové dopravě téměř nebude ovlivněna individuální automobilovou dopravou (kongesce ve špičkových hodinách) a bude mít preferenci na křižovatkách se světelnou signalizací.

<p>obytné zóny, výrazně zhorší možnost parkování a navíc přivede doprostřed stávající obytné zástavby část tranzitní dopravy z Evropské směrem do Libocké. Část oznámení týkající se sociálně ekonomických vlivů na obyvatelstvo považují za zcela nedostatečně zpracovanou.</p>	<p>Cesta pro řidiče do centra bude srovnatelná se stávajícím způsobem. Dojde k prodloužení dojezdové vzdálenosti o cca 0,4 km. Dopravní zátěž uvnitř obytné zóny bude v některých ulicích zvýšena, v některých snížena, celkově bude převažovat pokles zátěže. Řešení parkovacích míst na veřejných komunikacích je plně v kompetenci Městské části Praha 6. MČ Praha 6 se záměrem souhlasí. Transitní doprava z Evropské směr Libocká je vyloučena.</p>
<p><b>D. 1.1.2</b> V hodnocení je podhodnocen počet exponovaných osob použitím významně nižších demografických údajů, než je skutečnost. Výsledky lze považovat za chybné a nepravdivé.</p>	<p>V Dokumentaci EIA je provedeno vyhodnocení vlivů na zdraví pro předpokládaný počet obyvatel v dotčených objektech, a to jak z hlediska expozice znečišťujícím látkám v ovzduší, tak z hlediska hluku. Počet obyvatel v objektech vycházel z údajů ČSÚ a odhadů podle počtů bytů v jednotlivých domech. Posouzeny jsou změny u těch objektů a té skupiny obyvatel, kde lze očekávat vliv záměru, nejsou zahrnuty obyvatelé, u nichž se významná změna neočekává. Z hlediska odborného nemá smysl rozšiřovat hodnocení vlivů na zdraví na rozsáhlejší oblast, pokud ze závěrů vyplývá, že i v oblasti nejvíce exponované (objekty u komunikací) nepředstavuje realizace záměru oproti stávajícímu stavu zvýšené zdravotní riziko.</p>
<p>Ve studiích použitých pro hodnocení zdravotních rizik je uvažováno podceněné dopravní zatížení (tranzitní doprava, vynucené delší cesty automobilů při opuštění oblasti apod.) V hlukové studii je nesprávně určen počet obyvatel zasažených vyšší hladinou hluku (některé objekty ve výčtu chybí, nebo jsou v jiné ulici). Nebyl uvažován hluk z letiště a nebylo provedeno měření skutečné stávající hladiny hluku na sídlišti Dědina (měřilo se jinde, než žije většina obyvatel).</p>	<p>Hluková studie a studie znečištění ovzduší vycházejí z dopravních podkladů obdrženejších od UDI-TSK, resp., URM hl.m. Prahy. Podkladem pro zpracování akustických výpočtů byly Dopravně-inženýrské podklady pro akci „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“, úkol č. 13 – 7500 – H5, Technická správa komunikací hlavního města Prahy, úsek dopravního inženýrství, duben - červenec 2013 a DIP pro akci „TT Divoká Šárka - Dědinská“, Praha 6 – Ruzyně, Liboc, Útvar rozvoje hl. města Prahy, č.j. 2297/2013. Výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy vozidel, výjma autobusů MHD. Do modelů jsou zapracovány vstupní demografické údaje, jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd. Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako např. letiště Ruzyně, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Rovněž je v těchto modelech uvažováno se změnami dopravních tras vyvolaných dokončením stavby Městského okruhu (tunelový komplex Blanka) a trasy metra A (úsek Dejvická - Nemocnice Motol). Dopravní zátěže získané výpočty z těchto modelů vyjadřují předpokládané zatížené komunikační sítě v hlavním městě. Jednotlivé zdroje hluku – pozemní dopravy a letecké dopravy se hodnotí samostatně, protože jsou vnímány rozdílně a jejich způsob hodnocení je rozdílný. Měření hluku v zájmové lokalitě není podmínkou pro zpracování akustické studie. Měření hluku uváděné ve studii na okraji ulice Vlastina u ulice Evropská nebylo realizováno jako měření srovnávací, ale sloužilo pouze pro ověření výpočtového modelu, které spočívá v porovnání změřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve shodných výpočtových bodech zájmového území, při zajištění shodných podmínek měření a výpočtu.</p>
<p>Interpretace tabulky 49 (zátěž hlukem) bude zkrácená, neboť nepočítá s leteckým hlukem u ulice Drnovské.</p>	<p>Jednotlivé zdroje hluku – pozemní dopravy a letecké dopravy se hodnotí samostatně, protože jsou vnímány rozdílně a jejich způsob hodnocení je rozdílný.</p>
<p>Analýza nejistoty na str. 96 konstatuje, že: „Je nutné však mít na zřeteli, že se jedná o velmi hrubý odhad, ke kterému je nutné přistupovat velmi obezřetně a je nutné jej hodnotit pouze z hlediska vývoje (trendu) než z hlediska konkrétního počtu obyvatel.“ Takže hodnocení neříká vlastně skoro nic.</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA je hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví provedeno autorizovanou osobou dle zákona 258/2000 Sb. a v souladu s platnými právními předpisy a metodikami.</p>
<p>Nesouhlasím s tvrzením v závěru hodnocení zdravotních rizik hluku: že „realizací záměru, resp. změnou organizace silniční dopravy, lze očekávat oproti roku 2016 bez realizace záměru snížení počtu nadlimitně exponovaných obyvatel.“, ve Vlastině ulici od Evropské po ulici U Silnice se zatížení pravděpodobně sníží, v ulici U Silnice, Navigátorů, Litovické, Dědinské se zvýší (oproti stávajícímu stavu nikoliv nepodstatně). Důvodem nebude TT, ale změna organizace silniční dopravy.</p>	<p>Hodnocení záměru v rámci hlukové studie v Dokumentaci EIA prokázalo, že počet lokalit, kde dojde ke snížení hladin hluku je výrazně vyšší než počet lokalit, kde dojde k nárůstu hluku.</p>
<p>Rozptylová studie vychází z nerealistických četností dopravy a podhodnoceného počtu obyvatel a jejich hustoty v prostoru. Výsledky proto nelze považovat na věrohodné a spolehlivé, nicméně k podstatnému zhoršení imisní situace pravděpodobně nedojde (s výjimkou ulice U Silnice, severní část).</p>	<p>Hluková studie a studie znečištění ovzduší vycházejí z dopravních podkladů obdrženejších od UDI-TSK, resp., URM hl.m. Prahy. Výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy vozidel, výjma autobusů MHD. Do modelů jsou zapracovány vstupní demografické údaje, jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd. Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako např. letiště Ruzyně, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Rovněž je v těchto modelech uvažováno se změnami dopravních tras vyvolaných dokončením stavby Městského okruhu (tunelový komplex Blanka) a trasy metra A (úsek Dejvická - Nemocnice Motol). Dopravní zátěže získané výpočty z těchto modelů vyjadřují předpokládané zatížené komunikační sítě v hlavním městě.</p>
<p><b>D.1.3</b> Studie vychází z nerealistických četností dopravy. Jinak bez dalších připomínek.</p>	<p>viz předchozí</p>
<p><b>D.2</b> Oznámení považuje vlivy záměru jako lokální. Mám za to, že otevření přímé</p>	<p>Jak již bylo zmíněno dříve transitní doprava Evropská – Libocká je nereálná.</p>

dopravní spojnice Evropská - Libocká mimo stávající světelnou křižovatku změni dopravní poměry v širším rámci (v oblasti Horní Liboce směrem k Vypichu) a projeví se v širším okruhu, než je lokální.	
<b>D.4</b> V D.4.3 Opatření pro fázi provozu záměru chybí monitoring dopadů realizace záměru (hluková a emisní měření) a následně změny vedoucí ke zlepšení stavu.	Emisní měření hluku jsou bezpředmětná (autor možná myslel emisní měření znečištění ovzduší). V rámci zkušebního provozu bude HS HMP požadovat měření hluku v rozsahu, který určí. Tato měření hluku zjistí emisní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a dle požadavků HS HMP je možné i měření hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb případně v chráněném vnitřním prostoru staveb nesmí překročit hygienické limity stanovené v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tato podmínka je HS HMP vždy stanovena v rámci závazného stanoviska HS HMP v rámci vydání stavebního povolení.
<b>D.5</b> Na rozdíl od autorů považují za hrubé chyby v hodnocení práci se špatnými demografickými podklady (podhodnocený počet obyvatel i parkujících vozů) a dále převzetí nereálných podkladů týkajících se četnosti průjezdu vozidel (neuvážování vyvolaných tranzitních průjezdů).	V kap. C.I.7 Dokumentace EIA jsou uvedeny počty obyvatel v základních sídelních jednotkách dle údajů ČSÚ. Celkový počet obyvatel v okolí záměru je odhadován na 6 až 7 tisíc.
<b>E.</b> Vše vysvětluje prohlášení v oznámení: Záměr byl navržen a posouzen v jedné variantě. Navržená alternativa je vhodným řešením současné situace, které vychází z povahy a charakteru záměru. Proto nejsou navrženy a posuzovány další varianty předkládaného záměru (ty byly upřesňovány v předchozích studiích). Posuzovaná varianta není v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy. K tomu: to že je varianta uznána za vhodnou, není dokladem toho, že je nejlepší. Při omezení na jednu variantu byl hrubě porušen zákon 100/2001 Sb. (viz v textu výše). Odvolávání se na předchozí studie, které nebyly zveřejněny, natožpak projednány s dotčenou veřejností, je přinejmenším nefér.	V rámci Dokumentace EIA byly vyhodnoceny dvě varianty dopravního řešení v lokalitě. Výběr vedení tramvajové trati je komentován v kap. B.I.5. Projekt byl představen na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
To že posuzovaná varianta není v rozporu s územním plánem je formulace, která nepotvrzuje soulad záměru s ÚP. Je na pováženou, zda je v tomto případě dodržen zákon, nicméně to by se právně mělo přezkoumat v řízení o umístění stavby.	Záměr je dle vyjádření příslušného stavebního úřadu v souladu s ÚPn.
tvrzení na straně 154: • „z hlediska vlivu na obyvatelstvo nedojde realizací stavby ke zhoršení stávajícího stavu, vliv bude příznivý, řešení lze označit za přijatelné; • z hlediska vlivu na akustickou situaci v řešeném území dojde realizací převážně ke snížení hluku za předpokladu realizace protihlukových opatření, vliv bude převážně příznivý, místy nevýznamný až nulový, řešení lze označit za přijatelné; • z hlediska vlivu na znečištění ovzduší a rozptylové podmínky v řešeném území nedojde realizací k ovlivnění stávajícího stavu, vliv bude příznivý, řešení lze označit za přijatelné;“ nejsou spolehlivě doložena vzhledem ke zkráceným vstupním údajům (četnosti dopravy, rozložení obyvatel). V některých místech (Ullice U Silnice, Navigátorů, Dědinská) nepochybně ke zhoršení dojde.	Tvrzení vycházejí ze závěrů odborných studií, kterým jako podklad sloužily DIP od TSK-ÚDI a URM, resp. přepočtené počty obyvatel v souladu s platnou metodikou. Pokud dochází k navýšení stávajících hodnot hladin hluku, resp. dojde ke zvýšení koncentrací znečišťujících látek, vždy se tak děje v rámci platných limitů. Realizace záměru nezpůsobí v žádné části území nepřijatelné zhoršení stavu.
<b>Závěr</b> Z dokumentace, str. 154 Na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v Oznámení, které souvisí s realizací navrhovaného záměru při předpokladu dodržení standardních opatření a splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních vlivů stavby na životní prostředí, lze konstatovat, že navrhovaná stavba je akceptovatelná, a je proto možné její realizaci doporučit. Tvrzení považují za nepravdivé, rozdělil bych to na dvě části: 1. výstavba TT - po vyřešení náhrady ztracených parkovacích míst jde záměr realizovat bez významných dopadů na ŽP a obyvatele; 2. provedené dopravní opatření nedává smysl, zatahuje do prostoru novou dopravu, a životní prostředí nezlepšuje, přinejlepším přenáší negativní dopady do jiných oblastí a na jiné obyvatele. Nevidím žádný racionální důvod, proč ho realizovat.	Zdůvodnění potřeby záměru je uvedeno v Dokumentaci EIA v kap. B.I.5.
<b>Veřejnost – Jan Rybář, PhD doplnění 2</b>	
Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě klíkovat do ulice U silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. (...)	Vyhodnocení rizik je provedeno v příslušných kapitolách Dokumentace EIA. Problematika možného nárůstu dopravy je řešena v kap. D.I.12.2. Vlivy na dopravu
<b>Veřejnost – SPD 654 Liboc doplnění</b>	
9. Část Záměru je v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy V části E. („Porovnání variant řešení záměru“) zpracovatel tvrdí, že: „Posuzovaná varianta není v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy“ (str. 153). Dále se v části B.I.5.1. (str. 9), v části B.II.4.1. (str. 37) a v části G (str. 157) opakovaně uvádí, že předkládaný záměr je v souladu	Předmětem posouzení možných vlivů záměru na životní prostředí dle z.č. 100/2001 Sb. není hodnocení, zda je či není záměr v souladu s ÚPn, to je předmětem navazujících řízení dle stavebního zákona. Posouzení záměru s územním plánem je plně v kompetenci příslušného stavebního úřadu. Dle jeho vyjádření je záměr v souladu – viz přílohy

<p>s platným územním plánem. Z důvodů dále uvedených je třeba konstatovat, že toto tvrzení je v přímém rozporu se skutečností:</p> <p>9a. Dle platného územního plánu hl. m. Prahy je ulice Vlastina vedena jako „dopravně významná komunikace“, jedna zčásti Záměru počítá s jejím zaslepením pro osobní nekolejovou dopravu. Tento zásah by její komunikační funkci vážně narušil a je tedy v přímém rozporu s územním plánem.</p> <p>9b. Dále dle platného územního plánu hl. m. Prahy má oblast U Silnice mezi ulicemi Vlastina a Pod Cihelnou status „Čistě obytná území“ Do stejné kategorie spadá i navazující oblast ulice Navigátorů od křižovatky s ulicí Pod Cihelnou směrem k ulici Evropské. Součástí Záměru v navržené variantě je vybudování světelné křižovatky s napojením ulic Evropská - Navigátorů s plánovaným provozem 3400 až 4100 aut denně. Tato část Záměru není se statusem čistě obytného území slučitelná a tedy opět v přímém rozporu s využitím území dle platného územního plánu.</p> <p>Informace o platném územním plánu hl. m. Prahy byly čerpány z oficiálního webu na adrese <a href="http://www.uppraha.cz/clanek/67/vvksesv-uzemniho-planu">http://www.uppraha.cz/clanek/67/vvksesv-uzemniho-planu</a></p>	<p>Dokumentace EIA.</p>
<p>10. Záměr obsahuje nevěrohodné údaje o počtu osob zasažených případnou realizací</p> <p>Tabulka č. 45 („Počet obyvatel v jednotlivých bytových jednotkách podle typu obytného objektu“, část C.2.8, str. 81) obsahuje značně nevěrohodná data, ze kterých např. vyplývá 3,5x větší obsazenost bytů v BD nad 8 NP ve srovnání s BD do 4NP. Tyto údaje jsou v rozporu se skutečností v dané lokalitě, kde velikost bytů v různých typech BD i jejich obsazenost jsou obdobné. Z dat uvedených v této tabulce dále plyne průměrná obsazenost 0,95 člověka na byt v BD do 4 NP. Vzhledem k tomu, že BD do 4NP v oblasti převládají, vede použití dat v tabulce ke hrubému zkrácení skutečného počtu pravděpodobně exponovaných osob. Tato skutečnost působí krajně nevěrohodně a může zakládat podezření na účelovou interpretaci uváděných statistických dat (tj. manipulaci). Z důvodů uvedených výše je třeba veškeré závěry, učiněné na podkladě dané tabulky zcela odmítnout. Totéž platí i pro všechny další závěry plynoucí z výpočtů pro které byla stejná tabulka opakovaně použita. Jedná se o uvedení stejné tabulky v části D.1.1.2 (kde je publikována jako Tab. č.47) a v části „Vliv na veřejné zdraví – Hluk“ (tab.č.1.)</p>	<p>V kap. C.1.7 Dokumentace EIA jsou uvedeny počty obyvatel v základních sídelních jednotkách dle údajů ČSÚ. Počet obyvatel v objektech vycházel z údajů ČSÚ a odhadů podle počtů bytů v jednotlivých domech. Celkový počet obyvatel v okolí záměru je odhadován na 6 až 7 tisíc.</p>
<p>11. Dalším zásadním nedostatkem je nezahrnutí ulic Pod Cihelnou, Mladčina, Častavina a Hodčina do výpočtů hlukové zátěže. Přitom dle dokumentace by realizaci Záměru v předložené variantě v těchto ulicích prokazatelně došlo ke zvýšení dopravního provozu - viz např. obr. 10 („Úpravy v organizaci provozu v zájmovém území“ na str. 18 dokumentu „Akustická studie“). Vzhledem k výše uvedenému nejsou pak v jednotlivých studiích posuzovány vlivy zejména na obyvatele bytových domů č.p. 654/2 a 646/4, jejichž expozice by byla značná, jak ostatně vyplývá i z porovnání současného stavu s vypočteným stavem po případné realizaci Záměru dle příloh č. 11.1 až 11.4 (včetně) dokumentu „Akustická studie“ a dále . Skutečnost že se jedná o hrubý zásah do „čistě obytné zóny“ a tedy zásah v rozporu s platným územním plánem, již byla diskutována výše - viz bod 9. tohoto dopisu.</p>	<p>Akustická studie ve svých výpočtech zahrnuje zájmové území od Pražského okruhu až ke komunikaci Libocká. Ulice Pod Cihelnou, Mladčina, Hodčina a Častavina jsou ve výpočtových modelech zahrnuty. Pouze v nich nebyly umístěny body výpočtu. Akustickou situaci v jednotlivých výpočtových stavech lze odečíst z hlukových map. V hlukové studii v rámci Dokumentace je umístěn výpočtový bod i u objektu č. p. 654/2. V tomto místě dojde dle varianty k nárůstu nebo poklesu hluku, vlivy realizace záměru jsou však natolik malé, že nebudou v reálné situaci sluchem postřizitelné. Limit hluku je v místě splněn.</p>
<p>12. Záměr neobsahuje vizualizace křižovatky Evropská-Navigátorů. Část Záměru H3 obsahuje vizualizace provedení úprav navrhovaných Záměrem. Součástí těchto vizualizací není část zobrazující předpokládanou podobu plánovaného nového křížení ulic Evropská a Navigátorů, což je nepřipustné, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o část Záměru, která zásadním způsobem mění vzhled a dopravní uspořádání komunikací a terénních úprav v těsné blízkosti nemovitostí, které nebyly do posouzení vlivu Záměru zaraženy (viz bod 11 tohoto dopisu výše).</p>	<p>Navrhovanou podobu křižovatky dostatečně znázorňuje přiložená koordinační situace. Vzhledem k rovinatému pozemku budou terénní úpravy naprosto minimální. Vizualizace pro křižovatku není zpracována a v tomto případě ani nepřinese žádné nové významné informace.</p>
<p>13. Záměr neřeší napojení pozemku 1061/79 k.ú. Liboc na dopravní síť Z příložených výkresů stavebního provedení S0 108 (křížení ulic Evropská a Navigátorů) není zřejmé, jakým způsobem bude realizováno napojení výjezdu z pozemku 1061/79, který s plánovaným křížením těsně sousedí a v současné době je klíčovým pro zajištění dopravní obslužnosti nemovitostí nacházejících se v oblastech, které nebyly zahrnuty mezi oblastmi dotčené Záměrem. (viz bod 11 tohoto dopisu výše).</p>	<p>Napojení pozemku zůstane zachováno, jako je v současné podobě.</p>
<p>14. V části G Záměru není vůbec zmíněno vybudování křižovatky Evropská – Navigátorů ani zaslepení ulice Vlastina pro automobilovou dopravu. Z takto neúplného popisu je však vyvozen závěr, že stavbu je možné doporučit k realizaci. Vzhledem k výše uvedenému je nutno tento závěr odmítnout.</p>	<p>Část G je kapitola sloužící dle názvu ke shrnutí podstaty záměru, aby i pro člověka neorientujícího se v daném problematice byl záměr jako takový srozumitelný. Kap. G si neklade za cíl být zcela vyčerpávající, uvádí pouze stěžejní informace.</p>
<p>15. V části G Záměru se dále opakuje tvrzení, že „...je předpokládán záměr v souladu s platným územním plánem“ Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, jak již bylo poukázáno výše (viz bod 9).</p>	<p>Záměr je v souladu s územním plánem, jak dokládá vyjádření příslušného úřadu v příloze Dokumentace</p>
<p>16. Dále v části G Záměru je uveden dílčí závěr: „V řešeném území ani jeho okolí se nenachází objekt, nebo záměr, který by bylo možné ve spojení se záměrem investora pokládat za sociálně, ekonomicky či environmentálně nepříznivý kumulativní vliv.“ Vzhledem k výkladové nejednoznačnosti není zřejmá podstata, jelikož uvedený Záměr hodnotí pouze environmentální vliv Záměru. Není proto zřejmé, jak má být vyhodnocen vliv kumulovaný spolu s ekonomickými či sociálními vlivy. I toto tvrzení je proto třeba označit za neprůkazné a jako takové odmítnout. I několika výše uvedených bodů vyplývá, že přinejmenším pro obyvatele ulic Pod Cihelnou, Mladčina, Častavina, Hodčina a dalších by vliv realizace Záměru byl značně nepříznivý.</p>	<p>V kapitole D.1.1 Dokumentace EIA je záměr hodnocen i z hlediska sociálně ekonomického.</p>



<b>Veřejnost – Ing. Adéla Čejková</b>	
- záměr nenabízí alternativní varianty změn dopravní infrastruktury v rámci celkového projektu záměru a tím i v ulicích, které se mne bezprostředně týkají	V rámci Dokumentace jsou posuzovány dvě varianty dopravního řešení v oblasti.
- absolutně chybí vysvětlení, proč je pro záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
- přestože představuje velmi zásadní zásah do dopravní infrastruktury v ulicích U Silnice, Pod Cihelnou, Navigátorů i v ulicích kolem, chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice v místě doposud klidové zóny	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Novou křižovatkou Evropská » Navigátorů nevznikne nové atraktivní propojení, které by přivedlo tisíce aut do ulice U Silnice. Už daný charakter komunikací tento tranzit znemožňuje. Přesto, pokud by nějaký tranzit přes ulici U silnice vznikl, byl by jen lokální v desítkách, maximálně stovkách vozidel za den a to jen v jednom směru (od Libocké ul. směrem na Evropskou). V případě, že by takovýto tranzit vznikl, lze se účinně bránit úpravou organizace dopravy, např. zjednosměrněním ul. U silnice mezi Hostouňskou a Vlastinou ve směru od Vlastiny, případně i jinými opatřeními. V opačném směru (přes ulice Litovická, Jenečská, Špotovka) je jakýkoliv tranzit natolik nevhodný, že je téměř vyloučen.
- neřeší napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze 6, jako je např. plánovaná rychlodráha na letiště a pod.	Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veleslavín. Po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně.
- a v neposlední řadě tento velmi zásadní zásah nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří tím neměli možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v jejich čtvrti. Navíc i oznámení záměru, časované na vrchol dovolenkové sezóny, přispělo k tomu, že jen nepatrná část občanů stihla tuto pro ně tak významnou událost zaregistrovat a v zákonem stanovené lhůtě náležitě na ni reagovat.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda „Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD“, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
<b>Veřejnost – Ing. Zuzana Červená</b>	
Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. (Což dosud řeší napojení ulice Vlastina na Evropskou, která je na rozdíl o této lokality v méně obydlené zóně a vyplývá z geografické logiky, kdy řidiči nejsou nuceni jezdit „za roh“ jako v navrhovaném případě). Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě kličkovat do ulice U silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně nepřítěžnou zónou. Automobilisté směřující z Ulice Navigátorů na Sídliště Dědina si budou například zkracovat trasu ulici Mladčína, neboť pro ně nebylo logické jet až na křižovatku ulic U Silnice a Vlastina. Což se přímo dotýká mého místa bydliště.	Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDÍ a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.
Dále chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů, Mladčína, Částavina nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobně její čtvrti.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.

<p>Chybí celkový smysl stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letiště) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících "vojenských objektů" na moderní město. A následně teprve řešení výstavby tramvajové tratě.</p>	<p>Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veveslavín. Po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie "Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6", na základě níž by měl být podán návrh na změnu ÚPn.).</p>
<p>Dále především nelogické je znovu rozbourání ulice Vlastina, která prošla v nedávné době velkou rekonstrukcí určené za mnoho milionů a především zničení nově vysazené zeleně v celé ulici Vlastina představuje obrovský zásah do životního prostředí dané lokality.</p>	<p>Projekt je koncipován tak, aby zásahy do zeleně byly co nejmenší. Ve Vlastině ulici je tramvaj navržena tak, aby alej byla zachována. Pokud bude nutné odstranit nedávno vysazené stromy, je navrženo jejich přesazení místo pokácení.</p>
<p><b>Veřejnost – Ing. Petr Dyrč</b></p>	
<p>1. Nedostatečně zpracovává alternativní přístupy k dopravní infrastruktuře v rámci celkového projektu i v okolních ulicích.</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA jsou vyhodnoceny dvě možné varianty dopravní infrastruktury v území ze všech hledisek.</p>
<p>2. Představuje velmi zásadní a necitelný zásah do dopravní infrastruktury oblasti kolem ulic U Silnice, Pod Cihelnou, Navigátorů a dalších, jehož vliv na životní prostředí není dostatečně vyhodnocen. Chybí logické vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny na výrazně užších komunikacích. Jak vyplývá z oznámení, ulice Pod Cihelnou bude jednou z oblastí předpokládaného nárůstu dopravy.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDI a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.</p> <p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatelé lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Ulice Pod Cihelnou bude mít i po realizaci záměru velmi nízké intenzity automobilové dopravy, protože nadále bude sloužit pouze pro cívovou dopravu občanů bydlících v přilehlých bytových domech. Ke změnám v intenzitách v jednotlivých úsecích ulice U Cihelny dojde pouze z důvodu přesměrování odjezdu/příjezdu části rezidentů z přilehlé zastávky s cílem cesty východně od lokality do ulice U Silnice. V současnosti tato část rezidentů směřuje příčnými ulicemi do ulice Vlastina. Tomu odpovídá pokles intenzit v příčných ulicích Hodčína, Častavina a Mladčína.</p>
<p>3. Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U Silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. (Což dosud řeší napojení ulice Vlastina na Evropskou, která je na rozdíl o této lokality v méně obydlené zóně a vyplývá z geografické logiky a z významného rozdílu v sílce samotné ulice). Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě klíkovat do ulice U Silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. (Automobilisté směřující z ulice Navigátorů na sídliště Dědina by si například zkracovali trasu ulicí Mladčína, neboť by pro ně nebylo logické jet až na křižovatku ulic U Silnice a Vlastina).</p>	<p>Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDI a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.</p> <p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.</p>
<p>4. Chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatelé lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.</p>
<p>5. Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobě jejich čtvrti.</p>	<p>Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.</p>
<p>6. Chybí objasnění celkového smyslu stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letiště) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících „vojenských objektů" na moderní město</p>	<p>Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veveslavín. Po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení</p>

	v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie "Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6", na základě níž by měl být podán návrh na změnu ÚPn.).
7. Vše probíhá v době, kdy je územní plán hl. m., Prahy zastaralý a pracuje se na novém.	Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní plán územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami a je to jediný územní plán jímž má investor povinnost se řídit. Tramvajová trať na Dědinu je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.
8. Z mnoha pohledů nelogického záměru zneprůjezdnit pro běžnou dopravu nejširší komunikaci v oblasti, ulici Vlastina, po celé její délce a dopravu přenést na prodloužené trasy vedené po značně užších místních komunikacích v klidových zónách vystupuje na povrch podezření, že navrhované řešení je jednostranně výhodné zejména pro dopravní obsluhu objektu Prague British School ve Vlastině ulici (omezení průjezdního silničního provozu při zachování automobilové obslužnosti školy samotné, viz například budování nových podélných parkovacích míst apod.).	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatka Evropská – U Silnice.
9. Záměr je ve svém důsledku extrémně nevhodný. Tak jako tak dojde při výstavbě tramvajové trati ke kompletní rekonstrukci ulice Vlastina, která je svou šířkou nejlogičtější dopravní spojnicí mezi oblastí Divoká Šárka a sídlištěm Dědina. Jejím zneprůjezdněním by vyvstala potřeba navíc vybudovat dvě nové křižovatky (U Silnice-Evropská; Radistů-Evropská) za jistě nemalé finanční prostředky. Dovolím si takový postup označit za plýtvání veřejnými prostředky.	Záměrem je zlepšení obsluhy oblastí městskou hromadnou dopravou současně se zachováním komorního rázu ulice Vlastina. O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.
<b>Veřejnost – Irena Holubová</b>	
Domnívám se, že obyvatele Dědiny, případně i obyvatele nově plánované čtvrti, obslouží lépe, tišeji a bez dalších investic autobusové spojení na konečnou prodloužené trasy metra A ve Veleslavíně. Rovněž případně další prodloužení TT na letiště nevidím jako přínosné, neboť autobusové spojení letiště – konečná metra ve Veleslavíně po Evropské ulici bude pro cestující mnohem výhodnější. Odlehčení Evropské ulici od autobusové dopravy myslím není adekvátní prostředkem vynaloženým na budování nového úseku TT a narušení životního prostředí obyvatel v oblasti sídliště Dědina (hluk tramvají, automobilová doprava vedená nově původně klidnými ulicemi namísto okrajovou ulici Vlastina, úbytek již nyní nestačujících parkovacích míst na sídlišti).	Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veleslavín. Tramvajová trať nenahrazuje kapacitní kolejové spojení na Letiště Praha a bude ve výhledu ukončena na Letišti u Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště). Sloužit tak bude pro dopravní obsluhu lokality Dědina, návoz zaměstnanců provozního zámečí letiště, zaměstnance Řízení letového provozu a dalších kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3, nikoli pro pasažéry leteckých společností. Navrženy jsou provozní technická opatření pro minimalizaci negativních vlivů stavby, zejména hluku – bezžlábková kolejnice v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi U Silnice – Klimčína, pružné upevnění kolejnic, tlumící bokovnice, asfalt se sníženou hlučností
<b>Veřejnost – Ing. Milan Hůle, Společenství vlastníků Častavina 777, PhDr. Dana Saláková</b>	
1. Plánovaná křižovatka ulic Evropská - Navigátorů naprosto nevhodným způsobem protne obytnou oblast sídliště na Dědině orámovanou na západní straně ulicí Drnovská, na východní straně křižovatkou ulice Evropská - Vlastina (Divoká Šárka) a způsobí dramatický nárůst automobilové dopravy v ulicích Častavina, U silnice a Mladčína.	Změny v intenzitách automobilové dopravy nepřečkolí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů.
2. Plánovaná křižovatka ulic Evropská - Navigátorů naprosto nevhodným způsobem protne obytnou oblast sídliště na Dědině orámovanou na západní straně ulicí Drnovská, na východní straně křižovatkou ulice Evropská - Vlastina (Divoká Šárka) s výše uvedeným dopadem na provoz v těchto ulicích. Se zvýšeným provozem dojde ke zhoršení stavu ovzduší a výraznému zvýšení hlučnosti v uvedené oblasti.	Místo pro výběr křižovatky bylo pečlivě zváženo jak z hlediska dopravní funkce, tak z hlediska respektování stávající zástavby. Navrhovaná poloha byla vyhodnocena jako jediná možná. Při vlastním návrhu křižovatky byla maximálně respektována stávající zeleň a podoba křižovatky byla i z tohoto důvodu několikrát upravována. Vlastní propojení ulice Navigátorů a Evropská je proto také umístěno do nejužšího místa zelené plochy o šířce 2 – 6 m bez stromů. Navrhované dopravní řešení umožňuje zachovat stromovou alej v ulici Vlastina v úseku U Silnice – Ke Džbánů a zároveň dojde k výraznému zklidnění v ulici Vlastina. Z hlediska vlivu na ovzduší a akustickou situaci lze předpokládat převažující zlepšení na většině území.
3. Ulice Častavina, Mladčína i U silnice jsou úzké, svou konstrukcí naprosto nevhodné pro absorpci provozu mezi ulicemi Evropská a Vlastina, který by plánovanou změnou dramaticky narostl a to i včetně dopravy nákladní.	Ulice Mladčína a Častavina jsou i po realizaci záměru určeny pouze pro cílovou dopravu. Ulice mají standardní šířku 7 m, což je stejná šířka jako má ulice Vlastina. Pro snížení negativních vlivů stavby je navrhována rekonstrukce vozovky a nový povrch bude z asfaltu se sníženou hlučností.
4. Dalším negativním dopadem je pak výrazné zvýšení ohrožení zdraví a životů obyvatel v oblasti od Divoké Šárky po sídliště Na Dědině. Na mysl mám zejména děti, které z celé oblasti docházejí do Základní školy Dědina v ulici Žukovského.	Změny v intenzitách automobilové dopravy nepřečkolí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů. Bezpečnost silničního provozu bude stejná jako na mnoha jiných místech v Praze.
<b>Veřejnost – Ing. Martin Kramolíš</b>	
1. Plán zamezení průjezdnosti ulice Vlastina pro automobilovou dopravu ve směru do centra v úseku U Silnice-Evropská odkloní dopravu z tradiční přímé páteří spojnice Vlastina oklikou na užší místní komunikace v klidových zónách. Tento záměr využití dotčených komunikací je v rozporu s platným územním plánem.	Ulice Vlastina je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C. V územním plánu zařazena jako „ostatní dopravně významná komunikace“ a slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz PID. Ulice U Silnice je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C a i po změně dopravního řešení bude zajišťovat místní dopravní obsluhu. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze dopravní obsluha přílehlých objektů. Pro obyvatele lokality

	Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Šířka ulice U Silnice v úseku severně od ulice Vlastina je 7,0 m a tomuto využití s rezervou vyhovuje. Cesta automobilem do centra města se prodlouží o 400 m. Obyvatelé lokality Dědina však naopak získají komfortní a rychlé spojení tramvajovou dopravou. Záměr je v souladu s územním plánem.
2. Automobily jež by využívaly nově uvažovanou křižovatku U Silnice - Evropská budou v době dopravní špičky tvořit před semaforu kolony v ulicích U Silnice, Navigátorů a dále zvýší jejich délku v ulici Evropská. Obyvatelé sousedících dosud klidných rezidentních zón budou trpět hlukem a exhalacemi. Výskyt zmíněných kolon bude stimulován dokončením rekonstrukce ulice Evropská (před rekonstrukcí Evropské byly kolony k autobusové zastávce Nová Šárka zcela běžné, začleněním další světelné křižovatky se stav ještě zhorší).	Podrobné řešení signálního plánu křižovatky a jeho projednání je předmětem dalších stupňů dokumentace. Uvedená problematika bude v návrhu signálních plánů křižovatk zohledněn.
3. Studie posouzení hlukové zátěže a vlivu záměru na ovzduší simuluje vliv na řadu konkrétních domů v oblasti. Mezi posuzovanými však chybí dvojice bytových domů v ulici Pod Cihelnou 646/4 a 654/2. Vzhledem k bezprostřední blízkosti nově plánované křižovatky U Silnice-Evropská se jeví absence těchto bytových domů mezi simulovanými referenčními body jako účelová pro snadnější prosazení záměru. Přitom v každém ze zmíněných domů žije více lidí než v domech jež se nacházejí dále od plánované křižovatky a jsou mezi simulovanými referenčními objekty.	V hlukové studii v rámci Dokumentace je umístěn výpočtový bod i u objektu č. p. 654/2. V tomto místě dojde dle varianty k nárůstu nebo poklesu hluku, vlivy realizace záměru jsou však natolik malé, že nebudou v reálné situaci sluchem postřizitelné. Limit hluku je v místě splněn.
4. Záměr vedení tramvaje ulicí Vlastina a navrhované změny režimu využívání této a dalších komunikací v oblasti předchází obrovským očekávaným změnám rozvojové oblasti jižně od ulice Vlastina směrem ke skladům, bývalým vojenským objektům, atd. Budoucí podoba této rozvojové oblasti je přitom v současné době natolik nejasná, že není možné odhadnout budoucí zřejmé nemalé náklady na změny uvažovaného řešení aby tvořilo logický celek. V této souvislosti se jeví záměr jako extrémní plýtvání veřejnými prostředky.	Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie "Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6 a měla by sloužit jako podklad pro změnu ÚPn). Záměr transformace bude v případě realizace podroben vlastním hodnocení vlivu na životní prostředí, kde bude zahrnuta i nová tramvajová trať.
5. Záměr vysvětluje uvažované změny jako etapový stav výhledového prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 Letiště Václava Havla. V širších dopravních vztazích se tento záměr jeví jako nelogický neboť obslužnost letiště by měla výrazně efektivněji řešit rychlodráha nebo metro. Propojení letištních terminálů mezi sebou by mělo řešit letiště samo o sobě. Tramvaj dává smysl jako eventuální dopravní prostředek zajišťující dopravní obslužnost rezidentní oblasti. V tomto světle tramvaj představuje zbytečně redundantní řešení se slabým potenciálem využití pro obslužnost letiště. V této souvislosti se jeví záměr jako extrémní plýtvání veřejnými prostředky.	Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Velešlavín. Tramvajová trať nenahrazuje kapacitní kolejové spojení na Letiště Praha (Terminál 1 a 2) a bude ve výhledu ukončena na Letišti u Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště). Sloužit tak bude pro dopravní obsluhu lokality Dědina, návoz zaměstnanců provozního zázemí letiště, zaměstnance Řízení letového provozu a dalších kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3, nikoli tedy pro pasažéry letištních společností.
<b>Veřejnost – Ing. Oldřich Kužilek</b>	
1. Nedostatečně zpracovává alternativní varianty změn dopravní infrastruktury v rámci celkového projektu i ulicích přilehlých k mě nemovitosti.	V rámci Dokumentace EIA jsou vyhodnoceny dvě možné varianty dopravní infrastruktury v území ze všech hledisek.
2. Představuje velmi zásadní a necitelný zásad do dopravní infrastruktury oblasti kolem ulic U Silnice, Navigátorů, Pod Cihelnou, Radčína, Nová Šárka, Svatavina, jehož vliv na životní prostředí není dostatečně vyhodnocen. Chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny. Jak ostatně vyplývá z oznámení, ulice Radčína bude jednou z oblastí předpokládaného nárůstu dopravy.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Ulice Pod Cihelnou bude mít i po realizaci záměru velmi nízké intenzity automobilové dopravy, protože nadále bude sloužit pouze pro cílovou dopravu občanů bydlících v přilehlých bytových domech. Ke změnám v intenzitách v jednotlivých úsecích ulice U Cihelny dojde pouze z důvodu přesměrování odjezdu/příjezdu části rezidentů z přilehlé zastávky s cílem cesty východně od lokality do ulice U Silnice. V současnosti tato část rezidentů směřuje příčnými ulicemi do ulice Vlastina.
3. Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti ulic Radčína, Nová Šárka, Svatavina a na sídliště Dědina. (Což dosud řeší napojení ulice Vlastina na Evropskou, která je na rozdíl od této lokality v méně obydlené zóně a vyplývá z geografické logiky, kdy řidiči nejsou nuceni jezdit „za roh“ jako v navrhovaném případě). Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě klíčovat do ulice U silnice, Radčína, Nová Šárka ad. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. (Automobilisté směřující z Ulice Evropské (od letiště), Navigátorů nebo Vlastina od Drmovské, směřující ke škole v ul. Vlastina, budou nuceni klíčovat ulicemi Radčína, Svatavina. V případě jízdy na Sídliště Dědina by si zkracovali trasu ulicí Mladčína, neboť by pro ně nebylo logické jet až na křižovatku Ulic U Silnice a Vlastina.)	V rámci Dokumentace EIA bylo provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví autorizovanou osobou. Změny v intenzitách automobilové dopravy nejsou dramatické a jejich vlivy nepřekročí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů. Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.
4. Chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás.

	Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
5. Chybí nejen vysvětlení úplné neprůjezdnosti pro automobilovou dopravu ulicí Vlastina v úseku Hostouňská - U Silnice, ale tato zásadní úprava dokonce v popisu zcela chybí (pasáž Úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch, str. 11). Přitom jde o klíčovou změnu v dopravě, zasahující do všech vztahů v okolí a měnící dopravní režim často tak, že bude nutno využít nevhodné komunikace (např. celá oblast Radčína, Nová Šárka, Svatařina, bude nucena vyjíždět na Evropskou ul. přes západní konec ul. Nová Šárka, kde se nachází poměrně nepřehledné ostré zalomení, a dále ihned zcela prudkým a málo přehledným zalomením téměř zpět do ul. Navigátorů. Dosud tato oblast mohla vyjet na Evropskou bez zvláštních obtíží a složitých manévrů ul. Vlastina.	Dopravní režim je popsán v kapitole B.II.6.2 Dokumentace. Úsek v ulici Vlastina mezi ulicemi Hostouňská a U Silnice je pro individuální dopravu neprůjezdný ve variantě 1, ve variantě 2 zůstává jednosměrně průjezdný.
6. Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Navigátorů, Radčína, Nová Šárka, Svatařina, Pod Cihelnou ad. nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobě jejich čtvrti.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvoje území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
7. Chybí vysvětlení celkového smyslu stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letišti) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících „vojenských objektů“ na moderní město. Záměr de facto znamená, že toto město bude k ul. Evropská připojeno právě pouze ul. U Silnice, což by dále dramaticky zhoršilo její dopravní zátěž.	Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veleslavín. Po realizaci rychlodráhy na letišti a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“, na základě níž by měl být podán návrh na změnu ÚPn.).
8. Vše probíhá v době, kdy je územní plán hl. m. Prahy zastaralý a pracuje se na novém.	Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní plán územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami a je to jediný územní plán jímž má investor povinnost se řídit. Tramvajová trať na Dědina je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.
9. Nedávno (cca 2011) kompletně nově realizovaná světelná křižovatka s novým odbočovacím pruhem Evropská - Ke Džbánu v hodnotě mnoha milionů Kč zcela ztratí smysl, odbočení se dokonce stane jednosměrným, ačkoliv bylo vybudováno v širokém profilu. Namísto něj se o necelých 400 m dále (směrem k letišti) vybuduje prakticky identická nová křižovatka s podobnými náklady.	Záměrem je zlepšení obsluhy oblasti městskou hromadnou dopravou současně se zachováním komorního rázu ulice Vlastina. O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.
10. Nepochopitelné je, že nedávno (cca 2011) uzavřený a přebudovaný záliv ul. Litovická k ul. Evropská, sloužící jako parkovací místa, bude opět otevřen, takže investice bude opět zmařena, a zároveň se opět zvýší zátěž ul. Vlastina v úseku Ke Džbánu - Litovická.	Záměrem je zlepšení obsluhy oblasti městskou hromadnou dopravou současně se zachováním komorního rázu ulice Vlastina. O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.
<b>Veřejnost – Ing. Jaroslav Ščastný</b>	
Sídlíště Dědina bylo před cca. 5-6 ti lety revitalizováno, stala se z něj krásná zóna bydlení v Praze. Bohužel při revitalizaci se vůbec nebral ohled na parkovací místa, případně vybudování nějakého parkoviště právě pro toto sídlíště. Celoevropským trendem je přibývání osobních vozů. Na takto velkém sídlíšti je bohužel čím dál větší problém s parkováním. Každá rodina má dnes více osobních aut, ale toto nikdo z vedení hl. města Prahy, resp. městské části Praha 6 nereflektuje. Vybudováním tohoto projektu přijde sídlíště dědina o další parkovací místa, odhadem kolem 90ti parkovacích míst.	Prostorové podmínky v ulici Vlastina neumožňují umístění tramvajové trati a zachování parkovacích kapacit ve stávajícím objemu. V návrhu jsou umístěna parkovací stání všude tam, kde to prostorové a legislativní podmínky umožňují. Ke snížení parkovací kapacity dojde v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Klimčína a Drnovská. K parkování jsou dnes však dočasně využívány plochy jižní poloviny původně čtyřpruhové komunikace a středního děličího pásu plánovaného pro tramvaj. V tomto úseku jsou v záměru podél ulice Vlastina v celé délce navržena parkovací stání formou parkovacích pásů. Nicméně i tak je celkový úbytek parkovacích stání v lokalitě 84 parkovacích stání.
Další ztrátou bude „odříznutí“ od Evropské ulice směrem centrum. Bude se muset zdlouhavě objíždět, což samozřejmě produkuje další zbytečné výfukové plyny nejen z osobních, ale i nákladních aut, které zásobují celé sídlíště a komplex DELTA.	Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
Velkým problémem bude zvýšená hlučnost na celém sídlíšti. Tramvaje budou jezdit přímo pod domy a uznáte za jistého, že hluk z autobusu a dunící tramvaje je veliký rozdíl. Všechna města se potýkají s hlukem a hl. město Praha neustále zvyšuje hlukovou zátěž. Už jsem pochopil, proč v Bratislavě zrušili tramvaje a nahradili je trolejbusy -nemusí se budovat drahé koleje, stačí asfaltový pás, nemusí se na okrajových částech budovat extra tramvajové pásy a zakázat jízdu vozidlům, ale trolejbus využije stávající komunikace, apod.	Provoz tramvají a jeho vliv na chráněnou zástavbu na navrhované trati byl vyhodnocen v akustické studii. Protože v některých úsecích navrhovaná trať je vedena v bezprostřední blízkosti chráněných staveb jsou navržena protihluková opatření a to jak technická tak i organizační, která bude muset provozovatel dodržovat. Hladiny hluku po výstavbě budou splňovat zákonem dané limity.
Jako velice nešťastné považují vyvěšení těchto informací a možnost podat vyjádření během prázdninových měsíců, kdy je mnoho lidí na chalupách a na dovolených. Toto považují trochu za diskriminační jednání a velice nefér vůči obyvatelům...	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvoje území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.

<b>Veřejnost – Ing. Martin Urban</b>	
Kromě toho, že projekt tramvajové tratě považují z koncepčního hlediska rozvoje Prahy 6 za zbytečný, je v mém zájmu chránit nemalou investici vloženou do nemovitosti (bytu) nacházejícího se na (do této doby) „dobré adrese“ - místu relativního klidu a nízké dopravní frekvence. Jsem přesvědčen, že prostředky potenciálně investované do zmíněného projektu lze využít efektivněji - a to ke zvýšení užítka majoritního podílu obyvatel Prahy 6.	Záměrem je zlepšení obsluhy oblasti městskou hromadnou dopravou současně se zachováním komorního rázu ulice Vlastina. O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.
<b>Veřejnost – Kavanovi, Klučarovi</b>	
Tímto vyjadřujeme náš nesouhlas především s navrženým trvalým přerušením ulice VLASTINA. Ulice Vlastina slouží dlouhodobě jako hlavní dopravní komunikace v naší městské části a má k tomu příslušné parametry. Zvažovaný krok, který by přerušil provoz motorových vozidel na začátku této ulice, považujeme za zcela jdoucí proti současné i budoucí logice místní dopravy. Na jednu stranu má tramvajová doprava ulevit naší čtvrti především od autobusové dopravy, na druhou stranu je plánováno přesunutí dopravy motorových vozidel mimo tuto hlavní dopravní komunikaci do částí naší čtvrti, které dosud zatíženy motorovými vozidly byly jen částečně. Provoz na ulici Vlastina lze řešit jistě jako souběžný pro dopravu tramvají a motorových vozidel, proto není navrhované přerušení ulice vysvětlitelné a nabízí se i podezření z upřednostňování zájmů klientů soukromé školy PBS sídlící v budově bývalé ZŠ ve Vlastině ulici na úkor ostatních trvale žijících obyvatel naší městské části.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici. Změny v organizaci automobilové dopravy mají sloužit pouze pro zachování dopravní obsluhy pro její obyvatele. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze dopravní obsluha přilehlých objektů. Pro obyvatele lokality Dědina je navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
Současně touto cestou vyjadřujeme náš zásadní nesouhlas s plánovaným propojením ulice EVROPSKÁ s ulicí NAVIGÁTORŮ (v blízkosti ulice U SILNICE), které by s sebou logicky přineslo příliv obrovského množství dopravních prostředků, především do ulice U SILNICE a přilehlých rezidenčních ulic, a to díky vzniklému přímému propojení ulice EVROPSKÁ, de facto s křižovatkou VYPICH, přes městské čtvrti LIBOC a PETŘINY. Tento krok by v naší rezidenční čtvrti znamenal zcela zásadní zvýšení množství výfukových zplodin v ovzduší a zvýšil ohrožení chodců, především dětí, na místních úzkých, nepřehledných a na takový provoz nepřipravených ulicích.	Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina. Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.
<b>Veřejnost – Mgr. Jana Paulíčková</b>	
V zamýšlené výstavbě nevidím jedině pozitivum, ba naopak. Díky revitalizaci sídliště před několika lety jsme přišli o mnoho parkovacích míst, v současné době nás obtěžuje hluk z «betonového náměstí» mezi ulicemi Žukovského a Ciolkovského, kde se všechno rozléhá (nějak mi ušla zdejší revitalizace zeleně) a k tomu se má přidat ještě hluk z tramvají jako bonus?	Ve rámci hlukové studie byla navržena opatření, která snižují vliv tramvajové tratě nebo automobilové dopravy na akustickou situaci v území. Opatření jsou navržena tak, že po výstavbě tramvajové trati jsou buď splněny příslušné limity, případně v místě, kde jsou limity překročeny nedojde k dalšímu nárůstu hluku.
Velice nefér je způsob, jakým je vedena komunikace s obyvateli sídliště - neviděla jsem jediný informační leták, který by vysvětloval NE/VÝHODY této výstavby a termín pro podání námitek je během prázdnin, kdy je většina obyvatel na dovolené (je to snad záměr ?).	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavby proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
Je v realizačním týmu aspoň někdo, kdo bydlí na zdejších sídlištích ?	O této skutečnosti nám není nic známo.
Dále, jakým způsobem bude řešeno např. dopravní spojení s linkou metra B (v současné době zajišťováno autobusy č. 179 a 225), pokud budeme díky plánované výstavbě odříznuti od ul. Evropská?	Obyvatelé lokality Dědina nebudou realizaci záměru odříznuti od ulice Evropská. Souběžně s tramvajovou tratí budou vedeny autobusové linky zajišťující přepravní vztahy, které nepokryje nová tramvajová trať. Konkrétní linkové vedení navrhne organizace ROPID ve spolupráci s městskou částí Praha 6.
<b>Veřejnost – Ouhelví, Sovjáčovi</b>	
Hlavní námitka: výrazné narušení plynulosti dopravy v důsledku zaslepení Vlastiny ulice pro automobily a přesunutí dopravní zátěže do míst, která na ni nejsou dispozičně řešena.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici. Změny v organizaci automobilové dopravy mají sloužit pouze pro zachování dopravní obsluhy pro její obyvatele.
V souvislosti s prodloužením tramvajové trati (dále TT) z Divoké Šárky na sídliště Dědina se v této lokalitě chystá několik zásadních změn automobilové dopravy, především stavba nové křižovatky Evropská - U Silnice a přerušení přirozených dopravních tepen, tj. zaslepení ulice Vlastina a převedení ulice Navigátorů na jednosměrnou. Tato opatření svedou velkou část dopravní zátěže do míst, která jsou už tak nejbližší k Evropské, tj. nejrušnější ulici v celé oblasti a nejsou od ní nijak odstíněna.	Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze dopravní obsluha přilehlých objektů. Pro obyvatele lokality Dědina je navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Změny v intenzitách automobilové dopravy nejsou dramatické a jejich vlivy nepřekročí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů.
Z ulice U Silnice se pro auta jedoucí po Evropské stane přímá zkratka na Litovickou a dále Libockou ulici (tj. směr na Petřiny a Vypich), tato skutečnost podle mého názoru není ve studii k prodloužení TT vůbec uvažována a dopravní zátěž tak pravděpodobně stoupne mnohem více, než je uvedeno. Na druhou stranu místní obyvatelné, kteří se potřebují dostat ve zmíněném směru na Petřiny a dále, budou muset kvůli převedení ulice Navigátorů na jednosměrný provoz najet z ulice Radistů na Evropskou, aby najeli zpět na ulici Navigátorů v místě nové křižovatky.	Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.
Zaslepení Vlastiny ulice - nejšířší ulice v obytné oblasti. Kvůli zrušení výjezdu z Vlastiny na Evropskou budou muset auta z přilehlých ulic včetně Vlastiny vyklíčovat do ulice Nová Šárka opět na novou křižovatku a urazí tak mezi domy mnohem delší trasu, než kdyby byl výjezd z Vlastiny ulice zachován.	Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku

<p>Křižovatka Vlastina - U Silnice se stane zbytečně hlučnou, protože většina automobilů bude muset zahrnout vlevo přes tramvajový pás, místo aby plynule pokračovaly rovně. Zatímco Vlastina ulice je od začátku navržena na pojmutí dopravy z Dědiny na Evropskou, ulice Nová Šárka ne a kvůli úzkým chodníkům a zaparkovaným autům zde běžně maminky s kočárky musí chodit po silnici. Zaslepení Vlastiny ulice pro auta je tak pravděpodobně navrženo proto, aby se vytvořil klidový ostrůvek v oblasti Britské školy, ale daň pro místní obyvatele v podobě takto rozsáhlých změn v dopravě se zdá příliš vysoká, zvláště když si uvědomíme, že většina žáků školy není z blízkého okolí, a proto je do školy a ze školy vozi rodiče auty a zavedení TT tuto skutečnost pravděpodobně nezmění. Naopak místní děti chodí do ZŠ Dědina převážně pěšky, a to hlavně ulicí Pod Cihelnou (jedná se o nejkratší cestu, která jako jediná nevede do kopce), kde se má v důsledku dopravních změn výrazně zvýšit provoz. Na rozdíl od Britské školy dochází spousta dětí do ZŠ Dědina i na mimoškolní aktivity.</p>	<p>Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.</p>
<b>Veřejnost – Svatopluk Hrnčířik</b>	
<p>1. Zvážil Magistrát ve svém záměru dopad na životní podmínky pro občany v lokalitě dotčených ulic U Silnice, Navigátorů, Mladčína?</p>	<p>Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDI a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.</p>
<p>2. Je nutné provádět tak velkou změnu v dopravním systému v uvedených ulicích jen proto, že v krátkém úseku Vlastiny ulice, mezi ulicemi Evropská a Hotoušská jste navrhli jednosměrný provoz?</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachovává se pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatka Evropská – U Silnice.</p>
<p>3. Zvážil Magistrát ve svém záměru dopad na průjezdnost ulice Evropská v obou směrech? Po vytvoření dvou dalších řízených křižovatek se provoz bezpochyby zpomalí, ve špičkách se budou tvořit zácpy a navíc zastavování velkého množství vozidel bude zvyšovat hluk a množství vypouštěných zplodin.</p>	<p>Podrobné řešení signální plánu křižovatky a jeho projednání je předmětem dalších stupňů dokumentace. Návrhy řešení křižovatek řízených světelnou signalizací podléhají schvalovacímu procesu ze strany Policie ČR a Odboru dopravy MHMP a je přísně posuzovaná i kapacita křižovatky včetně stupně kvality dopravy. Nové světelné řízení křižovatky jsou uvažovány v akustických výpočtech. Nové SSZ jsou zanesena do výpočtových modelů a vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých bodech výpočtu i v hlukových mapách zahrnují i vliv nových SSZ. Obecně platí, že světelné křižovatky naruší plynulost provozu na hlavní komunikaci. Na vedlejších komunikacích z hlediska vlivu na ovzduší spíše pomohou, protože automobily na vedlejších komunikacích nestojí tak dlouho. Záleží na nastavení světelných signalizačních zařízení. Nicméně z hlediska ovzduší by v bezprostřední blízkosti světelných křižovatek mohlo dojít k nárůstu emisí. Ovšem tento nárůst není ve vztahu ke stávajícímu imisnímu zatížení rozhodující pro skutečnost, zda v blízkosti světelných křižovatek budou anebo nebudou dodržovány imisní limity.</p>
<p>Dále si myslím, že při tak velkém záměru měl Magistrát lépe informovat občany dotčené lokality, např. vývěskami v místě budoucí stavby tak, aby informace o záměru byly přístupné všem dotčeným obyvatelům oblasti. Dále bych považoval ze strany Magistrátu za vstřícné svolat občany dotčené oblasti na informační setkání.</p>	<p>Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.</p>
<b>Veřejnost – Josef Jůza</b>	
<p>1. Délka nástupiště Pominu-li nejednoznačnou a matoucí formulaci na str. 7 i dalších, podle úplného popisu na str. 11 se u většiny zastávek počítá s délkou 35 m, tedy pro jeden vlak. Krátké zastávky jsou častými zdroji problémů a zdržení, myslím, že většina místních obyvatel má zkušenosti ze zastávek jako Královský letohrádek nebo Pražský hrad. Zvláště problematické by se jevíly u zastávek Sidliště na Dědíně a Ciolkovského. Vyslovuji námitku proti záměru, aby část zastávek byla krátká, požadují vybudovat všechny zastávky ve standardní délce pro dva vlaky.</p>	<p>Délka zastávek byla stanovena investorem stavby Dopravní podnik hl.m. Prahy na základě jeho provozních potřeb.</p>
<p>2. Zamýšlená obsluha území Ač to není podstatné pro posouzení, nevzpomínám si na obsluhu území ve složení linek uvedených dole na str. 31, tedy bez linky 26, ale s dalšími uvedenými linkami. To snižuje důvěru v správnost závěrů, které by vycházely z údajů odpovídajících takovému linkovému vedení. Na místě by bylo doplnit představu Ropidu o dopravní obsluhu oblasti po zprovoznění tramvajové trati.</p>	<p>Pro hodnocení vlivu na životní prostředí (hluk, znečištění ovzduší, resp. vliv na veřejné zdraví) jsou podstatné předpokládané počty tramvají a autobusů. Konkrétní linkové vedení bude dále upřesňováno ROPIDem ve spolupráci s městskou částí</p>
<p>3. Autobusové zastávky Z oznámení není jasné umístění autobusových zastávek a zdá se, že se nepočítá s provozem autobusů souběžně s novou tramvajovou tratí z Divoké Šárky na Ciolkovského. Je třeba ujasnit umístění autobusových zastávek, zejména Divoká Šárka s ohledem na uspořádání přestupu mezi tramvajemi, městskými, příměstskými a mezikrajskými autobusovými linkami. Požadují, aby řešení v Divoké Šárce umožnilo i přestup z příměstských a mezikrajských linek na MHD a naopak.</p>	<p>Umístění zastávek je znázorněno v příloze situace. Souběžně s tramvajovou tratí budou vedeny autobusové linky zajišťující přepravní vztahy, které nepokryje nová tramvajová trať. Přestup na příměstské linky bude možný přímo v tramvajové zastávce Divoká Šárka.</p>

<p>4. Napojení smyčky Divoká Šárka Z plánek vyplývá, že se počítá s napojením smyčky Divoká Šárka pouze směrem z centra. To by při ne zcela vzácných výpadcích provozu po Evropské znamenalo úplné přerušení provozu na sídliště Dědina. Požadují napojení smyčky Divoká Šárka z obou směrů.</p>	<p>Napojení smyčky vychází z provozních potřeb dopravního podniku. Oboustranné napojení bude mít smyčka Červený Vrch, která se přestavuje v rámci stavby metra A.</p>
<p>5. Bariérový efekt Plánek nepřesvědčuje o dostatečnosti počtu míst, kde lze trať standardně přejít. Požadují přechody přes trať na každé křižovatce i v delších úsecích mezi křižovatkami.</p>	<p>V dalším stupni dokumentace (DUR) budou v ulici Vlastina ve spolupráci s městskou částí doplněny další přechody pro chodce nebo místa pro přecházení.</p>
<p>6. K vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, zejména hluku Na straně 84 se mi zdají na pražské poměry nezvykle malá čísla obsazenosti bytů v dotčené oblasti. Domnívám se, že počet obyvatel v sídlištní zástavbě může být podhodnocen. Oznámení obsahuje poměrně podrobné výklady bez přímého vztahu k dopadům stavby na ŽP a obyvatelstvo, a ve srovnání s nimi málo podrobně konkrétní vlivy a návrhy opatření. Pokud jde o hluk, kromě bezžlábkové koleje a místo omezení rychlosti bych očekával spíše reálná protihluková opatření. Požadují tedy neomezovat rychlost a navrhnout skutečná protihluková opatření.</p>	<p>V kap. C.I.7 Dokumentace EIA jsou uvedeny počty obyvatel v základních sídelních jednotkách dle údajů ČSÚ. Pro ZSJ Na Dědině, která zahrnuje jak sídliště, tak zástavbu severozápadně od něj je uváděn počet 3909 obyvatel. Celkový počet obyvatel v okolí záměru je odhadován na 6 až 7 tisíc. Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik.</p>
<p>7. K nočnímu provozu Místo kategorického tvrzení "V úseku nebude provozována noční tramvajová linka" by mělo být formulováno "Studie předpokládá, že v úseku nebude provozována noční tramvajová linka".</p>	<p>Neprovozovat noční linku je zahrnuto v návrhu opatření v kap. D.IV.</p>
<b>Veřejnost – Petr Lešák, SV č.p. 751 a 752</b>	
<p>1. Nedostatečně zpracovává alternativní varianty změn dopravní infrastruktury v rámci celkového projektu i ulicích přilehlých k mě nemovitosti.</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA jsou vyhodnoceny dvě možné varianty dopravní infrastruktury v území ze všech hledisek.</p>
<p>2. Představuje velmi zásadní a necitelný zásah do dopravní infrastruktury oblasti kolem ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů, jehož vliv na životní prostředí není dostatečně vyhodnocen. Chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny. Jak ostatně vyplývá z oznámení, ulice Pod Cihelnou bude jednou z oblastí předpokládaného nárůstu dopravy.</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Ulice Pod Cihelnou bude mít i po realizaci záměru velmi nízké intenzity automobilové dopravy, protože nadále bude sloužit pouze pro cílovou dopravu občanů bydlících v přilehlých bytových domech. Ke změnám v intenzitách v jednotlivých úsecích ulice U Cihelny dojde pouze z důvodu přesměrování odjezdu/příjezdu části rezidentů z přilehlé zástavby s cílem cesty východně od lokality do ulice U Silnice. V současnosti tato část rezidentů směřuje příčnými ulicemi do ulice Vlastina. Tomu odpovídá pokles intenzit v příčných ulicích Hodčína, Častavina a Mladčína.</p>
<p>3. Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. (Což dosud řeší napojení ulice Vlastina na Evropskou, která je na rozdíl o této lokality v méně obydlené zóně a vyplývá z geografické logiky, kdy řidiči nejsou nuceni jezdit „za roh“ jako v navrhovaném případě). Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě kličkovat do ulice U silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně nepřítužnou zónou. (Automobilisté směřující z Ulice Navigátorů na Sídlíště Dědina by si například zkracovali trasu ulic Mladčína, neboť by pro ně nebylo logické jet až na křižovatku U Silnice a Vlastina.)</p>	<p>V rámci Dokumentace EIA bylo provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví autorizovanou osobou. Změny v intenzitách automobilové dopravy nejsou dramatické a jejich vlivy nepřekročí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů.</p>
<p>4. Chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality.</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.</p>
<p>5. Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobě jejich čtvrti.</p>	<p>Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.</p>
<p>6. Chybí objasnění celkové smyslu stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letiště) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících „vojenských objektů“ na moderní město.</p>	<p>Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanicí metra A Velešlavín. Po realizaci rychlodráha na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení</p>



	v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie "Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6", na základě níž by měl být podán návrh na změnu ÚPn.).
7. Váš záměr realizovat tuto odpornou možnost propojení ulic a zároveň zrušit provoz automobilů v doposud páteřní ulici Vlastina, je holý nesmysl a absolutně nelogický. Ulice Vlastina se bude tak jako tak rekonstruovat pro potřeby tramvajové linky, tak proč zbytečně navyšovat rozpočet stavby.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
8. Veškeré úpravy ulice Vlastina se dotýkají oblasti soukromé školy ve Vlastině ulici. Dokud to byla škola ve správě MČ Prahy 6 (obě naše děti tam chodily), tak jsme nedocílili ani zpomalovací pruhy před školou, s odůvodněním, že to nelze vzhledem k provozu MHD. V okamžiku kdy to je již zmiňovaná soukromá škola vše najednou šlo. V tomto případě je zcela zřejmé, že zrušení provozu automobilů je pouze před touto školou ! PROČ asi ????????	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.
9. Nevím ze svého okolí o nikom ,kdo by si přál v této lokalitě tramvaj , natož toto zjištěné připojení ulic, protože tímto záměrem by se samozřejmě snížila kupní cena nemovitostí v okolí takovéto komunikace.	Záměrem je zlepšení obsluhy oblasti městskou hromadnou dopravou současně se zachováním komorního rázu ulice Vlastina.
10. Nebyla splněna povinnost informovat ostatní vlastníky nemovitostí na sousedních parcelách ze záměrem stavebních úprav a prací, podle stavebního zákona a územním plánování. Zákon č.50/1976 Sb. a vyhl.č.50/2000 Sb.hl.m.Praha.	V současnosti probíhá posuzování záměru podle zák. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr je zveřejňován v souladu s tímto zákonem.
<b>Veřejnost – Josef Šulc</b>	
O plánované přestavbě ulice Vlastina - nesouhlas s navrhovaným dopravním řešením křižovatek v dané oblasti V ulicích U silnice a Navigátorů je již nyní nedostatek parkovacích míst a ulice svou šířkou nejsou postaveny tak, aby absorbovaly dramatický nárůst dopravy včetně dopravy nákladní. Navíc ulice Vlastina prošla nedávno kompletní rekonstrukcí a je nyní ve velmi dobrém stavu, proto jde o naprosto nesmyslné plýtvání veřejnými prostředky.	Změny v intenzitách automobilové dopravy nejsou dramatické a jejich vlivy nepřekročí únosnou mez. Hodnocení prokázalo, že po realizaci záměr nezpůsobí v žádném místě překročení limitů. O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.
<b>Veřejnost – Petr Vágr</b>	
a) Změna infrastruktury dle návrhu zásadně negativně ovlivní emisní a hlukové hodnoty, které nebudou splňovat předepsané normy. Citace" Dědinská a U Silnice bude mírně překročen hygienický limit pro noční dobu $L_{Aeq,SN} = 45$ dB a to max. o 2,3 dB." V současnosti Jsou hodnoty v limitu. Materiál neuvádí, kde přesně je měřena hodnota současné úrovně hluku v ulici U silnice, Navigátorů, Pod cihelnou. Prosím Vás tedy o dva údaje. Jaká je současná hladina hluku v místě vchodu do domu Pod cihelnou 654/2. Jaká bude hladina hluku při realizaci projektu ve variantách Stav 2A, 2B, 3 na téže místě. V tomto domě žije trvale více než 70 lidí. Všichni budou postiženi zvýšenou hladinou hluku, emise, které dokonce v některých případech při dodržení rychlostních limitů (v praxi jsou porušovány, zejména pokud je rychlost omezena na 30 km/hod) překračují povolené hladiny.	V hlukové studii v rámci Dokumentace je umístěn výpočtový bod i u objektu č. p. 654/2. V tomto místě dojde dle varianty k nárůstu nebo poklesu hluku, vlivy realizace záměru jsou však natolik malé, že nebudou v reálné situaci sluchem postižitelné. Limit hluku je v místě splněn.
b) Obr.č. 1) Schéma návrhu úprav v organizaci provozu k roku 2016 v důsledku realizace. Tento náčrt je nedostatečný. Prosím Vás o detailní náčrt, který bude zobrazovat (kóty, rozměry) novou křižovatku v oblasti ulice Navigátorů a napojení na Evropskou. Cílem je vidět cele území/oblast domu Pod cihelnou 654/2 a novou křižovatku po dokončení prací.	Návrh záměru je graficky znázorněn v situaci ve výkresové části Dokumentace.
c) Tabulka č. 73. Prosím o doplnění hodnot pro ulici Pod Cihelnou a U silnice.	Hodnocení pro jednotlivé objekty je uvedeno v akustické studii, celková akustická situace je uvedena ve výkresech pásem hladin hluku, které jsou přílohou akustické studie
d) Změna infrastruktury dle návrhu zásadně negativně ovlivní hodnotu nemovitosti. Kdo, jak, v jaké výši se mnou bude jednat o kompenzaci tržní hodnoty bytu, kvality života, před oznámením realizace TT návrhu a po oznámení? Vzhledem k tomu, že obyvatele dotčené oblasti nikdo nepřizval do diskusí o TT, považuji svou otázku na kompenzaci za morálně oprávněnou.	Hodnota nemovitosti není předmětem hodnocení vlivu záměru na ŽP dle zák. č. 100/2001 Sb. Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
<b>Veřejnost – Mgr.MUDr. Štěpán Pechl a MUDr. Jana Peichlová</b>	
1. Dokumentace k Záměru posuzuje pouze dvě varianty řešení, tj. s tramvajovou tratí a bez ní. V dokumentaci zcela chybí zpracování aktivní varianty (tj. vybudování zamýšlené tramvajové tratě) se zachováním automobilového provozu v současné páteřní komunikaci Vlastina mezi křižovatkami s ulicemi Evropská a U silnice, případně jiná varianta bez vybudování křižovatky Evropská x Navigátorů v těsné blízkosti vodojemu Českého Aeroholdingu a. s. (dále jen „Křižovatka Evropská x Navigátorů“) V dokumentaci je Křižovatka Evropská x Navigátorů v některých částech nepřesně uváděna jako křižovatka Evropská x U Silnice (např. str. 12, 14, 16, 347 151 oznámení). Dokumentace neobsahuje ani žádné odůvodnění, proč nebyla zpracována varianta bez omezení automobilové dopravy v ulici Vlastina	Záměr je předkládán pouze v jedné aktivní variantě, kterou zamýšlí investor. Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. V Dokumentaci EIA byly posuzovány dvě varianty dopravního řešení v oblasti.

<p>a tudíž bez zřízení křižovatky Evropská x Navigátorů.</p> <p>2. V souvislosti se zamýšleným vybudování Křižovatky Evropská x Navigátorů není v dokumentaci k Záměru dostatečně zohledněno případné zvýšení tranzitní automobilové dopravy z Evropské ulice přes Křižovatku Evropská x Navigátorů přes ulice Navigátora a U Silnice do ulice Libocké, a to v obou směrech. Ize důvodně předpokládat, že nové vytvořené spojení ulic Evropská a Libocká přes ulice Navigátorů, U Silnice a navazující komunikace by využívalo zvýšené množství projíždějících automobilů směřujících v současnosti z ulice Evropské ulici libockou do oblasti křižovatky Vypich. Obdobně i v opačném směru.</p>	<p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.</p> <p>Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.</p>
<p>3. Dokumentace k Záměru neobsahuje dostatečnou analýzu důsledků zamýšleného omezení automobilového provozu v části páteřní komunikace Vlastina (mezi křižovatkami s Evropskou ulicí a ulicí U Silnice) na životní prostředí v širší dotčené oblasti (zejména v ulicích Radčína, Svativina Litovická, Špotzova, Nová Šárka, Mladčina, Hodčina, Častavina, Pod Cihelnou). Obyvatelé těchto ulic by bezpochyby byli přímo dotčeni omezením automobilové dopravy v části ulice Vlastina pro automobilovou dopravu. Chybí také případné návrhy opatření Je předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí v těchto dotčených ulicích.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDÍ a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.</p>
<p>4. Dokumentace k Záměru neobsahuje posouzení vlivu nezbytného zrušení parkovacích míst v ulici U silnice (zejména mezi křižovatkami s ulicí Vlastina a ulicí Pod cihelnou), ačkoli je zřejmé, že zamýšlené zvýšení provozu v ulici U Silnice by nebylo realizovatelné při zachování stávajících parkovacích míst. V současnosti je ulice U Silnice místní obslužnou komunikací, která slouží i k parkování osobních automobilů místních obyvatel, přičemž šíře vozovky umožňuje pouze těsné vyhnutí dvou vozidel v protisměru.</p>	<p>V úseku Vlastina – U Cihelny vrostle intenzita o několik málo stovek automobilů za den. Takový nárůst intenzity nemá na parkování vliv.</p>
<p>5. V dokumentaci k Záměru není zohledněn budoucí zásadní předpokládaný nárůst automobilové dopravy, který nastane v souvislosti se zamýšleným záměrem využití oblasti stávajících skladu na obytnou zónu. Budoucí využití této oblasti lze důvodně předpokládat na základě řady vyjádření zástupců Městské části Praha 6, přičemž tento záměr je všeobecně známou skutečností, neboť Městská část Praha 6 již vyhlásila urbanistickou soutěž „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“ dne 25. srpna 2010.</p>	<p>Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie “Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“, která bude sloužit jako podklad pro změnu ÚPn). Záměr transformace bude v případě realizace podroben vlastním hodnocení vlivu na životní prostředí, kdy TT bude při hodnocení zohledněna.</p>
<p>6. V dokumentaci k Záměru není posouzena kumulace vlivu (i) záměru zamýšlené modernizace trati Praha - Kladno a (ii) záměru tramvajové tratě Divoká Šárka -Libocká, přičemž je zřejmé, že případné zřízení vlakové zastávky v oblasti Liboce či Ruzyně bude mít přímý vliv na intenzitu automobilového provozu v dotčené oblasti. V této souvislosti je nutno zejména připomenout, že v rámci modernizace trati Praha-Kladno je zamýšleno zřízení vlakové zastávky Liboc, která má sloužit i k přestupu mimopražských řidičů na PID. Veškerá příjíždějící automobilová doprava ze severozápadního kvadrantu okolí Prahy by tak zcela logicky využívala průjezdu Křižovatkou Evropská x Navigátora a dále ulicí U silnice, a to v obou směrech.</p>	<p>Záměr tramvajové trati je koordinován se záměrem modernizace trati Praha – Kladno. Vyhodnocení možných kumulativních vlivů je uvedeno v kap. B.I.4. Dokumentace.</p> <p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.</p>
<p>7. Navržená aktivní varianta (tj. vybudování zamýšlené tramvajové tratě) s přímým napojením stávajících místních obslužných komunikací v ulici Navigátorů a U silnice na ulici Evropská by přivedlo zvýšenou automobilovou dopravu, včetně dopravy tranzitní, do oblastí, které je platným územním plánem hl. m., Prahy vymezena jako oblast čistě obytná.</p>	<p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.</p>
<p>8. Dokumentace k Záměru neobsahuje v dostatečném rozsahu návrhy opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru Tramvajové trati Divoká Šárka - Dědinská ani neobsahuje dostatečné návrhy k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Dokumentace dále neobsahuje dostatečná opatření ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí.</p>	<p>V kapitole D.IV Dokumentace EIA jsou popsána opatření pro jednotlivé fáze záměru – přípravy, výstavby a provozu. Jsou zde převážně uvedena opatření vyplývající z doporučení odborných studií, nejsou zde uvedena opatření vyplývající z požadavků platných právních předpisů. Další opatření vyplynou při projednávání stavby v navazujících řízeních.</p>
<b>Veřejnost – Jiřina Nedvědová, PharmD</b>	
<p>Ve všech velkých evropských městech je trend vytvářet klidové zóny a tímto zásahem bychom o jednu klidovou zónu v této oblasti přišli. A samozřejmě, že financování této přestavby půjde ze státního rozpočtu. Z plánů nevyplývá, že by tato přestavba zlepšila životní podmínky občanů zmíněné oblasti, dle mého názoru a dle dostupných informací by naopak mohlo dojít ke zhoršení situace.</p>	<p>Podle provedených hodnocení dojde vlivem realizace záměru převážně k poklesu zátěže, a to jak imisní, tak hlukové.</p>
<b>Veřejnost – Věra Wünschová</b>	
<p>1. Nesouhlasíme se zavedením Tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská. Desítky roků tato silnice „kočičích hlav“ ve Vlastině ulici nebyla opravována a až v roce 2011-2012 byla perfektně opravena včetně chodníků a nových stromů. Mytri se mají tyto vložené naše finance zničit? Deset roků se hovořilo o stavbě metra na letiště Praha a Vlastina ulice se proto opraví. Stavba tramvají se neplánovala a najednou je tu projekt na tramvajovou trať. Místo tramvají by bylo vhodné zavést trolejbusovou trať, která je tichá a ušetří značné finanční náklady. Nemusí se rozkopávat silnice, natáhnou se pouze vodiče....</p>	<p>Tramvajová trať v předkládané podobě je zanesena v platném územním plánu schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami. Tramvajová trať na Dědinu je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.</p> <p>Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy</p>

	<p>hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Velešlavín.</p> <p>Tramvajová trať nenahrazuje kapacitní kolejové spojení na Letišti Praha a bude ve výhledu ukončena na Letišti u Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště). Sloužit tak bude pro dopravní obsluhu lokality Dědina, návoz zaměstnanců provozního zázemí letiště, zaměstnance Řízení letového provozu a dalších kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3.</p> <p>O použití finančních prostředků na konkrétní záměr rozhoduje zastupitelstvo MČ nebo hl. m. Prahy.</p>
<p>2. Nesouhlasíme s přerušením ulice Vlastina pro osobní automobilovou dopravu před britskou školou. Tím se jen zhorší životní prostředí pro samotnou školu i přilehlé ulice. Z ulice Vlastiny se hluk nesníží, ale naopak zvýší provozem tramvají. Škola bude ale ještě více zatížena hlukem a emisemi z ulice Hostouňské a z ulice U Silnice, kde několikanásobně naroste provoz.</p>	<p>Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachovávána je pouze místní dopravní obsluha. V celé délce ulice Vlastina, kolem které je z velké části vysokopodlažní zástavba dojde ke snížení intenzit automobilové dopravy o 40% až 80%. Hlukové limity jsou dodrženy.</p>
<p>3. Ulice Vlastina, přirozený dopravní koridor, bude uzavřena nejméně v jednom směru provozu automobilů. Kvůli tomuto přerušení bude muset vzniknout nová obří křižovatka spojující ulici Evropskou s ulicí U Silnice a Navigátoru, která velmi zásadně změní dopravu v naší oblasti, poruší platný územní plán (který tuto oblast určuje jako čistě obytné území) a dá základ nové významné dopravní tepně.</p> <p>Ulice Radčína a Nová Šárka se stanou průjezdnými uličkami nacházejícími se v trojúhelníkovém sevření ulic Evropská, U Silnice a Vlastina. Nyní se do těchto ulic šíří hluk i emise z Evropské ulice a hluk z letiště Praha. Po zavedení výše uvedených změn bude tato oblast totálně ničena hlukem ze všech stran (z Evropské, Vlastiny ulice, ulice U Silnice a ještě shora z leteckého provozu) a v tomto prostředí by se nedalo žít.</p>	<p>Ulice Vlastina je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C. V územním plánu zařazena jako „ostatní dopravně významná komunikace“ a slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz PID. Ulice U Silnice je dle ČSN 736110 místní obslužná komunikace funkční skupiny C a i po změně dopravního řešení bude zajišťovat místní dopravní obsluhu. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachovávána je pouze dopravní obsluha přilehlých objektů. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Šířka ulice U Silnice v úseku severně od ulice Vlastina je 7,0 m a tomuto využití s rezervou vyhovuje. Cesta automobilem do centra města se prodlouží o 400 m. Obyvatelé lokality Dědina však naopak získají komfortní a rychlé spojení tramvajovou dopravou.</p> <p>Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.</p> <p>Organizací Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství byl zpracován dopravní model pro rok 2016 pro výše uvedené řešení dopravy a pro porovnání také model bez realizace tramvajové trati a vyvolaných změn v dopravě. V dopravním modelu je také uvažován Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Dopravní model potvrzuje naše předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a sloužit bude převážně pro obyvatele lokality Dědina.</p>
<b>Veřejnost – SVJ Zukovského 854/3</b>	
<p>výrazné zvýšení hlukové zátěže od tramvají jezdících přímo pod bytovými domy a znehodnocení lokality díky hlukovému zatížení</p>	<p>Provoz tramvají a jeho vliv na chráněnou zástavbu na navrhované trati byl vyhodnocen v akustické studii. Protože v některých úsecích navrhovaná trať je vedena v bezprostřední blízkosti chráněných staveb jsou navržena protihluková opatření a to jak technická tak i organizační, která bude muset provozovatel dodržovat.</p>
<p>výrazné snížení parkovacích míst pro obyvatele sídliště Dědina. Již dnes takřka není kde zaparkovat, po zrušení dalších míst bude situace ještě horší, nikdo v projektu neřeší náhradu za zničená parkovací místa</p>	<p>Prostorové podmínky v ulici Vlastina neumožňují umístění tramvajové trati a zachování parkovacích kapacit ve stávajícím objemu. V návrhu jsou umístěna parkovací stání všude tam, kde to prostorové a legislativní podmínky umožňují. Ke snížení parkovací kapacity dojde v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Klimčína a Drnovská. K parkování jsou dnes však dočasně využívány plochy jižní poloviny původně čtyřpruhové komunikace a středního dělicího pásu plánovaného pro tramvaj. V tomto úseku jsou v záměru podél ulice Vlastina v celé délce navržena parkovací stání formou parkovacích pásů. Nicméně i tak je celkový úbytek parkovacích stání v lokalitě 84 parkovacích stání.</p>
<p>"odříznutí" našeho sídliště od ulice Evropská - ten, kdo pojedou do centra, musí celé sídliště objíždět, což produkuje mnohem více výfukových plynů díky velkému výškovému rozdílu. Nejde jen o osobní, ale také o nákladní vozy, které provádějí každodenní zásobování.</p>	<p>Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice.</p> <p>Z hlediska výfukových plynů a imisního zatížení lze konstatovat následující: Změnu imisního zatížení je potřeba posuzovat jako celek. Na některých komunikacích dojde k nárůstu dopravy a imisního zatížení a na některých k poklesu. V celku ale na převážně většině území k významným změnám nedojde a to ani na jednu stranu. Spíše ale lze záměrem předpokládat pokles imisního zatížení byť naprosto minimální. Nicméně lze také předpokládat, že právě na ulici Vlastina dojde k nárůstu imisního zatížení oproti stávajícímu stavu. Ovšem tento nárůst není natolik významný, aby významně změnil celkové poměry z hlediska ovzduší v lokalitě.</p>
<p>oznámení tohoto projektu proběhlo tak nějak "v tichosti", pouze na internetových stránkách a hlavně v době dovolených a prázdnin, kdy mnoho lidí je mimo svá bydliště. Toto považujeme za velice nefér jednání o námi volených zástupců města a jejich úředníků.</p>	<p>Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka. Oznámení bylo zveřejněno v souladu se zákonem 100/2001 Sb., o posuzování</p>

	vlivů na životní prostředí
<b>Veřejnost – PhDr. Blanka Šrámková, RNDr. Václav Šrámek</b>	
1. Projekt uvedených tramvajových tratí nepředkládá variantní řešení, a to dokonce ani pokud jde o změny v dopravní infrastruktuře. Tzv. nulová varianta tímto řešením není.	Oznamovatel předkládá variantu, kterou zamýšlí realizovat. V Dokumentaci EIA jsou uvažovány dvě varianty. Ve variantě 1 je ulice Vlastina uvažována jako neprůjezdná pro individuální automobilovou dopravu v krátkém úseku před křižovatkou s ulicí U Silnice ve směru od Evropské. Ve variantě 2 by byl umožněn jednosměrný průjezd ve směru od Evropské.
2. Navržené řešení dopravních změn v lokalitě způsobí mimo jiné podstatně vyšší zátěž na ulici Navigátorů, která jako paralelní ulice s hlavní komunikací - ulicí Evropská - nese různé formy zátěže již za stávajícího stavu. Ulici Navigátorů od Evropské odděluje převážně jen travnatý násep, který mírně snižuje zejména úroveň hluku z dopravy. Navržené řešení, kdy ulice Navigátorů se stane hlavní příjezdovou komunikací na sídliště Dědina, bude mít proto na celkovou kvalitu našeho bydlení velmi negativní dopad (vyšší hluk, smog, nedostatek parkovacích míst atd.).	Ulice Navigátorů bude i po realizaci záměru sloužit pouze pro cílovou dopravu, což potvrzuje dopravní model. Změny v imisní situaci budou natolik nevýrazné, že se v celkové situaci neprojeví. Záměr nezpůsobí překročení imisních limitů ani významnou změnu imisní situace.
3. Vliv na dopravní infrastrukturu oblasti kolem ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů bude zásadní, navržená varianta představuje necitelný zásah. Dopad na kvalitu životní ho prostředí není dostatečně vyhodnocen. Chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou významnou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny. Jak ostatně vyplývá z oznámení, ulice Pod Cihelnou bude jednou z oblastí předpokládaného nárůstu dopravy. Pro bytové domy v ulici Navigátorů i U Silnice to znamená, že úroveň zátěže způsobené nárůstem dopravy se zvýší nejen ze SZ strany ale i JV strany (tj. z ulice U Cihelny).	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovátku Evropská – U Silnice. Ulice Pod Cihelnou bude mít i po realizaci záměru velmi nízkou intenzitu automobilové dopravy, protože nadále bude sloužit pouze pro cílovou dopravu občanů bydlících v přilehlých bytových domech. Ke změnám v intenzitách v jednotlivých úsecích ulice U Cihelny dojde pouze z důvodu přesměrování odjezdu/příjezdu části rezidentů z přilehlé zastávky s cílem cesty východně od lokality do ulice U Silnice. V současnosti tato část rezidentů směřuje příčnými ulicemi do ulice Vlastina. Tomu odpovídá pokles intenzit v příčných ulicích Hodčína, Častavina a Mladčína.
4. Chybí zpracování a vyhodnocení rizik pro životní prostředí v dané lokalitě. Přímým napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U Silnice vznikne nová a velmi frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu z centra do oblasti sídliště Dědina. (Což dosud řeší napojení ulice Vlastina na Evropskou, která je na rozdíl od této lokality v méně obydlené zóně a vyplývá z geografické logiky, kdy řidiči nejsou nuceni jezdit „za roh“ jako v navrhovaném případě). Tato nově vzniklá dopravní spojnice dramaticky zvýší znečištění oblasti, neboť na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě kličkovat do ulice U Silnice. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. (Automobilisté směřující z ulice Navigátorů na sídliště Dědina by si například zkracovali trasu ulicí Mladčína, neboť by pro ně nebylo logické jet až na křižovátku Ulic U Silnice a Vlastina.)	Vyhodnocení rizik je provedeno v příslušných kapitolách Dokumentace EIA. Problematika možného nárůstu dopravy je řešena v kap. D.1.12.2. Vlivy na dopravu
4. Chybí vysvětlení, proč je pro stávající záměr nedostatečná stávající dopravní tepna (ulice Vlastina) a proč je třeba tak hrubě zasahovat do urbanistické struktury dané lokality.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovátku Evropská – U Silnice.
5. Tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Pod Cihelnou a Navigátorů nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v jejich čtvrti.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
6. Chybí vysvětlení celkového smyslu stavby v napojení na další páteřní projekty dopravní infrastruktury v Praze (plánovaná rychlodráha na letiště) a také zahrnutí plánovaného konceptu výrazné přestavby stávajících „vojenských objektů“ na moderní město.	Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veveslavín. Po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Mile. Navržené řešení v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“, na základě níž by měl být podán návrh na změnu ÚPn.).
7. Vše probíhá v době, kdy je územní plán hl. m. Prahy zastaralý a pracuje se na novém.	Pro území hlavního města Prahy je v současnosti platný územní plán územní plán schválený usnesením č. 10/05 zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999 se zpracovanými změnami. Tramvajová trať na Dědina je pro Magistrátu hl. m. Prahy, ROPID a Dopravní podnik hl. m. Prahy jednou z největších priorit rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze. Záměr v této podobě dlouhodobě podporuje také Městská část Praha 6, což je také uvedeno v jejím vyjádření k záměru z 11. 9. 2013.

<b>Veřejnost – Radmila a Vladimír Zahradníčkovi</b>	
1. Chybí celkový smysl stavby v napojení na další projekty dopravní infrastruktury v Praze a v Praze 6 v návaznosti na nový územní plán Prahy.	Celková koncepce dopravního systému a vzájemných vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (v tomto případě metro – tramvaj – rychlodráha) je řešena v úrovni územního plánu. Cílem posuzovaného záměru je především zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, tj. nahrazení větší části autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Velešlavín. Po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení v křižovatce ulic Drnovská – Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Záměr tramvajové trati je s transformací kasáren zkoordinován dle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie "Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6, která by měla být podkladem pro změnu ÚPn).
2. Chybí vysvětlení, proč je nedostatečná stávající dopravní tepna - ulice Vlastina, která bude zaslepena a následně vznikne nová dopravní tepna napojením ulice Navigátorů na Evropskou, kde byla až dosud klidová zóna.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatka Evropská – U Silnice.
3. Chybí zpracování vlivu na znečištění životního prostředí v ulicích Mladčina, U Silnice a Pod Cihelnou zvýší se znečištění ovzduší oblasti, zvýšení hluku.	Vyhodnocení vlivů záměru na všechny složky životního prostředí bylo zpracováno ve standardním rozsahu obvyklém pro tento záměr a dle platných právních předpisů a metodik, tj. organizací TSK-ÚDI a ÚRM byly poskytnuty dopravní podklady na základě níž byly zpracovány: hluková studie, studie znečištění ovzduší a vliv záměru na zdraví obyvatel z hlediska hluku a znečištění ovzduší. Všechny studie jsou součástí Dokumentace EIA a jejich závěry jsou uvedeny v příslušných kapitolách.
4. Chybí vysvětlení, proč je nutné vytvářet novou dopravní tepnu v místě dosud klidové zóny napojení Evropská - Navigátorů.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky. Zachována je pouze místní dopravní obsluha. Pro obyvatele lokality Dědina je proto navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatka Evropská – U Silnice.
5. Občané, kterých se to bezprostředně týká, nebyli dostatečně informováni a neměli možnost zapojit se do debaty o závažné změně jejich čtvrti.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
<b>Veřejnost - Ing. Aleš Zikmund, Eva Zikmundová, Milena Zikmundová, Dominika Skalská</b>	
Nejsou dostatečně zpracovány jiné varianty změn v dopravní infrastruktuře v rámci celého projektu a to především v okolních ulicích u mě nemovitosti.	V Dokumentaci EIA jsou uvažovány dvě varianty. Ve variantě 1 je ulice Vlastina uvažována jako neprůjezdná pro individuální automobilovou dopravu v krátkém úseku před křižovatkou s ulicí U Silnice ve směru od Evropské. Ve variantě 2 by byl umožněn jednosměrný příjezd ve směru od Evropské.
Nerespektuje aktuální klidovou zónu v okolí mě nemovitosti a přináší novou dopravní tepnu do této části.	Hodnocení záměru v rámci hlukové studie v Dokumentaci EIA prokázalo, že počet lokalit, kde dojde ke snížení hladin hluku je výrazně vyšší než počet lokalit, kde dojde k nárůstu hluku.
Navrhované rozmístění světelných semaforů nerespektuje geografické uspořádání ulic a nutí řidiče se těmto světelným semaforům vyhýbat a to využitím ulic, které nejsou na zvýšený počet aut připraveny (jedná se především o křižovatku ulic U silnice a Vlastina, kdy pro řidiče ve směru od sídliště Dědina bude logická volba využít ulice Hodčina, Častavina, Mladčina a následně U silnice).	Dopravní model zpracovaný TSK – úsekem dopravního inženýrství jednoznačně potvrzuje, že ulice Mladčina, Hodčina a Častavina nebude sloužit pro zkrácení trasy. Ulice Mladčina a Častavina jsou i po realizaci záměru určeny pouze pro cílovou dopravu.
Nebyla dostatečně o tomto záměru informována veřejnost, které se záměr dotýká.	Informování občanů stále probíhá. Mimo zveřejnění záměru zákonným způsobem, byl projekt představen v listopadu 2012 na výstavě „Praha 6 mění tvář“. V rámci této výstavy proběhla za aktivní účasti občanů také beseda Rozvojové území Ruzyně a dopravní stavby MHD, která se také věnovala tomuto záměru. Základní informace o záměru byly v lednu 2013 uveřejněny v časopise Šestka.
Není vysvětleno, z jakého důvodu bude aktuální dopravní tepna od ulice Evropská přes ulici Vlastina na sídliště Dědina přerušena a to tak, že vznikne nová klidová zóna právě před prestižní školou The Prague British School.	Jedním z cílů návrhu nové tramvajové trati je zachovat komorní ráz celé čtvrti včetně zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina. Prostorové podmínky v ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice při zachování stromové aleje nedovolují umístit tramvajovou trať na samostatný pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulý provoz tramvají a zřízení tramvajové zastávky.

## **A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

### **A.I. Obchodní firma**

Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.

### **A.II. IČ**

00005886

### **A.III. Sídlo**

Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

### **A.IV. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele**

Oprávněný zástupce na základě plné moci:

METROPROJEKT Praha, a. s.

I. P. Pavlova 1786/2

128 01 Praha 2

Ing. David Krása

generální ředitel

tel.: 296 154 105

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

**Název:** Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

**Zařazení:** Záměr spadá do kategorie II (záměry podléhající zjišťovacímu řízení) – bod 9.3 Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek.

#### B.I.2. Rozsah záměru

Posuzovaným záměrem je novostavba tramvajové trati o délce 2 100 m a rekonstrukce kratšího úseku trati o délce 270 m. Novostavba začíná za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a podél ulice Drnovská. Ukončena je jednokolejným obratištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská × Dědinská. Součástí záměru je také rekonstrukce 270 m stávající trati mezi smyčkou Divoká Šárka a stavbou RTT (Rekonstrukce tramvajové trati) Evropská.

Na trati je uvažováno pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská bude 67 m, u ostatních pak 35 m.

Stávající smyčka Divoká Šárka bude redukována – dojde ke zrušení vnější koleje, kterou nahradí travnatá plocha. V ulici Evropská bude trať vedena v ose komunikace na samostatném tramvajovém tělese. V ulici Vlastina bude trať řešena následujícím způsobem:

- V úseku mezi ulicemi Evropská – U Silnice bude nová trať vedena v úrovni vozovky společně s automobilovou dopravou.
- V úseku mezi ulicemi U Silnice – Klimčína bude uliční profil rozšířen jižním směrem k areálu kasáren. Jízdní pruh pro směr z centra bude umístěn ve stávající vozovce, pruh pro směr do centra bude veden v rozšířené části komunikace. Uspořádání je plánováno jako jeden jízdní pruh podél trati, která bude mít zpevněný kryt a nájezdové obrubníky pro nouzové objekty. Osová vzdálenost kolejí bude 9,4 m a v ose trati bude 5,5 m široký zelený pás se stromy.
- V úseku mezi ulicemi Klimčína–Drnovská je navrženo obdobné uspořádání jako v předchozím úseku a bude zde prostorově využito stávající komunikace a přilehlých parkovišť.

V ulici Drnovská bude trať umístěna v západní poloze vedle stávající komunikace. Vzdálenost mezi tratí a vozovkou ulice Drnovská bude taková, aby zde bylo možno vysázet stromovou alej.

Trať bude napájena z nové měřírny v prostoru plánované smyčky Dědinská.

Součástí stavby bude:

- rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská o délce 270 m
- nová tramvajová trať, zastávky a smyčka Dědinská
- úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch včetně parkovacích stání, přeložka polní cesty
- odvodnění tramvajové trati (TT), dráhové kabely, trakční vedení, veřejné osvětlení a informační systém
- demolice vrátnice a zděného oplocení vojenského útvaru (VÚ) 3255, odstranění zázemí Dopravního podniku (DP) – BUS v ulici Vlastina
- sociální zařízení na smyčce
- měřírna Dědinská
- nová vstupní branka do areálu VÚ 3255
- zděné oplocení areálu VÚ 3255 v ulici Vlastina v posunutě poloze
- rekonstrukce stávajících světelných signalizačních zařízení (SSZ), nové SSZ
- přeložky a přípojky inženýrských sítí (zejména vodovodu, dešťové a splaškové kanalizace, plynovodu, teplovodu, tepelné sítě a kabelů vedení elektrické energie, veřejného osvětlení, optických a sdělovacích kabelů)
- opěrná zeď v ulici Vlastina, prodloužení propustku
- sadové úpravy, kácení a ochrana zeleně

Podrobný popis jednotlivých částí stavby je uveden v kap. B.I.6.

**Tab. B.1. Bilance rozlohy ploch záměru**

Typ plochy	Stávající stav	Návrh Varianta 1	Návrh Varianta 2	Změna Varianta 1	Změna Varianta 2
Zelené plochy	30 509 m <sup>2</sup>	32 412 m <sup>2</sup>	32 992 m <sup>2</sup>	1 903 m <sup>2</sup>	2 483 m <sup>2</sup>
Tramvajová trať – otevřené kolejové lože	0 m <sup>2</sup>	5 665 m <sup>2</sup>	5 665 m <sup>2</sup>	5 665 m <sup>2</sup>	5 665 m <sup>2</sup>
Tramvajová trať – živичný kryt	0 m <sup>2</sup>	12 635 m <sup>2</sup>	12 635 m <sup>2</sup>	12 635 m <sup>2</sup>	12 635 m <sup>2</sup>
Zpevněné plochy živичné	55 453 m <sup>2</sup>	45 551 m <sup>2</sup>	44 971 m <sup>2</sup>	- 9 902 m <sup>2</sup>	- 10 482 m <sup>2</sup>
Zpevněné plochy dlažba	10 494 m <sup>2</sup>	14 974 m <sup>2</sup>	14 974 m <sup>2</sup>	4 480 m <sup>2</sup>	4 480 m <sup>2</sup>



**Tab. B.2. Základní kapacity funkčních jednotek**

Délka tramvajové trati:	2,3 km	
Počet zastávek:	5 párů	
Počet tramvajových linek:	2 linky (předpoklad)	
Měniřna:	vnější rozměry	22,40 × 11,00 m (bez ramp)
	zastavěná plocha	246,40 m <sup>2</sup>
	obestavěný prostor	2 003,23 m <sup>3</sup>
Sociální zařízení na smyčce:	vnější rozměry	6,595 × 6,800 m
	zastřešení	7,795 × 8,000 m
	výška atiky nad úroveň terénu	3,475 m
	zastavěná plocha	44,85 m <sup>2</sup>
	plocha zastřešení	63,60 m <sup>2</sup>
	obestavěný prostor	167,07 m <sup>3</sup>

V souvislosti s prodloužením tramvajové trati budou zrušena některá parkovací stání v ulici Vlastina v úsecích Litovická – Ke Džbánu a Hodčina–Drnovská. Nově jsou navržena parkovací stání formou parkovacích pásů v ulici Vlastina v úseku Ke Džbánu – U Silnice a dále v úseku Klimčina–Drnovská. Celkem dojde ke snížení počtu parkovacích stání v lokalitě přibližně o 84.

### B.I.3. Umístění záměru

Hlavní město Praha, Městská část Praha 6, katastrální území Ruzyně, Liboc, Veleslavín a Vokovice.

Tramvajová trať bude vedena ulicemi Evropská (v úseku od stávající tramvajové smyčky Divoká Šárka po ulici Vlastina), Vlastina (v celé její délce) a podél ulice Drnovská (v úseku Vlastina–Dědinská). Záměr bude umístěn celkem na 116 pozemcích, které se nacházejí jak v zastavěné ploše, tak i na stávajících plochách zeleně a zemědělského půdního fondu (ZPF). Výčet pozemků včetně jejich charakteristik je uveden v příloze 1.

### B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předmětem záměru je výstavba nové dvoukolejné tramvajové trati a rekonstrukce kratšího úseku stávající trati. Stávající tramvajová trať je v současnosti ukončena smyčkou Divoká Šárka a plánováno je její prodloužení od stávající smyčky krátce ulicí Evropská, dále Vlastinou a podél Drnovské. Stavba bude ukončena obratištěm u křižovatky ulic Drnovská × Dědinská. Trať bude v Evropské a Vlastině

vedena po komunikaci, podél Drnovské již na vlastním tělese. Součástí stavby bude také rekonstrukce stávající tramvajové trati v ulici Evropská a výstavba infrastruktury spojené s tratí.

V následujícím přehledu je uveden soupis známých a plánovaných staveb v řešeném území:

- **Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská** v trase Vítězné náměstí, Sídliště Červený Vrch – ČSPH Agip včetně tramvajové smyčky a ČSPH OMV – křižovatka Za Vokovickou vozovnou včetně vjezdu do vozovny Vokovice. Období realizace záměru je vymezeno roky 2013 a 2015. První a druhá etapa stavby „Rekonstrukce tramvajové trati Evropská“ v délce 2 250 m byla dokončena na konci listopadu 2013, realizace třetí etapy (smyčka Červený vrch) je plánována v roce 2015. Stavba RTT Evropská je rozdělena do tří úseků, stavba trati Divoká Šárka – Dědinská naváže na poslední, třetí, úsek, a to stavebně i staničením. Obě stavby jsou projekčně zkoordinovány.
- **Obnova vodovodního řadu v ulici Drnovská** v okolí Prahy 6, Ruzyně včetně přeložky části vodovodního řadu DN 1200. Druhá etapa se týká DN 1200, který je ve výškové kolizi se smyčkou Dědinská. Je nutná koordinace obou staveb.
- **Modernizace trati Praha–Kladno – I. etapa** s připojením na letiště Ruzyně. V lednu 2009 bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP (č. j.: 6015/ENV/09) dle zákona č. 100/2001 Sb., jehož platnost byla v červnu 2011 prodloužena do roku 2016. Předpokládaný začátek realizace záměru je v roce 2017, uvedení do provozu v roce 2021. Jedná se o úpravy železniční trati od stanice Praha Bubny po stanici Praha Ruzyně, odkud naváže druhá etapa modernizace trati Praha–Kladno.
- **Modernizace trati Praha–Kladno – II. etapa.** V lednu roku 2013 bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP (č. j.: 101466/ENV/12) dle zákona č. 100/2001 Sb. Druhá etapa modernizace železniční trati se záměru prodloužení TT Divoká Šárka – Dědinská nedotkne, jedná se totiž o úsek začínající v místě křížení stávající železniční trati s Pražským okruhem, který dále pokračuje do Kladna. Veškeré plánované úpravy jsou tedy od místa hodnoceného záměru vzdáleny nejméně 1 km. Dokumentace EIA z roku 2012 uvádí jako termín stavby období let 2013–2019.
- V řešeném území se nachází **vodojem Českého Aeroholdingu, a. s.** v ulici U Silnice. Záměr stavby se vodojemu nedotkne, respektuje i jeho ochranné pásmo – 2 m od paty svahu násypu vodojemu.
- Závěrečný úsek plánované tramvajové trati je veden tzv. **Velkým rozvojovým územím (VRÚ) Letiště Ruzyně – Drnovská.** Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy definuje VRÚ jako klíčové lokality pro budoucí rozvoj města, v nichž Rada Zastupitelstva hlavního města Prahy vyhlásila stavební uzávěru do doby schválení podrobnější územně plánovací dokumentace nebo pořízení a projednání územně plánovacího podkladu (Vyhláška hl. m. Prahy č. 33/1999, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města

Prahy, ve znění pozdějších předpisů). Je proto možné v zájmovém území a jeho širším kontextu výhledově očekávat realizaci dalších stavebních projektů, jejichž detaily nejsou v současné době známy. Tyto projekty však s nejvyšší pravděpodobností budou vstupovat do území až po realizaci posuzovaného záměru a budou jej tedy respektovat stejným způsobem jako jiné limitující faktory území.

Jak je patrné z uvedeného přehledu, jedinou možnou kumulací je možné očekávat v případě modernizace železniční trati Praha – Kladno po dokončení I. etapy úprav dráhy, a to především u vlivů hluku. Dle hlukové studie zpracované ve fázi oznámení záměru však bude mít modernizace trati v úseku Praha Bubeneč – Praha Ruzyně pozitivní vliv na akustickou situaci, ve většině referenčních bodů bylo po uskutečnění modernizace trati vypočteno snížení hladiny hluku. Nejbližší prodloužené tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská (cca 400 m jižním směrem) se bude nacházet nová železniční stanice Praha Ruzyně, jež bude situována těsně za křížení s Drnovskou ulicí. V rámci hlukové studie v oznámení EIA pro železniční trať zde byl umístěn referenční bod Ruz 1, v němž jsou splněny limity hladiny akustického tlaku pro ochranné pásmo dráhy (max. vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku ve dne – 55,7 dB a v noci – 51,3 dB). Jižně od železnice byl umístěn referenční bod Ruz 2, který se nachází mimo ochranné pásmo dráhy a přibližně ve stejné vzdálenosti jako stavba prodloužení TT Divoká Šárka – Dědinská. V tomto bodě byla vypočtena ekvivalentní hladina akustického tlaku ve dne nejvýše 50,6 dB a v noci 46,2 dB. Z hlukové studie pro železniční trať tedy vyplývá, že se hluk z železniční trati v prostoru ovlivněném novou tramvajovou tratí pohybuje dostatečně nízko, aby zde byla uspokojivá rezerva pro souběh hluku železniční trati s hlukem z prodloužené tramvajové trati.

Kumulace vlivů posuzovaného záměru s výše uvedenými záměry ve fázi výstavby se nepředpokládá vzhledem k odlišným termínům plánovaných stavebních prací. Stavebník rekonstrukce tramvajové trati Evropská je stejný jako u posuzovaného záměru, proto bude možné stavební práce případně zkoordinovat tak, aby došlo k minimálním dopadům na životní prostředí.

V oblasti se nachází částečně využívaný areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů, u nichž dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití, které může ovlivnit intenzity automobilové dopravy v ulicích Vlastina, U Prioru a Drnovská. Zdrojové hodnoty z uvedeného území jsou do výpočtů dopravních zátěží odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP SÚ HMP), dopravní intenzity pro toto období poskytl Útvar rozvoje hlavního města Prahy (ÚRM), dnes Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR). Možný kumulativní vliv z hlediska hluku a ovzduší je vyhodnocen v příslušných studiích.

### B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, přehled zvažovaných variant

V rámci přípravy výstavby posuzované tramvajové tratě byla vypracována vyhledávací studie, která měla za úkol porovnat možnosti obsluhy letiště pomocí tramvajové dopravy. V rámci této studie byly posuzovány jak trasy vedené primárně po Evropské ulici, tak trasy vedené přes sídliště Dědina (viz obr. B.1.).

Primárním úkolem studie bylo navržení tramvajové dopravy v relaci letiště Praha (terminál 1 a 2) – Veleslavín (přestup na metro do centra města). Pro porovnání s navrženými variantami tramvajové tratě byly zjišťovány rovněž časy jízdních dob při využití ostatních dopravních prostředků připadajících v současné době i ve výhledu do možných úvah – autobusy a železnice. Pro všechny druhy dopravy bylo uvažováno s realizací trasy metra V.A a možnost přestupu ve stanici Veleslavín.

Ve stávajícím stavu je autobusové spojení zajišťováno autobusovou linkou č. 119 s přestupem ve stanici Dejvická nebo autobusovou linkou č. 100 s přestupem ve stanici Zličín. Stávající jízdní doby na metro a cestovní doby do centra jsou ve špičkových obdobích dle pravidelných jízdních řádů následující:

**Tab. B.3. Jízdní doby na metro z letiště**

Linky BUS	Trasa	Cestovní doba
100	Terminál 1 – Zličín	18 minut
119	Terminál 1 – Dejvická	24 minut

**Tab. B.4. Cestovní doby na metro a do centra města**

kombinace linek MHD	Trasa	cestovní doba
100 + B	Terminál 1 – Můstek	cca 43 minut
119 + B	Terminál 1 – Můstek	cca 34 minut
Cestovní doby jsou uvedeny včetně času na přestup a čekání cca 4–5 minut.		

Po zprovoznění metra trasy V.A včetně stanice „Veleslavín“ předpokládá organizace Ropid trasování linky č. 119 právě do této stanice. Jízdní doba linky 119 ze stanice Terminál 1 do stanice Veleslavín se předpokládá cca 16 minut. Za tohoto stavu by došlo i ke změně cestovní doby do centra kombinací linek 119 + A, u které se předpokládá zkrácení na cca 30 minut.

Obr. B.1. Uvažované varianty tramvajové tratě na letiště



Po zprovoznění stanice metra Veleslavín může být rovněž trasována autobusová linka „Veleslavín – Terminál 1 – Terminál 2 – Veleslavín“ bez dalších zastávek. Jízdní doba této linky, trasované po Evropské ulici, Pražském okruhu a silnici R7 může klesnout v trase „Terminál 1“ – „Veleslavín“ na 12 minut, což znamená zkrácení cestovní doby do centra města (stanice Můstek) na 26 minut.

Pro porovnání s autobusovou dopravou a s navrženými variantami tramvajové trati jsou významné rovněž hodnoty platné pro projektovanou železniční trať, předpokládající provoz zdvojených jednotek CityElefant v intervalech 10 minut. Dle informací z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně“ je jízdní doba vlaku Letiště – Veleslavín 9 minut. Jízdní doby Letiště – centrum jsou uvedeny v tabulce B.5. Pro dojezd do centra jsou uvedeny dvě alternativy – s přestupem na metro ve stanici Veleslavín a přímými vlaky do stanice Masarykovo nádraží.

**Tabulka B.5. Jízdní doby letiště – centrum s využitím železnice.**

Kombinace dopravy	Trasa	Typ vlaku	Cestovní doba
železnice + metro	Letiště Ruzyně – Veleslavín – Můstek	zastávkový	cca 23 minut
železnice	Letiště Ruzyně – Masarykovo nádraží	zastávkový	26 minut
železnice	Letiště Ruzyně – Masarykovo nádraží	spěšný	21 minut

Tramvajová trať byla ve vyhledávací studii posuzována v pěti variantách s vzájemně odlišnou trasou a zastávkami. Posuzované varianty jsou označeny A2, A3, B1, B2 a B3 (viz obr. B.1.). Ve variantě A3 byla uvažována i zrychlená varianta, uvažující s novými vozidly a účinnou preferencí tramvajové dopravy na Evropské ulici. Jízdní doby tramvajové dopravy byly stanoveny na základě modelu skutečných rozjezdových zrychlení, brzdných zpomalení a průjezdů jednotlivých úseků rychlostmi odpovídajícími navrženým směrovým poměrům jednotlivých tras. Srovnání hodnot pro jízdní doby Letiště – Veleslavín a pro cestovní dobu Letiště – centrum Prahy pro tramvaje a ostatní druhy dopravy je uvedeno v tabulce B.6. Doba potřebná na přestup na metro ve stanici Veleslavín + čekání na navazující metro + jízda metrem na stanici Můstek je uvažována souhrnně v délce 14 minut.

**Tab. B.6. Srovnání jízdních dob letiště – Veveslavín a letiště – centrum**

Výchozí způsob dopravy z letiště směr Veslavín (dále přestup na metro)	Varianta	Cestovní doba v minutách z letiště směr	
		Veslavín (metro)	Centrum Prahy
Tramvaj	A2	15	29
Tramvaj – nové vozy $v_{\max} = 80$ km/h	A2	13	27
Tramvaj	A3	13	27
Tramvaj – nové vozy $v_{\max} = 80$ km/h	A3	11	25
Tramvaj	B1	19	33
Tramvaj	B2	22	36
Tramvaj	B3	27	41
Autobus zastávkový (linka 119)		16	30
Autobus zrychlený (po PO a R7)		12	28
Železnice – zastávkový vlak		9	23
Železnice – zastávkový vlak	bez přestupu na metro – přímá jízda vlakem na Masarykovo nádraží.		26
Železnice – spěšný vlak			21

Tabulka B.6. přináší i při přihlédnutí k tolerancím vypočtených hodnot jízdních dob zcela zásadní informace pro rozhodování o vhodném způsobu rychlé dopravy na letiště. Relevantním údajem je zde údaj o dojezdu z letiště do centra města, kde poměrně jednoznačně vítězí navržená železniční trať dle projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně“, která se pohybuje mezi nejkratšími dojezdovými dobami do centra města jak přímým vlakem, tak i v případě přestupu na metro ve stanici Veslavín. Jedinou nevýhodou železnice tedy zůstává fakt, že se jedná o stavbu sice projekčně připravenou, ale v současné době je nejistý termín její realizace. Jednoznačně lze však konstatovat z pohledu jízdních dob, že železnice je pro dopravu na letiště tím správným výhledovým řešením.

Zajímavé je však rovněž porovnání variant tramvajových a autobusových. Varianty A2, A3 a B1 se časově pohybují na srovnatelných hodnotách s autobusovou dopravou a v případě zřízení expresní linky Veslavín – Letiště by zřejmě autobus dosahoval srovnatelných jízdních dob jako tramvajová trať – autobus je jen o tři minuty pomalejší, než tramvaj ve svých „nejrychlejších“ variantách, zatížených nemalými investičními náklady na infrastrukturu i nová vozidla. Jako výhody tramvaje zůstávají větší cestovní pohodlí, větší kapacita umožňující snazší zvládnutí neočekávaných větších skupin cestujících a možnost snadných úprav vozidel pro přepravu zavazadel. Přesto se na základě zjištění z tabulky B.6. nejeví investice do tramvajové trati až na letiště k terminálům 1 a 2 jako ekonomicky výhodná. V případě řešení s jízdní dobou srovnatelnou s autobusem však může tramvaj sloužit jako etapa před zřízením železniční trati, avšak pouze pokud úsek samostatné tramvajové trati po zavedení provozu železnice neztratí svůj smysl a bude nadále sloužit plošné obsluze

území. Tuto podmínku splňuje nejlépe varianta B1. Naopak u varianty B3 se jeví jízdní doba jako neakceptovatelná.

Kromě lokality u Terminálu sever (terminál 1 a 2) lze pod pojmem letiště vnímat také oblast u Terminálu Jih, kde se nachází rovněž administrativní a technické zázemí Letiště Praha, připravuje se zde i nová zástavba. V tomto úseku je možné porovnat jízdní doby navržených tramvajových variant s autobusovou linkou č. 119, což je uvedeno v tab. B.7.

**Tab. B.7. Srovnání jízdních dob Terminál Jih – Veleslavín**

Způsob dopravy ze zastávky Terminál Jih směr Veleslavín	varianta	cestovní doba v minutách z letiště
Tramvaj	A2	10 (pouze do zastávky „Na Padesátníku“)
Tramvaj – nové vozy $v_{max} = 80$ km/h	A2	9 (pouze do zastávky „Na Padesátníku“)
Tramvaj	B2	17
Tramvaj	B3	20
Autobus – linka 119		10

Ze srovnání jízdních dob v úseku Veleslavín – Terminál Jih vyplývá, že autobusová doprava linkou 119 z hlediska jízdních dob vítězí nad dopravou tramvajovou ve variantách B2 i B3 a časově srovnatelná varianta A2 zastavuje pouze v zastávce „Na Padesátníku“ a neobsluhuje zastávky „K Letišti“ a „Terminál Jih“. Přesto může být tramvajová doprava pro lokalitu okolí Terminálu Jih velice zajímavá, a to v případě vytvoření přestupní vazby na železnici v zastávce „Dlouhá míle“. Vstup železnice s intervalem 10 minut totiž výrazně změní přepravní směry v oblasti starého letiště, neboť zde vznikne možnost přestupu na nový dopravní prostředek s intervalem 10 minut a dojezdovou dobou do centra města z Dlouhé míle cca 20 minut.

Na základě předchozích poznatků je zřejmé, že tramvajová trať jako taková nepřináší zásadní výhody vůči autobusu z hlediska cestovních dob na letiště v oblasti terminálů 1 a 2. S výhodou však může tramvaj v předmětné lokalitě nahradit autobusovou dopravu ve směrech, ve kterých jsou autobusy velmi vytíženy a které se překrývají s úsekem navržené tramvajové trati takovým způsobem, že bude dojezdová doba tramvajů i autobusů k metru na stanici Veleslavín srovnatelná. Toto tvrzení platí zejména pro zastávky „Vlastina“, „Sídliště Na Dědině“ a „Ciolkovského“ ve variantách B1, B2 a B3. Dále v případě realizace železniční trati na letiště se zastávkou Dlouhá míle platí toto tvrzení i pro novou směrovou nabídku oblasti u Terminálu Jih. Z hlediska zajištění plošné obsluhy Ruzyně se tedy jeví jako velmi výhodné varianty



trasování tramvajové trati v etapách variant B, které nevedou až na letiště Ruzyně, tedy s ukončením ve smyčkách „Dědinská“ resp. „Na Padesátníku“, případně „Nádraží Ruzyně“. Z důvodu shody s územním plánem lze zejména doporučit k realizaci z důvodu zlepšení plošné obsluhy území variantu B1 resp. B2 v úseku do smyčky „Dědinská“. Tato první etapa trati je v souladu s územním plánem a podle vyhledávací studie umožňuje zlepšení dopravní obsluhy sídliště Na Dědině.

Stavba tramvajové trati k nové smyčce tedy představuje etapový stav výhledového prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště) Letiště Václava Havla. V současnosti je dopravní obsluha lokality Dědina zajištěna autobusovými linkami a individuální automobilovou dopravou (IAD). Realizace záměru zvýší kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy daného území. Nová tramvajová trať bude páteří dopravní obsluhy pro přilehlou obytnou zástavbu a dojde k redukci stávající autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení lokality Dědina do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veveslavín. Spolehlivá doprava tramvajemi zvýší dělbu přepravní práce mezi MHD a IAD ve prospěch hromadné dopravy.

Úspora jízdní doby z lokality Dědina k budoucí stanici metra A Veveslavín bude oproti současnému stavu 3 minuty (38 % spojů), respektive 4 minuty (62 % spojů). Tramvajová doprava také nebude díky preferenčním opatřením ovlivňována kongescemi v ulici Evropská v období dopravních špiček a mimořádných událostí.

Po dokončení 2. etapy k Terminálu 3 bude tramvajová trať sloužit také pro dopravní obsluhu obchodního centra „Šestka“, provozního zázemí letiště Václava Havla, kancelářských provozů mezi R6 a Terminálem 3 a také vznikne významná přestupní vazba mezi železničním spojením Praha–Kladno s odbočkou na letiště v lokalitě Dlouhá Míle.

Během přípravy byly zvažovány různé varianty vedení tramvajové trati v ulici Vlastina, nakonec bylo jako varianta k realizaci vybráno umístění takové, aby byla zachována stávající oboustranná stromová alej v ulici Vlastina. Dle příslušné ČSN je možné nové tramvajové tratě projektovat pouze jako dvoukolejné, jednokolejné lze zřídit pouze na dobu nezbytně nutnou např. po dobu výluky. Trať je proto v celém úseku navržena jako dvojkolejná.

Záměr bude financován z evropských fondů.

## Soulad záměru s územním plánem

Podle vyjádření Stavebního úřadu městské části Prahy 6 je předkládaný záměr v souladu s platným územním plánem<sup>1</sup>. Vyjádření stavebního úřadu je uvedeno v příloze 9 této Dokumentace. Posuzovaný projekt je veřejně prospěšnou stavbou č. 5/DT/6, která je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Plánovaná tramvajová trať se nachází v monofunkční ploše určené pro dopravu:

- S2 – sběrné komunikace městského významu, které slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz Pražské integrované dopravy (PID)
- S4 – ostatní dopravně významné komunikace, sloužící pro provoz automobilové dopravy a provoz PID
- DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R

## Přehled zvažovaných variant

Záměr byl původně navržen pouze v jedné aktivní variantě, která vzešla z „Vyhledávací studie obsluhy Letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ (DIPRO s. r. o., 10/2011). V dokumentaci je posuzována trasa vedení tramvajové trati, kterou investor stavby zamýšlí realizovat. Důvodem zavedení tramvajové trati do ulice Vlastina a podél Drnovské je dopravní obsluha lokality Dědina tramvajemi místo stávajících autobusových linek. Vedení tramvajové trati podél ulice Evropská by lokalitu Dědina vzhledem ke značné vzdálenosti od převážné části zástavby obsloužilo velmi špatně a je proto dopravně nevyhovující. Dalšími negativy vedení trati podél ulice Evropská je nesoulad s územním plánem a větší zásah do přírodního parku Divoká Šárka – Lysolaje.

Při zjišťovacím řízení bylo ze strany veřejnosti mimo jiné požadováno změnit navržený dopravní režim na komunikacích. Přípomínky se týkaly především zneprůjezdnění ulice Vlastina pro automobilovou dopravu a její náhrada novou křižovatkou Evropská × Navigátorů. Navržena je proto druhá varianta, která novou křižovátku Evropská × Navigátorů redukuje na minimum – odbočení z ulic U silnice a Navigátorů do ulice Evropská je umožněno pouze ve směru do centra. Ulice Vlastina bude ve směru od centra průjezdná bez omezení. Tato varianta sníží předpokládaný počet aut v ulici U Silnice.

---

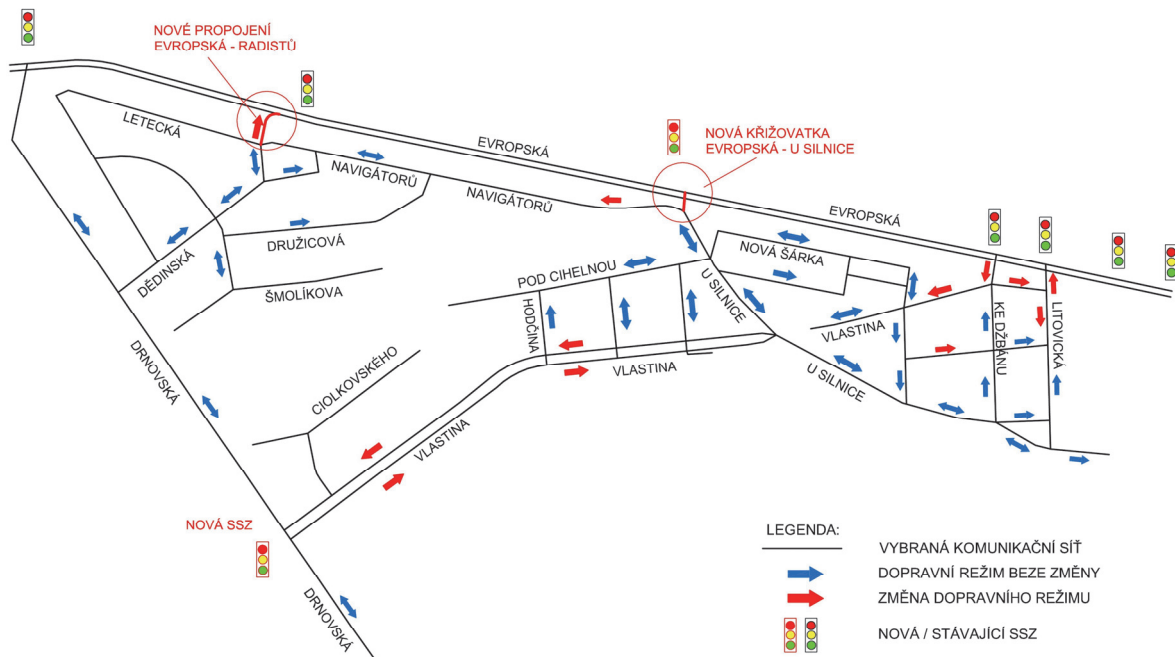
<sup>1</sup> Pro území hlavního města Prahy je platný územní plán schválený usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 se zapracovanými změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy.

V rámci Dokumentace EIA je proto posuzována i druhá varianta záměru, která se oproti stavu posuzovanému v oznámení EIA (dále označovanému jako varianta 1) liší takto:

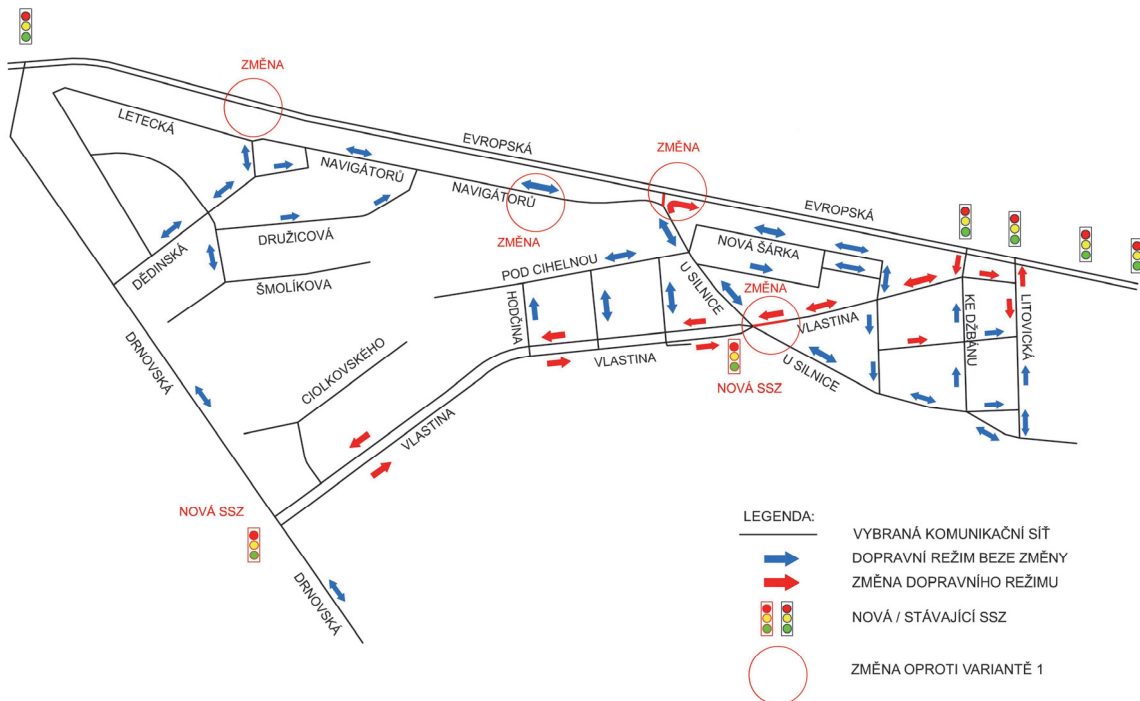
- ulice Navigátorů je průjezdná v obou směrech, tak jako ve stávajícím stavu
- v křižovatce Navigátorů × Evropská je umožněno jen pravé odbočení z ulice Navigátorů na Evropskou
- v ulici Vlastina je umožněn plnohodnotný průjezd ve směru od Evropské
- nové propojení Evropská × Radistů není uvažováno

V předkládané Dokumentaci jsou porovnávány obě varianty s výchozím stavem (tj. stavem bez realizace záměru) i vzájemně mezi sebou. Úpravu organizace dopravy v dotčeném území pro obě varianty záměru schematicky znázorňují obr. B.1 a B.2.

**Obr. B.1. Úpravy organizace dopravy ve variantě 1 oproti současnému stavu**



**Obr. B.2. Úpravy organizace dopravy ve var. 2 – změny oproti současnému stavu a var. 1**



### **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

Výstavba tramvajové trati a realizace související infrastruktury se bude skládat z následujících dílčích staveb a úprav:

#### **Demolice**

Je uvažováno odstranění následujících konstrukcí:

- stávající vrátnice VÚ 3255 Armády ČR z ulice Vlastina – jedná se o zděný přízemní nepodsklepený objekt o ploše 77 m<sup>2</sup>
- stávající zděné oplocení podél ulice Vlastina v úseku Mladčina–Klimčina v délce cca 280 m
- stávající kontejnerové WC pro řidiče DP – BUS v ulici Vlastina
- v rozsahu stavby budou odstraněny také stávající zpevněné povrchy: vozovky 35 000 m<sup>2</sup>, chodníky 5 300 m<sup>2</sup> a tramvajová trať 620 m<sup>2</sup>.

#### **Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská**

Rekonstruovaný úsek navazuje na stavbu Rekonstrukce tramvajové trati Evropská v křižovatce ulic Evropská × Za Vokovickou vozovnou (km 4,934) a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka (km 5,200). Délka úseku je přibližně 270 m. Konstrukce trati je uvažována na pražcích s živičným povrchem a s drenáží vedenou mezi osami. Hloubka konstrukce bude minimálně 885 mm, kolejnice NT1 budou vybaveny tlumicími prvky (bokovnicemi). V místě rušené vnější koleje smyčky Divoká Šárka bude zřízen zelený pás o šíři cca 3,2 m a v prostoru západního chodníku podél Evropské bude chodníková hrana přisunuta ke zbývající koleji.

#### **Tramvajová trať**

Novostavba tramvajové trati začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka (km 5,200). V místě napojení bude osová vzdálenost 3,5 m, tramvajová trať odtud bude vedena na zvýšeném tramvajovém tělese uprostřed Evropské. Na křižovatce s Vlastinou ulicí opustí Evropskou a bude Vlastinou pokračovat. Až po křižovatku s ulicí U Silnice bude vedena v úrovni stávající komunikace v asymetrické poloze (severně budou umístěny parkovací zálivy) a v konstantní osové vzdálenosti (3,5 m). Od křižovatky s ulicí U Silnice po křižovatku s Drnovskou bude trať pokračovat Vlastinou ulicí jako dvě samostatné koleje vedené po obou stranách stávajícího pásu se stromořadím, eventuálně pásu oddělujícího stávající parkoviště. Souběžně s každou kolejí bude veden jízdní pás pro nekolejová vozidla. Od křižovatky Vlastina × Drnovská bude trať pokračovat jako dvoukolejná

(s osovou vzdáleností 4,0 m a trolejovými sloupy uprostřed) na samostatném zemním tělese podél Drnovské severozápadním směrem, a to až do km 7,070, kde bude navazovat nová tramvajová smyčka. Nejmenší poloměry směrových oblouků se nacházejí v místech odbočování trati z Evropské (R = 50) a z Vlastiny (R = 25).

Novostavba tramvajové trati bude mít tři odlišná konstrukční uspořádání:

- V ulicích Evropská a Vlastina až po křižovatku Vlastina × U Silnice bude trať vedena na pražcích s živičným povrchem, s drenáží mezi osami a se žlábkovou kolejnicí NT1. Na Evropské bude trať vedena na zvýšeném tělese a ve Vlastině v úrovni vozovky, v obou částech s povrchem umožňujícím provoz autobusů po tramvajovém pásu.
- Mezi křižovatkami Vlastina × U Silnice a Vlastina × Drnovská jsou plánovány dvě samostatné koleje na pražcích s živičným povrchem, s vlastní drenáží a hlavovou kolejnicí S49 (bezžlábková kolejnice), umístěné na pásu zvýšeném o 7 cm od přilehlé vozovky (oddělené od ní zkosenou obrubou pro možnost nouzového najetí nekolejových vozidel na tramvajový pás).
- V úseku podél Drnovské bude trať umístěna na pražcích s otevřeným kolejovým svrškem, v přímém úseku s hlavovou kolejnicí S49.

Ve Vlastině v úsecích U Silnice – Klimčina a Klimčina–Drnovská je navržen zelený pás se stromy.

### **Tramvajová smyčka Dědinská**

Nová smyčka bude sestavena z vjezdové koleje (1. kolej), dvoukolejně obrátové části s možností odstavů (61. a 62. kolej) a výjezdové koleje (2. kolej). Konstrukce tramvajové trati ve smyčce je plánována na pražcích s kolejnicí NT1. Hloubka konstrukce bude minimálně 885 mm. Otevřený kolejový svršek bude v místech přechodů pro chodce, v manipulačním prostoru odstavné části a v místech příjezdu k měnirně vystřídán povrchem živičným. Ostatní plocha smyčky bude zatravněna. V prostoru smyčky bude umístěno až do doby prodloužení trati k Terminálu 3 dočasné sociální zařízení pro řidiče a pískové hospodářství.

### **Tramvajové zastávky**

V nově navrženém traťovém úseku jsou navrženy čtyři nácestné zastávky a ve smyčce Dědinská jedna konečná. Zastávky budou vybaveny staničním sloupkem, ochranným zábradlím a ve směru do centra také jízdenkovým automatem a přístřeškem. Zastávky Divoká Šárka a Dědinská budou disponovat jízdenkovým automatem a přístřeškem i ve směru z centra.

Délka zastávek (mimo zastávku Divoká Šárka a výstupní zastávku Dědinská) je určena pro jednu soupravu, tj. 35 m. Zastávka Divoká Šárka a výstupní Dědinská jsou určeny pro dvě soupravy a budou mít délku 67 m. Šířka zastávek bude 3 m. Přístup k zastávkám bude bezbariérový, jejich povrch asfaltový.

### **Úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch**

V rámci stavby tramvajové trati bude provedena také úprava komunikací, kterými trať prochází.

Úprava komunikace Evropská souvisí s celkovou změnou uspořádání uličního prostoru vložím tramvajového tělesa v úseku od smyčky Divoká Šárka až k odbočení tramvaje z Evropské do Vlastiny. Toto řešení vyvolá nutnost stavebních úprav hran komunikace (směrových a výškových) pro zajištění potřebných přímých a odbočovacích jízdních pruhů vzhledem k modifikacím křižovatek a jejich dopravního režimu. S tím souvisí i úprava zvýšených chodníků v nezbytném rozsahu.

U Vlastiny ulice dojde v úseku Ke Džbánu – U Silnice k realizaci podélných parkovacích zálivů vedle tramvajové trati v úrovni vozovky a ke stavebním úpravám hran stávajících křižovatek včetně chodníků. Povrch je uvažován z asfaltu se sníženou hlučností (např. Viaphone). V úseku U Silnice – Drnovská, kde bude tramvaj vedena na samostatném tělese uprostřed uličního prostoru, dojde k úpravám hran křižovatek s bočními ulicemi a vjezdy, které souvisí jednak se snahou o zkrácení délek stávajících přechodů pro chodce a dále s výškovým navázáním hrany nové vozovky na výškovou úroveň stávajících komunikací. Šířka vozovky je navržena 3,75 m, povrch vozovky je plánován v živičné úpravě a odvodnění komunikace bude zajištěno pomocí příčných a podélných sklonů k hraně vozovky, kde budou osazeny nové uliční vpusti (odvodnění v souladu se stávajícím stavem). Ve variantě 1 je ulice Vlastina uvažována jako neprůjezdná pro individuální automobilovou dopravu v krátkém úseku před křižovatkou s ulicí U Silnice ve směru od Evropské. Důvodem je, že prostorové podmínky při zachování stromové aleje nedovolují umístit samostatný tramvajový pás. Zklidnění tohoto úseku umožní plynulejší provoz tramvají. Ve variantě 2 by byl umožněn jednosměrný průjezd ve směru od Evropské.

Úpravy komunikace Drnovská souvisí hlavně s položením kolejí tramvajové trati v křižovatce Vlastina – Drnovská, kde přejdou do samostatného bočního tělesa podél jihozápadní hrany Drnovské ulice. V rámci celkového řešení křižovatky tato změna vyvolá nutnost směrových korekcí hran stávající komunikace a její výškové úpravy kvůli zajištění co nejplynulejšího navázání vozovky na kolejnice TT v místě přejezdu. V prostoru nově umístěného přechodu pro chodce u stávající rampy v ulici Drnovská (jež nebude dotčena) bude do středu komunikace umístěn dělicí ostrůvek

šířky 3,1 m. Další úprava Drnovské se týká hrany komunikace v místě, kde přiléhá k nově navržené smyčce tramvajové trati před křižovatkou Drnovská × Dědinská. V tomto místě je navrženo společné nástupiště tramvajové trati (výstupní hrana) a zastávky autobusu, pro niž je navržena úprava stávajícího zálivu, posun stávajícího přechodu pro chodce a s tím spojené prodloužení chodníku podél severovýchodní hrany komunikace včetně bezbariérových úprav. Odvodnění komunikace bude řešeno v souladu se stávajícím stavem, tzn. do příkopu podél komunikace, eventuálně do uličních vpustí. Součástí objektu v prostoru smyčky bude dále vjezd do prostoru tramvajové smyčky z ulice Drnovská a přístupový pojezdový chodník k měnícímu a sociálnímu zařízení.

V ulici U Silnice bude v úseku mezi ulicemi Navigátorů a Vlastina stávající asfaltový kryt odfrézován a bude položen nový asfaltový povrch se sníženou hlučností (např. Viaphone).

Vzhledem ke změně dopravního režimu, kdy je ulice Vlastina ve variantě 1 zneprůjezdněna a ve variantě 2 je pro tuto ulici v úseku mezi Evropskou a U Silnice navržen jednosměrný provoz směrem z centra, je nutno řešit navázání opačného směru (do centra) na ulici Evropská. Vznikne proto nová křižovatka mezi ulicemi Navigátorů a Evropská (Evropská × Navigátorů × U Silnice) tak, že se obě komunikace v místě jejich největšího přiblížení propojí. Křižovatka je plánována v blízkosti stávajícího oploceného areálu patřícího letišti s podzemním zásobníkem na vodu, pozemek areálu ani jeho ochranné pásmo však nebudou dotčeny. Provoz automobilové dopravy bude směřovat od Drnovské do centra po jižní vozovce komunikace Vlastina až ke křižovatce Vlastina × U Silnice, kde se vozidla levým odbočením dostanou ulicí U Silnice k nově vytvořené křižovatce s Evropskou. Dojde také ke stavebním úpravám severní hrany komunikace U Silnice (včetně chodníku) a hran Evropské tak, aby byl v rámci nového dopravního režimu zajištěn potřebný počet a uspořádání jízdních pruhů nově vzniklé křižovatky. Odvodnění komunikace se předpokládá v souladu se stávajícím stavem, tj. pomocí podélných a příčných sklonů do uličních vpustí, umístěných u hran komunikace. Od nové křižovatky až po křižovatku Navigátorů × Družicová je ve variantě 1 plánován jednosměrný provoz, ve variantě 2 bude ulice Navigátorů průjezdná v obou směrech. V rámci varianty 2 je navíc uvažováno s umožněním pouze pravého odbočení z ulice Navigátorů na Evropskou.

Nová křižovatka Evropská × Radistů zahrnuje propojení ulice Radistů na Evropskou z křižovatky ulic Navigátorů × Letecká × Radistů. Varianta 1 předpokládá zjednosměrnění ulice Navigátorů směrem do sídliště Dědina z důvodu geometrického uspořádání nové křižovatky Evropská × Navigátorů. Komunikace Navigátorů tak bude sloužit pouze jako příjezd do obytné oblasti, jednosměrná bude od nové křižovatky



Navigátorů × Evropská až ke křižovatce s Družicovou ulicí. Úprava ve variantě 1 soustředí veškerý výjezd z rozsáhlé obytné oblasti do Dědinské ulice s následným napojením na Drnovskou ulici. Pro zkrácení trasy výjezdu z oblasti ulice Navigátorů varianta 1 navrhuje nové propojení ve vazbě na Evropskou ulici. Návrh toto propojení předpokládá v prodloužené ose ulice Radistů (jedná se pouze o napojení ve směru do centra na odbočení vpravo). V souvislosti s touto změnou dojde i k úpravě polohy autobusových zálivů na Evropské ulici v místě nového napojení. Komunikace propojující ulice Evropská–Radistů je navržena jako jednopruhová jednosměrná o šířce 3,75 m s jednostranným zvýšeným chodníkem šířky 2 m a je situována zhruba ve stopě stávajícího propojovacího chodníku. Odvodnění komunikace bude zajištěno pomocí podélných a příčných sklonů do stávajících, eventuálně nových vpustí. Délka komunikačního propojení bude cca 50 m. Ve variantě 2 je celé propojení ulic Evropská × Radistů vypuštěno a ulice Navigátorů je zachována jako obousměrná v celé své délce.

Součástí objektu tramvajové trati je i přeložka polní cesty v km 6,800 z důvodu její kolize se svahem zemního tělesa nově navržené tramvajové trasy. Komunikace je navržena jako jednopruhová obousměrná v návrhové kategorii P 4,0/30. Šířka jízdního pásu činí 3,0 m, šířka nezpevněných krajnic 2 × 0,5 m a délka komunikace bude 127,5 m. Odvodnění polní komunikace je řešeno příkopy. Příkop přilehlý k tramvajovému tělesu bude zpevněn příkopovými žlabovkami a sveden do propustku stavebního objektu SO 202.

### **Odvodnění tramvajové trati**

V souběhu s plánovanou tramvajovou tratí je navržena dešťová kanalizace DN 300 v délce 485 m. Kanalizace je navržena kvůli odvodnění tramvajové trati pro napojení bahníků a areálové kanalizace smyčky a kvůli odvodnění vozovky pro napojení uličních vpustí. Kanalizace je napojena do dešťové stoky DN 500 v křižovatce ulic Vlastina × Drnovská.

V tramvajové smyčce je navržena dešťová kanalizace pro odvodnění povrchů. Kanalizace profilu DN 300 z kameniny bude 240 m dlouhá (6 šachet). Areálová kanalizace bude napojena do nové dešťové stoky v Drnovské ulici.

Odvodnění komunikací bude realizováno pomocí cca 85 uličních vpustí a jejich přípojek. Přípojky budou z kameninového potrubí s profilem DN 200 v délce cca 800 m. Velikost odvodňované plochy ani množství odváděných vod se oproti současnosti v zásadě nezmění.

## **Dráhové kabely**

Napájení nové trati je navrženo z nové měničny umístěné v prostoru smyčky Dědinská. Kabelová trasa bude vedena z měničny podél tramvajové trati v ulici Dědinská až před křižovatku s ulicí Vlastina. V úseku ulice Vlastina mezi křižovatkami s ulicí Hodčina a U Silnice bude trasa vedena v multikanálu uloženém podél tramvajové trati. Dále bude kabelová trasa vedena podél ulice Evropská a zatažena do stávajících distribučních soustav. Společně s napájecími kabely (vedením) budou zavedeny i kabely pro elektrické ovládání motorických pohonů.

## **Trolejové vedení**

Nové trolejové vedení je řešeno od stávající smyčky Divoká Šárka do nově budované smyčky Dědina. Nově bude upraveno i trolejové vedení v prostoru smyčky Divoká Šárka vzhledem ke změně kolejového svršku v prostoru smyčky (zrušení vnější koleje). Trolejové vedení je navrženo napínané s automatickým napínáním 1 : 3 na stožárech HEB, s tahem 12 kN. Trolejové vedení bude na vnitřních objízdňích kolejích na smyčkách Divoká Šárka a Dědinská pevně ukotveno, vnější trolejová stopa smyčky Dědinská bude napínaná. Základy stožárů budou voleny dle prostorového uspořádání daného místa (pilota, kvádrový základ). Do základů bude založena chránička jako prostup kabelů veřejného osvětlení (VO).

Pro trolejové vedení jsou navrženy stožáry ohraněné v úpravě pro osazení VO. V rovině (v přímém směru) ulice Drnovská jsou navrženy betonové stožáry. Vyvěšení trolejového vedení bude řešeno jednostrannými výložníky o maximální délce 9 m a pomocí převěsů.

## **Ostatní vybavení trati**

Součástí vybavení trati dále bude elektrické ovládání a vytápění výměn, napájení tramvajových a autobusových zastávek a mazacího zařízení, protikorozní ochrana plynovodů, přístřešky na tramvajových a autobusových zastávkách, městský mobiliář (reklamní panel), informační systém a dispečerská řídicí technika.

## **Sociální zařízení na smyčce**

V jihozápadní části tramvajové smyčky v prostoru, kde je navržena zpevněná plocha, bude umístěno sociální zařízení pro řidiče tramvají. Zařízení bude umístěno uvnitř smyčky a bude sloužit pro hygienu a krátkodobý oddech řidičům tramvají. V maximálně zatížené směně je na smyčce uvažována přítomnost nejvíce 8–9 osob

současně. Podle pohlaví je předpokládáno 70 % mužů a 30 % žen, čili cca 6 mužů a 3 ženy. Výška atiky nad úrovní terénu je plánována 3,475 m, zastavěná plocha 44,85 m<sup>2</sup> a obestavěný prostor 167,07 m<sup>3</sup>.

Jedná se o klasický jednopodlažní zděný objekt s plochou střechou. Založení bude plošné na základových pasech z prostého betonu, okna a vnější dveře budou plastová. Vnitřní dveře jsou uvažovány jako typové dřevěné, nášlapnou vrstvu podlah bude tvořit keramická dlažba. Venkovní fasáda je navržena jako štuková.

### **Měničrna Dědinská**

Objekt měničrny je navržen jako dvoupodlažní s jedním podzemním a jedním nadzemním podlažím zastřešený plochou střechou. V podzemním podlaží bude umístěn kabelový prostor, schodiště, sklad a kabelové prostory vysokého napětí Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. (DP) a Pražské energetiky, a. s. (PRE). V nadzemním podlaží bude umístěno technologické zařízení měničrny, stanice PRE 22 kV, velín a sociální zařízení pro občasnou obsluhu. Měničrna bude pracovat automaticky a bude dálkově ovládána bez stálé přítomnosti obsluhy. Zastavěná plocha je projektována 246,40 m<sup>2</sup> s celkovým obestavěným prostorem 2 003,23 m<sup>3</sup>.

Objekt bude založen na desce. První podzemní podlaží bude tvořeno svislými zděnými konstrukcemi a monolitickými sloupy s železobetonovým monolitickým stropem. První nadzemní podlaží bude tvořeno nosnými obvodovými zdmi, na které budou uloženy prefabrikované předpjaté nosníky. Plochá střecha je navržena jako jednoplášťová tepelně izolovaná s foliovou krytinou PVC–P. Okna a vnější dveře jsou navržena plastová a vnitřní dveře budou ocelové hladké. Exteriérové povrchy budou opatřeny štukovou omítkou.

### **Rekonstrukce stávajících SSZ a nová SSZ**

V souvislosti se stavbou budou zřízena nová nebo rekonstruována stávající světelná signalizační zařízení (SSZ). Jedná se o křižovatky ulic Evropská × Litovická, Evropská × Libocká, Evropská × smyčka Divoká Šárka, Evropská × Navigátorů, U Silnice × Vlastina, Drnovská × Vlastina. Součástí každého SSZ bude napájecí kabel, dopravní řadič, kabelová koordinační skříň, venkovní kabelová zemní výzbroj, stožárová nadzemní SSZ výzbroj. Křižovatky s tramvajovou tratí budou navíc vybaveny trolejovými kontakty, odporovými a ukolejňovacími vodiči.

## **Přeložky inženýrských sítí a nové přípojky**

Řešeným územím procházejí inženýrské sítě, které se dostávají do střetu s navrhovanou stavbou a budou muset být přeloženy. Jedná se především o vodovod, dešťovou a splaškovou kanalizaci, plynovod, teplovod a tepelné sítě, kabely vedení elektrické energie, veřejné osvětlení a optické a sdělovací kabely. Nově bude realizována telefonní přípojka staveniště, kanalizační a vodovodní přípojka a přípojka nízkého napětí pro sociálního zařízení na nové smyčce.

## **Úprava zdi areálu VÚ 3255**

Předmětem úpravy zdi areálu vojenského útvaru (VÚ) 3255 je výstavba nové zdi oddělující areál kasáren VÚ 3255 od nově rozšířené ulice Vlastina. Zeď je na základě požadavku VÚ navržena jako plná, neprůhledná, železobetonová, 2,5 m vysoká, na vrcholu opatřená dvěma řadami ostnatého drátu. Zeď bude zkonstruována z betonových panelů, na straně do ulice opatřených architektonicky tvarovanou protihlukovou úpravou. Panely budou osazeny do prefabrikovaných sloupků tvaru H vložených do prefabrikovaných kalichových patek. Nová zeď bude oproti té stávající posunuta o 8 m jižním směrem.

## **Nová vstupní branka do areálu VÚ 3255**

Součástí nové zdi bude i nová vstupní branka do areálu VÚ 3255, která bude vybavena čtečkou a elektricky ovládaným zámekem. Od branky bude areálem veden ovládací kabel do budovy 036 a vnitřkem budovy až do místnosti dozorčího.

## **Opěrná zeď v ulici Vlastina v km 5,9**

Ve Vlastině ulici na km 5,9 bude vybudována nová železobetonová úhlová opěrná zeď, která bude oddělovat těleso nové rozšířené komunikace od stávající komunikace v přilehlém areálu. Zeď bude 143 m dlouhá a cca 1–4,5 m vysoká. Bude založena plošně, odvodnění rubu opěry je navrženo odvodňovacími trubičkami vyvedenými skrz dřík opěry do dlážděného příkopu a svedenými do stávajícího příkopu v přilehlém areálu.

## **Prodloužení propustku v km 6,8**

V km 6,8 přechází nová trať přes propustek, který bude muset být z důvodu umístění nové liniové stavby prodloužen. Stávající propustek bude v případě dobrého stavebního stavu zachován a prodloužen pod nové tramvajové těleso. K prodloužení

propustku dojde na vtokové straně pomocí betonových prefabrikovaných trub DN 700 a vybudování nového betonového čela. Stávající propustek je 61,8 m dlouhý ve sklonu 1,94 %, prodloužení proběhne v délce 22 m a ve sklonu 1,94 %. Stávající příkopy budou zrušeny a převedeny do nových, které budou zaústěny do propustku.

## Výstavba

Pro stavbu jsou uvažována čtyři zařízení stavenišť (dále ZS). Hlavní ZS1 bude umístěno v místě nové smyčky Dědinská. ZS2 a ZS3 jsou plánovány v ulici Vlastina a ZS4 v místě křížení ulic Vlastina × Evropská. Zařízení stavenišť budou zahrnovat:

- **ZS1 – hlavní:**
  - kanceláře vedení stavby – kontejnerová sestava
  - šatny pro pracovníky stavby – kontejnerová sestava
  - sestavy skladových kontejnerů
  - odstavná plocha pro stavební mechanizaci
  - plochy pro skladování (dočasné skladování stavebního a montážního materiálu pro dočasné skladování odpadů, jako jsou mezideponie zeminy)
  - plocha vlastní stavby tramvajové smyčky včetně souvisejících objektů
- **ZS2, ZS3, ZS4 – pomocné:**
  - šatny pro pracovníky stavby včetně kanceláře vedení stavby
  - skladování drobného materiálu a nářadí

### Obr. B.1. Zákres umístění zařízení stavenišť





Pro pracovní režim je uvažováno dvousměnné využití pracovní doby včetně sobot, nedělí a státních svátků (pracovní doba během týdne od 7:00 do 21:00 hod. a ve dnech pracovního klidu od 8:00 do 19:00 hod.).

Harmonogram stavebních prací pro jednotlivé etapy výstavby uvádí tab. B.8.

**Tab. B.8. Harmonogram stavebních prací**

Etapa	Činnost	Doba trvání	Zahájení stavby (etapy)	Ukončení stavby (etapy)
0. etapa	přípravné práce	4 měsíce	04/2015	07/2015
	příprava území			
	zařízení staveniště			
	přeložky inženýrských sítí			
	provizorní komunikace			
1. etapa	železobetonové opěrné stěny	11 měsíců	08/2015	07/2016
	demolice stávajícího oplocení			
	výstavba nového oplocení			
	tramvajová trať včetně zastávek			
	demolice stávající vozovky			
	zemní práce			
	kolejový svršek			
	zastávky			
	sociální zařízení pro řidiče DP			
	měnírna			
	jižní vozovka			
výstavba nové jižní vozovky				
2. etapa	tramvajová trať včetně zastávek	5 měsíců	08/2016	12/2016
	napojení TT na Evropskou ulici			
	rekonstrukce TT Evropská včetně smyčky			
	severní vozovka			
	výstavba nové severní vozovky			

### **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Předpokládaný termín zahájení stavby:	duben 2015
Předpokládaný termín dokončení stavebních prací:	prosinec 2016 tj. 20 měsíců
Předpokládaný termín uvedení do provozu:	prosinec 2016

### **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Hlavní město Praha  
Městská část Praha 6

### **B.I.9. Výčet navazujících správních rozhodnutí**

Příslušný stavební úřad (stavební úřad městské části Praha 6):

- Územní řízení a územní rozhodnutí (§ 84 a další zákona č. 183/2006 Sb., Stavební zákon)
- Stavební řízení a stavební povolení (§ 115 a další zákona č. 183/2006 Sb., Stavební zákon)

Úřad městské části Praha 6:

- Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v trase komunikace (§ 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)
- Souhlas s vynětím pozemků ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu)

Magistrát hl. města Prahy:

- Souhlas orgánu ochrany lesa k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., Lesní zákon)

## **B.II. ÚDAJE O VSTUPECH**

### **B.II.1. Zábor půdy**

V tab. B.9. je uveden orientační přehled záborů území v členění podle katastrálních území. Tab. B.10. uvádí rozsah záborů půdy v kategoriích podle druhu pozemku.

**Tab. B.9. Rozsah záborů území stavbou podle katastrálních území**

Katastrální území	Zábory dočasné (m <sup>2</sup> )		Zábory trvalé (m <sup>2</sup> )	
	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 1	Varianta 2
Vokovice	39	39	0	0
Veleslavín	1 237	1 237	0	0
Liboc	36 862	32 044	230	9
Ruzyně	64 929	64 500	25 540	23 133
<b>Celkem</b>	<b>103 067</b>	<b>97 820</b>	<b>25 770</b>	<b>23 142</b>

Varianta 1 předpokládá dočasný zábor 103 067 m<sup>2</sup> a trvalý zábor 25 770 m<sup>2</sup> území; ve variantě 2 se předpokládá dočasný zábor 97 820 m<sup>2</sup> a trvalý zábor 23 142 m<sup>2</sup>. Menší zábory ve variantě 2 jsou způsobeny zejména vynecháním nového propojení Evropská × Radistů, které je plánováno ve variantě 1.

**Tab. B.10. Rozsah záborů území stavbou podle druhu pozemku**

Druh pozemku	Celková výměra pozemků (m <sup>2</sup> )		Zábory dočasné (m <sup>2</sup> )		Zábory trvalé (m <sup>2</sup> )	
	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 1	Varianta 2
Ostatní plocha	414 560	388 322	64 858	59 611	9 733	9 105
Zastavěná plocha a nádvoří	223 368	223 368	1 223	1 223	2 391	2 391
Orná půda	159 867	159 867	28 446	28 446	5 642	5 642
Ovocný sad	31 887	31 887	6 400	6 400	7 348	7 348
Zahrada	9 904	9 904	2 140	2 140	656	656
<b>Celkem</b>	<b>839 586</b>	<b>813 348</b>	<b>103 067</b>	<b>97 820</b>	<b>25 770</b>	<b>25 142</b>

Záměr je situován převážně na pozemky vedené v katastru nemovitostí jako ostatní plochy (jiná plocha, manipulační plocha, ostatní komunikace, silnice, sportoviště a rekreační plocha či zeleň) a zastavěné plochy a nádvoří. Záměr se dotkne zemědělského půdního fondu, a to zábořem jak dočasným, tak trvalým. Rozsah záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) uvádí tab. B.11.

**Tab. B.11. Rozsah záborů ZPF stavbou podle katastrálních území**

Katastrální území	Zábory dočasné (m <sup>2</sup> )		Zábory trvalé (m <sup>2</sup> )	
	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 1	Varianta 2
Vokovice	0	0	0	0
Veleslavín	0	0	0	0
Liboc	68	68	0	0
Ruzyně	36 918	36 918	13 646	13 646
<b>Celkem</b>	<b>36 986</b>	<b>36 986</b>	<b>13 646</b>	<b>13 646</b>



Zábor pozemků vedených jako zemědělský půdní fond je v obou variantách shodný, a to 36 986 m<sup>2</sup> u dočasného záboru a 13 646 m<sup>2</sup> u trvalého záboru zemědělské půdy.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) nebudou stavbou dotčeny. Záměr se však v místě rekonstrukce tramvajové smyčky Divoká Šárka přibližuje k lesu na vzdálenost do 50 m.

## B.II.2. Voda

Dotčeným územím procházejí následující stávající vodohospodářské objekty, u nichž dojde ke střetu se stavbou plánovaného záměru (jež bude většinou řešena přeložkami) nebo budou muset být během výstavby chráněny:

- vodovod DN 100L v km 5,35
- vodovod DN 225 v km 5,3–5,4
- vodovod DN 100LT v km 5,48
- vodovod DN 100LT v km 5,56–5,63
- vodovod DN 100L v km 5,78
- vodovodní přípojka DN 100 v km 5,91
- vodovod DN 400 v km 6,72
- vodovodní přivaděč DN 1200LT v km 7,10–7,23
- vodovod DN 150LT v km 5,13–5,50
- dešťová kanalizace DN 250 v km 5,30
- splašková kanalizace DN 250–300 v km 5,48–5,61
- dešťová stoka DN 800 v km 5,71–5,87
- dešťová stoka DN 600–800 v km 5,71–6,29
- dešťové stoky DN 250–300 v km 5,46
- splašková kanalizace DN 300 v km 5,64–5,71
- splašková kanalizace DN 300 v km 5,64–5,73
- dešťová stoka DN 600–700 v km 5,87–6,12
- dešťová stoka DN 600–700 v km 5,87–6,01
- dešťová stoka DN 600–700 v km 6,12–6,26

Ve fázi výstavby tramvajové trati bude voda využívána jednak pro potřeby zaměstnanců, dále pak pro vlhčení betonu, zkrápění přístupových komunikací při zvýšené prašnosti a podobně. Předpokladem je, že tyto odběry budou pouze přechodné

a že nebude docházet k nadměrně velkým odběrům vody. Předpokládaná potřeba pitné vody u jednotlivých zařízení stavenišť bude:

### Zařízení staveniště 1

administrativa: 30 zaměstnanců → 60 l/os./den

dělníci: 150 zaměstnanců (špinavý provoz) → 30 + 120 l/os./den

$$Q_{\text{den}} = 30 \times 60 + 150 \times 150 = 24\,300 \text{ l/den} = 24,3 \text{ m}^3/\text{den}$$

### Zařízení staveniště 2, 3 a 4

administrativa: 5 zaměstnanců → 60 l/os./den

dělníci: 20 zaměstnanců (špinavý provoz) → 30 + 120 l/os./den

$$Q_{\text{den}} = 5 \times 60 + 20 \times 150 = 3\,300 \text{ l/den} = 3,3 \text{ m}^3/\text{den}$$

### Zařízení staveniště celkem (ZS1 + ZS2 + ZS3 + ZS4)

$$Q_{\text{den}} = 24,3 + 3 \times 3,3 = 34,2 \text{ m}^3/\text{den}$$

Napojení jednotlivých ZS na veřejný vodovodní řad bude řešeno následujícím způsobem:

- Zařízení staveniště 1 u budoucí smyčky Dědinská bude napojeno na veřejný vodovodní řad DN 200 u křižovatky ulic Dědinská – Drnovská.
- Zařízení staveniště 2 při ulici Vlastina u nákupního střediska bude napojeno na veřejný vodovodní řad DN 100 v ulici Žukovského.
- Zařízení staveniště 3 při ulici Vlastina naproti Britské škole bude napojeno na veřejný vodovodní řad DN 150 v ulici Vlastina přibližně 85 m východně od křižovatky s ulicí U Silnice.
- Zařízení staveniště 4 bude napojeno na veřejný vodovodní řad DN 100 v ulici Nová Šárka.

V období provozu trati bude voda používána pouze v sociálním zařízení na smyčce Dědinská. Sociální zařízení bude sloužit pro krátký oddech řidičů tramvají při pauze na smyčce.

Předpokládaná potřeba sociálního zařízení bude činit:

$$200 \text{ řidičů a } 13 \text{ l/os./den} \rightarrow Q_{\text{den}} = 200 \times 13 = 2\,600 \text{ l/den} = 2,6 \text{ m}^3/\text{den}$$

$$Q_{\text{rok}} = 2,6 \times 365 = 949 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Sociální zázemí na nové smyčce bude napojeno na veřejný vodovodní řad DN 200 u křižovatky ulic Drnovská × Dědinská.

### B.II.3. Elektrická energie

Ve stávajícím stavu je území napojeno na tramvajovou měničnu Červený vrch s následujícími technickými parametry:

- ¼ hod. maximum potřeby el. energie: 2,1 MW
- roční spotřeba el. energie: **5,88 GWh/rok**

Objekt sociálního zázemí na stávající smyčce Divoká Šárka, jež bude i po uskutečnění záměru zachován, má následující potřeby a spotřebu elektrické energie:

- potřeba tepla pro vytápění: 2 700 W
- příkon: 3 000 W
- roční spotřeba el. energie: **4,7 MWh/rok**

Měnična Červený vrch je napojena do sítě VN PRE z rozvodny PRE Červený vrch. Objekt sociálního zázemí je napojen do sítě VN PRE. Kabelová trasa vede ulicí Evropská v severním chodníku.

V období výstavby bude požadovaný příkon dosahovat hodnot uvedených v tab. B.12.

**Tab. B.12. Bilance spotřeby elektrické energie zařízení staveniště**

Zařízení staveniště		Požadovaný příkon
ZS 1	elektrická energie VN → TS	400 kW
ZS 2	elektrická energie NN	80 kW
ZS 3	elektrická energie NN	40 kW
ZS 4	elektrická energie NN	80 kW
<b>Celkem</b>		<b>600 kW</b>

Vysvětlivky: VN – vysoké napětí, NN – nízké napětí, TS – transformační stanice, ZS – zařízení staveniště

Napojení jednotlivých ZS na elektrickou rozvodnou síť bude řešeno následujícím způsobem:

- Zařízení staveniště 1 u budoucí smyčky Dědinská bude napojeno do sítě VN PRE na poli přibližně 100 m západně od ulice Drnovská.
- Zařízení staveniště 2 při ulici Vlastina u nákupního střediska bude mít vlastní zdroj elektrické energie.

- Zařízení staveniště 3 při ulici Vlastina naproti Britské škole bude napojeno do sítě NN PRE v rozpínací stanici v ulici Radčina.
- Zařízení staveniště 4 bude napojeno do sítě NN PRE v rozpínací stanici v ulici Litovická.

V období provozu záměru bude tramvajová trať napojena na novou měničnu Dědinská s následujícími technickými parametry:

- potřeba tepla pro vytápění: 3 000 W
- předpokládaný příkon: 0,8 MW
- roční spotřeba el. energie: **1,1 GWh/rok**

Do provozu bude také uveden objekt sociálního zázemí na nové smyčce Dědinská, jež bude napojen do sítě NN PRE v rozpínací stanici v ulici Šmolíkova. Parametry objektu budou:

- potřeba tepla pro vytápění: 2 500 W
- předpokládaný příkon: 3 000 W
- roční spotřeba el. energie: **4,7 MWh/rok**

Další spotřebu elektrické energie bude představovat osvětlení zastávek:

- předpokládaný příkon: 5 000 W
- roční spotřeba el. energie: **25,0 MWh/rok**

#### **B.II.4. Vytápění**

Vytápění nové měničny Dědinská i sociálního zázemí na nové stejnojmenné smyčce je navrženo elektrickými přímotopnými podlahovými kabely. Stávající objekt sociálního zázemí na smyčce Divoká Šárka, jež bude i po uskutečnění záměru zachován, je také vytápěn elektrickou energií.

V rámci stavebního objektu SO 407 „Elektrické ovládání a vytápění výměn“ dojde v místě napojení prodloužení tramvajové trati na smyčce Divoká Šárka k úpravě počtu tramvajových výhybek a výměně systému ovládání a vyhřívání výměn. V místě nové tramvajové smyčky Dědinská budou zřízeny systémy nové. Nové systémy ovládání a vyhřívání výměn jsou navrženy následující:

- Systém 1 (rozjezdová výměna ve smyčce Divoká Šárka) – pro rozjezdovou výhybku do smyčky Divoká Šárka je navržen systém TSC 3.1 napájený 600V DC z troleje.
- Systém 2 (sjezdové výměny ve smyčce Divoká Šárka) – pro sjezdové výměny ze smyčky Divoká Šárka je navržen samostatný topný systém TVAM 4, umístěný na novém trakčním stožáru uvnitř smyčky. Napájení bude svedeno z troleje přes pojistkový odpojovač do řídicí skříně systému vytápění TVAM4.

- Systém 3 (sjezdové výměny ve smyčce Dědinská) – sjezdové výměny na smyčce Dědinská budou vytápěny společným systémem TVAM 2, umístěným na novém trakčním stožáru uvnitř smyčky.
- Systém 4 (rozjezdové výměny ve smyčce Dědinská) – systém pro rozjezdové výhybky na smyčce Dědinská je navržen jako TSC 3.1 napájený 600V DC z troleje.

### B.II.5. Ostatní surovinové zdroje

Ve stávajícím stavu nemá tramvajová trať nestandardní nároky na surovinové zdroje, vyjma běžné údržby. V období výstavby budou použity materiály a vybavení uvedené v tab. B.13. Stavební materiál bude skladován v prostoru ZS1.

**Tab. B.13. Materiály a vybavení pro realizaci tramvajové trati**

Popis	Množství		Jednotka
	Varianta 1	Varianta 2	
<b>Tramvajová trať</b>			
Kolejnice	9 910	9 910	m
Výhybky vč. ohřevu	4	4	kpl
Betonové pražce	8 258	8 258	ks
Štěrka	10 178	10 178	m <sup>3</sup>
Asfaltový kryt	13 113	13 113	m <sup>2</sup>
Bahníky	32	32	ks
Násyp	14 059	14 059	m <sup>3</sup>
Výkop	43 944	43 944	m <sup>3</sup>
Nová trolej	4 955	4 955	m
Dráhové kabely	2 350	2 350	m
Nové zastávky vč. zábradlí, rampiček, ostrůvků	10	10	ks
Přístřešek	6	6	ks
Elektrické vybavení zastávky vč. přípojky	6	6	ks
Informační systém zastávek vč. jízdenkových automatů	6	6	ks
<b>Komunikace a chodníky</b>			
Vozovka živičná	38 034	36 033	m <sup>2</sup>
Chodník živičný	7 517	7 085	m <sup>2</sup>
Chodník dlažba	11 723	11 723	m <sup>2</sup>
Uliční vpusti	69	69	ks
Obrubníky	7 500	7 350	m
<b>Inženýrské objekty</b>			
Železobetonová opěrná zeď	143	143	m
Železobetonová opěrná zeď s oplocením	260	260	m
<b>Pozemní objekty</b>			
Sociální zařízení pro řidiče DP	167	167	m <sup>3</sup>
Měnič	2033	2033	m <sup>3</sup>
<b>Inženýrské sítě</b>			

Kanalizace	2 065	2 065	m
Vodovod	450	450	m
<b>Ostatní</b>			
Sadové úpravy	7 805	7 805	m <sup>2</sup>
Technologie měřirny Dědinská	1	1	kpl
SSZ (světelná signalizační zařízení)	7	7	kpl

V období provozu nebude záměr vyžadovat zvláštní nároky na surovinové zdroje, vyjma běžné údržby tramvajové trati.

## **B.II.6. Nároky na dopravu a dopravní infrastrukturu**

### **B.II.6.1. Období výstavby**

#### **Zásobovací trasy**

V současné době není znám zhotovitel stavby, ale předpokládá se, že hlavní zásobovací trasy (a přesuny materiálu) budou řešeny následovně:

Místa úložišť vybouraného materiálu:

- Kolejnice, sloupy trakčního vedení – Kovošrot v Praze 10, U Kabelovny
- Panely BKV – Ústřední dílny Dopravního podniku v Praze 10, Hostivaři

Ze stavby budou materiály přesouvány po ulici Evropská, dále Svatovítská, a Patočkova, odkud se napojí na městský okruh (průjezd přes Strahovský tunel a tunel Mrázovka), budou pokračovat po ulici Dobříšská, Strakonická a přes Barrandovský most, dále po Jižní spojce a ulicemi Průběžná, Na Padesátém, Úvalská a Černokostelecká. Tranzit materiálů směrem na stavbu bude probíhat z ulice Černokostelecká přes ulice Úvalská, Na Padesátém, Průběžná, Jižní spojka, Barrandovský most, Strakonická, Dobříšská, dále po městském okruhu (průjezd tunelem Mrázovka a Strahovským tunelem) a ulicemi Patočkova, Svatovítská a Evropská až na místo stavby. Materiál z demolic a zemních prací bude ze stavby odvážen ulicemi Vlastina, Evropská a přes Pražský okruh. Zavážení nového stavebního materiálu z oblastí mimo Prahu bude probíhat přes Pražský okruh, Evropskou a Vlastinu až do místa stavby.

V případě využití betonárny Skanska Transbeton bude zásobovací trasa ze stavby vést ulicemi Vlastina, Drnovská a U Prioru. Zásobovací trasa na stavbu povede naopak ulicemi U Prioru, Drnovská a Vlastina. V případě využití betonárny ZAPA Středokluky bude zásobovací trasa ze stavby vést ulicemi Vlastina, Evropská, Pražský okruh, Lipská a R7 do Středokluk. Zásobovací trasa na stavbu naopak povede ze Středokluk komunikacemi R7, Lipská, Pražský okruh, Evropská a Vlastina.

Tranzit kolejového materiálu (kolejnice dodávané Pražskou strojárnou, a. s., Praha 9 – Vnoř) směrem ze stavby bude realizován ulicemi Vlastina, Evropská, Svatovítská, Milady Horákové, Strojnická, U Výstaviště, Partyzánská, Vrbenského, Plynární, Argentinská, Most Barikádníků, V Holešovičkách, Liberecká, Kbelská, Mladoboleslavská až do Prahy 9 – Vnoř. Naopak tranzit kolejového materiálu na stavbu bude probíhat z Prahy 9 – Vnoře přes ulice Mladoboleslavská, Kbelská, Liberecká, V Holešovičkách, Most Barikádníků, Argentinská, Bondyho, Vrbenského, Partyzánská, U Výstaviště, Strojnická, Milady Horákové, Svatovítská, Evropská a Vlastina.

### **Stavební mechanizace**

Zařízení staveniště (ZS) budou celkem čtyři. Stavební mechanizace bude umístěna na hlavním ZS1 s výjezdem do ulice Drnovská.

V průběhu stavby bude používána tato staveništní mechanizace:

- Pásový dozer – CAT D5N
- Kolový nakladač – CAT 924H
- Mini-rypadlo – CAT 303C CR
- Rypadlo-nakladač – CAT 432E
- Pásové rypadlo – LIEBHERR R924 Compact
- Mobilní elektrocentrála – kontejner
- Kolové rypadlo – LIEBHERR A314 Litronic
- Fréza – CAT RM500
- Finišer – CAT AP 600
- Válec – CAT CS423E
- Smykem řízený nakladač – CAT 246C
- Mobilní kompresor – ATLAS-COPCO, sbíjecí kladivo
- Auto-jeřáb – ČKD AD 30 na podvozku TATRA
- Řezačka spár CEDIMA
- Strojní podbíječka – Plasser & Theurer 08-275 ZW
- Trafostanice 400 kVA

### **Dopravní opatření a dopravní zátěž**

Dopravní opatření v průběhu stavby budou realizována s účelem minimalizace dopravních komplikací v řešeném území. Upřesněna budou v další fázi projektové

dokumentace. Dopravní zátěž staveništní dopravou se bude lišit v závislosti na etapě výstavby, počet vozidel v každé etapě uvádí tab. B.14.

**Tab. B.14. Staveništní doprava – počet automobilů za 24 hod. v jednotlivých etapách výstavby**

	0. etapa	1. etapa	2. etapa
Multicar	8	15	8
AVIA D90	12	5	13
Auto-mix SCHWING Stetter – řada Ligh line – AM9C (9 m <sup>3</sup> )	7	12	7
Přeprava po silnici – TATRA TERRNo1 T815	10	35	20
<b>Celkem</b>	<b>37</b>	<b>67</b>	<b>48</b>

### B.II.6.2. Období provozu záměru

Tramvajová trať bude v ose Evropské ulice prodloužena ke křižovatce s ulicí Vlastina, do které bude odbočovat pod šikmým úhlem v místě stávající zelené plochy. V ulici Vlastina bude vedena v ose vozovky, přičemž až ke křižovatce s ulicí U Silnice bude trať oboustranně pojížděna vozidly individuální automobilové dopravy. Od této křižovatky až k Drnovské ulici pak bude trať vedena v ose vozovky, podél níž bude v obou směrech umístěn jeden jízdní pruh. Konstrukce tramvajové trati umožní najetí vozidel v případě potřeby objetí překážky na vozovce (např. porouchaný automobil). Od místa křížení s Drnovskou ulicí bude tramvajová trať vedena bočně a v odstupu na západní straně podél Drnovské ulice, a to až do prostoru nové smyčky v blízkosti křižovatky ulic Drnovská a Dědinská.

Ulice Drnovská nebude stavbou tramvajové trati příliš dotčena, trať bude vedena mimo tuto komunikaci (po západní straně) a dojde pouze k úpravám v návaznosti na křižovatku s ulicí Vlastina a v oblasti autobusových zastávek Dlouhá Míle včetně změn v dopravním značení.

Na křižovatce ulic Drnovská × Vlastina bude organizace dopravy zcela změněna. Tramvajová trať bude z osy ulice Vlastina vyjíždět do bočního vedení podél Drnovské ulice a dojde také k instalaci světelného signalizačního zařízení. Stávající přejezd pro cyklisty zůstane v současné podobě, trasa pro cyklistickou dopravu nebude nijak měněna. Stávající schodiště a bezbariérová rampa ve směru k Výzkumnému ústavu rostlinné výroby nebudou stavbou dotčeny. V ulici Vlastina budou před signalizací zřízeny dva řadící pruhy (vpravo, vlevo), v ulici Drnovská ve směru od Evropské rovněž dva (přímo, vlevo), v opačném směru pak pouze jeden. Samozřejmostí jsou předsazené prostory pro cyklisty.



Ulicí Vlastina v úseku Drnovská–Klimčina bude tramvajová trať vedena v ose vozovky a podél trati bude umístěn v obou směrech jeden jízdní pruh. Konstrukce tramvajového tělesa umožní najetí vozidel v případě, kdy potřebují objet překážku. Stávající parkovací plochy a točka autobusů na jižní straně ulice Vlastina zaniknou, příčné vazby přes Vlastinu ulici však budou v maximální možné míře zachovány. V tomto úseku budou umístěny dvě nové tramvajové zastávky (Ciolkovského a Sídliště Na Dědině), v jejichž sousedství bude na vozovce vždy situována autobusová zastávka ve formě „zátky“. Přejechy pro chodce budou zřízeny v oblasti tramvajových zastávek (nesignalizované). Jako náhrada za zrušená parkovací stání budou po obou stranách komunikace zavedeny parkovací pruhy pro podélné stání vozidel.

Ulicí Vlastina v úseku Klimčina – U Silnice bude v obou směrech podél trati veden jeden jízdní pruh. Stávající příčné vazby budou v maximální možné míře zachovány. Úsek bude bez zastávek MHD, nepředpokládá se zde ani parkování.

Ulice Vlastina bude od křižovatky s ulicí U Silnice směrem k Evropské ve variantě 1 pro individuální automobilovou dopravu zneprůjezdněna. Průjezd bude povolen pouze pro vozidla MHD a cyklisty, převážná část ostatní dopravy se bude pohybovat ve směru Vlastina – severní část ulice U Silnice, kde bude vybudována nová křižovatka umožňující dopravní napojení na Evropskou (viz dále). Ve variantě 2 by již byla jednosměrně (ve směru od Evropské) průjezdná i pro individuální automobilovou dopravu. Tramvajová trať bude v obou variantách umístěna do úrovně vozovky, aby byl umožněn pojezd ostatní dopravou (MHD, cyklisté) v obou směrech. Na severní straně komunikace Vlastina budou umístěny parkovací pruhy pro podélné parkování. V blízkosti křižovatky s ulicí U Silnice je plánována zastávka Vlastina, dopravním značením bude tato oblast označena jako „Zóna 30“. Křižovatka Vlastina × U Silnice nebude světelně řízena.

Oblast stávající křižovatky Vlastina × Evropská bude stavebně zcela přebudována. Tramvajová trať bude vstupovat do osy ulice Evropská a změní se dopravní režim všech křižovatek v dotčeném okolí, což si vyžádá kompletní úpravu současných světelných signalizačních zařízení. Vznikne zde nová tramvajová zastávka Divoká Šárka, kde budou společně s tramvajemi zastavovat i autobusy. V obou směrech budou pomocí vyhrazených jízdních pruhů vytvořeny podmínky pro zajištění příjezdu autobusů do zastávky. Zastávky dálkových autobusů budou ve stávající poloze zrušeny. Ve směru z centra bude nástupní zastávka těchto linek umístěna do stávajícího zálivu v předprostoru nedalekého hřbitova (současná zastávka Divoká Šárka), v opačném směru bude výstupní zastávka dálkových linek zrušena úplně a náhrada se předpokládá v chystaném terminálu Veleslavin.

Nová světelně řízená křižovatka Evropská × Navigátorů (resp. Evropská × U Silnice) umožní dopravní napojení obytné oblasti mezi ulicemi Vlastina a Evropská a bude sloužit jako náhrada za znemožnění přímého průjezdu ulicí Vlastina. Místo napojení respektuje polohu vodárny (objekt patřící letišti), křižovatka je tak oproti původním předpokladům posunuta západním směrem do místa, kde je Evropská ulice vedena v těsném souběhu s ulicí Navigátorů. Aby nedocházelo k blokování provozu v křižovatce (dvě křižovatky jsou v bezprostřední blízkosti), návrh ve variantě 1 předpokládá zjednosměrnění ulice Navigátorů směrem do sídliště – tato komunikace by tak sloužila pouze jako příjezd do obytné oblasti. Varianta 2 již v ulici Navigátorů zachovává obousměrný provoz, avšak odbočení na Evropskou umožňuje pouze pravostranné.

Nová křižovatka Evropská × Radistů je plánována ve variantě 1; varianta 2 ji zcela vypouští. Jednalo by se o nový výjezd na Evropskou ulici (pouze pravý oblouk ve směru do centra) v prodloužené ose ulice Radistů. V souvislosti s touto změnou by došlo i k úpravě polohy autobusových zálivů na Evropské ulici v místě nového napojení. Důvodem návrhu tohoto propojení je geometrické uspořádání nové křižovatky Evropská × Navigátorů, kde varianta 1 předpokládá zjednosměrnění ulice Navigátorů směrem do sídliště Dědina (až ke křižovatce s ulicí Družicová), jež by tak sloužila pouze jako příjezd do obytné oblasti. Aby se veškerý výjezd z rozsáhlé obytné oblasti nesoustředil pouze do Dědinské ulice s následným napojením na Drnovskou ulici, bylo navrženo toto další propojení na Evropskou ulici. Komunikace je v tomto úseku navržena jako jednopruhová, jednosměrná, o šířce 3,75 m, s jednostranným zvýšeným chodníkem šířky 2 m a bude situována zhruba ve stopě stávajícího propojovacího chodníku. Délka komunikačního propojení by byla cca 50 m.

### **B.II.6.3. Intenzity automobilové dopravy**

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích jsou vyhodnoceny pro následující stavy a varianty:

- Stávající stav (2013) – komunikační síť pro současný stav v širších vztazích odpovídá reálnému rozsahu provozu na jaře roku 2013 dle dopravně-inženýrských podkladů zpracovaných Technickou správou komunikací hlavního města Prahy – Úsekem dopravního inženýrství (TSK–ÚDI).
- Základní scénář k roku 2016 – varianta 0, bez realizace záměru – uspořádání nadřazených komunikací vychází ze současného stavu s doplněním Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka.
- Základní scénář k roku 2016 – varianta 1, s realizací záměru
- Základní scénář k roku 2016 – varianta 2, s realizací záměru

- Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 0, bez realizace záměru – ve výhledovém období platného Územního plánu hl. m. Prahy je uvažováno s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (nejde tedy o konkrétní rok, ale výhledový stav naplnění ÚP). Dopravní intenzity poskytl Útvar rozvoje hlavního města Prahy (ÚRM).
- Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 1
- Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 2

Dopravní intenzity na klíčových komunikacích v zájmovém území (tj. ulice Evropská, Vlastina a Drnovská) pro všechny hodnocené výhledové stavy ukazuje tab. B.15. Pro možnost srovnání jsou uvedeny i dopravní intenzity ve stávajícím stavu (rok 2013). Intenzity dopravy jsou zobrazeny na výkresech 7–13.

**Tab. B.15. Dopravní intenzity na vybraných komunikacích v zájmovém území**

		Evropská	Vlastina	Drnovská
Stávající stav (2013)	celkem	30 940 – 33 120	2 540 – 5 550	9 120 – 9 750
	pomalá vozidla	2 210 – 2 330	140 – 250	440 – 570
Základní scénář k roku 2016 – varianta 0	celkem	40 090 – 42 500	2 830 – 5 840	10 030 – 10 430
	pomalá vozidla	2 320 – 2 460	160 – 260	440 – 560
Základní scénář k roku 2016 – varianta 1	celkem	39 490 – 40 430	460 – 3 690	9 710 – 10 550
	pomalá vozidla	2 400 – 2 460	10 – 140	410 – 470
Základní scénář k roku 2016 – varianta 2	celkem	39 400 – 41 600	1 500 – 5 700	10 900 – 11 300
	pomalá vozidla	2 290 – 2 440	90 – 260	440 – 600
Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 0	celkem	30 600 – 32 700	2 700 – 4 600	13 300 – 14 400
	pomalá vozidla	1 840 – 1 850	60 – 110	580 – 620
Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 1	celkem	30 700 – 32 100	600 – 4 100	13 100 – 13 300
	pomalá vozidla	1 800 – 1 820	20 – 140	600 – 620
Výhledový scénář v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 2	celkem	30 700 – 33 300	1 300 – 4 400	12 500 – 14 500
	pomalá vozidla	1 800 – 1 850	10 – 110	580 – 620

Tab. B.16. uvádí intenzitu dopravy pro provoz tramvají po realizaci záměru dle předpokladů Dopravního podniku hl. m. Prahy. Na základě požadavku Hygienické stanice hl. m. Prahy bylo prověřeno, zda provoz tramvajové trati bude změněn v případě, že dojde k prodloužení tramvajové trati v souladu s návrhem ÚP až k letištnímu Terminálu č. 3. To bylo investorem (Dopravní podnik) vyloučeno, i po prodloužení trati na letiště zůstane provoz zachován ve stejné intenzitě.

**Tab. B.16. Provoz tramvají po prodloužení TT – základní scénář k roku 2016**

Hodina	Počet spojů	Hodina	Počet spojů
0	0	12	12
1	0	13	15
2	0	14	15
3	0	15	15
4	2	16	15
5	8	17	15
6	12	18	12
7	15	19	12
8	15	20	6
9	12	21	6
10	12	22	6
11	12	23	4

Pozn.: Po prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 zůstane rozsah provozu zachován, noční linka bude ukončena v obratišti Divoká Šárka.

Tab. B.17. uvádí intenzitu autobusů MHD po realizaci záměru. Porovnání s intenzitami autobusů MHD v současném stavu je možné v tab. C.12 v kapitole C.II.12. Doprava.

**Tab. B.17. Provoz autobusů MHD po prodloužení TT**

Komunikace	Úsek	Počet autobusů MHD		
		Směr k	0–24	22–06
Evropská	centrum – Vlastina	letišť/centrum	309/304	50/50
	Vlastina – letiště	letišť/centrum	154/149	19/19
Vlastina	Evropská – Billa	Drnovská/Evropská	155/155	31/31
	Billa – Drnovská	Drnovská/Evropská	201/201	32/32
Drnovská	Stochovská – Vlastina	letišť/centrum	87/87	8/8
	Vlastina – Dědinská	letišť/centrum	205/205	32/32
	Dědinská – letiště	letišť/centrum	122/122	21/21

#### B.II.6.4. Doprava v klidu

V souvislosti s prodloužením tramvajové trati budou zrušena parkovací stání v ulici Vlastina v úsecích Litovická – Ke Džbánu a Hodčina–Drnovská. Nově budou navržena parkovací stání formou parkovacích pásů v ulici Vlastina v úseku Ke Džbánu – U Silnice a dále v úseku Klimčina–Drnovská.

Pro potřeby oznámení EIA, které předcházelo této Dokumentaci, byl proveden orientační průzkum zaparkovaných vozidel v ulici Vlastina, a to okolo 21. hod. Pro účely průzkumu byla Vlastina ulice rozdělena na následující úseky:

- úsek 1 – mezi ulicemi Litovická – Ke Džbánu (v okolí ostrůvku a u chodníku)
- úsek 2 – mezi ulicemi Ke Džbánu – U Silnice (v parkovacích zálivech podél ulice Vlastina)
- úsek 3 – mezi ulicemi U Silnice – Hodčina (neparkuje se)
- úsek 4 – mezi ulicemi Hodčina – Drnovská (včetně přilehlých parkovišť)

Výsledky průzkumu jsou uvedeny v tab. B.18.

**Tab. B.18. Počet parkovacích stání v ulici Vlastina**

	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	Celkem
Stávající stav	25	34	0	321	380
Stávající stav dle průzkumu	25	18	0	307	350
Navrhovaný stav	14	35	0	247	296
Rozdíl	-11	-1	0	-74	-84

Pozn.: Dle sdělení Odboru dopravy Prahy 6 jsou oficiální parkovací místa tam, kde to platná legislativa dovoluje. V úseku č. 4 nebyla využita všechna parkovací stání na plochách u zdi areálu kasáren.

V základním scénáři k roku 2016 jsou parkovací stání v ulici Vlastina navržena všude, kde to prostorové podmínky dovolují. Oproti původnímu stavu dojde ke snížení počtu parkovacích stání přibližně o 84.

#### **B.II.6.5. Nároky na jinou infrastrukturu**

Z hlediska nároků na jinou než dopravní infrastrukturu je třeba zmínit, že řešeným územím prochází také inženýrské sítě (elektro a trubní). Inženýrské sítě, které se dostávají do střetu s navrhovanou stavbou, budou přeloženy. Jedná se především o silové a sdělovací kabely a trubní sítě ve stávajícím jižním chodníku v ulici Vlastina, příčné křížení s teplovodními rozvody v ulici Vlastina a vodovod DN 1200 v oblasti nové smyčky Dědinská. Nově bude realizována telefonní přípojka staveniště, kanalizační, vodovodní a NN přípojka sociálního zařízení na nové smyčce.

## B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

### B.III.1. Ovzduší

V době výstavby bude zdrojem znečišťování ovzduší provoz stavební mechanizace a nakládání s prašnými materiály (zeminou). Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí (tj. zejména na přilehlou zástavbu). Negativní působení lze očekávat především v průběhu fáze zemních prací, výkopu a zajištění stavební jámy v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách (vlhkost, rychlost větru atd.). Množství emisí při výstavbě uvádí tab. B.19.

**Tab. B.19. Emise při provádění stavby (kg.den<sup>-1</sup>)**

Zdroj znečištění – staveniště	Částice PM <sub>10</sub> <sup>*)</sup>	Benzen	Oxidy dusíku
Stavební stroje	1,7	0,09	23,4
Stavební komunikace a prašnost z nakládání se zeminou	19,1	0,00	0,0
<b>Staveniště celkem</b>	<b>20,8</b>	<b>0,09</b>	<b>23,4</b>
Staveništní doprava – veřejné komunikace (emise na 1 km)	0,35	0,004	0,10

<sup>\*)</sup> včetně sekundární prašnosti

Vlastní tramvajová trať nebude zdrojem emisí, tramvaje budou k pohonu využívat elektrickou energii. Sociální zařízení na točně bude vytápěno elektrickými topnými tělesy a nebude zdrojem emisí znečišťujících látek.

### B.III.2. Odpadní a dešťové vody

V oblasti plánované stavby záměru se nachází fungující kanalizační systém. Veškeré stávající i nové přípojky splaškových odpadních vod budou ústít do Ústřední čistírny odpadních vod. Projektované množství produkovaných splaškových a technologických odpadních vod se pro variantu 1 a 2 neliší.

Roční odtok dešťové vody ze zájmového území je vypočítán pro každou variantu zvlášť. Odvodnění tramvajové trati a nových zpevněných ploch je plánováno přes kanalizační přípojky do stávajících kanalizačních stok.

#### B.III.2.1. Splaškové a technologické odpadní vody

##### Období výstavby

Množství odpadních vod v období výstavby bude dáno počtem pracovníků. Jednotlivá zařízení staveniště budou mít svou kanalizační přípojku pro odvedení splaškových vod do splaškové kanalizace:

- V ZS1 bude kanalizační přípojka DN 200 napojena na stoku DN 300 v ulici Dědinská.
- V ZS2 bude kanalizační přípojka DN 200 napojena na stoku DN 300 v ulici Žukovského.
- V ZS3 bude kanalizační přípojka DN 200 napojena na novou stoku DN 300 v ulici Vlastina.
- V ZS4 bude kanalizační přípojka DN 200 napojena na stoku DN 300 v ulici Nová Šárka.

Produkce splaškových odpadních vod je pro období výstavby uvažována v celkovém množství 31,5 m<sup>3</sup>/směnu.

Produkce provozních (technologických) odpadních vod při výstavbě bude minimální, vznikat budou např. při vlhčení betonů. Po dobu výstavby bude zajištěno zachycování odpadních vod a závadných látek tak, aby se nedostaly na nezpevněný terén a nemohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod.

### Období provozu

Během provozu tramvajové trati budou splaškové vody vznikat pouze v souvislosti s provozem sociálního zařízení na smyčce. Splaškové vody budou odvedeny novou přípojkou do splaškové kanalizace DN 300 u křižovatky ulic Dědinská × Drnovská, která ústí do Ústřední čistírny odpadních vod.

Dle předpokládaného charakteru využití navrhovaného objektu (sociální zařízení) budou do veřejné kanalizační sítě vypouštěny běžné odpadní vody s parametry znečištění vyhovující Kanalizačnímu řádu veřejné kanalizace hlavního města Prahy.

Množství odváděné splaškové vody bude přibližně odpovídat množství odebrané vody pitné:

$$\begin{aligned} \text{Průměrná denní produkce odp. vod: } Q_{\text{den}} &= 200 \text{ řidičů} \times 13 \text{ l/os./den} = 2\,600 \text{ l/den} \\ \text{Roční produkce odp. vod: } Q_{\text{rok}} &= 2,6 \text{ m}^3/\text{den} \times 365 \text{ dní} = 949 \text{ m}^3/\text{rok} \end{aligned}$$

Technologické (provozní) vody v období provozu záměru vznikat nebudou.

### B.III.2.2. Dešťové vody

#### Stávající stav

Srážkové vody ze stávající tramvajové trati a upravovaných komunikací a ploch jsou v současnosti napojeny do systému veřejných stok v ulicích Evropská, Vlastina, U Silnice, Drnovská a přilehlých komunikacích.

Pro výpočet odtoku srážkových vod v zájmovém území byla uvažována plocha území 11,1797 ha a intenzita směrodatného deště 205 l/s (viz tab. B.20.).

**Tab. B.20. Výpočet odtoku srážkových vod v zájmovém území – stávající stav**

Typ povrchu	Plocha [ha]	Koeficient odtoku	Redukovaná plocha [ha]	Odtok [l/s]
Budovy, zdi	0,0824	1,0	0,0824	13,2
Zpevněné plochy asfaltové	5,6337	0,9	5,0703	811,3
Zpevněné plochy dlažba	1,3522	0,7	0,9465	151,5
Nezpevněné plochy	0,0121	0,5	0,0060	1,0
Orná půda	1,0484	0,3	0,3145	50,3
Zelené plochy	3,0509	0,1	0,3051	48,8
<b>Celkem</b>	<b>11,1797</b>		<b>6,4198</b>	<b>1 027,2</b>

Roční odtok (resp. roční produkce dešťových vod) je pak:

Stávající odtok ze zájmového území: 1 027,2 l/s  
 Redukovaná plocha území: 6,4198 ha  
 Průměrné roční srážky: 0,532 m/rok  
 Roční odtok:  $6,4198 \times 10\,000 \times 0,532 = 34\,156,5 \text{ m}^3/\text{rok}$

### Období výstavby

Dešťové vody ve fázi výstavby nebudou speciálně řešeny. Budou provedena standardní opatření k zamezení kontaminace půdy a vody.

### Období provozu

Odpadní dešťové vody z nové tramvajové trati a přilehlého území budou odváděny uličními vpustmi z komunikací a bahníky v tramvajové trati do stávajících stok. Dešťové vody budou vedeny do povodí Litovického (Litovicko-Šáreckého) potoka. Ve staničení tramvajové trati v km 6,3 se nachází rozvodí zájmového území. Jihozápadní část zájmového území stéká dešťovými kanalizacemi do retenční nádrže Jiviny (12 167 m<sup>3</sup> pro obě varianty, vlastník hl. m. Praha, správa Lesy hl. m. Prahy), která ústí do Litovického potoka a zbylá část oblasti je odváděna do Šáreckého potoka (24 122 m<sup>3</sup> pro variantu 1 a 23 851 m<sup>3</sup> pro variantu 2).

Pro výpočet odtoku srážkových vod v zájmovém území (tab. B.21.) byla uvažována plocha území 11,1797 ha a intenzita směrdatného deště 205 l/s pro obě varianty záměru.



**Tab. B.21. Výpočet odtoku srážkových vod v zájmovém území – varianta 1**

Typ povrchu	Plocha [ha]	Koeficient odtoku	Redukovaná plocha [ha]	Odtok [l/s]
Budovy, zdi	0,1064	1,0	0,1064	17,0
Zpevněné plochy asfaltové	5,9013	0,9	5,3112	849,8
Zpevněné plochy dlažba	1,2880	0,7	0,7728	123,6
Nezpevněné plochy	0,0313	0,5	0,0157	2,5
Štěrkové plochy	0,5685	0,3	0,1706	27,3
Zelené plochy	3,2842	0,1	0,3284	52,5
<b>Celkem</b>	<b>11,1797</b>		<b>6,7051</b>	<b>1 072,8</b>

Roční odtok (resp. roční produkce dešťových vod) je pak:

Projektovaný odtok ze zájmového území: 1 072,8 l/s  
 Redukovaná plocha území: 6,7051 ha  
 Průměrné roční srážky: 0,532 m/rok  
 Roční odtok:  $6,7051 \times 10\,000 \times 0,532 = 35\,671,1 \text{ m}^3/\text{rok}$

**Tab. B.22. Výpočet odtoku srážkových vod v zájmovém území – varianta 2**

Typ povrchu	Plocha [ha]	Koeficient odtoku	Redukovaná plocha [ha]	Odtok [l/s]
Budovy, zdi	0,1064	1,0	0,1064	17,0
Zpevněné plochy asfaltové	5,8433	0,9	5,2590	841,4
Zpevněné plochy dlažba	1,2880	0,7	0,7728	123,6
Nezpevněné plochy	0,0313	0,5	0,0157	2,5
Štěrkové plochy	0,5685	0,3	0,1706	27,3
Zelené plochy	33,4220	0,1	0,3342	53,5
<b>Celkem</b>	<b>41,2595</b>		<b>6,6587</b>	<b>1 065,3</b>

Roční odtok (resp. roční produkce dešťových vod) je pak vypočítán následovně:

Projektovaný odtok ze zájmového území: 1 065,3 l/s  
 Redukovaná plocha území: 6,6587 ha  
 Průměrné roční srážky: 0,532 m/rok  
 Roční odtok:  $6,6587 \times 10\,000 \times 0,532 = 35\,424,3 \text{ m}^3/\text{rok}$

S ohledem na velikost posuzované lokality a povodí podzemních vod se vypočtené snížení dotace podzemních vod (o 1 514 m<sup>3</sup>/rok ve variantě 1, resp. o 1 268 m<sup>3</sup>/rok ve variantě 2) prakticky nemůže významnějším způsobem projevit na úrovni hladiny podzemní vody a množství podzemních vod.

## Možnosti zasakování

V území jsou deluviální a eolické sedimenty charakteru jílu se střední plasticitou, proto nelze uvažovat se zasakováním srážkových vod.

### B.III.3. Odpady

Z hlediska zatížení životního prostředí lze odpady rozdělit na:

- Odpady z průběhu výstavby (dočasné)
- Odpady z provozu (trvalé)

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně je odstranit způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.

### Odpady v době výstavby

Odpady vznikající v rámci výstavby uvažovaného záměru lze rozdělit na odpady vázané na vlastní výstavbu/rekonstrukci tramvajové trati a souvisejících objektů a na odpady vznikající v zázemí – v zařízeních stavenišť.

Stavitel si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Odpady bude zařazovat a shromažďovat podle jednotlivých druhů a kategorií, bude kontrolovat jejich nebezpečné vlastnosti a vést evidenci odpadů. V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel o povolení k nakládání s nebezpečnými odpady nebo opět zajistí odstraňování prostřednictvím oprávněné osoby nebo firmy, která má ze zákona oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady. Při přepravě a odstraňování veškerých odpadů, které budou vznikat při stavební a provozní činnosti, musí být nakládáno v souladu s ustanovením zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., včetně předpisů vydaných k jeho provedení. Odpad nebo stavební materiál nebude umístován mimo staveniště. Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikem, znehodnocením a odcizením.

Výstavbou tramvajové trati v daném úseku budou z hlediska množství objemu vznikat hlavně odpady kategorie O – ostatní odpad, které budou dle možnosti přednostně využity nebo recyklovány. Stavba se nevyhne ani tvorbě odpadů kategorie

N – nebezpečný odpad. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech (viz tab. B.23.).

V případě zařízení staveniště se jedná o časově omezené plochy, sloužící především jako zázemí pro pracovníky a dále k umístění stavebních mechanismů. Mezideponie odtěžených materiálů a stavebního materiálu (zejména zeminy a stavebního odpadu z demolic) budou zřízeny dočasně v ZS1. Plochy zařízení staveniště budou po dokončení stavby rekultivovány. Hospodaření s odpady na nich musí být v souladu s platnými právními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je nutné dbát na jejich technický stav a minimalizovat množství úkapů olejů, nafty a ostatních technologických kapalin.

**Tab. B.23. Druhy a kategorie odpadů vznikajících v průběhu výstavby**

Kód odpadu	Kategorie odpadu	Popis	Předpokl. množství	Nakládání s odpadem
02 01 03	O	Odpad rostlinných pletiv	0,5 t	V
07 03 04	N	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	0,15 t	R/S
16 02 14	O	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	20 t	R
17 01 01	O	Beton	800 t	R/S
17 01 02	O	Cihly	1 t	V/R/S
17 02 01	O	Dřevo	10 t	V
17 02 03	O	Plasty	3 t	R
17 03 01	N	Asfaltové směsi obsahující dehet	7,5 t	V/S
17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	10 300 t	R
17 04 01	O	Měď, bronz, mosaz	20 t	R
17 04 02	O	Hliník	25 t	R
17 04 05	O	Železo a ocel	70 t	R
17 04 07	O	Směsné kovy	100 t	R
17 04 09	N	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	1 t	R/S
17 04 10	N	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	10 t	R/S
17 04 11	O	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10	25 t	R
17 05 03	N	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	7 600 t	V/S
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	4000 t	V
17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	60 t	R/S
20 03 01	O	Směsný komunální odpad	2 t	S

Vysvětlivky ke sloupci Nakládání s odpadem:

V – využití; R – recyklace; S – skládkování/spalovna

Pozn.: V případě, že bude stavební odpad znečištěn nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminován v zařízení k tomu určených a poté buď využit, nebo uložen na příslušnou skládku.

Výběr trvalé deponie bude v kompetenci vybraného zhotovitele stavby. Předpokládá se lokalita mimo Prahu.

Očekávané odpady uvedené v tab. B.23. nelze považovat za definitivní seznam – není možné vyloučit výskyt dalších odpadů či absenci některých z vyjmenovaných. Toto platí i o množství odpadu, jedná se o orientační údaj. Přesnější specifikace bude známa po vyjasnění smluvních vztahů mezi stavebníkem a stavitelem a jejich skutečných potřeb a technického vybavení.

Celkové množství vytěžené výkopové zeminy je odhadováno na 44 000 m<sup>3</sup>. Tato zemina bude zčásti použita pro vyrovnání terénu a sadové úpravy v řešeném území (cca 14 000 m<sup>3</sup>). Přebytečná vytěžená zemina (30 000 m<sup>3</sup>) bude primárně nabídnuta k využití, případně odvážena na trvalou deponii dle výběru zhotovitele stavby. Mezideponie zeminy je uvažována v místě ZS1.

Celkový objem stavební suť a odpadů vzniklých vybouráním stávající vozovky je odhadován na 12 420 m<sup>3</sup>. Vybourané materiály a suť budou na staveništi tříděny a dle druhu budou odváženy k recyklaci nebo v případě nutnosti na skládky.

Dále budou na staveništi probíhat přeložky či likvidace inženýrských sítí. Stávající překládaná potrubí budou vyzvednuta ze země a odstraněna jako odpad.

### Odpady v době provozu

Během provozu záměru (stejně jako v současném stavu) budou odpady vznikat v omezené míře zejména vlivem údržby trati, a to při úklidu tramvajové trati a přilehlých ploch, při sekání trávy, seřezávání dřevin, čištění stok a dešťových vpustí, při drobných opravách trati, odstraňování následků havárií apod.

Odpad z čištění komunikace po uvedení stavby do provozu se řadí do kategorie 20 03 03 – uliční smetky. Znečištění bude odstraňováno specializovanými pracovníky a odpad bude likvidován na skládce.

**Tab. B.24. Druhy a kategorie odpadů vznikajících v období provozu TT**

Kód odpadu	Kategorie odpadu	Popis
15 02 02	N	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami
15 02 03	O	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02
20 01 21	N	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť
20 02 01	O	Biologicky rozložitelný odpad
20 03 02	O	Zemina a kameny
20 02 03	O	Jiný biologicky rozložitelný odpad
20 03 01	O	Směsný komunální odpad
20 03 03	O	Uliční smetky

N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady

### B.III.4. Hluk a vibrace

#### Hluk

V období výstavby budou zdrojem hluku stavební stroje a pojezdy nákladní dopravy po veřejných komunikacích. Při akusticky nejhorší stavební etapě – hloubení stavební jámy – se předpokládá nasazení dvou rypadel, dvou vrtných souprav, autojeřábu a smykem řízeného malého nakladače. U všech strojů se předpokládá nasazení po 7 hodin za den na plný výkon. Akustické parametry stavebních mechanismů a akustický výkon  $L_{WA}$  byly stanoveny jako maximální přípustné hodnoty emisí hluku pro daný typ zařízení dle Nařízení vlády č. 9/2002 Sb. – příloha č. 4 pro období od 3. 1. 2006 a část byla převzata od výrobce a z archivu zpracovatele. Přehled akustických parametrů strojů je uveden v tab. B.25.

**Tab. B.25. Uvažované akustické parametry stavebních strojů a mechanismů**

Etapa	Mechanizace, objekty zařízení staveniště	Počet	Využití stroje		Akustický výkon $L_w$ (dB)
			počet dnů	hod./den	
Etapa 0. – Příprava území	Pásový dozer – CAT D5N	2	40	5	109
	Kolový nakladač – CAT 924H	1	35	3	108
	Mini-rypadlo – CAT 303C CR	4	30	4,5	104
	Rypadlo-nakladač – CAT 432E	4	45	5	114
	Pásové rypadlo – LIEBHERR R924 Compact	1	30	2	113
	Mobilní elektrocentrála – kontejner	2	50	4	88
	Kolové rypadlo – LIEBHERR A314 Litronic	2	40	4	114
	Fréza – CAT RM500	2	35	3	113
	Finišer – CAT AP 600	1	40	3	108
	Válec – CAT CS423E	2	40	3	113
	Smykem řízený nakladač – CAT 246C	6	80	7	114
	Mobilní kompresor – ATLAS-COPCO, sbíjecí kladivo	2	40	4	118
	Auto-jeřáb – ČKD AD 30 na podvozku TATRA	1	30	3	102
	Řezačka spár CEDIMA	2	25	4	114
	Multicar	–	–	8 voz/den	
	AVIA D90	–	–	12 voz/den	
	Auto-mix SCHWING Stetter – AM9C (9m <sup>3</sup> )	–	–	7 voz/den	
	Přeprava po silnici – TATRA TERRN <sup>o</sup> 1 T815	–	–	10 voz/den	
	Trafostanice 400kVA	1	90	24	93
Etapa 1. – Výstavba tramvajové trati včetně zastávek	Pásový dozer – CAT D5N	1	40	5	109
	Kolový nakladač – CAT 924H	3	100	5	108
	Mini-rypadlo – CAT 303C CR	2	55	4	104
	Rypadlo-nakladač – CAT 432E	4	150	5	114
	Pásové rypadlo – LIEBHERR R924 Compact	2	120	5	113
	Mobilní elektrocentrála – kontejner	2	90	4	88
	Kolové rypadlo – LIEBHERR A314 Litronic	4	150	5	114
	Fréza – CAT RM500	1	60	6	113
	Finišer – CAT AP 600	1	60	6	108
	Válec – CAT CS423E	3	130	6	113
	Smykem řízený nakladač – CAT 246C	8	200	7	114
	Mobilní kompresor – ATLAS-COPCO, sbíjecí kladivo	2	80	4	118
	Auto-jeřáb – ČKD AD 30 na podvozku TATRA	3	120	6	102

Etapa	Mechanizace, objekty zařízení staveniště	Počet	Využití stroje		Akustický výkon L <sub>w</sub> (dB)
			počet dnů	hod./den	
	Řezačka spár CEDIMA	2	35	4	114
	Strojní podbíječka – Plasser & Theurer 08-275 ZW	1	40	8	110
	Multicar	–	–	15 voz/den	104
	AVIA D90	–	–	5 voz/den	
	Auto-mix Ligh line – AM9C (9m <sup>3</sup> )	–	–	12 voz/den	
	Přeprava po silnici – TATRA TERRN <sup>o</sup> 1 T815	–	–	35 voz/den	93
	Trafostanice 400kVA	1	330	24	93
Etapa 2. – Výstavba tramvajové trati včetně zastávek	Pásový dozer – CAT D5N	1	40	5	109
	Kolový nakladač – CAT 924H	1	30	3	108
	Mini-rypadlo – CAT 303C CR	2	60	3	104
	Rypadlo-nakladač – CAT 432E	2	60	5	114
	Pásové rypadlo – LIEBHERR R924 Compact	1	20	2	113
	Mobilní elektrocentrála – kontejner	2	55	4	88
	Kolové rypadlo – LIEBHERR A314 Litronic	2	50	3,5	114
	Fréza – CAT RM500	2	80	6	113
	Finišer – CAT AP 600	2	80	6	108
	Válec – CAT CS423E	2	80	6	113
	Smykem řízený nakladač – CAT 246C	5	110	7	114
	Mobilní kompresor – ATLAS-COPCO, sbíjecí kladivo	2	50	4	118
	Auto-jeřáb – ČKD AD 30 na podvozku TATRA	1	40	3	102
	Řezačka spár CEDIMA	2	30	4	114
	Multicar	–	–	8 voz/den	104
	AVIA D90	–	–	13 voz/den	
	Auto-mix SCHWING Stetter – řada Ligh line – AM9C (9m <sup>3</sup> )	–	–	7 voz/den	
	Přeprava po silnici – TATRA TERRN <sup>o</sup> 1 T815	–	–	20 voz/den	
	Trafostanice 400kVA	1	120	24	93

Po zprovoznění záměru bude zdrojem hluku provoz tramvají na nové tramvajové trati, ke změně hlukové situace dojde také vlivem změny dopravního režimu v území. Záměr nebude do území umisťovat žádné nové stacionární zdroje hluku. Počty jízd tramvají, které budou zdrojem hluku, v dělení na denní a noční dobu, jsou uvedeny v tab. B.26. Na trati se uvažuje nasazení tramvají Škoda 15T (ForCity), která má nižší emise hluku oproti starším typům.

**Tab. B.26. Provoz tramvají po prodloužení TT**

Denní doba		Noční doba	
Hodina	Počet spojů	Hodina	Počet spojů
6	12	22	6
7	15	23	4
8	15	0	0
9	12	1	0
10	12	2	0
11	12	3	0
12	12	4	2
13	15	5	8
14	15		
15	15		
16	15		
17	15		
18	12		
19	12		
20	6		
21	6		
<b>Celkem den</b>	<b>201</b>	<b>Celkem noc</b>	<b>20</b>

Pro snížení emisí hluku z tramvajové trati byla navržena řada organizačních a technických protihlukových opatření. Mezi technická opatření patří využití antivibračních rohoží, tlumících bokovnic, hlavových (bezžlábkových) kolejnic či upevnění kolejnic pružnými svěrkami. Mezi organizační opatření patří omezení pojezdu nočních tramvajových linek, využití tramvají 15T či snížení rychlosti na vybraných úsecích.

Dále byla navržena aplikace tzv. „tichého asfaltu“ na úsecích, kde by jinak došlo vlivem změny organizace dopravy k nadměrnému nárůstu akustické zátěže.

## Vibrace

K šíření vibrací může dojít ve fázi výstavby, a to např. při pojíždění těžkých stavebních mechanismů a nákladních vozidel po stávajících komunikacích nebo při užití strojů šířících vibrace (stroje na hutnění zeminy apod.).

Zdrojem vibrací bude také jízda tramvají po kolejích, tyto vibrace se budou přenášet přes podloží do okolních konstrukcí. Stavební řešení tramvajové trati musí být takové, aby přenos vibrací byl minimalizován a nepřekračoval platné limitní

hodnoty. Toho je možné docílit antivibračními opatřeními, jako jsou odpružené desky nebo pásy, které se vloží pod konstrukci trati a které sníží přenos vibrací do podloží.

### **B.III.5. Záření**

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti se zamýšlenou výstavbou a provozem záměru neočekává.

### **B.III.6. Rizika havárií**

V průběhu výstavby lze předpokládat, že vznikne pouze individuální riziko havárií, a to v případě nepředvídatelných okolností či v případě selhání lidského faktoru. Při pracích na stavbě existuje riziko pracovního úrazu zaměstnanců, dále může dojít k úniku paliva či hydraulických olejů ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů. Riziko úniku ropných látek do prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v Plánu organizace výstavby (POV), který předloží dodavatel stavby: používání stavebních mechanismů a nákladních automobilů v odpovídajícím technickém stavu s pravidelnou kontrolou jejich stavu, pravidelná vizuální kontrola staveniště za účelem včasného odhalení případného úniku ropných látek a odpovídající zajištění stavebních mechanismů a nákladních automobilů na plochách staveniště v nočních hodinách, ve dnech pracovního klidu a pracovního volna. Pokud by došlo k úniku ropných látek, bude dodavatel stavby postupovat podle havarijního řádu, který bude součástí POV. Zjištění rozsahu kontaminace a provedení případné sanace bude svěřeno odborné firmě.

Dalším rizikem havárie během výstavby s možností negativního ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví je požár na staveništi. Toto riziko bude minimalizováno dodržováním standardních požárních předpisů. Součástí POV bude zajištění předávání informací v případě vzniku požáru dotčeným orgánům samosprávy, správním úřadům, veřejnosti a evakuační plán okolních objektů.

Při výstavbě budou použity standardní materiály a technologie. Zásady minimalizace množství vzniku havárií (dodržování předpisů a technologických postupů) budou uplatňovány v průběhu výstavby, kdy lze nejvyšší riziko očekávat při odstraňování stávajících povrchů, objektů, překládce a napojování inženýrských sítí. Jiná rizika havárie během výstavby s možnými dopady na životní prostředí prakticky neexistují.



Rizika havárií v období provozu záměru jsou lze očekávat podobná jako u jiných tramvajových tratí – selhání lidského faktoru, požár, úraz elektrickým proudem, únik nebezpečných látek, případně porucha technologického zařízení.

Za běžných okolností je riziko ohrožení zdraví obyvatel a životního prostředí velmi nízké. Eliminovat případné havárie lze dodržováním všeobecných platných bezpečnostních opatření vyplývajících z příslušných předpisů a norem.

Celý prostor výstavby záměru leží mimo záplavová území definovaná územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Předpokládaný záměr prochází obytnou zástavbou nebo v její blízkosti (poslední úsek podél ulice Drnovská). Ulice Evropská je frekventovanou trasou osobní i hromadné dopravy, která na severní straně přímo sousedí s přírodním parkem Šárka–Lysolaje. Ulice Vlastina tvoří osu klidnější obytné zóny, jež se až po ulici U Silnice skládá z menších bytových domů po obou stranách a základní školy na jižní straně. V úseku po ulici Klimčina se na severní straně nacházejí rodinné a malé bytové domy, na jižní straně je ulice ohraničena oploceným areálem kasáren a plochami skladových areálů. V posledním úseku až po křížení s ulicí Drnovská prochází trasa záměru panelovým sídlištěm (nacházejícím se severně od ulice Vlastina) a přiléhají k ní parkovací plochy. Jihozápadně od křižovatky ulic Vlastina a Drnovská se nachází areál Výzkumného ústavu rostlinné výroby a zemědělské techniky. V posledním úseku (podél ulice Drnovská od Vlastiny až po Dědinskou) sousedí plánovaná trasa z jedné strany se zemědělskými plochami, na druhé straně Drnovské se nachází zástavba panelových bytových domů.

Území v okolí trasy záměru má zejména obytný a částečně průmyslový charakter. Na území navazují zemědělské plochy. S výjimkou přírodního parku Šárka–Lysolaje postrádá rozsáhlejší plochy zeleně.

Samotné místo výstavby záměru není hodnotné z hlediska ochrany přírody ani historického významu. V jeho širším okolí (cca do jednoho kilometru) se nachází množství zvláště chráněných nebo jinak přírodovědně hodnotných lokalit (řada prvků ÚSES, přírodní park Šárka–Lysolaje, jehož součástí je dalších sedm přírodních památek, přírodní rezervace Divoká Šárka a archeologická lokalita Hradiště Šárka, dále přírodní památka Obora Hvězda, jejíž součástí je i stejnojmenná evropsky významná lokalita a dva památné stromy). Záměr zasahuje do ochranných pásem dvou prvků ÚSES, do celoměstského systému zeleně a okrajově do přírodního parku Šárka–Lysolaje.

Hlavními zátěžemi životního prostředí v dané lokalitě jsou v současné době zvýšený hluk, okrajově též znečištění ovzduší. Území je zatěžováno zejména hlukem a imisemi z automobilové dopravy na kapacitních komunikacích (Evropská, Pražský okruh).

### C.I.1. Územní systémy ekologické stability krajiny

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability (viz. § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění). Prvky ÚSES jsou biocentra, biokoridory a interakční prvky.

Západně od záměru, podél Pražského okruhu, je v územně plánovací dokumentaci (ÚPD) vymezen nefunkční nadregionální biokoridor Evropská–Zmrzlík N4/8 (v nejbližším místě prochází 220 m od záměru). Biokoridor má v ÚPD vymezenou ochrannou zónu, do níž záměr zasahuje v místě nové smyčky Dědinská. Součástí tohoto biokoridoru je i nefunkční nadregionální biocentrum U Výzkumného ústavu L2/177, vzdálené 180 m od smyčky Dědinská.

Severně od záměru (uvnitř přírodního parku Šárka–Lysolaje) se nachází funkční nadregionální biokoridor N3/9 Šárecké údolí – Sedlec (450 m od záměru), funkční regionální biocentrum R1/29 Divoká Šárka (170 m od záměru), funkční lokální biokoridor L3/239 Džbán – Litovický potok (100 m od záměru) a dvě funkční lokální biocentra – L1/175 Pod Purkrabským hájem a L1/176 Zadní Šárka (1 000 a 700 m od záměru). Posuzovaný záměr žádný z těchto prvků ÚSES přímo nezasáhne, zasáhne však do ochranné zóny (vymezené až k ulici Evropská) nadregionálního biokoridoru N3/9, a to v prostoru úpravy nových křižovatek Evropská × Navigátorů, Evropská × Litovická × Vlastina a v místě úpravy stávající smyčky Divoká Šárka.

Dalšími blízkými prvky ÚSES jsou:

- zčásti funkční a zčásti nefunkční lokální biokoridor Litovický potok L3/238 a L4/238 ve vzdálenosti 550 m jihovýchodně od záměru
- funkční lokální biokoridor Pod Petřinami L3/236 ve vzdálenosti 600 m východně od záměru
- funkční lokální biocentrum Obora hvězda L1/187 ve vzdálenosti 800 m jihovýchodně od záměru
- zčásti funkční a zčásti nefunkční lokální biokoridor Na Bělohorské pláni L3/240 a L4/240 ve vzdálenosti 1 200 m jižně od záměru
- funkční interakční prvek Višňovka I5/292 ve vzdálenosti 1 100 m jižně od záměru
- funkční interakční prvek Za Poustkami I. I5/293 ve vzdálenosti 700 m jihozápadně od záměru
- funkční interakční prvek Za Poustkami II. I5/294 ve vzdálenosti 900 m jihozápadně od záměru
- nefunkční lokální biocentrum V Šancích L2/178 ve vzdálenosti 950 m jihozápadně od záměru

### **C.I.2. Zvláště chráněná území přírody**

Územní ochrana je v ČR realizována formou zvláště chráněných území, specifikovaných v zákoně 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a jeho prováděcí vyhlášce 395/1992 Sb. Ve smyslu tohoto zákona jsou za zvláště chráněná území považována: národní park (NP), chráněná krajinná oblast (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památka (NPP), přírodní rezervace (PR) a přírodní památka (PP).

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani jeho ochranného pásma.

Nejbližší zvláště chráněné území, přírodní rezervace Divoká Šárka, se rozkládá na ploše 25,35 ha asi 160 m severně od zamýšleného záměru. Rezervace byla vyhlášena kvůli ochraně významného geomorfologického celku buližnickových skal, jež je charakteristický údolím Šareckého (Litovicko–Šareckého) potoka a pozůstatky skalní vegetace na jeho svazích. Divoká Šárka zahrnuje typické skalní útvary jako je skála Dívčí skok a Šestákova skála. Díky bohatství biotopů nabízí ukázky rozličných rostlinných společenstev od zbytků lužního lesa přes chladnomilná společenstva kapradinorostů až po teplomilná skalní tařicová společenstva.

Dalším zvláště chráněným územím je přírodní památka Obora Hvězda, jejíž součástí je i stejnojmenná evropsky významná lokalita. Tato přírodní památka se rozkládá na ploše 84,15 ha asi 800 m jihovýchodně od záměru. Její dominantou je letohrádek ve tvaru šesticípé hvězdy. Lesní porosty uvnitř obory bývaly součástí rozlehlých lesů pražského okolí, současná skladba smíšeného lesa se blíží přirozenému složení, jež láká k pobytu mnoho vzácných a ohrožených živočichů. Některé ze starých exemplářů listnáčů byly zařazeny mezi památné stromy.

V prostoru plánovaného záměru se však žádné památné stromy nevyskytují. Nejbližší památný strom – dub letní – se nachází asi 800 m jihovýchodně od záměru na hrázi Libockého rybníka; druhý nejbližší je buk lesní, nacházející se 950 m jihovýchodně od záměru v Oboře Hvězda.

### **C.I.3. Přírodní parky**

Přírodní parky jsou podle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, zřizovány k ochraně krajinného rázu míst s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, pokud nejsou zvláště chráněna podle části třetí tohoto zákona. Jsou vyhlašovány příslušným orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve

kterém se stanovuje omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo narušení stavu tohoto území.

Nejbližším přírodním parkem je park Šárka–Lysolaje o rozloze 1 005 ha, do kterého plánovaný záměr okrajově zasahuje v prostoru úpravy stávající smyčky Divoká Šárka. Tento přírodní park představuje jednu z nejzachovalejších přírodních oblastí Prahy, jejíž jádro je tvořeno údolím Šáreckého (Litovicko-Šáreckého) potoka s dominujícími skalními výchozy tvořenými pevnými horninami mladších starohor kralupsko-zbraslavské skupiny. Přírodní park v sobě zahrnuje řadu menších chráněných území – přírodních památek (Vizerka, Jenerálka, Zlatnice, Nad Mlýnem, Dolní Šárka, Housle a Baba) a přírodní rezervaci Divoká Šárka.

#### **C.I.4. Významné krajinné prvky**

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou: lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek – např. mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Záměr nezasahuje do registrovaných VKP, těmi nejbližšími jsou Pod Strnadem (1 750 m jihozápadně od záměru) a Peterkův Mlýn a přilehlé rákosiny (2 250 m jihozápadně od záměru).

Do VKP ze zákona patří mimo jiné vodní toky, a tedy i Litovický (Litovicko-Šárecký) potok, do kterého bude stejně jako v současnosti odváděna dešťová voda z komunikací a tratě (viz kap. C.II.3. Povrchové vody).

#### **C.I.5. Další hodnotná území přírody**

##### **C.I.5.1. Lokality soustavy Natura 2000**

Natura 2000 je soustava chráněných území, které vytvářejí na svém území podle jednotných principů všechny státy Evropské unie. Cílem této soustavy je zabezpečit ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejcennější, nejvíce ohrožené, vzácné či omezené svým výskytem jen na určitém území (endemické). Vytvoření soustavy Natura 2000 ukládají

dva právní předpisy EU na ochranu přírody: směrnice 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků („směrnice o ptácích“) a směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin („směrnice o stanovištích“). Směrnice ve svých přílohách vyjmenovávají, pro které druhy rostlin, živočichů a typy přírodních stanovišť mají být lokality soustavy Natura 2000 vymezeny. Požadavky obou směrnic jsou začleněny do zákona č. 114/1992 Sb. ve znění zákona č. 218/2004 Sb. Podle směrnice o ptácích jsou vyhlášovány ptačí oblasti a podle směrnice o stanovištích evropsky významné lokality. Tyto dva typy lokalit společně tvoří soustavu Natura 2000.

V hodnoceném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší oblastí soustavy Natura 2000 je 850 m vzdálená evropsky významná lokalita Obora Hvězda. Jedná se o mokřinu rozkládající se na ploše 1,9 ha na severozápadním okraji přírodní památky Obora Hvězda na břehu Litovického (Litovicko-Šáreckého) potoka.

#### **C.I.5.2. Celoměstský systém zeleně**

Část hodnoceného území se nachází na ploše celoměstského systému zeleně. Celoměstský systém zeleně (CMSZ) je tvořen plochami vegetace, které v městské struktuře plní ekologickou (ekostabilizační či hygienickou), rekreační nebo prostorotvornou funkci a které mají vzájemnou prostorovou vazbu.

Plánovaný záměr zasahuje do CMSZ v části trasy vedoucí podél Drnovské ulice. V těchto místech je celoměstský systém zeleně momentálně tvořen dřevinnou výsadbou u VÚRV a vegetačním doprovodem ulice Drnovská, jež jsou však vzájemně odděleny polem. CMSZ pak navazuje na městskou parkovou výsadbu pokračující směrem do sídliště. Plánovaný záměr se k CMSZ přibližuje (avšak nedochází již k jeho dotčení) také v prostoru úpravy nových křižovatek Evropská × Navigátorů, Evropská × Litovická × Vlastina, resp. v místě úpravy stávající smyčky Divoká Šárka, kde je CMSZ již součástí přírodního parku Šárka–Lysolaje.

#### **C.I.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Plánovaný záměr se ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, nenalézá v památkové rezervaci (§ 5) ani v jejím ochranném pásmu (§ 17) ani nezasahuje do žádné památkové zóny (§ 6).

Hodnocená lokalita leží asi 120 m jižně od archeologické lokality Hradiště Šárka (o výměře asi 25 ha), jež je součástí přírodního parku Šárka–Lysolaje. V místě

stavby záměru proto nelze vyloučit výskyt archeologických nálezů (§ 23). Ulice Vlastina prochází uniformním panelovým sídlištěm, jež je dle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy zařazeno do kategorie „ostatní pozoruhodné urbanistické soubory“. Urbanistický soubor je skupina staveb a prostor vytvářející ucelený prostorový a provozní celek, pozoruhodný obvykle z určitých dílčích hledisek, a je produktem společenských a hospodářských podmínek doby, ve které vznikl.

### C.I.7. Území hustě zalidněná

Záměr je plánován poblíž staré Ruzyně, jež bývala kdysi vesnicí. Plánovaná stavba spadá do obvodu městské části Praha 6, která má rozlohu 40,94 km<sup>2</sup> (hl. m. Praha 496 km<sup>2</sup>) a počet obyvatel k roku 2011 je 100 512 (hl. m. Praha 1 272 690), hustota obyvatel je tedy 2 455 obyv./km<sup>2</sup> (v hl. m. Praha 2 358 obyv./km<sup>2</sup>). Katastrální území Ruzyně (kód 729710) má naproti tomu k roku 2011 jen 7 491 obyvatel a hustotu 500 obyv./km<sup>2</sup>. V porovnání s celopražskou situací (i se situací v Praze 6) je oblast plánovaného záměru řídko osídlená.

Stavba záměru se nachází na území celkem sedmi základních sídelních jednotek (ZSJ), resp. urbanistických obvodů (UO). Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ dosahuje (údaje z roku 2011):

- Ruzyně – pod letištěm (kód 129747) – 0 obyvatel, rozloha 174,5 ha
- Ruzyně – Na Července (kód 306321) – 25 obyvatel, rozloha 34,2 ha
- Na Dědině (kód 129810) – 3 909 obyvatel, rozloha 36,3 ha
- U Dolní Liboci (kód 129801) – 335 obyvatel, rozloha 4,7 ha
- Dolní Liboc (kód 129798) – 2 153 obyvatel, rozloha 27,6 ha
- Divoká Šárka (kód 129844) – 36 obyvatel, rozloha 244,6 ha

I z počtu obyvatel v sousedních ZSJ/UO je patrné, že celá širší oblast je celkově spíše řídko osídlená:

- Na Dědině – východ (kód 129763) – 811 obyvatel, rozloha 12,4 ha
- U Divoké Šárky (kód 129852) – 0 obyvatel, rozloha 27,7 ha
- Ruzyně – letiště (kód 129828) – 231 obyvatel, rozloha 948,5 ha
- Ruzyně – západ (kód 129739) – 0 obyvatel, rozloha 43,4 ha
- Ruzyně – nad tratí (kód 129755) – 130 obyvatel, rozloha 64,5 ha
- Horní Liboc (kód 129780) – 2 057 obyvatel, rozloha 42,3 ha
- Nový Veleslavin (kód 129399) – 1 149 obyvatel, rozloha 42,9 ha
- Džbán (kód 129429) – 16 obyvatel, rozloha 201,2 ha

### **C.I.8. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení**

V okolí místa výstavby se nevyskytuje území, které by bylo využíváno výrazně nad míru únosného zatížení. V oblasti lze zaznamenat mírné překročení limitů hluku podél Evropské ulice, případně v těsné blízkosti dalších zatíženějších ulic.

Podle výsledků hodnocení kvality ovzduší je nutné očekávat v letech s epizodami zhoršených rozptylových podmínek riziko překročení imisního limitu pro denní koncentrace  $PM_{10}$ . V dlouhodobém průměru je však tento limit splněn. Záměr samotný nebude mít vliv na překračování tohoto limitu, jeho provozem se počet překročení v roce nezvýší. Umístění záměru tedy není touto skutečností limitováno.

### **C.I.9. Staré ekologické zátěže**

Za starou ekologickou zátěž lze považovat závažnou kontaminaci horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (jedná se zejména o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Zjištěnou kontaminaci lze považovat za starou ekologickou zátěž pouze v případě, že původce kontaminace neexistuje nebo není znám.

V širším okolí zájmového území jsou dle Systému evidence kontaminovaných míst registrovány tři staré ekologické zátěže vyžadující nápravná opatření. Všechny se nacházejí v areálu Letiště Václava Havla – depo autocisteren, oblast hangáru F a Centrální sklad leteckých pohonných hmot. Tyto ekologické zátěže jsou od lokality záměru vzdálené 2 až 4,5 km (severozápadním směrem), proto se jejich vliv na záměr neočekává.

Většina řešeného území je v současné době pokryta asfaltovými komunikacemi, oblast nové smyčky Dědinská a části tras tramvajové trati při ulici Drnovská zemědělskou půdou. V řešeném území jsou předpokládány navážky antropogenního původu. Kontaminace půdy se nepředpokládá. Bude-li během zemních prací zjištěna kontaminace zemin (například z navážek), bude provedena sanace zeminy odborně způsobilou firmou.

### **C.I.10. Extrémní poměry v dotčeném území**

Dotčené území představuje městskou oblast okrajové části Prahy. V dané lokalitě se nevyskytují žádné extrémní poměry abiotického nebo biotického charakteru. Území je přeměněné lidskou činností natolik, že přírodní charakteristiky nebo extrémní či



hraniční jevy v území byly setřeny tak, aby byly zajištěny činnosti v rámci města. Extrémní hodnoty ukazatelů kvality životního prostředí se zde nevyskytují, až na výjimku blízkého okolí Pražského okruhu, kde je nutno očekávat zvýšenou zátěž životního prostředí.

## C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

### C.II.1. Kvalita ovzduší

#### C.II.1.1. Imisní limity

Vyhodnocení kvality ovzduší je provedeno ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Jejich hodnoty jsou pro jednotlivé znečišťující látky stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Výše imisních limitů, stanovených z hlediska ochrany zdraví obyvatel, jsou uvedeny v tab. C.1.

**Tab. C.1. Limity pro ochranu zdraví**

Znečišťující příměs	Časový interval	Limitní hodnota	Maximální tolerovaný počet překročení za rok
oxid siřičitý	24 hod.	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$	3
	1 hod.	350 $\mu\text{g.m}^{-3}$	24
oxid dusičitý	kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	1 hod.	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
suspendované částice PM <sub>2,5</sub>	kalendářní rok	25 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
suspendované částice PM <sub>10</sub>	kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
	24 hod.	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
oxid uhelnatý	maximální denní 8hod. klouzavý průměr	10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
benzen	kalendářní rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
olovo	kalendářní rok	0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	–
kadmium	kalendářní rok	5 $\text{ng.m}^{-3}$	–
arsen	kalendářní rok	6 $\text{ng.m}^{-3}$	–
nikl	kalendářní rok	20 $\text{ng.m}^{-3}$	–
benzo(a)pyren	kalendářní rok	1 $\text{ng.m}^{-3}$	–

#### C.II.1.2. Současný stav kvality ovzduší v řešeném území

##### Stanice automatizovaného imisního monitoringu

V nejbližším okolí záměru, asi 0,5 km směrem na západ, byla provozována měřicí stanice Ruzyně – VÚRV (ARUNM), jež byla zrušena v roce 2003. Asi 2,2 km východně byla v blízkosti ulice Evropská provozována stanice Alžírská (AALZK),

kteřá ukončila činnost 31. 12. 2012. Dále je v území provozována stanice Veleslavín (AVELA/AVEXA).

Měřicí stanice Alžírská (AALZK) byla dopravní městskou stanicí v obytné zóně s reprezentativností středního měřítka (100–500 m). Byla umístěna ve školní zahradě 21 m od křižovatky ulic Kladenská a Alžírská a provozována Zdravotním ústavem se sídlem v Ústí nad Labem. Měřicí stanice Veleslavín (AVELA) byla pozad'ovou předměstskou stanicí v obytné zóně s reprezentativností okrskového měřítka (500–4 000 m), umístěná v parku asi 50 m od hlavní komunikace a provozovaná Českým hydrometeorologickým ústavem. Na přelomu let 2011 a 2012 bylo měření na této stanici ukončeno a převedeno na lokalitu AVEXA z důvodu stavby metra v blízkosti měřicí stanice. Měřicí stanice Veleslavín (AVEXA), Praha 6, je průmyslovou městskou stanicí v průmyslové zóně s reprezentativností mikroměřítka (několik metrů až 100 m). Je umístěna v bezprostřední blízkosti budoucí stanice metra a účelem jejího zavedení byl sběr dat, která jsou silně ovlivněna stavbou metra. Nachází se v těsném sousedství staveniště necelých 60 m od ulice Evropská.

Hodnoty koncentrací naměřené na obou stanicích v letech 2008–2012 jsou uvedeny v tab. C.2.

**Tab. C.2. Roční průměrné koncentrace na stanicích Alžírská a Veleslavín**

Období			Koncentrace ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )								
Látka	Doba průměrování	Imisní limit	Alžírská – AALZK				Veleslavín – AVELA				AVEXA
			2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	
NO <sub>2</sub>	1 hod. (19. nejv. h.)	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–	–	–	–	93,0	96,2	107,1	106,0	–
	1 rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	37,9	36,2	34,4	28,7	25,7	26,1	29,3	29,2	31,8 <sup>*)</sup>
PM <sub>10</sub>	24 hod. (36. nejv. h.)	50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	–	–	–	–	33,0	33,3	42,5	<b>54,3</b>	–
	1 rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	26,1	29,8	34,0	35,9	19,5	19,5	22,8	27,4	38,4 <sup>*)</sup>

<sup>\*)</sup> Počet naměřených hodnot v daném roce byl nedostačující k vyjádření průměrné roční koncentrace. Hodnota uvedená v tabulce představuje průměr za I., III. a IV. čtvrtletí.

Z tabulky vyplývá, že na stanicích nejbližších hodnocené lokalitě jsou splněny imisní limity pro průměrné roční koncentrace všech měřených znečišťujících látek. Co se týče krátkodobých koncentrací, imisní limit byl na sledovaných měřicích stanicích překročen pouze jednou – v roce 2011 došlo na stanici Veleslavín (AVELA) k překročení imisního limitu pro maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> ve více než 35 povolených případech.

Vzhledem k lokalizaci obou měřicích stanic v blízkosti Evropské ulice jsou naměřené koncentrace znečišťujících látek pravděpodobně mírně vyšší než hodnoty v místě záměru. Měřené hodnoty na stanici AVEXA jsou dokonce výrazně vyšší

vzhledem k umístění stanice v blízkosti staveniště. Je proto možné soudit, že v místě výstavby jsou splněny všechny limity průměrných ročních koncentrací sledovaných látek, avšak je nutno očekávat riziko překračování limitu 24hodinových koncentrací  $PM_{10}$ .

### **Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy**

Úroveň znečištění ovzduší přímo v dané lokalitě je možné vyhodnotit na základě projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy“, který hodnotí znečištění ovzduší na území města v pravidelných dvouletých aktualizacích. Hodnocení je prováděno pomocí modelových výpočtů v trojúhelníkové síti výpočetních bodů s krokem 300 m.

V následujícím textu jsou uvedeny výsledky hodnocení dle poslední aktualizace z roku 2012<sup>1</sup> z hlediska pěti reprezentativních znečišťujících látek: oxidu siřičitého, oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic frakce  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ .

V blízkém okolí plánované výstavby se nachází 30 referenčních bodů pravidelné trojúhelníkové sítě. Jedná se o následující body:

- **RB 8562** – areál Výzkumného ústavu rostlinné výroby
- **RB 8563** – parkoviště u areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby u ulice Drnovská
- **RB 8564** – areál kasáren Armády ČR
- **RB 8565** – areál kasáren Armády ČR u autobusové zastávky Ruzyňský velkoobchod
- **RB 8566** – vjezd do průmyslového areálu Westpoint Distribution Park z ulice U Prioru
- **RB 8567** – východní část průmyslového areálu Westpoint Distribution Park
- **RB 8568** – volné prostranství u autobusové zastávky Litovický potok
- **RB 8672** – pozemek přiléhající k areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby (severní část)
- **RB 8673** – ulice Drnovská
- **RB 8674** – parkoviště u Sídliště Na Dědině
- **RB 8675** – areál kasáren Armády ČR, severní část
- **RB 8676** – areál společnosti GEOSAN GAMA, s.r.o.
- **RB 8677** – severní část průmyslového areálu Westpoint Distribution Park
- **RB 8678** – u křižovatky ulic U Silnice × U Prioru × Litovická
- **RB 8679** – ulice U Kolejí
- **RB 8784** – u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská

---

<sup>1</sup> Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy, Aktualizace 2012, hl. m. Praha, prosinec 2012

- **RB 8785** – ulice Šmolíkova u mateřské školy
- **RB 8786** – v areálu Základní školy Dědina
- **RB 8787** – pozemek u křižovatky ulic Pod Cihelnou a Mladčina
- **RB 8788** – pozemek u křižovatky ulic Radčina a Svatačina
- **RB 8789** – parkoviště u bytového domu u zastávky Divoká Šárka
- **RB 8790** – tramvajové obratiště na konečné zastávce Divoká Šárka
- **RB 8894** – volné prostranství nedaleko křižovatky ulic Drnovská × Evropská a sjezdu z Pražského okruhu
- **RB 8895** – pozemek rodinného domu na ulici Letecká
- **RB 8896** – ulice Evropská nedaleko zastávky Dědina
- **RB 8897** – pole u ulice Evropská naproti čerpací stanici Agip
- **RB 8898** – pole u ulice Evropská severně od autobusové zastávky Nová Šárka
- **RB 8899** – areál přírodní rezervace Divoká Šárka
- **RB 8900** – areál přírodní rezervace Divoká Šárka, severně od autobusové zastávky Divoká Šárka
- **RB 8901** – plocha vodní nádrže Džbán

**Tab. C.3. Průměrné roční koncentrace v referenčních bodech – rok 2011 ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )**

Bod	Oxid siřičitý	Oxid dusičitý	Částice PM <sub>10</sub>	Částice PM <sub>2,5</sub>	Benzen
8562	2,7	20,8	24,0	14,2	0,4
8563	2,9	19,9	24,2	14,2	0,5
8564	3,2	18,1	21,4	13,4	0,4
8565	3,6	18,1	21,3	13,4	0,4
8566	4,0	18,3	20,3	13,1	0,5
8567	4,4	18,8	19,4	12,9	0,5
8568	4,6	19,5	20,7	13,3	0,8
8672	2,5	21,8	24,8	14,4	0,4
8673	2,6	20,3	25,3	14,6	0,5
8674	2,8	19,2	21,6	13,5	0,4
8675	3,1	18,1	20,7	13,2	0,4
8676	3,4	18,3	20,9	13,3	0,4
8677	3,9	18,6	20,2	13,1	0,5
8678	4,3	19,5	20,5	13,2	0,6
8679	4,4	19,4	19,1	12,8	0,6
8784	2,5	21,5	25,2	14,5	0,4
8785	2,7	20,3	22,4	13,7	0,4
8786	2,8	19,5	21,5	13,5	0,4
8787	3,0	18,0	20,7	13,2	0,4
8788	3,4	18,4	21,2	13,3	0,4
8789	3,7	18,6	21,1	13,4	0,5
8790	4,0	19,0	22,5	13,8	0,7

Bod	Oxid siřičitý	Oxid dusičitý	Částice PM <sub>10</sub>	Částice PM <sub>2,5</sub>	Benzen
8894	2,4	23,1	29,6	15,8	0,5
8895	2,5	21,1	25,4	14,5	0,4
8896	2,7	20,4	23,6	14,0	0,4
8897	2,8	18,0	23,5	14,0	0,4
8898	3,0	18,2	19,5	12,9	0,4
8899	3,2	18,2	19,3	12,8	0,4
8900	3,3	18,1	17,8	12,4	0,4
8901	3,4	18,2	17,2	12,2	0,4
<b>Limit</b>	<b>nestanoven</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>25</b>	<b>5</b>

- Průměrné roční koncentrace oxidu siřičitého se v zájmovém území pohybují na úrovni 2,4 – 4,6  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Imisní limit není stanoven.
- Pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven imisní limit ve výši 40  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při hodnotách vypočtených v rozmezí 18,0 – 23,1  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  není překročen. Maximální hodnota představuje 58 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8894.
- Pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> je stanoven imisní limit ve výši 40  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při hodnotách vypočtených v rozmezí 17,2 – 29,6  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  není překročen. Maximální hodnota představuje 74 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8894.
- Pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> je stanoven imisní limit ve výši 25  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při hodnotách vypočtených v rozmezí 12,2 – 15,8  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  není překročen. Maximální hodnota představuje 63 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8894.
- Pro průměrné roční koncentrace benzenu je stanoven imisní limit ve výši 5  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při hodnotách vypočtených v rozmezí 0,4 – 0,8  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  není překročen. Maximální hodnota představuje 15 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8568.

**Tab. C.4. Maximální krátkodobé koncentrace v referenčních bodech – rok 2011**

Bod	Oxid siřičitý		Oxid dusičitý		Částice PM <sub>10</sub>		Benzen
	IH <sub>k</sub> ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )	Pre (%)	IH <sub>k</sub> ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )	Pre (%)	IH <sub>d</sub> ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )	Pre (%)	IH <sub>k</sub> ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ )
8562	29	0,0	88	0,0	234	<b>12,8</b>	2,4
8563	33	0,0	95	0,0	215	<b>13,0</b>	3,1
8564	36	0,0	81	0,0	208	<b>11,3</b>	2,8
8565	39	0,0	79	0,0	221	<b>11,2</b>	2,7
8566	31	0,0	78	0,0	190	<b>10,4</b>	3,3
8567	36	0,0	78	0,0	187	<b>9,7</b>	4,0
8568	33	0,0	76	0,0	190	<b>10,8</b>	5,6
8672	25	0,0	99	0,0	247	<b>13,2</b>	2,0

Bod	Oxid siřičitý		Oxid dusičitý		Částice PM <sub>10</sub>		Benzen
	IH <sub>k</sub> (μg.m <sup>-3</sup> )	Pre (%)	IH <sub>k</sub> (μg.m <sup>-3</sup> )	Pre (%)	IH <sub>d</sub> (μg.m <sup>-3</sup> )	Pre (%)	IH <sub>k</sub> (μg.m <sup>-3</sup> )
8673	28	0,0	102	0,0	254	13,4	2,5
8674	30	0,0	91	0,0	227	11,4	2,5
8675	31	0,0	81	0,0	195	10,8	2,1
8676	31	0,0	75	0,0	198	10,9	2,7
8677	28	0,0	76	0,0	189	10,4	3,6
8678	26	0,0	98	0,0	181	10,6	8,1
8679	22	0,0	102	0,0	182	9,3	4,3
8784	23	0,0	118	0,0	255	13,4	2,0
8785	24	0,0	86	0,0	236	12,0	2,1
8786	26	0,0	81	0,0	215	11,4	2,0
8787	30	0,0	77	0,0	198	10,7	2,2
8788	35	0,0	84	0,0	183	11,1	3,3
8789	26	0,0	88	0,0	201	11,1	4,8
8790	31	0,0	86	0,0	217	12,0	4,9
8894	19	0,0	107	0,0	291	14,9	2,7
8895	19	0,0	125	0,0	252	13,5	2,0
8896	21	0,0	104	0,0	238	12,6	2,7
8897	23	0,0	86	0,0	253	12,6	2,5
8898	27	0,0	89	0,0	201	9,7	2,5
8899	19	0,0	88	0,0	198	9,5	3,0
8900	19	0,0	103	0,0	184	7,9	3,7
8901	24	0,0	104	0,0	184	7,2	4,1
<b>Limit</b>	<b>350</b>	<b>0,3</b>	<b>200</b>	<b>0,18</b>	<b>50</b>	<b>9,6</b>	<b>nestanoven</b>

Vysvětlivky:

IH<sub>k</sub> – maximální hodinové koncentrace znečišťující látky (μg.m<sup>-3</sup>)

IH<sub>d</sub> – maximální 24hodinové koncentrace znečišťující látky (μg.m<sup>-3</sup>)

Pre – doba překročení krátkodobého imisního limitu IH<sub>k</sub>

Tab. C.4. uvádí tzv. maximální hodinové koncentrace. Ty jsou vypočteny pro nejhorší emisní a meteorologickou situaci a nelze je přímo srovnávat s měřenými hodinovými koncentracemi. Měřené hodinové koncentrace jsou standardně zjišťovanou veličinou, která je limitována. Vypočtené maximální hodinové koncentrace bývají oproti měřeným vyšší a jsou proto pouze doplňkovou informací. Hodnota maximálních hodinových koncentrací nad hranicí limitu ještě neznamená, že v lokalitě je limit nutně překračován. Hodnoty maximálních krátkodobých koncentrací jsou tak spíše doplňkovou informací o kvalitě ovzduší. Jsou vypočteny pro nejhorší emisní a rozptylovou situaci a v daném roce nemusí být vypočtených hodnot vůbec dosaženo.

- Pro maximální hodinové koncentrace oxidu siřičitého je stanoven imisní limit ve výši 350 μg.m<sup>-3</sup>. Při hodnotách vypočtených v rozmezí 18,7 – 39,2 μg.m<sup>-3</sup> není překročen.

Maximální hodnota představuje 11 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8565.

- Pro maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanoven imisní limit ve výši  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při hodnotách vypočtených v rozmezí  $74,8 - 125,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  není překročen. Maximální hodnota představuje 63 % imisního limitu a byla vypočtena v referenčním bodě 8895.
- Pro maximální hodinové koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  je stanoven imisní limit ve výši  $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Vypočtené hodnoty se pohybují v rozmezí  $180,8 - 291,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a tyto hodnoty představují pravděpodobnou nejvyšší naměřenou koncentraci během několika let v daném místě a nelze jí s limitem přímo srovnávat. O splnění/překročení limitu vypovídá ukazatel počtu překročení limitu denních koncentrací v průběhu roku. Ten je limitován počtem 35 dní (tj. 9,6 % roční doby) za rok. Podle modelových výpočtů je tento ukazatel pro rok 2011 překročen až na čtyři výjimky (referenční body 8679, 8899, 8900 a 8901) ve všech bodech výpočtu.
- Maximální hodinové koncentrace benzenu se v zájmovém území pohybují na úrovni  $2,0 - 8,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Imisní limit není stanoven.

Na základě uvedených hodnot můžeme místo výstavby hodnotit jako imisně středně zatížené. V místě plánovaného záměru jsou splněny imisní limity pro všechny sledované látky s výjimkou denních koncentrací částic  $\text{PM}_{10}$  v hodnoceném roce 2011.

### **Pětileté průměry koncentrací znečišťujících látek**

Kvalitu ovzduší je dále možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2008 do roku 2012) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce  $1 \times 1$  km. Hodnocené území spadá do čtverců č. 450550, 450551 a 451551 a velmi těsně sousedí se čtvercem č. 449551. Podle těchto dat je v pětiletém průměru kvalita ovzduší v místě výstavby středně dobrá. V pětiletém průměru jsou splněny všechny imisní limity kromě limitů pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, a to o 48 až 58 %. Průměrná hodnota 36. nejvyšší denní koncentrace  $\text{PM}_{10}$  se pohybuje na úrovni  $48,5 - 49,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , tj. velmi těsně pod hranicí limitu. Ve čtverci, jež se takřka dotýká plánované smyčky Dědinská (č. 449551), je imisní limit pro denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$  dokonce překročen.



**Tab. C.5. Průměrné hodnoty koncentrací (2008 – 2012) zaznamenané v zájmové oblasti**

Znečišťující látka	Veličina	Hodnota ve čtverci č.			
		449551	450550	450551	451551
Arsen ( $\text{ng.m}^{-3}$ )	roční průměr	2,89	2,96	2,78	2,63
Oxid dusičitý ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	roční průměr	32,1	27,0	28,0	28,4
Částice $\text{PM}_{10}$ ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	roční průměr	28,6	27,8	27,8	27,0
Benzen ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	roční průměr	1,0	1,0	1,0	1,0
Benzo[a]pyren ( $\text{ng.m}^{-3}$ )	roční průměr	<b>1,50</b>	<b>1,58</b>	<b>1,55</b>	<b>1,48</b>
Částice $\text{PM}_{10}$ ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	36. nejv. denní průměr	<b>51,0</b>	49,7	49,7	48,5
Oxid siřičitý ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	4. nejv. denní průměr	22,7	21,4	21,6	21,7
Částice $\text{PM}_{2,5}$ ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ )	roční průměr	19,4	19,4	19,2	19,1

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující daný imisní limit.

## C.II.2. Hluk

Dominantní vliv na akustickou situaci v lokalitě má provoz na Evropské ulici. Nejvyšší akustické dopady z dopravy v oblasti lze zaznamenat právě u domů v bezprostřední blízkosti Evropské ulice na fasádách orientovaných k této komunikaci. V denní dobu byly ve výpočtových bodech zaznamenány hodnoty až 68 dB, v noční dobu až 61 dB.

Také objekty podél komunikací Letecká, Navigátorů, Vlastina a dalších jsou ovlivněny provozem na Evropské ulici. U fasád domů orientovaných k Evropské lze zaznamenat v denní dobu ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 54 do 64 dB, v noční dobu od 45 do 56 dB.

Podél Drnovské ulice byly vypočteny  $L_{Aeq,den}$  v intervalu 40 až 56 dB a hodnoty  $L_{Aeq,noc}$  od 33 do 49 dB. Nižší hodnoty lze zaznamenat v nižších podlažích obytných domů, které jsou stíněny zemním valem. U domů podél ulice U Silnice byly vypočteny ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní dobu od 53 do 58 dB, v noční dobu poté od 42 do 50 dB.

Podél ulice Vlastina v místech, kde převládá hluk z provozu na ní, dosahují ekvivalentní hladiny akustického tlaku 52 – 62 dB v denní dobu a 45 – 55 dB v noční dobu.

Hygienický limit s korekcí pro starou zátěž (70 dB ve dne a 60 dB v noci) je v území překročen v noční dobu lokálně podél Evropské ulice. Podél ulice Vlastina platí hygienický limit z provozu na hlavních komunikacích (60 dB ve dne a 50 dB v noci), který je zde v denní i noční dobu překročen. Podél místních komunikací lze překročení hygienického limitu z provozu na komunikacích (55 dB ve dne a 45 dB

v noci) zaznamenat v denní i v noční dobu zejména podél ulice U Silnice v úseku mezi ulicemi Vlastina a Navigátorů.

Hluk z provozu tramvají v současné době ovlivňuje akustickou situaci v lokalitě jen velmi okrajově. Nejvyšší akustické příspěvky z provozu na stávající tramvajové trati a tramvajové smyčce Divoká Šárka byly vypočteny při severovýchodní hranici posuzovaného území. V denní dobu akustické příspěvky nepřekračují 51,7 dB, v noční dobu 45,2 dB. Hygienický limit z provozu na tramvajové trati je tak v území v současnosti s rezervou splněn.

### C.II.3. Povrchové vody

Zájmové území náleží do povodí Dolního toku Vltavy (od Berounky po Rokytku), hlavního povodí Labe. Nejbližší vodotečí je Litovický (Litovicko-Šárecký) potok, jehož správcem je Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy. Délka toku je 21,28 km a plocha povodí 62,9 km<sup>2</sup>. Potok obtéká lokalitu záměru z jihu, východu a severu; nejbližší plánované stavbě se nachází v místě, kde vytéká z nádrže Džbán (asi 180 m severně od stávající smyčky Divoká Šárka). Hydrologické pořadí Litovického (Litovicko-Šáreckého) potoka je 1–12–02–002. Litovický potok pramení poblíž Chýně a na horním toku je vybudována řada rybníků a retenčních nádrží. Na území Prahy-Ruzyně je veden asi kilometr podpovrchově. Znovu se vynořuje u obory Hvězda a pokračuje pod ulicí Evropskou do nádrže Džbán, kde je ukončen. Ze Džbánu již vytéká jako Šárecký potok, jež je levobřežním přítokem Vltavy. Souhrnně bývá celá vodoteč nazývána Litovicko-Šáreckým potokem. Jejimi hlavními přítoky jsou potoky Jenečský, Sobínský, Řepský, Světluška, Zlodějka a Nebušický.

Základní údaje o průtocích v potoce jsou uvedeny v tab. C.6.

**Tab. C.6. Litovický (Litovicko-Šárecký) potok – průtoky (zdroj: Lesy hl. m. Prahy)**

Název profilu	M-denní průtoky (l/s)												
	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	355	364
Libocký rybník	288	207	164	135	112	94	79	66	53	41	28	14	3
ústí do Vltavy	425	304	240	197	165	139	117	98	80	63	45	26	12

Název profilu	N-leté průtoky (m <sup>3</sup> /s)						
	1	2	5	10	20	50	100
hráz rybníka Břevský	1,0	2,0	3,9	5,6	7,5	10,4	12,8
nad Jenečským potokem	1,1	2,0	3,7	5,5	7,7	11,3	14,7
pod Jenečským potokem	1,5	2,7	4,9	7,2	10,1	14,9	19,3
nad Nebušickým potokem	2,2	4,0	7,4	11,2	15,1	21,1	29,1
pod Nebušickým potokem	2,4	4,3	7,9	11,6	14,1	23,7	30,7
ústí do Vltavy	2,6	4,3	9,8	14,1	19,2	26,7	33,0

Hodnocení jakosti vody je prováděno podle ČSN 75 7221 – Klasifikace jakosti povrchových vod (novela z roku 1998 nahrazující normu ČSN 75 7221 z roku 1989). Povrchové toky jsou podle jednotlivých ukazatelů zaříděny do pěti tříd jakosti povrchových vod, a to podle výpočtu charakteristické hodnoty s 90% nepřekročením.

#### **Třídy jakosti vody:**

- I. Neznečištěná voda (vhodná pro vodárenské účely, potravinářský průmysl, koupaliště, chov lososovitých ryb, má velkou krajínovornou hodnotu)
- II. Mírně znečištěná voda (vhodná k vodárenským účelům, chovu ryb, vodním sportům, zásobování průmyslu, má krajínovornou hodnotu)
- III. Znečištěná voda (jen pro zásobování průmyslu, pro vodárenství podmíněčně, není-li vhodnější zdroj, má malou krajínovornou hodnotu)
- IV. Silně znečištěná voda (obvykle jen pro omezené účely)
- V. Velmi silně znečištěná voda (obvykle se nehodí pro žádný účel)

Kvalita vody v Litovickém (Litovicko-Šáreckém) potoce je pravidelně sledována na pěti profilech. Nejbližší lokalitě plánované výstavby se nachází profil SA16d Litovicko-Šárecký potok – pod Džbánem. Na tomto profilu bývá tradičně sledována nejlepší kvalita vody v porovnání se zbývajícími profily na toku. Tabulky C.7. až C.9. ukazují průměrné hodnoty vybraných ukazatelů na daném profilu v letech 2011 až 2013.

Profil SA16d byl od roku 2004 hodnocen výslednou třídou IV. V roce 2008 došlo k odbahnění vodního díla Džbán a zároveň bylo opraveno kamenné opevnění břehů Litovicko-Šáreckého potoka, jež bylo značně erodováno. Od této doby lze zaznamenat zlepšení kvality vody na tomto toku. Vylepšení nastalo téměř ve všech sledovaných parametrech, v roce 2009 je již profil hodnocen výslednou třídou III (dle parametrů vodivost, chemická spotřeba kyslíku, celkový fosfor).

V období vypouštění nádrže Džbán došlo k výraznému nárůstu hodnot nerozpuštěných látek (NL) a celkového fosforu ( $P_c$ ) v toku pod nádrží, které zůstaly zvýšené i během odbahnování. Na ostatní parametry neměla událost výraznější vliv. Kvůli zvýšení parametru NL však byla vodoteč v roce 2008 zařazena do celkové třídy V.

Kromě těchto úprav byl v roce 2009 revitalizován Litovický (Litovicko-Šárecký) potok u obory Hvězda (došlo k odkrytí potoka v délce 280 m) a v roce 2011 byl revitalizován také 125 m dlouhý úsek koryta potoka od mostu pod Drnovskou ulicí po most před ruzyňskou věznicí.

V roce 2011 Litovický (Litovicko-Šárecký) potok podle ukazatelů vodivost, biochemická spotřeba kyslíku (BSK<sub>5</sub>) a P<sub>c</sub> spadl do IV. třídy. Do stejné třídy spadl i v roce 2012, a to podle ukazatelů vodivost, BSK<sub>5</sub> a chemická spotřeba kyslíku (CHSK<sub>Cr</sub>) a v roce 2013 podle ukazatelů vodivost, BSK<sub>5</sub>, CHSK<sub>Cr</sub> a celkový organický uhlík (TOC).

Normy environmentální kvality (NEK) pro útvary povrchových vod stanovené nařízením vlády 61/2003 Sb. ve znění nařízení vlády č. 23/2011 Sb. stanovují přípustné znečištění povrchových vod. Tyto normy byly v letech 2011 – 2013 na profilu SA16d překročeny v ukazatelích BSK<sub>5</sub>, ChSK, TOC, dusíku i celkového fosforu; na podzim a v zimě se také objevují epizody se značně zvýšeným obsahem fekálních koliformních bakterií (F coli). Z analýzy vybraných parametrů v jednotlivých obdobích dále vyplývá, že na tomto profilu je mírně zvýšený obsah nerozpuštěných látek a nízký obsah kyslíku (zejména v letních měsících). Z charakteru vypsaných ukazatelů lze usuzovat na znečištění splaškovými odpadními vodami, zhoršené navíc odtoky z čistíren odpadních vod.

Jak je patrné, Litovický (Litovicko-Šárecký) potok je zatížen v ukazatelích celkový fosfor, amoniakální dusík a celkový organický uhlík. Tyto nutrienty podporují růst vodních mikroorganismů, v letním období zejména rozvoj sinic, které jsou problémem hlavně ve stojatých vodách. Sinice již v minulosti způsobovaly vážné problémy např. před odbahněním vodní nádrže Džbán.

**Tab. C.7. Kvalita vody v Litovickém (Litovicko-Šáreckém) potoce, profil SA16d, 2011**

Datum:		18. 01.	15. 03.	17. 05.	18. 07.	19. 09.	22. 11.	NEK
teplota vody	°C	3,5	6,4	15,1	20,0	16,0	4,9	–
pH		8,0	8,2	7,7	7,5	7,8	8,1	6–9
vodivost	mS/m	128	116	94	72,4	75,2	96,1	
NL	mg/l	18,4	20,5	17,6	25,2	16,4	5,2	20
O <sub>2</sub>	mg/l	10,4	9,3	7,0	6,7	7,4	11,8	> 9
BSK <sub>5</sub>	mg/l	3,1	10,3	8,0	8,0	4,4	3,0	3,8
ChSK <sub>Cr</sub>	mg/l	20,9	26,1	26,6	41,8	33,6	37,5	26
TOC	mg/l	5,1	9,0	11,2	12,8	15,0	7,7	10
N-NH <sub>4</sub>	mg/l	0,88	0,22	0,69	0,51	0,96	1,88	0,23
N-NO <sub>3</sub>	mg/l	6,01	6,60	7,41	< 0,10	0,18	1,42	5,4
P <sub>c</sub>	mg/l	0,45	0,27	0,13	0,40	0,30	0,17	0,15
Cl	mg/l	154	110	108	95	81	102	150
SO <sub>4</sub>	mg/l	154	182	168	129	116	158	200
Mn	mg/l	0,15	0,11	0,35	0,25	0,17	0,28	0,3
Fe	mg/l	0,40	0,07	0,21	0,31	0,13	0,14	1
Ca	mg/l	142,0	152,0	99,6	66,5	74,8	123,0	190
Mg	mg/l	19,5	24,2	22,0	18,5	17,1	21,9	120
F coli	KTJ/ml	14	7	3	4	4	15	–

**Tab. C.8. Kvalita vody v Litovickém (Litovicko-Šáreckém) potoce, profil SA16d, 2012**

Datum:		17. 01.	19. 03.	14. 05.	17. 07.	18. 09.	20. 11.	NEK
teplota vody	°C	2,7	7,1	15,0	18,9	17,7	6,3	–
pH		8,4	8,1	7,7	8,0	7,8	8,1	6–9
vodivost	mS/m	96,3	123,0	98,8	79,9	73,8	90,3	
NL	mg/l	21,2	18,0	18,4	23,2	10,8	14,0	20
O <sub>2</sub>	mg/l	10,8	10,4	6,4	6,0	8,5	7,1	> 9
BSK <sub>5</sub>	mg/l	10,1	8,7	6,9	7,1	4,3	3,7	3,8
ChSK <sub>Cr</sub>	mg/l	47,2	37,8	43,2	41,6	37,3	42,3	26
TOC	mg/l	15,7	13,9	14,7	12,6	11,5	12,4	10
N-NH <sub>4</sub>	mg/l	0,09	0,54	0,64	0,72	0,217	0,47	0,23
N-NO <sub>3</sub>	mg/l	2,42	3,77	0,6	< 0,20	0,3	2,28	5,4
P <sub>c</sub>	mg/l	0,19	0,26	0,26	0,27	0,101	0,11	0,15
Cl	mg/l	116	176	141	116	92,7	111	150
SO <sub>4</sub>	mg/l	172	164	165	141	126	150	200
Mn	mg/l	0,05	0,21	0,4	0,36	0,083	0,19	0,3
Fe	mg/l	0,11	0,19	0,22	0,46	0,288	0,24	1
Ca	mg/l	117	134	94,7	72,1	62,1	108	190
Mg	mg/l	21,4	22,6	21,3	17,2	15,8	20,2	120
F coli	KTJ/ml	6	1	2	24	5	10	–

**Tab. C.9. Kvalita vody v Litovickém (Litovicko-Šáreckém) potoce, profil SA16d, 2013**

Datum		22. 01.	19. 03.	21. 05.	20. 06.	17. 09.	19. 11.	NEK
teplota vody	°C	2,7	3,9	17,2	24,5	14,6	6,6	–
pH		8,1	8,7	8,3	8,1	8,0	8,0	6–9
vodivost	mS/m	115,0	130,0	98,3	82,3	86,1	98,8	
NL	mg/l	14,4	24,0	24,4	19,2	17,2	6,0	20
O <sub>2</sub>	mg/l	6,3	6,0	8,8	7,4	7,6	11,2	> 9
BSK <sub>5</sub>	mg/l	5,6	10,1	6,2	7,0	5,8	6,3	3,8
ChSK <sub>Cr</sub>	mg/l	39,6	41,3	47,3	38,7	32,9	30,1	26
TOC	mg/l	9,8	15,0	18,4	9,0	10,4	9,2	10
N-NH <sub>4</sub>	mg/l	0,55	0,16	0,28	0,16	0,75	0,31	0,23
N-NO <sub>3</sub>	mg/l	7,05	7,39	2,60	4,07	2,09	2,22	5,4
P <sub>c</sub>	mg/l	0,34	0,32	0,17	0,12	0,23	0,11	0,15
Cl	mg/l	141	175	125	84	74	80	150
SO <sub>4</sub>	mg/l	166	177	166	155	135	167	200
Mn	mg/l	0,18	0,17	0,29	0,17	0,13	0,09	0,3
Fe	mg/l	0,25	0,28	0,20	0,07	0,15	0,14	1
Ca	mg/l	149	183	109	96	126	156	190
Mg	mg/l	20,3	23,4	24,4	21,2	17,4	20,9	120
F coli	KTJ/ml	10	4	5	4	10	21	–

Povrchové vody budou stavbou záměru ovlivněny přívodem dešťových vod z tramvajové trati. Odpadní dešťové vody budou z nové trati a přilehlého území odváděny uličními vpustěmi z komunikací a bahníky v tramvajové trati do stávajících stok. Ve staničení tramvajové trati v km 6,3 se nachází rozvodí – jihozápadní část

zájmového území stéká dešťovými kanalizacemi do retenční nádrže Jiviny (vlastník hl. m. Praha, správa Lesy hl. m. Prahy), odtok z ní je zaústěn do Litovického potoka, zbylá část území je odvodňována do Šáreckého potoka.

Zájmové území leží zcela mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

#### **C.II.4. Půda**

Většina oblasti dotčené stavbou je pokryta zastavěnými povrchy, plochami silnic nebo územími, jež jsou vedená v katastru jako ostatní plochy. Záměr zasahuje v malé míře i do pozemků vedených jako zemědělský půdní fond, a to zejména na západě v prostoru trati vedené podél Drnovské ulice a v místě točny Dědinská.

V území se vyskytuje půda následujících bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ):

- I. třída ochrany – BPEJ 2 10 00
- II. třída ochrany – BPEJ 2 10 10
- III. třída ochrany – BPEJ 2 25 11 a 2 25 01
- IV. třída ochrany – BPEJ 2 25 14 a 2 25 04

Dle BPEJ se v zájmovém území nacházejí jednak hnědozemě (středně těžké, s těžší spodinou, s příznivým vodním režimem), včetně slabě oglejených forem na spraši, a dále hnědé půdy, hnědé půdy kyselé a jejich slabě oglejené formy na opukách a tvrdých slínovcích, zpravidla středně těžké, šterkovité s dobrými vláhovými poměry. Půdy v území mají převážně malou sklonitost, s orientací na jih.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se vyskytují na sever od Evropské ulice. Záměr nezasahuje na pozemky vedené jako lesní půda, k pozemkům vedeným jako PUPFL se přibližuje na vzdálenost menší než 50 m pouze v místě stávající točny Divoká Šárka.

### C.II.5. Geologické poměry<sup>1</sup>

**Předkvartérní podloží** je v trase budoucí tramvajové trati zastoupeno dvěma základními stratigrafickými celky. Spodní patro tvoří horniny náležející ke staršímu paleozoiku, svrchní patro je budováno druhohorními sedimenty křídového stáří.

Paleozoické sedimenty náleží do dobrotivského souvrství, které je ordovického stáří. Generelní orientace vrstevnatosti tohoto souvrství směru VSV – ZJZ se sklonem k JJV je poplatná severozápadnímu křídlu Barrandienu. V dobrotivském souvrství jsou zastoupeny dvě facie: jílovité břidlice dobrotivské a křemence skalecké. Jílovité břidlice jsou černé, při navětrání až tmavošedé, jemně až hrubě slídnaté, se slabou prachovitou příměsí. Skalecké křemence a křemité pískovce jsou světle šedé, žlutošedé, lavicovitě až tlustě deskovitě vrstevnaté. Jsou vyvinuty zejména při bázi dobrotivského souvrství, ale tvoří polohy i v jílovitých břidlicích.

Křídové sedimenty tvoří denudační zbytek souvrství, leží diskordantně na ordovických uloženinách, které byly před transgresí zarovnané. Bazálním křídovým souvrstvím jsou sladkovodní perucké vrstvy. Souvrství má v úplném profilu charakter sedimentačního cyklu, jehož bázi tvoří pískovce až slepence, které výše přecházejí do prachovců až jílovců, které jsou místy uhelné a obsahují i několikadecimetrové vložky uhlí. Mocnost vrstev je decimetrová až několik metrů. Jejich rozšíření je nesouvislé, vyplňují lokální deprese v paleozoickém podloží, které vznikaly v měkkých jílovitých břidlicích, oddělených elevacemi pevnějších a odolnějších hornin.

Na peruckých vrstvách, případně přímo na předkřídovém podloží leží vrstvy korycanské, které jsou marinního původu a mají podstatně větší rozšíření než vrstvy perucké. Tvoří je převážně jílovité a křemenné pískovce. Jsou šedavé, bělavé nebo nažloutlé. Při jejich usazování působily mořské proudy, které směřovaly především od JZ k SV, tj. směrem do hlubších částí sedimentární pánve. Svědčí o tom sklon šikmého zvrstvení, zachovaného ve vrstvách pískovců. Místy se vyskytují tenké vrstvičky žlutavých nebo šedých písčitých jílovců.

Vrstevní sled křídý je zde zakončen sedimenty spodního turonu, tzv. bělohorským souvrstvím a jeho bázi představuje poloha středně zrnitého pískovce s glaukonitickou příměsí; tyto pískovce jsou slabě jílovité, jemnozrné, mírně zvětralé až navětralé. Spodní turon je budován písčitými slínovci a slinitými prachovci, tzv. opukami. Spodnoturonská sedimentace začíná až na výjimky 0,5–1,0 m mocnou polohou šedavého až žlutavého jílovce s proměnlivou prachovitou příměsí až jílovce prachovitého.

---

<sup>1</sup> Kapitola je zpracována podle předběžného inženýrsko-geologického průzkumu z března 2013, jež byl realizován pro potřeby DÚR firmou GeoTec – GS, a.s.

Opuky jsou na lokalitě především jako zcela až silně zvětralé, charakteru písčitojílovitých hlín až písčitých jílů, obvykle s úlomky matečné horniny. Hlouběji jsou až mírně zvětralé, resp. navětralé, tence deskovité až deskovité, rozpukané.

Kvartérní pokryv tvoří v zájmovém území tři základní genetické typy zemin – kromě antropogenních uloženin to jsou ještě sedimenty eolické a deluviální. Setkáváme se zde také s jejich vzájemnou kombinací.

Ze všech kvartérních sedimentů mají největší rozšíření ve studovaném území spraše a sprašové hlíny eolického a eolicko-deluviálního původu. Spraše jsou světle hnědé nebo okrové, vápnité, pórovité, siltové (jemnozrnné) zeminy s typickou prismatickou odlučností, tuhé a pevné konzistence. Obsah  $\text{CaCO}_3$  se projevuje jak rozptýleně, tak vápnitými záteky, povlaky, žilkami nebo cicváry. Mají mocnost cca 0,5 až 5,0 m a jedná se převážně o zeminy charakteru F6 CI až F5 MI tuhé, pevné, místy až tvrdé konzistence.

Odvápněním přecházejí spraše do sprašových hlín. Sprašové hlíny obsahují často v nepravidelných vrstvičkách příměs písku nebo drobné úlomky hornin skalního podloží (většinou písčitých slínovců – opuk). V podloží spraší bývají soliflukční hlinitokamenité uloženiny 2 až 3 m mocné. V horizontálním směru spraše místy plynule přecházejí do uloženin eolicko-deluviálních.

Mírné a strmé svahy pokrývají sedimenty deluviální. Jejich zrnitostní a litologická skladba je přímo závislá na druhu a charakteru předkvartérního podkladu. Deluviální sedimenty (převážně hlinité, hlinitopísčité a jílovitohlinité) jsou soliflukcí, dešťovým ronem a gravitací přemístěné zvětraliny převážně křídových hornin, méně v zájmovém území paleozoických hornin. Příměs úlomků může být i tak značná, že přecházejí až do hlinitokamenitých sutí. Svrchní partie deluviálních profilů bývají hlinitější. Mohou obsahovat i vložky přemístěných spraší. Svahové uloženiny jsou zastoupeny převážně soudržnými zeminami charakteru písčitých hlín až hlín se střední plasticitou tuhé konzistence, resp. písčitých jílů. Mocnost deluvií je cca 1 – 2 m.

### **Poddolovaná území, geodynamické jevy, nerostné suroviny**

Obecně lze konstatovat, že trasa nového tramvajového tělesa, vedeného paralelně se silnicí „Drnovská“, prochází územím, které je z hlediska geologické stavby náchylné k sesuvným pohybům. Podle inženýrsko-geologické mapy 1 : 25 000 lze mezi staničením 7,03–7,08 očekávat výskyt fosilních sesuvů. Jedná se o jižní okraj křídových uloženin, v tomto prostoru docházelo v pleistocenu k soliflukci, kdy se zvětraliny křídových hornin posouvaly přes zvětralé ordovické podloží. Lokálně nelze vyloučit ani výskyt mrazového zviření sedimentů.



Na lokalitě a v její blízkosti nejsou dokumentována žádná poddolovaná území a nevyskytují se zde žádná ložiska nerostných surovin.

### C.II.6. Hydrogeologické poměry

V kvartérním pokryvu v prostředí eolických a deluviálních uloženin prakticky není vyčleněn samostatný kolektor podzemní vody.

Křídou reprezentují sedimenty s převážně puklinovou propustností. Perucké a korycanské pískovce mají puklinovou a průlinovou propustnost. Hlavní zvodněň se tvoří nad bází korycanských pískovců. Její napájení je omezeno malou plochou výchozů a špatně propustnými jílovcí na bázi bělohorského souvrství. Na jílovcích se v puklinově propustném prostředí nadložních „opuk“ vytváří další horizont podzemní vody. Hladina podzemní vody v křídě je převážně volná, jen ojediněle se mohou vytvořit napjaté zvodně.

V blízkosti staničení km cca 7,05 se nachází zóna rozhraní mezi nižším a vyšším horizontem podzemní vody v horninách svrchní křídly. Severozápadně od této hranice je generelní směr proudění podzemní vody směrem k severu a jihovýchodně od této hranice je generelní směr proudění podzemní vody směrem k jihovýchodu.

**Tab. C.10. Přehled úrovní hladin podzemní vody v nových a archivních vrtech**

Sonda	Terén m n. m.	Naražená h. p. v.		Ustálená h. p. v.		Měřeno
		hl. (m)	m n. m.	hl. (m)	m n. m.	
<b>J 8</b>	343,73	4,00	339,73	3,50	340,23	18/03/2001
<i>Archivní sondy</i>						
<b>703</b>	330,20	6,20	324,00	5,00	325,20	1973
<b>std. 39 č. p. 134</b>	330,30	–	–	4,20	326,10	09/1972
		–	–	4,20	326,10	05/1973
		–	–	4,00	326,30	09/1973
<b>J 3</b>	329,69	–	–	2,05	327,64	06/1995
<b>274</b>	344,50	9,20	335,30	9,00	335,50	1966
<b>280</b>	342,70	8,00	334,70	7,20	335,50	1966
<b>284</b>	343,05	7,60	335,45	7,50	335,55	1966
<b>285</b>	340,60	5,00	335,20	4,90	335,30	1966
<b>std. 17 č. p. 751</b>	338,80	–	–	4,10	334,70	06/1974
		–	–	4,30	334,50	11/1974
		–	–	4,10	334,70	03/1975
		–	–	3,70	335,10	07/1975
<b>std. 20 č. p. 502</b>	338,10	–	–	3,70	334,40	06/1974
		–	–	3,80	334,30	11/1974
		–	–	3,50	334,60	03/1975
<b>S 3</b>	336,70	3,90	332,80	4,00	332,70	1955

h. p. v. – hladina podzemní vody

Obecně lze říci, že v území převládá chemický typ podzemní vody Ca-Mg-HCO<sub>3</sub>-SO<sub>4</sub> v prostředí paleozoika s mineralizací 350–700 mg/l; v křídovém prostředí jsou vody nejčastěji typu Ca-HCO<sub>3</sub>-SO<sub>4</sub> s mineralizací 500–800 mg/l. Horniny paleozoika jsou obvykle charakteristické síranovou agresivitou a tuto agresivitu mohou vykazovat i křídové vody z prostředí peruckých jílovců s pyritem. Podzemní vody v ostatních křídových horninách jsou převážně neagresivní.

Celkově lze kapalně půdní prostředí hodnotit jako prostředí s nízkým stupněm síranové agresivity XA1. Vzhledem k tomu, že hladina podzemní vody je s výjimkou prostoru ulice Evropská v hloubce více než 3,5 m, nedojde prakticky ke kontaktu této vody s konstrukcemi plánovaného záměru. U ulice Evropská byla podzemní voda zastižena na ploše současného areálu McDonald's ČR, spol. s r.o. v hloubce cca 2 m, ale tato voda je ve smyslu ČSN EN 206-1 neagresivní.

### C.II.7. Flóra<sup>1</sup>

Na základě průzkumu terénu a v souvislosti s předloženou projektovou dokumentací byl proveden průzkum a hodnocení flóry v řešeném území, zejména v oblasti kolem ulice Vlastina přes parkové plochy, jež místy podléhají pravidelnému managementu, až po polní plochy (v roce 2013 zde byla pěstována řepka a pšenice) a jejich okraje severně od VÚRV.

Následující seznam uvádí druhy cévnatých rostlin zjištěné na výše vymezeném hodnoceném území.

<i>Acer ginnala</i> (adv.)	<i>Berberis thunbergii</i> (pěst.)
<i>Acer negundo</i>	<i>Betula pendula</i>
<i>Agrostis gigantea</i>	<i>Brassica napus</i> (adv.)
<i>Amaranthus powellii</i>	<i>Calamagrostis epigejos</i>
<i>Arrhenaterum elativ</i>	<i>Calystegia sepium</i>
<i>Artemisia vulgaris</i>	<i>Campanula rapunculoides</i>
<i>Atriplex oblongifolia</i>	<i>Capsella bursa-pastoris</i>
<i>Atriplex patula</i>	<i>Carduus acanthoides</i>
<i>Avena fatua</i>	<i>Centaurea jacea</i> subsp. <i>angustifolia</i>
<i>Ballota nigra</i> subsp. <i>nigra</i>	<i>Cerastium holosteoides</i> subsp. <i>triviale</i>
<i>Bellis perennis</i>	<i>Chelidonium majus</i>

<sup>1</sup> Kapitola je zpracována na základě přírodovědného průzkumu realizovaného Dr. J. Farkačem, CSc. a kol. v roce 2013 a dendrologického posudku zpracovaného Ing. F. Moravcem v roce 2013.

<i>Chenopodium album</i>	<i>Hypericum perforatum</i>
<i>Chenopodium strictum</i>	<i>Juglans regia</i> (adv.)
<i>Cichorium intybus</i> subsp. <i>intybus</i>	<i>Knautia arvensis</i> subsp. <i>arvensis</i>
<i>Cirsium arvense</i>	<i>Lactuca serriola</i>
<i>Cirsium vulgare</i>	<i>Lamium album</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Larix decidua</i>
<i>Consolida regalis</i>	<i>Lathyrus tuberosus</i>
<i>Convolvulus arvensis</i>	<i>Leontodon autumnalis</i>
<i>Cornus sanguinea</i> subsp. <i>sanguinea</i>	<i>Ligustrum vulgare</i>
<i>Crataegus laevigata</i>	<i>Linaria vulgaris</i>
<i>Crataegus</i> sp.	<i>Lotus corniculatus</i>
<i>Crepis biennis</i>	<i>Malus domestica</i>
<i>Dactylis glomerata</i> subsp. <i>glomerata</i>	<i>Medicago lupulina</i>
<i>Daucus carota</i> subsp. <i>carota</i>	<i>Medicago sativa</i>
<i>Echinochloa crus-galii</i>	<i>Melilotus albus</i>
<i>Echinops sphaerocephalus</i>	<i>Melilotus officinalis</i>
<i>Echium vulgare</i>	<i>Mercurialis annua</i>
<i>Elytrigia repens</i>	<i>Ononis spinosa</i>
<i>Equisetum arvense</i>	<i>Papaver rhoeas</i>
<i>Erigeron canadensis</i>	<i>Parthenocissus inserta</i>
<i>Euonymus europaea</i>	<i>Pastinaca sativa</i> subsp. <i>sativa</i>
<i>Euphorbia cyparissias</i>	<i>Pinus nigra</i> subsp. <i>nigra</i>
<i>Fagus sylvatica</i>	<i>Pinus sylvestris</i>
<i>Falcaria vulgaris</i>	<i>Plantago major</i> subsp. <i>major</i>
<i>Fallopia convolvulus</i>	<i>Plantago media</i> subsp. <i>media</i>
<i>Fallopia dumetorum</i>	<i>Poa annua</i>
<i>Festuca rubra</i> agg.	<i>Poa compressa</i> subsp. <i>compressa</i>
<i>Fragaria viridis</i>	<i>Polygonum arenastrum</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Polygonum aviculare</i>
<i>Galium album</i> subsp. <i>album</i>	<i>Populus x canadensis</i>
<i>Galium verum</i>	<i>Potentilla anserina</i>
<i>Geranium pratense</i>	<i>Potentilla reptans</i>
<i>Geranium pyrenaicum</i>	<i>Prunella vulgaris</i>
<i>Geum urbanum</i>	<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Glechoma hederacea</i>	<i>Prunus domestica</i>
<i>Heracleum sphondylium</i>	<i>Prunus spinosa</i>
<i>Hieracium sabaudum</i>	<i>Quercus robur</i>
<i>Hordeum murinum</i>	<i>Ranunculus repens</i>

<i>Reseda lutea</i>	<i>Stellaria media</i>
<i>Robinia pseudacacia</i>	<i>Symphoricarpos albus</i>
<i>Rubus caesius</i>	<i>Symphytum officinale</i>
<i>Rubus fruticosus</i> agg.	<i>Syringa vulgaris</i>
<i>Rumex crispus</i>	<i>Tanacetum vulgare</i>
<i>Salix caprea</i>	<i>Taraxacum</i> sect. <i>Ruderalia</i>
<i>Salvia verticillata</i>	<i>Thlaspi arvense</i>
<i>Sambucus nigra</i>	<i>Tilia platyphyllos</i> subsp. <i>cordifolia</i>
<i>Sanguisorba minor</i> subsp. <i>minor</i>	<i>Torilis japonica</i>
<i>Secale cereale</i> (adv.)	<i>Trifolium pratense</i> subsp. <i>pratense</i>
<i>Sedum rupestre</i> subsp. <i>erectum</i> (pěst.)	<i>Trifolium repens</i>
<i>Senecio vulgaris</i>	<i>Tripleurospermum inodorum</i>
<i>Setaria pumila</i>	<i>Triticum aestivum</i> (adv.)
<i>Setaria viridis</i>	<i>Tussilago farfara</i>
<i>Silene latifolia</i> subsp. <i>alba</i>	<i>Ulmus glabra</i> (incl. var. <i>heterophylla</i> )
<i>Sinapis arvensis</i>	<i>Urtica dioica</i>
<i>Sisymbrium loeselii</i>	<i>Veronica persica</i>
<i>Solidago canadensis</i>	<i>Vicia cracca</i>
<i>Sonchus oleraceus</i>	<i>Viola arvensis</i>
<i>Spiraea vanhouttei</i> (pěst.)	<i>Viola odorata</i>

Na celém hodnoceném území převažuje ruderální vegetace, a to jak bylinná, tak i křovinná. Celkem bylo nalezeno 138 taxonů, z nichž žádný není chráněn stávajícími právními normami ani není uveden v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR.

Seznam cévnatých rostlin doplňuje podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění zeleně dle metodiky AOPK, provedený v květnu 2013. Jeho výsledky jsou uvedeny v příloze 7. Průzkum byl zaměřen na stromořadí a další dřeviny rostoucí podél dotčených úseků ulic Evropská, Vlastina a Drnovská a v místech dvou nových plánovaných křižovatek, tj. Evropská × Radistů a Evropská × Navigátorů.

Naprostá většina zeleně, jež bude dotčena stavbou záměru, jsou výsadby v travnatých pruzích mezi chodníkem a komunikací. V závěru stavby, podél ulice Drnovská, se jedná o náletové a výmladkové dřeviny na svahu pod komunikací. V ulici Evropská jsou v zatravněných pruzích podél chodníků vysazeny mladé lípy, střemchy a třešně a čtyři vzrostlejší exempláře jírovce a břízy. Střední dělicí pás této komunikace je čerstvě osázen platany. Pro ulici Vlastina je až po její křížení s ulicí Hodčina charakteristické stromořadí umístěné v travnatém pásu mezi silnicí a chodníkem. V úseku Evropská – U Silnice se jedná výhradně o jeřáby obecné, většinou mladé (s obvodem kmene do 80 cm) vystřídané občas staršími jedinci. Ve

zbytku stromořadí dominují středně vzrostlé javory, místy doplněné novou výsadbou či jinými dřevinami, zejména topoly. U stávající autobusové zastávky Sídliště Na Dědině před obchodním domem roste skupinka vrby, borovic, bříz a trnovníku akátu. Až na jeden exemplář vrby a trnovník akát se však jedná o dřeviny podlimitní velikosti. V místě, kde Vlastina prochází panelovým sídlištěm, se v bezprostřední blízkosti komunikace nevyskytují žádné dřeviny. Ulice je ohraničena travnatým pásem, na nějž navazují parkovací plochy. V blízkosti křižovatky s ulicí Drnovská se nacházejí vzrostlejší topoly a také několik jedinců s obvodem do 80 cm (dub, jeřáb a jasan).

Ulice Drnovská byla na jihu vyhodnocena až k parkovišti u VÚRV. V těchto místech rostou především javory podlimitního až středního vzrůstu. Ulici Drnovská v úseku Vlastina–Dědinská lemují slivoně, javory, třešně, jasan, hlohy a trnky keřovitěho vzrůstu. Mezi touto komunikací a VÚRV byly dále zaznamenány vzrostlé, ale i podlimitní topoly a dále již jen podlimitní lípy, javory, myrobalán a slivoň.

V místě plánované výstavby nové křižovatky Evropská × Radistů byly evidovány tři lípy středního vzrůstu a tři mladé jabloně. V místě budoucí křižovatky Evropská × Navigátorů se nachází jedna vzrostlejší lípa, další dřeviny jsou již podlimitního vzrůstu (platany, jabloně, hrušně).

Na hodnocených plochách bylo zaznamenáno celkem 224 stromů, 12 keřů (resp. skupin dřevin keřovitěho vzrůstu) a 1 skupina stromů. V rámci dendrologického průzkumu bylo částkou větší než 100 000,- Kč oceněno dvacet stromů. Jako ekologicky nejhodnotnější byl oceněn trnovník akát (207 480,- Kč), jež je však alochtonní invazivní dřevinou vyznačující se agresivními konkurenčními schopnostmi (vyučování toxických látek kořenovým systémem – alelopatie). Mezi pět nejhodnotnějších stromů se dále řadí topol černý s obvodem kmene 182 cm (oceněn 174 722,- Kč), dva javory mléče s obvodem kmene 163 a 157 cm (oceněny 165 556,- Kč a 156 362,- Kč) a lípa srdčitá s obvodem kmene 119 cm (oceněna 147 694,- Kč).

Mezi dva nejcenější keře, resp. skupiny stromů patří skupina javorů mléčů a slivoní domácích keřovitěho habitu o celkové výměře 350 m<sup>2</sup> (oceněna 730 991,- Kč) a skupina šejků obecných o výměře 160 m<sup>2</sup> (oceněna 130 768,- Kč).

Celkově bylo vyhodnoceno 106 stromů s obvodem kmene ve výšce 130 cm nad zemí větším než 80 cm (nadlimitních), jejichž celková cena je 6 802 985,- Kč. Dále bylo vyhodnoceno 118 stromů podlimitních, jejichž celková cena je stanovena na 1 028 326,- Kč. U keřů je 6 skupin nadlimitních (tj. rozsah porostu je větší než 40 m<sup>2</sup>), jejichž celková cena je 976 618,- Kč, dále bylo vyhodnoceno 6 keřových skupin podlimitních, jejichž celková cena je stanovena na 89 816,- Kč. Skupina stromů, již nelze vyhodnotit jako nad/podlimitní, byla oceněna částkou 7 684,- Kč.

Celková hodnota dřevin vypočtená dle metodiky AOPK 2013 byla vyčíslena na 8 905 229,- Kč, z toho cena dřevin podlimitních činí 1 118 142,- Kč a cena dřevin nadlimitních 7 779 603,- Kč.

### C.II.8. Fauna<sup>1</sup>

Z hlediska biogeografického oblast spadá do Hercynské podprovincie, bioregionu řípského. Fauna regionu je hercynského původu, se západními vlivy a silně ochuzená. Celé území je silně antropogenně ovlivněno.

Území samo o sobě není hodnotné, je silně antropogenně ovlivněno a většina jeho plochy je pokryta stavbami a asfaltovou plochou. Tomu odpovídá celkový charakter bioty místa, jež je představována především běžnými synantropními a široce rozšířenými druhy bez většího ochrannářského významu.

Lokalita byla zkoumána v období duben – červen 2013 v místech stavebních prací a nejbližšího okolí projektované stavby tramvajové trati, které bude nebo by mohlo být stavbou dotčeno. Cílem přírodovědného průzkumu bylo zjistit přítomné druhy zvláště chráněné podle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí ČR 395/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a volně žijících živočichů v aktuálním znění, dále druhy uvedené v Přehledu druhů z přílohy II směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS o stanovištích a druhy z přílohy I směrnice Rady Evropského společenství 79/409/EHS o ptácích.

### Bezobratlí

Průzkum byl zaměřen pouze na druhy zvláště chráněné, případně na druhy uvedené v Červeném seznamu České republiky – bezobratlí. U druhů čeledi brouků stěvlíkovitých (*Coleoptera: Carabidae*) jsou druhy vyhodnoceny podle jejich ekologických nároků.

#### **Coleoptera (brouci)**

##### o Carabidae

- *Amara aenea* (DeGeer, 1774) [E]
- *Anchomenus dorsalis* (Pontoppidan, 1763) [E]
- *Bembidion properans* (Stephens, 1828) [E]
- *Calathus melanocephalus* (Linnaeus, 1758) [E]
- *Harpalus affinis* (Schrank, 1781) [E]

---

<sup>1</sup> Kapitola je zpracována na základě přírodovědného průzkumu realizovaného Dr. J. Farkačem, CSc. a kol. v roce 2013.

- *Poecilus cupreus* (Linnaeus, 1758) [E]
- *Pseudoophonus rufipes* (DeGeer, 1774) [E]
- *Pterostichus melanarius* (Illiger, 1798) [E]
- *Trechus quadristriatus* (Schrank, 1781) [E]

### Hymenoptera (blanokřídli)

- Apidae
  - *Bombus hortorum* (čmelák zahradní) [ČR/§O]
  - *Bombus terrestris* (čmelák zemní) [ČR/§O]
- Formicidae
  - *Formica* sp. – v celém území nebyla zjištěna hnízdní přítomnost druhů tohoto rodu.

### Lepidoptera (motýli)

- v posuzovaném území nebyl v roce 2013 zjištěn žádný zvláště chráněný druh motýla.

Na zkoumaném území bylo zjištěno pouze devět běžných druhů střevlíkovitých, z nichž všechny patří mezi druhy eurytopní, resp. expanzivní. Přítomnost tohoto spektra druhů je běžná na obdobných biotopech v Praze a nenaznačuje žádnou výjimečnost přírodního prostředí. Není nutné přijímat žádná opatření.

Průzkum zaměřený na zvláště chráněné druhy blanokřídlych prokázal pouze přítomnost druhů obecně rozšířených s velkým radičním potenciálem, které ke sledovaným plochám nemají výhradní vztah. Byly zjištěny dva zvláště chráněné druhy čmeláků rodu *Bombus*. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu těchto dvou druhů z hlediska jejich ochrany. Není nutné přijímat žádná záchranná opatření.

### Obojživelníci

V posuzovaném území nebyli v roce 2013 zjištěni žádní jedinci obojživelníků.

### Plazi

V posuzovaném území nebyli v roce 2013 zjištěni žádní jedinci plazů.

### Ptáci

*Alauda arvensis* (skřivan polní): zpívající samec nad polem u VÚRV. Hnízdění vysoce pravděpodobné.

*Columba livia* f. *domestica* (holub domácí): v počtu několika desítek (min. 50 – 60 ex.) zaletují na pole u VÚRV za potravou.

*Columba palumbus* (holub hřivnáč)  
*Erithacus rubecula* (červenka obecná)  
*Fringilla coelebs* (pěnkava obecná)  
*Parus caeruleus* (sýkora modřinka)  
*Parus major* (sýkora koňadra)  
*Phylloscopus collybita* (budníček menší)  
*Pica pica* (straka obecná): předpokládané hnízdění na některém z vyšších stromů i v okolí.  
*Sitta europaea* (brhlík lesní)  
*Sylvia atricapilla* (pěnice černohlavá)  
*Turdus merula* (kos černý)

U plošně malých území se většinou jednalo o zálety ptáků z nejbližšího okolí, popř. o zastížení při přeletu. U pěvců byli ve většině případů registrováni zpívající samci. Na sledovaném území nebylo zjištěno hnízdění žádného ptačího zvláště chráněného druhu. V případě odstraňování dřevin je nutné v kontextu obecné ochrany ptáků toto provádět mimo jejich hnízdní dobu, tedy mimo měsíce únor až červen.

## Savci

*Capreolus capreolus* (srnec obecný)  
*Clethrionomys glareolus* (norník rudý)  
*Erinaceus europaeus* (ježek západní)  
*Lepus europaeus* (zajíc polní) [ČS/NT]  
*Microtus arvalis* (hraboš polní)  
*Talpa europaea* (krtek západní)  
*Vulpes vulpes* (liška obecná)

Fauna savců odpovídá hodnocenému typu prostředí, tedy prostředí okolí frekventované městské ulice, upravovaným parkovým plochám, ruderálům a polním kulturám. Z Červeného seznamu obratlovců zde byl zjištěn jen *Lepus europaeus* (zajíc polní) na polní ploše poblíž VÚRV. Není nutné přijímat žádná opatření.

## Zvláště chráněné druhy

***Bombus hortorum*** (čmelák zahradní) a ***Bombus terrestris*** (čmelák zemní) jsou široce rozšířené a hojné druhy čmeláků. Na sledovaném území jsou vázány především na meze a poloruderální plochy s bylinnou vegetací v okolí pole poblíž VÚRV. Jedná se o létavé druhy s relativně velkou radiací, a dá se tedy předpokládat, že v případě potřeby změní svá stanoviště a po vynucených úpravách terénu a dokončení stavby se opět na příhodná místa vrátí. V Červeném seznamu bezobratlých České republiky jsou



uvedeny *Bombus magnus*, *B. maxillosus*, *B. muscorum*, *B. veteranus* (kriticky ohrožené druhy), *B. norvegicus*, *B. ruderatus* (druhy ohrožené), *B. confusus*, *B. distinguendus*, *B. humilis*, *B. pomorum*, *B. quadricolor*, *B. subterraneus*, *B. wufleni* (druhy zranitelné). Výskyt těchto jmenovaných druhů nepřichází na hodnocených územích i jeho nejbližšího okolí v úvahu. Případný náhodný úhyn jedince (jedinců) v souvislosti se stavbou nebude mít na populaci těchto druhů destruktivní, ohrožující ani omezující vliv. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Není třeba přijímat žádná opatření.

Vzhledem k celkové ploše zkoumaného území nelze absolutně vyloučit výskyt dalších zvláště chráněných druhů (především živočichů, např. náhodně přeletující druhy ptáků, netopýrů apod.), nicméně jejich eventuální výskyt nebude trvale vázán na území stavby a případný náhodný úhyn jedince (jedinců) v souvislosti s výstavbou a následně i provozem nebude mít na populaci těchto druhů ohrožující či omezující vliv.

V území dotčeném realizací stavby nebyly zjištěny druhy uvedené v Přehledu druhů z přílohy I směrnice 79/409/EHS ani v Přehledu druhů z přílohy II směrnice 92/43/EHS.

### C.II.9. Krajina a krajinný ráz

Zákon č. 114 /1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, stanoví v odst. (1) § 12:

*„Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině“.*

Krajinný ráz se odvíjí v první řadě od trvalých ekologických podmínek a ekosystémových režimů krajiny, tedy základních přírodních vlastností dané krajiny (přírodní podmínky území). V těchto rámcích je krajinný ráz dotvářen (krajiny přírodní) až vytvářen (krajiny antropogenně přeměněné) lidskou činností a životem lidí v nich. Krajinný ráz se skládá ze souboru typických přírodních a člověkem vytvářených znaků, které jsou lidmi vnímány a určitý prostor pro ně identifikují. Typické znaky krajinného rázu tedy vytvářejí obraz dané krajiny. Kromě znaků, které se odvíjejí od geomorfologie širšího území, se všechny typické znaky posuzované lokality odvíjejí od urbanizačních procesů.

Podle mapy „Rámcové krajinné typologie“ leží většina posuzovaného území v krajinném typu 1U0, tj. urbanizovaná krajina staré sídelní krajiny Hercynika bez vylišeného reliéfu. Jde o běžný krajinný typ a původní krajinný ráz je zde zcela setřen.

Celkově se tedy krajinný ráz této oblasti dá označit za typické městské prostředí výrazně ovlivněné významnými změnami bez dochovaného původního krajinného rázu a s nejnižším stupněm ochrany.

Přírodní park Šárka–Lysolaje a také východní konec ulice Vlastina (od křižovatky s ulicí Hostouňská) patří do krajinného typu 1M15, tj. lesozemědělská krajina zaříznutých údolí staré sídelní krajiny Hercynika. Sídelní krajina Hercynika je nepřetržitě osídlena od neolitu a dominuje v ní orná půda; vzácné lesozemědělské krajiny v ní jsou vázány na specifické formy reliéfu, což je případ zaříznutého údolí Šárky. Krajina má polootevřený a přechodový charakter, kdy se střídají lesní a nelesní stanoviště. Jedná se o vzácnější krajinný typ než 1U0.

V širší oblasti záměru dominuje velmi mírně svažité terén. Hlavními krajino tvornými prvky jsou vyvýšenina obory Hvězda s letohrádkem na vrcholu (jihovýchodně od záměru), dynamický reliéf přírodního parku Šárka–Lysolaje (severně od záměru), Pražský okruh, vedený západně od záměru v zářezech, na náspech i estakádou, včetně dvou mimoúrovňových křižovatek, a retenční nádrž Jiviny (jihozápadně od záměru).

Vlastní lokalita výstavby je již zastavěnou plochou bez zvláštních pozitivních aspektů krajinného rázu.

V ulici Evropská je hlavní determinantou rozhledových poměrů směrem na sever údolí Divoké Šárky s prudkými skalními srázy, soutěskami a vodním dílem Džbán. V pohledu jižním směrem proti tomu kontrastují antropogenní struktury nižších bloků řadově či samostatně uspořádaných domů.

V ulici Vlastina je již původní krajinný ráz zcela setřen všudypřítomnými antropogenními strukturami – bloky domů, hal, objektem kasáren apod. Měřítko těchto struktur je střední, jedná se většinou o solitérní či řadové budovy o méně než pěti nadzemních podlažích. Mohutnějších hmot dosahují dvanáctipatrové budovy v sídlišti Na Dědině.

Ulice Drnovská je od hmot antropogenních struktur opticky oddělena zářezem a výsadbou zeleně, hlavním krajino tvorným prvkem je proto mírně svažité reliéf zemědělských ploch. Dalšími determinantami rozhledových poměrů jsou mimoúrovňová křižovatka a estakády Pražského okruhu, v místě záměru je však měřítko Pražského okruhu pohledově redukováno díky zářezům v terénu.

### **C.II.10. Obyvatelstvo**

Předpokládaný záměr prochází obytnou zástavbou (většina trasy) nebo v její blízkosti (poslední úsek podél ulice Drnovská). Ulice Vlastina tvoří osu klidnější obytné zóny, jež se až po ulici U Silnice skládá z menších bytových domů po obou stranách a základní školy na jižní straně. V úseku po ulici Klimčina se na severní straně nacházejí rodinné a malé bytové domy, na jižní straně je Vlastina ulice ohraničena oploceným areálem Ministerstva obrany a plochami skladových areálů. V posledním úseku až po křížení s ulicí Drnovská prochází trasa záměru panelovým sídlištěm (nacházejícím se severně od ulice Vlastina) a přiléhají k ní parkovací plochy. Jihozápadně od křižovatky ulic Vlastina a Drnovská se nachází areál Výzkumného ústavu rostlinné výroby a zemědělské techniky. V posledním úseku až po ulici Dědinská sousedí plánovaná trasa na jihu se zemědělskými plochami, na severu se nachází zástavba panelových bytových domů. Mezi smyčkou Dědinská a ulicí Evropská (tj. v severní části sídliště Na Dědině) se rozkládá zástavba rodinných a menších bytových domů včetně občanské vybavenosti (např. obchody, MŠ).

Celkový počet obyvatel v území okolo tramvajové trati se pohybuje na úrovni 6000 – 7000 bydlících. Nejvíce obyvatel žije v panelových domech na sídlišti Dědina (cca 3000 – 4000 obyvatel).

### **C.II.11. Kulturní památky**

V řešeném území ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí žádné národní kulturní památky (§ 4) ani kulturní památky (§ 2) dle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, které by mohly být stavbou dotčeny nebo ovlivněny. Stavba se nenalézá v památkové rezervaci (§ 5) ani v jejím ochranném pásmu (§ 17) – leží totiž vně Pražské památkové rezervace. Záměr nezasahuje do žádné památkové zóny (§ 6).

Nejbližší národní kulturní památkou je archeologická lokalita Hradiště Šárka (č. rejstříku 40554/1-1530), vzdálená 120 m severně od záměru. Lokalita byla osídlena od mladší doby kamenné, ve slovanském období zde bylo vybudováno raně středověké hradiště.

Další blízkou národní kulturní památkou (NKP) je Bojiště bitvy na Bílé Hoře s mohylou a letohrádek Hvězda s oborou, vzdálené 800 m jižně až jihovýchodně od záměru. Tato NKP zahrnuje dvě památky – vodovodní přivaděč Světluška s čerpací stanicí a vodojemem (č. rejstříku 11407/1-2244) a letohrádek Hvězda, oboru a bojiště Bílá Hora (č. rejstříku 11722/1-1500).

Třetí nejbližší národní kulturní památkou je Břevnovský klášter (č. rejstříku 11718/1-1426), vzdálený asi 2 000 m jihovýchodně od záměru.

Nejbližší památková rezervace se nachází 600 m jižně od lokality záměru. Jedná se o vesnickou památkovou rezervaci Ruzyně (č. rejstříku 1055), která zahrnuje i historické jádro obce.

Záměr v ulici Vlastina prochází územím kategorie „ostatní pozoruhodné urbanistické soubory“.

Žádná z kulturních památek nebude stavbou tramvajové trati dotčena.

## C.II.12. Doprava

Posuzovaný záměr prochází ulicemi Evropská, Vlastina a Drnovská. Dopravní intenzity na těchto komunikacích ve stávajícím stavu (rok 2013) uvádí tab. C.11.

**Tab. C.11. Dopravní intenzity na vybraných komunikacích v zájmovém území**

		Evropská	Vlastina	Drnovská
Stávající stav (2013)	celkem	30 940 – 33 120	2 540 – 5 550	9 120 – 9 750
	pomalá vozidla	2 210 – 2 330	140 – 250	440 – 570

Evropská třída je sběrnou komunikací městského významu spojující Vítězné náměstí s Letištěm Václava Havla. Zajišťuje také dopravní spojení (včetně autobusového) směrem na Ruzyni, Liboc a Kladno. Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou místní komunikaci s osovým vedením tramvajové trati v úseku mezi ulicemi Vítězné náměstí – Přední. Tramvajová trať je ukončena smyčkou Divoká Šárka, kam zajíždí čtyři tramvajové linky (2, 20, 26, 51). Od stávající smyčky Divoká Šárka směrem od centra jezdí v současnosti sedm autobusových linek (AE, 108, 119, 179, 218, 225, 510), od křižovatky s ulicí Vlastina pak pokračují po Evropské směrem k letišti už jen dvě (AE, 119). Území podél komunikace je zastavěno, s výjimkou posledního úseku, kdy komunikace na severní straně sousedí s přírodním parkem Šárka–Lysolaje.

Vlastina ulice je pátevní obslužnou komunikací pro lokalitu Na Dědině spojující ulice Evropská a Drnovská. V současnosti zde jezdí pět autobusových linek (108, 179, 218, 225, 510). Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci s oboustranným chodníkem v celé její délce, která je v úseku od ulice Klimčina po Drnovskou lemována po obou stranách parkovišti s jednou až dvěma řadami parkovacích stání.

Území podél komunikace je zastavěno ze severu obytnou zástavbou a z jihu převážně areálem kasáren.

Ulice Drnovská je významnou místní komunikací západní části Prahy 6. Propojuje ulice Karlovarská a Evropská (resp. K Letišti) a může sloužit jako přivaděč k Pražskému okruhu. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou místní obslužnou komunikaci. V současnosti zde jezdí tři autobusové linky (179, 218, 510). V úseku Karlovarská–Stochovská má charakter místní komunikace s oboustranným chodníkem a její okolí je zde zastavěno původní zástavbou Ruzyně. V úseku Stochovská–Evropská má charakter extravilánové komunikace s podélnými příkopy.

**Tab. C.12. Provoz autobusů MHD před prodloužením tramvajové trati – současný stav (listopad 2012)**

Komunikace	Úsek	Počet autobusů MHD		
		Směr k	0–24	22–06
Evropská	centrum – Vlastina	letišť/centrum	425/421	55/59
	Vlastina – letiště	letišť/centrum	154/149	19/19
Vlastina	Evropská – Billa	Drnovská/Evropská	271/272	36/40
	Billa – zastávka Sídliště Na Dědině	Drnovská/Evropská/ výjezd autobusů z parkoviště	327/234/101	50/40/16
	zastávka Sídliště Na Dědině – Ciolkovského	Drnovská/Evropská/ výjezd autobusů z parkoviště	327/228/108	50/38/16
	Ciolkovského – Drnovská	Drnovská/Evropská	218/222	37/34
Drnovská	Stochovská – Vlastina	letišť/centrum	102/101	14/16
	Vlastina – Dědinská	letišť/centrum	117/120	21/20
	Dědinská – letiště	letišť/centrum	117/114	21/20

Porovnání s intenzitami autobusů MHD po realizaci záměru (základní scénář k roku 2016) je možné v tab. B.17.

Jižně od lokality záměru (asi 700 m) prochází cyklotrasa A154 Veleslavin – Liboc – Ruzyně. Východně a severně od záměru se nachází cyklotrasa A33 Prokopské údolí – Vypich – Liboc – Divoká Šárka, která záměr kříží na křižovatce Libocká × Evropská. Přímo v místě výstavby záměru je plánována cyklotrasa A16 Libeň – Holešovice – Letná – Dejvice – Veleslavin – Ruzyně – Hostivice. Tato trasa by procházela přímo lokalitou záměru, a sice ulicí Vlastina v celé její délce.

### **C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Území v okolí trasy záměru má převážně obytný, částečně pak průmyslový, zemědělský a dopravní charakter. V prvním úseku je hodnocená tramvajová trať vedena po silně frekventované ulici Evropská, následně po klidnější ulici Vlastina, která tvoří osu obytné zóny složené z menších bytových a rodinných domů. Závěrečný úsek trati je veden podél Drnovské ulice, lemované z jedné strany zástavbou panelových bytových domů, z druhé strany zemědělskými plochami a areálem VÚRV.

Samotné místo výstavby záměru není hodnotné z hlediska ochrany přírody ani historického významu. Plochy zvláště chráněných nebo jinak přírodovědně hodnotných lokalit se nacházejí až v jeho širším okolí, jedná se o přírodní park Šárka–Lysolaje, přírodní rezervaci Divoká Šárka, přírodní památku Obora Hvězda (jejíž součástí je i stejnojmenná evropsky významná lokalita), řadu prvků ÚSES, archeologickou lokalitu Hradiště Šárka a další. Záměr zasahuje do ochranných pásem dvou prvků ÚSES, nikoli však přímo do těchto prvků, dále pak do celoměstského systému zeleně a zcela okrajově do přírodního parku Šárka–Lysolaje.

Hlavními zátěžemi životního prostředí v dané lokalitě jsou v současné době zvýšený hluk a středně významné znečištění ovzduší. Z hlediska kvality ovzduší není území zatěžováno neúnosně, z hlediska hluku je část zástavby vystavena nadlimitnímu hluku. Vlastní záměr v těchto místech nesmí nepříjemně zhoršit nadměrné zatížení, naopak měl by přispět ke zlepšení stávajícího stavu.

## **D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti**

#### **D.I.1. Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Obyvatelé v okolí stavby mohou být dotčeni změnou jednotlivých složek životního prostředí, které mohou mít vliv na jejich zdraví a na jejich socioekonomické prostředí. Při posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v okolních domech je nutno brát obecně v úvahu všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví.

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší. Posuzovaný záměr nebude zdrojem kontaminace vod ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Působení vibrací na obyvatelstvo bude minimální, vibrace nebudou dosahovat takových intenzit, aby mohly mít negativní zdravotní účinky. Tramvajová trať bude napájena stejnosměrným elektrickým proudem o napětí 600 V. Elektromagnetické pole generované tímto proudem kolísá jen velmi málo a do okolí nebude pronikat elektromagnetické záření, jež by mohlo mít účinky na zdraví.

Z hlediska socioekonomických vlivů je možné zmínit, že po realizaci záměru bude přirozené centrum Prahy 6 v Dejvicích dostupné přímým tramvajovým spojením s preferencí tramvají. Oproti stávajícímu stavu nebude spojení s centrem ovlivněno souběhem s automobilovou dopravou a centrum tak bude rychleji dostupné.

Hlavními změnami ve vlivech na obyvatelstvo bude změna koncentrací znečišťujících látek způsobená odlišnou organizací dopravy a změna akustické situace ze stejného důvodu a navíc s příspěvkem nové tramvajové trati.

V následujícím vyhodnocení jsou uvažovány pouze vlivy na zdraví obyvatel působící při běžném provozu posuzované tramvajové trati, jeho výsledky není možné vztáhnout na případy zvláštních situací včetně havárií.

Z hlediska dopadů na lidské zdraví se vždy uvažuje s dlouhodobějším účinkem jednotlivých faktorů, z toho důvodu je vyhodnocení provedeno pro výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy.

## Imisní zátěž

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen a suspendované částice frakce PM<sub>10</sub>. Z tohoto spektra látek je ve výpočtové oblasti nutno očekávat zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>10</sub>, obdobná situace však nastává přibližně na polovině území ČR. V případě NO<sub>2</sub> se v hodnocené obytné zástavbě koncentrace pohybují pod úrovní referenčních hodnot WHO (Světové zdravotnické organizace). U benzenu hodnoty nepřekračují míru přijatelného rizika.

Uvedením záměru do provozu byl zaznamenán převážně pokles imisní zátěže průměrnými ročními koncentracemi NO<sub>2</sub> (až 0,18 µg.m<sup>-3</sup>), nárůst byl vypočten jen lokálně. U nejvíce ovlivněné obytné zástavby (při ulici Evropská) byl vypočten nárůst na úrovni 0,10 µg.m<sup>-3</sup>. Vzhledem k výchozím hodnotám imisní zátěže je však zřejmé, že v žádné části výpočtové oblasti nedojde vlivem uvedení záměru do provozu k překročení směrné hodnoty WHO a není tedy třeba očekávat nárůst zdravotního rizika v souvislosti s chronickou expozicí oxidu dusičitému.

Pro hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> ve výchozím stavu je dle výsledků rozptylové studie možno očekávat koncentrace pod stanovenou směrnou hodnotou na naprosté většině zájmového území. Její překročení bylo vypočteno pouze zcela lokálně, a to v prostoru ulice Vlastina, kde se projevuje vliv lokálních stacionárních zdrojů. Hodnoty se zde mohou pohybovat na úrovni do 215 µg.m<sup>-3</sup>. Reálně se však účinky na populaci začínají projevovat až při hodnotách kolem 500 µg.m<sup>-3</sup>, vypočtené hodnoty tedy nepředstavují (ani při mírném překročení směrné hodnoty WHO) riziko výskytu obtíží spojených s akutní expozicí NO<sub>2</sub>. Vlivem uvedení záměru do provozu byl vypočten převážně pokles imisní zátěže (až 1,45 µg.m<sup>-3</sup>), nárůst byl vypočten jen lokálně, a to maximálně o 0,9 µg.m<sup>-3</sup>. V žádné části výpočtové oblasti nebylo zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO vlivem uvedení záměru do provozu. Záměr tedy nebude mít negativní vliv na míru zdravotního rizika v souvislosti s akutní expozicí oxidu dusičitému.

Vlivem uvedení záměru do provozu byl vypočten nejvyšší nárůst imisní zátěže benzenem v prostoru obytné zástavby ve variantě 1 na úrovni do 0,10 µg.m<sup>-3</sup>. Této hodnotě odpovídá nárůst rizika výskytu zdravotních účinků z chronické expozice benzenu nejvýše o  $6 \times 10^{-7}$  (1 případ na více než 1,6 milionu obyvatel). Vzhledem k počtu zasažených obyvatel (odhadem nejvýše v řádu několika desítek), lze konstatovat, že vypočtené změny ve zdravotním riziku nejsou významné ve smyslu ohrožení zdraví a v reálné situaci se rozpoznatelně neprojeví. Ve variantě 2 byl přírůstek v prostoru obytné zástavby vypočten nejvýše na úrovni 0,07 µg.m<sup>-3</sup>, nárůst rizika bude tedy ještě nižší.



V případě obou frakcí suspendovaných částic byl vlivem záměru vypočten převážně pokles imisní zátěže, nárůst byl zaznamenán jen lokálně. Změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi částic PM<sub>10</sub> budou v prostoru obytné zástavby činit:

- ve variantě 1 nárůst nejvýše do 0,5 µg.m<sup>-3</sup>, pokles nejvýše 1,8 µg.m<sup>-3</sup>,
- ve variantě 2 nárůst nejvýše do 0,5 µg.m<sup>-3</sup>, pokles nejvýše 1,8 µg.m<sup>-3</sup>.

Změny v imisní zátěži průměrnými ročními koncentracemi částic PM<sub>2,5</sub> budou v prostoru obytné zástavby činit:

- ve variantě 1 nárůst nejvýše 0,12 µg.m<sup>-3</sup>, pokles nejvýše 0,46 µg.m<sup>-3</sup>,
- ve variantě 2 nárůst nejvýše 0,12 µg.m<sup>-3</sup>, pokles nejvýše 0,46 µg.m<sup>-3</sup>.

V tab. D.1. je provedeno vyhodnocení změn rizika ve vztahu k účinkům. Uvedený počet obyvatel v obytné zástavbě v okolí záměru je třeba brát jako přibližný. Výpočet je odvozen z hodnot průměrných ročních koncentrací s tím, že jsou tak zahrnuty i účinky krátkodobých nárůstů imisních hodnot.

**Tab. D.1. Vyhodnocení zdravotního rizika – varianta 1**

Změna imisní zátěže (µg.m <sup>-3</sup> ) – střední hodnota	Suspendované částice frakce PM <sub>10</sub>				
	-1,5 až -1	-1 až -0,5	-0,5 až -0,2	-0,2 až 0,2	0,2 až 0,5
<b>Počet obyvatel</b>	<b>200</b>	<b>1600</b>	<b>2300</b>	<b>2800</b>	<b>100</b>
Nové případy chronické bronchitidy	-0,0048	-0,0228	-0,0153	0,0000	0,0007
Hospitalizace z důvodu dýchacích obtíží	-0,0018	-0,0084	-0,0057	0,0000	0,0002
Hospitalizace z důvodu srdečního selhání	-0,0011	-0,0052	-0,0035	0,0000	0,0002
Dny s lehkými respiračními příznaky (včetně kašle)	-8,1250	-39,0000	-26,1625	0,0000	1,1375
Dny s lehkými respiračními příznaky (včetně kašle) u dětí v běžné populaci	-4,0042	-19,2202	-12,8935	0,0000	0,5606
Dny užívání bronchodilatátorů – dospělí	-1,5460	-7,4210	-4,9782	0,0000	0,2164
Dny užívání bronchodilatátorů – děti	-0,0259	-0,1242	-0,0834	0,0000	0,0036
Změna imisní zátěže (µg.m <sup>-3</sup> ) – střední hodnota	Suspendované částice frakce PM <sub>2,5</sub>				
	-0,3 až -0,2	-0,2 až -0,1	-0,1 až 0,1	-0,05 až 0,05	0,05 až 0,12
<b>Počet obyvatel</b>	<b>800</b>	<b>1400</b>	<b>1800</b>	<b>2900</b>	<b>100</b>
Počet ztracených roků života vlivem chronické expozice	-0,2000	-0,2100	-0,1350	0,0000	0,0085
Dny omezené aktivity	-17,7973	-18,6871	-12,0132	0,0000	0,7564

**Tab. D.2. Vyhodnocení zdravotního rizika – varianta 2**

Změna imisní zátěže ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ) – střední hodnota	Suspendované částice frakce $\text{PM}_{10}$				
	-1,5 až -1	-1 až -0,5	-0,5 až -0,2	-0,2 až 0,2	0,2 až 0,5
<b>Počet obyvatel</b>	<b>450</b>	<b>1650</b>	<b>2100</b>	<b>2700</b>	<b>100</b>
Nové případy chronické bronchitidy	-0,0107	-0,0235	-0,0140	0,0000	0,0007
Hospitalizace z důvodu dýchacích obtíží	-0,0040	-0,0087	-0,0052	0,0000	0,0002
Hospitalizace z důvodu srdečního selhání	-0,0024	-0,0054	-0,0032	0,0000	0,0002
Dny s lehčími respiračními příznaky (včetně kašle)	-18,2813	-40,2188	-23,8875	0,0000	1,1375
Dny s lehčími respiračními příznaky (včetně kašle) u dětí v běžné populaci	-9,0095	-19,8208	-11,7724	0,0000	0,5606
Dny užívání bronchodilatátorů – dospělí	-3,4786	-7,6529	-4,5453	0,0000	0,2164
Dny užívání bronchodilatátorů – děti	-0,0582	-0,1281	-0,0761	0,0000	0,0036
Změna imisní zátěže ( $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ) – střední hodnota	Suspendované částice frakce $\text{PM}_{2,5}$				
	-0,3 až -0,2	-0,2 až -0,1	-0,1 až 0,1	-0,05 až 0,05	0,05 až 0,12
<b>Počet obyvatel</b>	<b>1000</b>	<b>1500</b>	<b>1800</b>	<b>2600</b>	<b>100</b>
Počet ztracených roků života vlivem chronické expozice	-0,2500	-0,2250	-0,1350	0,0000	0,0085
Dny omezené aktivity	-22,2466	-20,0219	-12,0132	0,0000	0,7564

Z tabulek vyplývá, že v celkovém pohledu dojde v hodnocené lokalitě vlivem uvedení záměru do provozu k poklesu zdravotního rizika. Pokles úmrtnosti vlivem chronické expozice se bude v nejvíce dotčené populaci pohybovat na úrovni cca 131 minut na osobu a rok. Pokles výskytu lehčích respiračních příznaků včetně kašle se bude pohybovat i v nejvíce dotčené populaci nejvýše na úrovni cca 58 minut na osobu a rok. Jedná se o hodnoty, které nejsou významné a nepředstavují reálně rozpoznatelnou změnu.

K nárůstu rizika dojde jen na malé části území, přičemž nárůst úmrtnosti vlivem chronické expozice se bude v nejvíce dotčené populaci pohybovat na úrovni cca 45 minut na osobu a rok. Tento nárůst se týká řádově stovky osob. Jedná se o hodnotu, která není významná ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a nepředstavuje reálně rozpoznatelnou změnu. Nárůst výskytu lehčích respiračních příznaků včetně kašle se bude pohybovat i v nejvíce dotčené populaci nejvýše na úrovni cca 16 minut na osobu a rok. I v tomto případě se tedy jedná o hodnoty málo významné, celkově však v území převažuje pokles výskytu respiračních příznaků.

Tab. D.2. přehledně uvádí, že v území jednoznačně převládá pokles zdravotního rizika nad jeho nárůstem.

Z hlediska porovnání variant se jako mírně příznivější ukazuje varianta 2.

Dle výsledků modelových výpočtů je nutno během stavby očekávat zvýšení denních koncentrací  $PM_{10}$  u nejméně ovlivněné zástavby v suchých dnech. Během fáze s nejvyššími příspěvky stavebních prací lze v nejméně ovlivněné obytné zástavbě očekávat nárůst na úrovni až  $6,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , a to v bodech reprezentujících zástavbu v ulici Vlastina. Uvedené hodnotě odpovídá horní hranice zvýšení relativního rizika výskytu kašle ve výši 1,0192 – 1,0224 (1 případ na 220 – 260 obyvatel). V případě kombinace nejhorších emisních a rozptylových podmínek tedy nelze zcela vyloučit (zejména v nejbližší obytné zástavbě) zvýšení počtu případů s výskytem dýchacích obtíží (kašel) mezi dotčenou populací. Proto je nutno (a to i s ohledem na nejistoty v hodnocení, faktory pobytové pohody atd.) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy.

V případě benzo[a]pyrenu lze vlivem uvedení navrhovaného záměru do provozu očekávat v prostoru s obytnou zástavbou převážně pokles imisní zátěže až  $0,015 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ , a to v obou variantách. Naopak nárůst byl lokálně vypočten na úrovni do  $0,008 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$  ve variantě 1 a do  $0,005 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$  ve variantě 2. Tomuto nárůstu koncentrací odpovídá nárůst karcinogenního rizika na úrovni  $6,96 \times 10^{-7}$  (jeden případ na více než 1,4 milionu obyvatel) pro variantu 1 a  $4,35 \times 10^{-7}$  (jeden případ na téměř 2,3 milionu obyvatel) pro variantu 2. Vzhledem k velikosti dotčené populace (nárůst imisní zátěže se týká desítek, nejvýše několika stovek obyvatel) se jedná o hodnoty z hlediska vlivů na lidské zdraví zcela nevýznamné.

### **Akustická zátěž**

Celkovou úroveň hlukové zátěže v hodnocené obytné zástavbě je z hlediska zdravotních rizik možné považovat za střední až zvýšenou. Z celkového počtu 149 bodů byly ve 39 bodech vypočteny hodnoty denní hlukové zátěže typické pro možný výskyt ischemické choroby srdeční. V 98 bodech byly vypočteny hodnoty v pásmu silného obtěžování a zhoršené komunikace řečí. V případě hodnot noční hlukové zátěže byly ve 4 bodech vypočteny hodnoty typické pro možný výskyt psychických poruch, v 85 bodech byly vypočteny hodnoty typické pro zvýšený krevní tlak a možný výskyt infarktu myokardu.

Jak vyplývá z akustické studie, vlivem záměru je celkově možné očekávat pokles počtu bodů v pásmech významných účinků z hlediska lidského zdraví. Snížení hlukové zátěže v denní době bylo zaznamenáno ve většině výpočtových bodů, a to až o 2,1 dB ve variantě 1 a až o 1,7 dB ve variantě 2. Naopak nárůst hlukové zátěže byl zaznamenán nejvýše na úrovni 1,6 dB ve variantě 1 a nejvýše 1,7 dB ve variantě 2. Snížení hlukové zátěže bylo zaznamenáno také v noční době ve většině výpočtových

bodů, a to až o 3,4 dB ve variantě 1 a až o 3,2 dB ve variantě 2. Naopak nárůst hlukové zátěže byl zaznamenán nejvýše na úrovni 1,4 dB ve variantě 1 a 1,5 dB ve variantě 2.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v lokalitě dojde celkově k poklesu hlukové zátěže. To se může projevit poklesem počtu obtěžovaných nebo při spánku rušených obyvatel (lze očekávat, že se bude jednat v sumě o řádově jednotky případů). Z hlediska dopadů na lidské zdraví jsou pak změny v hlukové zátěži nevýznamné, výpočtově lze očekávat snížení rizika výskytu infarktu myokardu, nicméně míra změny rizika je velmi malá.

### **Výstavba**

V době výstavby je nutné očekávat zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlučnosti. Tyto faktory budou působit po omezenou dobu, v rámci výstavby se nepředpokládají rozsáhlé zemní práce ani intenzivní automobilová doprava. Stavební práce se budou posouvat po délce tratě a v jednom místě nebude intenzivní působení probíhat po celou dobu výstavby. Vliv stavebních prací je možné hodnotit jako významný, avšak přijatelný vzhledem k intenzitě a délce trvání. Stavební práce neohrozí zdravotní stav obyvatel v okolí budoucí tramvajové trasy.

### **Shrnutí**

Jak prokázalo vyhodnocení, z hlediska dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví se jako příznivější ukazuje varianta 2. V případě hlukového působení je mírně příznivější varianta 1, kde je možné očekávat celkově významnější pokles zdravotního rizika, respektive podílu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel. Z hlediska vlivů na zdraví můžeme jako významnější hodnotit vliv hluku, a proto se jako celkově vhodnější jeví varianta 1.

Realizace záměru bude mít také pozitivní socioekonomické vlivy, prodloužením tramvajové trati ze smyčky Divoká Šárka dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti území podél nové trati, zlepšení spojení s metrem až do doby případného prodloužení metra A směrem k letišti.

Podrobné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je uvedeno v Příloze 5.

### **D.1.2. Vliv na kvalitu ovzduší**

Vlivem provozu navrženého záměru dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace. Posuzovány jsou dvě varianty dopravního řešení v oblasti. Varianty se neliší změnou nebo intenzitami na trase navrhované tramvajové trasy, také počet spojů

MHD je v obou hodnocených variantách beze změny. Rozdíl je pouze v organizaci automobilové dopravy v oblasti.

### **Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>**

V případě průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> lze při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2016 zaznamenat pokles imisní zátěže na většině plochy posuzované lokality, nejvýznamnější je podél ulice Vlastina v úseku mezi ulicemi Navigátorů a Evropskou. Naopak lokální nárůst koncentrací je vyhodnocen podél Drnovské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do 0,01  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až 0,30  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše 0,09  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do 0,22  $\mu\text{g.m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina; nárůst naopak podél Drnovské ulice, v oblasti nového napojení ulice Navigátorů na Evropskou ulici a podél Evropské. Pokles lze zaznamenat na většině plochy v jihovýchodní části posuzované lokality. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do 0,09  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat nejvýše 0,18  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše 0,08  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do 0,09  $\mu\text{g.m}^{-3}$ .

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant k překročení limitní hodnoty v žádném referenčním bodě.

### **Maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub>**

V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> pro rok 2016 se pokles projeví zejména ve východní části území podél ulice Vlastina. Nárůst lze zaznamenat v západní části posuzované lokality podél Drnovské ulice a lokálně podél Evropské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do 0,30  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až 2,31  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ,

- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,70 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $1,51 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina a lokální nárůst podél Drnovské ulice a v oblasti nového napojení ulice Navigátorů na Evropskou ulici. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,89 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $1,45 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,75 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $1,20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

### **Průměrné roční koncentrace benzenu**

V případě průměrných ročních koncentrací benzenu lze při porovnání obou variant s výchozím stavem k roku 2016 zaznamenat největší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze očekávat lokálně v prostoru ulice Navigátorů při napojení na Evropskou ulici, kde dojde ke zvýšení intenzit osobních automobilů. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,08 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $0,05 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,02 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $0,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat poklesy pouze lokální podél ulic Vlastina a Drnovská. Oproti tomu lze očekávat významnější nárůst podél ulice Navigátorů při napojení na Evropskou ulici. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,13 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $0,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $0,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani v jedné z posuzovaných variant k překročení limitní hodnoty v žádném referenčním bodě.

### **Průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub>**

V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> lze při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2016 zaznamenat nejvyšší pokles imisní

zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze poté očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,51 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $1,81 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,78 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $1,58 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,52 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $1,79 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,54 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  zatímco pokles lze očekávat do  $1,79 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant k překročení limitní hodnoty v žádném referenčním bodě.

### **Maximální denní koncentrace částic PM<sub>10</sub>**

V případě maximálních denních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> pro rok 2016 se pokles projeví zejména podél ulice Vlastina. Nárůst lze zaznamenat v západní části posuzované lokality podél Drnovské ulice, lokálně také podél Evropské. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $2,22 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $11,61 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše  $3,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $10,43 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 se pokles projeví zejména podél ulice Vlastina. Nárůst lze zaznamenat v západní části posuzované lokality podél Drnovské ulice, lokálně také podél Evropské. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $10,78 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše  $2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $10,77 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Provoz záměru nezpůsobí překročení imisního limitu. V lokalitě podél Vlastiny ulice dojde k poklesu počtu případů překročení imisního limitů o 1 až 2 případy v 80 bodech ve variantě 1 a v 87 bodech ve variantě 2. Ve variantě 2 navíc dojde v jednom bodě k nárůstu počtu překročení o 1 případ, ale ne přes povolených 35 případů v roce. V roce 2020 dojde v lokalitě podél Vlastiny ulice k poklesu počtu případů překročení imisního limitu o 1 až 2 případy v 76 bodech ve variantě 1 a v 99 bodech ve variantě 2. Ve výhledu nedojde k nárůstu počtu překročení.

### **Průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub>**

V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> lze při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2016 zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do 0,13  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až 0,48  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše 0,21  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do 0,41  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do 0,14  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až 0,46  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat opět nejvýše 0,14  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a stejně tak pokles lze očekávat do 0,46  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

V roce 2016 ani 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant k překročení limitní hodnoty v žádném referenčním bodě.

### **Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu z dopravy**

V případě příspěvků k průměrným ročním koncentracím benzo[a]pyrenu lze při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2016 zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice nebo podél ulice Navigátorů v prostoru napojení na Evropskou ulici. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:



- ve variantě 1 v roce 2016 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,004 \text{ ng.m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $0,018 \text{ ng.m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2016 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,008 \text{ ng.m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $0,014 \text{ ng.m}^{-3}$ .

Při porovnání variant s výchozím stavem k roku 2020 lze zaznamenat nejvyšší pokles imisní zátěže v obou variantách podél ulice Vlastina, nárůst lze poté očekávat lokálně v prostoru Drnovské ulice nebo podél ulice Navigátorů v prostoru napojení na Evropskou ulici. V jednotlivých variantách budou změny imisní zátěže nabývat následujících hodnot:

- ve variantě 1 v roce 2020 dojde k nejvyššímu nárůstu do  $0,008 \text{ ng.m}^{-3}$ , pokles bude dosahovat až  $0,015 \text{ ng.m}^{-3}$ ,
- ve variantě 2 v roce 2020 bude nárůst dosahovat nejvýše  $0,005 \text{ ng.m}^{-3}$ , zatímco pokles lze očekávat do  $0,014 \text{ ng.m}^{-3}$ .

V území dochází podle podkladů ČHMÚ k překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Vlivem realizace záměru dojde na většině území k poklesu koncentrací benzo[a]pyrenu, rozsah poklesu koncentrací je výrazně vyšší než rozsah nárůstu (plošně i svými hodnotami).

## Shrnutí

V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě. Pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území). Z porovnání variant je patrné, že změny ve výsledcích obou hodnocení jsou minimální a dopady pro okolní obytnou zástavbu v oblasti budou v obou variantách prakticky rovnocenné. Jako mírně vhodnější lze označit variantu 1 pro oxidy dusíku a benzen, varianta 2 z posouzení vychází jako mírně vhodnější pro prachové částice  $\text{PM}_{10}$  a  $\text{PM}_{2,5}$  a benzo[a]pyren. Z hlediska hodnocení vlivu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší tak lze konstatovat, že ani jedna z variant není jednoznačně vhodnější než varianta druhá. Obě varianty však přinesou zlepšení imisní situace v lokalitě ve většině z posuzovaných kritérií.

## Vliv stavebních prací

Dočasný vliv na kvalitu ovzduší budou mít i stavební práce. Podle provedeného modelového hodnocení pro posuzovanou etapu stavebních prací byly u nejbližší obytné zástavby v okolí staveniště vypočteny průměrné příspěvky maximálních

hodinových koncentrací pouze ze stavebních prací do  $112,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Se vzdáleností od staveniště příspěvky pomalu klesají. Imisní příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím pouze z vyvolané staveništní dopravy podél odjezdových a příjezdových tras staveništní dopravy lze očekávat nejvýše  $0,15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  je stanovena na  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Z charakteru stavebních prací vyplývá, že jejich příspěvky nelze přímo sčítat s modelovými hodnotami maximálních hodinových koncentrací  $\text{NO}_2$ . Vypočtené modelové koncentrace se vyskytují v daném místě za nejméně příznivých emisních a rozptylových podmínek a jsou dosahovány jednou za několik let. Maxima emisí ze stavební činnosti se v naprosté většině případů míjejí s maximy emisí z ostatních zdrojů. Podél trasy lze zaznamenat převážně nízké koncentrace maximálních hodinových koncentrací, vyšší jsou patrné pouze lokálně v blízkosti křížení ulic Vlastina a Ciolkového, kde se projevuje vliv blízkých spalovacích zdrojů v lokalitě (provozovatel Správa vojenského bytového fondu Praha). V případě teoretické souhry nejhorších emisních a rozptylových podmínek se souběžným zapojením strojů v této lokalitě by bylo možné očekávat překročení hranice imisního limitu, nicméně tato pravděpodobnost je poměrně nízká. Přesto jsou v závěrečném hodnocení doporučena opatření k redukcí imisních příspěvků oxidu dusičitého.

V případě imisí suspendovaných částic byly podle provedeného modelového hodnocení v oblasti obytné zástavby v okolí staveniště v průběhu hodnocené etapy stavebních prací vypočteny průměrné příspěvky denních koncentrací částic  $\text{PM}_{10}$  nejvýše do  $6,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Příspěvky výhradně ze staveništní dopravy budou podél odjezdových a příjezdových tras staveništní dopravy dosahovat nejvýše  $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . V ostatních etapách výstavby se již bude manipulovat s menšími objemy zeminy a imisní příspěvky v blízkosti stavby tak budou dosahovat výrazně nižších hodnot.

Imisní limit pro 24hodinové koncentrace  $\text{PM}_{10}$  je stanoven na  $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  pro 36. nejvyšší hodnotu. Tento limit byl v místě stavby (stejně jako na většině území Prahy) v roce 2011 překročen, v dalších letech se jeho překročení neočekává. Navýšení průměrných denních koncentrací nepředstavuje z hlediska překračování limitu významný nárůst, mohlo by však dojít ke zvýšení počtu překročení řádově o jednotky případů. Pro snížení vlivů stavby na kvalitu ovzduší je proto nutné realizovat ochranná opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV.

### D.I.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální vlivy

#### D.I.3.1. Vlivy na akustickou situaci

Po zprovoznění záměru lze v území očekávat změny v rozložení akustického zatížení. Předpokládané změny v akustické situaci již zohledňují aplikaci všech navrhovaných protihlukových opatření. Změny nastanou jednak rozdílným vedením automobilové dopravy a jednak zavedením nového zdroje hluku – tramvajové dopravy. Výčet navrhovaných protihlukových opatření uvádí tabulka D.3.

**Tab. D.3. Navrhovaný rozsah protihlukových opatření**

Základní scénář – rok 2016	Výhledový scénář – rok 2020
<b>Technická opatření na TT</b>	
V úseku km 5,2 – 5,87 použití žlábkové kolejnice s bokovnicemi, antivibrační rohoží a pružnými svorkami	
V úseku km 5,87 – 6,74 použití hlavové kolejnice a antivibračních rohoží	
V úseku 6,82–7,23 použití hlavové kolejnice	
<b>Nízkohlučné povrchy na uliční síti v rozsahu</b>	
Nové napojení na Evropskou ulici z ulice Navigátorů a Radistů	
Ulice Navigátorů od napojení na Evropskou ulici a pokračování ulicí U Silnice po křížení s ulicí Vlastina	
Evropská, směr do centra, úsek Litovická – Libocká	Evropská, směr do centra úsek, Vlastina – Libocká
Dědinská v úseku Parašutistů – Radistů	
Vlastina (Ciolkovského – Drnovská, západní fasáda objektu Vlastina č. p. 700/32 – Evropská)	
Drnovská (Vlastina – 120 m ve směru k Dědinské)	
<b>Organizační opatření na TT</b>	
V úseku 5,2 – 7,23 neprovozovat noční linku	
Provoz výhradně tramvají 15T	
V úseku 5,2 – 5,87 snížení rychlosti pro tramvaje na 30 km.h <sup>-1</sup>	
V úseku 5,87 – 6,25 snížení rychlosti pro tramvaje v noční dobu na 45 km.h <sup>-1</sup>	

#### Automobilová doprava – vyhodnocení k roku 2016

Nejvyšší nárůst v denní dobu byl vypočten v obou variantách nejvíce 0,9 dB. V noční dobu nárůst nepřekročí 0,6 dB ve variantě 1 a 1,0 dB ve variantě 2. Naopak pokles akustické zátěže bude v denní dobu dosahovat až 8,2 dB ve variantě 1 a 7,0 dB ve variantě 2. V noční dobu lze poté zaznamenat pokles do 6,8 dB ve variantě 1 a do 6,5 dB ve variantě 2.

Podél Evropské ulice v úseku mezi ulicemi Vlastina a Libocká lze v obou variantách očekávat významný pokles akustické zátěže, který nastane díky aplikaci protihlukových opatření (nízkohlučný povrch na Evropské ulici ve směru do centra). Snížení akustické zátěže bude ve výpočtových bodech v denní i noční dobu dosahovat ve variantě 1 až 1,2 dB a ve variantě 2 až 1,1 dB. V bodech, kde je ve výchozím stavu překročen hygienický limit, tak dojde výhradně ke snížení akustického zatížení.

Podél Evropské ulice v úseku mezi Vlastinou a Silničním okruhem kolem Prahy byly vypočteny minimální změny akustické zátěže, které ani v jedné z posuzovaných variant nepřekročí 0,1 dB. Vlivem zprovoznění záměru zde tedy nedojde k překročení hygienického limitu. Také u objektů podél komunikací Vlastina, Navigátorů a Letecká, kde hluk z Evropské ulice představuje dominantní složku, nebude vlivem navrhovaného záměru překročen stanovený hygienický limit. V obou variantách převládá pokles akustické zátěže, který lze zaznamenat zejména u objektů v blízkosti ulice Vlastina. Pokles bude dosahovat v denní dobu až 5,7 dB ve variantě 1 a 4,5 dB ve variantě 2. V noční dobu pak byl vypočten pokles až 4,0 dB ve variantě 1 a 3,7 dB ve variantě 2. Nárůst akustické zátěže byl vypočten v obou variantách, ale bude dosahovat pouze minimálních hodnot. Lokálně vyšší nárůst lze v hodnocené oblasti očekávat pouze ve variantě 1 v blízkosti nového napojení ulice Navigátorů na Evropskou ulici, a to do 0,9 dB v denní a do 0,3 dB v noční dobu, před ani po zprovoznění záměru však nebude hygienický limit v této lokalitě překročen.

V celé délce ulice Vlastina dojde k výraznému poklesu akustické zátěže, v denní dobu až o 8,2 dB ve variantě 1 a o 7,0 dB ve variantě 2; v noční dobu až o 6,8 dB ve variantě 1 a o 6,5 dB ve variantě 2. Snížení se projeví také ve vztahu k hygienickým limitům. Po realizaci plánovaných úprav hluk z automobilové dopravy podél ulice Vlastina nepřekročí hygienický limit ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu. Vliv na tyto skutečnosti má pokles dopravní zátěže na komunikaci, dále navržená protihluková opatření (nizkohlučný povrch) a změna dispozice silničních úseků v dílčí trase ulice Vlastina (rozšíření komunikace mezi ulicemi Klimčina a U Silnice a oddálení zdi areálu kasáren od komunikace).

Pokles akustické zátěže lze díky navrhovaným protihlukovým opatřením (nizkohlučný povrch) zaznamenat také podél ulice U Silnice. Snížení hluku zde bude v denní dobu dosahovat až 4,8 dB ve variantě 1 a až 5,4 dB ve variantě 2. V noční dobu byl vypočten pokles až 5,5 dB ve variantě 1 a až 5,6 dB ve variantě 2. Po realizaci navrhovaného záměru bude v bodech podél posuzované komunikace splněn hygienický limit jak pro denní (55 dB), tak i pro noční dobu (45 dB).

Podél Drnovské ulice lze ve variantě 1 zaznamenat pouze minimální nárůst akustické zátěže (do 0,4 dB v denní dobu a do 0,6 dB v noční dobu), zatímco pokles bude dosahovat až 2,0 dB v denní a nejvíce 2,1 dB v noční dobu. Oproti tomu ve variantě 2 lze nárůst zaznamenat do 0,9 dB v denní a do 1,0 dB v noční dobu, pokles byl v denní dobu vypočten až 1,6 dB, v noční dobu až 1,9 dB. V žádném bodě nedojde vlivem navýšení akustické zátěže k překročení hygienického limitu ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu.

V Dědinské ulici (body 71 až 73), kde hlavní akustické příspěvky z dopravy tvoří doprava pojížděná po vlastní komunikaci Dědinská, lze v obou variantách vlivem navrhovaného protihlukového opatření (aplikací nízkohlučného povrchu) zaznamenat výhradně pokles akustické zátěže. Ve variantě 1 lze očekávat pokles akustické zátěže až 3,9 dB v denní dobu a 2,3 dB v noční dobu. Ve variantě 2 dojde k poklesu akustické zátěže až o 2,4 dB v denní dobu a 2,2 dB v noční dobu.

### **Automobilová doprava – vyhodnocení k výhledovému horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy**

Nejvyšší nárůst v denní dobu byl vypočten do 1,1 dB ve variantě 1 a do 0,5 dB ve variantě 2. V noční dobu nárůst nepřekročí 0,9 dB ve variantě 1 a 0,5 dB ve variantě 2. Naopak pokles akustické zátěže bude v denní dobu dosahovat až 7,4 dB ve variantě 1 a 6,2 dB ve variantě 2. V noční dobu lze zaznamenat pokles až 6,5 dB ve variantě 1 a 6,0 dB ve variantě 2.

Podél Evropské ulice v úseku mezi ulicemi Vlastina a Libocká lze v obou variantách očekávat významný pokles akustické zátěže, který nastane díky aplikaci protihlukových opatření (nízkohlučný povrch na Evropské ulici ve směru do centra). Snížení akustické zátěže bude dosahovat ve výpočtových bodech v denní i noční dobu ve variantě 1 až 1,5 dB. Ve variantě 2 lze v denní dobu očekávat pokles až 1,3 dB v denní dobu a 1,2 dB v noční dobu. V bodech, kde je ve výchozím stavu překročen hygienický limit, dojde výhradně ke snížení akustického zatížení.

Podél Evropské ulice v úseku mezi ulicemi Vlastina a Silničním okruhem kolem Prahy byly vypočteny minimální změny akustické zátěže, které ani v jedné z posuzovaných variant nepřekročí 0,2 dB a vlivem zprovoznění záměru nedojde k překročení hygienického limitu. Také u objektů podél komunikací Vlastina, Navigátorů a Letecká, kde představuje hluk z Evropské ulice dominantní složku, nebude vlivem navrhovaného záměru překročen stanovený hygienický limit. V obou variantách převládá pokles akustické zátěže, který lze zaznamenat zejména u objektů v blízkosti ulice Vlastina. Pokles bude dosahovat v denní dobu až 5,2 dB ve variantě 1 a 4,1 dB ve variantě 2. V noční dobu byl vypočten pokles až 4 dB ve variantě 1 a 3,5 dB ve variantě 2.

Nárůst akustické zátěže byl vypočten v obou variantách, ale dosahovat bude pouze minimálních hodnot. Lokálně významnější navýšení v této oblasti lze očekávat v blízkosti nového napojení ulice Navigátorů na Evropskou ulici. Ve variantě 1 bylo vypočteno zvýšení do 1,1 dB pro denní dobu a do 0,9 dB pro noční dobu, ve variantě 2 do 0,5 dB pro denní i noční dobu. Před ani po zprovoznění záměru však nebude hygienický limit v této lokalitě překročen.

V celé délce ulice Vlastina dojde k dramatickému poklesu akustické zátěže, v denní dobu až o 7,4 dB ve variantě 1 a o 6,2 dB ve variantě 2; v noční dobu až o 6,5 dB ve variantě 1 a o 6,0 dB ve variantě 2. Po realizaci plánovaných úprav hluk z dopravy podél Vlastiny ulice nepřekročí hygienický limit ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu.

Převládající pokles akustické zátěže lze díky navrhovaným protihlukovým opatřením (nízkohlučný povrch) zaznamenat také podél ulice U Silnice. Pokles akustické zátěže zde bude dosahovat v denní dobu až 3,0 dB ve variantě 1 a až 3,4 dB ve variantě 2. V noční dobu byl vypočten pokles až 4,2 dB ve variantě 1 a 4,1 dB ve variantě 2. Minimální nárůst akustické zátěže, do 0,1 dB, byl vypočten pouze v denní dobu ve variantě 1. Po realizaci navrhovaného záměru však i přesto bude vlivem dopravy na předmětné komunikaci ve výpočtových bodech splněn hygienický limit ve výši 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu.

Podél Drnovské ulice lze v obou variantách zaznamenat minimální nárůst a významnější pokles akustické zátěže, který je způsoben navrhovaným protihlukovým opatřením. Nárůst lze zaznamenat v obou variantách v denní i noční dobu nejvýše do 0,4 dB, zatímco pokles byl vypočten v denní dobu až 1,6 dB ve variantě 1 a 1,5 dB ve variantě 2. V noční dobu bude pokles dosahovat až 1,8 dB ve variantě 1 a 1,9 dB ve variantě 2. V žádném bodě nedojde vlivem navýšení akustické zátěže k překročení hygienického limitu ve výši 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu. V bodech, kde byl překročen hygienický limit, dojde výhradně k poklesu akustického zatížení.

V Dědinské ulici (body 71 až 73) byly již ve výchozím stavu vypočteny hodnoty nad hranici hygienického limitu. Pro další nárůst dopravy bylo nutné navrhnout v trase protihlukové opatření (konkrétně realizaci nízkohlučného povrchu). Tím dojde podél komunikace v obou variantách k plošnému poklesu akustického zatížení, a to jak pro denní, tak pro noční dobu. Ve variantě 1 bude v denní dobu pokles dosahovat až 1,7 dB v denní dobu a 2,2 dB v noční dobu. Ve variantě 2 byl vypočten pokles až 1,6 dB v denní a 1,8 dB v noční dobu.

## **Shrnutí**

V obou variantách v denní i noční dobu celkově převládá pokles akustické zátěže v území. Při volbě varianty pak lze mírně upřednostnit variantu 1, ve které dochází k významnějšímu celkovému poklesu akustické zátěže. Při aplikaci navrhovaných opatření nedojde ani u jedné z variant k překročení hygienického limitu v území a ve všech bodech s nadlimitní hlukovou zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže.

## Vliv tramvajové trati

Samostatně byly vyhodnoceny akustické příspěvky z provozu navrhované tramvajové trati, které nesmějí překročit 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu.

Příspěvky z provozu navrhované tramvajové trati nepřekročí 58,5 dB v denní a 49,0 dB v noční dobu. Nejvyšší hodnoty pro denní dobu byly vypočteny v bodě 28 (dům o adrese Vlastina 704/28), který se nachází podél navrhované tramvajové trati. V noční dobu lze nejvyšší hodnotu zaznamenat v bodě 67, který se nachází při severovýchodní hranici posuzovaného území, a který je kromě trasy navrhovaného záměru ovlivněn také provozem na stávající tramvajové trati v Evropské ulici. V blízkosti navrhované trasy lze zaznamenat v noční dobu nejvyšší hodnoty do 48,6 dB v noční dobu, a to v bodě 6 (dům na adrese Ke Džbánu 374/39) v ulici Vlastina v blízkosti Evropské ulice. Podle výsledků modelových výpočtů bude hygienický limit splněn ve všech posuzovaných bodech.

## Celkové akustické zatížení území

Nejvýznamnější změny lze v obou časových horizontech a obou hodnocených variantách očekávat podél ulice Vlastina. I při zohlednění tramvajové dopravy však zde lze zaznamenat ve všech bodech, ve kterých byl ve výchozím stavu překročen hygienický limit (60 dB v denní a 50 dB v noční dobu), výhradní pokles akustické zátěže, a to v denní i v noční dobu. V ostatních bodech ve větší vzdálenosti od komunikace, například v úseku mezi ulicemi Žukovského a Drnovská, lze v obou variantách očekávat při zohlednění tramvajového provozu lokální nárůst akustické zátěže. Hygienický limit (60 dB v denní a 50 dB v noční dobu) však v území nebude překročen. U objektů v ulici U Silnice lze i se zohledněním tramvajového provozu očekávat výhradní pokles akustického zatížení. Také podél Evropské ulice dojde v místech, kde byl překročen hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž, pouze k poklesu akustického zatížení i při zohlednění tramvajového provozu. Stejně tak lze očekávat pokles akustické zátěže v ulicích Drnovská a U silnice v místech, kde byl ve výchozím stavu překročen hygienický limit z provozu na příslušné komunikaci. Podobně v místech s lokálním nárůstem akustického zatížení nebude hranice hygienického limitu, platná pro provoz na dotčených komunikacích, vlivem zprovoznění navrhovaného záměru překročena.

## Vliv stavebních prací

V rámci hlukové studie bylo provedeno vyhodnocení vlivu stavebních prací na akustickou situaci. Hodnocení prokázalo, že při výstavbě tramvajové trati v úseku Divoká Šárka – Dědinská lze dodržet požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době od 7:00 do 21:00, je třeba však používat stroje a zařízení s nižšími akustickými výkony, která jsou v dobrém technickém stavu. Nevyšší vypočtené hodnoty pro 0. etapu dosahují 64,6 dB, pro 1. etapu 65 dB a ve 2. etapě se pohybují do 64,3 dB.

V dalším stupni projektové dokumentace je třeba stanovit podrobný harmonogram výstavby a nasazení jednotlivých strojů. Dále je třeba stanovit objízdné trasy v době, kdy bude ulice Vlastina přístupná pouze omezeně. Na základě těchto podrobných údajů o výstavbě je třeba provést nové akustické výpočty a doložit splnění limitů hluku. Rovněž je třeba na základě znalostí míst skládek a zdrojů materiálu prověřit trasy staveništní dopravy.

### D.1.3.2. Vibrace

Jízda tramvají po kolejích bude zdrojem vibrací, které se přenášejí podloží na budovy v okolí. Nejvíce ovlivněné objekty je možné očekávat v Evropské ulici mezi Libockou a Vlastinou, na počátku Vlastiny ulice, mezi ulicemi Ke Džbánů a Hostouňská, příp. až po ulici U Silnice.

Vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací. K minimalizaci vlivu vibrací na stávající i případnou budoucí zástavbu je třeba učinit opatření, jako jsou antivibrační podložky nebo pásy, které oddělí těleso od podloží obložení kolejnice (v úsecích, kde se tramvaj nejvíce přibližuje k zástavbě), pružné svorky, použití hlavových kolejnic v co nejdelším úseku apod. Přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována ve stupni dokumentace pro stavební povolení, tj. ve stupni, kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati.

Po výstavbě musí být v rámci zkušebního provozu provedeno měření, které doloží, že vliv tramvajové trati na okolí splňuje dané limity.

Při dodržení uvedených opatření je možné považovat vliv vibrací za přijatelný. Navrhované varianty se v tomto směru neliší.



#### D.I.4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Splaškové odpadní vody z oblasti posuzovaného záměru budou odváděny kanalizací do čistírny odpadních vod. Konečným recipientem splaškových vod bude řeka Vltava, kam je vyústěn odtok z Ústřední čistírny odpadních vod v Praze Tróji. Vzhledem k jejich objemu se nepředpokládá významný vliv na kvalitu povrchových vod, vznikat budou jen v souvislosti s provozem sociálních zařízení v místě tramvajových smyček.

Dešťové vody budou odváděny do vodního toku Litovicko-Šáreckého potoka a dále pak do Vltavy. Jejich kvalita bude odpovídat složení dešťových vod v Praze a nebude se lišit od složení v současné době, kvalitativní ovlivnění vodního toku tak bude zanedbatelné. Vlivem výstavby dojde k navýšení odtoku z území o  $1\,514\text{ m}^3\cdot\text{rok}^{-1}$ , resp.  $1\,268\text{ m}^3\cdot\text{rok}^{-1}$  dle varianty. Okamžitý odtok pro návrhový déšť  $205\text{ l/s/ha}$  se zvýší o  $45,6\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$  ve variantě 1 a o  $38,1\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$  ve variantě 2. Vzhledem ke stávajícím odtokům do kanalizace v hodnotách cca  $1\,000\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$ , které jsou vedeny přes dešťovou usazovací nádrž a vzhledem k průtokům v potoce se toto navýšení v reálné situaci prakticky neprojeví a je možné ho považovat za nevýznamné.

V případě havárií, kdy by mohlo dojít k úniku ropných produktů ze stavebních či dopravních prostředků a tím ke kontaminaci povrchových a podzemních vod, bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou u obou posuzovaných variant záměru prakticky shodné.

#### D.I.5. Vlivy na půdu

Záměr se nachází převážně na pozemcích vedených v katastru nemovitostí jako ostatní plochy (ostatní komunikace, silnice, jiná plocha aj.) nebo zastavěné plochy a nádvoří. Největší podíl záborů plochy pro výstavbu tramvajové trati (trvalých i dočasných) tvoří ostatní plochy a zemědělský půdní fond. V souvislosti s realizací záměru tedy dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků ZPF, avšak pozemků PUPFL se záměr nedotkne.

Před zahájením stavebních prací dojde ke skrývce svrchní vrstvy půdy, která bude využita následně při sadových úpravách, případný přebytek bude nabídnut přednostně k zemědělskému využití na vhodných pozemcích. Pozemky dočasného záboru budou po skončení stavebních prací uvedeny do původního stavu, eventuálně rekultivovány. Dočasný zábor při výstavbě sítí bude omezen na dobu do jednoho roku, dočasný zábor na ploše zařízení staveniště bude trvat déle než 1 rok. Pozemky dočasně

zabrané budou po skončení stavebních prací uvedeny do původního stavu, orníční vrstvy budou rozprostřeny zpět na dotčenou plochu.

Během výstavby může dojít ke znečištění půdy v důsledku náhodných úkapů ropných látek z motorových vozidel a stavební mechanizace. V období provozu existuje riziko kontaminace půdy z dopravní havárie. V případě kontaminace půdy bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vlivy na půdu budou dočasné a trvalé. Rozsah trvalého záboru půdy bude činit 13 696 m<sup>2</sup>, o odnětí ze ZPF je třeba požádat orgán ochrany půdy. Jedná se o vliv trvalý, avšak vzhledem k rozsahu a umístění na okraji zástavby přijatelný. Při stavbě je třeba ochránit půdu, která nebude předmětem trvalého nebo dočasného záboru, před poškozením erozí, pojížděním stavebními stroji apod.

#### **D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

Vzhledem k tomu, že záměr bude realizován převážně na úrovni stávajícího terénu, nebude mít významný vliv na horninové prostředí a nedotkne se ložisek nerostných surovin. Záměr se nenachází v území, která by byla poddolovaná či seismicky aktivní.

Trasa navrhované tramvajové trati v úseku, kde je vedena paralelně s ulicí Drnovská, prochází územím, které je z hlediska geologické stavby náchylné k sesuvným pohybům. Jedná se však o fosilní sesuvné pohyby a v současnosti k nim již nedochází. Zhotovitel stavby musí při provádění zemních prací dodržovat technologickou kázeň dle platných technických podmínek.

V případě havárií, kdy by mohlo dojít k úniku ropných produktů ze stavebních či dopravních prostředků a tím i ke kontaminaci horninového prostředí, bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou u obou posuzovaných variant záměru shodné.

#### **D.I.7. Vliv na faunu**

Posuzovaná lokalita představuje člověkem vysoce využívané území. Jedná se o frekventované městské ulice, upravované parkové plochy, ruderální a polní kultury. V současné době se na lokalitě trvale nevyskytují žádné větší druhy živočichů, na polní ploše poblíž VÚRV byl z Červeného seznamu obratlovců zjištěn pouze zajíc polní (*Lepus europaeus*). Přítomní živočichové představují běžné synantropní a euryekní

organismy, zastoupené především druhy hmyzu, hlodavců a ptáků, jež jsou typické pro antropogenně ovlivněné území bez většího ochranného významu. Ze zvláště chráněných druhů byly zjištěny dva druhy čmeláků rodu *Bombus*. Plánovaná činnost však neovlivní udržení příznivého stavu těchto dvou druhů z hlediska jejich ochrany.

Vliv na faunu bude minimální, nedojde k významné změně charakteru lokality ani rozsahu zpevněných ploch. Stávající možnosti úkrytů budou po výstavbě převážně zachovány či vykompenzovány, součástí záměru je ozelenění tramvajové trati v ulicích Evropská a Vlastina a osázení nové tramvajové smyčky Dědinská zelení. Stavební zásah do předmětné lokality neznámá významné narušení životaschopnosti populací v širším zájmovém území, stavba se prakticky nedotkne zvláště chráněných druhů živočichů.

V kontextu obecné ochrany ptáků je třeba provádět kácení dřevin mimo hnízdní období, tedy mimo měsíce únor až červen. Vlivy na faunu jsou u obou posuzovaných variant záměru shodné.

## **D.I.8. Vliv na flóru**

### **D.I.8.1. Zeleň odstraňovaná**

Výstavba tramvajové trati si v obou posuzovaných variantách vyžádá odstranění dřevin a ploch v současném stavu pokrytých zelení. Dřeviny v řešeném území patří do kategorie „dřeviny rostoucí mimo les“. Všechny tyto porosty jsou chráněny zákonem ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a prováděcí vyhláškou MŽP ČR č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vlastník pozemků nebo pověřený zástupce vlastníka musí požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení stromů o obvodu kmene větším než 80 cm nebo skupiny keřů o výměře větší než 40 m<sup>2</sup> (tzv. nadlimitních dřevin). Podle dendrologického průzkumu bude v místě stavby nebo v její bezprostřední blízkosti ve variantě 1 odstraněno 26 stromů, u nichž obvod kmene přesahuje 80 cm ve výčetní výšce, v celkové ceně 1 361 627 Kč. V případě druhé varianty se předpokládá odstranění 23 nadlimitních stromů v celkové hodnotě 1 154 088 Kč. Jedná se zejména o topoly černé a lípy srdčité. Dřeviny budou odstraněny z důvodu kolize s navrhovaným záměrem.

Dále bude při výstavbě odstraněno v první variantě 27 stromů, jejichž obvod nedosahuje 80 cm ve výčetní výšce, v celkové hodnotě 147 005 Kč pro variantu 1 nebo 16 podlimitních stromů v celkové hodnotě 98 514 Kč v případě druhé varianty. Jedná se zejména o javory mléče, jeřáby obecné, jabloně domácí a topoly černé. V obou posuzovaných variantách budou také odstraněny keřové porosty v celkové ceně 934 930 Kč.

Dřeviny budou odstraněny v obou posuzovaných variantách podél nově navrhované tramvajové trati v ulici Vlastina a Drnovská. V rámci navrhovaného záměru dojde i k úpravám dvou křižovatek spojujících ulice Evropská a Navigátorů, které si též vyžádají odstranění dřevin. V případě realizace varianty 1 by bylo odstraněno 15 stromů, v případě varianty 2 jen 1 strom.

Celková cena kácených dřevin činí pro první variantu 2 443 562 Kč, pro druhou variantu 2 187 532 Kč. Podrobné hodnocení jednotlivých dřevin je uvedeno v tabulkách D.4 – D.5., situace odstraňovaných dřevin je uvedena na výkresu 14.

**Tab. D.4. Přehled kácených stromů**

Č.	Dřevina (latinsky)	Dřevina (česky)	Prům. kmene [cm]	Obvod kmene [cm]	KP	SH	Cena	Č. parcely
30	<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb obecný	9	28	1,5	2	7 876 Kč	1323/1
55	<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb obecný	9	28	1,5	2	7 876 Kč	1323/3
56	<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb obecný	9	28	1,5	2	7 876 Kč	1323/3
117	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	7	22	1,5	2	5 016 Kč	2241/1
126	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	50	157	1,5	2	138 989 Kč	1807/1
131	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	35	110	1,5	2	60 207 Kč	2241/1
132	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	37	116	1,5	2	95 831 Kč	1807/1
133	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	45	141	1,5	2	120 468 Kč	1807/1
134	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	40	126	1,5	2	104 417 Kč	1807/1
135	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	7	22	1,5	2	5 016 Kč	1807/1
137	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	44/38	182	1,5	2	174 722 Kč	1807/1
138	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	9	28	1,5	2	8 290 Kč	1807/1
139	<i>Juglans regia</i>	ořešák vlašský	15	47	1,5	2	20 830 Kč	2241/1
175	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	12/13	18	0,25	5	2 033 Kč	1261
177	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	13	41	0,25	5	2 226 Kč	1261
178	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	14/12	57	0,25	5	801 Kč	1261
192	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná	23/17	91	0,25	5	14 347 Kč	1297/1
196	<i>Malus sylvestris</i>	jablono lesní	38	119	0,25	5	2 054 Kč	2756/1
197	<i>Prunus domestica</i>	slivoň domácí	20/14	75	0,25	5	11 033 Kč	2756/1
198	<i>Skupina stromů</i>				0,25	5	7 484 Kč	1297/1
199	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná	32	101	0,25	5	11 416 Kč	1297/1
200	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná	28	88	0,25	5	4 225 Kč	1297/1
202	<i>Ulmus minor</i>	jilm habrolistý	27/24	113	0,25	2-3	22 782 Kč	2756/1, 1297/1
203	<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá	48	151	0,25	2	34 340 Kč	1263
204	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	59	185	0,25	3-4	29 965 Kč	1263
205	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	65	204	0,25	3-4	26 681 Kč	1263
206	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	44	138	0,25	3-4	21 951 Kč	1263
207	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	19	60	0,25	3-4	4 927 Kč	1263
208	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	16/14	207	0,25	3-4	4 514 Kč	1263
209	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	35	110	0,25	3-4	16 970 Kč	1263
211	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	8	25	0,25	5	874 Kč	1263
212	<i>Prunus cerasifera</i>	myrobalán třešňový	7	22	0,25	5	669 Kč	1263
213	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	22/24	101	0,25	3-4	14 246 Kč	1263
214	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	76	239	0,25	3-4	48 727 Kč	1263
215	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	26/25	94	0,25	3-4	15 521 Kč	1263
216	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	17	53	0,25	3-4	3 945 Kč	1263
217	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	13	41	0,25	3-4	9 226 Kč	2214/1,

Č.	Dřevina (latinsky)	Dřevina (česky)	Prům. kmene [cm]	Obvod kmene [cm]	KP	SH	Cena	Č. parcely
								2216/1
220	<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá	30	94	1,5	2	86 154 Kč	2876/10
221	<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá	28	88	1,5	2	28 486 Kč	2876/10
222	<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá	47	148	1,5	2	92 899 Kč	2876/10
223	<i>Malus sylvestris</i>	jabloň lesní	14	44	1,5	5	515 Kč	2234
224	<i>Malus sylvestris</i>	jabloň lesní	12	38	1,5	5	505 Kč	2234
225	<i>Malus sylvestris</i>	jabloň lesní	13	41	1,5	5	509 Kč	2234
227	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	34/35	151	0,25	3-4	22 512 Kč	2216/1
228	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	topol černý	44/40	185	0,25	3-4	35 584 Kč	2216/1
229	<i>Platanus x hispanica</i>	platan javorolistý	7	22	1,5	2	3 010 Kč	1307/1
230	<i>Platanus x hispanica</i>	platan javorolistý	7	22	1,5	2	3 010 Kč	1307/1
231	<i>Tilia tomentosa</i>	lípa stříbrná	45	141	1,5	2	133 619 Kč	1054
232	<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	25	79	0,6	5	5 199 Kč	1052/1
233	<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	7/9/11	50	0,6	5	4 276 Kč	1052/1
234	<i>Pyrus communis</i>	hrušeň obecná	24	75	0,6	5	12 212 Kč	1052/1
235	<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	16/14	66	0,6	5	8 537 Kč	1052/1
236	<i>Pyrus communis</i>	hrušeň obecná	10/13	50	0,6	5	6 442 Kč	1052/1
237	<i>Malus domestica</i>	jabloň domácí	12/14	57	0,6	5	4 276 Kč	1052/1

Poznámky a vysvětlivky:

SH – sadovnická hodnota: 1 – zvlášť hodnotné, 2 – hodnotné, 3 – průměrné, 4 – podprůměrné, 5 – bezcenné.

KP = koeficient polohy (polohový koeficient zohledňuje umístění stromu a jeho růstové podmínky).

Obvod u vícekmennů = náhradní obvod.

Průměr a obvod kmene byly měřeny v tzv. výčetní výšce, tj. 1,3 m od paty kmene.

Podtržením jsou vyznačeny dřeviny kácené pouze ve variantě 1.

**Tab. D.5. Přehled kácených keřů**

Č.	Dřevina (latinsky)	Dřevina (česky)	Výměra [m <sup>2</sup> ]	KP	SH	Cena (protokol AOPK)	Č. parcely
191	<i>Prunus domestica</i>	slivoň domácí	350	0,25	5	730 991 Kč	2756/1,
	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč					2216/1,
							1297/1
190	<i>Prunus domestica</i>	slivoň domácí	25	0,25	5	6 406 Kč	2756/1
193	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná	30	0,25	5	9 237 Kč	2756/1
194	<i>Prunus cerasifera</i>	myrobalán třešňový	25	0,25	5	31 781 Kč	2756/1
	<i>Fraxinus excelsior</i>	jasan ztepilý					
195	<i>Fraxinus excelsior</i>	jasan ztepilý	20	0,25	5	38 911 Kč	2756/1
	<i>Crataegus monogyna</i>	hloh jednosemenný					
	<i>Prunus domestica</i>	slivoň domácí					
	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná					
201	<i>Prunus spinosa</i>	trnka obecná	350	0,25	5	47 676 Kč	2756/1
210	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	7	0,25	5	484 Kč	1263
218	<i>Prunus domestica subsp. insititia</i>	slivoň obecná	22	0,25	5	2 997 Kč	2214/1,
							2216/1
219	<i>Prunus domestica subsp. insititia</i>	slivoň obecná	70	0,25	5	9 536 Kč	2756/1,
							1297/1
226	<i>Acer platanoides</i>	javor mléč	600	0,25	5	49 427 Kč	1837/57, 32
	<i>Prunus avium</i>	třešeň obecná					

Poznámky a vysvětlivky:

SH – sadovnická hodnota: 1 – zvlášť hodnotné, 2 – hodnotné, 3 – průměrné, 4 – podprůměrné, 5 – bezcenné.

KP = koeficient polohy (polohový koeficient zohledňuje umístění stromu a jeho růstové podmínky).

Kácené keře jsou v obou variantách shodné.

V dalších stupních přípravy projektu budou vytypovány stromy, které není nutné kácet a je možné je přesadit. Jedná se zejména o nejmladší perspektivní jedince.

Ostatní dřeviny budou ponechány a v průběhu stavebních prací ochráněny v souladu s ČSN 93 9061. Toto opatření zahrnuje ochranu před ztuhnutím půdy při výstavbě komunikací, ochranu před uzavřením povrchu půdy, přemísťováním zeminy, stavebními jámami a rýhami, chemickým znečištěním, erozí, mechanickým poškozením nebo zničením v kořenovém či nadzemním prostoru, ochranu před uvolněním stromů, snížením hladiny podzemní vody, zamokřením, zaplavením a ohněm.

### Zeleň vysazovaná

V rámci sadových úprav budou osázeny plochy při vyústění tramvajové trati na ulici Evropská, bude vytvořen pás zeleně v ulici Vlastina navazující na současnou alej a zeleň bude také vysázena uvnitř a vně nově navrhované smyčky Dědinská. Z důvodu prostorově omezených podmínek řešeného území nelze do posuzované lokality vysadit adekvátní náhradu zeleně v hodnotě kácených dřevin, proto budou kompenzační výsadby probíhat také na pozemcích Dopravního podniku hl. města Prahy v katastrálních územích Dejvice a Bubeneč a dále na pozemcích určených Městskou částí Praha 6.

Cílem sadových úprav je doplnění současné zeleně podél navrhované tramvajové trati. Návrh výsadby vychází z budoucího využití volných prostranství, je koncipován jako ryze městská zeleň, která má poskytnout kromě funkce estetické i funkci odpočinkovou. Výsadbou zeleně v zájmové oblasti lze rozdělit na následující části:

- Plocha při vyústění tramvajové trati na ulici Evropská bude osázena okrasnými travinami a trvalkami – kostřavami (*Festuca pumila*, *Festuca glauca Silbersee*), tařící jarní (*Aurinia saxatilis*, *Variegata*) a rozrazilem rozprostřeným (*Veronica prostrata*).
- V ulici Vlastina bude vysázen zelený pás navazující na současnou alej vzrostlých stromů. Pás zeleně se bude skládat buď ze stejných druhů – javoru mléče a javoru babyky, avšak ve varietách menšího vzrůstu (*Acer platanoides* „*Pyramidale Nanum*“, resp. *Acer campestre* „*Elsrijk*“), nebo bude alej doplněna jiným druhem, pravděpodobně stromořadím platanu (*Platanus × acerifolia*).
- Plocha uvnitř nově navrhované tramvajové smyčky Dědinská bude osázena rozvolněnou keřovou výsadbou – pámelníkem bílým (*Symphoricarpos alba*) a tavolníkem (*Spiraea × vanhouttei*).

- Svah vně nově navrhované tramvajové smyčky v ulici Dědinská bude osázen půdopokryvnými keři – skalníkem (*Cotoneaster dammeri*) a brslenem (*Euonymus fortunei* „Sunspot“).

Rozsah ploch sadových úprav je uveden na výkresu 15.

#### **D.I.9. Vliv na chráněná území přírody**

Vzhledem ke svému rozsahu a vzdálenosti nebude mít plánovaný záměr vliv na zvláště chráněná území přírody ve smyslu zákona 114/1992 Sb., v platném znění. Vliv na území soustavy Natura 2000 byl orgánem ochrany přírody vyloučen (viz příloha 9).

V místě nově navrhované tramvajové smyčky Dědinská záměr zasahuje do ochranné zóny nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8. V místě stávající tramvajové smyčky Divoká Šárka záměr zasahuje do ochranné zóny funkčního nadregionálního biokoridoru N3/9 a dotýká se přírodního parku Šárka–Lysolaje. Ovlivnění prvků územního systému ekologické stability bude vzhledem ke vzdálenostem nevýznamné a nemůže ohrozit funkci biokoridorů.

Dešťová voda bude z posuzované lokality odváděna do Litovicko-Šáreckého potoka. Vodní toky jsou ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, považovány za významný krajinný prvek (VKP). Podle zákona utváří VKP typický vzhled krajiny nebo přispívá k udržení její stability. Vzhledem k tomu, že dešťová voda je stejným způsobem ze zájmové lokality odváděna i v současnosti, nedojde k ohrožení funkce vodního toku jako významného krajinného prvku ani k dotčení jeho krajinnotvorného, estetického či stabilizačního vlivu. Vliv na VKP je tedy možno hodnotit jako nevýznamný.

Vlivy na chráněná území přírody jsou u obou posuzovaných variant záměru prakticky shodné.

#### **D.I.10. Vliv na krajinu a krajinný ráz**

Podle ustanovení § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, se krajinným rázem rozumí zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu.

Krajinný ráz je určován zejména trvalými ekologickými podmínkami a ekosystémovými režimy krajiny, které tvoří přírodní podmínky území, u krajin antropicky přeměněných je vytvářen lidskou činností a působením lidí v nich. Krajinný

ráz je představován souhrnem typických přírodních a člověkem vytvářených znaků, které jsou lidmi rozeznávány a určitý prostor pro ně určují. Typické znaky krajinného rázu určují obraz dané krajiny.

„Místem krajinného rázu“ je při hodnocení vlivu na krajinný ráz označován skladebný detail oblasti, většinou omezený pohledovým horizontem. Jeho přírodní charakteristika je určena především geomorfologií, geologickým podložím a charakterem vegetačního krytu. Prvotním kritériem zachovalosti krajinného rázu je zastoupení přirozených ekosystémů v krajině a diverzita stanovišť, kulturní charakteristika je určena využíváním přírodních zdrojů a zásahy člověka do krajiny. Historická charakteristika je tvořena časovou posloupností a návazností kulturních událostí v oblasti, historický vývoj určuje způsob využívání přírodních zdrojů.

Navrhovaná tramvajová trať je situována do středu stávajících komunikací, které procházejí ulicemi Evropská a Vlastina. V ulici Drnovská a v místě nově navrhované smyčky je záměr umístěn na pozemcích ZPF. Jedná se o území, jež je v celé délce trasy nové tramvajové trati obklopené zástavbou, na většině trasy dokonce po obou stranách. Pouze závěrečný úsek TT vedoucí podél ulice Drnovská sousedí z jedné strany se zástavbou a komunikací a z druhé strany se zemědělskými plochami. Tramvajová smyčka Dědinská bude umístěna na okraji zástavby, to znamená, že se bude promítat v pohledech do stávající zástavby.

Vlastní lokalita výstavby je již zastavěnou plochou bez zvláštních pozitivních aspektů krajinného rázu. Dotčeným krajinným prostorem bude vzhledem k umístění a charakteru záměru většinou pouze bezprostřední okolí, kde ve výhledu nebrání stávající zástavba. Tramvajová trať je pozemní stavbou, do výšky vystupují pouze sloupy trolejového vedení, případně objekty na točně. Výška těchto objektů je natolik malá, že nebudou z dálkových pohledů na pozadí stávající zástavby patrné.

Zákon 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje ochranu krajinného rázu jako předcházení činnostem, které snižují estetickou a přírodní hodnotu krajiny. Při umisťování staveb musejí být zachovány významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Negativní vliv navrhovaného záměru na přírodní charakteristiky krajiny lze hodnotit jako nevýznamný. Stavba nemůže ovlivnit geomorfologii terénu, nedojde k dotčení přirozených, jedinečných nebo jinak cenných částí přírody.

Vzhledem ke vzdálenostem nemůže dojít k ovlivnění registrovaných významných krajinných prvků ani zvláště chráněných území. Ovlivnění VKP ze zákona – Litovicko-Šáreckého potoka – bude také nevýznamné. V dotčeném krajinném prostoru se nevyskytují cenné nebo jedinečné historické dominanty, vliv na



vzdálenější krajinné dominanty kulturního dědictví bude, vzhledem k charakteru záměru, nulový.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz jsou u obou posuzovaných variant záměru shodné.

#### **D.I.11. Vliv na hmotný majetek a kulturní památky**

Záměr nezasahuje do památkové zóny ani památkové rezervace či jejího ochranného pásma a výstavba se nedotkne kulturních památek. Vzhledem k tomu, že při zemních pracích nelze vyloučit případný zásah do archeologické vrstvy (záměr se nachází asi 120 m jižně od archeologické lokality Hradiště Šárka), bude nutno v případě archeologického nálezu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Pozemek výstavby se nachází v zastavěném území, ale nepředpokládá se významný negativní vliv na hmotný majetek. V rámci realizace tramvajové trati bude provedena demolice objektu vrátnice VÚ 3255 Armády ČR, zděného oplocení a zázemí DP – BUS v ulici Vlastina. V rozsahu stavby budou odstraněny stávající zpevněné povrchy (vozovka, chodníky, tramvajová trať) a budou provedeny přeložky inženýrských sítí.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky jsou u obou posuzovaných variant záměru prakticky shodné.

#### **D.I.12. Ostatní vlivy**

##### **D.I.12.1. Koroze**

Stejnoseměrně napájená tramvajová trať může být zdrojem bludných proudů, které mohou negativně ovlivnit kovové vedení inženýrských sítí. V rámci přípravy stavby byl proveden korozní průzkum včetně návrhu opatření proti účinkům bludných proudů. Průzkum prokázal, že proudová hustota bludných proudů vykazovala na měřicích stanovištích zvýšenou až velmi vysokou agresivitu půdního prostředí.

Po výstavbě dojde ke změně korozní situace oproti současnému stavu zavedením trati do nové oblasti a napájením této trati stejnosměrnou trakcí z nové měřírny. Opatření proti bludným proudům se učiní zejména na vlastní tramvajové trati a budou jimi mimo jiné zvýšení přechodového odporu mezi kolejemi a zemí (kolejové lože a pražce na elektrizovaných tratích nesmějí být elektricky vodivé), zvýšení elektrické vodivosti kolejí (podélné svařování nebo opatření kolejnic elektrovodivými

propojkami; vyrovnávací spojky mezi kolejnicovými pásy jedné koleje a mezi sousedními kolejemi), minimalizace vzdálenosti napájecích stanic (menší vzdálenost trakčních měníren mezi sebou znamená menší odpor trakčního obvodu) a další.

Dále je možné aplikovat aktivní protikorozní ochranu přímo na trubních sítích. V území jsou v zemi uloženy hlavně vodovody, teplovody a plynovody. Aktivní protikorozní ochrana je v omezeném rozsahu navržena pro VTL (vysokotlaké) a STL (středotlaké) plynovody, ostatní sítě nevyžadují zavedení pasivní ochrany – vodovody jsou převážně litinové, teplovody jsou v kanálech. Veškeré přeložky kovových úložných vedení a zařízení budované s výstavbou tramvajové trati budou opatřeny kvalitní pasivní ochranou odpovídající současným trendům v ochraně před elektrochemickou korozi. Pro STL plynovody jsou navrženy tři elektrické polarizované drenáže a pro VTL plynovod jedna stanice katodické ochrany s vertikálním anodovým uzemněním. Opatření budou v dalších stupních posouzena znalcem a případně doplněna.

Výstavba tramvajové trati bude mít vliv na stav korozního prostředí v území, vlivy budou omezeny na přijatelnou míru. Vlivy obou variant jsou shodné.

#### **D.I.12.2. Vlivy na dopravu**

Výstavba tramvajové trati bude mít vliv na individuální automobilovou dopravu, a to změnou počtu parkovacích míst a změnou organizace dopravy.

Podle provedeného hodnocení dojde vlivem výstavby k úbytku 84 parkovacích stání v oblasti. Tento úbytek je důsledkem zejména snahy o zachování zeleně a stromové aleje ve Vlastině ulici. Tato snaha ústí ve větší prostorové nároky v ulici, které je nutné řešit na úkor kolmých parkovacích stání jejich převedením na podélná. Snaha o ochranu zeleně zde je možné hodnotit jako převažující nad snahou o zachování současného rozsahu parkovacích ploch. Uvedený zásah do parkovacích stání představuje významný vliv pro obyvatelstvo v lokalitě a je třeba, aby město a městská část řešila úbytek parkovacích stání např. výstavbou parkovacího domu nebo jiným vhodným způsobem.

Změna v intenzitách vlivem změn organizace automobilové dopravy bude poměrně malá. Riziko, že by novou křižovatkou Evropská × Navigátorů vzniklo nové atraktivní propojení, které přivede tisíce aut do ulice U Silnice či Libocká je prakticky nulové. Už daný charakter komunikací tento tranzit znemožňuje (místní komunikace III. třídy). Přesto, pokud by nějaký tranzit přes ulici U silnice vznikl, byl by jen lokální

v desítkách, maximálně stovkách vozidel za den, a to jen v jednom směru (od Libocké ul. směrem na Evropskou). Navíc v případě, že by takovýto tranzit vznikl, lze se účinně bránit úpravou organizace dopravy, např. zjednosměrněním ul. U silnice mezi Hostouňskou a Vlastinou ve směru od Vlastiny, případně i jinými opatřeními. V opačném směru (přes ulice Litovická, Jenečská, Špotzova) je jakýkoliv tranzit natolik nevýhodný, že je téměř vyloučen. Vůči Praze tranzitní doprava využívá a bude využívat nadřazený celoměstský komunikační systém a případně i některé vybrané úseky kapacitních významných sběrných komunikací do doby, než bude zrealizován celý Pražský okruh. Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní, ve směru Evropská – U Silnice – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Litovická a Špotzova. V opačném směru je průjezd fyzicky možný, ale proti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Výsledky modelového výpočtu výhledového zatížení komunikační sítě nenaznačují, že by vlivem úprav na komunikační síti v oblasti sídliště Dědina, souvisejících se záměrem prodloužení tramvajové trati, mělo dojít k nadměrnému výhledovému nárůstu automobilové dopravy v ulici U Silnice. Nová křižovatka nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina.

Vlivem značného přetížení komunikační sítě v Praze dochází na některých místech v hlavním městě k nežádoucím průjezdům vozidel po místních komunikacích v obytné zástavbě. Pokud by se v praxi ukázalo, že došlo ke zvýšení automobilového zatížení vlivem nežádoucích průjezdů vozidel ve vyšších intenzitách, což je nepravděpodobné, pak by bylo třeba přistoupit k uplatnění dalších vhodných dopravních opatření, která by průjezdy vozidel v uvedené trase (využívající ulici U Silnice) ještě více zneatraktivnily. V úvahu přichází v uvedené trase snížení maximální povolené rychlosti, širší uplatnění SSZ, fyzické úpravy na přechodech pro chodce, případně změny v systému jednosměrných ulic, apod.

#### **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů**

Záměr výstavby tramvajové trati v místě stávajících komunikací bude představovat mírné zvýšení negativních vlivů na životní prostředí v jejím bezprostředním okolí, vlivem změn v organizaci dopravy bude celkový vliv na některé složky (zejména kvalitu ovzduší a hluk) pozitivní. Vzhledem k rozsahu a charakteru

záměru je možné předpokládat přímé ovlivnění výstavbou a provozem záměru pouze v jeho bezprostřední blízkosti.

Posuzovaný záměr není svým rozsahem a charakterem v širším kontextu výjimečný a nelze u něj předpokládat významně jiné vlivy než u staveb podobného typu. Stav životního prostředí v místě výstavby nelimituje výstavbu tramvajové trati tohoto rozsahu, vlivem záměru nedojde k překročení stanovených limitních hodnot ani k nepřijatelnému zvýšení zdravotních rizik.

Vlivy nové tramvajové tratě na životní prostředí jsou málo významné a akceptovatelné. Nejvýznamnějšími vlivy jsou změna akustické situace, změna v kvalitě ovzduší vlivem změn organizace dopravy a odstranění stávající zeleně, která bude kompenzována v navržených sadových úpravách. Provedená hodnocení ukazují, že žádný z negativních vlivů nezpůsobí zhoršení kvality životního prostředí nad únosnou mez.

Rozsah záměru a jeho umístění vylučuje možnost negativních vlivů, které by přesáhly státní hranice.

### **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

V průběhu výstavby lze předpokládat, že vznikne pouze individuální riziko havárií, a to v případě nepředvídatelných okolností či v případě selhání lidského faktoru. Při pracích na stavbě existuje riziko pracovního úrazu zaměstnanců, dále může dojít k úniku paliva či hydraulických kapalin ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů. Riziko úniku ropných látek do prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, jež budou obsaženy v Plánu organizace výstavby (POV), který předloží dodavatel stavby:

- používání stavebních mechanismů a nákladních automobilů v odpovídajícím technickém stavu s pravidelnou kontrolou jejich stavu,
- pravidelná vizuální kontrola staveniště za účelem včasného odhalení případného úniku ropných látek,
- odpovídající zajištění stavebních mechanismů a nákladních automobilů na plochách staveniště v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu a pracovního volna.

Pokud by k úniku ropných látek došlo, bude dodavatel stavby postupovat podle havarijního řádu, který bude součástí POV. Zjištění rozsahu kontaminace a provedení případné sanace bude svěřeno odborné firmě.

Dalším rizikem havárie během výstavby s možností negativního ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví je požár na staveništi. Toto riziko bude

minimalizováno dodržováním standardních požárních předpisů. Součástí POV bude zajištění předávání informací v případě vzniku požáru dotčeným orgánům samosprávy, správním úřadům, veřejnosti a evakuační plán okolních objektů.

Při výstavbě budou použity standardní materiály a technologie. Zásady minimalizace množství vzniku havárií (dodržování předpisů a technologických postupů) budou uplatňovány zejména v těch fázích výstavby, kdy lze očekávat nejvyšší riziko, a to při odstraňování stávajících povrchů, objektů, překládce a napojování inženýrských sítí. Jiná rizika havárie během výstavby s možnými dopady na životní prostředí prakticky neexistují.

Rizika havárií v období provozu záměru lze očekávat podobná jako u jiných staveb tramvajové trati: selhání lidského faktoru, požár, úraz elektrickým proudem, únik nebezpečných látek, případně porucha technologického zařízení. Významnou havárií může být dopravní nehoda, kdy existuje riziko úniku ropných produktů a tím kontaminace půdy, povrchových a podzemních vod. Celkově se však během provozu tramvajové trati nepředpokládá výskyt havárií se zásadním vlivem na životní prostředí. Projekt je navržen v souladu s technickými normami tak, aby toto riziko bylo minimalizováno. Při provozu tramvajové trati je nezbytné dodržovat havarijní, provozní a manipulační řády.

Celý prostor výstavby záměru leží mimo záplavová území definovaná územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.

#### **D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

##### **Fáze přípravy záměru**

- Ve fázi dokumentace pro stavební povolení bude zpracována studie vibrací, která navrhne antivibrační opatření tak, aby nebyla nadlimitně zasažena okolní zástavba a aby zároveň brala ohled na kvalitu života a minimální zhoršení stávajícího stavu.
- Ve fázi stavebního povolení budou vytipovány stromy, které jsou v kolizi se stavbou a které bude možné přesadit. Tyto stromy budou přesazeny na vhodná místa co nejbližší lokality, kde rostou nyní. Pokud je to nutné, započne se s pěstební přípravou stromů na přesazení.
- Bude zpracován plán organizace výstavby, v jehož rámci bude vypracován podrobný soubor technicko-organizačních opatření s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo. Stavební práce a nasazení strojů budou navrženy tak, aby nedocházelo k překrývání hlučných operací, pokud to není technologicky nezbytně nutné.

- Před uvedením tramvajové trati do provozu musí být zpracovány a předloženy ke schválení manipulační, požární a havarijní řady jednotlivých zařízení.
- Ve fázi výběrového řízení na zhotovitele stavby budou zohledněny požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby, s využitím technologií šetrných k životnímu prostředí.
- Bude připraven návrh technické i biologické rekultivace pozemků dočasně zabraných výstavbou.
- Bude proveden předběžný archeologický průzkum dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a případné nálezy budou ohlášeny.

### **Fáze realizace**

- Stavební práce budou prováděny podle plánu organizace výstavby.
- Obyvatelé nejbližších domů budou v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
- Bude zpracován havarijní plán pro každou fázi výstavby.
- Stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu. Pravidelnou kontrolou techniky i staveniště bude předcházeno haváriím způsobeným únikem ropných látek.
- Před zahájením stavebních prací budou vybrané dřeviny přesazeny.
- Dřeviny v místě staveniště, které jsou určeny k zachování, budou technickými opatřeními účinně chráněny před možným poškozením.
- Kácení dřevin bude prováděno mimo hnízdní období ptáků, tedy mimo měsíce únor až červen.
- V případě havárie (únik nebezpečných látek, např. ropných produktů do prostředí) bude postupováno dle havarijního plánu. Sanaci havárie provede odborná firma.
- Bude zajištěn odborný archeologický dohled v průběhu zemních prací. V případě odkrytí archeologických nálezů bude postupováno v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Odkrytí archeologických nálezů bude ohlášeno příslušnému správnímu úřadu a bude umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu.
- Stabilní stavební stroje se zvýšenou hlučností a kompresory budou umístěny do krytých přístřešků.
- Během hlučných stavebních operací budou zajištěny dostatečně dlouhé přestávky v předem daných časech tak, aby obyvatelé okolních domů měli možnost větrání.
- Bude zajištěno pravidelné skrápění staveniště v suchých dnech a důkladná očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.

- Bude zajištěno průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací v dostatečné míře tak, aby v souvislosti se stavbou nedocházelo k nárůstu množství prachu usazeného na vozovce.
- Během výstavby bude minimalizováno množství vznikajících odpadů.
- Sypký odpad ze stavby bude při odvozu na korbách nákladních automobilů buď kropen vodou nebo zakrýván plachtami, zakrývány budou i dovážené sypké stavební materiály.
- Dočasné záборы a všechna omezení, zejména na veřejných plochách, budou realizována na nejkratší možnou dobu.
- Bude zajištěno zneškodňování odpadních a dešťových vod ze staveniště v souladu s platnými předpisy.

### **Fáze provozu**

- Po uvedení stavby do provozu bude provedeno kontrolní měření hluku u objektů, které stanoví orgán ochrany veřejného zdraví.
- Po uvedení stavby do provozu bude provedeno kontrolní měření vibrací u objektů, které stanoví orgán ochrany veřejného zdraví.
- Budou dodržovány stanovené havarijní, provozní a manipulační řády.
- Záměr bude udržován v dobrém technickém stavu, bude prováděna pravidelná údržba tramvajové trati včetně odvodňovacích zařízení.
- Vysazené dřeviny budou udržovány v dobrém stavu a v případě potřeby bude neprodleně provedena náhradní výsadba.
- V případě úniku nebezpečných látek do okolí bude třeba neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění.

### **Kompenzační opatření**

- V řešeném území bude provedena náhradní výsadba dřevin formou sadových úprav. Z důvodu prostorově omezených podmínek budou další kompenzační výsadby probíhat na pozemcích Dopravního podniku hlavního města Prahy v katastrálních územích Dejvice a Bubeneč a dále na pozemcích určených Městským úřadem pro Prahu 6.

## D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

### Model ATEM

Pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů. Je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře.

Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Pro výpočet koncentrace  $\text{NO}_2$  se vychází z výpočtu koncentrace  $\text{NO}_x$ , avšak ve vstupních datech musí být zadán emisní poměr  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$  a tento poměr je nutno znát pro každý jednotlivý zdroj (např. pro automobilovou dopravu se relativní hodnota  $\text{NO}_2$  pohybuje obvykle mezi 0,04 a 0,10). Na základě vzdálenosti zdroje a referenčního bodu a velikosti rychlosti proudění v úrovni ústí zdroje je nejprve určen čas nutný k překonání dané vzdálenosti. Následně je vypočten imisní poměr  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$ , který závisí na této časové hodnotě, výchozím poměru  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$  a limitním poměru  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$  dle meteorologických podmínek.

Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území. Výsledky modelových výpočtů poskytují následující imisní hodnoty:

- Průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek
- Maximální krátkodobé koncentrace, resp. maximální hodinové hodnoty
- Dobu překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující příměsi
- Podíly jednotlivých skupin zdrojů
- Příspěvky k celkové koncentraci z jednotlivých směrů proudění
- Směry proudění kritické pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací

### Model MEFA 06

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byla použita metodika vypracovaná VŠCHT a ATEM, která byla publikována MŽP ČR jako výpočetní postup pro hodnocení emisí z dopravy (aktualizovaný program MEFA 06). Z důvodů kompatibility emisních výpočtů s celopražským hodnocením imisní zátěže byla použita modifikovaná verze programu MEFA 06. Emisní model MEFA 06 v sobě



obsahuje všechny emisní faktory modelu MEFA, avšak oproti volně šiřitelné verzi má podstatně širší praktické uplatnění a uživateli navíc umožňuje:

- plně automatický výpočet emisí pro libovolný počet liniových zdrojů (úseků komunikací),
- automatickou kontrolu vstupních dat,
- zadání vstupů v textové podobě nebo ve formátu dBase (dbf),
- zahrnutí dynamické emisní skladby vozového parku (podíl vozidel jednotlivých emisních skupin podle jejich četnosti na silnicích v reálném provozu),
- definici vlastní skladby vozového parku,
- výpočet s rozlišením na osobní, lehké nákladní a těžké nákladní automobily a na autobusy,
- výpočet pro pohon na benzín, diesel, LPG nebo CNG,
- výpočet pro směrově nedělené i směrově dělené komunikace,
- výpočet celkových emisí i emisí dělených podle kategorie vozidel,
- výpočet emisních faktorů pro jednotlivá vozidla,
- prohlížení výsledných souborů.

Výstupem programu MEFA 06 jsou emise základních anorganických znečišťujících látek (oxidy dusíku, oxid dusičitý, oxid siřičitý, oxid uhelnatý, tuhé znečišťující látky PM, tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub>, benzen) a celá řada látek organických.

Emisní model MEFA je metodikou výpočtu emisí publikovanou MŽP ČR.

### **Model Hluk+**

Modelování hlukové zátěže bylo provedeno pomocí programu Hluk+ verze 10.21 profi. Program umožňuje výpočet hladin hluku ve venkovním prostředí způsobeného dopravními a stacionárními zdroji akustického zatížení. Program zahrnuje aktualizovanou metodiku pro výpočet hluku z dopravy, publikovanou MŽP ČR v roce 2005. Použití uvedeného výpočtového programu pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.

Na základě grafického zadání konkrétní situace a podrobných dat o posuzované komunikaci a dopravním proudu tento model umožňuje:

- výpočet hlukové zátěže v jednotlivých vybraných bodech,
- výpočet polohy charakteristických izofon  $L_{Aeq}$ ,
- vyhodnocení plošného rozložení hlukové zátěže v zadaných pásmech  $L_{Aeq}$ .

Model zohledňuje podélný profil hodnocených komunikací včetně zářezů, násypů, estakád a jejich vliv na šíření zvukových vln. V souladu s uvedenou

metodikou byl uvažován faktor  $F_1$ , který zohledňuje předpoklad postupné obměny vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí.

Výpočet izofon a jejich zobrazení provádí model pomocí trojúhelníkové sítě bodů. Pro každý bod je proveden samostatný výpočet a požadovaná hodnota izofony se pak zjišťuje pro jednotlivé trojúhelníky pomocí logaritmické interpolace. Navzájem odpovídající si body se stejnou hodnotou  $L_{Aeq}$  jsou propojeny izofonami. Tyto výstupy je možné následně zpracovat pomocí geografického informačního systému (GIS), tj. vektorizovat, georeferencovat do zeměpisných souřadnic a následně vyhodnocovat (např. sčítat počty obyvatel v domech překrytých jednotlivými pásmy  $L_{Aeq}$ , překryt vrstvou vlastnických vztahů apod.).

#### **D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Záměr výstavby tramvajové trati je posuzován ve fázi, kdy je zpracovávána dokumentace pro územní řízení. Z této skutečnosti vyplývají některé nejasnosti a neurčitosti, přesto však byly známy veškeré údaje nutné k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí. Mezi údaje, které je třeba v dalších fázích projektové dokumentace upřesnit, patří například přesné technické řešení trati, zejména antivibračních opatření, nebo přesné údaje o průběhu stavby, dodavatelských stavebních prací a nasazených strojích.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je navrhován v jedné variantě prostorového uspořádání tramvajové trati a dvou variantách výhledového dopravního řešení v okolních ulicích.

Hodnocení vlivů na životní prostředí prokázalo, že v porovnání s nulovou variantou je výstavba tramvajové trati přijatelná, v některých aspektech přináší zlepšení stávajícího stavu. Výstavba tramvajové trati a změna dopravního režimu v území povede ke zlepšení imisní situace, v některých místech spolu s protihlukovými opatřeními ke snížení hladin hluku. Prodloužení tramvajové trati zlepší obslužnost území hromadnou dopravou a umožní lepší napojení na metro.

Záměr je navržen ve dvou variantách řešení dopravního režimu v území, které se liší (ne)realizací propojek s Evropskou ulicí a režimem jednosměrných ulic v okolí trati. Jak ukázalo hodnocení vlivů na životní prostředí, obě navržené varianty je možné hodnotit jako přijatelné, jako mírně vhodnější varianta se jeví varianta 1. Přestože přináší o něco větší zásah do zeleně, znamená varianta 1 nižší hlukové zatížení území a představuje tak pro místní obyvatele variantu vhodnější za předpokladu dostatečné náhrady odstraněné zeleně na pozemcích v lokalitě nebo jejím blízkém okolí.

## F. ZÁVĚR

Cílem zpracované dokumentace EIA bylo shromáždit a vyhodnotit dostupné údaje o vlivech výstavby a provozu tramvajové trati v úseku Divoká Šárka – Dědinská v Praze 6 a na základě těchto údajů komplexně popsat a zhodnotit vliv záměru v etapě výstavby i provozu na okolní prostředí. Dokumentace byla zpracována podle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Záměr předpokládá novostavbu tramvajové trati v délce 2 100 m a rekonstrukci 270 m stávající trati mezi smyčkou Divoká Šárka a stavbou RTT Evropská. Součástí záměru je vybudování měnirny, sociálního zařízení na konečné smyčce a změna dopravního režimu v ulicích v okolí nové trati. Dokumentace navazuje na Oznámení, které bylo zpracováno v červnu 2013 společností PUDIS. V druhé polovině roku 2013 probíhalo zjišťovací řízení, které bylo ukončeno závěrem ze dne 15. 11. 2013, který stanovil, že záměr bude posuzován podle citovaného zákona. V rámci zpracování Dokumentace EIA byly zohledněny připomínky vznesené ve zjišťovacím řízení, náležitá pozornost byla věnována vlivům na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a zeleň, patřičná pozornost byla věnována i problematice vibrací.

Záměr se nachází v území, které není významně nadměrně zatěžováno. Hlavní zdroj zatížení životního prostředí v okolí Evropské ulice je doprava, a to zejména v oblasti hluku. Kvalita ovzduší v lokalitě je mírně zhoršená, překročení imisních limitů je však možné očekávat pouze u benzo[a]pyrenu.

V rámci hodnocení bylo prokázáno, že výstavba a provoz plánovaného záměru nezpůsobí nepřijatelné změny v akustickém nebo imisním zatížení životního prostředí. Při splnění navrhovaných opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí nedojde vlivem provozu záměru k nepřijatelným vlivům na životní prostředí.

Při realizaci záměru bude odstraněna zeleň v trase budoucí tramvajové trati, případně budoucích křižovatek. Tato zeleň musí být dostatečně nahrazena v okolí.

Záměr je navržen ve dvou variantách řešení dopravního režimu v území, které se liší (ne)realizací propojek s Evropskou ulicí a režimem jednosměrných ulic v okolí trati. Jak ukázalo hodnocení vlivů na životní prostředí, obě navržené varianty je možné hodnotit jako přijatelné, jako mírně vhodnější varianta se jeví varianta 1. Přestože přináší o něco větší zásah do zeleně, znamená varianta 1 nižší hlukové zatížení území a představuje tak pro místní obyvatele variantu vhodnější za předpokladu dostatečné náhrady odstraněné zeleně na pozemcích v lokalitě nebo jejím blízkém okolí.

V dalších stupních přípravy projektu je třeba se zaměřit na minimalizaci působení hluku a vibrací z nové tramvajové tratě.

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Posuzovaným záměrem je novostavba tramvajové trati o délce 2 100 m a rekonstrukce kratšího úseku trati o délce 270 m. Novostavba začíná za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a podél ulice Drnovská. Ukončena je jednokolejným obratištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská × Dědinská. Součástí záměru je také rekonstrukce 270 m stávající trati mezi smyčkou Divoká Šárka a stavbou RTT (Rekonstrukce tramvajové trati) Evropská.

Na trati je uvažováno pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídlíště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská bude 67 m, u ostatních pak 35 m. Napájení prodloužené trati bude z nové měřírny v prostoru nové smyčky Dědinská.

V ulici Vlastina dojde v souvislosti s výstavbou tramvajové trati k úpravě profilu a zneprůjezdnění části ulice pro osobní dopravu.

Součástí záměru je i změna dopravního režimu v okolních ulicích. Dopravní řešení je v Dokumentaci navrženo ve dvou variantách.

Stavba tramvajové trati k nové smyčce představuje etapový stav výhledového prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 (tzv. Staré Letiště) Letiště Václava Havla. V současnosti je dopravní obsluha lokality Dědina zajištěna autobusovými linkami a individuální automobilovou dopravou (IAD). Realizace záměru zvýší kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy daného území. Nová tramvajová trať bude páteří dopravní obsluhy pro přilehlou obytnou zástavbu a dojde k redukci stávající autobusové dopravy. Tramvajová trať zajistí mimo přímého spojení lokality Dědina do centrální části Prahy 6 také rychlejší a spolehlivější napojení na novou stanici metra A Veleslavín. Spolehlivá doprava tramvajemi zvýší dělbu přepravní práce mezi MHD a IAD ve prospěch hromadné dopravy.

Realizace záměru ovlivní následující složky životního prostředí:

### **Kvalita ovzduší**

Na základě hodnot koncentrací znečišťujících látek je možné lokalitu výstavby hodnotit jako imisně středně zatíženou. V místě plánovaného záměru jsou splněny imisní limity všech sledovaných látek, s výjimkou denních koncentrací PM<sub>10</sub>, u nichž došlo v roce 2011 k překročení limitu. Podle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek je kvalita ovzduší v místě výstavby mírně zhoršená, byly však

splněny všechny imisní limity pro základní znečišťující látky včetně denních koncentrací PM<sub>10</sub>. Jedinou problematickou látkou je benzo[a]pyren v částicích PM<sub>10</sub>, který podle uvedeného hodnocení překračuje limit o cca 50 %. Tato situace je typická pro většinu území hl. m. Prahy i dalších větších měst.

Nejvyšší příspěvky dopravy ve výchozím stavu k roku 2016 byly ve výpočtové oblasti vypočteny na úrovni:

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – cca 28  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého – cca 215  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu – cca 0,55  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> – cca 38  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> – cca 385  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub> – cca 17  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – cca 0,35  $\text{ng.m}^{-3}$

Vlivem uvedení záměru do provozu byly nejvyšší změny v imisní zátěži vypočteny na úrovni (varianta 1 / varianta 2):

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého: – 0,3 až + 0,01  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 0,22 až + 0,09  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého: – 2,31 až + 0,3  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 1,51 až + 0,7  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu: – 0,05 až + 0,08  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 0,03 až + 0,02  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub>: – 1,81 až + 0,51  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 1,58 až + 0,78  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub>: – 11,61 až + 2,22  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 10,43 až + 3,19  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub>: – 0,48 až + 0,13  $\mu\text{g.m}^{-3}$  / – 0,41 až + 0,21  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu: – 0,018 až + 0,004  $\text{ng.m}^{-3}$  / – 0,014 až + 0,008  $\text{ng.m}^{-3}$

Nejvyšší příspěvky dopravy ve výchozím stavu k roku 2020 byly ve výpočtové oblasti vypočteny na úrovni:

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – cca 27  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého – cca 215  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu – cca 0,65  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> – cca 38  $\mu\text{g.m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> – cca 385  $\mu\text{g.m}^{-3}$

- průměrné roční koncentrace částic  $PM_{2,5}$  – cca  $17 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – cca  $0,32 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

Vlivem uvedení záměru do provozu byly nejvyšší změny v imisní zátěži vypočteny na úrovni (varianta 1 / varianta 2):

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého:  $-0,18$  až  $+0,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-0,08$  až  $+0,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého:  $-1,45$  až  $+0,89 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-1,2$  až  $+0,75 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu:  $-0,04$  až  $+0,13 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-0,03$  až  $+0,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $PM_{10}$ :  $-1,79$  až  $+0,52 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-1,79$  až  $+0,54 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace suspendovaných částic  $PM_{10}$ :  $-10,78$  až  $+2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-10,77$  až  $+2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic  $PM_{2,5}$ :  $-0,46$  až  $+0,14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-0,46$  až  $+0,14 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu:  $-0,015$  až  $+0,008 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$  /  $-0,014$  až  $+0,005 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě. Pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území). Z porovnání variant je patrné, že změny ve výsledcích obou variant jsou velmi malé. Dopady pro okolní obytnou zástavbu v oblasti budou tedy prakticky rovnocenné. Jako variantu s menšími negativními vlivy lze označit variantu 1 pro oxidy dusíku a benzen a variantu 2 pro prachové částice  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$  a benzo[a]pyren.

Z hlediska hodnocení vlivu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší tak lze konstatovat, že aktivní varianty přinesou do území snížení imisní zátěže oproti variantě nulové (zachování stávajícího stavu). Ani jedna z aktivních variant však není jednoznačně vhodnější než varianta druhá.

Krátkodobou vyšší imisní zátěž bude představovat období výstavby. Pro zmírnění dopadů stavebních prací a zejména redukci emise prachových částic jsou formulována opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí. Jedná se zejména o důsledné kropení nezpevněných ploch za suchých dnů, oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelnou očistu povrchu příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy apod.

## Hluková zátěž

Dominantní vliv na akustickou situaci v lokalitě má automobilový provoz na Evropské ulici, na fasádách domů orientovaných ke komunikaci byly v denní dobu zaznamenány hodnoty do 68 dB, v noční dobu do 61 dB. Hygienický limit s korekcí pro starou zátěž (70 dB ve dne a 60 dB v noci) je v území překročen v noční dobu lokálně podél Evropské ulice. Podél ulice Vlastina je poté překročen hygienický limit z provozu na hlavních komunikacích o hodnotě 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu. Podél místních komunikací lze překročení hygienického limitu z provozu na komunikacích ( $L_{Aeq,den} = 55$  dB,  $L_{Aeq,noc} = 45$  dB) zaznamenat zejména podél ulice U Silnice v úseku mezi ulicemi Vlastina a Navigátorů.

Nejvyšší akustické příspěvky z provozu na stávající tramvajové trati a tramvajové smyčky Divoká Šárka byly vypočteny při severovýchodní hranici posuzovaného území, v denní dobu akustické příspěvky nepřekročí 51,7 dB, v noční dobu poté 45,2 dB. Hygienický limit z provozu na tramvajové trati je tak v území v současnosti s rezervou splněn. Celkové vyhodnocení akustické zátěže v území pak odpovídá vyhodnocení provozu z automobilové dopravy.

Ve výchozím stavu v roce 2016 odpovídá rozložení akustické zátěže stávajícímu stavu. Po zprovoznění záměru lze v území očekávat změny v rozložení akustického zatížení. Výsledky již zohledňují aplikaci všech navrhovaných protihlukových opatření. Nejvyšší nárůst v denní dobu byl vypočten do 0,9 dB ve variantě 1 a do 0,7 dB ve variantě 2. V noční dobu nepřekročí nárůst 0,4 dB ve variantě 1 a do 0,8 dB ve variantě 2. Naopak pokles akustické zátěže bude v denní dobu dosahovat až 8,2 dB ve variantě 1 a 7,0 dB ve variantě 2. V noční dobu lze poté zaznamenat pokles do 6,8 dB ve variantě 1 a do 6,5 dB ve variantě 2. Příspěvky z provozu navrhované tramvajové trati nepřekročí 55,5 dB v denní a 49 dB v noční dobu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny při severovýchodní hranici posuzovaného území, kde kromě trasy navrhovaného záměru dochází také k ovlivnění provozem na stávající tramvajové trati v Evropské ulici. Celková akustická zátěž v území i při zohlednění tramvajové dopravy poklesne oproti výchozímu stavu ve všech bodech v obou variantách v denní i noční dobu.

Ve výhledu po roce 2020 odpovídá základní rozložení akustické zátěže stávajícímu stavu. Po zprovoznění záměru lze v území očekávat změny v rozložení akustického zatížení. Výsledky již zohledňují aplikaci všech navrhovaných protihlukových opatření. Nejvyšší nárůst v denní dobu byl vypočten do 1,1 dB ve variantě 1 a do 0,5 dB ve variantě 2. V noční dobu nepřekročí nárůst 0,9 dB ve variantě 1 a do 0,5 dB ve variantě 2. Naopak pokles akustické zátěže bude v denní



dobu dosahovat až 7,4 dB ve variantě 1 a 6,2 dB ve variantě 2. V noční dobu lze poté zaznamenat pokles do 6,5 dB ve variantě 1 a do 6,0 dB ve variantě 2. Příspěvky z provozu navrhované tramvajové trati jsou shodné se základním scénářem k roku 2016. Celková akustická zátěž v území i při zohlednění tramvajové dopravy poklesne oproti výchozímu stavu ve všech bodech v obou variantách v denní i noční dobu.

V obou variantách převládá v denní i noční dobu celkový pokles akustické zátěže v území. Při volbě varianty pak lze mírně upřednostnit variantu 1, ve které dochází k významnějšímu celkovému poklesu akustické zátěže. Při aplikaci navrhovaných opatření nedojde ani u jedné z variant k překročení hygienického limitu v území a ve všech bodech s nadlimitní hlukovou zátěží se akustická situace nezmění, převážně dojde k významnému poklesu a pouze výjimečně dojde k nárůstu, který však nepřekročí 0,2 dB, tj. hodnotu sluchově nepostižitelnou.

## Vibrace

Jízda tramvají po kolejích bude zdrojem vibrací, které se přenášejí podloží na budovy v okolí. Nejvíce ovlivněné objekty je možné očekávat v Evropské ulici mezi Libockou a Vlastinou, na počátku Vlastiny ulice, mezi ulicemi Ke Džbánu a Hostouňská, příp. až po ulici U Silnice. Vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací. K minimalizaci vlivu vibrací na stávající i případnou budoucí zástavbu je třeba učinit opatření, jako jsou antivibrační podložky nebo pásy, které oddělí těleso od podloží obložením kolejničky (v úsecích, kde se tramvaj nejvíce přibližuje k zástavbě), pružné svorky, použití hlavových kolejniček v co nejdelším úseku apod. Přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována ve stupni dokumentace pro stavební povolení, tj. ve stupni, kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati.

Po výstavbě musí být v rámci zkušebního provozu provedeno měření, které doloží, že vliv tramvajové trati na okolí splňuje dané limity.

Při dodržení uvedených opatření je možné považovat vliv vibrací za přijatelný. Navrhované varianty se v tomto směru neliší.

## Fauna a flóra, ekosystémy

Celkově lze biotop charakterizovat jako antropicky silně ovlivněný, zcela přeměněný s velmi nízkou ekologickou hodnotou, s nízkou populační hustotou jen malého počtu nenáročných synantropních druhů živočichů s širokou ekologickou

valencí. Posuzovaná lokalita představuje člověkem vysoce využívané území. Území samo o sobě není hodnotné, je silně antropogenně ovlivněno a většina jeho plochy je pokryta stavbami a asfaltovou plochou. Tomu odpovídá celkový charakter bioty místa, jež je představována především běžnými synantropními a široce rozšířenými druhy bez většího ochranného významu. Průzkum zaměřený na zvláště chráněné druhy blanokřídlých prokázal pouze přítomnost druhů obecně rozšířených s velkým radiálním potenciálem, které ke sledovaným plochám nemají výhradní vztah. Byly zjištěny dva zvláště chráněné druhy čmeláků rodu *Bombus*. Plánovaná činnost neovlivní udržení příznivého stavu těchto dvou druhů z hlediska jejich ochrany. Není nutné přijímat žádná záchranná opatření.

Fauna ptáků a savců odpovídá hodnocenému typu prostředí, tedy prostředí okolí frekventované městské ulice, upravovaným parkovým plochám, ruderalům a polním kulturám. Vliv na faunu bude minimální, nedojde k významné změně charakteru lokality ani rozsahu zpevněných ploch. Stávající možnosti úkrytů budou po výstavbě převážně zachovány či vykompenzovány, součástí záměru je ozelenění tramvajové trati v ulicích Evropská a Vlastina a osázení nové tramvajové smyčky Dědinská zelení. Stavební zásah do předmětné lokality neznamena významné narušení životaschopnosti populací v širším zájmovém území, stavba se prakticky nedotkne zvláště chráněných druhů živočichů. V kontextu obecné ochrany ptáků je třeba provádět kácení dřevin mimo hnízdní období, tedy mimo měsíce únor až červen. Vlivy na faunu jsou u obou posuzovaných variant záměru shodné.

Na celém hodnoceném území převažuje ruderalní vegetace, a to jak bylinná, tak i křovinná. Celkem bylo nalezeno 138 taxonů, z nichž žádný není chráněn stávajícími právními normami ani není uveden v Červeném seznamu cévnatých rostlin ČR. Naprostá většina zeleně, jež bude dotčena stavbou záměru, jsou výsadby v travnatých pruzích mezi chodníkem a komunikací. V závěru stavby, podél ulice Drnovská, se jedná o náletové a výmladkové dřeviny na svahu pod komunikací. V ulici Evropská jsou v zatravněných pruzích podél chodníků vysazeny mladé lípy, střemchy a třešně a čtyři vzrostlejší exempláře jírovce a břízy. Střední dělicí pás této komunikace je čerstvě osázen platany. Pro ulici Vlastina je až po její křížení s ulicí Hodčina charakteristické stromořadí umístěné v travnatém pásu mezi silnicí a chodníkem. V úseku Evropská – U Silnice se jedná výhradně o jeřáby obecné, většinou mladé (s obvodem kmene do 80 cm) vystřídáné občas staršími jedinci. Ve zbytku stromořadí dominují středně vzrostlé javory, místy doplněné novou výsadbou či jinými dřevinami, zejména topoly. U stávající autobusové zastávky Sídliště Na Dědině před obchodním domem roste skupinka vrb, borovic, bříz a trnovníku akátu. Až na jeden exemplář vrby

a trnovníku akát se však jedná o dřeviny podlimitní velikosti. V místě, kde Vlastina prochází panelovým sídlištěm, se v bezprostřední blízkosti komunikace nevyskytují žádné dřeviny. Ulice je ohraničena travnatým pásem, na nějž navazují parkovací plochy. V blízkosti křižovatky s ulicí Drnovská se nacházejí vzrostlejší topoly a také několik jedinců s obvodem do 80 cm (dub, jeřáb a jasan). Ulicí Drnovská v úseku Vlastina–Dědinská lemují slivoně, javory, třešně, jasan, hlohy a trnky keřovitého vzrůstu. Mezi touto komunikací a VÚRV byly dále zaznamenány vzrostlé, ale i podlimitní topoly a dále již jen podlimitní lípy, javory, myrobalán a slivoň. V místě plánované výstavby nové křižovatky Evropská × Radistů byly evidovány tři lípy středního vzrůstu a tři mladé jabloně. V místě budoucí křižovatky Evropská × Navigátorů se nachází jedna vzrostlejší lípa, další dřeviny jsou již podlimitního vzrůstu (platany, jabloně, hrušně). Celková hodnota dřevin vypočtená dle metodiky AOPK 2013 byla vyčíslena na 8 905 229,- Kč, z toho cena dřevin podlimitních činí 1 118 142,- Kč a cena dřevin nadlimitních 7 779 603,- Kč.

Podle dendrologického průzkumu bude v místě stavby nebo v její bezprostřední blízkosti ve variantě 1 odstraněno 26 stromů, u nichž obvod kmene přesahuje 80 cm ve výčetní výšce, v celkové ceně 1 361 627 Kč. V případě druhé varianty se předpokládá odstranění 23 nadlimitních stromů v celkové hodnotě 1 154 088 Kč. Jedná se zejména o topoly černé a lípy srdčité. Dřeviny budou odstraněny z důvodu kolize s navrhovaným záměrem.

Dále bude při výstavbě odstraněno v první variantě 27 stromů, jejichž obvod nedosahuje 80 cm ve výčetní výšce, v celkové hodnotě 147 005 Kč pro variantu 1 nebo 16 podlimitních stromů v celkové hodnotě 98 514 Kč v případě druhé varianty. Jedná se zejména o javory mléče, jeřáby obecné, jabloně domácí a topoly černé. V obou posuzovaných variantách budou také odstraněny keřové porosty v celkové ceně 934 930 Kč.

Dřeviny budou odstraněny v obou posuzovaných variantách podél nově navrhované tramvajové trati v ulici Vlastina a Drnovská. V rámci navrhovaného záměru dojde i k úpravám dvou křižovatek spojujících ulice Evropská a Navigátorů, které si též vyžádají odstranění dřevin. V případě realizace varianty 1 by bylo odstraněno 15 stromů, v případě varianty 2 jen 1 strom.

Celková cena kácených dřevin činí pro první variantu 2 443 562 Kč, pro druhou variantu 2 187 532 Kč.

V rámci sadových úprav budou osázeny plochy při vyústění tramvajové trati na ulici Evropská, bude vytvořen pás zeleně v ulici Vlastina navazující na současnou alej a zeleň bude také vysázena uvnitř a vně nově navrhované smyčky Dědinská. Z důvodu prostorově omezených podmínek řešeného území nelze do posuzované lokality vysadit

adekvátní náhradu zeleně v hodnotě kácených dřevin, proto budou kompenzační výsadby probíhat také na pozemcích Dopravního podniku hl. města Prahy v katastrálních územích Dejvice a Bubeneč a dále na pozemcích určených Městskou částí Praha 6.

Cílem sadových úprav je doplnění současné zeleně podél navrhované tramvajové trati. Návrh výsadby vychází z budoucího využití volných prostranství, je koncipován jako ryze městská zeleň, která má poskytnout kromě funkce estetické i funkci odpočinkovou.

### **Vlivy na obyvatelstvo**

Obyvatelé v okolí stavby budou dotčeni změnou jednotlivých složek životního prostředí, které mohou mít vliv na jejich zdraví a dále na jejich socioekonomické prostředí. Žádná ze složek nebude ovlivněna do té míry, aby se ovlivnění projevilo ve zdravotním stavu obyvatelstva. Nárůsty koncentrací znečišťujících látek budou tak malé, že odpovídající nárůsty zdravotních rizik budou hluboko pod hranicí rozpoznatelnosti v reálné situaci.

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší. Posuzovaný záměr nebude zdrojem kontaminace vod ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Působení vibrací na obyvatelstvo bude minimální, vibrace nebudou dosahovat takových intenzit, aby mohly mít negativní zdravotní účinky. Tramvajová trať bude napájena stejnosměrným elektrickým proudem o napětí 600 V. Elektromagnetické pole generované tímto proudem kolísá jen velmi málo a do okolí nebude pronikat elektromagnetické záření, jež by mohlo mít účinky na zdraví.

Z hlediska socioekonomických vlivů je možné zmínit, že po realizaci záměru bude přirozené centrum Prahy 6 v Dejvicích dostupné přímým tramvajovým spojením s preferencí tramvají. Oproti stávajícímu stavu nebude spojení s centrem ovlivněno souběhem s automobilovou dopravou a centrum tak bude rychleji dostupné.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu. U benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika. Jen zcela lokálně bylo zaznamenáno možné překročení směrné hodnoty WHO pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého. Překročení však není natolik závažné, aby bylo třeba očekávat výskyt reálných

zdravotních účinků. Vlivem realizace navrženého záměru je možné očekávat celkově snížení imisní zátěže, nárůst byl zaznamenán pouze lokálně. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví. V případě chronických ani akutních účinků NO<sub>2</sub> nebylo zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO. V případě benzenu byl nárůst zdravotního rizika vypočten hluboko pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení chronické úmrtnosti v řádu desítek minut na obyvatele a rok. Jedná se opět o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Jak prokázalo vyhodnocení, z hlediska dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví se jako příznivější ukazuje varianta 2.

Celkovou úroveň hlukové zátěže v hodnocené obytné zástavbě lze ve výchozím stavu považovat z hlediska zdravotních rizik za střední až zvýšenou. Z celkového počtu 149 bodů reprezentujících okolní obytnou zástavbu byly ve 39 bodech vypočteny hodnoty denní hlukové zátěže typické pro možný výskyt ischemické choroby srdeční, v 98 bodech pak pro silné obtěžování a zhoršené komunikace řečí. V případě hodnot noční hlukové zátěže byly ve 4 bodech vypočteny hodnoty typické pro možný výskyt psychických poruch, v 85 bodech byly vypočteny hodnoty typické pro zvýšený krevní tlak a možný výskyt infarktu myokardu. Vlivem realizace záměru lze očekávat převažující pokles hlukové zátěže, který může způsobit snížení počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel. Z hlediska zdravotního rizika, vyjádřeného jako změna v riziku výskytu infarktu myokardu, dojde také celkově ke snížení zdravotního rizika, jedná se však spíše o výpočtové hodnoty, které jsou z pohledu výskytu infarktu myokardu v dotčené populaci jen málo významné.

Jak prokázalo hodnocení, z hlediska dopadů hlukové zátěže na lidské zdraví se jako mírně vhodnější ukazuje varianta 1.

### **Ostatní vlivy**

Nebyly identifikovány významné negativní vlivy na povrchové vody, přírodní zdroje, hmotný majetek, zvláště chráněné části přírody, na kulturní památky nebo vlivy ukládání odpadů.

## H. PŘÍLOHY

Součástí předkládané Dokumentace EIA jsou následující výkresy v samostatné výkresové části:

1. Situace širších vztahů
2. Zákres do územního plánu
3. Přehledná situace variant
4. Zákres nad leteckým snímkem – varianta 1
5. Situace stavby – varianta 2
6. Příčné profily
7. Intenzity dopravy – Současný stav – rok 2013
8. Intenzity dopravy – Základní scénář – rok 2016 – varianta 0
9. Intenzity dopravy – Základní scénář – rok 2016 – varianta 1
10. Intenzity dopravy – Základní scénář – rok 2016 – varianta 2
11. Intenzity dopravy – Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 0
12. Intenzity dopravy – Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 1
13. Intenzity dopravy – Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy – varianta 2
14. Kácení dřevin
15. Návrh sadových úprav
16. Rozmístění referenčních bodů pro imisní analýzu

Dále jsou v samostatné přílohové části uvedeny následující přílohy:

### **Příloha 1**

Přehled dotčených pozemků

### **Příloha 2**

Vizualizace

### **Příloha 3**

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská; modelové hodnocení kvality ovzduší, ATEM, únor 2014

### **Příloha 4**

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská; akustická studie vlivů provozu, ATEM, únor 2014

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská; akustická studie vlivů výstavby, Ing. Michaela Vrdlovcová, PUDIS, červen 2013

Protokoly měření hluku

### **Příloha 5**

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská; vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, ATEM, únor 2014

### **Příloha 6**

Výsledky přírodovědného průzkumu území plánované tramvajové trati Divoká Šárka – sídliště Dědina v Praze, Doc. Dr. Jan Farkač, CSc., červenec 2013

### **Příloha 7**

Dendrologický průzkum

Návrh sadových úprav

### **Příloha 8**

Dopravně inženýrské podklady, TSK-ÚDI, červenec 2013

Dopravní data pro výhledový horizont ÚP SÚ, ÚRM hl. m. Prahy, červenec 2013

### **Příloha 9**

Doklady

- Stanovisko orgánu ochrany přírody k ovlivnění soustavy NATURA 2000 podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Datum zpracování dokumentace:

24. 3. 2014

Jméno, příjmení a telefon zpracovatele oznámení a spolupracujících osob:

Mgr. Radek Jareš, tel.: 271 192 130

Mgr. Jan Karel, tel.: 271 192 130

Ing. Josef Martinovský, tel.: 271 192 130

Ing. Václav Píša, CSc., tel. 271 192 130

Mgr. Robert Polák, tel.: 271 192 130

Ing. Eva Smolová, tel.: 271 192 130

Podpis zpracovatele dokumentace EIA:

Mgr. Radek Jareš