

# **Informační kampaň k prodloužení tramvajové trati na sídliště Dědina**

**Vypořádání komentářů webové ankety z května 2016,  
kterou připravila Kancelář architekta Úřadu městské části Praha 6**

# ÚVOD:

Kancelář architekta Úřadu městské části Praha 6 připravila ke konkrétní podobě prodloužení tramvajové trati na Dědinu informační kampaň, v jejímž rámci mohli občané mimo jiné hlasovat v internetové anketě a komentovat témata spojená se záměrem prodloužení tramvajové trati na sídliště Dědina.

Internetová anketa, v níž se vyslovilo s dotazy a připomínkami skoro padesát občanů, prošla důkladným vyhodnocením všemi zainteresovanými pracovišti hl. m. Prahy, Dopravního podniku hl. m. Prahy, Ropidu, Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Metroprojektu apod., ale i pracovníky KA MČ Praha 6. Tak, aby bylo možné v tomto participačním materiálu kvalifikovaně odpovědět na všechny dotazy a připomínky občanů. Vyhodnocení námitek a podnětů občanů provedli členové pracovní skupiny, která byla vytvořena k tomuto záměru za investora stavby náměstkem primátorky hlavního města Prahy a radním odpovědným za oblast dopravy, Petrem Dolínkem. Výsledky webové ankety jsou i s komentáři uveřejněny v radničním tisku a na souvisejících webových stránkách.

Další průběh informační kampaně bude organizován pouze pracovníky Magistrátu hl. m. Prahy, tedy zástupci investora této stavby.

Setkání náměstka primátorky hl. m. Prahy Petra Dolínka se zástupci občanských iniciativ Praha 6, SVJ a BD na Dědině je plánováno na nejbližší dobu.

Občané nicméně mohou radnici dále oslovovat běžným způsobem, tedy poštou, e-mailem či osobně.

## SHRNUTÍ HLAVNÍCH PŘEDPOKLADŮ ZÁMĚRU:

1. Zavedení tramvajelepší pro sídliště Dědina, Starou Ruzyni a jejich nejbližší okolí dopravní dostupnost Dejvic, Bořislavky a centra města, kam bude tak možné cestovat bez přestupů na stanicích metra.
2. Při provozu tramvají jako dopravního prostředku nevznikají v místě žádné imise ani emise a oproti autobusové dopravě jsou tak nepochybně výraznou změnou k lepšímu v oblasti zlepšování životního prostředí.
3. Vzhledem k použití moderních technologií při výrobě nových souprav, při pokládce podloží i samotných kolejí bude takový provoz tramvají nejen tišší než autobusy, ale jednoznačně ekologičtější.
4. Vzhledem k předpokládanému rozvoji bezprostředního okolí sídliště Dědina je výstavba tramvajové tratě v místě výhodou i do budoucna. Tramvaj propojí Terminál 3 Letiště Václava Havla, proponovaná parkoviště P+R a kancelářské okrsky na Dlouhé míli, železniční stanici Dlouhá míle a parkoviště P+R se stanicemi metra či s Dejvicemi. Tramvajová trať na sídliště Dědina tak nepochybně přispěje ke snížení míry automobilové dopravy v celé oblasti.

# SHRNUTÍ HLAVNÍCH TÉMAT KOMENTÁŘŮ:

## Tramvaj:

- 5. Bytová a ostatní zástavba podél Vlastiny není situována tak, aby absorbovala tramvajové těleso a vůbec tento druh dopravy.**

Poměrně moderní, rozvolněná zástavba Vlastiny ulice je pro umístění tramvajové trati vhodná, na rozdíl od mnoha pražských, dnes již historických lokalit. Umístění trati a povaha budoucího provozu na ní odpovídají přísným hygienickým limitům, které existenci trati vždy podmiňují. S tramvají je ve Vlastině již velmi dlouho počítáno – v pražských územních plánech je zde zanesena již od poloviny osmdesátých let. Rovněž je zde vymezena tzv. stavební uzávěra za účelem výstavby tramvajové trati.

Z hlediska zatížení hromadnou dopravou je pro obyvatele samotné Vlastiny provoz tramvají výhodnější než provoz autobusů. Jakýkoliv autobus se spalovacím motorem v místě produkuje zplodiny hoření, které zůstávají v místě. Každá tramvaj naopak tyto emise v místě neprodukuje vůbec. Probíhá proces zlepšování zdrojů energií z uhelných elektráren na obnovitelné zdroje, takže do budoucna lze očekávat „čistší“ výrobu elektrické energie. Každý autobus způsobuje hluk větší než tramvaj, rozdíl je pouze v tom, že hluk od tramvají se hodnotí samostatně, kdežto hluk autobusů se „průměruje“. Na tom, že autobus je hlučnější, a to zejména při rozjezdu, jakákoliv metodika hodnocení nic nezmění.

- 6. Požadavek doložení hlukové studie.**

Hluková studie byla zpracována a je součástí Dokumentace EIA, která je veřejně dostupná na portálu Informační systém EIA ([http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA876](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA876)).

- 7. Předpokládaný vysoký hluk, prašnost, ale zejména předpokládaná nemožnost zaparkovat během výstavby jsou negativa, která převáží pozitiva výstavby. V dnešní době je běžné, že na velkých projektech se pracuje prakticky nepřetržitě, bez ohledu na víkendy, svátky, a často i bez ohledu na noční klid.**

Předpokládaná doba výstavby je 20 měsíců. Každá realizace stavby s sebou z podstaty věci přináší dočasné zhoršení komfortu a to nejen v bydlení. Nicméně i v období výstavby musí být splněny platné hlukové a jiné limity. Důraz je kladen zejména na dodržování protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší a opatření pro omezení prašnosti. Tyto podmínky jsou pak součástí stavebního povolení a zhotovitel stavby je povinen je dodržovat.

Pro pracovní režim je uvažováno dvousměnné využití pracovní doby včetně sobot, nedělí a státních svátků. Pracovní doba během týdne se předpokládá od 7.00 do 21.00 hod. a ve dnech pracovního klidu od 8.00 do 19.00 hod. Hlučné práce budou omezeny na pracovní dny na dobu od 8.00 do 11.00 hod. a od 13.00 do 16.00 hod. (Hygienická norma pro hlučné stavební činnosti v otevřeném prostoru.) O víkendech a o svátcích se budou provádět pouze tiché stavební práce. Při výstavbě se budou používat výhradně stroje a zařízení splňující limity stanovené nařízením vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů. Používání stavebních strojů a mechanismů bude řešeno tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

- 8. Projekt tramvaje by se měl vyhodnocovat, až bude definitivně jasný rozvoj okolních území, včetně rezidenční a ostatní výstavby, a podle toho, kolik přibude obyvatel, jak bude výstavba vypadat atd.**

Trasování tramvajové trati ulicí Vlastina vychází z platného územního plánu a z urbanistického uspořádání lokality jako celku, kdy je tato místní, páteřní komunikace vedena středem území a z ní se odpojují obslužné ulice na obě strany. Tento princip funguje již dnes za přítomnosti uzavřeného areálu Ministerstva obrany a

bude funkční i po případné přeměně na rezidenční zástavbu. To byl také důvod, proč byl původní návrh profilu ulice Vlastina asymetrický – tramvajová trať byla vedena podél zdi souběžně s obousměrnou komunikací pro automobily. Toto uspořádání by způsobovalo problémy právě po odstranění bariéry areálu armády.

Trasa je také zanesena v územním plánu hl. m. Prahy, což je samo o sobě potvrzením koncepčního plánování.

Vzhledem k několika známým záměrům v oblasti Ruzyně, Dlouhé míle a oblasti letiště lze usoudit, že zde do budoucna vyvstane potřeba obslužení uživatelů nových bytových a kancelářských souborů povrchovou kapacitní a ekologickou dopravou, která propojí tyto okrsky se stanicí železnice, metra a s plánovaným parkovištěm P+R. Na téma možného využití Rozvojového území Ruzyně bude vypsaná nová soutěž, odrážející nedávnou zásadní změnu vlastnických vztahů, vyplývající změnu rozsahu řešeného území a odlišné funkční požadavky na území, oproti zadání k původní soutěži z r. 2010. Původní soutěž nicméně prověřila fakt, že rozvojové území by mělo mít nižší hustotu zastavění, než například některé velkolepé rezidenční projekty v současnosti budované na okrajích Prahy. Stavět by se zde měly nízké bytové domy, vila domy, řadové domy apod.

#### **9. Redukce či zásadní změna přechodů kolejí tramvaje je nepřípustná.**

K redukci přechodů pro chodce nedochází a stávající pěší vazby jsou v návrhu respektovány. Pouze v některých případech je poloha přechodu upravena ve vazbě na nové tramvajové zastávky. Podmínky pro pohyb chodců se dle názoru odborníků oproti stávajícímu stavu výrazně zlepší. Celá stavba je bezbariérová a je také řešena s ohledem na potřeby nevidomých a slabozrakých. Všechny přechody pro chodce, přístupy na zastávky a upravované chodníky budou odpovídat technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a komunikace a budou vyhovovat pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

#### **10. Nasazení elektrobusů místo prodloužení tramvaje by bylo vhodnější – elektrobusy by zlepšily emise a snížily hladinu hluku za nesrovnatelně nižších nákladů.**

Problematice rozvoje elektrické silniční dopravy se město Praha i DPP intenzivně věnují již několik let, výsledky však zatím přes všechny proklamace celosvětově nepřesáhly rovinu pokusných či pilotních projektů – jinými slovy, elektrobusová doprava zatím není připravena na masové využívání. Uvedený způsob dopravy bude dále rozvíjen zejména v oblastech kopcovitých, v lokalitách, kde je již dokončen systém páteřní kolejové dopravy. Podle aktuálních studií musí být součástí projektů silniční elektromobility i rozsáhlá dobíjecí infrastruktura. Zavedení elektrobusů by nicméně neřešilo problém neefektivního souběhu autobusové linky 142 s tramvajemi v úseku Nádraží Veleslavin – Divoká Šárka. **Tramvaj se také bude možné dostat bez přestupu přímo do oblasti Vítězného náměstí, stanice Hradčanská a případně i dále do centra města.**

#### **11. Tvrzení, že tramvaj bude o 3 – 4 min rychlejší než autobus v úseku Dědina – Nádraží Veleslavin je sporné a nepodložené.**

Toto tvrzení vychází z předpokládané cestovní doby (zahrnuje jízdní dobu, pobyt v zastávkách, rozjezd a brzdění tramvaje) a stávajícího platného jízdního řádu pro autobusové linky. Uváděné zrychlení nezahrnuje stávající zdržení autobusů v kolonách.

#### **12. Radnice nerespektuje nesouhlas obyvatel bydlicích přímo ve Vlastině ulici (ne na sídlišti) a v navazujících ulicích s výstavbou tramvajové tratě (v úseku Evropská – sídliště), kterých se provoz nejvíce dotkne (Svatavina, Nová Šárka, Radčina, U Silnice, Mladčina, Častavina, Hodčina). S tím souvisí i obavy z hluku (i při znamení zavírání dveří) v bezprostřední blízkosti obytných domů a zhuštění automobilového provozu.**

Pro minimalizaci hlukové zátěže jsou navržena veškerá známá technická opatření – tlumící bokovnice, pružné upevnění kolejnice, bezстыková kolej, částečně zatravněný tramvajový svršek. Povrch vozovek bude z tzv. tichého asfaltu. Hluk z tramvajové dopravy je posouzen v hlukové studii a stavba splňuje hlukové limity, které jsou v porovnání se sousedními státy velmi přísné.

Jak vyplývá z dopravního modelu pro upravený návrh dopravního řešení bez nové křižovatky Evropská – Navigátorů, po zprovoznění tramvajové trati ke zvýšení intenzity automobilové dopravy nedojde. Naopak dojde k poklesu počtu projíždějících autobusů přibližně o 50 %.

Ke zvýšení intenzit automobilové dopravy by v některých ulicích došlo v případě realizace dříve uvažované nové křižovatky Evropská – Navigátorů. Tato varianta výhledového dopravního řešení pro automobilovou dopravu vyvolala připomínky ze strany obyvatel Prahy 6 a vedení Městské části Praha 6. Investor stavby MHMP a DPP proto tyto připomínky zohlednil a ve výsledném upraveném návrhu stavby tato křižovatka již není navržena.

**13. Tramvaj bude končit v polích, místo aby vedla až k OC Šestka, kam jezdí hodně obyvatel na nákup a kde je pro parkování víc místa.**

Navrhované ukončení tramvaje je v této etapě dočasné, a to do doby dalšího plánovaného prodloužení TT až ke „Starému letišti“. Cílem současné etapy prodloužení tramvajové trati je obsluha lokality Dědina. Poloha koncového obratiště byla vybrána s ohledem na možnosti dané územním plánem. Dočasně volné plochy v okolí smyčky totiž umožní zřízení parkoviště P+R pro cestující ze Středočeského kraje, kteří v současnosti k parkování využívají také ulice lokality sídliště Dědina.

**14. Na hraně ulice Evropská – Vlastina nám bude jezdit tramvaj ve vzdálenosti ani ne 10 m od oken ložnice. Do ulice Vlastina máme výjezd z garáže a stání, jak dalece se nás provoz dotkne?**

Výjezd z garáže do ulice Vlastina přes chodníkový přejezd bude v novém stavu ve stejné poloze a ve shodných parametrech.

Hluk z tramvajové dopravy je posouzen v hlukové studii, která je součástí dokumentace EIA a je veřejně dostupná na portálu Informační systém EIA ([http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA876](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA876)). Stavba splňuje hlukové limity, které jsou v porovnání se sousedními státy velmi přísné. Pro minimalizaci hlukové zátěže jsou navržena veškerá známá technická opatření – tlumící bokovnice, pružné upevnění kolejnice, bezстыková kolej, částečně zatravněný tramvajový svršek a v tomto úseku také snížení rychlosti tramvajů i automobilů. Povrch vozovek bude z tzv. tichého asfaltu. Zároveň nedojde ke zvýšení intenzit automobilové dopravy, jak vyplývá z dopravního modelu pro stav po zprovoznění tramvajové trati pro upravený návrh dopravního řešení bez nové křižovatky Evropská – Navigátorů. Naopak dojde k poklesu počtu projíždějících autobusů o přibližně 50 %.

## **Parkování:**

**15. Plánované parkovací domy budou mít nepřívětivý vzhled, budou to „vybydlené paneláky“.**

V současnosti je k dispozici vyhledávací studie, která navrhuje pouze možné umístění parkovacích domů. Konkrétní podoba parkovacích domů bude předmětem až následných návrhů, do kterých bude veřejnost znovu zapojena.

**16. Pro rodinu s dětmi je půl kilometru vzdálený parkovací dům velmi nepraktický a zásadně zhoršuje kvalitu života.**

Parkovací dům je uvažován přibližně v místech, kde dojde k úbytku parkovacích míst.

Původní návrh parkovacích stání řešených v rámci novostavby tramvajové trati byl na základě připomínek a požadavků občanů lokality Dědina a vedení Městské části Prahy 6 dále upraven a počet parkovacích stání je zvýšen. Zvýšení počtu parkovacích stání umožnil vstřícný přístup vlastníka areálu kasáren Ministerstva obrany. Oproti původnímu návrhu se zvyšuje počet venkovních parkovacích stání přibližně o **50 stání**, která jsou umístěna podél ulice Vlastina, na úkor části pozemků ve vlastnictví MO ČR.

**17. K výstavbě parkovacích domů nebyly sděleny konkrétní informace, nebyly představeny žádné projekty.**

K otázce přijatelného řešení parkování místních obyvatel ve Vlastině je připravována urbanisticko-dopravní studie, která by měla navrhnout komplexní řešení. K vyprojektování objektů pro parkování není v současnosti dostatek vstupních informací, stejně tak na řešení neexistuje širší shoda mezi odborníky a veřejností. Nejpozději při zahájení samotné projektové přípravy tramvajové trati (tj. dokumentace pro stavební povolení) bude přikročeno k rozpracování parkovací strategie, prověřené soutěžními návrhy.

**18. Neví se, kdo bude výstavbu financovat, nejsou známy termíny dokončení.**

Výstavbu parkovacích domů bude financovat Hlavní město Praha. Dokončení parkovacích domů je Hlavním městem Praha a Městskou částí Praha 6 prosazováno co nejdříve s ohledem na časové nároky dané stavebním zákonem.

**19. Neví se, jaký bude v parkovacích domech režim parkování a jaká bude případná cena parkovacího místa.**

Režim parkování bude stanoven dle návrhu Městské části Prahy 6 a také na základě diskuze a dohod s rezidenty.

**20. Parkovací dům A byl již jednou odmítnut místními obyvateli, protože příliš zasahoval do prostoru mezi domy v ulici U Valu.**

V současnosti jsou vytipovávány možné lokality pro umístění parkovacího domu. Finální umístění bude určeno na základě dalších diskuzí a dohod s veřejností.

**21. Jak bude zajištěna bezpečnost aut v parkovacím domě?**

Bezpečnost bude zajištěna standardním způsobem jako v jiných objektech tohoto typu. Předpokládá se umístění vjezdových závor a kamerového systému.

**22. Je nutné postavit i další parkovací domy nebo podzemní garáže blíže metru. Středočeši budou nadále parkovat v ulicích u točny Divoká Šárka, v blízkosti Vozovny Vokovice, před obchodním centrem Billa na Červeném vrchu atd., protože cesta tramvajů bude pořád příliš dlouhá.**

Zahuštěná zástavba v okolí stanic metra na území Prahy 6 neumožňuje jednoduchou výstavbu podzemních garáží. Městská část Praha 6 má k dispozici vyhledávací studii s návrhem možných lokalit na výstavbu nových parkovacích kapacit. Jednotlivé lokality se budou dále posuzovat z hlediska jejich vhodnosti pro realizaci podzemních garáží.

Pro řidiče ze Středočeského kraje se na území Prahy 6 plánuje výstavba záchytných parkovišť P+R na Dlouhé Míli a u budoucí železniční zastávky Ruzyně.

**23. Řešením parkování by bylo podzemní parkoviště zbudované pod úrovní Vlastiny v celé délce sídliště.**

Podzemní parkoviště pod úrovní ulice Vlastina v celé délce sídliště by předpokládalo velmi vysoké investiční a provozní náklady, což by se následně promítlo do ceny parkování.

**24. K výstavbě parkovacích domů je vhodnější využít prostor podél zdi vojenského areálu a zachovat volný prostor kolem domů a travnatých ploch. Respektive využít také doposud zcela zanedbaný a zpustlý prostor**

mezi ul. Drnovskou a kasárnami, kde zatím vznikají černé skládky. Tento prostor je vůči svému okolí již nyní pod úrovní okolního terénu, parkovací dům by zde nepřekážel ve výhledu. Našel by se jistě i jiný způsob, jak změnit stávající odhlučňovací val, oddělující opticky a akusticky sídliště od ul. Drnovská, na parkovací dům zakomponovaný do terénu.

Prostor mezi ulicemi Drnovská a areálem kasáren není vhodný pro využití na stavbu parkovacího domu, a to z několika důvodů:

- dle platného územního plánu se jedná o plochu, která využití pro parkovací dům neumožňuje,
- z bezpečnostních důvodů nelze parkovací dům umístit bezprostředně do blízkosti areálu Armády České republiky,
- prostor je v nevyhovující docházkové vzdálenosti.

## **Autobusy:**

**25. Plánované ukončení autobusové linky 142 na Dědině bude nevýhodné pro obyvatele staré Ruzyně a části kolem Bílé Hory, kteří pojedou na stanici metra Veleslavín. Budou muset přestupovat na Dědině na tramvaj.**

Detaily o linkovém vedení po zprovoznění tramvajové trati budou dále upřesněny. Ze Staré Ruzyně jsou vedeny autobusové linky (108, 168) ke stanici metra Petřiny, která je i blíže než stanice Nádraží Veleslavín, a kde lze komfortně přestoupit na tramvajové linky. Aby byl zajištěn komfortní přestup z autobusových linek na tramvaj, budou tramvajové zastávky Ciolkovského a Divoká Šárka společné pro tramvaje a městské autobusy.

**26. Navrhované zastávky autobusů v jízdním pruhu zatíží okolí zbytečně vynuceným zastavováním a rozjezdy aut. Bude zapotřebí udržovat více přístřešků, nebo některé zastávky zůstanou bez nich. Daleko vhodnější jsou sdružené zastávky s případným provozem autobusů po tramvajovém pásu od křižovatky s Drnovskou po Deltu.**

Jako sdružené zastávky pro tramvaje a městské autobusy jsou navrženy zastávky Ciolkovského a Divoká Šárka. V jízdním pruhu je navržena pouze zastávka Sídlíště Na Dědině. Přístřešky budou umístěny na každé zastávce, kde budou na zastávkách vhodné provozní a prostorové podmínky, budou přístřešky sdružené.

**27. Projekt dále znemožní zastavování meziměstských autobusů v Divoké Šárce a přestup na linku 191 a podle návrhu dopravního řešení v letáku znemožní přestup na linku 142.**

V Divoké Šárce bude linka 191 zajiždět přímo do tramvajové zastávky. U linky 142 se předpokládá zkrácení do zastávky Sídlíště Na Dědině. Přímý přestup na meziměstské autobusy v Divoké Šárce možný nebude, avšak od 1. 7. 2017 předpokládáme výrazné snížení počtu meziměstských autobusů, protože do systému PID bude integrována oblast Kladna. Provozní režim zastávky Divoká Šárka se bude dále řešit.

## **Automobilová doprava:**

**28. Plánovaná křižovatka ulic Evropská x Navigátorů starousedlíkům nic nepřinese, pokud se nepočítá zvýšená doprava, hluk a prach.**

V původním návrhu dopravního řešení se s novou křižovatkou Evropská – Navigátorů počítalo. Tato varianta výhledového dopravního řešení pro automobilovou dopravu vyvolala připomínky ze strany obyvatel Prahy 6 a vedení Městské části Praha 6. Investor stavby HMP a DPP proto tyto připomínky zohlednil a ve výsledném upraveném návrhu stavby nová křižovatka ulic již není navrhována.

## Zeleň:

### **29. Budou vykáceny vzrostlé stromy v ul. Vlastina (stromořadí, nové stromy u zastávky Vlastina).**

Zachování stávající oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina bylo jednou z hlavních podmínek pro navrhované řešení. Tato stromová alej bude nejenom zachována, ale dokonce prodloužena k sídlišti Dědina. V úseku od ulice Hodčina až po autobusovou zastávku Ciolkovského bude vysázeno řádově 70 nových stromů.

### **30. Zeleň mezi kolejemi je zbytečná, nebude prakticky využitelná.**

Převážná část občanů maximum zeleně v ulicích vyžaduje. Jedná se také o celosvětový dlouhodobý trend humanizace městského prostoru, který začíná převažovat i v Praze. Zeleň mezi kolejemi má význam nejen estetický, ale také zlepšuje mikroklima v místě, zachytává prachové částice, zvyšuje vlhkost vzduchu v horkých dnech a tlumí hlukové imise. Zatavněný tramvajový svršek pak výrazně snižuje hluk z provozu tramvajové dopravy.

### **31. Stromy, tak jak jsou zobrazené v obrázcích, dorostou za mnoho let.**

Souhlasíme, v úseku k zastávce Ciolkovského bude alej teprve nově vysazena. Předpokládáme však vysazení stromů s nadstandardním obvodem kmene 24 – 26 cm oproti běžně vysazovaným stromům s obvodem kmene 18 – 20 cm. V úseku mezi ulicemi U Silnice – Hodčina jsou zachovány stávající vzrostlé stromy.

## Cyklistika:

### **32. Šířka jízdního pruhu ve Vlastině (u sídliště Dědina) 3,75 m je nedostatečná tam, kde je povolena rychlost 50 km/h, optimální šířka je 4,0 m.**

Šířka 3,75 m je dostatečná pro vyznačení cyklopiktokoridoru, nicméně pro zvýšení bezpečnosti a komfortu cyklistů bude šířka jízdního pruhu zvětšena na 4,0 m.

### **33. Projekt ignoruje napojení cyklistické dopravy z/do Vlastiny ulice na severní chodník/stezku podél Evropské u restaurace McDonald's, není zde naplánován žádný přejezd pro cyklisty, který by posloužil k nájězdu na již existující cyklostezku podél ul. Evropská, respektive na její plánované prodloužení.**

Cyklotrasa A33 vede ulicí Libocká a pokračuje do Divoké Šárky. V napojení ul. Vlastina na Evropskou jsou v křižovatce navrženy předsazené STOP čáry pro cyklisty. Samostatné cyklistické přejezdy navrhovány nejsou.

### **34. Současné napojení cyklostezky vedoucí od Hostovic do Vlastiny a možnost překonání Drnovské je provizorní a projekt tramvajové trati tento nevyhovující provizorní stav zachovává. Projekt je příležitostí pro vybudování komfortního cykloprůjezdu přes křižovatku Vlastiny a Drnovské směrem do Středočeského kraje.**

Toto řešení rozhodně nevnímáme jako nevyhovující provizorní stav, byť na něm dochází k částečnému zpětnému pohybu cyklistů. V době zpracování projektu se jednalo o nově vybudovanou část cyklotrasy, která byla velice složitě projednávána a prosazena. Vlastník pozemků Výzkumný ústav rostlinné výroby po ukončení soudních sporů o vlastnictví pozemků zrealizoval oplocení, kterým stávající cyklotrasu přerušil. Další vedení cyklotrasy směrem do Středočeského kraje bude dále řešeno ve spolupráci s Výzkumným ústavem rostlinné výroby, Letištěm Václava Havla a Středočeským krajem.

### **35. Celkově se dá říci, že projekt naprosto ignoruje chráněné cyklistické napojení Vlastiny na její okolí na obou koncích ulice.**

V napojení ul. Vlastina na Evropskou jsou v křižovatce navrženy předsazené STOP čáry pro cyklisty. Samostatné cyklistické přejezdy navrhovány nejsou. Na opačné straně bude napojení vyřešeno v okamžiku,



kdy bude zřejmé, kudy povede cyklotrasa směrem do Středočeského kraje. Řešení uvedených napojení bude ještě dořešeno v dalších fázích projektu.

## Informační kampaň:

- 36. Letáky na Dědině nebyly mnohde doručeny, zato lidé, kteří bydlí v Liboci, nebo na Evropské a kterých se to netýká, je dostali.**

Poté, co informační noviny Prahy 6 byly rozneseny nevhodným způsobem (distributorem byla Česká pošta), byl připraven dotisk dalších 3 000 kusů pro samotnou Dědinu a okolí. Praha 6 se tímto omlouvá za nepříjemnosti spojené s dostupností novin.

## Ostatní:

- 37. Upřímně velmi vítám možnost se vyjádřit k plánovaným změnám v místě, kde žijeme. Něco takového činím poprvé a v bláhové naději, že někoho opravdu bude zajímat, co lidé, kteří zde žijí, potřebují.**

Názory občanů, kterých se projekt přímo týká, nás zajímají především. Samozřejmě není možné vyhovět všem podnětům či požadavkům občanů, protože mohou být mnohdy protichůdné, ale v každém případě se snažíme na všechny reagovat.

Každá zásadní změna využití území, jako je například předpokládaná proměna Rozvojového území Ruzyně, musí projít procesem změny územního plánu, v jehož rámci má každý právo vyjádřit svůj názor či podat připomínky k navrhované změně a ty musí být v rámci řízení řádným způsobem vypořádány.

- 38. Záměr stavby nákupního centra vedle současného nákupního centra Šestka je nevhodný, již jen myšlenka stavět vedle jednoho nákupního centra druhé, zcela postrádá logiku.**

Prostor, jehož součástí je dnes OC Šestka, byl v minulosti vyčleněn v územním plánu pro uzel občanské vybavenosti, koncentrující dopravní zátěž a infrastrukturu či záborů volné zemědělské půdy. V současnosti investor zažádal o změnu územního plánu, která řeší technické nedostatky současného rozvržení ploch v územním plánu.

- 39. Objekt ve Šmolíkově ulici by měla MČ využít ke zřízení další mateřské školy, tj. byly by dvě mateřské školy vedle sebe – umístění objektů je v klidné lokalitě, u slepé ulice, s velkou zahradou a objektem bývalé MŠ (MŠ by měla být jak z objektu bývalého učiliště, tak z rekonstruované MŠ).**

Možné způsoby využití objektu ve Šmolíkově ulici jsou v současnosti prověřovány. Jednou z možností je umístit zde centrální spisovnu MČ, která by radnici ušetřila mnoho peněz. Zahrada objektu by pak byla využita k umístění dvou montovaných staveb, ve kterých by působilo denní komunitní centrum – pro matky s dětmi a pro seniory.

- 40. V rámci plánu na výstavbu železniční rychlodráhy na letišti se počítá se zahrazením železničního přechodu pro chodce z ulice Za Vokovickou vozovnou do ulice U Kolejů.**

Vedení trasy a technické provedení budoucí modernizace trati z Prahy do Kladna doznalo v posledních letech mnoha změn, v současné době v rámci aktualizace studie proveditelnosti hledá investor (SŽDC) i na základě veřejných setkání nevhodnější způsob vedení trati zejména v hustě zastavěných obytných lokalitách včetně Liboce, s ohledem na dodržení hlukových limitů i zachování či zlepšení dopravních vztahů včetně vztahů pěších. Městská část Praha 6 dlouhodobě požaduje zachování funkčních pěších tras, včetně pěšího propojení mezi ulicemi Krajní a U Kolejů. Dle informací projektanta (Metroprojekt) je prověřován podchod buďto v rámci zastávky, která je variantně uvažována v tomto umístění, či samostatný podchod cca ve stávající stopě.

**41. Z informačních materiálů není jasné, jak a kdy budou realizovány tyto záměry – rezidenční výstavba na polích u Výzkumného ústavu, další obchodní centrum vedle OC Šestky, parkoviště P+R.**

Plochy sadeb spravované Výzkumným ústavem zemědělské techniky mají nesporný strategický význam pro prověřování technologií pro setrvalé hospodaření a využívání přírodních zdrojů. Části těchto ploch byly v minulosti v územním plánu vyčleněny jako budoucí možné rozvojové území, zejména v souvislosti s nově plánovanou železniční stanicí Ruzyně, umístěnou západně od Drnovské ul. Načasování výstavby plánovaného strategického parkoviště P+R na Dlouhé míli je značnou měrou určeno výstavbou uzlu navazující ekologické veřejné dopravy – bude zde autobusový terminál, železniční stanice rychlodráhy (pokračující dále do centra) a také stanice tramvaje, která pohodlně propojí okolní obytné a kancelářské okrsky s tímto uzlem a také se st. metra Veveslavín.

**42. Vybrali jsme si k bydlení Dědinu kvůli tomu, že se oblast bývalých sadů nepromění v „nové Jižní město“, kde bychom nikdy nechtěli bydlet.**

Před několika lety proběhla na téma rozvoje tohoto území veřejná urbanistická soutěž. Cílem bylo získat návrh na zástavbu obytné čtvrti s úplnou vybaveností – tedy rozmanité formy bydlení zahrnující i školy, obchody, místa pro služby a nebytové prostory. Soutěž jednoznačně prověřila fakt, že území by mělo mít nižší hustotu zastavění, než například některé velkolepé v současnosti budované rezidenční projekty na okrajích Prahy. Stavět by se zde měly nízké bytové domy, vila domy či řadovky. Cílem je, aby budoucí nová čtvrť splňovala zásady moderního a příjemného bydlení, s dostatkem zeleně, fungujících veřejných prostor a městských sousedství s lidským měřítkem.

**43. Požadované odpovědi na dřívějších 10 otázek z 25. 2. 2015 na [liboc.info](mailto:liboc.info) viz [www.liboc.info/10-otazek-o-tramvaji/](http://www.liboc.info/10-otazek-o-tramvaji/).**

**10 OTÁZEK O TRAMVAJI:**

*1. Je opravdu tramvaj nezpochybnitelným přínosem? Je naprosto nesporné, že pozitiva převažují nad negativy?*

Záměr výstavby tramvajové trati je zpracován tak, aby dopady na obyvatele byly pokud možno co nejmenší, v rámci přípravy projektu bylo vzato v potaz poměrně mnoho námitek a doporučení obyvatel Liboce a Ruzyně. Potřebnost zavedení tramvaje lze zpochybňovat vždy, protože v současnosti je místní doprava uspokojivě zajištěna autobusy, byť z toho plynou mnohá dopravní a přepravní omezení a rovněž se v případě autobusů nejedná koncepční či kapacitní řešení.

*2. Z čeho konkrétně vyplývá přesvědčení radnice a magistrátu, že občanům tramvaj výrazně pomůže?*

S tramvají je ve Vlastině již velmi dlouho počítáno – v pražských územních plánech je zde zanesena již od poloviny osmdesátých let. Vzhledem k několika známým záměrům v oblasti Ruzyně, Dlouhé míle a oblasti letiště lze usoudit, že zde do budoucna vyvstane potřeba obsluhy uživatelů nových bytových a kancelářských souborů povrchovou kapacitní a ekologickou dopravou, která propojí tyto okrsky se stanicí železnice, metra a s plánovaným parkovištěm P+R. Jak dokazují aktuální průzkumy, většina obyvatel Dejvic, Vokovic, Veveslavína, Nové i Staré Ruzyně či Liboce prodloužení tramvajové trati na Dědinu a dále vítá.

*3. Magistrát nadále preferuje variantu velké křižovatky na Evropské, která bude sloužit jako brána developerům a otevře zónu tranzitní dopravy. Magistrát to však odmítá připustit a opakuje: vše je jen pro místní. Jak je to možné?*

V prostoru křižovatky Vlastiny a Evropské bude jedinou zásadní změnou vedení kolejí do Vlastiny ulice přes travnatou plochu (bez vzrostlé zeleně). Od návrhu vybudování křižovatky Evropská a Navigátorů bylo upuštěno.

4. Proč neexistuje komplexní plán dopravy (a nejen dopravy) v celé oblasti? Proč nejsou nějak alespoň v náznaku namodelovány dopravní toky související s novou developerskou výstavbou? Kudy se do ní bude jezdit? Jak bude zasažena například Libocká a Vlastina? Co Drnovská a dopad chystaného obchodního centra?

Na základě výsledků urbanisticko-dopravní studie bude vytyčena strategie řešení dopravy a parkování v této oblasti Ruzyně a Liboce (Vlastina ulice, vojenské a skladové oblasti).

5. Často opakovaný argument magistrátu a radnice zní: Pokud se tramvaj nepostaví teď, pak už na ni EU nedá peníze. Je to pravdivý argument? Proč není možné počkat, až bude více jasno v rozvoji Ruzyně, rychlodráze na Kladno atp.?

Vzhledem k faktu, že čerpání peněz pro programové období 2007-2013 muselo být ukončeno do konce r. 2015, je pravděpodobné, že žádost o financování bude podána v rámci některé z výzev pro programové období 2014-2020. Podrobné informace k této věci poskytne Dopravní podnik HMP. Ohledně spojení na Letiště VH železniční dopravou již padlo finální koncepční rozhodnutí na MHMP, na Ministerstvu dopravy, zvolenou variantu podporuje i Vláda ČR. Tramvaj ekologicky obslouží Dědinu a pohodlně propojí obytné a kancelářské okrsy (u Terminálu 3) s dopravním uzlem na Dlouhé míli a také se st. metra Veleslavin.

6. Jaké mohou být „vedlejší účinky“ tramvaje na jiné oblasti veřejné dopravy? Proslýchá se, že by například mohla být zrušena linka 119 a lidé z rozlehlých oblastí podél Evropské přesměrováni na tramvaj – což by dramaticky zhoršilo podmínky cestování. To nás vrací k „otázce otázek“: nebudou negativa převažovat nad pozitivy?

Navazující úpravy a změny v organizaci veřejné dopravy již byly podrobně popsány v informačních novinách radnice. Linka 119 bude fungovat nadále beze změny trasy nebo intervalu.

7. Kolik zhruba bude třeba platit za parkovací domy na Dědině a na kolik tedy obyvatelé sídliště vyjde ročně přítomnost tramvaje, kterou většina z nich dle dostupných údajů nechce?

Cena parkovného v parkovacích domech není v tuto chvíli stanovena, ale je v zájmu MHMP i MČ Praha 6, aby byly ceny přijatelné pro rezidenty. Určitě se však nebude jednat o komerční nájemné. Roční náklady na provoz není možné jednoduše stanovit, ale budou srovnatelné s provozováním autobusových linek. Z historicky provedené ankety vyplývá názor, že většina obyvatel tramvaj uvítá.

8. Jaká je odpověď na obvyklou otázku Dědiny: Máme naše zelené sídliště rádi, nechceme tu velké stavby a dramatické změny, tak nás tu prostě nechte žít?

Městská část do budoucna předpokládá rozvoj doposud nevyužívaných ploch či skladových areálů v blízkosti Dědiny. Pokud nechceme dovolit další nárůst automobilové dopravy v této lokalitě, sázka na tramvajovou trať je dobrou cestou.

9. Není trochu „nefér“ opakovat místním, že musí za tramvaj „zaplatit“ poměrně vysokou cenu, ale do budoucna bude sloužit (možná především) jiným projektům („superměsto“, centra za Drnovskou atp.)?

Prodloužení tramvaje bude sloužit pro stávající potřeby lokality Dědina. Linka bude schopna obsloužit také budoucí rozvojové záměry v lokalitě, které mají již nyní reálné obrysy. Městská část se bude do budoucna rozvíjet zejména v okrajových a přestavbových lokalitách, mezi které patří i Ruzyně. Pokud nechceme dovolit další nárůst automobilové dopravy v Ruzyni, je nutné nabídnout alternativu – ekologickou veřejnou dopravu.

10. Jak vyplynulo v roce 2014 z průzkumu radnice Prahy 6, na zcela obecnou otázku „líbila by se vám tady tramvaj?“ odpovědělo 39 % lidí NE (viz link). Z toho lze usuzovat, že ve chvíli, kdyby byla před občany

*předložena veškerá fakta i o negativěch, proti bude přinejmenším na Dědině výrazná většina. Jakým způsobem chce magistrát a radnice občany přesvědčit? A pokud je nepřesvědčiv, bude respektovat jejich vůli?*

Ze zmiňovaného průzkumu jasně vyplynulo, že většině respondentů by tramvaj na Dědinu uvítala. Bylo to navíc v době špatné komunikace, kdy veřejností kolovaly mýty různého druhu. Výsledkem iniciovaných setkání s občany a sběru připomínek a námětů jsou konkrétní úpravy projektu, reagující na vznesené námítky obyvatel (zrušení plánovaných křižovatek na Evropské, úprava dopravního režimu ve Vlastině, navýšení kapacity povrchového parkování). Jsme přesvědčeni, že pozitiva projektu výrazně převyšují a že přinesou zvýšení kvality veřejného prostoru a života na Dědině.

**44. Je třeba lépe promyslet parkovací místa. Já například bydlím v ulici Pod Cihelnou, pokud ubudou parkovací místa u vojenského prostoru, budou všichni parkovat zde a již teď bývá někdy problém zaparkovat. Kdyby se například zrušil trávník hned pod školou v ulici Pod Cihelnou a bylo by možné parkovat zde kolmo k chodníku (resp. směrem ke zdi hřiště, ne rovnoběžně s vozovkou), bylo by tu více parkovacích míst (bohužel na úkor zeleně). Také by bylo dobré, aby rezidenti měli v ulici garantované parkovací místo.**

Parkovací kapacita v ulici Pod Cihelnou je dnes prakticky vyčerpána, její další navyšování (navíc na úkor zelených ploch) by nebylo vhodnou cestou. Parkování zejména mimopražských řidičů na Dědině je i bez ohledu na výstavbu tramvajové trati naléhavým problémem, který bude do budoucna řešen zejména budováním záchytných parkovišť na okraji Prahy. I na Dědině se stejně jako prakticky v celé Městské části Praha 6 v budoucnu počítá se zónami placeného stání, které parkování rezidentů zabezpečí.

**45. Proč lidé, kteří na Dědině nebydlí, potřebují zlepšovat její dopravní obslužnost? Tramvaj je zastaralý, pomalý i nevariabilní způsob dopravy, který nenávratně poškodí okolí. Na jeho zbytečnost a nevytíženost v okrajových částech Prahy 6 poukazují v současnosti nevytížené trasy za Bělohorskou na Bílou horu i za Vítězným náměstím až k Divoké Šárce. Proč na to není brán ohled?**

Plánování systémů veřejné a individuální dopravy se vždy budou zabývat odborníci. Ti samozřejmě musí v případě konkrétních lokalit dbát připomínek místních obyvatel, jejichž každodenní zkušenosti jsou pro plánování velmi cenné. Je pravdou, že po prodloužení metra A nejsou místní tramvajové linky tolik využívány, jejich provoz však nebyl zásadně měněn na základě požadavků občanů. Výhody tramvaje coby rychlé kapacitní dopravy především na kratší vzdálenosti budou využity při spojení Dědiny (a v II. etapě také oblasti Terminálu 3) s metrem.

**46. Je v podstatě jedno, kde parkovací domy budou, ale měly by být 100% podzemní a s parky, sportovištěm nebo jiným obecně prospěšným objektem v nadzemní části. Kdyby už dávno (min. 15 let) mělo každé povolení výstavby pro developery vždy podmínku kromě dostatečného počtu podzemních parkovacích míst pro rezidenty i povinnost dalších 30 % míst kapacity pro návštěvníky, nemusely by se nyní zavádět nesmyslné parkovací zóny.**

Zatím nejvhodnější lokalitou pro parkovací dům se jeví křižovatka Drnovské a Vlastiny. Kombinace funkce parkování s funkcí sportovní, obchodní, ale i s větší mírou ozelenění je zvažováno, nicméně je to vždy na úkor parkovacích stání v parkovacím domě. I tento fenomén bude jedním z námětů pro participační kampaň ke strategii parkování na Dědině. Současné předpisy pro výstavbu obytných i kancelářských budov zahrnují požadavek pokrytí potřeb parkování pro uživatele i návštěvníky, na rozdíl od legislativy ve vícero evropských metropolích, kde toto vyžadováno není.

**47. Tento projekt (tramvaje) není rozhodně realizován pro obyvatele Dědiny. Někdo zvenčí pravděpodobně za účelem nějakého vlastního prospěchu jen tak nenávratně znehodnotí už tak ne moc klidnou okrajovou část města. Parkovací domy, úprava chodníků a zeleně se přeci mohly dávno realizovat i bez tramvaje? Dle náskoků se díky výstavbě podél ulice Drnovská zruší nynější pás zeleně, keřů a stromů, které nyní působí**

**jako přirozená hluková i prachová clona obchvatu. A tramvajová smyčka na poli, to je opravdu skvělý nápad a projekt nějakého „blázna z kanceláře“, který jel tramvaj naposled před min. 30 lety?**

Vybudování tramvajové trati nebude nijak přímo výdělečné, ziskem však bude kapacitní a především ekologická veřejná doprava, která bude do budoucna pokrývat stále se zvyšující požadavky na přepravu v této oblasti Prahy 6. Ozelenění Vlastiny bude oproti současné podobě ulice takřka revoluční, jak je doloženo v informačních novinách. Tramvaj pomyslně opravdu „končí v poli“, toto pole se však nachází těsně u okraje sídliště pro 6000 obyvatel. To, že prostorové důvody umožňují umístění obratiště mimo bytovou zástavbu je chápáno jako výhoda. Konečná stanice zde navíc bude dočasně, tramvajová trať bude v dalších fázích projektu pokračovat dál k Terminálu 3.

**48. Obávám se dlouhodobé neudržitelnosti čistoty prostředí v okolí parkovacích domů. Zapojení těchto objektů do veřejného prostoru je nedostatečné.**

Vlastní vzhled parkovacích domů a jejich údržba bude také jedním z námětů pro participační kampaň, i o tomto povede radnice městské části diskuzi s občany.

**49. Myslím, že by se mělo jednat o navýšení traťové rychlosti. Doufám, že dojde k úpravě světelné signalizace na křižovatce s Evropskou tak, aby autobusy linky 119 a projíždějící tramvaje měly prioritu.**

Upravované signalizace v křižovatce s ulicí Evropská jsou navrženy s preferencí tramvajů a autobusů, aby byl průjezd vozidel městské hromadné dopravy křižovatkami co nejplynulejší. Stejným způsobem je navržena také nová signalizace v křižovatce Drnovská a Vlastina.

**50. Zatravnění mezi kolejemi není účinné. Všichni víme, jak tato „akce“ dopadla např. na Evropské třídě, nebo na Hradčanské, kde po zeleném koberci zbyl spíše koberec slaměný.**

Zatravnění povrchu mezi kolejemi je v porovnání se zakrytím dráhy panely velmi účinné proti hluku. Závěry z měření hluku po provedení RTT Evropská jsou již k dispozici, pokles hladiny hluku je fenomenální, tramvaje jsou zde nyní tišší než auta. Přímým měřením bylo prokázáno, že rekonstrukcí tramvajové trati došlo (od provozu tramvajů) ve všech kontrolních hodech k poklesu hlukové zátěže oproti stavu před rekonstrukcí. Pokles ve venkovním chráněném prostoru staveb dosahuje hodnot až 7.9 dB a ve vnitřním chráněném prostoru až 9.1 dB. Vzhledu zatravnění u první části rekonstrukce Evropské třídy bohužel neodpovídal představám zadavatele – momentálně probíhá reklamační spor se zhotovitelem. Naopak např. na Hradčanské je závlaha funkční a trať vypadá velmi dobře.

**51. Nevěřím funkčnosti semaforu ve Vlastině. Úbytek parkovacích míst bude pravděpodobně řešen parkovacími zónami (což je nekoncepční a představuje pouze další daň z automobilu). Stále chybí P+R parkoviště na krajích města u metra – kolik jich za poslední dobu přibylo? Chybí koncepce rozvoje. Chybí zamýšlení se nad alternativní dopravou (ve formě elektrobusů). Chybí finanční porovnání nákladů v čase na údržbu tramvajové tratě s porovnáním a autobusy. Nejsou k dispozici statistiky o počtu přepravovaných cestujících z Dědiny – nejsem si jistý, že tramvaj bude kapacitně využita. Domnívám se, že je stále čas tuto nesmyslnou stavbu zastavit a spíše se věnovat koncepčnímu veřejnému rozvoji Dědiny a dalších částí Prahy 6.**

Oblast Dědiny není v současnosti zahrnuta do systému zóny placeného stání na Praze 6, možnost rozšíření zóny do této oblasti bude vyhodnocena po spuštění první fáze zóny. Otázka související s problematikou parkovišť P+R a elektrobusů již byla zodpovězena v rámci předchozích dotazů.

Co se týká nákladů na údržbu, ekonomika konstrukce tramvajové trati je ve vztahu k projeté zátěži rozhodně přesvědčivější než u vozovky. Lze se o tom přesvědčit prakticky na každé zastávce autobusu, kde jsou viditelné vyjeté koleje. Naopak tramvajové kolejnice v přímé trati provozně vydrží bez větších problémů 30 let. Příkladem je trať od Královského letohrádku na Pražský hrad a k Brusnici. Šlo o první zatravněnou trať v

Praze (realizováno v roce 1995), i dnes tam jsou z drtivé většiny původní kolejnice, stejně tak i troleje, v současnosti v tomto úseku není plánován žádný větší konstrukční zásah.

**52. Celý nápad zavést na Dědinu tramvaj je nesmysl už od základu – to si myslí odhadem 80 % místních obyvatel. Bohužel se o to nikdo nezajímá! V současné chvíli je jediná rozumná cesta – projekt zastavit. Pokud to některá politická strana udělá, získá na Dědině pěknou řádku vděčných voličů.**

Jak již bylo zmíněno, s tramvají ve Vlastině se počítá již dlouho – v územním plánu je trať zanesena od poloviny osmdesátých let. Odhad, že 80 % obyvatel odmítá tramvaj nelze komentovat, jedná se o nepodložený osobní názor. Jak dokazují průzkumy, většina obyvatel Dejvic, Vokovic, Veleslavína, Nové i Staré Ruzyně či Liboce naopak prodloužení tramvajové trati na Dědinu a dále vítá.