

## TT z Divoké Šárky // FAQ

### 1. 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.

### 2. 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)).

### 3. 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.

### 4. 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, elektrobusevá 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 elektrobuseů by nicméně neřešilo problém neefektivního souběhu autobusové linky 142 s tramvajemi v úseku Nádraží Veleslavín – Divoká Šárka. **Tramvají se také bude možné dostat bez přestupu přímo do oblasti Vítězného náměstí, stanice Hradčanská a případně i dále do centra města.**

- 5. Radnice nerespektuje nesouhlas obyvatel bydlících 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.**

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.

- 6. 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.

- 7. 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 tramvají 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 %.

**8. 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.

**9. 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.

**10. Plánované ukončení autobusové linky 142 na Dědině bude nevýhodné pro obyvatele staré Ruzyně a části kolem Bílé Hory, kteří pojedou na stanici metra Veveslavín. 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 Veveslavín, 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.

**11. 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.



**12. 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.

**13. 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, rychlodráže na Kladno atp.?**

Vzhledem k faktu, že čerpání peněz pro programové období 2007-2013 muselo být ukončeno do konce r. 2015, bude žádost o financování podána v rámci některé z výzev pro programové období 2014-2020.

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 okrsky (u Terminálu 3) s dopravním uzlem na Dlouhé míli a také se st. metra Velešlavín.