

**Obec Sedlec**Datová schránka: 9icar3p
IČ: 00640239Sedlec 60, 250 65 Sedlec
www.sedlec-pha.cz

e-mail: podatelna@sedlec-pha.cz

Č.J.: 002049/2020/ZD
Spis.značka: 002049/2020/ZD

Vyřizuje: Beata Sabolová
e-mail: beata.sabolova@obeczdiby.cz
tel: 284 890 220

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivu na ŽP
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1
ID DS: 48ia97h

Ve Zdibech dne 10.7.2020

Vaše č.j.: MHMP 837569/2020

Vaše sp. zn.: S – MHMP 126283/2019 CCP

VYJÁDŘENÍ A NAVAZUJÍCÍ KOMENTÁŘ DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ – OBCE ZDIBY A OBCE SEDLEC K ZÁMĚRU „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ dle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“)

Předkládáme tímto (I.) VYJÁDŘENÍ a (II.) NAVAZUJÍCÍ KOMENTÁŘ k Záměru „**Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby**“ (dále též „**Záměr**“). Dokumentace Záměru byla zveřejněná na portále Cenia pod kódem PHA 1088 (dále jen „**Dokumentace**“). Oznamovatelem a investorem Záměru je příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, se sídlem Zborovská 81/11, Praha 5 – Smíchov, PSČ 150 21. Zpracovatelem Dokumentace Záměru je společnost EIA SERVIS s.r.o., se sídlem U Malše 20, České Budějovice, PSČ 370 01.

Předmětem Záměru je výstavba tramvajové trati o délce 5,445 km, Terminálu Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily a Terminálu Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily.

Záměr má být umístěný na území hl. m. Prahy, k. ú. Kobylisy a Dolní Chabry a Středočeského kraje, k. ú. Zdiby a Sedlec u Líbeznic.

Zahájení stavby se předpokládá v roce 2024 a dokončení v roce 2025.

Obec Zdiby a obec Sedlec (společně dále jen „**Obce**“) podávají tímto, v zákonné lhůtě, k dokumentaci Záměru následující

vyjádření:

Obec Zdiby a Obec Sedlec souhlasí se Záměrem, podporují jej, a to za splnění níže uvedených připomínek.

I. VYJÁDŘENÍ OBCE ZDIBY:

Uvádíme následující připomínky, které **jsou předmětem posouzení EIA**.

1. PŘIPOMÍNKY DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ

Pro zpracování této části připomínek byly kromě textové části výchozími následující přílohy Dokumentace Záměru:

- Příloha č. 8 – Dopravně inženýrské podklady (dále jen „**Příloha 8 - DIP**“);
- Příloha č. 9 – Orientační posouzení kapacity křižovatek (dále jen „**Příloha 9 - OPKK**“).

1.1. Výběr varianty uspořádání

Dokumentace Záměru nabízí dvě varianty vedení tramvajové tratě v úseku Kobylisy – Zdiby, resp. Sedlec. Varianta 1 navrhuje uspořádání převážně 1+1 jízdní pruh (+ řadící, odbočovací a připojovací pruhy), (dále jen „**Varianta 1**“). Ve Variantě 2 se střídá uspořádání 2+1, 1+2 a lokálně 2+2 jízdní pruhy (+ řadící, odbočovací a připojovací pruhy), (dále jen „**Varianta 2**“).

Dopravní zatížení vyplývající z Varianty 1 a Varianty 2 bylo analyzováno ve střednědobém výhledu pro rok 2025, a to každá ve dvou sub-variantách. Každá z variant střednědobého výhledu zahrnovala tyto dopravně významné plánované a v daném horizontu zprovozněné záměry v blízkém okolí: Nové Chabry - fáze F a G, Supermarket Zdiby (Tesco) a Goodman Zdiby Logistic Centre. Sub-varianty s označením „L“ pak navíc uplatňují vliv plánovaného rozšíření infrastruktury stávajícího letiště Vodochody. Obdobně byla zpracována analýza v dlouhodobém výhledu dopravní zátěže pro rok 2050 (s obdobnou systematikou variant, po předpokládané dostavbě SOKP).

Z provedených výpočtů vyplývá, že na parkovištích P+R lze očekávat zachycení 750 stávajících vozidel, což představuje obousměrně úbytek -1500 jízd vozidel za den. Ve Variantě 1, v souvislosti s úpravou šířkového uspořádání silnice Pražská - II/608, přistupuje navíc přerozdělení jízd mezi jednotlivými radiálními komunikacemi. Na silnici Pražská - II/608 bylo vyčísleno celkové snížení intenzity AD -3100 vozidel obousměrně (-14%), na dálnici D8 zvýšení +900 vozidel (+1%) a na silnici II/243 zvýšení +500 vozidel (+3,5%). Ve Variantě 2 bylo na všech třech zmíněných komunikacích vyčísleno snížení intenzity v nižších stovkách vozidel, tedy – jen o 1% až -2%.

Z předložené analýzy uvedené v Příloze 8 - DIP jednoznačně vyplývá, že v modelovaném střednědobém výhledu pro rok 2025, a to jak bez vlivu letiště Vodochody, tak s ním, je z hlediska IAD nejpříznivější Varianta 1 (s uspořádáním 1+1). Rovněž v dlouhodobém výhledu pro rok 2050 se jeví Varianta 1 jako příznivější.

Závěr:

S ohledem na analýzu dopravní zátěže souhlasíme a podporujeme Variantu 1 (s uspořádáním 1+1 jízdní pruh) a nesouhlasíme s Variantou 2 Záměru.

1.2. Technické řešení

Z hlediska preference MHD, zachování rychlosti přepravy a její bezpečnosti doporučujeme trať v obci Zdiby primárně vést na vyvýšeném tramvajovém pásu. Z důvodu omezení hluchnosti bude patrně potřeba preferovat kolejiště s otevřeným ložem.

Vzhledem ke konkrétně navrženému dostatečně širokému uspořádání Varianty 1 (s uspořádáním 1+1) není nutné pojíždět středový pás, resp. tramvajový pás IAD

s odůvodněním výjezdu IZS. V daném uspořádání Varianty 1 je totiž navrhován rovněž cyklopruh 1,5 m částečně alternovaný piktokoridorem, v úseku mezi MÚK Zdiby a křižovatkou u Celnice je pak řada odbočovacích, řadících a připojovacích pruhů pro ne příliš silná odbočení do zástavby rodinných domů. V tomto smyslu prostorové uspořádání umožňuje IAD uvolnění jízdní dráhy pro vozidla IZS.

Vytyčení bodů, kde bude umožněn pojezd - zejména kolem historického centra obce, v sousedí kulturních památek (Kostel Povýšení svatého Kříže, Zámek Zdiby) a v návaznosti na odbočovací, řadící a připojovací pruhy, by mělo být posouzeno s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže v rámci územního řízení resp. dalších stadií stavebního řízení ohledně Záměru.

Závěr:

Za účelem zajištění preference a rychlosti přepravy MHD doporučujeme vedení tratě na zvýšeném tramvajovém pásu s otevřeným ložem s možností pojezdu ve vymezeném prostoru křižovatek a v prostoru kolem kulturních památek.

2. PŘIPOMÍNKY AKUSTICKÉ

Pro zpracování této části připomínek byly kromě textové části výchozími následující přílohy Dokumentace Záměru:

- Příloha č. 2 – Akustické posouzení (dále rovněž jako „Příloha 2 - AS“ nebo „AS-TT-2020“);
- Akustická studie Záměru předložená ve zjišťovacím řízení v roce 2018 (dále jen „AS-TT-2018“).

2.1. Analýza hlukové zátěže

Již současná akustická situace v obci Zdiby je silně nadlimitní, překračující zákonné hygienické limity pro danou oblast (60dB ve dne a 50dB v noci), což je v akustické studii potvrzeno výpočtově i měřeními. Oceňujeme proto návrh v Dokumentaci uvedený návrh realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch) a výsadbou zeleně.

V závěru akustické studie AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 – AS, str. 71, se uvádí, že realizací záměru ve Variantě 1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze – Dolních Chabrech a v obci Zdiby. Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve Variante 2 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská II/608 (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot akustického zatížení v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění zmíněného kompenzačního opatření v obci Zdiby.

Závěr:

S ohledem na výsledky výpočtového modelu a doporučení akustické studie preferujeme Variantu 1 (s uspořádáním 1+1 jízdní pruh) a odmítáme Variantu 2.

II. KOMENTÁŘ OBCE ZDIBY:

Rádi bychom uvedli následující připomínky, které nejsou předmětem posouzení EIA, ale jsou důležité pro obec a měly by být řešeny v dalších fázích projektové přípravy a v rámci územního řízení, resp. v dalších stadiích stavebního řízení ohledně Záměru.

3. OSTATNÍ PŘIPOMÍNKY

3.1. Protihlukové kompenzační opatření

V rámci akustické studie AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 – AS se předpokládá, že využití nízkohlučného povrchu přinese snížení akustických emisí o 1,5dB oproti stavu, kdy by byl položen standardní kryt vozovky kategorie „Ab“. Toto snížení je deklarováno jako spodní odhad na straně bezpečnosti. Tento pokles však nebyl výpočtově prokázán v porovnání s akustickou studií AS-TT-2018, jež byla předložena ve zjišťovacím řízení Záměru v roce 2018, v níž žádný akusticky příznivější povrch předpokládán nebyl.

Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku ve výpočtovém bodě V09 (J. Kámena 24, Zdiby) je podáno v následující tabulce:

V09 J. Kámena 24, Zdiby	Varianta bez záměru V0		Varianta se záměrem V1		Varianta se záměrem V2	
	Den $L_{Aeq,16h}$	Noc $L_{Aeq,8h}$	Den $L_{Aeq,16h}$	Noc $L_{Aeq,8h}$	Den $L_{Aeq,16h}$	Noc $L_{Aeq,8h}$
AS-TT-2018 (stav v roce 2023)	68,9	60,8	68,2	59,9	---	---
AS-TT-2020 (stav v roce 2025)	69,1	60,8	68,6	60,0	71,3	62,5

Zatímco v původní akustické studii Záměru AS-TT-2018 dochází po realizaci záměru k poklesu ekvivalentních hladin o 0,7dB ve dne a 0,9dB v noci, v nové akustické studii AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 – AS, dochází k poklesu o 0,5dB ve dne a 0,8dB v noci, což je paradoxně horší výsledek, přestože má být využit tichý povrch vozovky.

Tato skutečnost nám byla vysvětlena zpracovatelem akustického posouzení tak, že jednou ze změn, ke které došlo, je změna umístění tramvajové zastávky ve Zdibech, kdy došlo k jejímu posunutí jižním směrem. Tato skutečnost se projeví navýšením vypočtených hodnot v bodě V09, protože zde dojde k mírnému posunu osy komunikace (přiblížení k výpočtovému bodu) z důvodu ostrůvku zastávky. Další skutečností, která ovlivnila výpočet, je vyšší intenzita předpokládané tramvajové dopravy, než byla uvažována v době zpracování studie v roce 2018 ve zjišťovacím řízení. Oproti předchozímu posouzení došlo i k částečnému navýšení predikovaných intenzit silniční dopravy.

Rovněž, v Dokumentaci Záměru nebyl prozatím proveden výpočet vibrací, které se budou šířit od tělesa tramvajového pásu nejen směrem ke kulturním památkám (Kostel Povýšení svatého Kříže, Zámek Zdiby), ale i k nemovitostem v těsném sousedství ul. Pražská - II/608. Jak Kostel Povýšení svatého Kříže, tak i Zámek Zdiby již dnes vykazují závady ve staticce, které

by mohly být provozem tramvaje ještě více zhoršeny. Budeme proto požadovat o doplnění tohoto výpočtu.

Domníváme se, že k nezbytným kompenzačním prvkům patří aplikace tlumících bokovnic, tlumících rohoží pod kolejovým ložem a tlumících rohoží na povrchu kolejového lože. V literatuře se uvádí, že se tyto prvky mohou navzájem kombinovat a lze pomocí nich dosáhnout snížení hlučnosti až o 10 dB.

Nejlepším možným materiálem k použití tlumících rohoží jsou rohože z komůrkového elastomeru, které jsou daleko více poddajné a mají i větší schopnost tlumit zemní hluk oproti běžným rohožím z pryžového recyklátu. Cenově první uvedený typ představuje sice výrazně vyšší náklad rozpočtu, avšak vzhledem k jeho přínosům a estetické hodnotě jiných opatření se doporučuje.

Domníváme se proto, že bude vhodné použití tlumících rohoží z komůrkového elastomeru, resp. minimálně z pryžového recyklátu, po celé délce staničení od 3,805 do km 4,225, nebo alespoň v rozsahu staničení km 3,900 km až 4,100 km.

3.2. Protihluková stěna

S ohledem na množství se stížnosti obyvatel ulic Topolová a Okružní na rostoucí hluk z ulice Pražská - II/608 a s ohledem na výsledek zkoumání pocitových map v rámci přípravy nového územního plánu obce, považujeme za účelné provést rovněž analýzu vhodnosti vybudování protihlukové stěny ve zbývajícím úseku této komunikace, tedy v rozsahu staničení 3,400 - 3,805 km.

Vzhledem k malým délkovým poměrům mezikřižovatkového úseku křížení Pražské - II/608 a Průběžné a křižovatky u Celnice a potřeby zachovat potřebné rozhledové poměry v těchto křižovatkách je však nutno zvážit a analyzovat rovněž faktický přínos tohoto opatření a nezanedbat vizuální stránku tohoto opatření a narušení jedinečných výhledových pohledů ve směru jízdy od Prahy.

3.3. Kapacitní posouzení křižovatek

Analýza uvedená v Příloze 9 - OPKK se zabývá posouzením kritických křižovatek. Na území Středočeského kraje a v k. ú. Zdiby je kritická především křižovatka ulic Průběžná a Pražská - II/608. V současném stavu se jedná o stykovou křižovatku bez řízení světelným signalizačním zařízením (dále jen „SSZ“). V rámci Záměru dojde k její úpravě v podobě vytvoření připojovacího pruhu u jižního výjezdu. Jak se v Příloze 9 – OPKK, na str. 21 uvádí, kapacita této křižovatky se touto úpravou v podstatě nezmění. Dále na str. 23 je v závěru kapacitního posouzení uvedeno, že křižovatka nepostačuje z důvodu propustnosti některých proudů a doporučuje se posoudit v dalších fázích záměru jako křižovatku řízenou SSZ.

Vzhledem k tomu, že již v mnoha dokumentech jiných záměrů a dopravních průzkumů staršího data bylo potvrzeno, že kapacita této podoby křižovatky je nedostatečná již v současném stavu. Dále, vzhledem k prostorovým možnostem dané oblasti (zástavba rodinnými domy), není zcela možné (nebo jen minimálně) měnit šířkové či délkové parametry uspořádání jízdních pruhů této křižovatky a tím navýšit kapacitu křižovatky. Jedinou možností vedoucí k navýšení kapacity je proto varianta stykové křižovatky řízené SSZ. Doporučujeme tudíž posoudit tuto variantu v rámci územního řízení resp. dalších stadií stavebního řízení ohledně Záměru.

3.4. Vsakování

Záměr bude mít zjevný vliv na povrchové a podzemní vody. Jak je uvedeno v textové části Dokumentace Záměru, povrchové vody budou ovlivněny výstavbou dvou parkovacích objektů (P+R Zdiby a P+R Sedlec), z důvodu nárůstu podílu zpevněných ploch v území a povedou ke zrychlení odtoku povrchových vod z území. Na str. 57 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno: *„Povrchy komunikací parkovacího objektu Zdiby, U Celnice budou příčnými sklony vypádovány do úžlabí při silničních obrubách mezi parkovací a sousední plochou. Na konci linie odvodňovacího žlabu bude osazena odtoková vpust, která bude zaústěna do lapače organických látek a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ulicí Ústecká, která v rámci výstavby tramvajové tratě projde rekonstrukcí.“*

Z Dokumentace Záměru vyplývá, že dojde ke zhoršení vodního režimu krajiny, jsou však uvedeny jen nezávazné doporučení řešení tohoto problému, v případě parkovišť pouhé zaústění dešťové vody do kanalizace. V Dokumentaci Záměru bude proto potřeba doplnit výkres parkoviště s parkovacím domem Zdiby.

Budeme požadovat, aby byla dostatečná plocha parkoviště určena zelení včetně vysokokmenů, která bude kompenzovat nežádoucí účinky stavby na vodní režim. Voda z plochy parkoviště by měla být po přečištění využita k zavlažování zeleně – součástí parkoviště – a teprve přebytečná voda odváděna do kanalizace. Je potřeba vzít v potaz, že dešťová kanalizace v obci v současné době chybí. Domníváme se, že rovněž střecha parkovacího domu by měla být osazena zelení, aby byl částečně vykompenzován vliv pevných ploch na tepelnou pohodu a aby nebyl zvyšován tepelný ostrov, který vzniká postupnou přeměnou velkých ploch zeleně na území Zdib a okolí v betonové a asfaltové plochy (dálnice, okruh, radiála, sklady).

3.5. Podzemní vody

Na str. 169 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno: *„V km 4,25 prochází trasa přes ulici Spojovací, která je snížena o cca 4 m oproti okolnímu terénu. V případě úprav mostního objektu by mohl být dočasně narušen režim podzemních vod, doporučujeme proto sledovat úroveň hladin podzemních vod v okolních jímacích objektech (studny S-53, S-54).“* Doporučujeme proto provést tuto analýzu a navrhnout opatření v případě nevyhovujícího stavu.

3.6. Rozšíření kapacity P+R

Důvodem realizace Záměru a tudíž nezbytným předpokladem jeho úspěchu (jehož součástí je mimo jiné i očekávané zklidnění dopravy na silnici Pražská - II/608 a na dalších navazujících komunikacích) je vytvoření dostatečné kapacity záchytných parkovišť P+R, a to zejména v k. ú. Zdiby a Dolní Chabry, popřípadě i Kobylisy. Stávající kapacitu „Parkoviště Zdiby I“ považujeme za nedostatečnou a navrhuje, aby bylo do budoucna počítáno s navýšením této kapacity nejméně na úroveň kapacity Terminálu Sedlec, tj. 840 parkovacích míst. Dále navrhuje vytvoření územních rezerv pro budoucí posílení kapacit parkovacích ploch (ať již formou záchytných P + R parkovišť či P + R parkovacích domů) vedle Parkoviště Zdiby I“, v sousedství plánovaného okruhu SOKP. Stávající kapacitu parkovacích ploch (uvedenou v dokumentaci záměru) považujeme za dostatečnou pouze v případě Terminálu Sedlec.

3.7. Zajištění P+R přednostně pro obyvatele obce

S ohledem na limitovanou kapacitu budeme požadovat, aby parkoviště „Parkoviště Zdiby I“ sloužilo přednostně resp. výhradně pro obyvatele Zdib a o za symbolické parkovné resp. zdarma.

3.8. VHD - spojení na metro

Budeme požadovat zajištění pokračování vybraných linek 371 a 374 až k metru Kobylisy, zejména pro starší obyvatele, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, matky s kočárky, atd., kterým přestup navíc zkomplikuje cestu do Prahy.

3.9. Dostatečná kapacita tramvajových spojení

Budeme požadovat zajištění dostatečné kapacity tramvajových spojů. Pro obyvatele Zdib bude přestup na tramvaj do jisté míry méně komfortní, jelikož budou nastupovat do již zaplněné tramvaje z konečné zastávky Sedlec. Z dostupných výpočtů vychází na trase Terminál Sedlec – Vozovna Kobylisy 1 spoj za 6 min v průměru. Obáváme se, že i když ve špičce bude interval nižší (cca 4 minuty) je to stále nedostatečné k tomu, aby došlo k odbavení požadované kapacity.

3.10. Přestup tramvaj/autobus v zastávce U Celnice

Ve výkresech situací Dokumentace nejsou prozatím zakresleny zastávky ani točna autobusů 371 a 374 na terminálu U Celnice. Budeme požadovat co nejmenší vzdálenost mezi autobusovými a tramvajovými zastávkami. Předpokládáme, že autobusová zastávka nemá být přímo v tramvajovém pásu, kde by autobus při nástupu cestujících mohl zdržovat provoz tramvaj (nástup trvá někdy i 5 minut).

3.11. Povrch tramvajové trati v obci Zdiby

Zájmem obce Zdiby je přiblížit opět historické jádro (kostel, areál zámku) ke zbytku obce (nyní je rozděluje široká frekventovaná ulice Pražská - II/608). Na toto téma již vzniká několik urbanistických návrhů. V úseku mezi ulicemi Prostřední a Příkrá se nabízí zcelit celou komunikaci (jízdní pruhy i tramvajový pás) jednotčím povrchem (např. z kamenné dlažby), která bude zároveň sloužit jako zpomalovací prvek pro auta.

Dále, bude pravděpodobně potřeba přidat přechod pro chodce v blízkosti ulice Prostřední (v místě hlavního příchodu z obce ke kostelu a k zámku).

3.12. Zeleň v ulici Pražská

Budeme požadovat dostatečné ozelenění podél komunikace Pražská - II/608 s tramvajovou tratí a prostoru parkoviště P+R ve Zdibech u Celnice, a to včetně vysokokmenů.

Obec Zdiby

JUDr. Eva Slavíková, starostka

V zastoupení: Mgr. Beata Sabolová, LL.M., místostarostka