

# Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

**Podatel:**  
**Občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku**  
**se sídlem Pod Cihelnou 646/4**  
**161 00 Praha 6 – Liboc**  
**Reg. MV dne 12. 9. 2013**  
**Pod č. j. VS/1-1/94380113-R**  
**IČO 02102579**

Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor životní prostředí  
Mariánské náměstí 2  
110 01 Praha 1

V Praze dne 6. května 2014

## Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9. 4. 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

### nesouhlasné vyjádření

Jsme spolek, jehož hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, a zabýváme se ochranou životního prostředí v katastrech Liboc a Ruzyně.

Dokumentace má následující nedostatky:

### **Blok A: Posouzení a popsání chyb v dokumentaci:**

#### **1. neúplný rozsah posuzování ve vztahu k vynuceným následným opatřením a aktivitám**

Dokumentace k hodnocení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876 z března 2014 zpracovaná ATEM – ateliér ekologických modelů s.r.o. je zpracována jako oznámení záměru kategorie II, bod 9.3.

Součástí navrhovaného záměru je i realizace souvisejících dopravních opatření, jejichž součástí je i vybudování dvou (varianta 1.) nebo jedné silniční propojky ulic Navigátorů, U Silnice a Radiové s ulicí Evropskou. Tato záležitost spadá dle zákona 100/2001 Sb. do **kategorie záměru II/9.1** - Novostavby,

rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I) a bude vyžadovat další zjišťovací řízení.

Součástí realizace záměru je i likvidace značného počtu stávajících parkovacích míst (min. o 84 míst), která mají být dle dokumentace nahrazena nějakým jiným způsobem, který je investorem přesunut na Prahu 6. Úprava počtu parkovacích míst (parkovišť, garáží ap.) je dle zákona 100/2001 Sb. v **kategorii záměru II/10.6** - Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu. MČ Praha 6 v současnosti zadala studie proveditelnosti zvýšení počtu parkovacích míst, a její výsledky by měly být v záměru také zohledněny.

**Tedy: dvě podstatné aktivity, související s realizací záměru a ovlivňující významným způsobem životní prostředí v dotčené oblasti nejsou předmětem posuzování a po realizaci záměru (výstavbě tramvajové trati) bude nevratně předurčeno jen významně omezené množství možných variant řešení.**

## 2. Splnění požadavků závěrů zjišťovacího řízení

### 2.1 Požadavek ZŘ:

***V dokumentaci je třeba podrobně zdůvodnit potřebu záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.***

#### **Posouzení splnění:**

Zdůvodnění potřeby záměru je v prakticky stejné úrovni jako v dokumentaci pro zjišťovací řízení. Dokumentace nezmiňuje plánované aktivity v okolí, které byly zveřejněny jinými informačními kanály a které budou mít podstatný vliv na změnu podmínek, které uvažuje a z nichž posuzovaná dokumentace. Namátkou:

- Prodloužení navrhované tramvajové trati k plánované zastávce rychlodráhy v prostoru žst. Ruzyně jižně změní vytiženost plánované tramvajové linky a zvýší nároky na přepravu v nočních hodinách.
- Výstavba obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská, dálniční okruh severně od smyčky TT Drnovská změní požadavky na intenzitu a kapacitu individuální i hromadné dopravy (záměr je prosazován MČ Praha 6).
- Výstavba kapacitního parkoviště (cca 340 PM) u výše uvedeného záměru obchodního centra opět změní požadavky na dopravu a s tím související dopady na ŽP.
- Záměr MČ Praha 6 dosáhnout změny územního plánu jižně od TT v úseku U silnice - Drnovská pro výstavbu sídelního útvaru s 10.000 – 15.000 obyvateli v prostoru stávajících skladů a vojenského útvaru prudce změní jak požadavky na dopravu (několikanásobné zvýšení intenzity individuální dopravy v ulici Navigátorů, U silnice, Vlastina a Drnovská, Libocká), tak množství lidí, zasažených doprovodnými vlivy souvisejícími s navrhovaným záměrem (hluk, emise, záборы ploch pro parkování a dopravu ap.).

**Tedy: Nově předložená dokumentace stále věrohodně neodpovídá na otázku, proč realizovat navržený záměr, jaké jsou vlastně jeho přínosy, neboť:**

- dopravní obslužení daného území ve stávajícím stavu odpovídá potřebám, je rychlé a operativní, a po zahájení provozu metra ve stanici Veveslavín se dále zrychlí;
- realizací záměru nedojde k žádnému podstatnému zlepšení kvality životního prostředí v oblasti hluku a znečištění ovzduší, ale pouze k přesunutí více zatížení jinam, do míst v současnosti ve stávajícím stavu klidových;
- tvrzení, že realizací TT bude zajištěna rychlejší a komfortnější doprava do centra není pravdivé (do stanice Veveslavín bude doba srovnatelná, do stanice Dejvická je o 25 % rychlejší autobus). Realizací TT se prudce sníží operativnost při mimořádných událostech (sníh, havárie, výpadek napájení, porucha dopravního prostředku ap.). TT je podstatně citlivější na změnu podmínek, už jen proto, že jako oboustranně fungující smyčka TT bude sloužit až smyčka Červený vrch (s takovouto úpravou se ve smyčce Divoká Šárka nepočítá).
- Konstatování, že záměr bude hrazen z prostředků Evropských fondů považují za velmi slabý a nepřesvědčivý argument.

**Tedy: Tato část dokumentace z hlediska vypovídací schopnosti nespĺňuje požadavky závěrů zjišťovacího řízení.**

Pozitivem předložené dokumentace je poskytnutí základní informace o zvažovaných variantách tramvajové trati.

## **2.2 Požadavek ZŘ:**

***S ohledem na vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy a veřejnosti v souladu s § 7 odst. 5 zákona příslušný úřad navrhuje zpracovat varianty řešení záměru (režim automobilové dopravy v dotčeném území).***

### **Posouzení splnění:**

#### **a) vedení TT**

V rozsahu předložené dokumentace nedošlo ke změnám v návrhu záměru vlastní TT. Dokumentace byla doplněna o variantní návrhy z dříve zpracované dopravní studie, jejichž výsledkem je trasování v linii Evropská – Vlastina – Drnovská.

Není konkrétně řešeno, zda bude TT prodloužena a pokud ano, kam a kudy, s výjimkou konstatování toho, že pro prodloužení ke stanici rychlodráhy je v územním plánu dostatečná rezerva. O prodloužení k letišti dokumentace záměru předpokládá trasu k Terminálu 3 a uvádí využití prakticky pouze osobami v oblasti Letiště zaměstnanými, nepředpokládá dopravu cestujících z a na letiště.

Vzhledem k tomu, že je předložena pouze 1 varianta vedení TT, nebyla prověřována možnost nezachovat v ulici Vlastina mezi ulicemi Evropská a U silnice „komorní ráz“ a komunikaci zde rozšířit, byť na úkor jistého množství zeleně, a zachovat stávající dopravní režim pro automobilovou dopravu.

**Návrh na opatření: posoudit a vyhodnotit i variantu zásahu v ulici Vlastina a jejího rozšíření v úseku mezi ulicemi Evropská a U silnice za cenu rekonstrukce aleje stromů.**

#### **b) související dopravní opatření**

Na základě námitek a připomínek veřejnosti a požadavku orgánu veřejného zdraví byl do dokumentace doplněn nástin souvisejících dopravních opatření ve dvou variantách.

První varianta uvažuje dvě nové propojky mezi ulicí Evropská a ulicemi Radiová a U silnice a dále uzavření ulice Vlastina mezi ulicemi U silnice a Svatavina pro automobilovou dopravu.

Druhá varianta uvažuje jednu novou propojku mezi ulicí Evropská a U silnice a předpokládá ulici Vlastina uzavřenou pro automobilovou dopravu pouze ve směru do centra (k ulici Evropská).

Obě varianty jsou následně verbálně srovnány z hlediska dopadů dvou vlivů – znečištění ovzduší a vliv hluku. Jako vhodnější byla vybrána varianta první.

Není vyhodnocena např. vyšší spotřeba PHM (odjezdová a příjezdová trasa se prodlouží o cca 400 m), vliv nových semaforů na Evropské na změnu imisní situace i hlukové zátěže atd.

Za závažný nedostatek považuji naprosto nedostatečně provedené vyhodnocení variant.

Pouhá dvě kritéria – vliv na kvalitu ovzduší a vlivy hluku nepostihují skutečné dopady na území. Zcela jistě chybí např. posouzení dopadů na kvalitu bydlení, kvalitu dopravní obslužnosti, dopady na ŽP vyvolané následnými opatřeními ap.

Zcela zarážející je rozpor v tom, že záměr má zajistit udržení kvalitního prostředí pro bydlení a přitom umožní zvýšení dopravní zátěže v oblastech, které na to nebyly koncipovány a nejsou na to adaptovány.

V dokumentaci chybí popis metodiky vyhodnocení variant a hodnocení variant připomíná hodnocení, kdy je předem stanoven potřebný výsledek.

**Návrh na opatření: doplnit a rozšířit hodnocení variant o kritéria, která jsou podstatná pro obyvatele dané oblasti (kvalita života ap.).**

## **2.3 Požadavek ZŘ:**

**Je třeba při zpracování dokumentace zohlednit veškeré relevantní připomínky uplatněné v rámci zjišťovacího řízení. Příslušný úřad doporučuje, aby dokumentace obsahovala přehledné vypořádání všech obdržných vyjádření k oznámení.**

#### **Posouzení splnění:**

Vypořádání připomínek k oznámení předloženému ve zjišťovacím řízení zahrnuje celkem 24 stran textu. Některé připomínky jsou vysvětleny, řada připomínek je odkázána na další stupně projektové dokumentace.

#### **Chybí:**

- Požadavek HS na vyhodnocení vlivu vibrací zejména na komunikaci Vlastina je odkázán na další stupně projektové dokumentace. Předložená dokumentace tedy neodpovídá požadavkům zákona 201/2001 Sb. v platném znění, neboť ten v povinném obsahu dokumentace předpokládá i sdělení informací o hluku **a vibracích** (příl. 4, část B, odst. III, bod 4). Přesunutí těchto informací do dalších, neveřejných částí řízení odporuje posláním zákona 100/2001 Sb. i požadavků EU na veřejnost projednávání vybraných záměrů.  
**Požadavek: doplnit stávající dokumentaci o hodnocení vlivu vibrací na objekty a osoby v dotčené lokalitě již v této fázi projednávání záměru.**
- Jednokolejná trať údajně není realizovatelná kvůli požadavkům jakési ČSN. Ta není v dokumentaci nikde uvedena, jde tedy o neověřitelné tvrzení.  
**Požadavek: doplnit odkaz na konkrétní ČSN, která danou problematiku závazně řeší.**
- Úbytek parkovacích míst je stále uváděn ve výši 84 míst, což neodpovídá skutečnosti.  
**Požadavek: upravit údaj dle skutečnosti.**
- V hodnocení měření dopadů hluku zpracovatel konstatuje, že nebyla provedena měření hluku k ověření stávající akustické situace, které by zohlednilo celé území vč. sídliště Dědina. Zpracovatel konstatuje, že tato měření zajistí, pouze pokud si to vyžádá Hygienická stanice HMP. Jinak bude dál pracovat s modelem, bez dalšího ověřování.  
**Požadavek: zajistit měření, které zjistí skutečnou úroveň hlukové zátěže v celém dotčeném území.**
- Řešit úbytek parkovacích míst zpracovatel dokumentace odmítá, neboť to není úkolem od investora, **úkolem navrženého záměru je napojit lokalitu městskou hromadnou dopravou.**  
**Požadavek: je-li skutečně záměrem napojení lokality městskou hromadnou dopravou, tedy od záměru ustoupit a odvolat ho, protože lokalita už na MHD napojena dostatečně je.**
- Noční tramvajová linka má být v době od 24.00 do 04.00 hod. ukončena ve stanici Divoká Šárka (str. 9 dokumentace).  
**Požadavek: Vyřešit dopady na ŽP (hluk ap.) tak, aby mohly být TT provozována v průběhu celých 24 hodin, protože lze očekávat, že ve skutečnosti k tomu v budoucnu dojde po prodloužení k Terminálu 3 letiště. Tvrzení ve vypořádání připomínek že linka k tomuto terminálu nebude používána pasažéry je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné.**
- Jedním z axiomů, ze kterých záměr vychází, je zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina a zachování „komorního“ rázu v úseku mezi Evropskou a U silnice.  
**Požadavek: přehodnotit zásah v uvedeném prostoru, alej omezit na jednostranné stromořadí nebo druhou řadu posunout, mírně zúžit chodník ap. Problém je v daném prostoru řešitelný.**
- Zpracovatel uvádí, že navrhovaná dopravní opatření nebudou mít žádný významný vliv ve zvýšení dopravní zátěže v u oblasti bývalé cihelny (ul. U silnice, Pod Cihelnou ap.). To může být pravda, pokud nebude přímo propojena ulice U silnice s ulicí Brodeckou (vedle areálu Regata) – tím by se komunikace U silnice stala tranzitní mezi Evropskou a Vypichem a pokud nebude realizován projekt sídelního útvaru jižně od ul. Vlastina (tím by se stala spojovací komunikací pro dalších 10- 15 tis. obyvatel).

**Požadavek: Provést vyhodnocení dopadů i pro výše uvažované změny (nový sídelní útvar, nové propojení Břevnovské radiály a Evropské).**

- Zpracovatel uvádí, že záměr výstavby TT je koordinován se záměrem „Modernizace trati Praha – Kladno“, ale není řečeno, co to vlastně znamená.

**Požadavek: obsahově upřesnit o co jde při koordinaci s výše uvedeným záměrem.**

- Zpracovatel uvádí, že realizací záměru dojde převážně k poklesu zátěže, jak imisní, tak hlukové. Není přehledné znázornění toho, kde se stav zlepší, kde zhorší a kolik to kde zasáhne obyvatel.

**Požadavek: doplnit netechnické shrnutí informací o záměru o prezentaci výše uvedených údajů.**

## **Blok B: Shrnující analýza nedostatků:**

### **Úbytek parkovacích míst není řešen**

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

### **Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí**

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahmlel tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

### **Otázka tranzitní dopravy není řešena**

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná

ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě studie tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálů, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu. A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

### **Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění**

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

### **Argument zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou vybudování TT Divoká Šárka - Dědinská – nesmyslný argument, pravděpodobně pramenící z neznalosti oblasti či nutnosti najít argumenty na ospravedlnění nákladů na stavbu**

Argument zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, protože tramvaj je rychlejší a spolehlivější než autobusy je naprosto zcestný – každý občan žijící v oblasti ví, že dostat se na metro A Dejvická (v budoucnu do stanice A Veleslavín) je mnohem rychlejší autobusem. Busem cestu např. Nová Šárka absolvujete za 10 minut, tramvaj cesta trvá přes 20 minut. Pokud je skutečným záměrem pomoci obyvatelům této části Prahy 6 (a nejenom jim) se zkvalitněním městské hromadné dopravy, tak se prosím zaměřte na připojení letiště na městskou dopravu. Současné řešení spojení letiště a centra města je naprosto nedostatečné a hloupě komplikované pro metropoli, která má ambice být turisticky atraktivní a vyhledávanou lokalitou.

### **Přechody v oblasti TT a silnice na Vlastině – nepřijatelné dopravně-bezpečnostní řešení**

Přechody v ulici Vlastina jsou navrženy přes TT a silnici bez dělicích ostrůvků, které údajně není možné z důvodu nedostatečného prostoru doplnit – toto je naprosto nepřijatelné řešení z hlediska bezpečnosti místních chodců, především tedy dětí – v oblasti je spádová základní škola (ZŠ Na Dědině) pro děti z širokého okolí Liboc, Ruzyně, Dědina (protože ZŠ Vlastina byla zrušena). Je nutné si také uvědomit, že v oblasti se pohybuje zvýšené množství nevidomých osob z místního Pobytového rehabilitačního a rekvalifikačního střediska pro nevidomé Dědina, o. p. s., proto je nutné přizpůsobit přechody také těmto osobám, přecházení bez dělicího ostrůvku přes silnici a TT a nedostatečné osvětlení přechodů je nutné změnit! Vypořádání připomínek na toto téma je ve studii plné rozporů – na jednu stranu je zde napsáno, že dělicí pás nemůže být vytvořen z důvodu nedostatečného prostoru, na druhou stranu je zde argumentováno, že bezpečnosti chodců je v návrhu stavby věnována patřičná pozornost... viz str. 8 zmiňovaného dokumentu. V dokumentu je dále konstatováno, že navrhované řešení je z hlediska dopravy vyhovující. Ano, to možná je, ale obyvatelé této oblasti si zaslouží

nadstandardní řešení, nikoliv pouze vyhovující! Tato část je tedy nutná přepracovat a doplnit vzhledem ke zmiňovaným specifikům (děti, nevidomí) dané oblasti.

**Cyklistické trasy – tato oblast je v dokumentu naprosto nedostatečně zpracovaná** – vzhledem k tomu, že v oblasti ulic Vlastina a Drnovská vedou cyklistické trasy A16 a A34 požadujeme dokument v této oblasti přepracovat a doplnit konkrétními moderními opatřeními na ochranu bezpečnosti cyklistů a současně zajistit, že výše uvedené cyklistické trasy nebudou navrhovaným záměrem přerušeny.

**Autobusové zastávky Ciolkovského a Sídliště Na Dědině umístěné v jízdnicích bez možnosti objetí** přinese zdržení automobilů, častější rozjíždění, zvýšenou spotřebu paliva, zvýšený hluk a množství zplodin v ovzduší v důsledku častějšího zastavování a rozjíždění automobilů. Toto dopravní řešení je nutné změnit.

**Plynulost dopravy na Evropské ulici v důsledku vybudování nových křižovatek a protnutí TT** – domníváme se, že toto není v dokumentu dostatečně zpracováno. Další zhuštění dopravy na Evropské ulici přinese místním obyvatelům ještě další zhoršení životního prostředí a kvality života.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsme přesvědčeni, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Za občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku

*Kateřina Giedraitis*

**Mgr. Kateřina Giedraitis**  
**předsedkyně**  
**Občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku**  
**se sídlem Pod Cihelnou 646/4**  
**161 00 Praha 6 – Liboc**  
**Reg. MV dne 12. 9. 2013**  
**Pod č. j. VS/1-1/94380113-R**  
**IČO 02102579**