

Připomínka k návrhu Metropolitního plánu Prahy

Začlenění variantního řešení liniových vedení hromadné dopravy do územní rezervy:

- zavedení nové územní rezervy pro trasu vysokorychlostní železnice
- zavedení nové územní rezervy pro propojení trasy A se železničním koridorem
- změna rozšíření tramvajové sítě v Praze 15 na hybridní trolejbusovou

I. Identifikační údaje

Jméno příjmení / Název organizace	
Adresa pro doručení	
Emailová adresa	

II. Údaje o konkrétní ploše (lokality), na kterou je uplatněna připomínka

Městská část	Praha 15
Katastrální území	Hostivař a Horní Měcholupy
Číslo pozemků	
Případně doplňující popis lokality	
Obsah připomínky / popis místa	<ol style="list-style-type: none">1. zavedení nové územní rezervy pro trasu vysokorychlostní železnice stávajícím koridorem Praha - Benešov2. zavedení nové územní rezervy pro propojení trasy A metra se železničním koridorem Praha – Benešov3. změna rozšíření tramvajové sítě v Praze 15 na hustší trolejbusovou

Začlenění variantního řešení liniových vedení hromadné dopravy do územní rezervy - komentář:

Vycházíme z úvahy, že páteřní linie MHD (metro, železnice, tramvaj) na území Prahy 15 již zavedeny jsou. Jejich správcem je buď hlavní město Praha či stát a všechny jsou součástí integrovaného systému pražské dopravy. Do územní jsou také zaváděny další územní rezervy liniových tras hromadné dopravy. Jedná se o:

- územní rezervu pro prodloužení trasy metra A,
- plošně rozsáhlou územní rezervu vysokorychlostní železnice, vedoucí pod obydlenými oblastmi Hostivaře a Horních Měcholup
- územní rezervu pro prodloužení tramvajových linek do Horních Měcholup

Návrh:

Návrh se snaží nabídnout alternativu, jak stavebně technickým opatřením (víceúrovňové linie v jedné trase) a zařazením územní rezervy od stanice metra („A“ Skalka) využít stávajícího železničního koridoru jak pro vedení rychlovlaku, tak i pro prodloužení metra do Hostivaře a Horních Měcholup.

Tato opatření doplňuje návrh na změnu řešení plánovaného prodloužení tramvajových linek hustší sítí trolejbusovou. Důvodem jsou nejen obtížné stavebně-technické podmínky pro vedení tramvajového svršku hustě obydleným a výškově různorodým územím (ul. plk. Mráze a Hornoměcholupská).

Realizaci všech navržených opatření je tak možnost, aby oba budoucí dopravní uzly vlaku a metra (nádraží Hostivař a Horní Měcholupy) byly buď v pochozí vzdálenosti, či v dosahu jen pár stanic trolejbusem, pro většinu obyvatel Prahy 15.

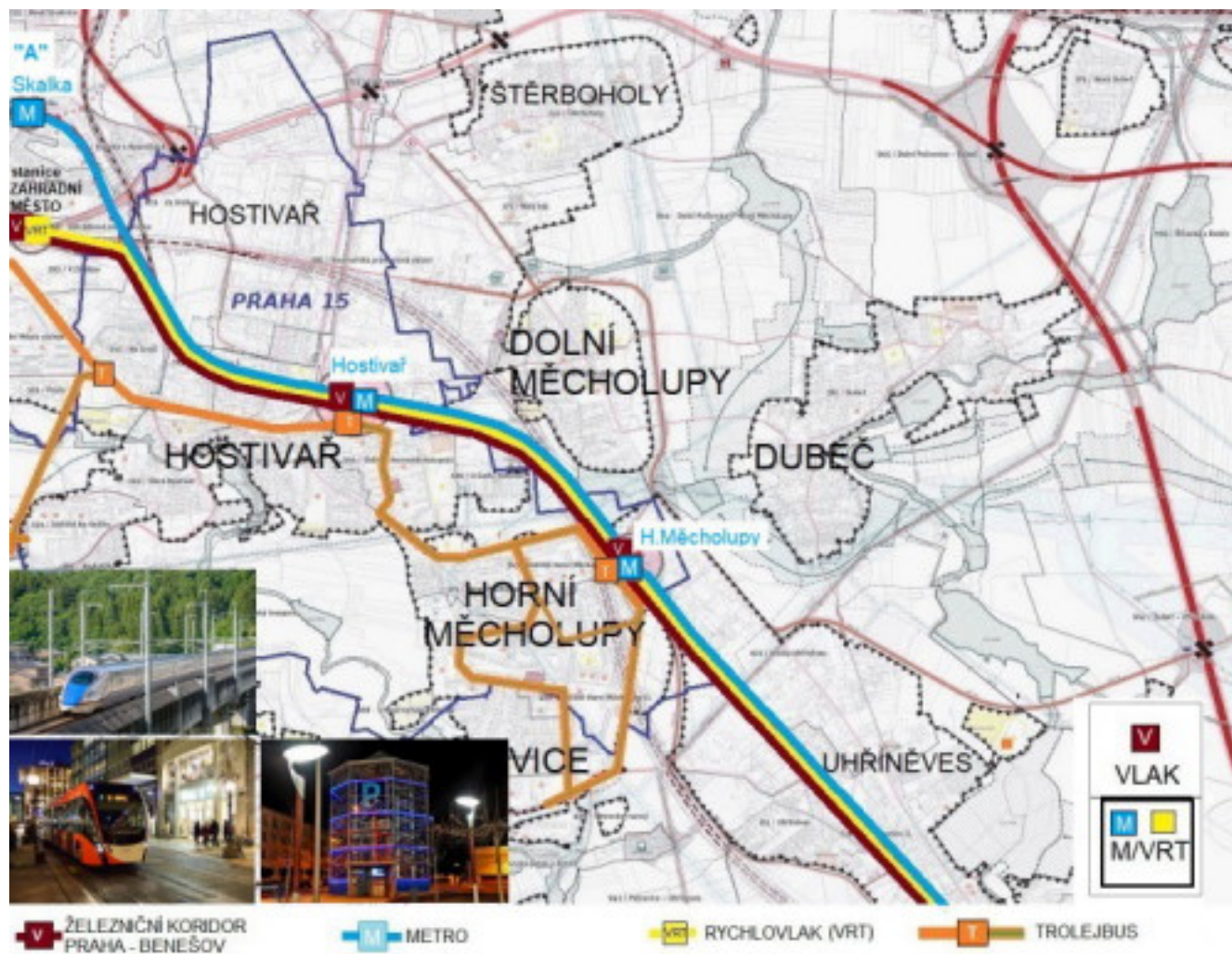
Z pohledu stavebně – technického se zřejmě jedná o náročnější výzvu, z hlediska délky liniových staveb (metro a rychlovlak) ale výrazně kratší. K tomu splňující všechny souběžně řešené cíle „all-in-one“.

Doplňující komentář k VRT: k odchýlení trasy vysokorychlostní železnice (VRT) z železničního koridoru v Praze dochází až na území Prahy 15 i přesto, že se, i na jejím území, železniční koridor trati Praha - Benešov také nachází. Nová trasa vysokorychlostní železnice je navržena ve více než 4 km dlouhém tunelu pod obytnou a průmyslovou zástavbou jak v Hostivaři, tak i v Horních Měcholupech. Podél trasy je k tomu nezbytná mohutná územní rezerva.

Jakkoli se jedná o stavbu veřejného zájmu, bude pro obyvatele Prahy 15 jen dodatečnou zátěží bez skutečného místního přínosu. I proto se domníváme, že by její přímá, místní a trvalá zátěž, měla být eliminována v míře co nejvyšší.

Použití dlouhého tunelového řešení pod zástavbou zřejmě také není i bez dalších rizik (např. při havárii vlaku v tunelu, při teroristickém útoku.). Také není zřejmé, jak tunelový úsek omezí vlastníky nemovitostí při stavebních úpravách, nové výstavbě (zakládání staveb), ale ani v běžném životě (např. hloubení vrtů tepelných čerpadel či studen). Ani další zátěž, např. poloha klimatizačních a únikových věží tunelu na trase, možnosti chvění nad tunelem, není zřejmá a v české praxi zkušenostmi prověřená.

III. Grafická příloha



V Praze dne

.....
podpis