

postřehy TÚ MMP předložené alternativě řešení vozovny v areálu MOVO

obecné otázky a konstatování

- než se pustíme do dalšího PPP, mělo by se vyhodnotit PPP na vozovnu Karlov, zda a v jaké míře se naplnily očekávané předpoklady, jaké jsou přínosy pro město a PMDP
- na rozdíl od nutného přestěhování vozovny Cukrovarská, jež bylo dáno nedostatkem prostoru, celkovou zchátralostí a nezměnitelně nevhodným provozním schématem, je tramvajová vozovna Slovany vcelku vyhovující svou velikostí, polohou, kvalitním napojením na dvě linky; její nevýhody dané jistou podinvestovaností se dají odstranit standardní rekonstrukcí
- možnost uvolnit pozemky na výstavbu bytových domů v místě dnešní vozovny Slovany, když územní plán definuje velké množství volných ploch na výstavbu bytových domů v jiných lokalitách (např. Světovar, Cukrovarská, Zelený trojúhelník, Vinice sever, Kasárna Slovany, obestavení Karlovarské aj.), se jeví jako neúčelná
- v platném Územním plánu města Plzně je pro Technickou základnu PMDP – odstavení tramvají vymezena plocha na Slovanech - stávající areál s rezervou pro rozšíření do stávajícího zastavěného území (garáže, areály firem, část bývalého areálu Světovar). Usnesením ZMP č. 114 ze dne 21. 3. 2012 bylo schváleno zadání Územního plánu Plzeň (ÚPP), dle kterého byl následně zpracován návrh územního plánu. V zadání, v kapitole E. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury je mimo jiné požadavek „zajistit územní ochranu pro technickou základnu PMDP“. V návrhu ÚPP byla pro odstavení tramvají vymezena plocha stávajícího areálu tramvajové vozovny Slovany s drobným rozšířením a dále návrhová plocha pro novou vozovnu ve Skvrňanech. Tento návrh byl konzultován během zpracování návrhu územního plánu s příslušnými odbory a organizacemi. Návrh územního plánu byl řádně projednán a z projednání nevypluly žádné požadavky na přemístění tramvajové vozovny do jiné lokality ani požadavky na jiné využití plochy, na které je vozovna umístěna

přípojná trať

- přípojná trať je dlouhá cca 850m, nesmírně komplikovaná, ve studii napojená nevyhovujícím způsobem pouze jednosměrně na Koterovskou ul. (bez vazby na centrum města a konečnou Slovany)
- dopravní útvar PMDP musí vyčíslit, zda dojde k úsporám v najíždění na linky vlivem přestěhování vozovny
- návrh ignoruje zábory pro přípojnou trať (kreslena pouze osově) – vesměs budou na úkor parkovacích stání, lze očekávat úbytek řádově 120 parkovacích stání oproti skutečnosti či zpracovaným projektům (ul. Lobežská, Mezi Stadiony) – nutno řešit náhradní prostory
- koridor v Habrmannově ulici je stísněný, patrně bude likvidace stromových alejí, parkovacích stání, možné ohrožení záměru parkovacího domu u bazénu. Lze vůbec tuto trať kladně projednat - provoz u obytných domů – hlukové limity, občanská angažovanost?
- v Koterovské ulici nutné napojení do obou směrů – kompletní kolejový trojúhelník
- propojení Světovar – Slovany nutné ponechat kvůli najíždění na linky a výlukám, nutno doplnit kompletní kolejový trojúhelník Koterovská x Slovanská alej

ekonomika

- náklady na výstavbu areálu MOVO nutno porovnat ekvivalentně se studií rekonstrukce vozovny Slovany (srovnatelná cenová úroveň, jednotkové ceny i principy výpočtu), a to včetně rezerv – zdají se být podceněné

- o uvažovaná dotace 200 mil. Kč, stihne se v tomto programovacím období?? Na vozovnu Slovany lze také čerpat dotaci, možná i větší
- o kolejové napojení – dvoukolejná trať 0,85 km za 39 mil (bez podjezdu)..... vs. trať k ZČU 1,5 km za 700 mil – jasně podhodnoceno, stavba vyvolá související úpravy a úbytek parkovacích míst před bazénem > nutná náhrada
- o kolejový trojúhelník Koterovská x Habrmannova, Koterovská x Slovanská alej - nezapočteno = odhad $2 \times 50 = +100$ mil. Kč (vždy přestavba celé křiž.)
- o v areálu MOVO se předpokládají nemalé ekologické zátěže, jejich odstranění není započteno, nutný ekologický audit areálu, může jít o desítky milionů
- o náklady na demolici vozovny Slovany mimo investici MOVO - nevyčísleno
- o není k dispozici ani hrubý odhad dopadů do inženýrských sítí a jejich vyvolaných úprav – možná desítky mil. Kč
- o je reálná představa o prodeji pozemku vozovny Slovany za 4000 Kč/m² jako celek? Možná se prodají za tuto cenu pozemky pod domy a veřejná prostranství zůstanou městu nebo se prodají za daleko nižší cenu,

technické věci

- o k provoznímu schématu v návrhu vozovny MOVO se musí vyjádřit odborný útvar PMDP
- o v areálu MOVO je uvažována hala těžké údržby, tu ale dle smlouvy PPP provádí partner ve svých prostorech (dnes částečně i v areálu Karlov)
- o snaha o kvalitnější architekturu, která nebude běžně vidět.....stačí obyčejné haly
- o tři 90° oblouky malých poloměrů na přípojně trati budou zdrojem hluku a bude nutné často řešit opotřebení kolejnic i okolků vozů (otázky dostupnosti vozovny v době opravy trati....asi vhodné kolejové spojky, pro převedení provozu na protisměrnou kolej, protože jinak je ohrožena výprava)
- o otázka energetických dopadů do nákladů z důvodu výškového rozdílu vozovny od trati
- o PMDP nedisponuje a nebude disponovat 72 ks souprav o délce 25 m, na které je dimenzována odstavná hala
- o hala denní údržby s paralelně umístěnou myčkou bude generovat manipulační jízdy po areálu
- o pracovní prostory u kolejí v hale denní údržby se jeví nedostatečné
- o rozdělení garáží provozu dopravní cesty na dvě strany haly denní údržby může způsobovat komplikace v provozu úseku drážní cesty

ostatní

- o k návrhu nové zástavby na Slovanech - není možné zrušit tramvajovou trať ve Slovanské aleji
- o není možné reálně zrušit a přestěhovat velkou novou měnírnu z nároží Slovanské aleje (napájí všechny tram. a trol. trati na Slovanech, v Božkově a v Doudlevcích a je k ní vybudovaná zcela nová kabelová síť)
- o časové hledisko – příprava voz. MOVO je nesrovnatelně delší než rekonstrukce Slovan (např. EIA, výkupy, náhradní vyvolané investice aj.) – ohrožení možnosti čerpání dotací z OPD, o němž se uvažuje na Slovanech
- o poloha lokality MOVO neodstraňuje nevýhodu umístění jediné vozovny na pravém břehu Radbuzy