

## Argumenty proti stavbě přemostění vlakového koridoru v území meandrů Hrdlořezy

1. **Devastace unikátního pražského přírodního parku a místa pro rekreaci**, každá vlaková stavba má ochranné pásmo podle č. 266/1994 Sb., a to minimálně 30 m (u této kategorie 60 m), to znamená vykáčení velkého území mezi mostem u Hořejšího rybníku až po Českobrodskou ulici, které bude mít dopad na místní obyvatele, ale také lokální faunu a ptactvo.
2. **Omezení rekreačního účelu území na více než 3 roky**, které omezí již zbudovanou cyklostezku a enormně zatíží nejbližší komunikaci „Mezitraťová“ a „Za Mosty“, které nejsou koncipovány na takovou zátěž. Navíc většina stavby bude obsloužena nákladními vozy místo po trati = prach, špína a hluk po 3 roky, skoro každý den.
3. **Zničení přirozené hlukové bariéry**, v současné chvíli je koridor Libeň – Kyje, i přes svou vyšší polohu v území kryt bohatou vzrostlou florou, která přirozeně utlumuje dopad osobní i nákladové dopravy na okolní rezidentní výstavbu. Nová stavba umístí kolejovou dopravu ještě o dalších 10+ metrů nad tuto přirozenou bariéru, a ještě zvýší hlukový dopad na celé území, až k ulici Kolbenova nebo Českobrodská.
4. **Zhoršení životních podmínek pro všechny rezidentní stavby**, které již v okolí stojí (Kejřův park/mlýn, Mezitraťová) a plánované (Tesla Hloubětín). Stavba je navíc v rozporu s proměnou rozvojových Vysočan v rezidenční čtvrť - nákladní vlaková doprava se nemá v intravilánu města Prahy navyšovat, ale má ji obcházet, cílové překladiště se nachází až v Uhříněvsi.
5. **Nedostatečné odůvodnění výstavby pro nákladní dopravu**, cílem stavby je zamezit křížení nákladní a osobní dopravy projíždějící koridorem Libeň, ačkoliv osobní vlaková doprava tímto bude mírně profitovat, tak nákladní doprava posune kapacitní hrdlo o stovky metrů dál k tunelu pod Tábořem, a efektivně na nové trati udělá seřadiště nákladních vlaků, ačkoliv k tomuto účelu má sloužit nákladové nádraží Libeň.
6. **Navazující spojení neexistuje**, přemostění přivede efektivně 3 koleje k jednokolejnému tunelu, který zkapacitněn nebude a nikdo neví, zda se tak vůbec někdy může stát, poněvadž řízení EIA neumožnilo zvýšit kapacitu malešického nákladního překladiště a nákladní vlaková doprava bude čím dál více přesouvána z intravilánu rezidentního města.
7. **Osobní doprava tímto krokem nijak výrazně neprofituje**, drahá stavba, která zhorší životní prostředí a úroveň, zlepší kapacitu osobní dopravy jen o malá procenta. Daleko větší pozitivní dopad na průchodnost trati by měla kolej navíc v tomto koridoru a navíc by to bylo levnější řešení než přemostění.
8. **Stavba se staví pro nikoho**, ačkoliv vlakové kapacity chybí, tak u železničních nákladních dopravců již léta trvá rovněž nedostatek lokomotiv, vagonů i strojvedoucích, situace se výrazně kvůli povaze této práce měnit nebude. Navíc k trati pod Tábořem lze z Libně postavit ještě jednu kolej vedle stávající, aby se nákladní vlaky mohli přesouvat k trati efektivněji.
9. **Stavba je enormně nákladní**, ačkoliv bude z velké části hrazena z dotací, a to je možná jediným důvodem, proč ji chce nyní Správa Železnic uskutečnit, tak stavba betonových pilířů a mostů je záležitostí desítek miliard investic, které skončí u tunelu pod Tábořem a posunou současný problém jen o kilometr a půl dál. Navíc v současné chvíli radikálně zdražují veškeré stavební materiály. Za tyto investice by šlo postavit nové koridory mimo intravilán Prahy.
10. **Křížení trati lze vyřešit na nákladovém nádraží Libeň**, které zabírá velké území Vysočan a má ve své nejširší části až 24 kolejových úseků. Jakákoliv stavba na tomto území ve stylu úseku koridoru Pod Krejčárkem, kde se trati křížují pod sebou, bude výrazně levnější, praktičtější a nepoškodí životní úroveň tisícům obyvatel Vysočan a nezničí cenné přírodní rekreační území, které má potenciál stát se největším pražským parkem.