

# PROJEKTOVÉ ZÁMĚRY NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

INFORMATIVNÍ PODKLAD PRO POTŘEBY ANALÝZY  
ABSORPČNÍ KAPACITY V OBLASTI MĚSTSKÉ  
MOBILITY – OPD 2014-2020



IPR  
PRAHA #

# PROJEKTOVÉ ZÁMĚRY NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE

Vypracoval:

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Říjen 2015

Věcný garant:

Ing. Jakub Zajíček

Zpracováno ve spolupráci s DP Praha a. s.

## ÚČEL A OBSAH DOKUMENTU

Dokument byl vypracován jako informativní **podklad** pro potřeby analýzy záměrů v oblasti rozvojového potenciálu sítě tramvajové dopravy v hl. m. Praze, zejména pro možnost uplatňovat je jako způsobilé projekty v oblasti městské mobility pro financování z fondů EU 2014-2020.

Tematické předběžné podmínky v oblasti dopravy pro schválení OPD jsou plněny Dopravními sektorovými strategiemi (DSS). Dopravní sektorové strategie 2. fáze jsou střednědobým plánem rozvoje dopravní infrastruktury (2014-2020). Jejich hlavním cílem je vytvořit rámec pro racionální alokaci finančních zdrojů dopravního sektoru ČR a vytvořit účinný nástroj pro rozvoj dopravních sítí a plánování investic do dopravní infrastruktury v ČR. Dosažení účelu dopravních sektorových strategií je realizováno dílčími kroky, kde v úvodu je provedení **analýzy absorpční kapacity** a identifikace potřeb v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury. Vzhledem k tomu, že problematika městské veřejné dopravy je v DSS řešena pouze okrajově, bude strategické zdůvodnění projektů měst založeno na **strategických dokumentech města**. Ty budou muset být komplexní povahy, a vyplýne na jejich základě oprávněnost řešení použitých v dotčených projektech. Forma těchto strategických dokumentů bude muset respektovat principy **plánů udržitelné městské mobility (PUMM)**. Pro všechna města nad 50 tis. obyvatel bude nutné vypracovat nové nebo rozšířit stávající strategické dokumenty za účelem zajištění strategických rámců mobility, které budou vypracovány podle analogických principů jako PUMM. Hl. m. Praha zatím rozhodlo usnesením RHMP č. 1695 ze dne 27. 7. 2015 o zahájení přípravy Plánu udržitelné mobility.

U všech městských rámců mobility bude nutné zajistit jejich návaznost na programy zlepšování kvality ovzduší (vytvořené dle ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) a hlukové plány, aby byl zajištěn maximální možný příspěvek zvoleného řešení ke snížení emisí produkovaných dopravou a k snížení hlukové zátěže obyvatelstva. Ve všech městských rámcích mobility bude muset být rovněž řešena problematika zajištění údržby stávající i nově budované infrastruktury. Městské rámce mobility budou zpracovány podle metodiky, která bude vytvořena ve spolupráci s Jaspers. Zdůvodnění projektů, které budou předkládány před dopracováním rámce městské mobility, bude nutné doložit prostřednictvím tzv. **strategické projektové fiche**, v níž budou uvedeny potřebné údaje, které projekt zasadí do nejvýznamnějších strategických souvislostí a potvrdí jeho reálnou potřebnost a soulad s relevantními plánovacími a strategickými dokumenty.

Předkládaný materiál vychází z aktuální **koncepce veřejné dopravy osob**, zakotvené ve strategických a územně-plánovacích dokumentech města tak, aby byly naplňovány cíle územního plánování. Koncepce rozvoje sítě tramvajové dopravy je nedílnou součástí plánu o podobě města a jeho obsluze. Obraz koncepce v podobě územního plánu stanoví zásady, vymezí odpovídající plochy a koridory, určí veřejně prospěšné stavby a územní rezervy a stanoví dle potřeby podrobnější podmínky pro využití těchto ploch a koridorů (podmíněnost apod.). Koncepce promítnutá do územního plánu zajistí podmínky pro realizovatelnost staveb, a to ochranou územních koridorů pro jednotlivé systémy dopravní obsluhy města a je základem pro rozhodování o změnách v území. Koncepce poskytuje informace veřejné správě města, obyvatelům, investorům a další nejširší veřejnosti hmatatelný podklad pro rozhodování. Lze vyhodnocovat předpokládané důsledky zvoleného řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území, lze rozhodovat o prioritách a alokovat prostředky.

**Územně-plánovací a projektová příprava** proto hodnotí a popisuje stav resp. vztah jednotlivých rozvojových záměrů vůči platnému územnímu plánu jako základnímu předpokladu jejich realizovatelnosti v hodnoceném období spolufinancování z fondů EU. Stupeň vlastní projektové přípravy je dále uveden u jednotlivých záměrů, jak však z analýzy vyplývá, není ani mezi projektovými záměry obsaženými v platném územním plánu mnoho takových, které jsou v pokročilejší fázi přípravy, mají zpracované dokumentace k žádostem o územní rozhodnutí nebo by byly v procesu EIA tam, kde je vyžadován.

V materiálu se soustředíme výhradně na **záměry obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy** nebo záměry, u kterých byl již zahájen proces pořizování **změny** (tj. mají alespoň schváleno zadání nebo bylo na základě podnětu rozhodnuto o pořízení změny). Vzhledem ke lhůtám potřebným na celý proces pořízení změny

územního plánu je nereálné uvažovat o dalších záměrech vzhledem ke sledovanému programovému období. Taktéž záměry v procesu pořizování změn jsou termínově ohroženy.

Podle stavebního zákona musí být územní plán obce upraven do 31. prosince 2020 podle tohoto zákona, nebo musí být schválen územní plán nový. Je tak možné, že některé podněty na změnu platného územního plánu nebudou přijaty dříve, než může být teoreticky schválen samotný **nový územní plán**, který již vymezuje všechny jednotlivé projekty rozvojových záměrů sítě tramvajové dopravy, na nichž z hlediska koncepce existuje dlouhodobá shoda. Domníváme se však, že vzhledem ke lhůtám nejsou tyto záměry v daném čase způsobilé pro účely jejich uplatňování v příslušných výzvách v aktuálním období programů EU.

Je třeba ovšem zmínit, že řada významných projektových záměrů rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze, vzešlá z aktualizace koncepce dopravy pro nový územní plán, má z pohledu kritérií přepravního potenciálu, dopravně-provozních přínosů a zhodnocení existující infrastruktury **podstatnější přínosy a lepší hodnocení** než záměry, jež jsou v platném územním plánu a mají tak lepší výchozí podmínky pro urychlenou přípravu. Tyto nové záměry by byly pro hl. m. Prahu prioritnější a případně by mohly lépe v konkurenci projektů z ČR naplňovat tematické cíle fondů ESI a společný strategický rámec resp. kritéria Bílé knihy EU k vytvoření konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému.

V materiálu ponecháváme u jednotlivých projektů poznámku s odkazem na zařazení záměru pro financování z fondů EU 2014-20. O zařazení vybraných záměrů v oblasti rozvoje tramvajové sítě bylo rozhodnuto ke spolufinancování z evropských fondů na léta 2014-2020 usneseními RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012 na základě usnesení Výboru pro dopravu ZHMP dne 25. 9. 2012. Potřebné podklady pro zařazení do akcí spolufinancovaných z evropských fondů byly předány Ministerstvu dopravy jako garantovi za Českou republiku. U těchto záměrů je bezpodmínečně nutné zajistit co nejdříve základní předpoklady realizovatelnosti – tj. včlenění záměrů do územního plánu a následně pokročit v projektové přípravě. K tomu je třeba poznamenat, že dle aktuálního nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. 12. 2013 jsou projekty v hodnotě nad 75 mil. EUR (asi 2,03 mld. Kč) označovány jako tzv. „velké projekty“ a schvaluje je na návrh členského státu přímo Evropská komise. Tyto záměry tedy musí být explicitně vyjmenovány. Zařazení do seznamu velkých projektů je pro velké projekty nutnou podmínkou přijatelnosti projektu. Záměry neuvedené v seznamu velkých projektů se způsobilými náklady nad 75 mil. EUR nemohou být podpořeny.

V příloze 1 OP Doprava 2014-2020 jsou v seznamu velkých projektů (tj. s předpokládanými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR) uvedeny tyto „pražské“ projekty:

- Výstavba metra linky D
- Tramvajová trať Podbaba-Suchbát
- Tramvajová trať Kobylisy-Bohnice
- Tramvajová trať Chodovská-Háje

Tramvajové tratě byly dosud na jednáních pro MD interpretovány jako případná alternativa pro prioritní trasu D metra v období 2014-2020 do OP Doprava.

## MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

- V současné době (stav k 10/2015) nemá žádný z rozvojových projektů tramvajových tratí v Praze vydáno právoplatné stavební povolení, tak aby bylo možné bezprostředně zahájit realizaci ve vazbě na disponibilní prostředky.
- Ve fázi zpracování dokumentací pro stavební povolení případně územní rozhodnutí jsou tramvajové tratě **Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec a Divoká Šárka – Dědinská**. Obě náležejí mezi záměry, které by hl. m. Praha předkládalo v rámci výzev do OP Doprava.
- Ze seznamu tzv. velkých projektů, uvedených v příloze 1 OP Doprava 2014-2020 za hl. m. Prahu, nemá žádný v případě tramvajových tratí obstarány podmínky pro realizovatelnost z hledisek územně-plánovací a projektové přípravy.
- Doporučujeme zaměřit pozornost na probíhající změny územního plánu, týkající se tramvajových tratí, a jejich pořízení prioritně sledovat. Řada těchto projektů má **podstatnější přínosy a lepší hodnocení** než záměry, jež jsou v platném územním plánu, a byly by pro hl. m. Prahu prioritnější.
- Doporučujeme urychleně zadat Dopravnímu podniku hl. m. Prahy zpracování projektových dokumentací pro územní rozhodnutí/stavební povolení pro záměry
  - **Sídlíště Modřany – Libuš**
  - **Zahradní Město – smyčka**
- Doporučujeme přijmout zásadní politické rozhodnutí o podpoře projektu výstavby nového mostu **Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)** a ve vazbě na to vypsát architektonickou soutěž na ztvárnění mostu a pokračovat v jeho přípravě, a to i v případě, že nepůjde časově zařadit do aktuálního programového období fondů EU 2014-2020.
- Reflektovat v přípravě rozpočtů hl. m. Prahy nároky na stavby, jež budou postupně ve vazbě na zde uvedená doporučení pokračovat v projektové přípravě, a u kterých předloží DP Praha požadavky. Zahrnout požadavky na akce nových tramvajových smyček.

# PŘEHLED JEDNOTLIVÝCH PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ

Tabulka 1 Rozvojové záměry obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy

	Tramvajová trať	Stupeň prověření záměru	Spolu-financování z fondů EU <sup>1)</sup>	Délka tratě v km <sup>2)</sup>	Odhad investičních nákladů <sup>3)</sup>
01.	Divoká Šárka – Dědinská	DÚR	ano	2,38	862,41
02.	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	DÚR, DSP	ano	1,90	663,59
03.	Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	TSP	ano	0,60	990,08
04.	Sídliště Modřany – Libuš	TSP	ano	2,05	430,00
05.	Kobylisy – Bohnice	DÚR*	ano	6,52 <sup>4)</sup>	2 053,0
06.	Depo Hostivař – smyčka	OS		ca 0,50	129,1
07.	Zahradní Město – smyčka	OS		ca 0,30	–
08.	Počernická	TSP	ano	2,40	1 119,7
09.	Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih	OS		2,08	773,29

Poznámky:

<sup>1)</sup> Dosavadní rozhodnutí RHMP o zařazení záměru do akcí navržených na spolufinancování z evropských fondů (usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012).

<sup>2)</sup> Délka tramvajové tratě včetně smyčky měřeno v ose.

<sup>3)</sup> Údaje v mil. Kč bez DPH. Cenová úroveň a podrobnosti stanovení odhadu jsou blíže specifikovány u jednotlivých záměrů.

<sup>4)</sup> Délka obou větví trati v sídlišti Bohnice se smyčkou Sídliště Bohnice a propojovací tratí Pod Sídlištěm-Klapkova.

Vysvětlivky použitých zkratk:

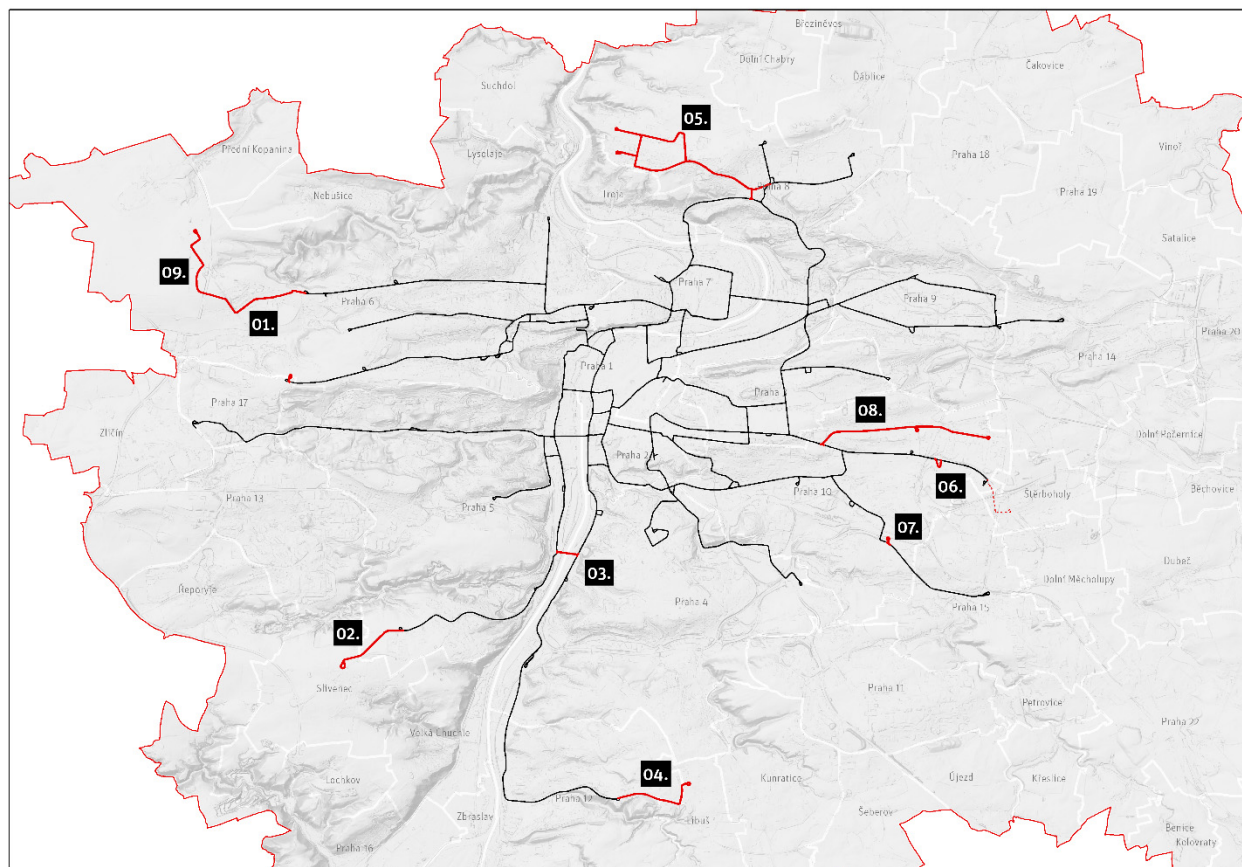
DÚR, DSP dokumentace pro územní rozhodnutí, stavební povolení (eventuálně ve fázi zpracování)

OS ověřovací studie – studie realizovatelnosti (zpravidla jako podklad pro ÚP)

TSP podrobnější technickoekonomická prověřovací studie, případně dokument obsahující odhad investičních a provozních nákladů, technické ověření a územně-plánovací podklady

\* označuje dokument nevyužitelný nebo jen zčásti použitelný v současné době

Schéma 1 Rozvojové záměry obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy



## 01. Divoká Šárka – Dědinská

Tramvajová trať je vedena od stávající tramvajové smyčky Divoká Šárka ul. Evropskou a následně ul. Vlastinou ke křižovatce s ul. Drnovskou, dále pokračuje v bočním souběhu s touto ulicí po úroveň křižovatky s ul. Dědinskou, kde je ukončena smyčkou (v jejímž prostoru je umístována měnírna). Novostavba tratě má celkovou délku ca 2,38 km, s 5 páry zastávek. Jde o všeobecně realizačně preferovanou první etapu, s možností budoucího prodloužení do oblasti tzv. starého letiště, variantně pak i k budoucí nové poloze žst. Praha-Ruzyně na modernizované trati Praha – Kladno (s odbočkou na letiště Ruzyně).

### Hlavní přínosy

- zkvalitnění dopravní obsluhy sídliště Na Dědině
- napojení dané části města na systém městské kolejové dopravy
- provozní zhodnocení existující tramvajové radiály v ul. Evropské; možnost využití obratiště Červený Vrch pro pásmový provoz z obou směrů
- redukce autobusové dopravy, s odpovídajícími přínosy v oblasti životního prostředí
- vytvoření etapových předpokladů k budoucímu tramvajovému napojení dopravního terminálu Dlouhá Míle, letištního Terminálu 3 a připravované rozsáhlé zástavby v jeho předpolí (Prague Airport Park)

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu. Od stávající konečné stanice Divoká Šárka do sídliště Na Dědině (pracovně smyčka Dědinská) je trať v souladu s platným ÚP HMP.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Záměr je i ve své aktuální podobě, vyplývající ze studijního prověření 2011 (s korekcí umístění tramvajové smyčky) v souladu s předpoklady územního plánu. Pro dílčí úsek TT (po křižovatku ul. Vlastina/Drnovská) byla nařízením hlavního města Prahy č. 14/2001 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášena stavební uzávěra.
- 31. 7. 2015 vydáno souhlasné stanovisko EIA. Mezi významné podmínky pro fázi přípravy lze uvést iniciaci řešení náhrady úbytku parkovacích stání v zájmovém území.
- Rozpracována dokumentace pro územní rozhodnutí.

### Termíny a financování

Tramvajová trať je realizovatelná v blízkém časovém horizontu, v závislosti na dokončení projektové dokumentace, podání žádostí o územní rozhodnutí/stavební povolení a zajištění financování.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Zpřesněný odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **862,41 mil. Kč**. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2017–2018 uplatňováno 0,862 mld. Kč. Do 12/2015 bude profinancováno 10,636 mil. Kč. Investiční příprava probíhá i v roce 2016 a nárokováno je pro tento rok 20 mil. Kč.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. Roční nárůst provozních nákladů činí ca 21,9 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 32 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Záměr v pokročilém stádiu přípravy. V multikriteriálním hodnocení významu (přínosů) je tato akce mezi dalšími záměry jednoznačně prioritou číslo jedna.

**Zajistit prostředky pro realizaci**, dořešit podmínky souhlasného stanoviska EIA s MČ Praha 6 a eventuálním městským investorem (parkování).



## 02. Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec

Prodloužení tramvajové tratě ze stávající konečné zastávky Sídliště Barrandov je vedeno rozvojovým územím barrandovské náhorní plošiny do cílového prostoru, lokalizovaného jihozápadně od Holyně a severně od Slivence, kde je ukončeno tříkolejnou tramvajovou smyčkou. Novostavba tramvajové tratě o délce ca 1,90 km se třemi páry zastávek bude trasována převážně středem budoucích komunikací, u jejího koncového zařízení se uvažuje vazba na autobusovou dopravu a předpokládá se i umístění záchytného parkoviště systému P+R.

### Hlavní přínosy

- zabezpečení kvalitní dopravní obsluhy rozvojového území i stávajících obytných celků Holyně, částečně i Slivence
- vytvoření nových vazeb na kolejovou MHD a předpokladů pro podchycení automobilové dopravy v okrajové části města
- redukce autobusové a automobilové dopravy, s příznivými účinky v oblasti životního prostředí

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu. Do územního plánu včleněna změnou Z 1349/06.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Realizace tramvajové tratě je v územně-plánovací dokumentaci pojímána jako podmínka dalšího urbanistického rozvoje zájmové lokality.
- **Vydáno územní rozhodnutí, zpracovává se dokumentace pro stavební povolení.**
- Definitivní komunikace a záchytné parkoviště systému P+R nejsou předmětem řešení.

### Termíny a financování

Tramvajová trať je realizovatelná v blízkém časovém horizontu, v závislosti na dokončení projektové dokumentace a získání povolení.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Zpřesněný odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **663,587 mil. Kč**. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2017-2018 uplatňováno 0,663 mld. Kč v období let 2017-2020. Do 12/2015 bude profinancováno 39,123 mil. Kč. Investiční příprava probíhá i v roce 2016 a nárokováno je pro tento rok 132 mil. Kč.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 16,2 mil. Kč. V autobusové dopravě dojde ke zrušení autobusové obsluhy čtvrti Holyně (linka 230), což činí roční úsporu ca 4,9 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Preferovaná akce v nejpokročilejším stádiu přípravy mezi rozvojovými záměry tramvajových novostaveb v Praze. Zajistit prostředky pro realizaci, dořešit podmínky povolení.

### 03. Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)

Nový městský most s tramvajovou tratí (tramvajový most s možností pojezdu automobilovou dopravou), napojující se do stávající sítě v ul. Na Zlíchově a na Podolském nábřeží. Most nezasahuje prostor Žlutých lázní. Dle předběžných dohod s městskými částmi měl být vyhrazen pro MHD a IZS. Na daném tramvajovém propojení o celkové délce asi 0,6 km je umísťován jeden pár zastávek (Lihovar na nájezdu k mostu) a předpokládá se nově koncipovat přestupní zastávku Dvorce.

#### Hlavní přínosy

- dopravně významné propojení tramvajových tratí na obou březích Vltavy
- most je klíčovou částí cílového propojení pankrácké plošiny se Smíchovem a trasou metra B, tzv. **jižní tramvajové tangenty**
- výrazné zvýšení variability linkového vedení, rozsahu manipulačních možností i předpokladů k řešení mimořádných provozních situací

#### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu. Pro nový městský most s tramvajovou tratí vymezena plocha na základě v minulosti schválené změny Z 2710/00, která posunula polohu po proudu mimo Žluté lázně.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“) v poloze dle platného územního plánu.
- K dispozici je podrobná variantní studie od DIPRO, spol. s r.o. (12/2007), zpracovaná pro ÚRM (dnes IPR Praha).
- Dlouhodobě panují rozpory ohledně funkce mostu (varianta pouze pro MHD a IZS nebo varianta včetně IAD), avšak v současnosti reprezentace obou dotčených městských částí shledávají jak pozici mostu, tak jeho funkci pouze pro veřejnou dopravu za konsensuálně přijatelnou.
- IPR Praha preferuje vypsání architektonické soutěže na návrh mostu.

#### Termíny a financování

Realizační termín vyplývá od okamžiku rozhodnutí o zahájení projektové přípravy.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **990,08 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH při nacenění varianty mostu s jízdními pruhy dle podkladové studie. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2018-2019 uplatňováno právě 0,990 mld. Kč na období 2017–2019. Pro rok 2016 je nárokováno 5,0 mil. Kč na zahájení projekční přípravy.

#### Provozní parametry

Předpokládá se reorganizace provozu tramvajových a autobusových linek v oblasti. Lze očekávat zavedení linky typu 2xT v trase Sídliště Modřany – Smíchovské nádraží se standardními intervaly (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. V autobusové dopravě dojde ke zkrácení linky 253 do trasy Nádraží Braník – Na Beránku a k omezení parametrů - intervaly v PD 6-15-7,5. Dále dojde ke zrušení úseku linky 118 Dvorce – Smíchovské nádraží. Roční úspora v autobusové dopravě činí 32,4 mil. Kč a roční nárůst v tramvajové dopravě činí 36 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Jeden z nejvýznamnějších záměrů v síti tramvajové dopravy s velkým potenciálem přepravní nabídky. Třeba **přijmout základní politické rozhodnutí o zahájení přípravy**, doporučujeme vybrat řešení z architektonické soutěže. Nový městský most v Praze.

## 04. Sídliště Modřany – Libuš

Tramvajová trať je vedena od stávající smyčky v Modřanech (konečné Sídliště Modřany/Levského) na samostatném tělese, v bočním (jižním) souběhu s ul. Generála Šišky po křižovatku s ul. Novodvorská, dále středem této ulice pokračuje po úroveň severního ukončení ul. Mašovické a pravým odbočením se dostává do prostoru lokalizace budoucí stanice metra Libuš (trasa D metra), kde je ukončena novou tramvajovou smyčkou. Délka novostavby tramvajové tratě se čtyřmi páry tramvajových zastávek činí ca 2,05 km.

### Hlavní přínosy

- vytvoření účelné systémové vazby tramvajové dopravy na metro (trasa D)
- zkvalitnění dopravní obsluhy území Libuše

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Nutná koordinace se stavbou metra I.D v prostoru stanice metra Libuš.
- Stavební uzávěrou pro trasy městské kolejové dopravy (nařízení hlavního města Prahy č.14/2001 Sb. hl. m. Prahy) je pokryt pouze úsek při ul. Generála Šišky.
- Záměr byl prověřen v rámci komplexní studie, řešící obsluhu oblasti Libuš – Písnice kolejovou dopravou, zadané Útvarem rozvoje HMP v rámci zpracování podkladů pro přípravu nového územního plánu (zpracovatel DIPRO, spol. s r.o., 12/2007).
- Nejnovější dokumentací je studie předmětné tramvajové trati, dokončená Metroprojektem Praha, a.s. v 12/2011. Na podkladu této studie je **možné pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací** (DÚR/DSP).

### Termíny a financování

Tramvajová trať je realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu, v závislosti na dokončení projektové dokumentace a získání povolení. Nutnou podmínkou pro předstihové řešení před realizací trasy D metra je etapové řešení bez definitivní smyčky Libuš v prostoru budoucí stanice metra (obrat řešení v kusých kolejích s kolejovým přejezdem).

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku ca **430 mil. Kč**. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2018-2019 uplatňováno 0,4 mld. Kč na období 2017–2019. Do 12/2015 bude profinancováno 790 tis. Kč a nárokováno je 20 mil. Kč pro rok 2016 na pokračování projektové přípravy.

### Provozní parametry

Realizace samotné tramvajové tratě bez v předstihu před realizací trasy D metra je z pohledu dopravních výkonů čistě nárůstovým opatřením bez možnosti úspor v autobusové dopravě.

#### Závěry a doporučení

Tramvajová trať je realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu bez zjevných závažnějších komplikací. Z dopravního hlediska je význam realizace před zprovozněním trasy D metra malý a slouží pouze k lepší lokální obslužnosti. Odlišná je situace po vybudování trasy metra do oblasti Nových Dvůrů a Libuše. **Lze pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací** – úkol pro DPP.

## 05. Kobylisy – Bohnice

Tramvajová trať je vedena z oblasti Kobyliského náměstí ul. Čimickou; ve vlastním sídlišti Bohnice je trasována převážně na samostatném tělese komunikací Ústavní, Lodžská, Zhořelecká a K Pazderkám. Předpokládalo se ukončení dvěma tramvajovými smyčkami v ul. Zhořelecké a Mazurské, v místech stávajících autobusových obratišť. V aktuálním pojetí se uvažuje realizace jedné smyčky Sídliště Bohnice a při zapojení na stávající síť ulic Nad Šutkou s realizací propojovací tratě v ul. Pod Sídlištěm do Klapkovy. Délka novostavby tramvajové tratě pak dosahuje délky ca 6,52 km, s 13 páry zastávek.

### Hlavní přínosy

- kvalitní dopravní obsluha kapacitního sídliště Bohnice kolejovou veřejnou dopravou
- významná redukce autobusové dopravy (úspora autobusů, snížení ekologické zátěže území)
- zajištění kapacitní kolejové návazné dopravy ke stanici metra Kobylisy, provázání tramvajových tratí s vytvořením přímých dopravních vazeb na Libeň, Vysočany i centrální části města
- TT je klíčovou součástí cílového propojení MČ Praha 6 a Praha 8, tzv. **severní tramvajové tangenty**
- možnost etapizace s preferencí výstavby severní větve jako první – obě větve však mají velmi podobný přepravní potenciál (ca 40 tis. obyvatel každá) a ani jedna stopa samostatně nepokrývá dostatečně celé spádové území

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu. V současnosti již překonané a nesledované je však zapojení tratě v oblasti Kobyliského náměstí (ulice Uzavřená).
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Tramvajová trať byla v r. 1998 vyprojektována v úrovni DÚR; stavba trasy IV. C1 metra v oblasti Kobyliského náměstí však nakonec nebyla koordinována s projektem a téměř vyloučila původní řešení.
- Průchod tramvajové tratě Kobyliským náměstím byl studijně ověřen v r. 2007 – indikovány nezbytné demolice nárožních domů na křižovatce ul. Uzavřená x Trojská, stavební zásahy do vestibulu metra. V současnosti dle aktuálních poznatků připravuje IPR Praha studijní ověření variant napojení tratě ulic Nad Šutkou za spolupůsobení manipulační tratě v ul. Pod Sídlištěm pro eliminaci zásahů a demolice objektů.
- Nejasná podpora záměru od MČ Praha 8.

### Termíny a financování

Realizační termín vyplyne od okamžiku rozhodnutí o zahájení projektové přípravy.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Projekt přímo uveden v příloze 1 OP Doprava 2014-2020 v seznamu velkých projektů (tj. s předpokládanými způsobilými náklady nad 75 mil. EUR).

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **2,053 mld. Kč** v CÚ 2012 bez DPH. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2019-2022 uplatňováno právě 2,053 mld. Kč na období 2018–2022.

### Provozní parametry

V severní větvi se předpokládá provoz jedné tramvajové linky typu 2xT v polovičních intervalech (4-5-4) s celotýdenním rozsahem provozu a jedné tramvajové linky typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s provozem pouze v pracovních dnech. V jižní větvi se předpokládá provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8), přičemž jedna pouze s provozem v pracovní dny. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 90,2 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 72 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Z hlediska soustředěného přepravního proudu cestujících a náhrady autobusové dopravy **nejvýznamnější rozvojový záměr** sítě tramvajové dopravy v Praze. Je třeba aktuálně dořešit technické otázky napojení tratě na stávající síť (příp. převzít toto řešení do územního plánu) a eventuálně **pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací DÚR/DSP.**

## 06. Depo Hostivař – smyčka

Na tramvajové trati v ulici Černokostelecké je stávající smyčka umístěna mezi křižovatkami s Limuzskou a Dřevčickou. Terminál veřejné dopravy, integrující metro, autobusovou dopravu a ve výhledu též železnici, je umístěn ca 700 m daleko od ukončení tramvajové radiály vedené po Černokostelecké a Vinohradské dále do centra města, zatímco nácestné zastávky „Depo Hostivař“ se týkají pouze průjezdné linky k Ústředním dílnám DP.

Přemístění tramvajové smyčky k přestupnímu uzlu veřejné dopravy, tj. ke stanici metra a budoucí zastávce městské železniční linky, též s vazbou na parkoviště P+R, je systémově opodstatněné. Vybudování tramvajové smyčky se předpokládá v prostoru stávajícího autobusového nádraží a parkoviště P+R u Depa Hostivař.

Dopravní koncepce terminálu byla do platného územního plánu začleněna pořízením změny č. 2462/00, schválené v r. 2012.

### Hlavní přínosy

- smyčka umožní ukončení tramvajových linek ve směru z centra v terminálu Depo Hostivař
- přiblíží nástupní a výstupní hrany blíže k terminálům ostatní MHD.
- stávající autobusové nádraží bude upraveno vzhledem ke změně dispozice prostoru limitovaného tram. smyčkou a zmenšením počtu příměstských autobusových linek využívajících tento terminál
- nahradí stávající smyčku Černokostelecká
- tramvajové linky (příp. pásmové) mohou být vedeny (až) do uzlu Depo Hostivař, jehož význam dále vzroste po výstavbě železniční zastávky

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu.
- Se smyčkou počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Záměr byl doposud variantně ověřen v podkladech k pořízení změny územního plánu, vyhledávací studií Mott MacDonald, březen 2009 (pro ÚMČ Praha 10).

### Termíny a financování

Tramvajová smyčka je realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu, v závislosti na zpracování projektové dokumentace a získání povolení.

Tramvajová smyčka je navržena do prostoru stávajícího parkoviště P+R a autobusového nádraží, a proto její výstavba musí být koordinována s přestavbou autobusového nádraží. Aby byl zajištěn provoz autobusů MHD na nádraží, musí se provést výstavba smyčky buď současně s přestavbou autobusového nádraží, nebo až po něm. Pro umístění parkoviště P+R se nabízí prostor mezi stanicí metra a železniční zastávkou.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku ca **129,1 mil. Kč** v CÚ 2014 bez DPH a nezahrnuje vyvolané související náklady (P+R). Konkrétní výše může být upřesněna až na základě zpracování podrobnější projektové dokumentace. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 **nebyly** dosud finanční prostředky uplatňovány.

### Provozní parametry

Předpokládá se možnost ukončení tramvajových linek a průjezd linek vedených ul. Černokosteleckou. K navýšení provozních výkonů dochází v důsledku vedení linek v delší trase.

#### Závěry a doporučení

Tramvajová smyčka je teoreticky realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu. Lze **pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací DÚR/DSP** bez podmiňující vazby na další projekty, avšak v koordinaci s nimi – úkol pro DPP. Realizaci je vhodné orientovat k termínu zprovoznění nové železniční zastávky dle předpokladů SŽDC do r. 2020.

Zařadit akci do nároků na rozpočet hl. m. Prahy.

V rámci širších vazeb je nezbytné zajistit koordinovaně související investici města (TSK, OSI MHMP) na přesun parkoviště P+R, další vybavenost terminálu Depo Hostivař – přístupové komunikace apod.

## 07. Zahradní Město – smyčka

Jedná se o novostavbu tramvajové smyčky v blízkosti stávající zastávky Zahradní Město při křižovatce ul. Švehlovy a Ždánické v prostoru pod mostem na Jižní spojnici. Námet se objevil poprvé v souvislosti s koncepčními úvahami o uzlu Zahradní Město při zpracování změny územního plánu k přestavbě železničního podjezdu a návaznému řešení dopravy č. 2274/OO, schválené v r. 2012.

Stavba je umísťována na pozemcích hl. m. Prahy, které jsou zčásti ve Správě služeb hl. m. Prahy, provozované jako odtahové parkoviště.

### Hlavní přínosy

- vytváří předpoklady pro pásmování tramvajových linek, vedených ulicemi Průběžná/Švehlova na Nádraží Hostivař
- nahradí stávající smyčku Radošovická
- tramvajové linky (příp. pásmové) mohou být vedeny (až) do uzlu Zahradní Město, který se po výstavbě železniční zastávky stane přestupním místem

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu.
- Se smyčkou počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Záměr byl doposud variantně ověřen na úrovni studijního prověření v podkladech k pořízení změny územního plánu.

### Termíny a financování

Tramvajová smyčka je realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu, v závislosti na zpracování projektové dokumentace a získání povolení.

Doporučujeme orientovat projektovou přípravu záměru tak, aby uvedení do provozu ideálně navazovalo na dokončení stavby SŽDC „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. II. část“, které začne již v r. 2016 a předpokládá se zprovoznění v r. 2019.

Odhad celkových investičních nároků akce nebyl stanoven. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 **nebyly** dosud finanční prostředky uplatňovány.

### Provozní parametry

Předpokládá se možnost ukončení tramvajových linek v pásmovém provozu, případně zavedení linky ukončené v obratišti Zahradní Město.

#### Závěry a doporučení

Tramvajová smyčka je teoreticky realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu. Lze **pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací DÚR/DSP** tak, aby byla uvedena do provozu **současně s novou železniční zastávkou** nebo ve vazbě na to (v r. 2019!) – úkol pro DPP.

Zařadit akci do nároků na rozpočet hl. m. Prahy.

V multikriteriálním hodnocení významu (přínosů) je tato akce mezi dalšími záměry značně preferována.

V rámci širších vazeb je žádoucí zajistit koordinovaně související investici města (TSK, OSI MHMP) na další vybavenost uzlu Zahradní Město – přístupové komunikace, parkoviště P+R apod.



## 08. Počernická

Tramvajová trať je vedena od křižovatky ul. Vinohradská/Počernická středem ul. Počernické ke křižovatce s ul. Dřevčickou, kde je ukončena dvukolejnou tramvajovou smyčkou. Délka novostavby tramvajové tratě činí ca 2,40 km, se šesti páry zastávek.

Podmínky pro realizaci této dopravní investice komplikuje vedení káranských vodovodních řadů ve středním dělicím pásu ul. Počernické, jakož i značný rozsah dalších inženýrských sítí v dotčeném území (negativně ovlivňující možnost přeložek).

### Hlavní přínosy

- zajistí možnost přímého napojení kapacitního sídliště Malešice na centrum města a další lokality kolejovou dopravou
- redukce autobusové dopravy – úspora autobusů, snížení ekologické zátěže území

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Příprava akce dospěla do úrovně studijního prověření (Metroprojekt Praha, a.s., 12/2002).

### Termíny a financování

Zásadní součástí vytvoření podmínek pro realizovatelnost záměru je dořešení problematiky kolidujících káranských vodovodních řadů.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **1 119,66 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH se započítáním související investice přeložek/rekonstrukce vodovodů a dalších inž. sítí (samostatně tramvajová trať 568,1 mil. Kč). V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2019-2020 uplatňováno právě 1,12 mld. Kč na období 2018–2020.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 22,5 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 21 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Tramvajová trať je teoreticky realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu s komplikací v podobě zásahu inž. sítí. Z dopravního hlediska spočívá význam realizace v lepší lokální obslužnosti a redukci autobusové dopravy. Lze pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací, ale hodnocení priority záměru je pouze podprůměrné.

## 09. Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih

Tramvajová trať je v platném územním plánu vedena do oblasti starého letiště Praha/Ruzyně. Přímo navazuje na tramvajovou trať O1. Divoká Šárka – Dědinská, která bude realizována jako samostatná etapa. Napojuje se přes rozvojové území západně od ulice Drnovské do ul. K Letišti a je ukončena v prostoru rozvojových ploch východně od Terminálu Jih. Délka novostavby tramvajové tratě činí ca 2,08 km.

V současné době existuje alternativní názor na konkrétní místo a způsob ukončení tratě, a to v souvislosti s přípravou podrobnějších stupňů dokumentací na rozvojové plochy.

### Hlavní přínosy

- zajistí možnost přímého napojení terminálu Jih letiště Praha/Ruzyně na tramvajovou síť
- obsluhuje potenciálně zejména pracovní příležitosti, soustředěné kolem ul. K Letišti

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr je obsažen v platném územním plánu.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Záměr byl doposud variantně ověřen na úrovni studijního prověření alternativ obsluhy letiště kolejovou dopravou (Vyhledávací studie prodloužení tramvajové trati na Letiště Ruzyně, DIPRO, 2011).
- Řešení musí být v územním průmětu stabilizováno na základě DÚR investorů komerční zástavby.

### Termíny a financování

Tramvajová trať je možnou další etapou tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědinská. Realizaci předcházející výstavbě železničního napojení letiště Praha/Ruzyně s terminálem na Dlouhé Míli nedoporučujeme. Investiční náročnost vztahená k efektu tramvajové trati z pohledu města zakládá důvod jednat zde o možnostech participace soukromých investorů.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **773,29 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 **nebyly dosud** finanční prostředky uplatňovány.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz jedné tramvajové linky typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu a jedné tramvajové linky typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-- ) v pracovní dny. V tramvajové dopravě by tak činil roční nárůst provozních nákladů ca 16,5 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 8 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Tramvajová trať je obsažena v územním plánu a je realizovatelná. Hodnocení priority záměru je však pouze podprůměrné a přínosy její realizace vzhledem k investiční náročnosti jsou důvodem zvažovat participaci soukromých investorů.

Tabulka 2 **Rozvojové záměry k vymezení do platného územního plánu hl. m. Prahy**

	Tramvajová trať	Stupeň prověření záměru	Délka tratě v km <sup>1)</sup>	Odhad investičních nákladů <sup>2)</sup>
10.	Nádraží Podbaba – Suchdol	TSP	5,08	1 646,0
11.	„Jižní Město“ (Chodovská – Spořilov – Opatov – Háje)	OS	6,66 <sup>3)</sup>	2 562,0
12.	Na Veselí – Pankrác – Budějovická	TSP	1,50	4)
13.	Trojský most – smyčka	OS	0,43	–
14.	„Posílení tramvajových tratí v centru“	OS	0,81 1,05 <sup>5)</sup>	4)

Poznámky:

<sup>1)</sup> Délka tramvajové tratě včetně smyčky měřeno v ose.

<sup>2)</sup> Údaje v mil. Kč bez DPH. Cenová úroveň a podrobnosti stanovení odhadu jsou blíže specifikovány u jednotlivých záměrů.

<sup>3)</sup> Délka tratě bez úseku nového propojení mezi ul. Chodovská – Záběhlická ve stopě východní tangenty.

<sup>4)</sup> Podrobně viz záměr dále.

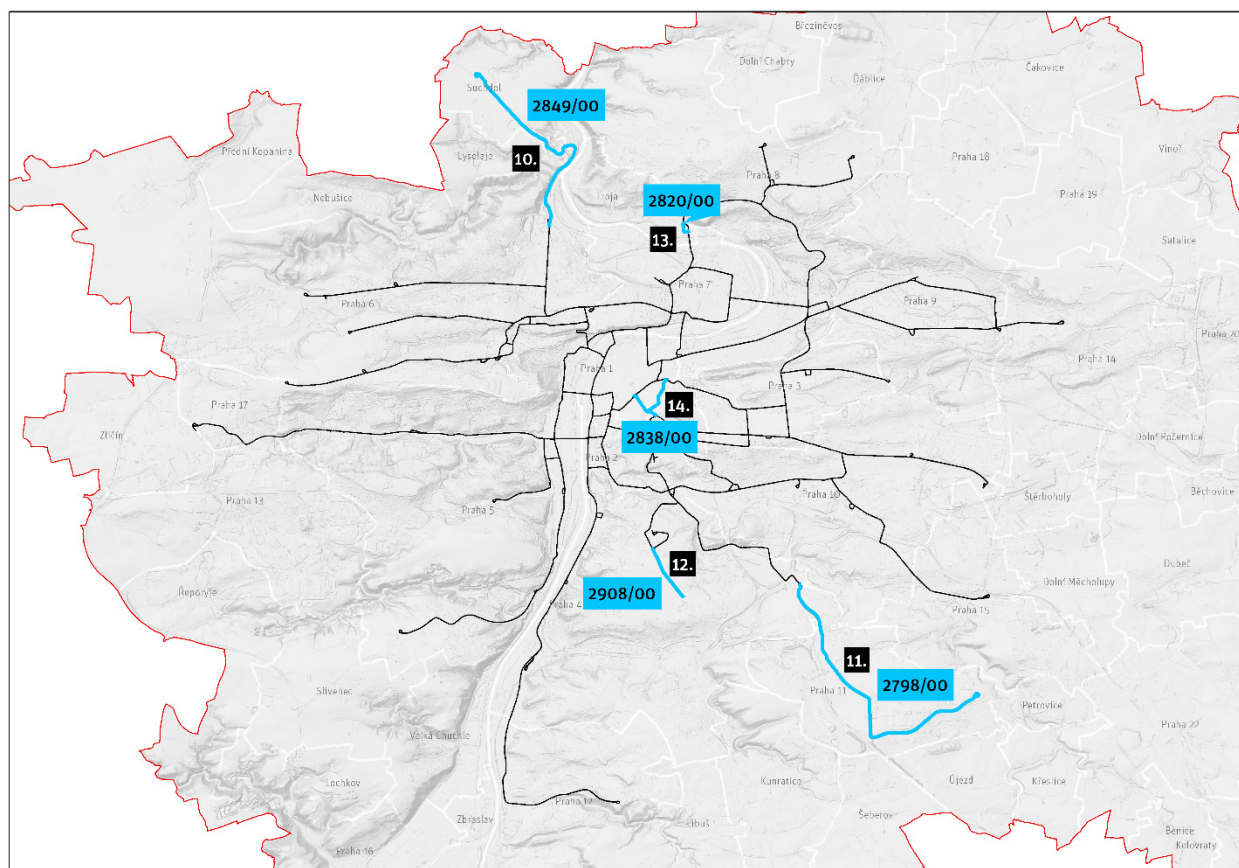
<sup>5)</sup> Délka tramvajových tratí Václavské náměstí (Jindřišská/Vodičkova – Vinohradská/Škrétova); propojení Vinohradská/Škrétova – Bolzanova k hlavnímu nádraží.

Vysvětlivky použitých zkratk:

OS ověřovací studie – studie realizovatelnosti (zpravidla jako podklad pro ÚP)

TSP podrobnější technickoekonomická prověřovací studie, případně dokument obsahující odhad investičních a provozních nákladů, technické ověření a územně-plánovací podklady

Schéma 2 **Rozvojové záměry k vymezení do platného územního plánu hl. m. Prahy**



Poznámka:

V pořizovaných změnách platného územního plánu jsou ještě dvě další, které se primárně vztahují na řešení velkých rozvojových nebo transformačních území, a jejichž součástí jsou nové záměry na rozvoj sítě tramvajové dopravy. Nejsou zahrnuty samostatně v tomto materiálu, neboť proces pořizování těchto změn je dlouhodobý a předmět řešení není zcela stabilizován. Hovoříme o změnách **č. 2531/00** pro Holešovice, tedy ‚nové tratě v území Holešovice – Bubny – Zátory‘, a dále přerušené změně **č. 2600/00** pro nákladové nádraží Žižkov – tramvajová trať Olšanská (Jana Želivského) – Habrová.

## 10. Nádraží Podbaba – Suchdol

Tramvajová trať navazuje na již realizované prodloužení v ul. Podbabské k železniční zastávce Praha-Podbaba. Je vedena ve směru do Suchdola, nejprve při železniční trati, následně vystoupá do stopy při ul. Kamýcké, přechází do její středové části a po průchodu celým územím MČ Suchdol je ukončena smyčkou v prostoru Výhledy. Zde vzniká koncový přestupní terminál, přestup na autobusovou dopravu a parkoviště P+R. Vzhledem ke složité konfiguraci terénu je ve značné míře využito náročného technického řešení tratě, délka úseku se 7 zastávkami činí ca 5,08 km.

### Hlavní přínosy

- zkvalitnění dopravní obsluhy území Suchdola
- napojení dané části města na systém městské kolejové dopravy
- spolehlivé a kapacitní obslužení ČZU v Suchdole, které nelze jinak efektivně dále řešit
- výrazná redukce autobusové dopravy, s odpovídajícími přínosy v oblasti životního prostředí a vymístění autobusové dopravy z centra Dejvic
- podchycení autobusové a automobilové dopravy v okrajové části města
- vytvoření etapových předpokladů pro eventuelní realizaci systémového propojení tramvajových tratí Dejvice – Bohnice (spojení Praha 6 – Praha 8)

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Dřívější snaha o zařazení záměru do stávajícího územního plánu změnou č. Z 1870/07 se týkala již překonané tunelové varianty – změna přerušena (nepokračuje).
- Změna územního plánu pro tramvajovou trať do Suchdola by měla být pořizována jako komplexní vč. urbanistického doprovodu (lokalita Sedlec) v rámci vlny změn **CVZ V. č. 2849/00**. Projednává se návrh zadání změny.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“) v upravené poloze.
- Záměr nemá (s ohledem na výše uvedené) zpracovaný žádný stupeň projektové dokumentace.

### Termíny a financování

Realizační termín vyplývá z časových vazeb na zohlednění záměru v územně-plánovací dokumentaci (podmínka pro podání žádosti o územní rozhodnutí).

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **1 646,00 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2018-2020 uplatňováno 1,646 mld. Kč na období 2017–2020. Pro rok 2016 je nárokováno 5,0 mil. Kč na zahájení projekční přípravy.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz jedné tramvajové linky typu 2xT v polovičních intervalech (4-5-4) s celotýdenním rozsahem provozu a jedné tramvajové linky typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s rozsahem provozu pouze v pracovních dnech. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 65,0 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 50,5 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Významný záměr v síti tramvajové dopravy. Zajistit realizační předpoklady zakotvením v platném územním plánu – **pořídit změnu ÚP (CVZ V. č. 2849/00)**. Následně je třeba **pokračovat zpracováním podrobnějších stupňů dokumentací DÚR/DSP** a alokovat prostředky pro realizaci.

## 11. ‚Jižní Město‘ (Chodovská – Spořilov – Opatov – Háje)

Tato tramvajová trať je možnou první etapou tzv. **východní tramvajové tangenty**; bez navazujících úseků však představuje jen kvalitativní náhradu obsluhy Jižního Města a jeho napojení na tramvajovou síť v Praze s omezenými možnostmi vzniku nových atraktivních systémových vazeb. První etapa navazuje na tramvajovou trať v ul. Chodovské a pokračuje jižním směrem do stopy Spořilovské spojky. Zde existuje více variant možného uspořádání profilu a zakrytí ulice. Po překonání křižovatky ul. Senohrabská a Klapálkova je dosažena úroveň ul. Türkovy, jejímž středem pokračuje trať k Litochlebskému nám. Dále je vedena středem ul. Chliské ke stanici metra Opatov. Následuje pokračování v ul. Opatovské, s ukončením smyčkou v prostoru stávajícího obratiště bus Jižní Město. Tramvajová trať má 13 párů zastávek a celkovou délku ca 6,66 km (vč. úseku od ul. Záběhlické 7,47 km). Aktuální preferované pojetí záměru vychází z ponechání stávající smyčky Spořilov.

### Hlavní přínosy

- zlepšení dopravní obsluhy Jižního Města a jeho navázání na síť tramvajové dopravy v Praze
- podstatná redukce autobusové dopravy (ekologické přínosy)
- vytvoření předpokladů k určitému snížení zátěží na lince C metra a ke vzniku nových dopravních vazeb
- je součástí zásadního tramvajového propojení, tzv. **východní tramvajové tangenty**, která nově zaručí přímé dopravní vazby ve směru Vršovice, Žižkov a dále do severních oblastí města

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Z hlediska zohlednění v územně plánovací dokumentaci jsou pro realizaci záměru vytvořeny podmínky v rámci Zásad územního rozvoje. Pro záměr je pořizována změna ÚP – vlna změn **CVZ V. č. 2798/00.**, která má SEA (VVURU), – stav k 10/2015 zpracovaný návrh změny s vyhodnocením SEA předán pořizovateli ke kontrole.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Pro záměr byla dle zadání IPR Praha, za konzultací městských částí, zpracována podkladová „Studie východní tramvajové tangenty“ (Metroprojekt Praha a.s., 12/2013), aktualizující dřívější podklady.

### Termíny a financování

Realizační termín vyplývá z časových vazeb na zohlednění záměru v územně-plánovací dokumentaci, což je podmínkou pro podání žádosti o územní rozhodnutí.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **2,562 mld. Kč** v CÚ 2012 bez DPH. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2018-2020 uplatňováno právě 2,562 mld. Kč na období 2017–2020. Pro rok 2016 je nárokováno 5,0 mil. Kč na zahájení projekční přípravy.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 68,7 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 48 mil. Kč, kdy dojde ke zkrácení linek 136 a 213.

#### Závěry a doporučení

Z hlediska rozsahu novostavby tramvajové tratě významný rozvojový záměr, jehož dopravní přínos se zvětšuje až s kompletací navazujících úseků východní tramvajové tangenty, minimálně v rozsahu Vršovice (Eden). Pro realizovatelnost stavby je třeba **pořídít změnu ÚP (CVZ IV. č. 2798/00).**

## 12. Na Veselí – Pankrác – Budějovická

Tramvajová trať je vedena v ose ulic Na Pankráci a Budějovická. Na stávající síť tramvajových tratí se napojuje v křižovatce ul. Na Pankráci/Na Veselí a je ukončena za křižovatkou ul. Budějovická/Olbrachtova/Vyskočilova, kde bude obrát řešen v kusých kolejích (s kolejovým přejezdem). Délka novostavby tratě se třemi páry zastávek činí ca 1,5 km. Jako realizační součást je předběžně předpokládána výstavba podchodu pod ul. Na Pankráci, propojujícího obě nástupiště tramvajové zastávky Pankrác s přílehlou zástavbou a vestibuly stanic metra.

### Hlavní přínosy

- výrazné zkvalitnění dopravní obsluhy území Pankráce prvořadě z hlediska místních vztahů
- vytvoření systémové vazby tramvajové dopravy na metro (trasy C, D) – stávající ukončení k Vozovně Pankrác nedosahuje přílehlých lokálních center území a budoucí přestupní stanice dvou tras metra
- je úvodní etapou uvažovaného tramvajového propojení Na Veselí – Pankrác – Dvorce – Zlíchov
- vhodná jako související investice pro první etapu trasy D metra s ukončením na Pankráci

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Pro záměr je schváleno pořízení změny ÚP – vlna změn **CVZ V. č. 2908/00**. Z hlediska zohlednění v územně plánovací dokumentaci zatím nejsou pro realizaci záměru vytvořeny podmínky.
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Snaha o včlenění předmětné tratě do stávajícího územního plánu byla v minulosti neúspěšná vzhledem k negativnímu stanovisku Hygienické správy HMP (změna č. Z1875/07).
- Komplexně je záměr prověřen dle zadání Útvaru rozvoje HMP studií DIPRO, spol. s r.o., 12/2007, jako součást celkového propojení Pankrác – Zlíchov.
- Dílčí část v úseku Na Veselí – Pankrác (včetně podchodu a tramvajové zastávky Pankrác) byla samostatně nově prověřena studií Metroprojektu Praha, a. s., 12/2011.

### Termíny a financování

Realizační termín vyplývá z časových vazeb na zohlednění záměru v územně-plánovací dokumentaci, což je podmínkou pro podání žádosti o územní rozhodnutí.

Záměr byl dříve zařazen v usnesení RHMP č. 850 ze dne 12. 6. 2012 pro financování z fondů EU 2014-20.

Odhad celkových investičních nároků akce představuje částku **720,65 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH se započítáním související investice do podzemních garáží jako náhrada rušených parkovacích stání. Bez související investice jsou náklady odhadovány na 369,53 mil. Kč (etapa I Na Veselí – Pankrác) a 334,47 mil. Kč (etapa II Pankrác – Budějovická). V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2019-2020 uplatňováno právě 704 mil. Kč na období 2018–2020. Do 12/2015 bude profinancováno 480 tis. Kč z vlastních zdrojů DPP.

### Provozní parametry

Předpokládá se provoz dvou tramvajových linek typu 2xT ve standardních intervalech (8-10-8) s celotýdenním rozsahem provozu. V tramvajové dopravě činí roční nárůst provozních nákladů ca 16,2 mil. Kč. V rámci autobusové dopravy dojde k roční úspoře ca 8 mil. Kč.

#### Závěry a doporučení

Význam tramvajové tratě spočívá v lepší lokální obsluze spádového území a v posílení významu a zhodnocení tratě k vozovně Pankrác (rekonstrukce Tábořské ulice). Zajistit realizační předpoklady zakotvením v platném územním plánu – **pořídit změnu ÚP (CVZ V. č. 2908/00)**. Stavbu je možné etapizovat a vystavět i jako předstihovou investici před realizací trasy D metra.

## 13. Trojský most – smyčka

Tramvajová smyčka je navrhována v lokalitě při severním předpolí nového Trojského mostu v prostoru vymezeném tělesem původního nájezdu na snesený tramvajový most a mimoúrovňovou křižovatkou Troja na městském okruhu. Na základě probíhající změny územního plánu je lokalita vymezena pro realizaci zařízení záchytného parkoviště pro oblast Troji s doplňkovou vybaveností.

Předpokládá se využití smyčky současně pro průjezd busu 112 resp. kyvadlové dopravy pro obsluhu zoo. Dopravně-provozní koncept (tzn. poloha zastávek, řešení křižovatek, směrovost pohybů apod.) musí být rozpracovány v podrobnější dokumentaci po dohodě s relevantními partnery (DPP, ROPID).

### Hlavní přínosy

- nabízí obsluhu budoucího možného odbavovacího bodu atraktivit Trojské kotliny s vazbou na záchytné parkoviště
- smyčka umožní ukončení tramvajových linek ve směru z centra ,za‘ terminálovým bodem Nádraží Holešovice
- zlepšuje kapacitní poměry pro variabilitu linkového vedení v oblasti Holešovice – Bubny
- nahradí uvažované zasmyčkování terminálu Nádraží Holešovice
- umožňuje obousměrný pojezd tramvajovými vlaky – variabilní pro směrové pásmování, výlukové stavy

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr není obsažen v platném územním plánu.
- Je pořizována změna územního plánu pro záchytné parkoviště vč. tramvajové smyčky **č. 2820/00 ve vlně změn CVZ V.** – k 10/2015 má změna schválené zadání, je zpracován návrh změny vč. vyhodnocení VVURU a předán pořizovateli
- Se smyčkou počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).
- Záměr nebyl doposud podrobněji rozpracován v projektové dokumentaci.

### Termíny a financování

Tramvajová smyčka je realizovatelná v poměrně blízkém časovém horizontu, v závislosti na zpracování projektové dokumentace a získání povolení. Realizační termín vyplyne z časových vazeb na zohlednění záměru v územně-plánovací dokumentaci (podmínka pro podání žádosti o územní rozhodnutí).

Tramvajová smyčka je navržena do prostoru uvažovaného záchytného parkoviště P+R, a proto její výstavba musí být koordinována s celkovou představou o provozním uspořádání a urbanistickém konceptu lokality.

Odhad celkových investičních nároků akce nebyl stanoven. V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 **nebyly** dosud finanční prostředky uplatňovány.

### Provozní parametry

Ve smyčce lze předpokládat ukončení části spojů tramvajové linky (pásmový provoz) nebo ukončení další tramvajové linky (smyčka má potenciál pro ukončení až tří pravidelných linek). Nepředpokládáme vedení pravidelných linek tram průjezdem přes smyčku, tedy jízda po postavené hlavní trati.



#### Závěry a doporučení

Doporučujeme **zpracovat podrobnější studijní průkaz a navázat bezprostředně podrobnější dokumentací DÚR/DSP** tak, aby co nejdříve po schválení změny územního plánu byl záměr realizovatelný – úkol pro DPP/OSI MHMP.

Pro realizovatelnost stavby je třeba **pořídít změnu ÚP (CVZ IV. č. 2820/00)**.

Zařadit akci do nároků na rozpočet hl. m. Prahy.

V rámci širších vazeb je nezbytné zajistit koordinovaně související investici města (TSK, OSI MHMP) na výstavbu parkoviště P+R a další vybavenosti odbavovacího bodu atraktivit v Trojské kotlině.

## 14. „Posílení tramvajových tratí v centru“

V případě této položky se jedná o záměr výstavby nových tramvajových tratí v centru města, které je účelné jak z důvodů odlehčení stávajících tratí v centru, tak jako podmínka pro výraznější rozvoj sítě, předkládaný v podobě ostatních záměrů, a v neposlední řadě s praktickými dopady v podobě výrazného zlepšení obsluhy okolí Václavského náměstí a případně napojení Hlavního nádraží na tramvajovou dopravu a vznik (či obnovení) některých městotvorných vazeb v okolí tzv. Severojižní magistrály u Muzea.

Alternativně nebo komplementárně prakticky hovoříme o obnovení tratě v „horní“ části Václavského náměstí – Jindřišská/Vodičkova – Vinohradská/Škrétova se třemi páry nových zastávek a délkou tratě ca 0,81 km, a (nebo) zavedení tramvaje přímo k hlavnímu nádraží, tj. propojení Vinohradská/Škrétova – Bolzanova, tratě se třemi páry nových zastávek a délkou tratě ca 1,05 km.

Pro zahrnutí záměrů v platném územním plánu bylo zahájeno pořizování **změny č. 2838/00 ve vlně CVZ V.**, je požadováno variantní řešení návrhu změny a požadována je SEA.

### Hlavní přínosy

- celkové zlepšení systémového řešení a integrace MHD
- zlepšení dopravní dostupnosti centrálních částí města, prvořadě z hlediska cest na krátké vzdálenosti – vhodné umístění tramvajových zastávek, eliminace časových nároků, spojených s dostupností hlubinných stanic metra při jeho využití pro dopravu do městského centra, resp. po jeho území atd.
- zlepšení spojení v celoměstském charakteru, a to především lepším vzájemným propojením městských částí Praha 1, 2, 4, 5, 7, 8 a 10
- propojení městských částí Praha 1 a Praha 2, zejména propojení Vinohrad a Nového Města s oblastí Muzea a Jindřišské resp. Vodičkovy ulice
- zlepšení vnitřní obsluhy centrální oblasti města – zejména vztah Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Muzeum a Národní třída – Lazarská – Muzeum
- celkové oživení prostoru Václavského nám., vytváření podmínek ke snížení kriminality, zapojení do konceptu urbanistického řešení zklidněného prostoru náměstí
- razantní zlepšení podmínek na stávajících kritických (přetížených) úsecích tramvajové sítě, především odlehčení silně zatížené tramvajové tratě v Ječné ulici a uzlu na Karlově náměstí, navíc s velmi obtížným přestupem z metra na povrchovou dopravu (hluboká stanice, bariérové přístupy)
- odlehčení přetěžovaného úseku linky A metra mezi stanicemi Muzeum a Můstek a částečné odlehčení celého centrálního přestupního trojúhelníku metra
- významné zlepšení vazby mezi metrem a povrchovou dopravu v uzlu Muzeum – mělce založená stanice, výstupy přímo do tramvajových zastávek, bezbariérový přístup
- rozšíření dopravního potenciálu dotčených stanic metra, zejména stanice Muzeum (trasy metra A, C), u níž je v současnosti omezen pouze na tramvajovou linku 11, navíc se značně problematickým přestupem. K určitému rozšíření přestupních vazeb dojde i v případě stanice Můstek (trasy metra A, B). Výhodou je mj. i optimální řešení vlastních přestupů mezi uvažovanými tramvajovými zastávkami a uvedenými stanicemi metra
- snížení přestupovosti při využití tramvajové dopravy k cestám na delší vzdálenosti. S těmito předpoklady samozřejmě souvisí úspory času cestujících
- zajištění bezproblémové dostupnosti centrálních částí města pro cestující, kteří mají problémy s využíváním metra (z důvodu fyzických, event. psychických předpokladů, resp. omezení). Tato výhoda se samozřejmě zvyšuje s postupným nárůstem podílu nízkopodlažních tramvajů na vozovém parku tramvajové dopravy

### Územně-plánovací a projektová příprava

- Záměr není obsažen v platném územním plánu.
- Je pořizována změna územního plánu **č. 2838/00 ve vlně změn CVZ V.** – požadována studie, variantní řešení
- S tratí počítá i připravovaný nový územní plán („Metropolitní plán“).

- Záměr byl doposud podrobněji rozpracován pouze na úrovni technické studie.
- Neexistuje celospolečenská shoda na návratu tramvají na Václavské náměstí a taktéž všeobecný konsensus na případném urbanistickém začlenění tramvaje ve Vrchlického sadech.

### Termíny a financování

Tramvajové tratě nejsou realizovatelné v blízkém časovém horizontu.

Odhad celkových investičních nároků byl stanoven pro variantu tratě pouze v horní polovině Václavského náměstí a hovoří o částce **342,95 mil. Kč** v CÚ 2012 bez DPH. Zpřesnění odhadu bude výrazně odvislé od posouzení přímo vyvolané investice do rekonstrukce stropní desky stanice (vestibulu trasy C metra).

V požadavcích na financování z rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2016 s výhledem do roku 2026 bylo ze strany investora (DPP) při realizačním předpokladu v letech 2019-2020 uplatňováno 342,95 mil. Kč na období 2018–2020.

### Provozní parametry

Předpokládá se komplexní úprava linkového vedení primárně bez dopadů na nárůst výkonů

#### Závěry a doporučení

Je nutné **zpracovat podrobnější studijní průkaz** pro obě alternativy, aby se mohl stát podkladem pro širokou odbornou i politickou debatu, vedoucí ke schválení změny územního plánu – IPR Praha.

Z časových důvodů není záměr způsobilý ke spolufinancování z fondů EU 2014-2020.

Tabulka 3 **Rozvojové záměry obsažené v návrhu nového územního plánu hl. m. Prahy** (před projednáním)

Tramvajová trať	Stupeň prověření záměru	Platný územní plán	Délka tratě v km <sup>2)</sup>
Budějovická – Dvorce	TSP	podnět	<b>2,78</b>
Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny)	OS	–	<b>2,15</b>
Nové tratě v území Holešovice – Bubny – Zátory	ÚS	změna	komplexní úprava
Olšanská (Jana Želivského) – Habrová (Nákladové nádraží Žižkov)	ÚS	změna	<b>2,00</b>
Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského)	OS	–	<b>1,06</b>
Chodovská – Bohdalec – Eden – Vršovická	OS	–	<b>2,64</b>
Ústřední dílny DP – Průmyslová – Ústřední (Štěrboholy)	OS*	územní rezerva	<b>1,74</b>
Vypich – Nemocnice Motol – Motol	OS	–	<b>2,22</b>
Vlastina – Nádraží Ruzyně	OS	–	<b>0,64</b>

Poznámky:

<sup>1)</sup> Délka tramvajové tratě včetně smyčky měřeno v ose.

Vysvětlivky použitých zkratk:

DÚR, DSP	dokumentace pro územní rozhodnutí, stavební povolení (eventuálně ve fázi zpracování)
OS	ověřovací studie – studie realizovatelnosti (zpravidla jako podklad pro ÚP)
TSP	podrobnější technickoekonomická prověřovací studie, případně dokument obsahující odhad investičních a provozních nákladů, technické ověření a územně-plánovací podklady
ÚS	územní studie ke komplexní změně územního plánu
*	označuje dokument nevyužitelný nebo jen zčásti použitelný v současné době

Tyto projektové záměry nejsou v daném čase způsobilé pro účely jejich uplatňování v příslušných výzvách v aktuálním období programů EU. Pokud bude schválen nový územní plán, který již vymezuje všechny tyto jednotlivé projekty rozvojových záměrů sítě tramvajové dopravy, může být jejich projektová příprava urychlena. Z hlediska kritérií přepravního potenciálu, dopravně-provozních přínosů a zhodnocení existující infrastruktury se začasťe jedná o záměry, které jsou podstatnější a prioritní před akcemi, které mají ve smyslu územně-plánovací podpory lepší výchozí podmínky. Také proto by případně lépe v konkurenci projektů naplňovaly tematické cíle fondů ESI a společný strategický rámec resp. kritéria Bílé knihy EU k vytvoření konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému.