

Vývoj akce TT Sídliště Barrandov - Holyně - Slivenec

V roce 2003 byla zprovozněna TT Hlubočepy – Sídliště Barrandov, která přinesla zásadní kvalitativní zlom v dopravní obsluze sídlištních celků na barrandovské náhorní planině. Protože v daném území byl vždy předpokládán další urbanistický rozvoj, prvořadě v podobě obytné zástavby v území mezi stávajícím barrandovským sídlištěm a Holyní, bylo jednoznačně uvažováno s dalším prodloužením tramvajové tratě do prostoru u Holyně.

Záměr na tramvajové napojení rozvojového území barrandovské náhorní plošiny byl v celém rozsahu (tzn. až k Holyni) zohledněn v Územním plánu SÚ hl.m.Prahy, schváleném v roce 1999, další rozvoj území zde byl přímo podmíněn realizací předmětné tramvajové tratě.

V dalších letech však koncepce prodloužení TT za stávající konečnou zastávku Sídliště Barrandov záměru prošla zásadním vývojem. Původní tzv. „krátká“ varianta dané TT, prezentující cca 0,9 km dlouhý úsek s 2 páry zastávek, ukončený smyčkou při jihovýchodním okraji Holyně, byla z iniciativy rozhodujících městských institucí zásadním způsobem přehodnocena. Na základě důsledného variantního prověření možností vedení předmětné TT dopravně - urbanistickou studií a jejího komplexního celoměstského projednání (zajištěno Útvarem rozvoje hl. m. Prahy v roce 2005), byl, v zásadě za všeobecného konsenzu, potvrzen příklon k prodloužené variantě TT s ukončením jihozápadně od Holyně (délka cca 1,5 km, 3 páry zastávek). Důvodem je především zlepšení využitelnosti TT pro oblast Slivence, zlepšení prostorových podmínek pro řešení tramvajové smyčky a dalších vazeb. Přínosem je i eliminace narušení zeleného pásu kolem Holyně, podchyceného v územním plánu.

K zohlednění nového řešení TT v územně plánovací dokumentaci byla pořízena změna Územního plánu SÚ hl. m. Prahy č.Z1349/06. Na základě usnesení ZHMP č.35/06 ze dne 23. 2. 2006 byla pořizována s podmínkou SEA, což znamenalo její zařazení mezi změny pořizované v nezkráceném postupu a k jejímu schválení došlo až v roce 2010. Tímto byla v platném Územním plánu SÚ hl. m. Prahy zakotvena prodloužená varianta nové tramvajové tratě a došlo i ke změně podmíněnosti dalšího rozvoje území, který je již vázán pouze na nabytí účinnosti územního rozhodnutí pro tramvajovou trať.

Z průběhu zpracování a projednávání výše uvedené dopravně - urbanistické studie vyplynuly určité podněty k potřebě přípravy dané tramvajové tratě, zejména z důvodu žádoucího vytvoření podmínek pro koordinaci s připravovanými rozvojovými záměry v řešeném území, resp. zajištění podmínek pro bezproblémovou realizaci tramvajové tratě s optimálními rozpočtovými náklady. DP, a.s. tudíž přistoupil k pořízení dokumentace pro územní řízení (DUR), vycházející z doporučené „dlouhé osově“ varianty dopravně - urbanistické studie. DUR byla Metroprojektem Praha, a.s. zpracována v roce 2007 a v období 2007/2008 bylo zajištěno její projednání. Další průběh přípravy negativně ovlivnila délka pořizování změny územního plánu (bez jejího schválení nešlo žádat o územní rozhodnutí), neboť v roce 2010 již byla všechna stanoviska z projednání propadlá.

Snaha DP, a.s. o přípravu realizace dané TT nebyla v posledních letech vedením města zpochybňována a pro danou činnost se dařilo vytvářet podmínky v investičním plánu.

Prvořadě je nutné připomenout:

- v „Programu realizace Strategické koncepce hl.m.Prahy na období 2009 – 2015“, schváleném usnesením ZHMP č.30/84 z 22.10.2009, byla TT Sídliště Barrandov - Holyně - Slivenec jednou z TT, jmenovitě řazených do daného realizačního období (jako podpora územního rozvoje);
- předmětná TT byla podchycena v konceptu nového Územního plánu hl.m.Prahy (pořizování nového ÚP ale bylo z rozhodnutí vedení města ukončeno);
- TT byla zařazena v souborném materiálu „Možnosti rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze“, zpracovaném bývalým Útvarem rozvoje hl.m.Prahy ve spolupráci s DP,a.s. a ROPID“, prezentujícím preferované směry rozvoje sítě tramvajových tratí. Při projednání materiálu na společném zasedání Výboru pro dopravu a Výboru pro územní rozvoj ZHMP, konaném dne 30.10.2012, nebyly k TT do Slivence vzneseny zásadní připomínky.

V roce 2012 DP, a.s. přípravu stavby oživil a přistoupil ke zcela zásadnímu přepracování DUR, **směřovanému na celkové zjednodušení a zlevnění stavby**. K zásadním změnám patří především využití otevřeného kolejového svršku, vypuštění nebo zmenšení některých provozních objektů, využití typizovaných přístřešků a označků, ekonomizovaného řešení trolejového vedení, minimalizován byl rozsah dočasných komunikací, apod. Rovněž bylo vypuštěno pořizování veškerého provozně dále neupotřebitelného majetku DPP. Velmi problematické bylo řešení koordinačních vazeb na připravovanou obytnou zástavbu v návazném území (investoři FINEP, Ekospol a.s. ad.).

Rozpočtové náklady (vyjma výkupů) aktuálně představují cca 495 mil. Kč oproti původně uvažovaným 710 mil. Kč. Aktuálně předpokládané náklady na výkupy pozemků, které je nutné připočíst k výše zmíněným částkám, činí cca 152 mil. Kč.

Dokumentace byla projednána a v závěru roku 2012 bylo požádáno o vydání územního rozhodnutí. Rozhodnutí o umístění stavby bylo ÚMČ Praha 5 vydáno 31. 5. 2013.

Aktuálně nejsložitější problematikou řešenou na této investiční akci DP, a.s. se jeví problematika výkupu dotčených pozemků.

Příloha 1 – Koordinační dokumentace z ledna 2007

Příloha 2 – Aktuální dokumentace z října 2015

Zpracoval dne 3.12.2015 – 700100+700200