

KONCEPCE ROZVOJE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE



Kancelář infrastruktury a krajiny
12/2013

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

PRAHA
PRA GUE
PRA GAG
PRA G

KONCEPCE ROZVOJE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE

Zpracovatel:



Kancelář infrastruktury a krajiny, vedoucí Ing. Marek Zděradička vypracoval Ing. Jakub Zajíček, dopravní model Ing. Martin Čálek

Zpracováno:

12/2013

Ve spolupráci s:



PROČ KONCEPCE

Naplňování cílů územního plánování

Koncepce veřejné dopravy je součástí plánu o podobě města a jeho obsluze, územní plán stanoví koncepci veřejné infrastruktury, vymezí odpovídající plochy a koridory, určí veřejně prospěšné stavby a územní rezervy a stanoví dle potřeby podrobnější podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.

Koncepce promítnutá do územního plánu zajistí podmínky pro realizovatelnost staveb, a to ochranou územních koridorů pro jednotlivé systémy dopravní obsluhy města.

Koncepce míří k naplňování základních cílů Strategického plánu hl. m. Prahy.

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.

Rozvoj dopravního systému ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy

Cílem územního plánování obecně je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Pro územní plánování je zásadní regulace stavební činnosti prostřednictvím činností vedoucích ke stanovení funkčního využití ploch. Při této regulaci územní plánování jedná podle principů udržitelného rozvoje, respektuje ekonomickou, sociální a ekologickou situaci.

Celospolečenské trendy chování lidí i podnikatelské sféry v uplynulém desetiletí nevytvářely dobrý základ pro naplňování této představy, umožňující veřejné správě města provádět v tomto smyslu *efektivní politiku*. Tlak na urbanizaci území v pásu okolo města, rozřeďování hustoty osídlení na území města, snahy prosazovat úpravy územního plánu směřující k navýšování míry využití území oproti schválenému stavu, a to zejména v oblastech odlehлých od systémů veřejné dopravy osob, a další změny územního plánu překlázející atraktivní nezastavitelná území do režimu zastavitelných ploch se za dobu platnosti Územního plánu hl. m. Prahy vzdály původním předpokladům rozvoje. Dopravní souvislosti jsou zřejmé: nárůst hybnosti/dopravních výkonů, který jen v osobní automobilové dopravě ve sledovaném období (2000-2012) dosáhl téměř 25% a představuje problém.

Města, která uspěla v redukování podílu cest realizovaných za použití individuálních automobilů, především trvale podporují rozvoj svých systémů veřejné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

Domníváme se, že úkoly, které pro územní plánování vyplývají ze stavebního zákona, prováděcích vyhlášek a dalších navazujících předpisů (s akcentem „**udržitelného rozvoje území**“) v kombinaci s řadou dříve přijatých nařízení a politických rozhodnutí města jako jsou Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, nařízení RHMP č. 14/2006, kterým se vydává integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha aj., kladou výjimečné nároky právě na kvalitu veřejné dopravy a systém jejího řešení, jakožto nástrojů k dosažení nebo přiblížení se deklarovaným principům trvale udržitelného rozvoje. Význam veřejné dopravy v rovině potenciálu pro ozdravení životního prostředí města je zřejmý, uvědomíme-li si zejména, že sítě veřejné dopravy rozhodujícím způsobem přispívají ke snižování emisí CO₂, prachových částic, snížení hlukového pozadí stejně jako kongesci atp. Veřejná doprava spotřebovává 2,25-krát méně energie na jednotku přepravního výkonu (tzv. osobokilometry) než je tomu v případě automobilů.

Tak jak úzce souvisí koncept veřejné dopravy se samotným územním rozvojem města či regionu, musí signál územního plánu o možnostech dosažení určitých lokalit veřejnou dopravou – zde chápáno prioritně kolejovou dopravou – urbanistický rozvoj lokalit definovat či přímo podmiňovat. Není proto primárně úkolem územního plánu hl. m. Prahy v oblasti veřejných doprav jen ex post reagovat na (sub)urbanizaci krajiny a zastavování ploch

v odlehlých částech Prahy a v pásu kolem města, nýbrž v rámci konsolidované sítě umožnit rozvoj funkcí v mře, která jí odpovídá, viz např. možnosti intenzifikace využití lokalit s dobrou dostupností k metru nebo železnici, tramvajové dopravě apod.

Je vhodné a účelné svázat navrhovaný rozvoj sítě veřejných druhů dopravy, podchycený v územním plánu, se skutečnými nebo očekávatelnými investičními plány výstavby jednotlivých subjektů v následujícím období – za referenční rámec pro „platnost“ nového plánu v tomto ohledu uvažujeme horizont asi patnácti let. Ostatní možnosti a jiné náměty se pak nabízí ponechat spíše v rovině územních rezerv. Je třeba si uvědomit, že nový územní plán – „metropolitní plán“ na rozdíl od dosud platného (do změny Z 1000/00) nebude v souladu se stavebním zákonem již uvažovat žádný „návrhový horizont“, a proto jakákoli srovnání naplňování koncepce vůči určitému období mohou být vždy pouze orientační a samo město si určí, jak chce toto měřítko sledovat a vyhodnocovat. Spíše však vyplýne ze strategického plánu a jeho implementačních nástrojů.

DOKUMENTY S VAZBOU KE KONCEPCI

Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy

- 1996, formát usnesení zastupitelstva, vyhodnocení plnění 2007

Vybrané aspekty

- Rozvoj dopravního systému zajišťovat ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy, jak co do kapacit, tak co do času. Vhodným urbanistickým řešením, založeným na koexistenci různých funkcí v území, směřovat ke snižování přepravních nároků ve městě a jeho okolí, a vytvářet tak základní předpoklady pro omezování negativních vlivů provozu dopravy na životní prostředí. Usilovat o to, aby území s vysokou hustotou osídlení a velkou nabídkou pracovních příležitostí byla obsluhována kolejovou hromadnou dopravou.
- Pro obsluhu centra města vytvářet takové podmínky, aby rozhodující část nároků na přepravu osob mohla být uspokojena hromadnou dopravou.
- Dbát na správný a proporcionální vývoj jednotlivých částí dopravního systému a jeho technickou základnu udržovat na úrovni odpovídající stavu technického rozvoje. Při zajišťování přepravních potřeb města a zájmového území preferovat provoz a rozvoj těch druhů doprav a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí.

Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy

- 1999

Vybrané aspekty

- Tramvajová doprava zůstává i do výhledu důležitým prvkem veřejné dopravy; úkol rozšiřovat a dovybavovat trasy kolejové veřejné dopravy, která je pro město nejpřijatelnější z hlediska minimalizace provozních důsledků na životní prostředí, stávající síť modernizovat.
- Návrhem segregovaných tras a preferenčními opatřeními zvýšit cestovní rychlosť, zabezpečit výstavbu nových tramvajových tratí v okrajových částech města.

Strategický plán

- 2000, Aktualizace 2008 schválena Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. 12. 2008 usnesením č. 22/42

Aktualizovaný Strategický plán hl. m. Prahy je podkladem pro určení priorit územního rozvoje města i koncepčním východiskem pražských regionálních programových dokumentů, na jejichž základě Praha čerpá finanční podporu z fondů Evropské unie (v programovém období 2007-2013 Operační program Praha – Konkurenceschopnost a Operační program Praha – Adaptabilita). Je také základem přípravy nového programového období EU 2014-2020 v regionu hl. m. Prahy.

Vybrané aspekty

- Rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy, zvyšovat jeho kvalitu i konkurenceschopnost – preference veřejné dopravy v provozu, tarifní politice a investicích.
- Rozhodující role a význam kolejových druhů dopravy v integrovaném systému a posílení zájmu o jejich užívání.

Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy 2009-2015

- 2009, schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 22. 10. 2009 usnesením č. 30/84

Rozpracovává strategický plán do návrhu hlavních úkolů, jež ve stanoveném období přispějí k naplňování strategických cílů. Jedná se o implementační dokument, který konkretizuje dlouhodobou strategickou koncepcí města na úrovni střednědobého plánu a stanoví soubor vybraných programů, projektů, aktivit a opatření, které nejvíce přispějí k naplňování strategické koncepce Prahy.

Vybrané aspekty

- Strategický cíl – Atraktivní integrovaný systém veřejné dopravy: páteří je kolejová doprava – metro a tramvaje; obsluha některých rozvojových lokalit musí být řešena výstavbou nových dopravních sítí nebo prodloužením stávajících. Délka sítě tramvají – nárůst o 8 až 10 km (z cca 142 km v roce 2008 na cca 150 až 152 km v roce 2015).
- Dosahované efekty: udržení zájmu o veřejnou dopravu zvyšováním její atraktivity, prodloužení sítě kolejových druhů dopravy a zvýšení jejich využívání.
- Hlavní úkoly na období 2009-2015 (v oblasti tramvajové dopravy): výstavba a příprava nových tramvajových tratí – nový Trojský most, Podbaba – Nádraží Podbaba, a dále například Vinohradská – Václavské nám., Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec, Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most), Na Veselí – Pankrác, ve vazbě na zprovoznění linky D metra bude připravováno prodloužení tramvajové trati ze stávající konečné stanice Sídliště Modřany, Levského ke stanici metra Libuš.

Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha

- Nařízení RHMP, 2006, novelizováno 2010 pro období 2010-2012
- podle nového zákona o ochraně ovzduší připravuje MŽP nový Národní program snižování emisí (T: 1. 9. 2013) a na něj naváže zpracování nových krajských Plánů zlepšování kvality ovzduší s termínem do 1. 9. 2014.

Vybrané aspekty

- Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy – Výstavba tratí kolejové veřejné dopravy osob

Základním předpokladem pro únosné řešení dopravní situace na území HMP (a tím i pro splnění cílů v ochraně ovzduší) je funkční systém veřejné dopravy osob. Přirozenou podmínkou fungování tohoto systému je dostatečné prostorové pokrytí HMP kvalitním a kapacitním dopravním spojením. Tuto podmínu nejlépe splňují tratě kolejové hromadné dopravy, stavebně oddělené od automobilového provozu, tj. metro, železnice a moderní tramvajové tratě.

V současné době je HMP pokryta sítěmi kolejové hromadné dopravy pouze částečně a její plošný rozvoj je nezbytný. Je nepochybně, že základem sítě hromadné dopravy na území HMP je metro, které umožňuje rychlou

přepravu velkého počtu cestujících v rozsáhlém území. Jeho výstavba je však současně nejvíce finančně a časově náročná. Organizaci investičních akcí je proto nutno optimalizovat tak, aby nedošlo k realizaci pouze jedné investice při současném pozastavení ostatních prací na dobu mnoha let. Současně je nutno vyslovit požadavek, aby v rámci této optimalizace bylo přihlíženo i k požadavkům ochrany ovzduší. Z tohoto hlediska pak lze významný potenciál zlepšení kvality ovzduší spatřovat v investicích, které umožní:

- odlehčit přetížené MHD v centru HMP, a tím zvýšit komfort cestování veřejnou dopravou;
- nahradit nejvíce vytížené autobusové spoje stavebně oddělenou kolejovou dopravou, a tím jednak zvýšit komfort cestování, jednak odstranit autobusy jako zdroj emisí;
- snížit objem individuální automobilové dopravy na radiálních komunikacích, směřujících do oblastí s překročením imisních limitů, ve vazbě na navýšení kapacit parkovišť P + R;
- vytvořit nové přestupní možnosti v místech hlavních přepravních tras (ať již individuální či hromadné dopravy).

Z hlediska investic v působnosti HMP se jedná zejména o:

- výstavbu metra do jižní části HMP (Krč – Písnice);
- vybudování kapacitního kolejového napojení letiště Praha – Ruzyně;
- posílení kapacity linek metra a tramvají v centru HMP, zkvalitnění přepravy v centru HMP;
- napojení všech významných sídelních celků mimo centrum HMP na kolejovou hromadnou dopravu;
- vybudování tangenciálních tras tramvají pro odlehčení centra HMP;
- budování přestupních uzel na železničních trasách v místech přiblížení ke stanicím metra a tramvajovým tratím.

V rámci přípravy nového ÚP vytvořit územní předpoklady pro výrazný rozvoj kolejové veřejné dopravy (zajistí ÚRM).

Zajistit finanční rámec pro výrazný rozvoj systému kolejové veřejné dopravy již ve střednědobém časovém horizontu.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

- 2009, probíhá 1. aktualizace (hodnoceno ve znění první aktualizace)

Vybrané aspekty

- Kapitola 1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území
 - 6. Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.
 - 7. Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.
- Kapitola 2. Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy – 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury
 - c) rozšířit stávající tramvajovou síť o nové úseky,
 - d) pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha) trasami veřejné dopravy,
 - e) vytvářet podmínky k preferenci veřejné dopravy před automobilovou dopravou,

Z pohledu nadřazené dokumentace – **Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy** (dále „ZÚR“), kterou se činnost na přípravě nového územního plánu – „metropolitního plánu“ bude řídit, se řešené problematiky dotýkají celoměstský významné záměry kolejové dopravy určené k prověření v podrobnější územně plánovací dokumentaci; konkrétně pak specifikované **koridory tramvajové dopravy**.

ZÚR nově vymezují koridory tramvajových propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Tuto koncepci naplňují tzv. **tramvajové tangenty**, označené takto podle jejich polohy ve městě resp. podle zprostředkovávaných vazeb vůči celoměstskému centru. Jejich návrh vyplývá z vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, popsanými též v Územně-analytických podkladech. Mezi těmito problémy k řešení definují v oblasti veřejné dopravy chybějící kvalitní tangenciální spojení ve veřejné dopravě mimo centrum

města, zejména absenci kvalitních tangenciálních vazeb mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, které by přispěly k odlehčení dopravního systému v centru města. Bez dostatečné kapacitní nabídky tramvajové dopravy se ve výhledu rovněž projeví značné zatížení úseků metra v centru Prahy a provozní zranitelnost tramvajového systému v důsledku omezených možností alternativní nabídky v případě mimořádných událostí. Nabídka takových alternativ kolejového systému veřejné dopravy je jednou z možností, jak eliminovat riziko dalšího přetížování sítě veřejné dopravy v historickém centru města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8), případně po východní linii (Praha 11 – Praha 8), a zároveň je prostředkem k absorpci zvýšeného podílu cest veřejnou dopravou při zavádění regulačních opatření individuální automobilové dopravy, jež bude souviset s řešením environmentálních dopadů nárůstu automobilového provozu.

Dostředné (radiální) současné systémy veřejné dopravy jsou prakticky kapacitně vytížené a návrhem tangent se tak ukazuje možnost pro jejich odlehčení a zároveň vznik nových kvalitních, rychlejších spojení území při pomyslné hranici vnitřního a vnějšího kompaktního města, kde vzhledem k soustředění aktivit a výraznému rozvoji existuje potenciál pro jejich využití, příznivý pro lehké městské kolejové systémy. Realizace těchto propojení přispěje ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy, což je příznivé z hlediska environmentálního.

Mimo tyto vymezené významné koridory připouští ZÚR upřesnění rozvoje sítě tramvajové dopravy nad rámec celoměstských záměrů, které se ukládá podrobnější územně plánovací dokumentaci. Do tohoto ranku patří **jednotlivé tramvajové tratě**, většinou radiálního charakteru, které doplňují a rozšiřují stávající rozsah v relacích, kde zejména nahrazují soustředěné významné přepravní proudy realizované autobusovou dopravou a jsou vhodné k zprostředkování nových systémových vazeb.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy

- 2012, připravuje se aktualizace dle požadavků stavebního zákona ve dvouletých cyklech

Dokument slouží zejména jako informativní báze znalostí a údajů o vývoji v území a identifikuje některé trendy a hrozby nebo případně uvádí doporučení, která je vhodné reflektovat při tvorbě územně-plánovacích dokumentací. V případě diskutované tramvajové dopravy ve městě ÚAP vybízejí k úkolu zajistit dálkové radiální a tangenciální propojení, která budou zejména z pohledu časové dostupnosti centra města konkurenceschopná nikoli jen vůči automobilové dopravě, ale také budou alternativou metru nebo železnici. K tomu je třeba segregovaných tramvajových těles, preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technický stav tratí.

Územní plán hl. m. Prahy – „metropolitní plán“ – Zadání

- 2013, schváleno Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 19. 9. 2013 usnesením č. 31/6

Metropolitní plán bude chápán jako aktivní a iniciační nástroj utváření území zejména při rozvoji prostorového uspořádání města. Bude vytvářet zejména vhodný rámec pro rozhodování a bude pracovat s aktivní podporou město rozvíjejících a obohacujících investičních počinů. Tato koncepce rozvoje je navržena s vědomím, že územní plán může pouze připravit potenciál pro postupné naplňování jednotlivých cílů, které stanoví dlouhodobé (zpravidla desetileté a víceleté) strategie rozvoje a jednotlivé střednědobé (taktické, zpravidla tří až desetileté) a krátkodobé (operační, zpravidla jednorocní až dvouleté) politiky města. Hovoříme tedy o vytvoření realizačních předpokladů vymezením a doplněním chybějících článků veřejné infrastruktury a tím na vytvoření úplných a vyváženě fungujících systémů. Zadání v obecné rovině popisuje tendenci dalšího rozvoje města tak, aby se minimalizovaly náročné dopravní vztahy a související náklady. Intenzivní využití rozvojových ploch a objektů s vysokou intenzitou pohybu osob budou navrhovány především v dosahu kapacitních linek veřejné kolejové dopravy a naopak.

Metropolitní plán v části systému veřejné dopravy cílí zásady koncepce řešení ke zvýšení podílu přepravní práce veřejné dopravy v poměru k automobilové dopravě a zvýšení dostupnosti a kvality služby. K tomu můžeme formulovat tyto zásady a opatření:

- respektování rozsahu stabilizované sítě jednotlivých systémů a jejich další rozvoj s důrazem na preferenci a posílení kvality veřejné dopravy;
- provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy;
- návrh podmínek a opatření podporujících rozvoj příměstské železnice v systému Pražské integrované dopravy (PID) – modernizace tratí, zkapacitnění infrastruktury tratí a stanic, výstavba železničních zastávek pro obsluhu města a vytváření nových přestupních uzelů, stabilizace napojení letiště v Ruzyni na železnici;
- návrh přestupních terminálů na různých úrovních a parkovišť P+R u stanic veřejné dopravy, s využitím potenciálu železničních stanic tratí příměstské dopravy;
- rozvoj sítě veřejné dopravy – návrh výstavby tratí kolejové dopravy především tramvajové trakce (posílení slabých míst v centru, vytvoření tangenciálních propojení a nahrazení nejzatíženějších autobusových relací);
- vytváření podmínek pro zajištění dopravní obsluhy prostředky veřejné dopravy – jako iniciačního prvku v rozvojových územích.

VÝCHODISKA KONCEPCE

Rozvoj sítí jednotlivých dopravních systémů, využívaných v pražské veřejné dopravě, patří k rozhodujícím předpokladům zvyšování její úrovně a udržení vysokého podílu na celkové přepravní práci. Plně v intencích aktuálních dopravních, ekonomických a ekologických trendů je jednoznačným těžištěm této činnosti rozširování tras kapacitních kolejových systémů. To umožňuje nahrazovat autobusovou dopravu ekologicky přijatelnější elektrickou trakcí, rozhodujícím přínosem ale je nárůst podílu segregovaných tras veřejné dopravy, což je zárukou zvyšování její pravidelnosti, rychlosti i bezpečnosti.

Přínosy tramvajové dopravy spočívají hlavně v zabezpečování výrazných radiálních přepravních vztahů v částech města neobsluhovaných metrem, pokrytí významných tangenciálních vazeb, důležitou úlohou je zajištění místních vztahů v centru města, umocněné výhodami elektrické trakce v oblasti dopadů do životního prostředí. Její sítí momentálně představuje **142,4 km tratí**, z toho 52 % vedených po vlastním tělese. Průměrná vzdálenost zastávek činí 534 m, dosahovaná průměrná cestovní rychlosť je 18,6 km/h (od devadesátých let se ale výrazněji nemění). V roce 2012 přepravily tramvaje v Praze více než 324 mil. osob (denně ca 1,13 mil. osob) a podílely se na přepravní práci 25% celkového počtu přepravených cestujících v PID. Podíl segregovaných úseků tramvajových tratí se bude vzhledem k řešení připravovaných novostaveb tramvajových tratí postupně zvyšovat. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivnosti tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Situace v **rozvoji sítě** tramvajových tratí je již několik let negativně ovlivněna hlavně špatnou situací ve finančních zdrojích. Vliv zde v této souvislosti samozřejmě mají i finanční dopady stanovené preference výstavby metra. Vývoj objemu investičních výdajů města do tramvajové dopravy od roku 2003 s výjimkou roku 2008 trvale klesal. V období od přelomu let 2006/2007 bylo zprovozněno pouze asi 1,1 km nových tratí (úseky Laurová – Radlická a prodloužení v Podbabě). V dané souvislosti je ale nutné zdůraznit, že oproti rozširování sítě tramvajových tratí novostavbami nelze významově opomíjet **rekonstrukce tramvajových tratí** (dále jen „RTT“), pro které sice není zapotřebí ve stávajících stopách vytvářet územně-plánovací předpoklady, ale je zřejmé, že má-li být zabezpečen proklamovaný rozvoj sítě tramvajových tratí, a provoď i zachován plný provoz na jejím stávajícím rozsahu, musí být provádění odpovídajícího rozsahu RTT věnována mimořádná pozornost, se zajištěním odpovídajícího objemu finančních prostředků. Výrazný přínos RTT je možný identifikovat v kvalitě tramvajové dopravy; z hledisek účinků na životní prostředí (snížení hlučnosti), zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení jízdních rychlostí, bezbariérové přístupnosti zastávek, informačního systému atd.

Stejně jako ve všech sférách rozvoje města, je i v oblasti rozvoje tramvajových tratí rozhodujícím výchozím předpokladem jejich realizace zohlednění jednotlivých záměrů v územním plánu (dále jen „ÚP“) města. Platný ÚP sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválený v roce 1999, pro návrhové období zahrnoval relativně vyvážený komplex

z většiny funkčně účelných tratí, avšak do realizační fáze z nich dosud dospěla jen velmi omezená část – TT Hlubočepy – Barrandov (2003), Laurová – Radlická (2008), Internacionál – Podbaba (2011). Nelze však opomenout i skutečnost, že některé rozvojové záměry v tramvajové dopravě byly koncepcně zásadně přehodnoceny a bez zohlednění jejich aktualizovaného pojetí v územně-plánovací dokumentaci není možné přikročit k vyšším stupňům jejich přípravy a k vlastní realizaci.

V roce 2007 vznikl v rámci společných aktivit URM, DP Praha a ROPIDu pro potřeby nového územního plánu hl. m. Prahy programový dokument „**Praha kolejová**“, který určil směřování rozvoje sítě veřejné dopravy v Praze a stal se východiskem pro zpracování nového územního plánu – ten dále pro potřeby tohoto dokumentu budeme označovat jako koncepce „2009“. Lze konstatovat, že na základě veřejného projednání konceptu tohoto plánu, i přes změny v hospodářské a politické situaci, jsou principy tohoto programu stále platné. S ohledem na výsledky projednávání konceptu nového ÚP, stále tříživější situaci z hlediska dostupných investičních prostředků na stavby dopravní infrastruktury a vedle toho budoucí relativní dostatek tramvajového vozového parku dopravního podniku, je účelné aktualizovat seznam potenciálních záměrů výstavby tramvajových tratí v Praze a následně stanovit priority z hlediska pořadí výstavby, a to i kvůli možnostem čerpání prostředků z fondů EU pro období 2014-2020.

Pro potřeby stabilizace ploch a koridorů záměrů v novém územním plánu byly v souladu se Zásadami územního rozvoje pro koncepci nového ÚP „2009“ a v následujícím období až do současnosti **pořizovány ověřovací územně-technické nebo dopravně-urbanistické studie týkající se tramvajové dopravy**.

Takto byly v uplynulém období podrobněji prověřeny tyto záměry:

- **TT na letiště**, vyhledávací studie DIPRO s. r. o., 01/2012 – studie projednána Výborem dopravy ZHMP a využita jako podklad k zadání dokumentace pro územní rozhodnutí první etapy prodloužení (sídliště Na Dědině);
- **TT Plzeňská – Nemocnice Motol – Vypich** jako ověření realizovatelnosti tangenciálního propojení tramvajových tratí přes stanici metra trasy A Nemocnice Motol, METROPROJEKT Praha a. s., 02/2009 – studie využitelná jako územně-plánovací podklad pro vymezení koridoru územní rezervy;
- **propojení mezi MČ Praha 4 a MČ Praha 5** v oblasti Smíchova, Zlíchova, Dvorců, Podolí, Budějovické a Pankráce, DIPRO s.r.o., 12/2007 – studie nadále využitelná jako územně-plánovací podklad;
- **TT Na Pankráci** – první etapa návratu tramvajové dopravy do ul. Na Pankráci (Budějovické) po realizaci trasy D metra, Metroprojekt Praha a. s., 12/2011;
- **sektor Libuš – Písnice** ve vazbě na trasu D metra a možnost prostupu kolejového systému do regionu – studie využitá k provedení změny ÚP pro trasu D metra a potvrzení koncepce obsluhy spádového území;
- **TT Modřany – Libuš** představuje detailní prověření záměru prodloužení tramvajové tratě k budoucí stanici trasu D metra v souladu se změnou ÚP pro trasu D metra, Metroprojekt Praha a. s., 12/2011;
- **propojení Počernická – Tiskařská** jako vyhodnocení technicky náročného úseku, který nebyl doposud zpracován a dostal se do ÚP v procesu projednání na základě požadavku MČ Praha 10;
- **TT Malešice – Strašnice** z ul. Počernické k terminálu trasy A metra Depo Hostivař, Mott Mc Donald, 03/2009 – studie využitá k pořízení změny ÚP pro novou smyčku;
- **TT Podbaba – Suchdol**, kde je URM zpracovatelem a pořizovatelem studijních ověření záměru (od r. 2006) a následují práce na dalších variantách – Prověření úpravy vedení TT podbaba – Suchdol v oblasti Sedlece, Metroprojekt Praha a. s., 09/2012 – studie jako celek není dosud plně využitelná jako územně-plánovací podklad;
- **tramvajové propojení MČ Praha 6 – Praha 8** v návaznosti na trať Podbaba – Suchdol, Metroprojekt Praha a. s., 12/2007 – studie využitelná jako územně-plánovací podklad pro vymezení koridoru územní rezervy;
- **průchod tramvajové tratě Kobyliským náměstím**, jako ověření vstupního předpokladu vedení TT do oblasti Bohnic ve světle nových skutečností, které zde nastaly po vynechání realizace tramvajové tratě jako

součásti stavby metra IV.C, D-Plus, 12/2007 – závěry ze studie nutno vzít v úvahu pro hodnocení realizovatelnosti záměru;

- napojení MČ Praha 11 na tramvajovou síť, kde ve stopě Spořilov, Bohdalec, Vršovice v návaznosti na řešení VRÚ Bohdalec-Slatiny, ověření tzv. východní tramvajové tangenty, VPÚ DECO, 04/2008;
- TT v oblasti Jižního Města – rozpracování východní tramvajové tangenty, Metroprojekt Praha a. s. a DIPRO, 02/2009 a 01/2013 – studie bude využitelná jako územně-plánovací podklad pro stabilizaci koridoru v novém územním plánu;
- Rozšíření tramvajové sítě do oblasti Horní Měcholupy – Petrovice, studijní ověření variant propojení výhledové smyčky tram Háje a stávající konečné tram Nádraží Hostivař, DIPRO s.r.o., 05/2010 – studie využitelná jako územně-plánovací podklad pro stanovení koridoru územní rezervy;
- Napojení VRÚ Štěrboholy na tramvajovou síť, METROPROJEKT Praha a.s., 02/2009 – studie využitelná jako územně-plánovací podklad pro stanovení koridoru územní rezervy (pozn. sloužila ke konceptu ,2009', v novém územním plánu a s ohledem na vývoj v území omezeně využitelná);
- Holešovice – Bubny – Zátorý, kde se předpokládá odlišný rastr komunikací vč. vedení TT (rámcové prověření tramvajových tratí součástí podkladové studie ke změně ÚP – bude stabilizováno pro nový ÚP);
- TT Jana Želivského (Olšanská) – Habrová přes transformační území Nákladového nádraží Žižkov ověřena ve studii METROPROJEKT Praha a.s. z 02/2009 autonomně na řešení VRÚ; následně zapracovávána v modifikované podobě a trasovém řešení na základě interního prověření ÚRM jako součást řešení podkladové studie ke změně ÚP (ÚRM, 2013).

Územní plánování je disciplína, ve které si uvědomujeme, že **kontinuita vytváří důvěryhodnost**. Úspěch přípravy a vývoje spočívá v zajištění kontinuity plánů i v politických cyklech, protože stabilní plán je věrohodný a lze dlouhodobě sledovat investice, které těží z předvídatelných podmínek. Proto také hodnotíme a vycházíme ze záměrů v síti tras (koridorů) tramvajové dopravy, které uvažoval platný územní plán, a nebyly dosud realizovány, ohlížíme se na nové záměry zanesené v konceptu územního plánu ,2009' a bereme v potaz další náměty, které se objevily v průběhu zpracování a projednání konceptu ,2009' nebo následně poté.

O zařazení vybraných záměrů v oblasti rozvoje tramvajové sítě bylo rozhodnuto ke **spolufinancování z evropských fondů na léta 2014-2020**. V tomto smyslu přijala rada HMP usnesení č. 850 ze dne 12. 6. 2012 (v příloze 1) a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012 na základě usnesení Výboru pro dopravu ZHMP dne 25. 9. 2012 (v příloze 2). Potřebné podklady pro zařazení do akcí spolufinancovaných z evropských fondů již 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 pouze projekty v hodnotě nad 50 mil. EUR (asi 1,35 mld. Kč) se označují jako tzv. „velké projekty“ a schvaluje je na návrh členského státu přímo Evropská komise. Tyto záměry tedy musí být explicitně vyjmenovány. Podle aktuálního návrhu nařízení (pozn. v době zpracování tohoto materiálu ještě nechvalený dokument v Evropské komisi) bude v příštím programovém období 2014-2020 limit pro projekty v oblasti dopravní infrastruktury v rámci tematického cíle „podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v jádrové síti infrastruktury“ zvýšen na **75 mil. EUR**, což představuje částku ca 2,03 mld. Kč.

Díky kontinuální územně-plánovací přípravě můžeme záměry v oblasti tramvajové dopravy nyní rozdělit na:

- **stabilizované**, tj. záměry s jasným územně-technickým řešením a jednoznačnou dlouhodobou shodou na realizační potřebnosti; záměry mající oporu v územním plánu a měly by ji mít nadále;
- dále záměry, které je v době zpracování tohoto materiálu doporučeno **aktuálně začlenit do již platné územně-plánovací dokumentace** – jsou již v probíhajícím procesu změn platného územního plánu, nebo k zařazení podnětů do pořizování, tj. záměry s jasnou a definovanou realizační potřebností, přičemž je

zapotřebí, aby je nový územní plán – „metropolitní plán“ v době svého zpracování a počátku projednání taktéž převzal;

- a dále záměry **k dalšímu ověření** – tj. územně dosud plně nestabilizované náměty s potřebou nalezení technického řešení, nebo oblasti (lokality – území), kde názor na vhodnou formu řešení systému obsluhy bude determinován až rozvojovým potenciálem, stanoveným v „metropolitním plánu“, a dále ostatní rozvojové možnosti a vazby systémů, o kterých dosud nebylo na žádné úrovni plánování města rozhodnuto.

Zohlednění rozvoje sítě tramvajových tratí v platné územně-plánovací dokumentaci

Realizováno (za účinnosti současného územního plánu)

- TT Hlubočepy – Barrandov – Holyně – zprovozněna v roce 2003 na barrandovské sídliště. Vzhledem k mimořádným dopravním účinkům se jedná o jeden z průlomových počinů v rozvoji tramvajové dopravy. Pokračování TT směrem do Holyně/Slivence v přípravě na úrovni projednávané DÚR.
- TT Laurová – Radlická – zprovozněna v roce 2008, přínos prvořadě v oblasti zvýšení bezpečnosti tramvajového provozu, využito financování z prostředků evropských fondů.
- TT Internacionál – Podbaba (= TT Podbaba – ČD Podbaba) – zprovozněna v roce 2011.

Nezrealizováno

- TT Kobylisy – Bohnice – nerealizování této významné, dopravně mimořádně oprávněné TT (původně schválené jako priorita ÚP), při stavbě metra IV.C1, je jedním z největších pochybení v oblasti rozvoje systému pražské veřejné dopravy.
V roce 1998 předmětná TT dospěla do stadia zpracování dokumentace pro územní řízení a byly v zásadě vytvořeny i předpoklady pro financování její realizace, ale nesouhlas obyvatel Bohnic a tehdejšího vedení příslušné MČ, následně i hl. m. Prahy, vyústil do řešení návazné dopravy k metru autobusovou dopravou. V současné době již k záměru převládá v zásadě vstřícný přístup, ale možnost dodatečné realizace po výstavbě metra je spojena s mimořádnými problémy v jeho řešení, v zásadě na hranici realizační reálnosti – jedná se prvořadě o průchod TT oblastí Kobyliského náměstí, vazby na stanici metra Kobylisy apod. Předmětná TT nebyla příslušnými orgány města ani zahrnuta mezi záměry, u kterých je vymezena stavební uzávěra pro trasy městské kolejové dopravy (nařízení hl. m. Prahy č.14/2001 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů). Některé problematicky ovlivnitelné formy rozvoje území tak již neumožňují realizovat některé dílčí části záměru v původně navrhovaném řešení.
- TT Divoká Šárka – Dědina – Staré letiště Ruzyně – v dílčím úseku ze sídliště Dědina na letiště jsou důvody nezrealizování jednoznačně objektivní vzhledem k názorovému vývoji na řešení území a jeho dopravní obsluhy.
- TT Zlíchov – Dvorce (most) – dopravně mimořádně oprávněné propojení, které historicky „spadlo pod stůl“ především kvůli úzké vazbě na průchodnost záměru TT v ul. Jeremenkova (během projednání vypuštěno z návrhu ÚP); v projednání konceptu nového ÚP ,2009' se záměr již podařilo prosadit s mostem v oddálené pozici, která je i z dopravních důvodů výhodnější, existuje však stále střet nad určením mostu (veřejná doprava x komplexní městský silniční most) a jeho urbanistickým začleněním do kompozice místa.
- TT Počernická – Sídliště Malešice – Teplárenská – předpoklady výstavby úvodní části prodloužení TT do malešického sídliště negativně ovlivnila podmíněnost finančně náročnou přeložkou káranských vodovodních řadů, další pokračování do ul. Teplárenské bylo vždy hodnoceno jako technicky problematické a dopravně sporné.
- TT Ústřední dílny DP – Průmyslová – předpokladem realizace tramvajové tratě byla výstavba terminálu související s uvažovaným prodloužením trasy A metra; došlo k přehodnocení východního ukončení trasy metra a budoucí možné pokračování tramvaje se spíše ukazuje v potřebě přímého obsloužení zástavby Štěrboholy pokud dojde k další urbanizaci.

- TT Sídliště Modřany – Sídliště Libuš – Nové Dvory (metro D) – nerealizováno vzhledem k nenaplnění původních časových předpokladů zprovoznění příslušného úseku trasy metra D.
- TT Na Žertvách – Balabenka je dílčím úsekem novostavby tratě v ulici Na Žertvách, který se byť jako prvek platného územního plánu nesleduje; ponechání objezdu v ul. U Balabenka (připravována rekonstrukce)
- Přesun a novostavba smyčky Bílá hora – jedná se o záměr na výstavbu větší a parametricky normové smyčky v poloze dále od koridoru dopravně zatížené ulice Karlovarské (Břevnovské). MČ Praha 6 dlouhodobě nesouhlasí s přesunem smyčky a řešení dle platného ÚP je již prakticky vyloučené z důvodu výstavby bytových domů v okolí .

V podrobnějším řešení území Pražské památkové rezervace (PPR) měla být sledována možnost rozšíření tramvajové dopravy v centru Prahy a uspořádání Václavského náměstí a dalších ulic mělo být koncipováno s ohledem na možnost navrácení tramvajové dopravy do tohoto prostoru, vč. obsluhy Hlavního nádraží tramvajovou dopravou. V roce 2000 byla vypracována „Aktualizace urbanistické studie PPR“, která variantně rozpracovala možnosti řešení tramvajové dopravy v centru na spojení ul. Vinohradské a Vodičkovy resp. Bolzanovy. Do územního plánu nebyla žádná z variant promítнутa.

Celková délka tramvajových tratí v návrhu (k realizaci) v platném územním plánu byla ca **23,6 km**. Spolu se současně provozovanými tratěmi by délka sítě dosáhla cca **160 km**.

Rozvoj sítě tramvajových tratí v projednávaném konceptu nového ÚP ,2009‘

V konceptu územního plánu „2009“ k veřejnému projednání byly v souladu s výše popsanými cíli koncepce i Zásadami územního rozvoje Prahy navrženy nové tramvajové tratě dle následující tabulky:

Tabulka Návrh sítě tramvajových tratí

Ev. číslo	Popis tramvajové trati	Délka (km)	Stav	Poznámka
1	Podbaba – Nádraží Podbaba	0,70	návrh	1, 2
2	Tramvajový most Zlíchov – Dvorce	0,55	návrh	1, 2
3	Václavské náměstí (Jindřišská / Vodičkova) – Vinohradská / Škrétova	1,20	návrh	1, 2
4	Opletalova	0,90	návrh	1
5	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	1,90	návrh	1, 2
6	Na Veselí – Pankrác – Budějovická – Dvorce	4,00	návrh	1, 2
7	Divoká Šárka – Sídliště Dědina – Nádraží Ruzyně	2,70	návrh	1, 2
8	Dejvice – Troja	1,50 (+1,30)	návrh a územní rezerva	2 ¹⁾
9	Eden – Bohdalec – Spořilov – Opatov – VŠ kolej JM	8,70	návrh	1, 2 ²⁾
10	Opatov – Háje	2,90	návrh	1, 2
11	Budějovická – BB centrum – Michle	2,30	návrh	1, 2
12	Vinohradská – Vršovická (přes areál FN Královské Vinohrady)	0,85	návrh	2 ³⁾
13	Nádraží Podbaba – Suchdol	4,45	návrh	1, 2
14	Sídliště Modřany (Levkého) – Libuš (stanice metra D)	2,05	návrh	1, 2
15	Na Florenci	0,65	návrh	1, 2
16	Podjezd žel. zastávky Zahradní Město a nová smyčka	1,10	návrh	1, 2 ⁴⁾

Ev. číslo	Popis tramvajové trati	Délka (km)	Stav	Poznámka
17	Olšanská (Jana Želivského) – Sídliště Habrová (Jarov)	1,90	návrh	1, 2
18	Nové tramvajové trati Holešovice – Bubny-Zátory	Σ 4,00	návrh	1, 2
19	Sídliště Habrová (Jarov) – Malešice – Depo Hostivař	3,60	návrh	1, 2
20	Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská – rozvojové území Štěrboholy	4,00	návrh	1, 2
21	Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy	2,25	návrh	1, 2
22	Nádraží Ruzyně – Dlouhá Míle – Terminál Jih	2,90	návrh	1, 2
23	Kobylysy (metro C) – Bohnice	5,90	návrh	1, 2
24	Nádraží Modřany – Komořany	3,10	územní rezerva	1, 2
25	Bílá Hora – Sídliště Řepy	2,35	územní rezerva	1
26	Kukulova	2,10	územní rezerva	1, 2
27	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubič	2,50	územní rezerva	1
28	Želivského – Eden	1,75	územní rezerva	1
29	Počernická	2,35	územní rezerva	1, 2
30	Opatov–Šeberov–Čestlice	(6,55)	územní rezerva	1, 2
31	Dejvice – Troja	2,55	územní rezerva	1 ⁵⁾
32	Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum (Vrchlického sady)	0,95	návrh	2 ⁶⁾
33	Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská	2,55	návrh	2 ²⁾
34	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubič	2,50	návrh	2 ⁷⁾

Poznámka: 1 ... základní návrh, 2 ... variantní řešení

¹⁾ Ve variantě; úsek Podbaba – etapová smyčka u severního vstupu zoologické zahrady je v návrhovém horizontu a pro pokračování od zoologické zahrady k ulici K Pazderkám je vymezena územní rezerva.
Alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 31)

²⁾ Úsek trasy Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská je řešen variantně.

³⁾ Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Želivského – Eden (č. 28).

⁴⁾ Ve variantě odlišné řešení.

⁵⁾ TT v základní variantě; alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 8).

⁶⁾ Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Opletalova (č. 4).

⁷⁾ Ve variantě změna stavu – v návrhovém horizontu jako součást etapizace území.

Pro potřeby tramvajové dopravy jsou vymezeny tramvajové vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Pankrác, nová vozovna Spořilov (při ulici Chodovské u Odstavného nádraží jih) a vozovna Modřany (ve variantě neuvažovaná).

Ke zvýšení atraktivity tramvajové dopravy byly v konceptu vymezeny nové úseky tramvajových tratí, které v mnoha případech nahrazují zatížené autobusové relace. Rozšířená tramvajová síť na území města kromě tradičních radiálních tras včetně rozšíření jejich nabídky vytváří nové tramvajové tangenty nabízející atraktivní a rychlé tangenciální propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Těmito novými významnými trasami jsou východní tramvajová tangenta (Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov – Libeň – Kobylisy), jižní tramvajová tangenta (Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle), severní tramvajová tangenta (Dejvice – Podbaba – Troja – Bohnice). Tyto trasy umožní odlehčit přetížené přestupní body v centrální části města.

Celková délka tramvajových tratí v návrhu (k realizaci) v doporučené variantě byla ca **61,0 km**. Spolu se současně provozovanými tratěmi by délka dosáhla cca **201 km**. **Odůvodnění konceptu** také uvádí, že s ohledem na statistiky minulých období lze konzervativním odhadem očekávat skutečný přírůstek délky provozovaných tramvajových tratí do roku 2020 max. 12,0 km. To je však růst pro celé období nedostatečný. Z hlediska financování investičních i provozních nákladů tramvajové trakce lze ovšem ve výhledu očekávat i mnohem větší progresi

rozvoje. Přesměrování pozornosti hl. m. Prahy k projektům tramvajové dopravy v období po roce 2014, kdy začíná další plánovací období EU, může být navíc podpořeno spolufinancováním ze strukturálních fondů EU (obdob dnešních ERDF – Evropského fondu pro regionální rozvoj a FS – Fondu soudržnosti). V takovém případě je účelné mít v úrovni územně plánovací dokumentace (a dalších navazujících stupňů dokumentací) stabilizován širší výhled tras do roku 2020 a na základě potřeb zkvalitnění veřejné dopravy v konkrétních relacích, nebo podmínek územního rozvoje **definovat pořadí priorit**.

Koncept „2009“ byl zpracován a projednáván jako variantní, přičemž připomínky a jejich vypořádání pořizovatelem měly vést k pokynům pro zpracování návrhu. K tomu již nedošlo. Z dílčích výhodnocení však můžeme uvést následující tendence nebo doporučení k jednotlivým v konceptu obsaženým námětům:

- TT Praha 6 – Praha 8 – celý záměr by měl být zařazen jako koridor územní rezervy;
- Tramvajové propojení Muzeum – Hlavní nádraží – preference varianty ulicí Opletalova;
- Východní tramvajová tangenta – úsek přes areál FN Královské Vinohrady ve variantě s omezeným rozsahem tunelové části;
- TT Kukulova – včlenit do územního plánu ve formě návrhu nikoli jen územní rezervy;
- TT Budějovická – Michle – preference přímého propojení ulicí Vyskočilovou (BB Centrum);
- Vozovna Strašnice – potvrdit do návrhu a vytvořit předpoklady pro její další provozování.

Z navrhovaných tramvajových tratí byly obecně k realizačním prioritám strategického významu řazeny záměry pro tramvajový most Zlíchov – Dvorce, TT Kobylisy – Bohnice, TT Na Veselí – Pankrác – Budějovická – Dvorce a současně s realizací trasy D metra pak TT Sídliště Modřany – Libuš.

Nově navrhovaná tramvajová vozovna Hodkovičky, která byla v dané lokalitě dlouhodobě sledována, a její umístění potvrzeno rovněž v podkladové územní studii ke změně platného územního plánu, byla v mezidobí projednávání konceptu „2009“ vypuštěna z návrhu ÚP, což lze v dalších dokumentech již pouze reflektovat jako skutečnost a tuto lokalitu odepsat.

Nově navrhovanou lokalitou vtipovanou pro umístění nového technického zázemí pro údržbu a deponování tramvajových vlaků v konceptu územního plánu „2009“ byla lokalita Spořilov při ulici Chodovská. Zpracovatel ÚP se domnívá, že rezervořovat tuto lokalitu pro stanovené využití je v souvislosti s rozvojem tramvajových tratí vhodné a umístění v daném sektoru města je provozně přijatelné. Nová tramvajová vozovna je do současnosti podrobněji prověřována.

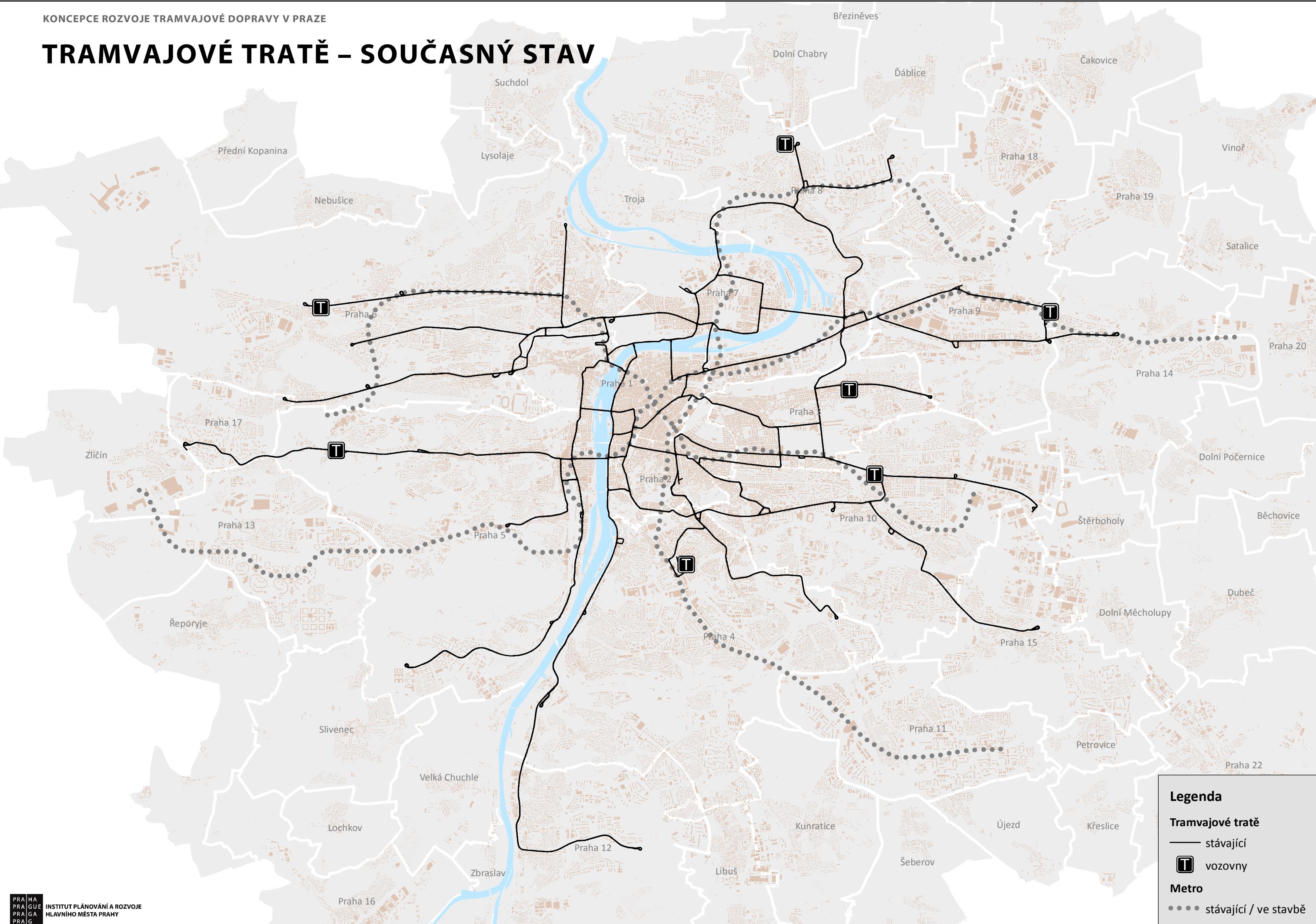
K tabulkovému přehledu na následujících stranách:

V tabulce č. 1 jsou uvedeny **rozvojové záměry obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy** (dosud nerealizované), které patří do kategorie projektů stabilizovaných v úrovni územně-technického řešení a prostorového průmětu do území a v dalších fázích jejich přípravy je lze podrobněji prověřit už v detailu odpovídajícím stupni přípravy DÚR; dořešit dílčí problémová místa nebo stanovit etapizaci apod.

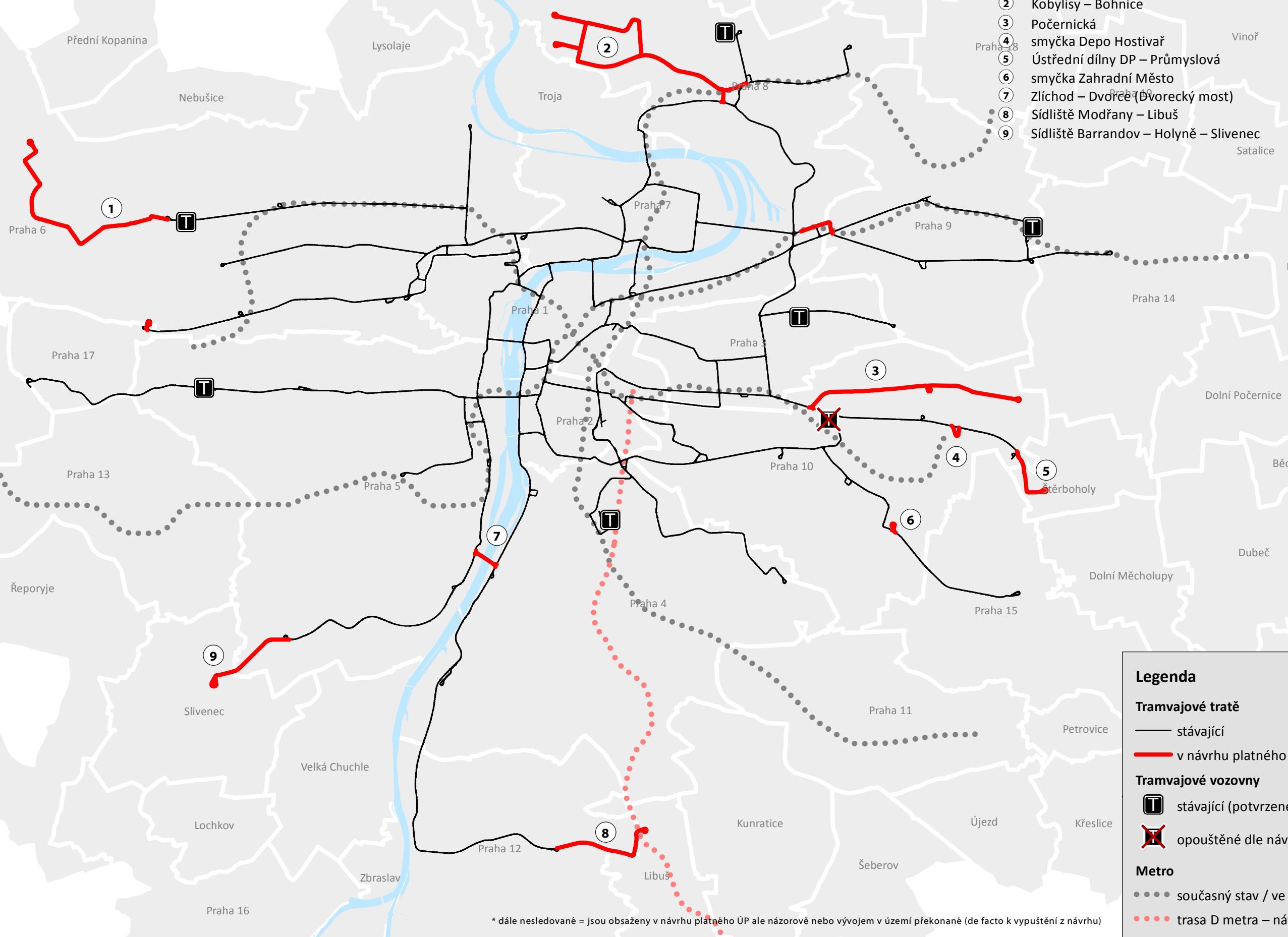
V tabulce č. 2 je uveden seznam záměrů rozvoje tramvajových tratí v Praze, které jsou doporučeny **k zanesení do územního plánu hl. m. Prahy** (formou změny ÚP). Nový územní plán – „metropolitní plán“ by je měl obsahovat ve stejném pojetí, neboť některé z této projektů patří do oblasti záměrů, o nichž bylo rozhodnuto k zařazení do akcí na spolufinancování z fondů EU. Jedná se o záměry, kde je na základě diskuze mezi URM, DP Praha a ROPID shoda na jejich potřebnosti a vhodnosti k dalšímu sledování, avšak územně-technické řešení není ve všech případech v současné době plně stabilizováno a je k dalšímu studijnímu prověření

V tabulce č. 3 jsou shrnutý **ostatní možnosti rozvoje** (neobsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy), vycházející z materiálu Praha kolejová a konceptu nového ÚP „2009“, kde se jedná o záměry, které budou do nového územního plánu – „metropolitního plánu“ zahrnuty až na základě urbanistické koncepce dotčených lokalit, nebo v řadě případů nanejvýš jako koridory územních rezerv, kde mohou být stanoveny další upřesňující podmínky k prověření.

TRAMVAJOVÉ TRATĚ – SOUČASNÝ STAV

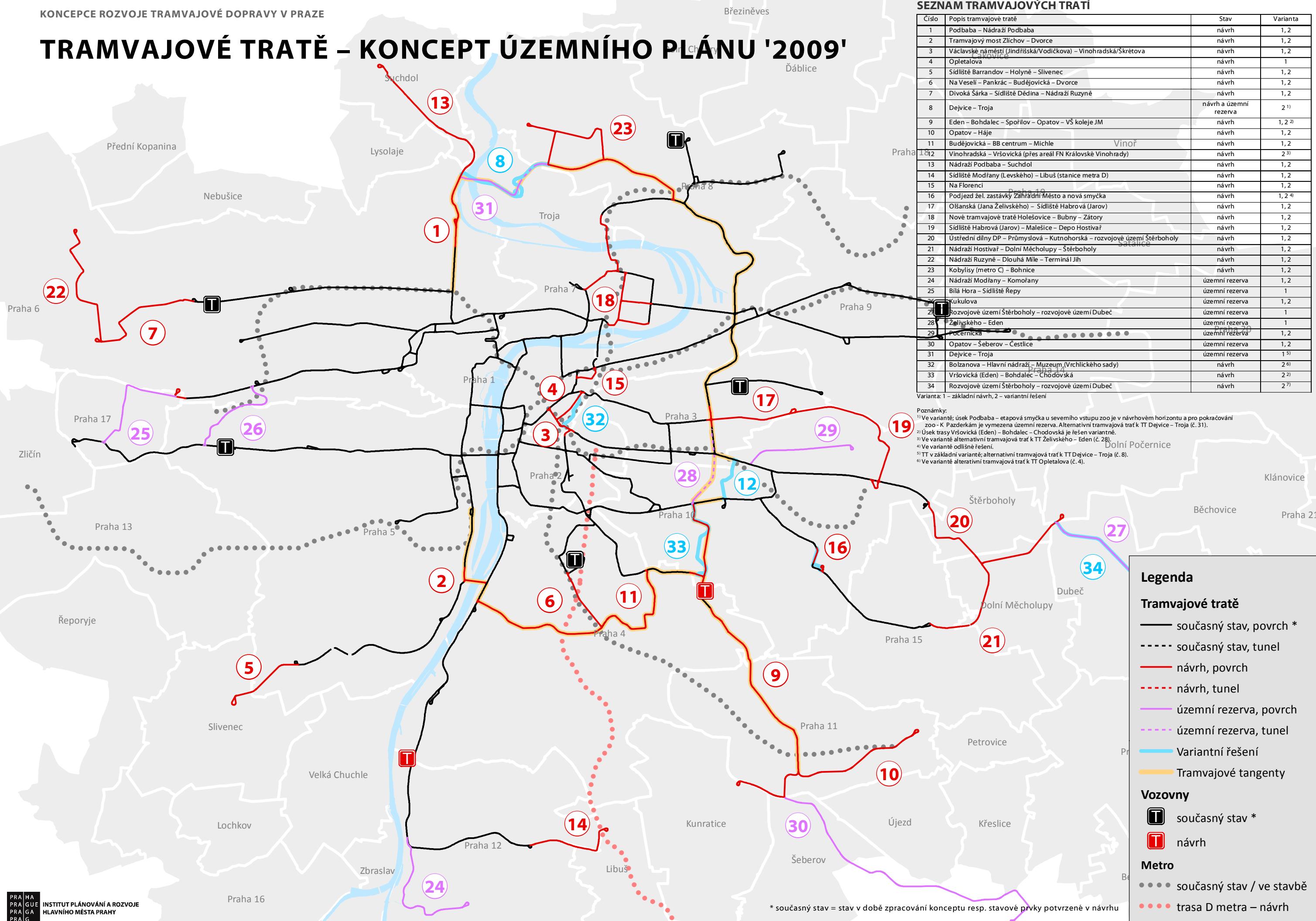


TRAMVAJOVÉ TRATĚ – PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

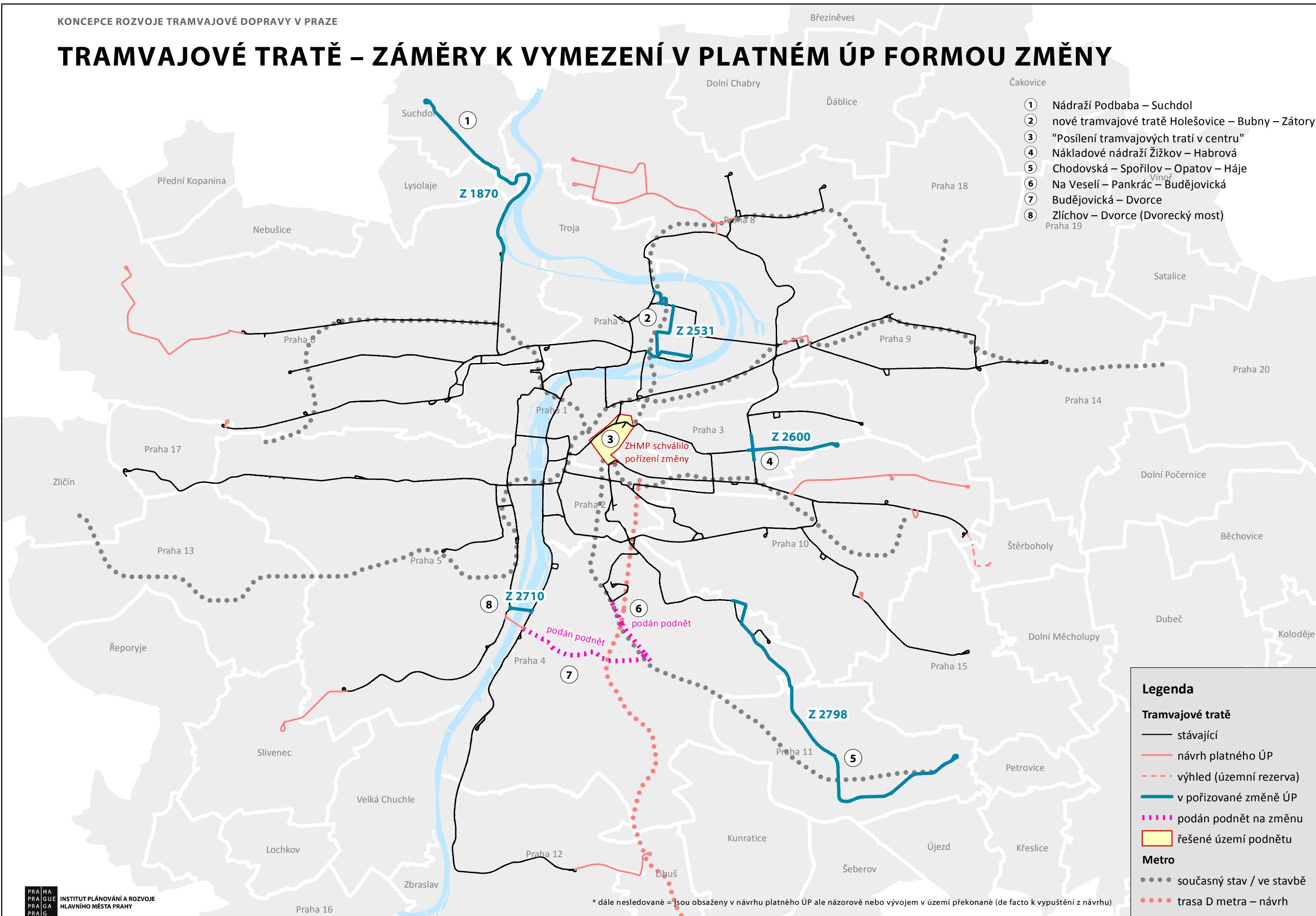


KONCEPCE ROZVOJE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE

TRAMVAJOVÉ TRATĚ – KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU '2009'

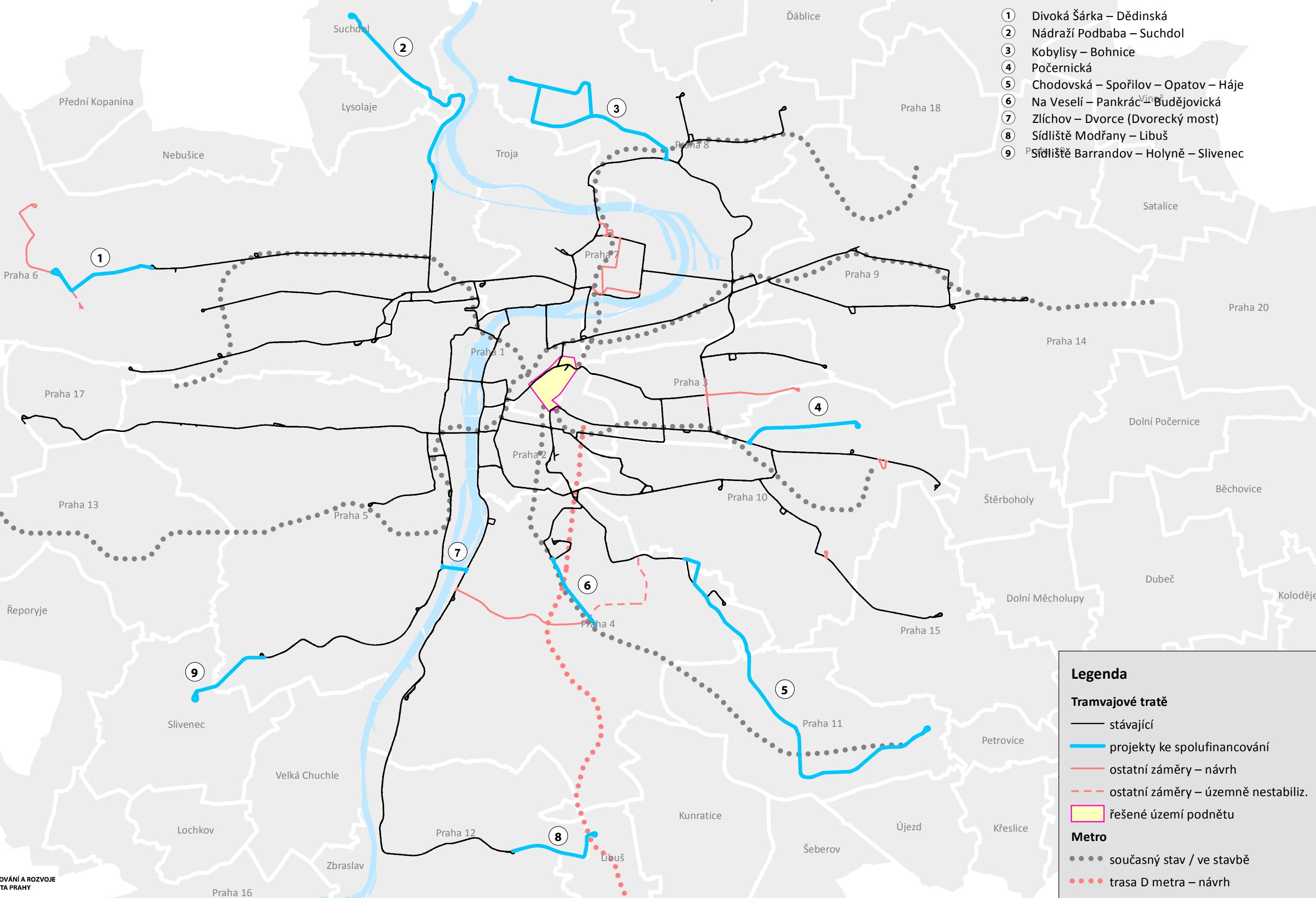


TRAMVAJOVÉ TRATĚ – ZÁMĚRY K VYMEZENÍ V PLATNÉM ÚP FORMOU ZMĚNY



TRAMVAJOVÉ TRATĚ – ZÁMĚRY KE SPOLUFINANCOVÁNÍ Z EVROPSKÝCH FONDŮ

dle usnesení Rady hl. m. Prahy č. 850 ze dne 12. 6. 2012 (příloha 1) a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012



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

ID	Tramvajová trať	Hlavní přínosy	Náhrada za BUS	Systémový přínos	Zkvalitnění obsluhy	Stupeň prověření záměru	Zařazení do akcí na spolu- financování z fondů EU ¹⁾	Bilance spádového území – potenciál obsluhy ²⁾	Délka tratě v km	Odhad investičních nákladů ³⁾ v mil. Kč <u>bez</u> DPH	Provozní parametry – provozní náklady a úspory ⁴⁾	Poznámky / K dořešení
	Divoká Šárka – Dědinská	<ul style="list-style-type: none"> redukce autobusové dopravy zkvalitnění obsluhy sídliště Dědina posílení významu stáv. tramvajové tratě po zprovoznění stanice metra A Veleslavín 	✓		✓	DÚR, DSP	✓	OB: 9100 PP: 3558 OST: 2134	2,38	862,40 propočet DÚR	2 linky (8–10–8) CT T: +21,9 mil. Kč B: -32,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> tramvajová trať má další budoucí potenciál k obsluze významného transformačního území areálu ministerstva vnitra (nebilancováno) jedná se o první etapu prodloužení, která může pokračovat k žel. zast. Ruzyně a terminálu Jih letiště Ruzyně
	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	<ul style="list-style-type: none"> zajištění kvalitní obsluhy rozvojového území (podmínka stanovená ÚP) stávající smyčka Sídliště Barrandov kolaudována jako dočasná k vymístění po realizaci prodloužení – není stabilizována v platném ÚP 			✓	DÚR	✓	OB: 7900* PP: 1470 * dle naplňování rozvojového území	1,90	609,46 propočet DÚR	2 linky (8–10–8) CT T: +16,2 mil. Kč B: -4,9 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> konflikt s připravovanou zástavbou z titulu hlukových limitů – riziko potřeby realizace neměstských a drahých protihlukových stěn, potřeba stabilizace stávající smyčky a případně stanovení jejího rozsahu a provozního uspořádání
	Sídliště Modřany – Libuš	<ul style="list-style-type: none"> zlepšení dopravní obsluhy Písnice zkvalitnění dopravní obsluhy Libuše provázání tramvajové sítě na metro D systémové řešení napojení pro Prahu 12 	✓	✓		TSP	✓	OB: 10000 PP: 2725 OST: 1946	2,05	430,47	1 linka (8–10–8) CT T: +9,5 mil. Kč B: -2,5 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> s variantou realizace „před metrem“ neuvažuje dokumentace pro územní rozhodnutí metra D – nutnost dvojí přestavby smyčky realizace bez návazné kapacitní kolejové dopravy je z pohledu dopravních výkonů nárustovým opatřením bez možnosti úspor v autobusové dopravě
	Kobylisy – Bohnice	<ul style="list-style-type: none"> výrazná redukce intenzivní autobusové dopravy, vazba na metro C Kobylisy a provázání Bohnic na ostatní síť 	✓		✓	DÚR*	✓	jen severní OB: 39200 jen jižní OB: 40200 PP: 10368 OST: 9971	5,96 obě větve trati jedna smyčka	2 053,49 obě větve trati	severní větev 1 linka (4–5–4) CT 1 linka (8–10–8) PD jižní větev 1 linka (8–10–8) CT 1 linka (8–10–8) PD T: +90,2 mil. Kč B: -72,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> komplikovaný průchod Kobyliským náměstím, nedořešená otázka výběru stavět jednu nebo obě větve trati odmítavý postoj MČ, potenciální odpór obyvatel sídliště
	smyčka Depo Hostivař	<ul style="list-style-type: none"> zkvalitnění přestupních vazeb mezi metrem a tramvají přesun smyčky ke stanici metra a terminálu BUS 		✓		OS		– (obslouženo v souč. stavu)	ca 0,50	319,48	prodloužení linky ze smyčky Černokostelecká T: +3,7 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> Koordinace se zámkem výstavby objektového parkoviště P+R a dílčí přestavbou autobusového terminálu

ID	Tramvajová trať	Hlavní přínosy	Náhrada za BUS	Systémový přenos	Zkvalitnění obsluhy	Stupeň prověření záměru	Zařazení do akcí na spolu-financování z fondů EU ¹⁾	Bilance spádového území – potenciál obsluhy ²⁾	Délka tratě v km	Odhad investičních nákladů ³⁾ v mil. Kč <u>bez</u> DPH	Provozní parametry – provozní náklady a úspory ⁴⁾	Poznámky / K dořešení
	smyčka Zahradní Město	<ul style="list-style-type: none"> nový podjezd souvisí s modernizací tratě Praha hl. n. – Praha-Hostivař se vznikem nové zastávky vznik přestupního uzlu veřejné dopravy nová smyčka pro pásmování tram za přestupním bodem na železnici 	✓			OS		– (obsluženo v souč. stavu)	ca 0,30	–	prodloužení linky ze smyčky Radošovická T: +4,4 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> podmíněnost realizací modernizace žel. tratě (podjezd) realizačně vhodné spojit s uvedením do provozu nové žel. zastávky Praha-Zahradní Město (předp.dle údajů SŽDC 2015-2019)
	Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih	<ul style="list-style-type: none"> napojení terminálu Jih letiště Praha Ruzyně na tramvajovou síť (pracovní příležitosti; rozvojové území) 		✓		OS		OB: 1188 PP: 4030* * dle naplnění rozvojových území	2,07	773,29 odhad IPR	1 linka (8–10–8) CT 1 linka (8–10—) PD T: +16,5 mil. Kč B: -8,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> je další etapou tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědinská investiční náročnost vztázená k efektu TT – vhodná participace soukromých investorů řešení musí být v územním průmětu stabilizováno na základě DÚR investora komerční zástavby
	Počernická	<ul style="list-style-type: none"> redukce autobusové dopravy 	✓			TSP	✓	OB: 20600 PP: 9675 OST: 5157	2,38	1 119,66 vč. vyvolané investice	2 linky (8–10–8) CT T: +22,5 mil. Kč B: -21,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> koordinace s náročnou rekonstrukcí velkých káranských vodovodních řadů

Poznámky k tabulce

¹⁾ O zařazení záměru do akcí navržených na spolufinancování z evropských fondů (Fond soudržnosti, případně Evropský fond pro regionální rozvoj) bylo rozhodnuto usnesením Rady hl. m. Prahy č. 850 ze dne 12. 6. 2012 (příloha 1) a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012 na základě usnesení Výboru pro dopravu ZHMP dne 25. 9. 2012 (příloha 2). Potřebné podklady pro zařazení této akce do akcí spolufinancovaných z evropských fondů již byly předány Ministerstvu dopravy jako garantovi za Českou republiku.

²⁾ Spádové území záměru je vypočteno ÚRM pomocí Network Analyst GIS Esri od zastávek tramvajových tratí na základě skutečné sítě pěších cest v území. OB – počet obyvatel trvale hlášených (stav ke dni 27. 9. 2013), PP – odborný odhad pracovních příležitostí; OST – zahrnuje především specifické cíle občanské vybavenosti (kapacitu školních zařízení aj.)

³⁾ Údaje v mil. Kč bez DPH v C. Ú. r. 2012. V propočtu nákladů jsou zahrnutы náklady na výstavbu tramvajové trati včetně potřebných inženýrských objektů, náklady na projektové a průzkumné práce, investorskou a inženýrskou činnost, zařízení stavebně, provozní vlivy, správní a jiné poplatky, vyvolané nebo související investice, rozpočtová rezerva ve výši 10% na nepokryté položky. K odhadu investičních nákladů vybraných tramvajových tratí nechal URM zpracovat studii (zhotovitel Dopravní a inženýrské projekty, spol. s r. o.), jež obsahuje finanční propočet odborného odhadu investičních nákladů. Propočet byl stanoven na základě znalostí o navržených trasách, stavebním provedení a vyvolaných investicích, a to na podkladě projektových dokumentací jednotlivých akcí, které zpracovatel dle potřeby upravil a doplnil.

⁴⁾ Provozní parametry: (8–10–8) je interval standardní linky špička–sedlo–večer; CT – celotýdenní provoz, PD – jen pracovní dny; Odhad provozních nákladů na cenové úrovni roku 2012, zprac. ROPID, aktualizace 12/2013; T – tramvajová trakce (+ značí nárůst), B – autobusová doprava (– značí pokles).

Vysvětlivky použitých zkratek

OS	ověřovací studie – studie realizovatelnosti (zpravidla jako podklad pro ÚP)
DÚR/DSP	dokumentace pro územní rozhodnutí /stavební povolení (eventuelně ve fázi zpracování)
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 (překonaný vývojem v území nebo jinými rozhodnutími)

Tabulka 2 Rozvojové záměry k zanesení do platného územního plánu hl. m. Prahy (formou změny ÚP)

ID	Tramvajová trať	Změna ÚP a fáze pořizování	Hlavní přínosy	Náhrada za BUS ✓	Systémový přenos ✓	Zkvalitnění obsluhy ✓	Stupeň prověření záměru	Zařazení do akcí na spolu-financování z fondů EU ¹⁾	Bilance spádového území – potenciál obsluhy ²⁾	Délka tratě v km	Odhad investičních nákladů ³⁾ v mil. Kč bez DPH	Provozní parametry – provozní náklady a úspory ⁴⁾	Poznámky / K dořešení
	Nádraží Podbaba – Suchdol	pořizování změny Z 1870/07 přerušeno	<ul style="list-style-type: none"> výrazná redukce velmi intenzivní autobusové dopravy, zásadní uvolnění Vítězného nám. od busů Systémové řešení dopravní obsluhy ČZU 	✓	✓	✓	ÚS* TSP*	✓	OB: 6800 PP: 4133 OST: 11700	5,03	1 646,00	1 linka (4–5–4) CT 1 linka (8–10–8) PD T: +65,0 mil. Kč B: –50,5 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> k pořízení změny ÚP potřeba vypracování studie reflekující všechny předchozí trasové úpravy a výslednou dohodu nad vedením TT územím MČ Suchdol; potřeba změny řešeného území ke schválení návrhu zadání
	nové tramvajové tratě Holešovice – Bubny-Zátory	součástí Z 2531/00 CVZ – zadání schválené usn. ZHMP č. 23/3 ze dne 24.1.2013	<ul style="list-style-type: none"> zlepšení plošné obsluhy území, zvýšení variability vedení linek 		✓	✓	ÚS		kapacity území dle výsledku ÚS	3,05	–	komplexní řešení v rámci tramvajové sítě T: +16,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> úzká vazba na koncepci řešení rozvojového území a etapizaci jeho naplňování
	,Posílení tramvajových tratí v centru' Václavské náměstí (Jindřišská/Vodičkova – Vinohradská/Škrétova) / Muzeum – Bolzanova	ZHMP schválilo pořízení změny – usn. č. 33/47 ze dne 12. 12. 2013	<ul style="list-style-type: none"> zlepšení dopravní dostupnosti centrální části města odlehčení přetěžovaného úseku linky A metra umožnění variabilnějšího linkového vedení tramvajového provozu a nové alternativy linkového vedení 	✓	✓		OS*		–	ca 0,95	342,95 var. Václavské nám.	komplexní řešení linkového vedení (obecně se nepředpokládá nárůst výkonů)	<ul style="list-style-type: none"> potřeba pořízení studie každá z alternativ řeší jiné vztahy a problémy, koncentrace tramvajového provozu v ul. Jindřišské a Vodičkově ul., vzhled trolejového vedení, garáže na Václavském nám.,
	Nákladové nádraží Žižkov – Habrová	součástí Z 2600/00 CVZ I – návrh (přerušeno)	<ul style="list-style-type: none"> zajištění plošné obsluhy nově urbanizovaného území 	✓	✓	✓	ÚS		kapacity území dle výsledku ÚS	2,00 (2,51) vč. rek. úseku Jana Želivského	–	2 linky (8–10–8) CT T: +19,3 mil. Kč B: –5,3 mil. Kč (platí pro finální fázi zastavení území)	<ul style="list-style-type: none"> váže též na rekonstrukci a úpravu profilu ul. Jana Želivského souvisí s řešením rozvojového území a etapizací jeho naplňování
	,Jižní Město' (Chodovská – Spořilov – Opatov – Háje)	Z 2798/00 CVZ IV – zadání schválené usn. ZHMP č. 33/18 ze dne 12. 12. 2013 Pro zpracování návrhu změny je požadována SEA.	<ul style="list-style-type: none"> zlepšení obsluhy Jižního Města, snížení zatížení trasy C, založení tangenty na Vršovice, Žižkov 	✓	✓	✓	OS	✓	OB: 60400 PP: 16347 OST: 12321	7,77 vč. rek. úseku Chodovské	2 562,29	2 linky (8–10–8) CT T: +68,7 mil. Kč B: –48,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> významu nabude až propojením na Vršovickou – bez této vazby má z dopravního hlediska omezený význam a překrývá tangentu BUS, nejednotný názor na řešení průchodu koridorem Spořilovské ul. – otázka zakrytí/valu, dořešení odpojení ze stávající tratě v prostoru Spořilovské dořešení průchodu Opatovem

ID	Tramvajová trať	Změna ÚP a fáze pořizování	Hlavní přínosy	Náhrada za BUS	Systémový přenos	Zkvalitnění obsluhy	Stupeň prověření záměru	Zařazení do akcí na spolu-financování z fondů EU ¹⁾	Bilance spádového území – potenciál obsluhy ²⁾	Délka tratě v km	Odhad investičních nákladů ³⁾ v mil. Kč bez DPH	Provozní parametry – provozní náklady a úspory ⁴⁾	Poznámky / K dořešení
	Na Veselí – Pankrác Pankrác – Budějovická	IPR podal k pořizovateli (SUP MHMP) podnět na změnu	<ul style="list-style-type: none"> vytvoření účelné vazby na metro C (D), alternativní doprava při výpadku metra, přímá obsluha významných lokálních zdrojů a cílů cest 	✓	✓		TSP	✓	OB: 28500 samostatně Budějovická – Dvorce PP: 18674 OST: 8067	1,50	I. etapa 369,53 II. etapa 334,47	2 linky (8–10–8) CT T: +16,2 mil. Kč B: -8,0 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> lze etapizovat koordinace s dopravním řešením Pankráce, zásahy do zeleně a parkovacích stání (prověřována vyvolaná investice do podzemních garáží Budějovická +400 mil. Kč)
	Budějovická – Dvorce	IPR podal k pořizovateli (SUP MHMP) podnět na změnu	<ul style="list-style-type: none"> součástí tzv. jižní tangenty Smíchov – Pankrác, odlehčení přetíženému úseku TT Palackého náměstí – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova redukce intenzivní autobusové dopravy 	✓	✓		TSP			2,78	739,35	2 linky (8–10–8) CT T: +27,5 mil. Kč B: -9,85 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> podmíněnost realizací TT Na Veselí – Budějovická, zvýšená inv. náročnost v případě realizace náhrady zrušených parkovacích stání pomocí hromadných garáží (ca +217 mil. Kč)
	Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	součástí Z 2710/00 CVZ I – návrh	<ul style="list-style-type: none"> provázání tratí na obou březích, zvýšení variability vedení linek, součástí tzv. jižní tangenty Smíchov - Pankrác 		✓		TSP	✓	–	0,60	990,08 var. s jízdními pruhy	rozsáhlejší reorganizace T: +31,0 mil. Kč B: -32,4 mil. Kč	<ul style="list-style-type: none"> nahrazuje stávající pozici mostu v platném ÚP potřeba výběru varianty uspořádání mostu v co nejkratší době, potřeba stabilizace názoru na umístění (polohu) mostu, investiční náročnost (nový most přes Vltavu), opakované odklady schválení a vydání návrhu změny Z 2710/00

Poznámky k tabulce

¹⁾ O zařazení záměru do akcí navržených na spolufinancování z evropských fondů bylo rozhodnuto usnesením Rady hl. m. Prahy č. 850 ze dne 12. 6. 2012 (příloha 1) a č. 2243 ze dne 18. 12. 2012 na základě usnesení Výboru pro dopravu ZHMP dne 25. 9. 2012 (příloha 2). Potřebné podklady pro zařazení této akce do akcí spolufinancovaných z evropských fondů již byly předány Ministerstvu dopravy jako garantovi za Českou republiku.

²⁾ Spádové území záměru je vypočteno ÚRM pomocí Network Analyst GIS Esri od zastávek tramvajových tratí na základě skutečné sítě pěších cest v území. OB – počet obyvatel trvale hlášených (stav ke dni 27. 9. 2013), PP – odborný odhad pracovních příležitostí; OST – zahrnuje především specifické cíle občanské vybavenosti (kapacitu školních zařízení aj.)

³⁾ Údaje v mil. Kč bez DPH v C. Ú. r. 2012. V propočtu nákladů jsou zahrnutы náklady na výstavbu tramvajové trati včetně potřebných inženýrských objektů, náklady na projektové a průzkumné práce, investorskou a inženýrskou činnost, zařízení stavebně, provozní vlivy, správní a jiné poplatky, vyvolané nebo související investice, rozpočtová rezerva ve výši 10% na nepokryté položky. K odhadu investičních nákladů vybraných tramvajových tratí nechal URM zpracovat studii (zhotovitel Dopravní a inženýrské projekty, spol. s r. o.), jež obsahuje finanční propočet odborného odhadu investičních nákladů. Propočet byl stanoven na základě znalostí o navržených trasách, stavebním provedení a vyvolaných investicích, a to na podkladě projektových dokumentací jednotlivých akcí, které zpracovatel dle potřeby upravil a doplnil.

⁴⁾ Provozní parametry: (8–10–8) je interval standardní linky špička–sedlo–večer; CT – celotýdenní provoz, PD – jen pracovní dny; Odhad provozních nákladů na cenové úrovni roku 2012, zprac. ROPID, aktualizace 12/2013; T – tramvajová trakce (+ značí nárůst), B – autobusová doprava (– značí pokles).

Vysvětlivky použitých zkratek

OS	ověřovací studie – studie realizovatelnosti (zpravidla jako podklad pro ÚP)
DÚR/DSP	dokumentace pro územní rozhodnutí /stavební povolení (eventuelně ve fázi zpracování)
TSP	podrobnější technickoekonomická prověřovací studie, případně dokument obsahující odhad investičních a provozních nákladů, technické ověření a územně-plánovací podklady
*	označuje dokument nevyužitelný nebo jen z části použitelný v současné době (překonaný vývojem v území nebo jinými rozhodnutími)

Tabulka 3 Ostatní možnosti rozvoje (neobsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy)

Tramvajová trať	Stupeň prověření záměru	Poznámky
Vlastina – Nádraží Ruzyně	TSP	možná další etapa prodloužení TT Divoká Šárka – Dědinská – efekt dosažení přestupního uzlu veřejné dopravy na železnici, terminál BUS a P+R
Sídliště Řepy – Zličín	OS	aktuálně prověřovaný námět na průchod tramvajové tratě od stávající smyčky Sídliště Řepy přes transformační území areálu Technokom a býv. Siemens ke konečné stanici trasy B metra Zličín – v úseku Řepy – ul. Na Radosti podkladová studie ke změně platného ÚP (územní rezerva?)
Eden – Bohdalec – Chodovská (Spořilov)	OS	součást uvažované tzv. východní tramvajové tangenty; systémové provázání na tramvajové tratě ve Vršovicích, řešení dopravní obslužnosti velkého rozvojového území Bohdalec
Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská – rozvojové území Štěrboholy	OS	úsek po Průmyslovou vymezen v platném územním jako územní rezerva (tehdy souvislost s dopravním terminálem při severní věti prodloužení metra A do Štěrbohol) determinováno až rozhodnutími o pojednání území v novém územním plánu
Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny)	OS	podmíněno realizací TT Pankrác – Budějovická; systémové propojení tramvajových tratí, zlepšení dopravní obsluhy
Vršovická – Litevská – Želivského (přes areál FN Královské Vinohrady)	OS	součást uvažované tzv. východní tramvajové tangenty; systémové provázání na tramvajové tratě na Vinohradech/Žižkově; investičně značně náročné, determinováno rozvojem areálu FN Královské Vinohrady
Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy	OS	determinováno až rozhodnutími o pojednání území v novém územním plánu
Opatov – VŠ kolej JM (Volha)	OS	možná další etapa prodloužení TT na Jižní Město; podmíněno předchozí existencí této TT
(Nádraží Podbaba –) Lysolaje – Troja – Bohnice	OS	podmíněno realizací TT Kobyliské nám. – Bohnice, zásadní systémový přínos – tzv. severní tramvajová tangenta; investičně značně náročné, střet s limity ochrany přírody a krajiny, průchod zájmovým územím zoo
Nádraží Modřany – Komořany	OS	možné zlepšení obsluhy transformačního území a napojení Komořan na tramvajovou síť – nahrazení BUS
Kukulova	OS*	systémové propojení tramvajových tratí, dosažení přestupního uzlu Nemocnice Motol na lince A metra
Bílá Hora – Sídliště Řepy	OS*	systémové propojení tramvajových tratí, zlepšení dopravní obsluhy, nahrazení BUS
Habrová – Malešice – Depo Hostivař	částečně OS	využití koridoru opuštěné žel. vlečky
Nádraží Hostivař – Hornoměcholupská – Petrovice – Háje	OS	systémová nahrazení obsluhy území autobusovou dopravou; v původně zvažovaném pojednání vázáno na existenci TT na Jižní Město

Vysvětlivky použitých zkratek

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

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

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

* označuje dokument nevyužitelný nebo jen z části použitelný v současné době (překonaný vývojem v území nebo jinými rozhodnutími)

Hodnocení rozvojových záměrů obsažených v platném územním plánu hl. m. Prahy

Na základě podnětu a zadání radního hl. m. Prahy Ing. Jiřího Pařízka, zodpovědného za oblast výstavby, rozvoje a údržby dopravní infrastruktury města v oblasti hromadné dopravy, je provedeno hodnocení tramvajových tratí podchycených v tab. 1 materiálu Koncepce rozvoje tramvajové dopravy v Praze, tzn. **rozvojových záměrů, obsažených v platném ÚP hl. m. Prahy**.

Hodnocení je tak dle zadání zaměřeno pouze na tyto záměry a nezahrnuje některé další konsenzuálně preferované tramvajové tratě, doporučované do změn územního plánu. Daný přístup tak předurčuje možné využití závěrů hodnocení pouze k získání názoru na potřebnost, přínosy a rizika daného okruhu záměrů, ale neměl by znamenat negativní dopady na postup v zabezpečování realizačních předpokladů pro záměry v tab. 1 neobsažené!

Hodnocení lze využít pro přesnou a podloženou argumentaci např. ke stanovení pořadí (priority) záměrů a zdůvodnění načasování jejich podrobnější přípravy. Sledovanými a hodnocenými kritérii byly:

- **přepravní analýza**, tj. přepravní potenciál daného záměru. Uvádíme zde hodnoty přepravní poptávky pocházející z průzkumu společnosti ROPID, vyjádřené v počtu cestujících nastupujících a vystupujících na zastávkách (obrat), vykryvaných obdobně nově tramvajovými tratěmi. Dále jsou připojeny i modelové odhady přepravní poptávky, pocházející z dopravního modelu IPR sestaveného a kalibrovaného pro potřeby Prahy kolejové (etapa a výhled) – uvedeny jsou zpravidla maximální i minimální profily dle úseků. V tabulce 1 jsou uvedeny údaje k atrakčnímu obvodu každého záměru z hlediska přepravního potenciálu (počet obyvatel a prac. příležitostí ve spádovém území přímé docházky do deseti minut);
- **dopravně-provozní přínos** záměru, který představuje zhodnocení systémových vazeb, provozních či manipulačních přínosů konkrétní tramvajové tratě apod.;
- **zhodnocení dopravní infrastruktury**, jež je chápáno jako benefit konkrétního záměru v podobě dodatečného přínosu záměru do již provozované sítě, která je tak lépe využita (viz např. napojení významného sídelního celku k tramvajové trati, která bez rozvoje tento atrakční obvod neobsloužila), dále je uvažováno využití i ochrana koridorů stanovených pro rozvoj tramvajové dopravy apod.;
- **zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic**, které obnáší daný záměr ke své realizovatelnosti, a nejsou standardní součástí investice Dopravního podniku, myšleno obvyklou při realizacích nebo obnovách tramvajových tratí v zastavěném území města, znamenají dodatečné nároky na rozpočet města, a nebo podmiňují úspěch realizace rozvojového záměru tramvajové dopravy.

Kromě vlastního popisu naplnění sledovaného kritéria daným záměrem je připojeno **bodové ohodnocení** ve stupnici 1-5

největší přínos/význam nejmenší přínos/význam

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Uvedené bodové známky vyjadřují *relativní míru* naplnění všech očekávatelných pozitivních dopadů v daném kritériu ve vztahu ke všem dalším hodnoceným záměrům. Bodové hodnocení tak není zcela „absolutní“ a lze říci, že nejlepší známka pomyslně nastavuje měřítko hodnocení. Případné rozšíření hodnocených záměrů o další (např. připravované ke změně platného územního plánu – tab. 2) by mohlo zpětně posunout hodnocení záměru.

K hodnocení je třeba uvést několik dalších důležitých poznámek:

- U všech dále uvedených tramvajových tratí a tramvajových smyček lze vycházet ze základní premisy, že **každý z uvedených záměrů bude z hlediska koncipování sítě tramvajových tratí přínosem**, ať už pro vznik nových kolejových propojení, prohloubení vazeb na další dopravní systémy apod., s kladnými dopady na kvalitu veřejné dopravy z hlediska nabídky kapacity, spolehlivosti, rychlosti, bezpečnosti (dáno zejména vysokým podílem segregované dopravní cesty) a s žádoucím zvyšováním podílu elektrické trakce na přepravní práci (ekologické přínosy).
- U řady z uvedených záměrů byla již v minulosti opakovaně jmenovitě ze strany DP HMP zdůrazňována

zvýšená preference realizace záměrů, a to v materiálech předkládaných mj. Zastupitelstvu hl. m. Prahy, Radě hl. m. Prahy a dozorčí radě DP.

- Je nanejvýš žádoucí zachování určité kontinuity s rozvojovými a strategickými dokumenty města.

Divoká Šárka – Dědinská

Hodnocení
2 [↗]
1-2
1

Divoká Šárka – Dědinská		Hodnocení	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec		Hodnocení
zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Jedinou významnější podmiňující investicí na komunikační síti města je potřeba realizace nové světelně signalizované křižovatky Evropská – Navigátorů. Tato křižovatka je součástí dokumentace stavby, investiční pokrytí by nemělo jít za DP. Její podoba se v průběhu zpracování a projednávání DÚR/DSP spíše zmenšuje (původní náklady odhadovány na 25,3 mil. Kč bez DPH). IPR usiloval o vhodnější provedení vazeb do území západně od ul. Drnovské, což však není přímo akce podmiňující realizaci investice; je však vhodné připravovat speciální investiční akci TSK.	1–2	zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic		síť, započatou realizací tratě Zlíchov – Sídliště Barrandov, a dále zhodnocuje tuto investici města ve stejné logice dle předpokladů územního plánu.
Poznámka:	↗ Významný potenciál zvýšení hodnocení – při dostavbě návazné TT směr Terminál Jih.				
Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec		Hodnocení	Sídliště Modřany – Libuš		Hodnocení *
přepravní potenciál	Tramvajová trať vedená rozvojovým územím s potenciálem zásadního růstu počtu cestujících je jedním z příkladů územního plánování, kdy je dopravní infrastruktura budována před nebo současně s výstavbou okolní zástavby. Jsou tak založeny všechny předpoklady k tomu, aby nová tramvajová trať tvořila nedílnou součást nově budované městské zástavby a od začátku tím zvýšila kvalitu života v ní. Předpoklad nižších zátěží na koncovém úseku – závislost na nové zástavbě. Obrat cestujících – souč. stav BUS (prac. den, 6-22 hod.): 3 650 Predikovaná zátěž – model IPR (cestujících/den): max. profil 4 tis.	2–3 ↑	přepravní potenciál	Potenciál přepravní poptávky uvedené tramvajové tratě spočívá především v jejím systémovém charakteru. Vznikne tím napojení sídlištní zástavby v Libuši na kapacitní tramvajovou radiálu směr Podolí – centrum. Významnou součástí bude rovněž přestupní vazba v relaci Jižní Město/Písnice – Libuš – Modřany resp. Modřany – Libuš – Krč/Kačerov. Významný nárůst přepravní poptávky lze rovněž očekávat po dostavbě trasy D metra, kdy vznikne nová systémová vazba sídlištních komplexů v jižním sektoru Prahy 4 a Prahy 12 na kapacitní kolejovou dopravu.	3/2
dopravně-provozní přínos	Záměr zabezpečí kvalitní dopravní obsluhu rozvojového území barrandovské terasy včetně stávajících obytných celků Holyně, částečně i Slivence. Vytvoří nové vazby na kolejovou veřejnou dopravu a při cílovém uspořádání, zahrnujícím P+R u konečné zastávky předmětné TT (není součástí projektu), umožní i redukci automobilové dopravy na území vnitřního města (s příznivými účinky v oblasti životního prostředí). Zcela zásadním faktorem je skutečnost, že předmětnou tramvajovou tratí je podmiňována možnost dalšího urbanistického rozvoje lokality (formulována podmínka v ÚP – nabytí právní moci územního rozhodnutí).	2–3	dopravně-provozní přínos	Lze očekávat změnu směrování části cestujících na metro D, realizovanou právě touto tramvajovou tratí. V atrakčním obvodu tramvajové trati se nachází nové kapacitní obytné komplexy. Obrat cestujících – souč. stav BUS (prac. den, 6-22 hod.): 4 650 Predikovaná zátěž – model IPR (cestujících/den): celý úsek ca 7 tis. (s vazbou na metro)	3/2
zhodnocení dopravní infrastruktury	Dopravní obsluha stávajících obytných celků v řešeném území je v současném období zabezpečována autobusovou dopravou. Realizace připravované rozsáhlé zástavby území mezi Holyní a stávajícím barrandovským sídlištěm (převážně kapacitní bytové objekty, částečně již v pokročilém stadiu přípravy) je vzhledem k realizační podmíněnosti tramvajovou tratí dané formě dopravní obsluhy přizpůsobována. Ve výhledově urbanizovaném území v zásadě nejsou vytvářeny podmínky pro případnou obsluhu autobusovou dopravu. Včasné realizací TT bude vedle odpovídajícího zajištění dopravních potřeb současně eliminována krajní možnost případného dotčení koridoru tramvajové tratě některými navrhovanými zámery. Tramvajová trať je další etapou napojení sídliště Barrandov na tramvajovou	2	zhodnocení dopravní infrastruktury	Realizací záměru bude vytvořena důležitá systémová vazba tramvajové dopravy na metro (budoucí trasu D) a bude zajištěno zkvalitnění dopravní obsluhy území Libuše.	4/1

Sídliště Modřany – Libuš		Hodnocení *	Kobylisy – Bohnice	Hodnocení
zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	<p>Nejpodstatnější je vazba na realizaci trasy D metra a stanici Libuš. Fakt reálného zahájení realizace příslušného úseku trasy D metra v relativně dohledné době, a technické souvislosti – koncový úsek této TT je veden přes stavební jámu stanice metra Libuš a prostor tramvajové smyčky je při stavbě metra využíván pro zařízení staveniště (dle vydaného ÚR) – nutně směřují k výstavbě a provozu tramvajové tratě až ve vazbě na metro D. Při předstihově budované a provozované tramvajové trati by to znamenalo neekonomické opakované budování koncového zařízení, s eventualitou využití dočasného koncového zařízení ve formě kusých kolejí s kolejovým přejezdem. Řešením by mohlo být budování tramvajové tratě po etapách, (v úvodní etapě trať ukončená kusými kolejemi s přejezdem, pojížděná obousměrnými vozidly), s dobudováním trvalého koncového zařízení až v následné etapě.</p> <p>Nedomníváme se však, že předstihové řešení v době před zprovozněním metra je úměrné dopravnímu významu daného tramvajového propojení.</p>	5/1	<p>souvisejících zátěží patří daný záměr k jednoznačně dopravně nejopodstatnějším. Jako součást „severní tramvajové tangenty“ bude trať patřit k záměrům nadmístního významu. Situaci ovšem komplikují problematické předpoklady k řešení průchodu tratě v oblasti Kobyliského nám. (resp. vazby na stanici metra), nevstřícný postoj vedení i občanů příslušné MČ k realizaci záměru, diskuze o rozsahu tramvajové tratě, směrované na redukci oproti původnímu řešení (pouze některá větev) atd.</p>	

Poznámka:

* U této tramvajové tratě je hodnocení uvedeno vždy ve formátu **před realizací trasy D metra/po realizaci**.

Kobylisy – Bohnice		Hodnocení	smyčka Depo Hostivař	Hodnocení
přepravní potenciál	Z hlediska počtu cestujících se jedná o jednu z nejvýznamnějších tramvajových tratí v Praze. Předpokládá se systémové nahrazení autobusové dopravy kapacitní kolejovou dopravou s potenciálem až cca 90 000 cestujících za den. Obrat cestujících – souč. stav BUS (prac. den, 6-22 hod.): 40 300 Predikovaná zátěž – model IPR (cestujících/den): severní větev 28 tis. jižní větev 25 tis. společný úsek 60 tis.	1	přepravní potenciál	Z hlediska počtu přepravených cestujících se jedná především o zlepšení systémové vazby mezi autobusovým terminálem a výhledově rovněž stanicí městského S-bahnu s tramvajovou dopravou.
dopravně-provozní přínos	Dopravně vysoce opodstatněný záměr zajistí kvalitní pokrytí dopravních potřeb obyvatel sídliště Bohnice kolejovou městskou veřejnou dopravou, spolu s podstatnou redukcí autobusové dopravy (úspora autobusů, snížení ekologické zátěže území). Zabezpečí kapacitní kolejovou návaznou dopravu ke stanici metra Kobylisy a provázání tramvajových tratí s vytvořením přímých dopravních vazeb na Libeň, Vysočany i centrální části města. Dlíčí úsek předmětné tramvajové tratě je součástí preferované „severní tramvajové tangenty“. Vzhledem k uvedené silné přepravní zátěži dojde rovněž k provázání oblasti Bohnic s ostatní tramvajovou sítí, především v rámci tzv. východní tangenty. Dojde tím ke vzniku mnoha systémových přepravních vazeb, které přispějí k lepšímu rozložení přepravní zátěže v síti.	1	dopravně-provozní přínos	Vybudování tramvajové smyčky v předprostoru stanice metra Depo Hostivař (náhradou za stávající tramvajovou smyčku Černokostelecká, jež má být zrušena) prohloubí vazby na další dopravní systémy, neboť daný prostor je dále rozvíjeným dopravním terminálem (metro, autobusová doprava, P+R, výhledově železnice) a je v tomto smyslu logickým a efektivním dopravním řešením takéž z pohledu cestující veřejnosti. Přínos nové tramvajové smyčky spočívá i v nahrazení současné do určité míry provozně komplikované.
zhodnocení dopravní infrastruktury	Území je v současné době obsluhováno výhradně autobusovou dopravou. Převedení rozhodujících přepravních vztahů na kolejovou dopravu je kvalitativním zlomem v koncipování sítě veřejné dopravy, z hlediska	2	zhodnocení dopravní infrastruktury	Nová poloha tramvajové smyčky je nesporným přínosem, limitujícím faktorem pro její realizaci je ovšem zásadní přestavba území (s odpovídající investiční náročností), neboť její umístění je spojeno s přesunem P+R a autobusového terminálu. Završením komplexního záměru je vybudování železniční zastávky, na které však nemá lokalizace tramvajové smyčky vliv. Je vhodné orientovat přípravu investice k termínu zprovoznění nové železniční zastávky (dle předpokladů SŽDC do r. 2020).
zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Realizace samotné tramvajové smyčky s sebou nese vyvolané a podmiňující investice města do infrastruktury dopravního terminálu, vč. přestavby zařízení P+R a odstavných ploch BUS.	4	Poznámka: ↗ Existuje potenciál zvýšení hodnocení – v závislosti na realizaci železniční zastávky Praha-Malešice.	

smyčka Zahradní Město		Hodnocení	Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih		Hodnocení
přepravní potenciál	Smyčka Zahradní Město bude v návaznosti na dostavbu stejnojmenné železniční zastávky představovat významný přestupní uzel, přičemž z této skutečnosti vychází i potenciál přepravní poptávky.	2	zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Termínově, realizačně a funkčně neuzavřenou je otázka dopravního terminálu Dlouhá Míle, který je za současné situace provázán se záležitostí železničního napojení ruzyňského letiště. V případě realizace rozsáhlé zástavby, především ve formě administrativního a kongresového komplexu Prague Airport Park, dochází k aktivnímu zapojení investora do koncipování koncového úseku tramvajové tratě (není vyloučena ani jeho spoluúčast na jejím financování). Tento přístup se jeví žádoucí dosáhnout i u dalších investorů v daném území. Nižší hodnocení odpovídá zejména neuzavřené otázce vyvolaných investic v oblasti Dlouhé Míle a výstavbě nového přemostění Pražského okruhu.	3
dopravně-provozní přínos	Nová tramvajová smyčka je umísťována u železničního podjezdu v Zahradním Městě (ul. Průběžná, Švehlova) v blízkosti budoucí železniční zastávky Zahradní Město. Zvyšuje manipulační možnosti v síti tramvajových tratí, umožňuje ukončení tramvajových linek za přestupním bodem na železnici a je součástí přestupního uzlu veřejné dopravy.	1–2			
zhodnocení dopravní infrastruktury	Rozhodujícím impulsem pro výstavbu smyčky je její vazba na realizaci modernizace železniční tratě Praha hl. n. – Praha Hostivař (nový podjezd, železniční zastávka). Předpoklad realizace nové železniční zastávky Praha-Zahradní Město je směrován nejdéle do roku 2019 (stavba 2015–2019). Hl. m. Praha by k tomuto datu mělo být na stavbu připraveno a ideálně zprovoznit smyčku spolu se vznikem nové přestupní vazby.	2			
zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Realizace samotné tramvajové smyčky nepředstavuje žádné významné zvláštní náklady. Související investicí hl. m. Prahy by měla být realizace záhytného parkoviště P+R.	1			
Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih		Hodnocení	Počernická		Hodnocení
přepravní potenciál	Přepravní potenciál projektu tramvajové trati k Terminálu Jih nespočívá pouze v převedení zátěže z autobusové dopravy na kapacitní kolejový systém, ale rovněž v obsluze významného rozvojového území mezi ulicí K Letišti a Pražským okruhem, případně lokality Dlouhá Míle. Významným zdrojem cest jsou soustředěné pracovní příležitosti související s provozem letiště Václava Havla Praha a Úřadu pro civilní letectví, Řízení letového provozu. Obrat cestujících – souč. stav BUS (prac. den, 6-22 hod.): 10 500 Predikovaná zátěž – model IPR (cestujících/den): min. profil 2 tis./max. profil 12 tis. (max. profil je uvažován Vlastina k Divoké Šárce) Poznámka: zohledňuje rozvoj letiště, existenci železničního napojení a terminálu Dlouhá Míle vč. P+R (přestup)	2	přepravní potenciál	Z hlediska potenciálu počtu přepravených cestujících se jedná především o převedení stávajících zátěží z autobusových linek na tramvajovou dopravu. Vznikne tím rovněž přímé spojení sídlištní zástavby Malešic s centrem města, a to variantně přes Žižkov nebo Vinohrady. V souvislosti s touto skutečností a rovněž ve spojení s atraktivitou kolejové dopravy se předpokládá další nárůst počtu cestujících. Obrat cestujících – souč. stav BUS (prac. den, 6-22 hod.): 7 500 Predikovaná zátěž – výhled (odhad DPP): – Predikovaná zátěž – model IPR (ÚP):	1–2
dopravně-provozní přínos	Záměr je dlouhodobě sledovaným cílovým řešením prodloužení tramvajové tratě z Divoké Šárky. Zabezpečí tramvajové napojení dopravního terminálu Dlouhá Míle, letištního Terminálu 3 a připravované rozsáhlé zástavby v jeho předpolí (Prague Airport Park) i v dalších částech lokality.	1–2	dopravně-provozní přínos	Záměr zaručí zkvalitnění dopravní obsluhy sídliště Malešice z hlediska místních vztahů, ale především po stránce zabezpečení jeho přímého napojení na centrum města a další lokality kolejovou dopravou. Současně dojde k odpovídající redukcii autobusové dopravy (úspora autobusů, snížení ekologické zátěže území).	1
zhodnocení dopravní infrastruktury	Území je v současné době obsluhováno výhradně autobusovou dopravou. Zásadním faktorem je převedení rozhodujících přepravních vztahů na kolejovou dopravu, zejména pak s přihlédnutím k nárůstu zátěží, spojenému s připravovaným rozvojem území. Realizace tramvajové trati jednoznačně spolupůsobí s předchozí etapou ke smyčce Dědinská a dále zhodnocuje tuto investici a zvyšuje její efektivitu.	1–2	zhodnocení dopravní infrastruktury	Příslušná část sídliště Malešice je v současné době obsluhována autobusovou dopravou. Převedení rozhodujících přepravních vztahů na kolejovou městskou veřejnou dopravu (zejména s přihlédnutím k předpokladu nárůstu zátěží, danému probíhající realizací další bytové zástavby) je nesporným zkvalitněním sítě. Uspořádání Počernické ul., s širokým středním dělícím pásem, vytváří vynikající podmínky pro včlenění tramvajové tratě do jejího profilu.	2
			zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Zcela zásadní komplikací, ovlivňující realizační předpoklady záměru, je však nutnost vyřešení problematiky prostorově kolidujících káranských vodovodních řadů – extrémně vysoká investiční náročnost jejich přeložek/rekonstrukce přímo vyvolaná samotným záměrem.	4

Tabulka 4 Hodnocení rozvojových záměrů obsažených v platném územním plánu hl. m. Prahy

Tramvajová trať	Přepravní potenciál	Dopravně-provozní přenos	Zhodnocení dopravní infrastruktury	Zhodnocení podmiňujících nebo vyvolaných investic	Celkové hodnocení	Pořadí	Poznámky
Divoká Šárka – Dědinská	2	1–2	1	1–2	1–	1.	je indikováno zvýšení hodnocení přepravního potenciálu při dostavbě návazné TT směr Terminál Jih
Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	2–3	2–3	2	2–3	2–	5.	je indikováno zvýšení hodnocení přepravního potenciálu v závislosti na hustotě nové zástavby
Sídliště Modřany – Libuš	3/2	3/2	4/1	5/1	4/1–	1.* 8.	* přípravu orientovat současně s realizací trasy D metra; pak lze jednoznačně doporučit
Kobylisy – Bohnice	1	1	2	3	2	2.	nese s sebou rizika vyvolaných investic (demolice, přestavba vestibulu)
smyčka Depo Hostivař	3–4	2	2–3	4	3	7.	je indikováno zvýšení hodnocení přepravního potenciálu ve vazbě na komplexní přestupní terminál
smyčka Zahradní Město	2	1–2	2	1	2	2.	přípravu orientovat ke zprovoznění žel. zastávky Zahradní Město (2015-19)
Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih	2	1–2	1–2	3	2	2.	
Počernická	1–2	1	2	4	2–	5.	vysoká přímo vyvolaná podmiňující investice