

STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ



V PRAZE
DO ROKU
2030

IMPLEMENTAČNÍ DOKUMENT KONCEPCE



IPR —
PRAHA

STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE DO ROKU 2030

IMPLEMENTAČNÍ DOKUMENT KONCEPCE

ZADAVATEL

Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZPRACOVATEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Sekce infrastruktury
Kancelář dopravní infrastruktury
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

VĚCNÝ GARANT

Ing. Marek Zděradička

VEDOUcí PROJEKTU

Ing. Jakub Zajíček
T) +420 236 00 4565
E) zajicek@ipr.praha.eu

PROJEKTOVÝ TÝM

Ing. Martin Čálek, Ing. Lukáš Tittl, Matěj Petr

Verze 2017-12-31

Zpracováno ve spolupráci s
DP Praha a. s., ROPID



OBSAH

ÚČEL A OBSAH DOKUMENTU	6
_1 VÝCHODISKA	7
_1.1 Výchozí podmínky tramvajové dopravy v Praze	7
_1.2 Výchozí dokumenty a cíle	10
__1.2.1 Územní plán hl. m. Prahy 1999	10
__1.2.2 Praha kolejová 2008.....	13
__1.2.3 Koncepce tramvajové dopravy v Praze 2013	13
__1.2.4 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace 2014	14
__1.2.5 Strategický plán hl. m. Prahy 2016	15
__1.2.6 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí předp. 2018.....	17
__1.2.7 Dopravní politika.....	18
__1.2.8 Rozpracovaný Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán) předp. 2022	22
__1.2.9 Další strategické dokumenty s vazbou na předkládaný dokument.....	23
_2 STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO ROKU 2030.....	25
_2.1 Principy strategie rozvoje tramvajových tratí.....	25
_2.2 Rozvojové záměry tramvajových tratí	26
__2.2.1 Záměry v pokročilém stádiu přípravy projektu.....	28
__2.2.2 Záměry k prioritní přípravě do roku 2030	29
__2.2.3 Záměry k dalšímu ověření/územní stabilizaci	32
__2.2.4 Rozšíření tramvajových tratí do středočeského kraje	33
__2.2.5 Další rozvojové záměry mimo zvolenou kategorizaci	35
_2.3 Rozvoj linkového vedení.....	36
_3 HODNOCENÍ ZÁMĚRŮ	39
_3.1 Princip hodnocení	39
__3.1.1 Skupiny sledovaných kritérií	40
__3.1.2 Hodnotící ukazatele	41
__3.1.3 Dopravní model	42
_3.2 Karty záměrů.....	43
Vzor / Poznámky k expertnímu hodnocení.....	43
Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park	46
Kobylisy – Bohnice	48
Počernická	50
Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	52
Vinohradská/Škrétova – Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova.....	54
Nádraží Podbaba – Suchdol.....	56
Spořilov – Choceradská.....	58
Choceradská – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město.....	60
Na Veselí – Pankrác.....	62
Na Veselí – PaNkrác – Budějovická	64
Budějovická – Dvorce.....	66
Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny).....	69
Malovanka/Dlabačov – Strahov	71
Ústřední dílny DP – Průmyslová – Štěrboholy	73
Vypich – Nemocnice Motol – Motol.....	75
Smyčka Trojská.....	77
Podbaba – Troja (zoo) – 1. etapa propojení Praha 6-Praha 8.....	79
Vinohradská – Václavské náměstí	81
_3.3 Vyhodnocení.....	83

4	SHRNUTÍ A DOPORUČENÍ	89
_4.1	Doporučení strategie	89
_4.2	Procesy a gesce.....	91
_4.3	Úkoly.....	93
—	Příloha 1 – Paprskové grafy celkového hodnocení kritérií záměrů.....	96
—	Manažerské shrnutí.....	98

— Seznam zkratk

ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.
DSP/DÚR	Dokumentace pro stavební povolení/územní rozhodnutí
EU	Evropská unie
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
KÚ	Krajský úřad
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
OC	Obchodní centrum
OSN	Organizace spojených národů
P+R/B+R/K+R	Záchytná parkoviště Park and Ride/Bike and Ride/Kiss and Ride
PID	Pražská integrovaná doprava
RHMP	Rada hlavního města Prahy
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SP	Stavební povolení
SUMP	Plán udržitelné mobility; v Praze označován také zkráceně P+
TT	Tramvajová trať
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán (hlavního města Prahy)
ÚR	Územní rozhodnutí
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZÚR	Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy

ÚČEL A OBSAH DOKUMENTU

Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 vzniká v návaznosti na obdobný materiál Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. (dále jen DPP), který jako základní řídicí dokument schválila Rada hl. m. Prahy Usnesením č. 2186/2017 ze dne 5. 9. 2017, a který následně vzalo na vědomí Zastupitelstvo HMP Usnesením č. 29/19 ze dne 14. 9. 2017.

Z usnesení Rady HMP vyplývá zároveň úkol pro IPR Praha připravit jeho doplnění o provozně-ekonomické údaje k jednotlivým záměrům a údaje k jejich územnímu a demografickému potenciálu s cílem stanovit priority a specifikovat doporučení pro další přípravu.

Poptávka po existenci obdobné oborové koncepce je zřejmá z kontextu řady dokumentů hl. m. Prahy, citovaných a rozebraných zde dále v textu, aby shrnula zásady, cíle a samotnou vizi města Prahy v oblasti plánování nových tramvajových tratí, nikoli jako izolovaného problému, ale jako součásti naplňování celkové strategické koncepce města. V souladu s dlouhodobými cíli udržitelného rozvoje města schválenými ve strategických dokumentech hl. m. Prahy (Strategický plán HMP, aktualizace 2016) patří rozvoj sítě tramvajových tratí k jednoznačným prioritám města Prahy.

Cílem strategie je aktualizovat základní koncepci rozvoje tramvajové sítě v Praze do roku 2030 s ohledem na ekologické a rozvojové cíle města, státu i EU. Základním cílem předkládaného materiálu je aktualizace a rozpracování strategie dalšího rozvoje tramvajové sítě v Praze do roku 2030, a to s ohledem na socioekonomickou i demografickou prognózu a rovněž s vědomím závazku splnění dlouhodobých cílů snižování emisí CO₂ a dalších škodlivin z dopravy, jež byly vytyčeny jak na úrovni Evropské unie, tak i na úrovni České republiky.

” V důsledku tak má tento dokument přinést ucelený pohled na možnosti rozvoje tramvajových tratí a vyplývající nároky na zajištění příslušných lidských i finančních zdrojů v rámci strategie rozvoje Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. jako obchodní společnosti s výhledem do roku 2030. Neméně důležitým aspektem je odvození nároků na zajištění vozového parku a stanovení zásad a harmonogramu pro nákup vozidel, a to jak vlastních tramvajů tak s přesahem pro stejnou úvahu ohledně vypravení autobusů. Z provozních parametrů na postupně rozvíjené síti tramvajových tratí také lze časovat přípravu výstavby nových zařízení technického zázemí pro údržbu a deponování tramvajů.

Předkládaný materiál rekapituluje dosavadní vývoj v plánování a přípravě jednotlivých záměrů v kontextu územně-plánovací dokumentace a dosavadních prověření. Navazuje na dosud zpracované dokumenty a přijatá formální rozhodnutí. Strategie vychází z aktuální koncepce veřejné dopravy osob, zakotvené ve strategických a územně-plánovacích dokumentech města tak, aby byly naplňovány cíle územního plánování. Dopravní model města a jeho demografické bilance odrážejí poslední práce na novém územním plánu města, Metropolitním plánu. Výsledky provedených analýz tak podporují i koncepci rozvoje sítě veřejné dopravy, jež je nedílnou součástí plánu o podobě města a jeho obsluze. Sledované záměry rozvoje sítě tramvajových tratí v Praze jsou zde popsány vč. přínosů v systému obsluhy města veřejnou dopravou a provozních aspektů navrhovaného řešení. Součástí dokumentu je multikriteriální vyhodnocení záměrů na definované sadě indikátorů pro možnost stanovení priorit další (před-)projektové přípravy.

Dokument se předkládá k projednání v Radě hl. m. Prahy tak, aby jeho schválení bylo vodítkem pro práce na územním plánu města a stejně tak sloužil v rámci strategie rozvoje DPP s výhledem do roku 2030 k alokaci zdrojů a definici východisek pro koordinovanou investiční přípravu akcí. Strategie zajišťuje podmínky pro realizovatelnost staveb a je základem pro rozhodování o změnách v území, důležitým podkladem ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území, lze rozhodovat o prioritách a alokovat prostředky. Přijaté zásady rovněž poskytují hmatatelný podklad pro rozhodování a nezbytné informace veřejné správě města, obyvatelům, investorům a další nejširší veřejnosti

_1 VÝCHODISKA

__1.1 Výchozí podmínky tramvajové dopravy v Praze

Strategie vychází ze dvou základních východisek:

- Jednak z dlouhodobé a stabilní pozice tramvajové dopravy v Praze, kde zhodnocuje zejména stávající rozsáhlou kolejovou síť, modernizační proces nastartovaný především v posledních 10 letech (a to jak infrastruktury, tak i vozového parku) a také dobrou provázanost s ostatními druhy dopravy, tedy síťový efekt;
- Rovněž vychází z platné či připravované územně plánovací dokumentace (Územní plán HMP, Metropolitní plán, Zásady územního rozvoje) a dalších koncepčních materiálů města (Strategický plán, Územně analytické podklady, Koncepce rozvoje tramvajové dopravy apod.) vč. základní řídicí nové Dopravní politiky města, akcentující rozvoj kolejové dopravy. ❖ KAPITOLA / 1.2 [str. 10]

Rozvoj tramvajových tratí je jednou ze strategických priorit DPP, a.s. Principem strategie je komplexní rozvoj tramvajových tratí v Praze s cílem nahradit silně exponované autobusové tahy (zejména do sídlištních celků), vytvořit nové systémové vazby, a to nejen ve směru do centra, ale i na okraji širšího centra (tangenciální vazby, které odlehčí přetíženému centru města) a rozšířit tramvajovou síť i do nově se rozvíjejících oblastí.

Praha má velmi dobře fungující městskou hromadnou dopravu s páteřním systémem metra a sítí tramvajových tratí o provozní délce 142,7 km. Průměrná mezistaniční vzdálenost zastávek tramvajové dopravy je 0,525 km. Průměrná cestovní rychlost tramvajů dosahuje 18,8 km/h. Za rok přepraví tramvaje v Praze 367 mil. cestujících (metro 461; autobusy 411 a železnice 37,5 mil.), čímž se podílejí na počtu přepravených osob v roce 2016 ca 28,7 %.¹

Dopravní systém Prahy obslouží každý den asi 1,8 mil. obyvatel a návštěvníků města. Velmi významně (84 %) převažují cesty vnitroměstské, podíl vnějších cest (15 %) má však rostoucí tendenci. Dopravní chování obyvatel a návštěvníků města je odlišné – zatímco Pražané nejčastěji volí veřejnou dopravu (46 %), chůzi (29 %) a automobilovou dopravu (23 %), návštěvníci z okolí Prahy přijíždějí hlavně automobilem (45 %) a teprve poté veřejnou dopravou (36 %). Počet vykonaných cest na obyvatele Prahy setrvale roste, aktuálně připadá v průměru 3,57 cesty na den.²

Tramvajová doprava v Praze je svým rozsahem největší sítí tramvajových drah v Česku. Tramvajová doprava je strategická součást páteřního systému obsluhy území, v základních směrech doplňující metro, na převážně většině základních radiálních vztahů vůči městskému centru. Taktéž přímo v centrální oblasti je nosným systémem veřejné dopravy s nezastupitelnou úlohou. Rozsah stávající tramvajové sítě je patrný ve schématu. ❖ MAPA / 1.1 [str. 11]

Tramvaje jsou charakteristickou součástí veřejného prostoru dotvářející obraz města, zůstávají i ve výhledu důležitým prvkem veřejné dopravy. V průběhu 20. století se pouliční kolejová doprava rozvinula do ucelené sítě a z hlediska veřejné dopravy osob zaujala klíčové postavení, pokud kapacita uliční sítě koexistenci tramvajů s narůstající automobilovou dopravou umožňovala. Úkolem současnosti je rozšiřovat a modernizovat trasy

¹ Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2016.

² Zdroj: Shrnutí dokumentu P+ Analýza (blíže o něm viz kap. 1.2.6)

kolejové veřejné dopravy, která je pro město nejpříjemnější z hlediska provozních nákladů a minimalizace provozních vlivů na životní prostředí. Tramvajová doprava vhodně doplňuje rychlou přepravu metrem. Hustší síť tramvajových linek lépe pokrývá území z hlediska docházkových vzdáleností k zastávkám tramvají. Všeestranné zvyšování standardu veřejné dopravy s akcentem na různé formy její preference jsou podmínkou pro zlepšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy přispívajícího ke snížení podílu individuální automobilové dopravy ve městě, zejména pro individuální cesty do zaměstnání. Z tohoto hlediska je kolejová doprava (metro a tramvaje) nejvhodnější městskou trakcí, protože kolejové tratě lze z větší části oddělit od přetížených vozovek sloužící silniční dopravě.

Tramvajová doprava je důležitým prvkem městské hromadné dopravy. Zprovozněním koněspřežné tramvaje od Národního divadla do Karlína se v roce 1875 začala psát historie tramvajové dopravy v Praze. V roce 1891 byla zásluhou Františka Křižíka zprovozněna první česká elektrická tramvaj v Praze na Letné. Rok 1896 přinesl zprovoznění Křižíkovy soukromé Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. V roce 1897 vznikly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které v následujícím roce odkoupily koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci. V roce 1907 Elektrické podniky koupí Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany zavřely svůj monopol nad tramvajovou dopravou v Praze. Elektrické podniky byly společně s plynárnami a vodárnami v roce 1942 začleněny do Městských podniků pražských a v roce 1946 byly přejmenovány na Dopravní podniky hlavního města Prahy. Rozvoj metra v 70. a 80. letech dvacátého století měl za následek rušení souběžných tramvajových linek. Rozvoj tramvajové sítě začal opět v 90. letech stavbou nové trati do Modřan a trati s mostní estakádou Ohrada – Palmovka, vybudovanými na samostatném drážním tělese s otevřeným svrškem. V roce 2003 byla zprovozněna tramvajová trať rychlodrážního charakteru z Hlubočep na Barrandov a v roce 2007 prodloužena trať do Radlic ke stanici metra trasy B Radlická. V září 2011 byla prodloužena tramvajová trať z původní smyčky Podbaba (Internacionál) k železniční zastávce Praha – Podbaba.

Tramvajová síť v roce 1999 měřila 136,4 km. Na zvýšeném i ne zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách vedených mimo komunikace bylo více než 50 % tratí. Průměrná vzdálenost zastávek dosahovala 0,5 km. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílela 30 %. Tramvajemi se přepravilo v roce 1999 cca 316 mil. cestujících za rok.

Tramvaje zajišťují nejen důležité radiální vazby tam, kam nejezdí metro, či železnice, ale také významné tangenciální vazby a díky své husté síti jsou schopny pokrýt velké množství místních vazeb v centru města i jeho širším okolí. Tramvajová doprava je charakteristická vyšší nabízenou kapacitou, komfortem jízdy a díky rozšířenému a dobře fungujícímu systému preferenčních opatření (např. detekce jízdy tramvaje na světelné signalizaci, podélné dělení prahy) i vyšší mírou provozní spolehlivosti.

Po roce 2008 prochází pražská tramvajová síť také výraznou **modernizací**, a to nejen z hlediska kvality vozového parku (nákup 250 ks nových 100 % nízkopodlažních tramvají Škoda 15T ForCity), ale rovněž z hlediska **kvality** a stavu tramvajových tratí. Díky výstavbě společných zastávek tramvají a autobusů vznikly na mnoha místech systémové vazby s navazující autobusovou dopravou, čímž dochází ke zlepšení přestupních vazeb. V tomto období rovněž **probíhá nebývalá rekonstrukční a modernizační činnost**. Za poměrně krátké období bylo i díky možnosti čerpání ze strukturálních fondů EU zrekonstruováno několik desítek kilometrů tramvajových tratí. Většina tramvajových tratí tak odpovídá nejnovějším technickým a technologickým trendům, a to jak z pohledu snižování zátěže okolí (menší hluková zátěž), kvality veřejného prostoru (zatravněné povrchy, širší a bezbariérové zastávky apod.), tak i z pohledu rychlosti a plynulosti provozu (instalace rychlostních výhybek, rozvoj preference).

Navzdory kvalitativnímu vývoji tramvajové dopravy se začínají z hlediska celkového počtu přepravených cestujících projevovat dlouhodobé systémové dopady na tramvajovou síť. Jedná se především o **stagnující rozvoj tramvajových tratí**, kdy tramvajová síť výrazně zaostává za rozvojem města. Tramvajové tratě jsou mnohdy ukončeny před většími sídlištními či jinými urbanistickými celky, které zůstávají obsluhované velmi intenzivní autobusovou dopravou (např. Bohnice, Suchbátka, Spořilov atd.). Jedná se o důsledek součinnosti několika faktorů. Jednak je to přisouzením vyšší priority výstavbě metra v předchozích letech a také velkou složitostí územně-plánovacího procesu, projektové přípravy a samotného územního či stavebního řízení.

Nezanedbatelným aspektem, stojícím za stagnací rozvoje tramvajové sítě, je i obecně negativní přístup veřejnosti při projednávání obdobných staveb dopravní infrastruktury, obecně označován jako syndrom NIMBY (z anglického „Not In My Back Yard“, volně přeloženo „ne na mém dvorku“). Při zohlednění komfortu cestování, zatížení přepravního proudu, ale také ekologických dopadů a hlukové zátěže na obyvatele je tento společenský stav velmi nepříznivý a je třeba hledat všechny cesty k jeho nápravě.

Koncepce rozvoje dopravních subsystémů považuje tramvajovou dopravu i do výhledu za důležitý prvek městské dopravy v Praze. Předpokladem je průběžně modernizovat stávající kolejovou síť, oddělit tramvajový provoz v souběžích s automobilovou dopravou a všestranně zabezpečit tramvajový provoz tak, aby se **cestovní rychlost tramvajové dopravy zvýšila**³. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Spolehlivost a atraktivitu tramvajové dopravy výrazným způsobem ovlivňuje situace na komunikační síti zejména v celoměstském centru a centrální oblasti města, kde jsou uliční profily do značné míry zahlceny projíždějícími i parkujícími vozidly. Tramvajová doprava má v systému MHD nezastupitelnou roli. Její tradice v Praze (zahájení tramvajového provozu v roce 1897), význam i ekologické přednosti představují výzvu pro další rozvoj a preferenci tramvajové dopravy. Pro další rozvoj hovoří i příznivý poměr investičních nákladů k výslednému efektu. Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující, a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet.

Novým úkolem pro tramvajovou dopravu je také zajištění dálkových radiálních a tangenciálních propojení, které budou zejména z pohledu časové dostupnosti centra města konkurenceschopné nikoli jen vůči automobilové dopravě, ale také budou alternativou metru nebo železnici. K tomu je třeba zajistit segregaci tramvajových těles, preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technické provedení samotných tratí.

Tramvajová doprava v souladu s principy udržitelné mobility přispívá k naplnění mezinárodních i národních cílů v oblasti ochrany ovzduší, životního prostředí a snižování emisí. Expertními analýzami bylo prokázáno, že tramvajová doprava má ekologický přínos nejen okamžitým snížením emisí v místě provozu, ale rovněž při naplnění platné státní energetické koncepce ČR bude do roku 2040 poměrná hodnota emisí oxidu uhličitého vzniklá přepravením jednoho cestujícího v tramvaji poloviční ve srovnání s jízdou autobusem.

Tramvajová doprava tak nepřispívá pouze ke zvyšování kvality života ve městě, ale je také nedílnou součástí globální snahy o trvale udržitelný rozvoj společnosti. Díky výše zmíněným skutečnostem má tramvajová doprava nejlepší předpoklady k tomu, aby byla její síť dále rozšiřována nejen do okrajových částí města, ale také vhodně doplněna o systémová propojení s významným potenciálem rozvoje přepravních vazeb.

³ V současnosti (stav 2016) je průměrná cestovní rychlost 18,8 km/h. Vyšším dosahovaným průměrným cestovním rychlostem v autobusové dopravě nahrává mnohem méně tras v centru se zdrženými (např. SSZ). Budou-li tramvajemi nahrazeny intenzivní autobusové tahy, kde je dnes pomalá jízda v zatížené silniční síti (např. východní tangenta), je možné předpokládat nárůst průměrné cestovní rychlosti autobusů v síti, ale tramvajová doprava bude v řešených relacích rychlejší.

_1.2 Výchozí dokumenty a cíle

Předkládaná Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 vychází z koncepčních dokumentů města, jež byly vytvořeny Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dříve ÚRM) ve spolupráci s dalšími orgány a institucemi města, včetně DPP, a.s. Současně vychází ze stávajících a zohledňuje již i připravované územně plánovací dokumentace města. Jedná se především o následující dokumenty s vazbou na rozvoj tramvajové dopravy (řazeno chronologicky):

__1.2.1 ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY | 1999

Územní plán konstatoval, že je nutné zabezpečit výstavbu nových tramvajových tratí v okrajových částech města. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

ÚP předpokládal v návrhovém horizontu další rozvoj tramvajové dopravy a výstavbu následujících tramvajových úseků:

- Sídliště Barrandov – Holyně/Slivenec;
- Kobylisy – Bohnice;
- Internacionál – Podbaba nádraží (realizováno);
- Divoká Šárka – Dědina – Staré letiště Ruzyně;
- Zlíchov – Dvorce;
- Počernická – Sídliště Malešice – Teplárenská;
- Laurová – Radlická (realizováno);
- Sídliště Modřany – Libuš – Nové Dvory (metro D).

V podrobnějším řešení území Pražské památkové rezervace měla být sledována i možnost rozšíření tramvajové dopravy v centru Prahy. Uspořádání Václavského náměstí a ulic Národní a Na Příkopě bude koncipováno s ohledem na možné navrácení tramvajové dopravy do tohoto prostoru, včetně obsluhy Hlavního nádraží tramvajovou dopravou.

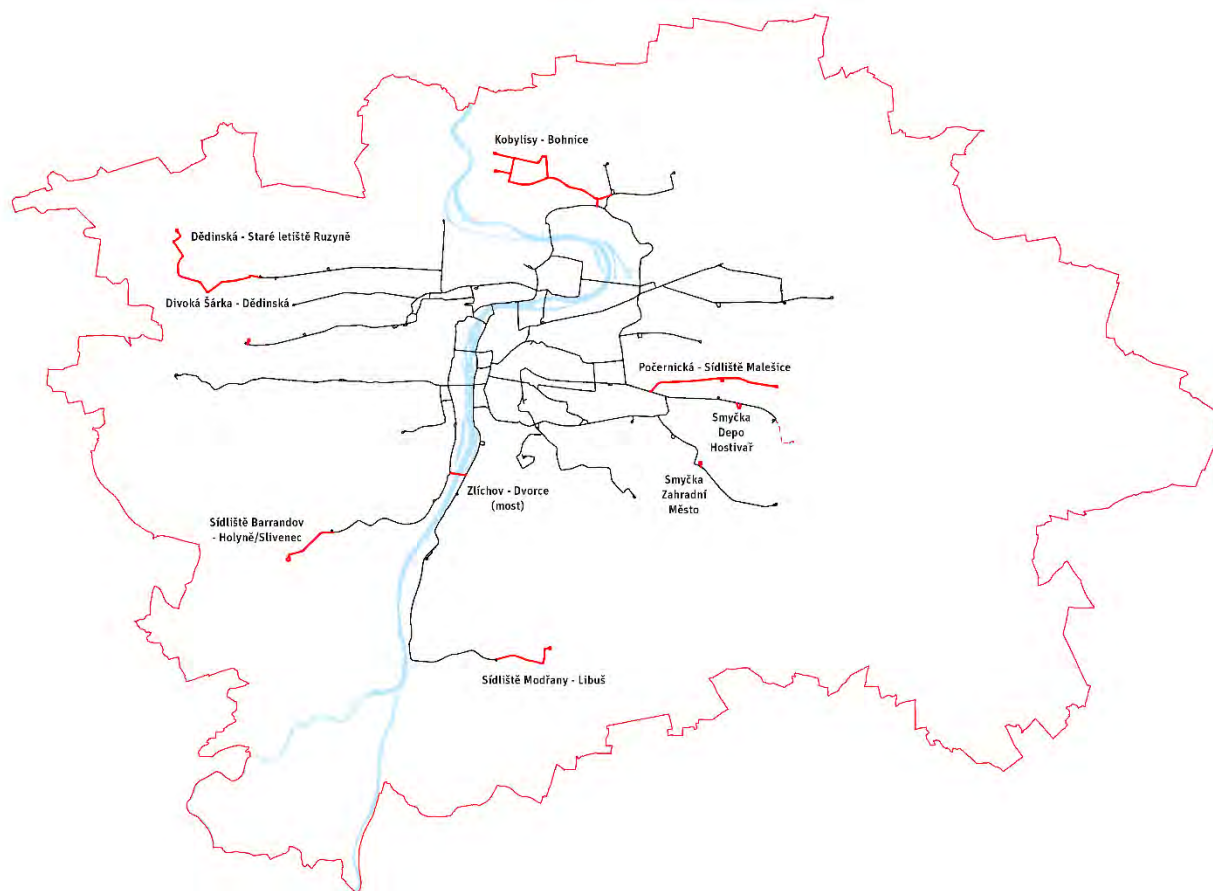
Za prioritu mezi perspektivními záměry dalšího rozvoje tramvajové dopravy byla označena novostavba tramvajové tratě na sídliště Barrandov (podmiňující další rozvoj území) a Bohnice (návazná doprava na trasu metra IV.C).

Celková délka tramvajových tratí podle ÚP měla být přibližně 156 km (uvedený údaj již zohledňuje vypuštění tramvajové tratě Pankrác – Dvorce z návrhu ÚP v průběhu projednání), z toho v návrhu bylo 24,2 km nových tratí (včetně smyček jednokolejně). Ve výhledu se počítalo s prodloužením tramvajové trati od Ústředních dílen DP Praha ke stanici metra Průmyslová na severní větvi trasy A metra (1,3 km tramvajové tratě). ↗ TABULKA / 1.2 ↗ GRAF / 1.3 [str. 12]

V průběhu projednání ÚP byla z návrhu vypuštěna velmi významná tramvajová trať Pankrác-Dvorce. Realizované provozní kilometry tramvajové tratě Hlubočepy-Barrandov statisticky sice spadají do období platnosti stávajícího plánu, ale o přípravě dokumentace rozhodla Rada HMP již v roce 1994, územní rozhodnutí nabylo právní moci v září 1999 a trať byla uvedena do provozu v listopadu 2003.

Za dobu platnosti územního plánu bylo přijato pouze minimum změn týkajících se tramvajové dopravy. Jedná se o prodloužení tramvajové tratě v Radlické ulici a pak již jen pouze o vymezení smyček Depo Hostivař a Zahradní Město.

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



Za dobu platnosti územního plánu byly z návrhových projektů realizovány tramvajové tratě

- Internacionál – Nádraží Podbaba;
- Laurová – Radlická.

Ve srovnání s výše uvedeným výčtem rozvojových záměrů působí reálný přírůstek sítě za roky 2000-2016 velice skromně. Teprve v posledním období (reálně po roce 2011-2) byly výrazněji alespoň aktivovány procesy projektové přípravy dalších nových záměrů

- Sídliště Barrandov – Holyně/Slivenec;
- Divoká Šárka – Dědinská;
- Sídliště Modřany – Libuš;
- nové tramvajové smyčky Depo Hostivař a Zahradní Město;

s předpokladem pokračování této aktivity města (resp. DPP) i v případě dalších významných záměrů jako jsou

- tramvajový most Zlíchov – Dvorce;
- Počernická – Sídliště Malešice.

Projektovou přípravou těchto akcí však bude (snad s výjimkou trvale diskutované obsluhy sídliště Bohnice) vyčerpán potenciál platného územního plánu z pohledu realizovatelných akcí nových rozvojových záměrů.

Aby k této situaci nedošlo, byly již dříve oprávněnými subjekty (zde především IPR Praha) podány podněty na pořízení změn platného územního plánu pro další počiny, které však doposud nepokročily od podnětů často

dál než ke schváleným zadáním změn, což je v procesu pořizování ale jen první významný krok z celé řady.

MAPA / 1.4

TABULKA / 1.2

Tramvajová síť za dobu platnosti územního plánu

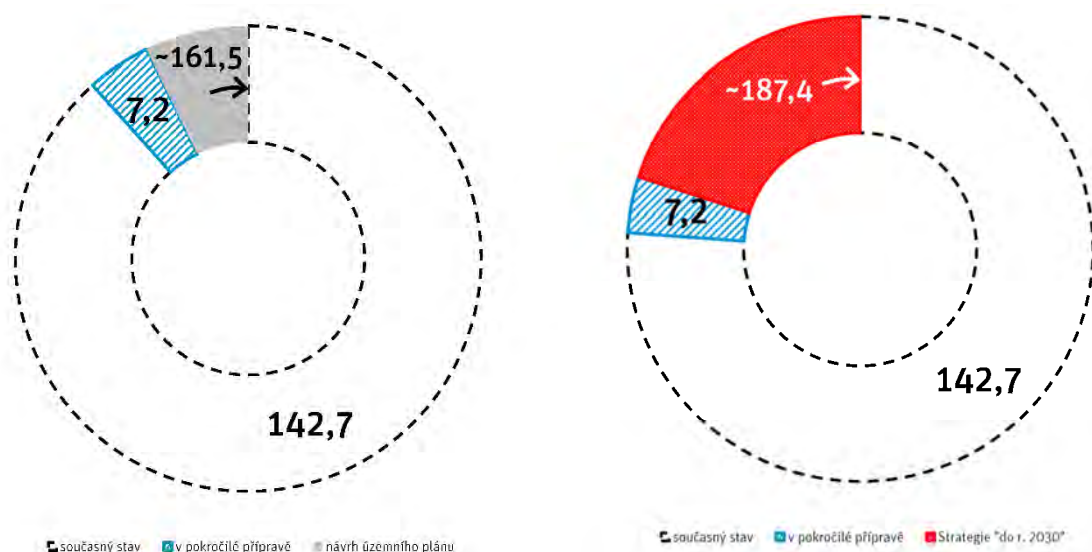
	1999	Návrh ÚP	Výhled ÚP	Současný stav	Naplnění ÚP
Provozní délka [km]	136,4	161,5 (+24,2)	162,8 (++1,3)	142,7	88%

Pozn.: Naplnění ÚP představuje porovnání návrhového horizontu ÚP (očištěného o záměry nesledované nebo k datu účinnosti plánu již stavové) se současným stavem (k roku 2016),

Dle aktuální koncepce rozvoje tramvajových tratí, reprezentované záměry, na kterých je shoda o jejich potřebnosti a realizovatelnosti a zároveň územně prověřenými a stabilizovanými, se však předpokládá významnější nárůst rozsahu provozované sítě, a to téměř dvojnásobně oproti návrhu územního plánu z roku 1999 – dosavadní návrh +24,2 km tratí oproti novým záměrům v celkové délce 44,7 km (jen skupina záměrů „do roku 2030“). S dalšími se pak uvažuje po tomto horizontu. KAPITOLA / 2.2 [str. 26]

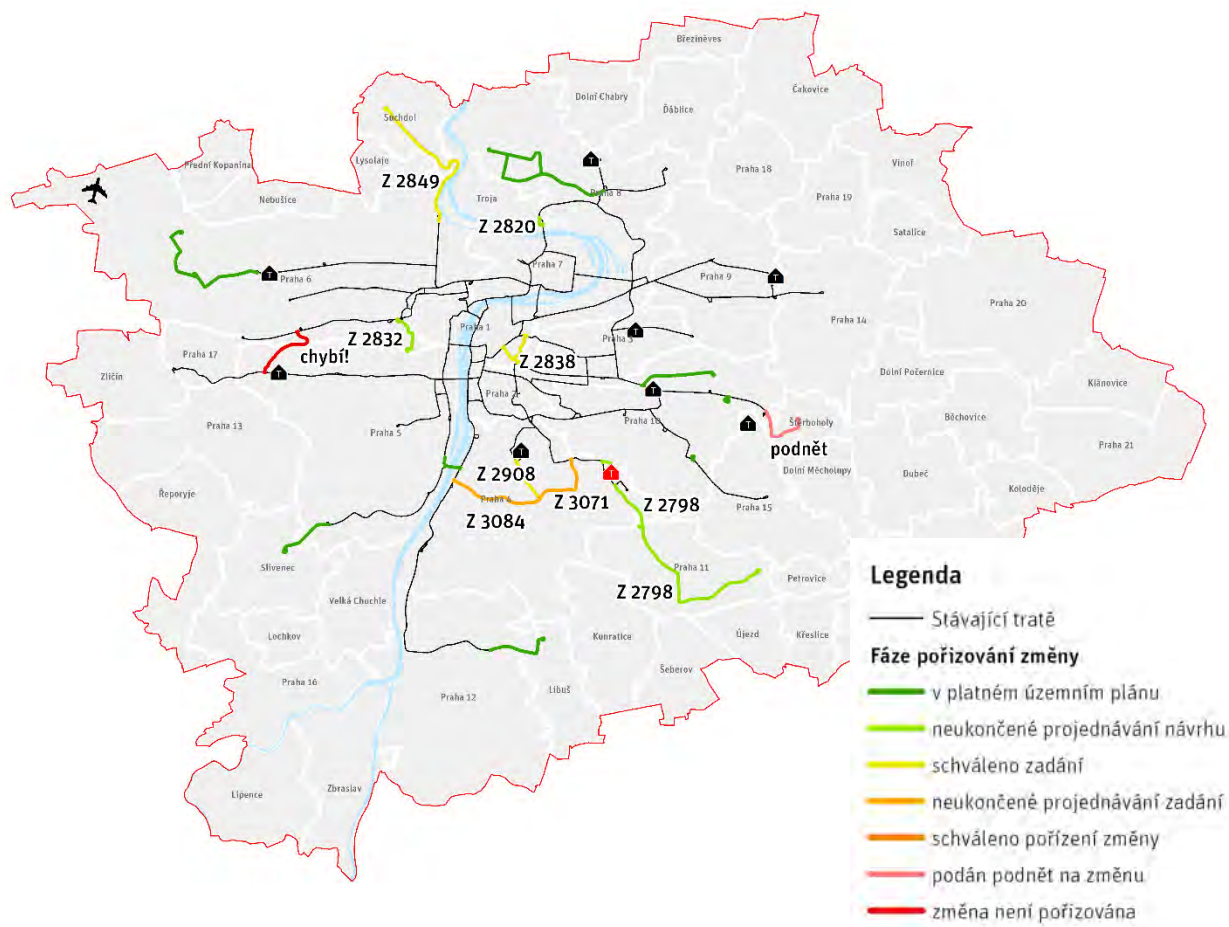
GRAF / 1.3

Stav realizace tramvajové sítě vůči návrhu platného územního plánu a aktuální koncepci k roku 2030



Rozvojové záměry tramvajových tratí k přípravě do roku 2030 podléhající změně platného ÚP

[IPR Praha, <http://app.iprpraha.cz/napp/zmeny/>; stav k 15. 12. 2017]



__1.2.2 PRAHA KOLEJOVÁ | 2008

Jedná se o programový dokument pro potřeby nového územního plánu HMP, který vznikl v roce 2007 spoluprací IPR Praha (tehdy Útvar rozvoje města – ÚRM), DPP, a.s. a ROPID. Dokument rekapituloval dosavadní vývoj a naplňování strategických vizí v oblasti veřejné dopravy v Praze a určil směřování rozvoje sítě veřejné dopravy. Stal se východiskem pro zpracování nového územního plánu. Významným přínosem dokumentu bylo především plnohodnotné zapojení železnice do systému veřejné dopravy v Praze, přičemž právě železnice a tramvajová doprava se měly stát hlavními nositeli rozvoje kolejové veřejné dopravy v Praze. S ohledem na vyšší investičních i provozních nákladů měl být další rozvoj metra soustředěn zejména do těch směrů, v rámci kterých byly predikovány natolik silné přepravní zátěže, které by nebylo možné efektivně zajistit tramvajovou dopravou (metro D).

__1.2.3 KONCEPCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE | 2013

Dokument vznikl na základě zadání politické reprezentace HMP jako souhrnný koncepční dokument, přinášející ucelený pohled na vývoj, stav přípravy i další rozvoj tramvajových tratí. Je zde uveden výčet všech rozvojových záměrů, jež jsou kategorizovány dle vazby k územně plánovací dokumentaci a stavu přípravy. Posléze byl dokument doplněn o stanovení priorit těch tramvajových záměrů, které byly v dané době součástí platného Územního plánu HMP.

Dokument Koncepcce tramvajové dopravy v Praze tvoří základní východisko pro předkládanou Strategii, která jej ale významně dále rozpracovává a je podrobnější.

__1.2.4 ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY | AKTUALIZACE 2014

Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR), ve znění aktualizace č. 1 z roku 2014, platí jako nadřazená územně-plánovací dokumentace. Nově zmiňují potřebu rozvoje systému veřejné dopravy nejen na území města, ale i s potřebným přesahem do Středočeského kraje. Rozšiřují stávající tramvajovou síť o další nové úseky, stanovují potřebu pokrytí všech významných přepravních vztahů, včetně těch tangenciálních, trasami veřejné dopravy a potřebu rozšiřování preference veřejné dopravy před automobilovou dopravou.

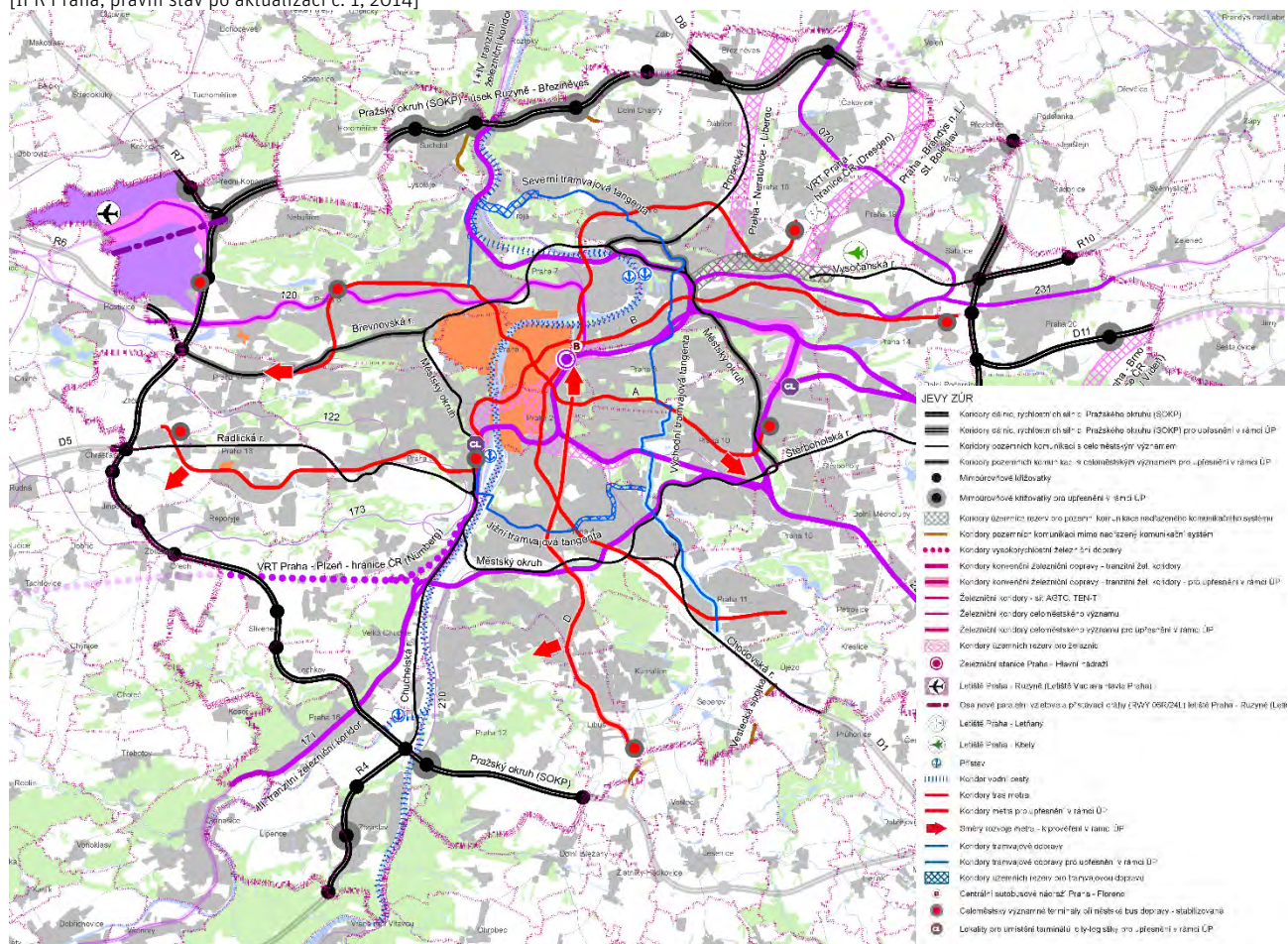
Aktualizace ZÚR z roku 2014 přinesla především **zakotvení koridorů tramvajových propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast**. Jedná se o tzv. **tramvajové tangenty**. Vznikem nových kvalitních a kapacitních tangenciálních kolejových propojení dojde k odlehčení dopravního systému v centrální části města (jedná se o spojení mezi MČ Praha 4 a 5, MČ Praha 6 a 8 a MČ Praha 8 a 10). Zpravidla tím vzniká rychlejší spojení území na hranici kompaktního města ve srovnání se spojením přes centrum města. MAPA / 1.5, 1.6

Kromě vymezení tramvajových tangent je součástí ZÚR i požadavek na zpracování podrobnější územně-plánovací dokumentace pro další tramvajové záměry nad rámec vymezených koridorů. Jedná se většinou o koridory radiálního charakteru s významným potenciálem náhrady autobusové dopravy a vzniku nových systémových vazeb.

MAPA / 1.5

ZÚR – Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura

[IPR Praha, právní stav po aktualizaci č. 1, 2014]



Stávající síť tramvajové dopravy a návrh doplnění sítě dle ZÚR hl. m. Prahy [ÚAP 2016, IPR Praha]



__1.2.5 STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY | 2016

Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace z roku 2016, je podkladem pro určení priorit územního rozvoje města a zároveň koncepčním východiskem pro další plánovací dokumenty města. Strategický plán rovněž představuje oporu pro realizaci některých investic, což je podstatné zejména při čerpání z různých dotačních programů ČR nebo EU. Z hlediska rozvoje tramvajové dopravy je podstatný především strategický cíl 1.5 Udržitelná mobilita, který předpokládá rozvoj tramvajové sítě, podporu preference veřejné dopravy, a který zdůrazňuje potřebu užšího propojení výstavby infrastruktury a kvality veřejného prostoru.

Strategický plán je klíčovým dokumentem pro dlouhodobé plánování města. Jeho aktuální znění schválila Rada hlavního města Prahy v listopadu 2016. Zpracovatelem je IPR Praha. → strategie.iprpraha.cz

Každý strategický směr (Soudržná a zdravá metropole; Prosperující a kreativní metropole; Dobře spravovaná metropole) bude v následujících fázích rozpracován ve střednědobém (čtyřletém) horizontu vlastním **realizačním programem**, který zároveň popisuje nastavení kompetencí do činnosti úřadů a institucí hlavního města a městských částí. Realizační programy jsou řídicími dokumenty pro čtyřletá období a určí vybrané priority pro dané období a zároveň naplánují projekty, aktivity, časy, zdroje a odpovědnosti. Bylo doporučeno dělit realizační programy strategického plánu na jednotlivé **prováděcí plány**, jako již detailní akční plány pro každý jednotlivý rok, s harmonogramy projektů v kontextu s realizační praxí a rozpočty města, grantovými a jinými dotačními programy apod. Strategický plán vytváří rámec těmto realizačním nástrojům a zakotvuje je v logice definované struktury a zejména pro ně vytváří **zadání**. Strategický plán se skládá ze tří celků – analytické, návrhové a implementační části. Jednotlivé elementy návrhové části Strategického plánu – **směry, strategické cíle, opatření a příklady aktivit** – tvoří obsahový zdroj pro zpracovatele navazujících realizačních dokumentů. **Tuto Strategii rozvoje tramvajových tratí řadíme typicky mezi takovéto implementační dokumenty celoměstské koncepce, určené také Strategickým plánem. Ve smyslu přípravy realizačních programů a prováděcích plánů je zdrojem při jejich tvorbě.**

Dále jsou zde v krátkém přehledu uvedeny hlavní motivy a zásady či doporučení, které ze Strategického plánu vyplývají, a je nezbytné je ve Strategii promítnout tak, aby naplňovala záměry, cíle a ideová východiska (principy) celoměstského rozvoje:

Návrhová část plánu

Navazuje na analytickou část, kterou zpracovalo šest expertních skupin, zabývajících se vytipovanými klíčovými tématy rozvoje města: 1. Sociální soudržností, 2. Kulturou a kreativitou, 3. Ekonomickým rozvojem, 4. Technickou a dopravní infrastrukturou, 5. Prostředím města a 6. Správou města. Analytická část Strategického plánu je v plném rozsahu dostupná na <http://www.iprpraha.cz/clanek/1463/analyticka-cast>

↳ Strategický směr 1 – Soudržná a zdravá metropole

První strategický směr „Soudržná a zdravá metropole“ integruje témata, jejichž řešení významně přispěje ke zkvalitnění života obyvatel Prahy, a to v komplexní rovině. Klade důraz nejenom na zlepšení sociálních aspektů kvality života, ale i na rozvíjení fyzického prostředí města při respektování jeho jedinečných kulturních a historických hodnot. Východiskem pro formulování podrobnějšího obsahu strategického směru „Soudržná a zdravá metropole“ je hledání odpovědí na otázku: „V jakém městě chceme žít? Jaké chceme mít naše město?“

” Praha v roce 2030

...zdravé, čisté a kvalitní přírodní prostředí. Toho Praha docílí mimo jiné uplatňováním principů udržitelné mobility a orientací na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Praha významně omezila negativní dopady individuální automobilové dopravy, včetně dopadů na užívání veřejného prostoru a dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů dopravy a zvýšením její bezpečnosti a energetické účinnosti.

Město bude upřednostňovat šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou, která je už dnes na velmi vysoké úrovni. Významné městské třídy zatížené automobilovou dopravou, jako je například magistrála, budou přestavěny s ohledem na další způsoby užívání. Úpravy veřejných prostranství jsou spojeny s omezováním automobilového provozu zejména v rezidenčních čtvrtích a s optimalizací placeného stání s preferencí šetrné dopravy. Proto je třeba vytvořit a přijmout plán udržitelné mobility pro Prahu s přesahem do Středočeského kraje, který bude preferovat šetrnou individuální dopravu, jakou je chůze a cyklistika, veřejnou hromadnou dopravu a efektivní dopravu založenou na sdílení, například bike sharing a car sharing. Zvláštní pozornosti se dostane uzlovým bodům hromadné dopravy, kde by se měly rozvíjet lokální centra služeb.

↳ → Strategický cíl – Udržitelná mobilita

Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility. Praha bude směřovat k zajištění pohybu osob a zboží, které je dlouhodobě přijatelné z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí. Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou prostředí a veřejných prostranství. Dopravní dostupnost zdrojů a cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (mobility) – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol, které jsou zároveň i zdravou fyzickou aktivitou.

Cílem je zvýšit podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70 %. Zlepší se atraktivita využívání těchto způsobů mobility, které budou výhodnou a oblíbenou alternativou individuální automobilové dopravy (IAD) a dojde ke snížení negativních vlivů z dopravy, zvýšení bezpečnosti a energetické účinnosti. Naplňování tohoto cíle podpoří hodnoty města a místa tak, že pro obyvatele města bude přitažlivé žít se svým městem a užívat jeho veřejných prostranství. Vyšší energetická účinnost v dopravě bude mít pozitivní ekonomický dopad.

↳ → → Opatření a příklady aktivit – Rozvoj kolejové dopravy

Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje). Rozvíjet tradičně oblíbený druh kolejové veřejné dopravy pro zvyšování zájmu o užívání veřejné dopravy. Příprava prověřování možností rozvoje tramvajových tratí do regionu; příprava a následná realizace tramvajových tratí, zejména v úsecích s intenzivní autobusovou dopravou a pro vytvoření tangenciálních spojení ve městě.

__1.2.6 PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ | PŘEDP. 2018

Hlavní město Praha připravuje ve spolupráci se Středočeským krajem Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Vychází z celoevropské metodiky pro tvorbu Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), po svém dokončení v roce 2018 se stane hlavní koncepcí v oblasti dopravy pro Pražskou metropolitní oblast. Plánování udržitelné mobility má silnou oporu v mezioborově zpracovaných koncepčních a analytických dokumentech (např. Strategický plán, Územně analytické podklady, Manuál tvorby veřejných prostranství aj.).

Analýza P+

V první fázi projektu byly vypracovány rozsáhlé analýzy. Ty dobře slouží jako základ pro návrhovou část, aby výsledná řešení mohla být zasazena do kontextu identifikovaných problémů.

Veřejná doprava trpí několika chronickými problémy, z nichž tramvajové dopravy se dotýkají jednak kongesce na komunikační síti s dopadem na pravidelnost provozu, kapacitní přetížení stávajících tratí v centru, zejména na tratích v okolí Karlova náměstí. Přestože se v posledních letech významně zlepšila technická úroveň tramvajových tratí i vozidel, nedaří se rozšiřovat kolejovou dopravu do oblastí s vysokou poptávkou, kde je suplována přetěžovanými autobusy. Dokument identifikuje také rizika spojená s aplikací nařízení vlády k hygienickým limitům hluku z provozu tramvajových drah. Současný stav legislativy pro ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je nastaven tak nevhodným způsobem, že může zablokovat nebo zkomplikovat výstavbu nových tramvajových tratí, nebo dokonce rekonstrukci stávajících do méně hlučné podoby.

Mezi základní problémy, řešitelné územně-plánovacími nástroji, z pohledu nebo odkazem k tramvajové dopravě patří:

- Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města;
- Značné zatížení úseků metra v centru Prahy při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města;
- Absence některých vazeb v tramvajové síti (např. v centru města)
- Chybějící přestupní vazby železnice a MHD (např. Malešice, Depo Hostivař, Rajská zahrada)

Z uvedených skutečností také vyplývají hlavní doporučení pro územně-plánovací dokumentaci, jako např. vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravny apod.), stabilizovat umístění koridorů tramvajových tangenciálních propojení významných částí města včetně rozšíření tramvajové sítě v centrální oblasti a řešit chybějící další kapacitní kolejová propojení.

Z identifikovaných problémů v dopravě mimo kompetenci územního plánu je zmiňováno pomalé tempo rozvoje tramvajové sítě v Praze. Strategie, ke které se město přihlásilo usnesením Rady, má napomoci tento trend změnit.

Vize mobility – Scénáře rozvoje Prahy

Dokument Vize udržitelné mobility v Praze a okolí představuje tři scénáře pražské mobility: Praha efektivní, Praha racionální a Praha liberální. Ukazuje vliv aspektů mobility na jednotlivé scénáře, podporu aspektů a jednotlivých položek v podrobném pohledu, preference týkající se vize dopravy a zkoumá a vyhodnocuje také podporu veřejnosti jednotlivým scénářům včetně jejich průníků ve skupinách obyvatel.

☛ <http://www.poladprahu.cz/cs/podpurne-dokumenty-p-plus>

Na základě odborné diskuse byly vytvořeny tři scénáře budoucí dopravní politiky v Praze. Z nich vyplynulo 18 aspektů souvisejících s dopravní politikou, které formou výroků respondenti posuzovali. Analýza pak sleduje tyto scénáře a mobilitní aspekty mezi obyvateli. Výzkum proběhl na území Prahy a zájmového území Středočeského kraje - Pražské metropolitní oblast (PMO) vně Prahy. Konkrétně vznik nových tramvajových tratí podle souladu se zaměřením scénářů určitě patří k efektivnímu a racionálnímu a částečně pak i do liberálního scénáře. Obdobně pak prvky preference.

__1.2.7 DOPRAVNÍ POLITIKA

Dopravní politika je výsledkem odborné diskuse nad nejlepší možnou cestou naplnění společné vize mobility. Vznikla jako průmět názorových proudů, shrnutých do tzv. scénářů mobility, které obsahuje souběžný dokument „Scénáře“. Dopravní politika není jen úzce odborně přijímaný směr, představuje také společenský konsensus se širokou podporou mezi občany i návštěvníky Prahy. Dopravní politika se zpracovává do roku 2030 s dalším výhledem. Hlavní město Praha tuto koncepci dopravní politiky již přijalo a nahrazuje původní Zásady z roku 1996. ☛ [Usnesení RHMP č. 2297 ze dne 19. 9. 2017](#)

Dopravní politika Plánu mobility je cesta naplnění vize vytyčené ve Strategickém plánu hl. m. Prahy, jako prostředek proměny vize v realitu. Proto je dopravní politika pečlivě svázaná s analýzou stávajícího stavu, proto je také rozpracována až do detailu nástrojů, pod kterými lze snadno najít konkrétní typy projektů či opatření pro navazující návrhovou část.

Dopravní politika definuje sedm strategických cílů pro oblast dopravy, které vyplývají z obecných principů udržitelné mobility, a skrze prioritní osy je následně propojuje až k problémovým oblastem definovaným v dokumentu „P+ Analýza“. Strategické cíle budou v návrhové části Plánu udržitelné mobility a okolí doplněny o konkrétní hodnoty indikátorů, aby bylo možné vývoj a míru naplnění cílů sledovat v porovnání s jejich současným stavem.

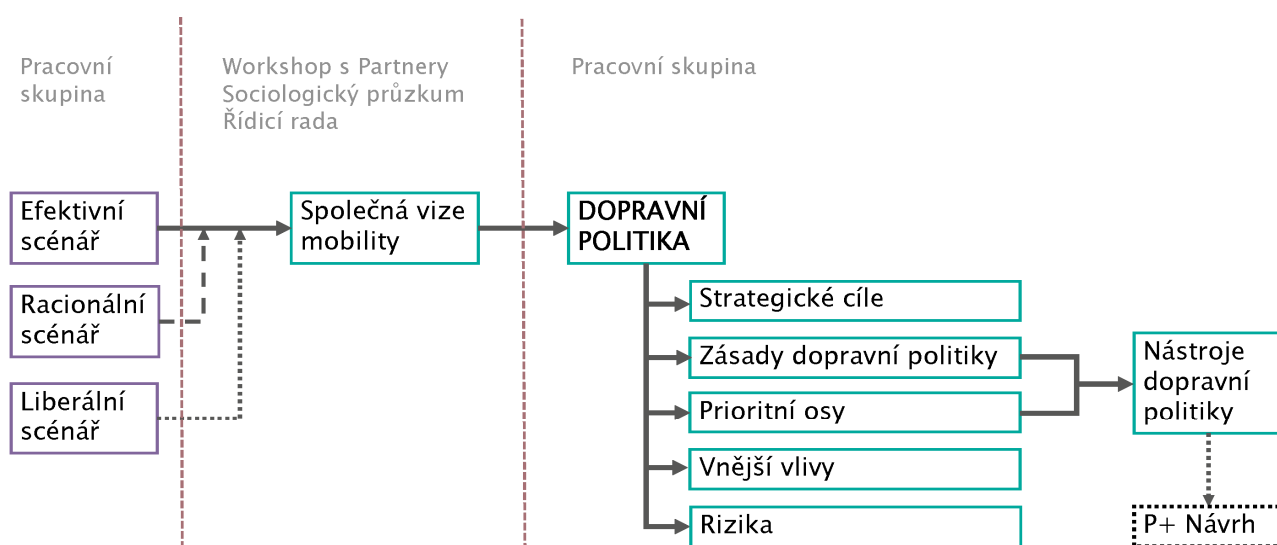
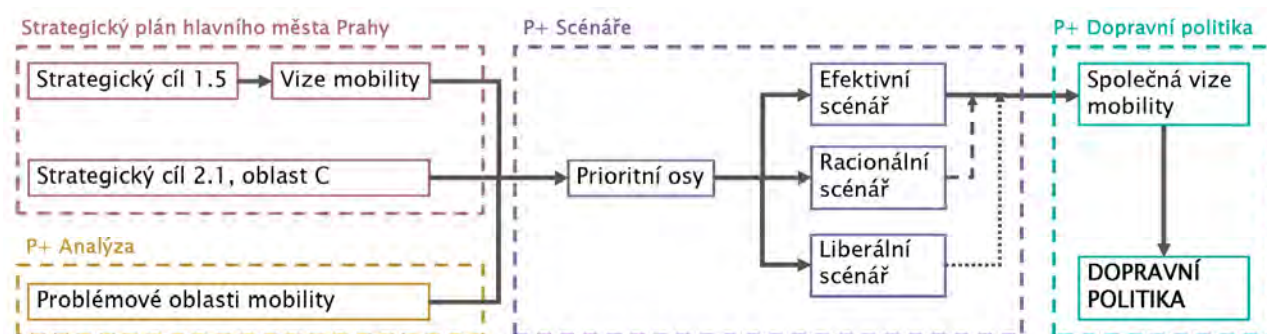
Rozvoj kolejové veřejné dopravy je prioritní osou, naplňující strategické cíle

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Navazuje tak na identifikované problémové oblasti Analýzy P+ v oblastech kapacitních problémů a nízké spolehlivosti povrchové VHD, existenci silně zatížených autobusových tahů a nedokončenou integraci veřejné dopravy Prahy a Středočeského kraje.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí – Schéma vzniku nové dopravní politiky

[poladprahu.cz]



Dopravní politika popisuje také **rizika související s volbou koncepce**. Pro předkládanou Strategii může být užitečné seznámit se s těmi, která mohou být spojována s rozvojem kolejové veřejné dopravy ve městě:

- Dopravní politika orientovaná na rozvoj kolejové dopravy s sebou přináší zvýšení provozních nákladů
Kvalitní dopravní systém, založený na kolejové dopravě, je investičně i provozně náročný. Kvůli možnosti chybějících prostředků hrozí nesouvislost řešení kvůli neúplné realizaci navržených opatření. Ekonomická náročnost je na druhé straně vyvážena přínosy v oblasti kvality života ve městě i okolí, dostupnosti a spolehlivosti systému.
- Navržená opatření zpravidla sledují dlouhodobý efekt, nepřináší okamžité výsledky
Toto riziko vychází z vnitřní charakteristiky dopravní politiky a lze jej snížit pouze důslednou komunikací mezi samosprávou, zúčastněnými organizacemi a veřejností. Riziko však může být vyváženo realizací lokálních zlepšení v krátkodobém horizontu jako předstupeň prioritních opatření sledující dlouhodobý efekt.
- Nízká funkční i estetická kvalita nových dopravních staveb
Dopravní stavby mimořádně významným způsobem ovlivňují život ve městě a rizikem je tak nízká kvalita jejich provedení jak po technické, tak po architektonické, resp. urbanistické stránce. Riziko lze snížit cílením na kvalitu celkového řešení, nikoliv na nejnižší cenu při výběrání projektu a zhotovitele a nastavení příslušných procesů při zadávání projektu.
- Právní předpisy, které komplikují, či přímo brání naplňování cílů dopravní politiky

Riziko vychází z faktu, že zpřísňující se předpisy a normy negativně ovlivňují možnosti prosazování a realizaci dopravních projektů. S problematikou dopravních opatření úzce souvisí především nařízení o posuzování vlivu na životní prostředí a hygienické předpisy týkající se hlukové zátěže (...) Může tak dojít k situaci, kdy legislativní a dopravní zájmy jsou ve vzájemné opozici, což blokuje naplnění cílů obou stran.

- Odpor veřejnosti k územním i procesním změnám

Riziko zablokování naplňování cílů dopravní politiky nesouhlasným stanoviskem občanské veřejnosti. Riziko může být pouze částečně zmírněno intenzivní komunikací a aktivním upozorňováním na srovnatelné příklady dobré praxe jak z českého prostředí, tak ze zahraničí.

SWOT analýza

<p><u>SILNÉ STRÁNKY</u></p> <p>Modal split v jádrovém a širším centru města</p> <p>Existence a rostoucí spokojenost s PID</p> <p>Rostoucí počet přepravených osob v PID</p> <p>Vysoký podíl kolejové dopravy na dopravních výkonech</p> <p style="font-size: 48px; text-align: right;">S</p>	<p><u>SLABÉ STRÁNKY</u></p> <p>Modal split vnějšího pásma</p> <p>Existence silně zatížených autobusových tahů</p> <p>Kapacitní problémy na některých úsecích tram tratí</p> <p>Veřejná doprava je pomalejší v radiální vazbě, v tangenciální vazbě ještě více</p> <p>Negativní dopad dopravy na veřejné zdraví</p> <p style="font-size: 48px; text-align: left;">W</p>
<p style="font-size: 48px; text-align: right;">O</p> <p><u>PŘÍLEŽITOSTI</u></p> <p>Evropská podpora snižování závislosti na fosilních palivech / podpora alternativních pohonů</p> <p>Tradiční ochota využívání veřejné dopravy</p>	<p style="font-size: 48px; text-align: left;">T</p> <p><u>HROZBY</u></p> <p>Nepodpora udržitelné mobility (městské veřejné dopravy) ve velkých aglomeracích ze strany státu</p> <p>Morální zastaralost právních i technických norem a jejich rigidní výklad</p> <p>Nárůst hybnosti rychlejší než reakce infrastruktury i služeb</p>

Za zpracovatele tohoto dokumentu bychom mezi **hrozby plánování** většího rozvoje tramvajových tratí považovali riziko nesprávné interpretace možností některých nových alternativních systémů elektrické městské mobility, které se mohou stát v projektové přípravě „konkurentem“ tramvajových drah, aniž by byly přitom reálně schopné zajistit stejnou kapacitu a kvalitu dopravy:

- „elektrobuses s dynamickým nabíjením“ (vozidlo se nabíjí na části své trasy za jízdy pod trolejovým vedením); tedy všeobecně trolejbusy, které jsou vybaveny baterií (v češtině se pro tento typ trolejbusů nejvíce rozšířilo pojmenování „parciální trolejbus“). Důvod spatřujeme v environmentální rovině, kdy zcela eliminují nepříznivé působení provozu bus, lze taktéž žádat o dotace, výstavba infrastruktury není tak investičně náročná a odpadají mnohé hrozby, související s přípravou tramvajových drah v rovině územně-plánovacích procesů. Samozřejmě, že ani takovéto systémy nenabízejí komfort a kapacitu řešitelnou tramvajovým provozem, včetně vzniku přímých propojení.
- lanové dráhy – i když zde identifikujeme omezenější rozsah teoretických příležitostí (pouze specifické relace, např. Podbaba – Troja, Podbaba – Suchdol), menší kapacitu takových dílčích provozů (v zásadě nedostatečnou vůči poptávce) a především jejich oddělení od návazností na ostatní prostředky MHD,

tedy vynucenou přestupovost. Přesto aspekt rychlosti reakce na poptávku na straně této infrastruktury může být vyšší.

Celkově ale tyto hrozby nejsou tak zcela faktory vnějšího prostředí (to může být např. účinný lobbying) a neleží mimo kontrolu DPP potažmo města – rozhodnutí je výsostně na straně objednatele. Proto lze tvrdit, že neohrožují primárně dosažení cílů a lze je řídit/moderovat.

Nástroje dopravní politiky představují skupinu typických opatření, které reprezentují dopravní politiku uvedenou v jednotlivých prioritních osách a slouží tak jako přehled typů opatření především pro následující etapu projektu – **návrhovou část** Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Nástroje dopravní politiky chápeme jako zobecněný typ opatření, které lze použít k ovlivnění dopravní nabídky či poptávky. Použité nástroje jsou v obecné rovině popsány, přesný výklad způsobu implementace v rámci P+ však bude definován až v návrhové části. Rozvoj a posílení tramvajové dopravy patří mezi klíčové nástroje, nosné pro přijatou dopravní politiku. Nástroj zahrnuje výstavbu nových tramvajových tratí, nových zastávek v rozvojových lokalitách, zavedení nových spojení, přijetí a implementace opatření přispívajících ke zvýšení cestovní rychlosti (výhybky pro vyšší rychlost, napřímení úseků apod.). Tramvajová doprava má být posilována opatřeními jako je zvýšení počtu spojů, rozšíření rozsahu přepravních špiček, nasazení kapacitnějších vozidel apod.

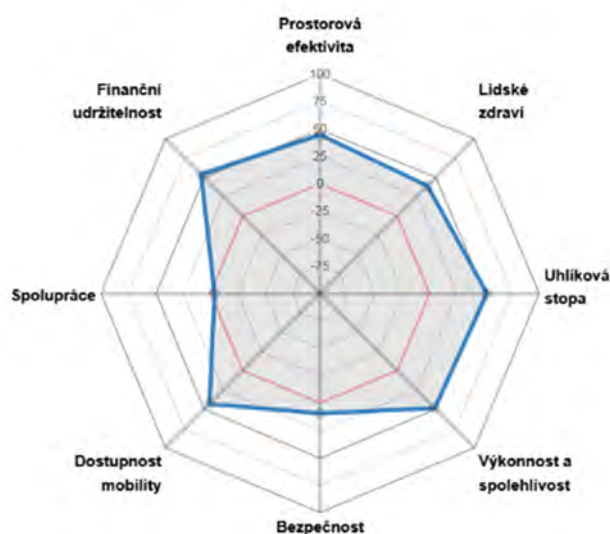
Projekty resp. opatření, které budou naplňovat dopravní politiku, nyní tvoří shromážděný seznam sepsaný v zásobníku opatření. Hodnocení souladu konkrétních opatření s dopravní politikou je prvním krokem návrhové části SUMP. ↗ zasobnik.poladprahu.cz

V rámci hodnocení každé jedné oblasti opatření – např. Kolejová infrastruktura – bude také následně posuzováno celkové skóre opatření získané od hodnotitelů vůči podobným opatřením, tedy ze stejné skupiny nástrojů dopravní politiky – např. mezi rozvojovými záměry sítě tramvajové dopravy. Hodnotící metodikou je multikriteriální analýza (MCA). Celkové skóre záměru v navrženém schématu hodnocení bude reprezentovat vykrytí sledovaných strategických cílů dopravní politiky (čím větší pokrytí, tím je opatření univerzálnější a přináší větší množství benefitů).

GRAF / 1.6

Strategické cíle v hodnocení záměrů v SUMP – obecná ukázka

[zasobnik.poladprahu.cz]



Klíčová slova dopravní politiky – viz osy grafu – odkazují, jak se dané opatření projevuje ve sledovaných strategických cílech. Každý okruh reprezentuje v hodnocení sada kritérií, například pro Prostorovou efektivitu otázky jak opatření zvýší podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce, zvýší podíl kolejové veřejné dopravy na přepravních výkonech, podpoří udržitelný územní rozvoj navázaný na veřejnou dopravu, sníží počet automobilů na centrálním kordonu apod.

Smysl tohoto „třídění“ spočívá především v eliminaci opatření, která nejsou v souladu s dopravní politikou (dále nebudou sledována), avšak priority a podobné souvislosti s vazbou na rozpočty města atd. bude určovat až další fáze návrhové části SUMP, t. č. metodologicky neukotvená. Lze tak předpokládat, že Strategie (tento dokument) bude moci být využita v další fázi přípravy SUMP jako jeden z podkladů.

↗ KAPITOLA / 3.1 [str. 39]

__1.2.8 ROZPRACOVANÝ ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY (METROPOLITNÍ PLÁN) | PŘEDP. 2022

Rozpracovaný nový Územní plán hl. m. Prahy (dále jen Metropolitní plán), jehož zadání schválilo Zastupitelstvo HMP v roce 2013, svým obsahem naplňuje koncepci rozvoje kolejových systémů na území Prahy, a to především s důrazem na rozvoj tramvajové a železniční dopravy. Zahrnuje jak aktualizované záměry ze současného Územního plánu, včetně pořizovaných změn, tak i nové záměry, na kterých byla v průběhu přípravy Metropolitního plánu nalezena shoda mezi dotčenými subjekty i politickou reprezentací.

Strategickým cílem Metropolitního plánu v oblasti dopravní infrastruktury je vytvoření jednotného pražského a regionálního integrovaného systému veřejné dopravy, jehož páteří je kolejová doprava – příměstská železnice, metro a tramvaje. Metropolitní plán navrhuje v oblasti dopravy určitý soubor investičních akcí, podmínek a opatření podmiňujících postupné snížení objemu automobilové dopravy ve vnitřní části města s akcentem na jejich význam, zejména zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy mj. rozšířením a provázáním sítě tramvají.

Mezi vytyčenými **cíli dopravní koncepce** najdeme posílení významu a konkurenceschopnosti veřejné dopravy. Kvalita veřejné dopravy může významně ovlivnit nadužívání individuální automobilové dopravy, zejména v centrální, méně dostupné oblasti města. Investice budou směřovat do modernizace kolejové sítě (železnic) a dostavby chybějících tramvajových spojení uvnitř města.

Návrh Metropolitního plánu reaguje směrem ke kapitole 5.6 Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu v Zásadách územního rozvoje vymezením celkem 25⁴ významných koridorů nových tramvajových tratí a pro další možný rozvoj koridory 6 územních rezerv.

Plochy a kapacity pro novou výstavbu jsou v metropolitním plánu vymezovány s ohledem na dopravní posouzení, a je vymezeno adekvátní doplnění dopravní sítě s ohledem na aspekty udržitelného rozvoje a hodnocení vlivů na životní prostředí i zdraví obyvatelstva.

Koncepci tramvajové dopravy tvoří vymezená tramvajová síť, vůči současnému stavu rozšířená o nové úseky radiálních a tangenciálních tramvajových tratí a plochy pro tramvajovou dopravu (vozovny).

Plány další výstavby jsou založeny na principech:

- Prodloužení tramvajových tratí v okrajových oblastech, většinou radiálního charakteru, které doplňují a rozšiřují stávající rozsah v relacích, kde nahrazují významné přepravní proudy realizované autobusovou dopravou;
- Doplnění vnitřní sítě místními propojeními realizující chybějící vzájemné vztahy
- Provázání stávajících tratí tramvajovými tangentami, které jsou označovány podle polohy ve městě vůči centru a doplňují vazby sousedních městských částí: Východní tramvajová tangenta je vymezena v trase Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov ve vazbě na stávající tramvajovou trať Žižkov – Libeň – Kobylisy; Jižní tramvajová tangenta je vymezena v trase Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle; Severní tramvajová tangenta je vymezena v trase Dejvice – Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy.

Provozní zázemí pro tramvajovou dopravu tvoří stávající tramvajové vozovny Vokovice, Motol, Pankrác, Žižkov, Hloubětín, Kobylisy a vymezuje se nová vozovna Záběhllice při ulici Chodovské. Jako provozně-technické zázemí nejen pro tramvajovou dopravu je vymezen areál Ústředních dílen DPP v Malešicko-Hostivařské oblasti.

⁴ Konkrétní počet resp. taxativní výčet bude upřesněn k zahájení veřejného projednání dokumentace a upraven po připomínkách.

__1.2.9 DALŠÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY S VAZBOU NA PŘEDKLÁDANÝ DOKUMENT

S ohledem na zajištění trvale udržitelného rozvoje lidské společnosti v úzkém provázání na ochranu životního prostředí a klimatu se Česká republika zavázala ke splnění mezinárodních cílů v rámci EU, a v návaznosti na ně si vytyčila národní cíle v oblasti ochrany životního prostředí a energetické koncepce. V této souvislosti je nutno alespoň zmínit některé další dokumenty, jejichž cíle a závěry předkládaná Strategie zohledňuje, příp. aktivně přispívá k jejich naplňování. Jedná se mimo jiné o (řazeno hierarchicky od evropské, přes národní, po městskou úroveň):

- Pařížská dohoda k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu (ČR schválila 4. 11. 2016)
- Bílá kniha Evropské komise (Plán jednotného evropského dopravního prostoru)
- Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050
- Národní akční plán čisté mobility
- Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 12/2014)
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015 - 2020 s výhledem do roku 2030
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01 (níže podrobněji)
- Územní energetická koncepce hlavního města 2013 – 2033

Program zlepšování kvality ovzduší

Programy zlepšování kvality ovzduší jsou spolu s Národním programem snižování emisí ČR hlavními nástroji zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pro řízení kvality ovzduší v ČR. Programy zlepšování kvality ovzduší se vydávají v případě, že je v zóně nebo aglomeraci definované v příloze č. 3 zákona č. 201/2012 Sb. překročen imisní limit stanovený v bodech 1 až 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Programy zlepšování kvality ovzduší definované v § 9 a § 41 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb. navazují na povinnost uloženou v § 7 odst. 6 a následujících zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých zákonů, v úplném znění.

Programy zlepšování kvality ovzduší provádějí povinnost uvedenou v čl. 23 směrnice 2008/50/ES, který ukládá vydat pro oblasti s překročenými imisními limity (tj. mezními nebo cílovými hodnotami ve smyslu a dle definice jmenované směrnice) tzv. plány kvality ovzduší za účelem dosažení kvality ovzduší v souladu se směrnicí 2008/50/ES.

Plány kvality ovzduší jsou v ČR vydávány již od roku 2004 a v pravidelných intervalech aktualizovány. V roce 2015 byl dokončen projekt Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší ČR, v rámci kterého vznikly nové programy zlepšování kvality ovzduší, které v souladu s § 41 odst. 3 zákona č. 201/2012 nahrazují programy ke zlepšení kvality ovzduší vydané za platnosti zákona č. 86/2002 Sb. Programy zlepšování kvality ovzduší zpracované v rámci projektu Střednědobá strategie byly vydány MŽP formou opatření obecné povahy v první polovině roku 2016.

Opatření uvedená v dokumentu r. 2012 – Výstavba tratí kolejové veřejné dopravy osob – Opatření zahrnuje vytvoření územních a finančních předpokladů pro realizaci, rozvoj, pokrytí města tratěmi kolejové hromadné dopravy a jejich optimalizaci z hlediska ochrany ovzduší. Územní předpoklady pro rozvoj kolejové dopravy jsou zakotveny v platném územním plánu a případně předmětem pořizovaných změn, tak také komplexně v novém připravovaném územním plánu, tzv. Metropolitním plánu. V tramvajové dopravě jsou v projektové přípravě zcela nové tratě Divoká Šárka – Dědinská, Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec, Sídliště Modřany – Libuš a systémové smyčky v terminálech veřejné dopravy Depo Hostivař a Zahradní Město. Financováno z rozpočtu města. Významné opatření. Preference vozidel hromadné dopravy, v tramvajové dopravě kromě opatření na řízených křižovatkách (aktivní preference) zejména oddělení provozu od automobilů (fyzická segregace) a

rekonstrukce tramvajových tratí, zlepšující provozní charakteristiky. Probíhá v rámci rekonstrukcí ulic a křižovatek.

Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, aglomerace Praha

Mezi opatřeními technického rázu ke snížení vlivu dopravy na úroveň znečištění ovzduší je jmenována **Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí a tratí metra** (kód AB5). V popisu opatření je uvedeno, že základním předpokladem pro únosné řešení dopravní situace na území větších měst (a tím i pro splnění cílů v ochraně ovzduší) je funkční systém veřejné hromadné dopravy osob. Přírozenou podmínkou fungování tohoto systému je dostatečné prostorové pokrytí města kvalitním a kapacitním dopravním spojením. Tuto podmínku nejlépe splňují tratě kolejové veřejné hromadné dopravy, stavebně oddělené od automobilového provozu, tj. moderní tramvajové tratě, železnice a tratě metra.

Investice do nových tratí mají mít za cíl zejména:

- lépe a více pokrýt území kolejovou dopravou;
- zvýšit její atraktivnost v porovnání s IAD kratší časovou dostupností cílů;
- komfortem přepravy snížit objem individuální automobilové dopravy na hlavních komunikacích, směřujících k významným cílům dopravy či do obytných oblastí
- odlehčit stávajícím přetíženým linkám veřejné hromadné dopravy 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;
- vytvořit nové přestupní možnosti v místech hlavních přepravních tras (ať již individuální či veřejné hromadné dopravy), včetně možnosti přestupu v místech odstavných parkovišť;
- nabídnout bezbariérové úpravy zastávek a přestupních uzlů.

Kromě výstavby nových tramvajových tratí je **důležité investovat i do rekonstrukce a modernizace stávajících** tratí, a to zejména z důvodu zvýšení kvality dopravní obslužnosti území, zvýšení cestovní rychlosti, snížení hlučnosti kolejového provozu, snížení prašnosti zatravněním tramvajového svršku, zvýšení bezpečnosti přepravy. Opatření jsou v gesci hl. m. Prahy.

Mezi **klíčovými aktivitami** se uvádí realizace investic do tramvajových tratí prodloužení trati z Divoké Šárky na sídliště Dědina (s potenciálním prodloužením na Terminál 3 ruzyňského letiště), výstavba nové tramvajové trati Kobylisy – Bohnice, prodloužení trati Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec, prodloužení trati Sídliště Modřany – Libuš, výstavba trati Počernická, realizace jižní tramvajové tangenty (prodloužení trati Na Veselí - Pankrác – Budějovická, výstavba trati Budějovická – Dvorce, výstavba trati propojující Prahu 4 a 5), výstavba trati Chodovská - Spořilov - Opatov – Háje (napojení Jižního Města na tramvajovou síť), prodloužení trati nádraží Podbaba – Suchdol, posílení kapacit tramvajových tratí v centru města, prodloužení trati Ústřední dílny DP – Štěrboholy, výstavba trati Nákladové nádraží Žižkov - Habrová a pokrytí území Bubny - Holešovice - Zátory.

_2 STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO ROKU 2030

__2.1 Principy strategie rozvoje tramvajových tratí

V návaznosti na výše zmíněné výchozí podmínky a s ohledem na další udržitelný rozvoj města patří rozvoj tramvajové sítě v Praze mezi jednoznačné strategické priority hlavního města Prahy.

Díky již v současnosti rozsáhlé síti tramvajových tratí lze dalším rozvojem sítě docílit kvalitní plošné obsluhy území města s dobrou provázaností na další módy veřejné dopravy (metro, železnice i autobusovou dopravu) i individuální dopravy (sítí parkovišť P+R, B+R). Tramvajová síť je tak schopna nabídnout široké spektrum systémových přepravních vazeb. Rozšíření tramvajové sítě se předpokládá ve třech dimenzích:

– Náhrada silně zatížených autobusových linek tramvajovou dopravou

Vyšší kapacita a komfort jízdy tramvajové dopravy, systémové vazby tramvajové dopravy (tramvaj nedojede pouze k metru, ale propojí širší oblasti města v radiálních i tangenciálních směrech), městotvorná funkce tramvajové dopravy.

– Vznik nových systémových tramvajových propojení

Rozvoj nových systémových přepravních vazeb včetně tangenciálních, možné odlehčení silně zatížených úseků tramvajových tratí i tras metra v centrální části města, časově atraktivní spojení, zvýšení potenciálu využití stávající tramvajové sítě.

– Rozvoj tramvajové dopravy do nově se rozvíjejících oblastí

Rozvoj tramvajové dopravy v rozvojových oblastech s plánovanou výstavbou generující vyšší přepravní poptávku, zlepšení využití některých okrajových úseků sítě, zhodnocení infrastruktury.

Předkládaná Strategie rozvoje tramvajových tratí potvrzuje zvolenou koncepci města, vychází z identifikovaných principů a naplňuje zadání konkrétními aktivitami, spočívající v upřednostňování kvalitní plošné obsluhy území města kolejovými prostředky veřejné dopravy. Společně s rozvojem sítě metra (metro D) a posilováním role železnice v systému veřejné dopravy města by měl být v nadcházejícím období kladen důraz na dynamičtější rozvoj sítě tramvajových tratí.

Hlavní zásady rozvoje byly v předešlém období opakovaně prověřeny a v rámci diskuze odborných pracovních skupin předloženy jako konsensuální názor politické reprezentaci města. Širší zdůvodnění koncepce je obsahem příslušných dokumentů, na které se zde odkazujeme. Zejména jsou to podklady pro přípravu nového územního plánu (Praha kolejová a dílčí studie – uvedené dále v přehledu), a pak samotný dokument Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.

S ohledem na omezené disponibilní finanční zdroje města ve výhledu k roku 2030 a související investiční a provozní náklady, a to nejen vlastních nových rozvojových záměrů tramvajové dopravy, ale oblasti dopravy v Praze jako celku, je potřeba komplexním plánováním do budoucna zejména vytvořit podmínky pro rozhodování o alokaci zdrojů tak, aby město mohlo naplňovat svou strategickou vizi. Cílem předkládaného materiálu je tedy stanovit východiska pro vytvoření investiční strategie za oblast tramvajové dopravy.

_2.2 Rozvojové záměry tramvajových tratí

Rozvojové záměry tramvajových tratí, uvedené a hodnocené dále v tomto dokumentu, vycházejí z analýzy výchozích podmínek a všech relevantních strategických a koncepčních dokumentů, popsaných v první kapitole.

Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 nemá za cíl sama o sobě jednotlivé konkrétní rozvojové záměry vymezovat či určovat. V tomto ohledu reflektuje návrhovou část koncepčních a strategických dokumentů města a vychází z platné nebo připravované územně-plánovací dokumentace.

Kromě záměrů dlouhodobě stabilizovaných v platném ÚP byly v souladu se Zásadami územního rozvoje pro potřeby stabilizace ploch a koridorů jednotlivých záměrů v pořizovaném novém územním plánu (jak pro zrušený koncept nového ÚP ‚2009‘ tak také pro nový tzv. Metropolitní plán) v následujícím období až do současnosti pořizovány ověřovací územně-technické nebo dopravně-urbanistické studie, týkající se tramvajové dopravy. Vzhledem k posunu názorů od roku 2013 do současnosti jsou zde uvedeny i nové záměry, případně jsou revidovány některé předchozí závěry.

V uplynulém období byly 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 (sídlíště 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 pro tramvajovou trať;
- 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 Zlíchov – Dvorce (most) – dopravně mimořádně oprávněné propojení, které historicky ‚spadlo pod stůl‘ především kvůli úzké vazbě na průchodnost záměru TT v ul. Jeremenkově (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. V současnosti probíhá nad podklady resp. zadáním IPR Praha soutěž o architektonický návrh mostu.
- TT Na Pankráci – první etapa návratu tramvajové dopravy do ul. Na Pankráci (Budějovické) ve vazbě na 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 využita 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 trasy D metra v souladu se změnou ÚP pro trasu D metra, Metroprojekt Praha a. s., 12/2011; záměr má vydané územní rozhodnutí a je zpracovávána DSP;
- 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 využita k pořízení změny ÚP pro novou smyčku; ideové řešení úpravy terminálu je základem pro dnes již zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí na tento záměr;
- TT Podbaba – Suchdol, kde je IPR (dříve URM) zpracovatelem a pořizovatelem studijních ověření záměru (od r. 2005) a následují práce na dalších variantách – Prověření úpravy vedení TT Podbaba – Suchdol v oblasti Sedlece, Metroprojekt Praha a. s., 09/2012; celkové řešení trasy Metroprojekt Praha

a. s., 12/2016 a alternativní urbanistický koncept začlenění tratě do území D3A s.r.o., 02/2017. Studie jako celek nejsou dosud plně využitelné jako územně-plánovací podklad;

- Tramvajové propojení MČ Praha 6 – Praha 8 v návaznosti na trať Podbaba – Suchdol, Metroprojekt Praha a. s., 12/2007 a 12/2016 – poslední studie využitelná jako územně-plánovací podklad pro vymezení koridoru územní rezervy a stabilizaci pojetí koridoru v aktualizaci ZÚR; přijato tunelové řešení s přemostěním Vltavy v souladu s koncepcí Císařského ostrova a jeho okolí;
- Průchod tramvajové trati Kobyliským náměstím/napojení na stávající TT, 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 a Metroprojekt Praha a. s., 12/2016 – závěry z poslední studie překonávají platný územní plán (ulice Uzavřená) a stabilizují řešitelnost projektu přes napojení do Klapkovy za cenu úprav vestibulu metra;
- 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 ‚Studie východní tramvajové tangenty‘ Metroprojekt Praha a. s., 01/2013 – podle poslední studie a s upřesněním pojetí první etapy projektu dle ‚Studie zakrytí ul. Spořilovské‘ (SATRA pro TSK HMP; dokumentace k oznámení záměru EIA) je požadována změna ÚP a zpracovávána podrobnější dokumentace;
- 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;
- 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. Dle koncepčního zadání IPR Praha probíhají přípravné práce pro zpracování dokumentace DÚR, zejména pak jednání o optimalizaci přeložek páteřních sítí v ulici Počernická.
- 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 nebude využitelná – záměr není aktuální ke sledování v souladu s urbanistickou koncepcí území);
- TT Štěrboholy, studijní prověření aktualizace pojetí záměru vedeného v platném ÚP jako územní rezerva, Metroprojekt Praha a. s., 12/2016 – na základě projednání využita k podání podnětu na změnu ÚP a posunu realizačního horizontu;
- Holešovice – Bubny – Zátory, kde se předpokládá celkově odlišný rastr komunikací vč. vedení TT (rámcové prověření tramvajových tratí bude součástí podkladové územní studie ke změně ÚP – bude stabilizováno až 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); odmítnuto, dosud nestabilizováno.
- TT Václavské náměstí resp. Vinohradská/Škrétova – Muzeum – Hlavní nádraží, na základě technické ověřovací studie je připraveno variantní řešení změny územního plánu vč. vyhodnocení SEA ke společnému jednání, z kterého vzejde (po projednání v ZHMP) pokyn k výběru výsledného řešení a pro pořízení změny územního plánu. Projekt setrvává narážet na odlišné představy o možnostech navrácení tramvajové dopravy do tohoto prostoru, vč. obsluhy Hlavního nádraží tramvajovou dopravou a způsobu vedení tratí a jejich zakomponování do projektů revitalizace dotčených veřejných prostranství;

- TT Strahov, studijní prověření nového záměru vedeného snahou řešit napojení Kolejí Strahov a náhradu kapacitní autobusové relace Stadion Strahov – Dejvická kolejovou dopravou; vymezení záměru v platném ÚP se předpokládá změnou případně s využitím regulativů ÚP po změně Z 2832/00 (umožnění výstavby tramvajových tratí v plochách vybrané komunikační sítě), Metroprojekt Praha a. s., 12/2016.

Základním časovým horizontem předkládané Strategie rozvoje tramvajových tratí je horizont roku 2030. Úspěch přípravy jednotlivých projektových záměrů spočívá v zajištění kontinuity plánů, protože pouze stabilní plán je věrohodný a je možné dlouhodobě sledovat investice, které těží z předvídatelných podmínek. Proto také vycházíme ze záměrů v síti tras (koridorů) tramvajové dopravy, které uvažoval platný územní plán, a nebyly dosud realizovány, zahrnujeme nové záměry pořizované k vymezení v územním plánu formou změn a bereme v potaz další náměty, které se objevily v průběhu zpracování a projednávání nového územního plánu nebo následně poté.

V souladu s uvedeným horizontem je strukturováno i následující členění záměrů tramvajových tratí. Toto členění zároveň vytváří předpoklady pro navazující hodnocení a stanovení priorit v přípravě a realizaci konkrétních záměrů. Díky kontinuální územně-plánovací přípravě můžeme záměry v oblasti tramvajové dopravy nyní rozdělit na:

1. **Záměry v pokročilém stádiu přípravy projektu**, tj. záměry které v blízkém časovém horizontu získají všechna potřebná povolení, jsou vyhodnoceny z pohledu vlivů na životní prostředí a nezávisle na strategii míří do realizační fáze.
2. **Záměry stabilizované**, tj. záměry s jasným územně-technickým řešením a jednoznačnou dlouhodobou shodou na realizační potřebnosti; záměry mající oporu v územním plánu nebo které je v době zpracování tohoto dokumentu doporučeno aktuálně začlenit do již platné územně-plánovací dokumentace – jsou již v probíhajícím procesu změn platného územního plánu, nebo k zařazení podnětů do pořizování, přičemž je zapotřebí, aby je nový územní plán – ‚Metropolitní plán‘ – taktéž převzal. Záměry k prioritní přípravě do roku 2030.
3. **Záměry k dalšímu ověření/územní stabilizaci** – 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 novém územním plánu, a dále ostatní rozvojové možnosti a vazby systémů, o kterých dosud nebylo na žádné úrovni plánování města rozhodnuto. Záměry k územní stabilizaci do roku 2030.

→ MAPA / 2.3 [str. 31]

2.2.1 ZÁMĚRY V POKROČILÉM STÁDIU PŘÍPRAVY PROJEKTU

Do první skupiny tramvajových tratí patří ty rozvojové záměry, které jsou v souladu s platným územním plánem a jsou v současnosti již projekčně připravované. Stav přípravy je ve stádiu buď před získáním **územního rozhodnutí**, případně již územním rozhodnutím disponují. Tyto stavby jsou již zahrnuty v Investičním plánu DPP, a.s. (v rámci předpokládaného odhadu celkových investičních nákladů je schvalována vždy pouze dílčí část na konkrétní rok dle stavu a průběhu přípravy resp. výstavby) **s předpokladem realizace do pěti let.** V souvislosti se zajištěním finančních prostředků na realizaci záměrů je uvažováno s podáním žádostí o spolufinancování z fondů EU (v tomto plánovacím období Operační program doprava 2; v následujících letech dle příslušných dotačních programů).

Vzhledem k pokročilému stádiu přípravy tyto záměry nejsou předmětem širšího hodnocení a prioritizace.

Rozvojové záměry tramvajových tratí v pokročilém stádiu přípravy projektu

[stav k 31. 12. 2017]

Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů ⁵	Stav přípravy	Odhad realizace
Divoká Šárka – Dědinská	2,4	893,2	Návrh DÚR – změna, probíhá inženýrská činnost k ÚR	2021-2022
Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec	1,9	691,1	Vydané ÚR, žádost o SP	2020
Sídlíště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)	2,1	500,0	Vydané ÚR, probíhá inženýrská činnost ke SP	2020
Smyčka Zahradní Město	0,3	120,0	Žádost o ÚR (předp. vydání jaro 2018), zahájeny práce na DSP	2020
Smyčka Depo Hostivař	0,5	163,3	Návrh DÚR, probíhá inženýrská činnost k ÚR	2021

2.2.2 ZÁMĚRY K PRIORITNÍ PŘÍPRAVĚ DO ROKU 2030

Další rozvojové záměry, odvozené z koncepce rozvoje, tvoří skupinu tramvajových tratí obsažených v platném územním plánu hl. m. Prahy, čímž je jejich podoba stabilizovaná na úrovni územně technického řešení a prostorového průmětu do území, a dále sem patří také rozvojové záměry, které jsou doporučeny k zanesení do územního plánu (formou změny ÚP). Pořízení takové změny již v současnosti probíhá, případně byl schválen záměr změnu ÚP pořídit. Na základě shody zpracovatele nového územního plánu (IPR Praha) a DPP, a.s. a ROPID, bude nově připravovaný Metropolitní plán tyto záměry rovněž obsahovat, resp. k zahájení veřejného projednání budou v plánu vymezeny. **Pracujeme tak s předpokladem, že jakákoli územně-plánovací dokumentace hl. m. Prahy, platná v období po r. 2020, tyto záměry zahrnuje.**

Tramvajové záměry z této skupiny tvoří jakýsi **zásobník tratí**, které je možné technicky i finančně realizovat na základě stanovení priorit v závislosti na provedeném hodnocení realizační potřeby do roku 2030. Cílem soustředěné spolupráce všech příslušných složek HMP, včetně DPP, a.s. bude uvedené projekty projekčně připravit tak, aby je bylo možno realizovat ve stanoveném časovém horizontu roku 2030. Některé z těchto záměrů jsou již v současnosti zařazeny do Investičního plánu DPP, a.s. ⁵ TABULKA / 2.2 [str. 30]

Je třeba poznamenat, že celková délka nových tramvajových tratí dle koncepce, převzatých do skupiny prioritních projektů určených k přípravě, je reálně v horizontu jedné dekády nerealizovatelná, což potvrzují jak zkušenosti z uplynulého období vývoje po r. 1999, tak také ambice srovnatelných měst v zahraničí. Celkový objem nových tramvajových tratí tak k uvažovanému horizontu r. 2030 nedosáhne hodnot všech zařazených záměrů, ale předložená Strategie napomáhá orientaci v prioritách.

K záměrům této skupiny k přípravě materiál obsahuje dále podrobnější údaje k hodnocení jejich významu a stanovení priorit.

⁵ V mil. Kč bez DPH; zdroj: Investiční plán Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. na rok 2017.

Rozvojové záměry tramvajových tratí k přípravě do roku 2030

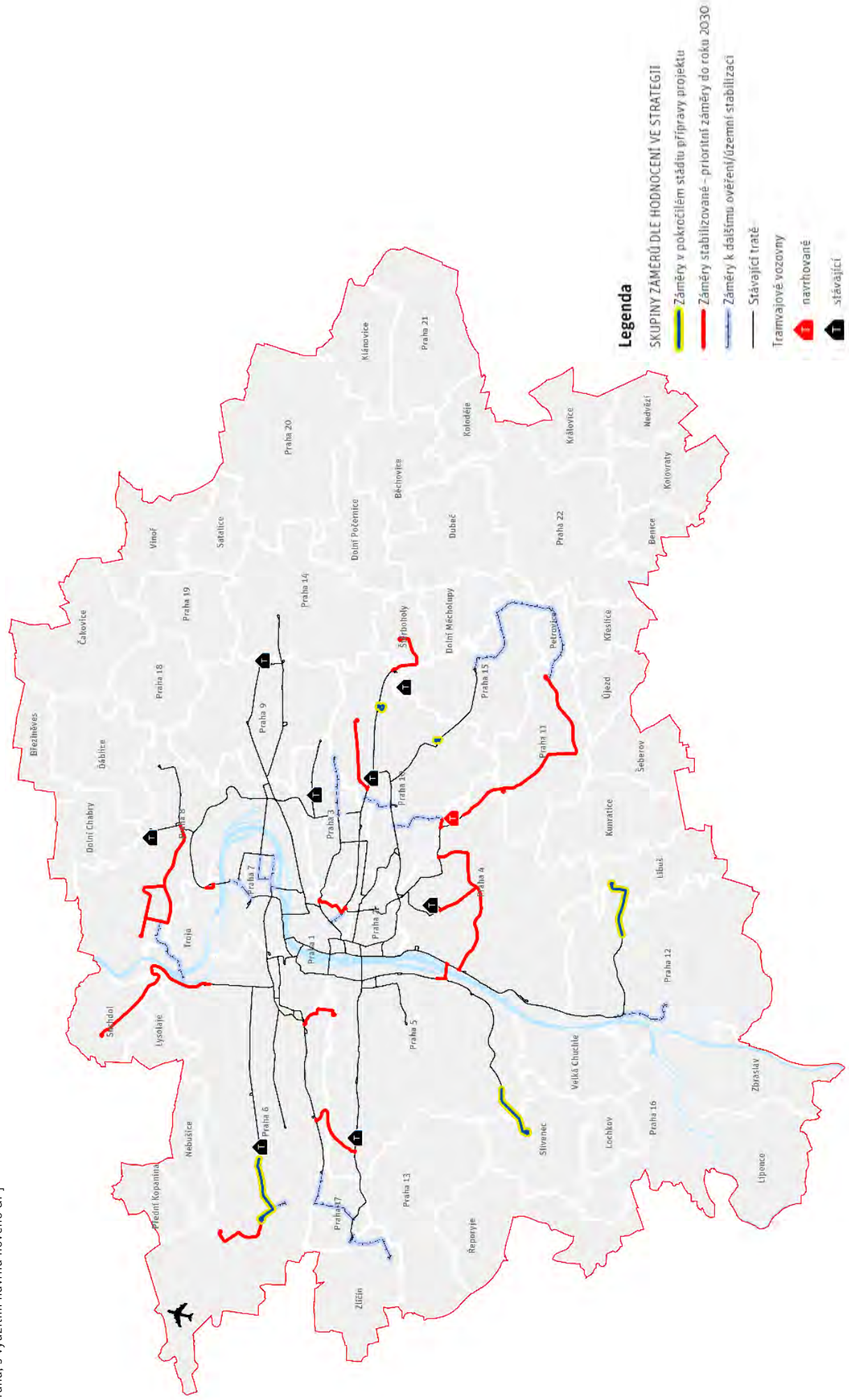
Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad nákladů ¹	Stav přípravy	Zařazení v IP DPP	Zařazeno v hodnocení opatření SUMP
Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park	2,1	773,3	Studie 2011 (koordinace s rozvojem zástavby)	-	Ano
Kobylisy – Bohnice	6,5 (obě větve)	2 053,5	Součást ZÚR, neaktuální DÚR 1998, dílčí studie 2016 – propojení P6-P8, Kobyliské nám.	-	Ano
Počernická	2,4	620,0 (bez přeložky inž. sítí)	Studie 2002, nutná koordinace s přeložkou vodovodních řadů (akce OSI MHMP, 2017)	Ano	Ano
Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	0,6	990	Součást platného ÚP, studie 2016, architektonická soutěž IPR Praha + OSI MHMP (vypsána 2017)	-	Ano
Vinohradská/Škrétova – Muzeum – Hl. nádraží – Bolzanova	1,2	424,0 ²	Schváleno zadání změny ÚP (Z 2838/00), studie 2015	-	Ano
Nádraží Podbaba – Suchdol	5,0	1 646,0	Příprava změny ÚP (Z 2849/00) – nejdříve 2018, studie 2016	Ano	Ano
Spořilov – Choceradská	1,7	561,3	Studie/ dokumentace k oznámení záměru EIA 2016-2017, koordinace se zakrytím Spořilovské ul. (akce TSK HMP)	Ano ³	Ano
Choceradská – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město	5,3	2 001,0	Nutná změna ÚP (Z 2798/00 - pořizuje se), studie 2013	Ano ³	Ano
Na Veselí – Pankrác	0,5	370	Změna ÚP 2908, možnost realizace též po schválení změny ÚP 2832, podrobná studie 2011	Ano ⁴	Ano
Pankrác – Budějovická	1,0	334	Změna ÚP 2908, studie 2007	Ano ⁴	Ano
Budějovická – Dvorce	2,8	739,4	Součást ZÚR, změna ÚP 3084, studie 2007	-	Ano
Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny)	2,2	784,9 ²	Součást ZÚR, změna ÚP 3071, více studií (2013)	-	Ano
Malovanka/Dlabačov – Strahov	1,5	660	Možnost realizace po schválení změny ÚP 2832, studie 2016	Ano	Ano
Ústřední dílny DP – Průmyslová – Štěrboholy	2,0	730,2 ²	Nutno zajistit soulad s ÚP, studie 2016	-	Ano
Vypich – Nemocnice Motol – Motol	2,2	720,4 ²	Nutno zajistit soulad s ÚP, studie 2008	-	Ano
Smyčka Trojská	0,4	180,0 ²	Nutno zajistit soulad s ÚP	-	Ano

Poznámky k tabulce:

- 1) Investiční náklady v mil. Kč bez DPH; zdroj: Koncepce tramvajové dopravy v Praze (IPR, 2013), u záměrů zařazených v Investičním plánu DPP, a.s. je zdrojem údaj z Investičního plánu DPP, a.s. na rok 2017.
- 2) Odborný odhad nákladů. Kalkulace nákladů pro daný záměr dosud nebyla provedena.
- 3) V Investičním plánu DPP, a.s. zařazený jako společná akce v celé trase. Předpoklad etapizace výstavby (etapa: Spořilov – Choceradská). Údaj se vztahuje k samostatné akci, pokud by nebyla realizována jako součást zakrytí Spořilovské.
- 4) V Investičním plánu DPP, a.s. zařazený jako společná akce v celé trase, předpoklad etapizace výstavby (etapa: Na Veselí – Pankrác).

Rozvojové záměry tramvajových tratí

[PR Praha, s využitím návrhu nového ÚP]



2.2.3 ZÁMĚRY K DALŠÍMU OVĚŘENÍ/ÚZEMNÍ STABILIZACI

Třetí skupina tramvajových záměrů obsahuje ostatní výhledové rozvojové záměry, jež nejsou součástí platného Územního plánu HMP, mohou však být zahrnuty v aktuálních ZÚR, případně jsou součástí rozpracovaného Metropolitního plánu, a to buď formou návrhu, případně formou územní rezervy. Jedná se rovněž o záměry, které budou do nového Metropolitního plánu zahrnuty až na základě urbanistické koncepce dotčených lokalit v souvislosti se stabilizací názoru na rozvoj území.

Rozvojové záměry třetí skupiny byly v minulosti prověřeny převážně pouze na úrovni ověřovací (zpravidla technické) studie, případně doposud nebyly nijak prověřeny. V této souvislosti je základním úkolem pro projekty této skupiny **potvrdit shodu na jejich dalším sledování** s cílem jejich územní stabilizace v územně plánovací dokumentaci do roku 2030. V průběhu následujícího období v závislosti na schvalovacím procesu Metropolitního plánu, může docházet na základě aktuálních podmínek ze strany IPR Praha k doplňování této skupiny o nové záměry. Záměry v této skupině resp. jejich výčet tak vychází z báze znalostí k datu zpracování tohoto dokumentu, avšak do budoucna je tato skupina otevřená novým podnětům.

Náleží sem i plánované nebo uvažované projekty, které svou realizační potřebnost nepochybně mají vysokou (jsou uvedeny i v části hodnocení dále), avšak je zřejmé, že ve výhledu k roku 2030 není pravděpodobné, aby se z pohledu své náročnosti dostaly do fáze projektové přípravy, a to bez ohledu na jejich vymezení v územním plánu města.

Hodnocení provedené nad skupinou z tabulky 2.2 výše (podrobně viz kapitulu 3) může samozřejmě poukázat i na vybrané záměry z této nehodnocené skupiny výhledových plánů resp. na jejich funkcionalitu a význam pro efektivitu stabilizovaných záměrů a podtrhnout tak potřebu urychlení jejich vlastní přípravy.

TABULKA / 2.4

Rozvojové záměry tramvajových tratí k dalšímu ověření/územní stabilizaci

Tramvajová trať	Stupeň prověření	Poznámky
Záběhlická – Bohdalec – Eden – Vršovická	Více studií	Součást ZÚR, v rámci uvažované tzv. východní tramvajové tangenty, neukončené projednávání návrhu zadání změny ÚP 3122 (vlna 11)
Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského)	Studie	Součást ZÚR, v rámci uvažované tzv. východní tramvajové tangenty, neukončené projednávání návrhu zadání změny ÚP 3122 (vlna 11)
Podbaba – Troja (Zoo) – Poliklinika Mazurská (Bohnice), s možnou etapizací Podbaba – Troja (Zoo)	Studie	Součást ZÚR (koridor územní rezervy), v rámci uvažované tzv. severní tramvajové tangenty
Vinohradská – Václavské náměstí	Studie	Předmětem změny Z 2838 – Schváleno zadání. Změna je před společným jednáním (I/2018), kde bude následně rozhodnuto o výběru varianty řešení.
Olšanská (Jana Želivského) – Habrová (Jarov)	Více studií	Součást pořizované změny ÚP pro Nákladové nádraží Žižkov (č. 2600/00) ¹

Tramvajová trať	Stupeň prověření	Poznámky
Nové tramvajové tratě Holešovice – Bubny (Vltavská – Dělnická – Komunardů, Vltavská – Holešovická tržnice – Komunardů)	Dílčí studie – uzel Vltavská (IPR, 2017)	Závislé na budoucí územní studii Holešovice-Bubny-Zátory
Nádraží Modřany – Komořany	Studie	Územní rezerva Metropolitní plán
Sídliště Řepy – Zličín	Studie	Územní rezerva Metropolitní plán
Bílá Hora – Sídlíště Řepy (dílčí etapa: nová poloha smyčky Bílá Hora)	-	Územní rezerva Metropolitní plán
Nádraží Hostivař – Horní Měcholupy – Petrovice – Jižní Město	Studie	Územní rezerva Metropolitní plán
Vlastina – Nádraží Ruzyně	Studie	

Poznámky k tabulce:

- 1) Podrobně viz usnesení Zastupitelstva HMP č. 28/26 ze dne 15. 6. 2017; přílohy č. 1 a 2 – Návrh pokynů pro zpracování nového návrhu změny.

Mezi záměry, které je možno chápat jako další impulsy k ověření rozvoje sítě tramvajových tratí lze ze **zásobníku opatření Plánu mobility** uvést například výstavbu tramvajové trati v Ocelkové ulici (Lehovec – OC Černý Most), jež by obsloužila sídlíště Černý Most a propojila území Prahy 14 (dřívější územní rezerva však pokrývá pouze část trasy v ul. Ocelkova a na obou koncích je záměr technicky problematický; navíc je diskutabilní míra efektivity při existenci dalších systémů kolejové obsluhy v území). V obecné rovině se dají podporovat náměty, které představují zhodnocení stávající tramvajové infrastruktury a napojí významné zdroje a cíle přepravní poptávky.

___2.2.4 ROZŠÍŘENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Protože problematika vazeb k území mimo Prahu úzce souvisí se samotnými principy Strategie, a je současně též předmětem zájmu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, je třeba věnovat pozornost i pohledu na potenciál příležitostí rozvíjet případně tramvajovou dopravu dále za hranice města.

Pokračující suburbanizační proces kolem Prahy a s tím spojené problémy při každodenním dojíždění ze Středočeského kraje podnítily úvahy o možném prodloužení tramvajové/kolejové infrastruktury za hranice Prahy do Středočeského kraje. Jedná se především o směry, kam nevede žádná jiná kolejová infrastruktura (= železnice) a stávající parametry autobusové dopravy se již dostávají na hranici svých technicko-provozních možností.

Teoretická východiska

1. **Sledovanými obecnými cíli** rozvoje kolejové dopravy na území Středočeského kraje, ať už v podobě klasické tramvaje, případně jiného lehkého kolejového systému, by bylo nabídnout vyšší kapacitu, zlepšit komfort cestování a zejména zrychlit čas dojíždky tak, aby byla tato kritéria dostatečně atraktivní i ve srovnání s individuální automobilovou dopravou.
2. Existuje předpoklad, že v návaznosti na rozvoj záchytných parkovišť P+R/B+R/K+R na území Středočeského kraje tak lze dosáhnout kvalitního multimodálně fungujícího systému veřejné dopravy.

3. Pozitivními dopady rozvoje kolejové dopravy na území Středočeského kraje by bylo zvýšení kapacity a komfortu cestování v dotčené oblasti, vznik nových přímých spojení do různých částí Prahy (především v tangenciálních směrech) a prohloubení integrace s lepší vazbou mezi tramvajovou a autobusovou dopravou.

V roce 2016 byla ustavena ad hoc pracovní skupina zástupců hlavního města Prahy a Středočeského kraje, jejímiž členy jsou i zástupci IPR Praha a DPP. Pracovní skupina identifikovala technické i legislativní problémy uvažovaných tramvajových tratí. Na základě zadání KÚ Středočeského kraje a v jeho gesci byly ověřeny následující **záměry/směry rozvoje**:

- **Vozovna Kobylisy – Zdiby – Odolena Voda/Líbeznice**
- **Kolejové spojení Brandýsa n. Labem (ve variantách tramvaj/lehké kolejové vozidlo/železnice)**
- **Opatov – Průhonice – Čestlice**
- **Písnice/Opatov – Jesenice/Dolní Břežany**
- **Bílá Hora/Zličín – Hostivice – Rudná u Prahy**
- **Říčany – Kostelec nad Černými lesy** (pozn. odmítnuto v průběhu zpracování)

Uvedené záměry se staly předmětem prvotního studijního prověřování, které bylo postoupeno partnerům k připomínkování. Zástupci Středočeského kraje byly v pracovní skupině preferovány závěry, vedoucí ke snaze o zanesení námětů do ZÚR Středočeského kraje; vesměs ale v podobě koridorů územních rezerv s výjimkou tratě do Odolena Voda/Líbeznice.

Pozice Strategie hl. m. Prahy k otázce tramvajových tratí do regionu

Z pohledu hl. m. Prahy postihuje výše uvedený výčet záměrů vůbec samotný teoretický potenciál rozvoje tramvajů z Prahy dále do regionu, a považujeme ho proto v zásadě za konečný cílový.

Na základě dostupných technických ověření a získaného poznání jsou praktické možnosti rozvoje tramvajové dopravy za hranice města velmi omezené, a to jak územně, tak provozně. Po stránce legislativy souvisejí identifikované problémy zejména s provozem alternativních lehkých kolejových prostředků a jejich postavení v rámci technických předpisů platných v ČR.

Klasický tramvajový provoz je pro zajišťování delších relací z pohledu konstrukce vozidel i cestovních rychlostí nevhodný. Na území Prahy byly identifikovány v řadě případů obtížné územně-technické podmínky ve zvažovaných koridorech, vyplývající zejména ze skutečnosti, že urbanistické chápání utváření sídla nikdy v minulosti s takovou koncepcí nepočítalo a nejsou koordinovány s předpoklady rozvoje hl. m. Prahy. Zásahy do území při vložení tramvajových drah jsou vesměs spojené s negativními dopady a vyplývající technická opatření jsou proto i ekonomicky velice náročná. To se týká i území krajinného rozhraní nebo zájmových koridorů staveb nadřazeného komunikačního systému a železnice (vzájemných střetů). Z tohoto pohledu je na území Prahy relativně schůdný pouze jeden směr rozvoje **od Vozovny Kobylisy na Zdiby**.

Mimo území města Prahy je zřejmé, že rostlá urbanistická struktura sídel malých obcí a městysů neuvažovala se vstupem kolejového prostředku obsluhy území a dodatečná implementace je obtížná ne-li nerealizovatelná. Nabízená řešení v podobě koridorů oddálených od zástavby, do pozic kde nejsou konfliktní s hygienickými limity ani dříve kodifikovaným rozvojem sídel, nejsou kvalitativně akceptovatelná a nepředstavují plnou náhradu obsluhy autobusovou dopravou. V řídkce osídlených celcích, monofunkční obytné zástavby, lze jen obtížně nahrazovat v docházkové vzdálenosti plošnou obsluhu území soustředěným systémem tramvajového provozu, následně závislého na dojížděcí k zastávkám. Obecně také platí, že sídelní charakteristiky obcí v pásmu kolem Prahy vytěžují systém veřejné dopravy zejména ve špičkových obdobích dne (cesty za prací/škol apod.), a to jednosměrně vůči Praze, zatímco poptávka v opačném směru a zbylých časech je velice malá a cílově rozptýlená. Provozování tramvajové dopravy je v tomto ohledu neekonomické, zejména pokud za všech okolností pozůstávají fixní náklady na dopravní cestu. Stávající pojetí obsluhy řešených sídel za hranicí Prahy, spadujících kurčeným terminálům metra, můžeme v tramvajové dopravě jen minimálně nebo vůbec nahrazovat časově výhodnějšími relacemi, jakkoli výhodou tramvajové dopravy může být nabídka nových

přímých vazeb a spojení; budou však ve vztahu k regionu z pohledu dostupnosti cílů cest bez přestupů časově nekonkurenceschopné. Také příklady podobných systémů v zahraničí, kterých ovšem není mnoho, se neuplatňují ve srovnatelných aglomeracích nebo sídlech jako jsou Praha a její metropolitní region.

” **Je třeba uvažovat, nakolik je vylepšování dostupnosti příměstských satelitů kvalitativně vyšší nabídkou veřejné dopravy motorem nežádoucího procesu suburbanizace, do jaké míry taková kolejová doprava zásadně mění podmínky v území, a kde leží velmi tenká hranice mezi odůvodněnou potřebou zachytit negativní jevy vystěhovávání se do metropolitní oblasti.**

Tramvajová síť v Praze je kapacitně limitována uzlovými body zejména v centru (vybrané křižovatky) a například konkrétní linkové vedení bude pro všechny budoucí stavy s rozvojovými záměry, hodnocenými v této Strategii, muset reagovat komplexními úpravami. Pokud by měly být spoje z regionu přivedeny do sítě tramvajové dopravy, považujeme za nutné prověřit nejprve zevrubně celkový provozní koncept nových záměrů a modelově prokázat funkčnost v prokladu s linkami v pražské síti. Pokud by navrhované systémy přecházely na železnici, tak je třeba jasně říci, že nejcennější a velmi nedostatkovou je v železničním uzlu Praha jeho kapacita. Nelze připustit, aby jakési lehké drážní systémy vytěžovaly dostupné časoprostorové sloty v železničním provozu, jinak realizovatelné kapacitními jednotkami městské/příměstské železnice, a to při celkově omezené kapacitě nabídky.

Na všechny jednotlivé záměry (viz seznam na předchozí straně) musí hl. m. Praha vyžadovat kromě technických studií i zhodnocení ekonomie a proveditelnosti, a to včetně úseků na vlastním území Prahy s napojením na stávající síť, a dále včetně zajištění vhodného provozního konceptu a taktéž vozového parku. Za vhodný nástroj pro hodnocení a výběr investic považujeme pro tento případ tzv. vnitřní výnosové procento (IRR). Toto považujeme za podmínku nezbytně nutnou před zakotvením studijně prověřovaných směrů rozvoje v procesech jejich projednávání ve vztahu k územně-plánovacím dokumentacím HMP, Středočeského kraje (tzn. vč. ZÚR) a dalších dotčených samosprávných celků na území Středočeského kraje (mimo vlastní území vystupuje formálně Praha pouze jako dotčená sousední obec/kraj).

Dle odborného názoru zpracovatele této Strategie, podpořeného znalostmi přepravních proudů a dosažitelných efektů časových úspor cestujících při dané náročnosti investic, nebudou prověřované záměry rozhodující kritéria ve velké míře naplňovat.

___2.2.5 DALŠÍ ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY MIMO ZVOLENOU KATEGORIZACI

Technické zázemí pro údržbu a deponování tramvajů

V souvislosti s navrhovaným rozvojem tramvajové sítě bude nutné do budoucna řešit otázku rozšíření technického zázemí pro údržbu a deponování tramvajových vlaků DPP. Pro tento účel byla již dříve v rámci prací na novém územním plánu IPR Praha vytipována lokalita Záběhllice při ulici Chodovské, která je vzhledem k plánovanému rozvoji tramvajových tratí v přilehlém segmentu města vhodná i z pohledu optimálních výjezdových/záťahových tras. Cílem tohoto opatření je zajištění požadované deponovací kapacity pro tramvaje, zefektivnění nájezdových a záťahových tras v podmínkách rozvíjející se tramvajové sítě a zvýšení operativnosti tramvajové sítě. Je však třeba uvést, že již v horizontu zprovoznění Dvoreckého mostu bude nezbytně akutní **potřeba vozovny v jižním sektoru města**, u trati na Barrandov nebo do Libuše. Tato lokalita má vzhledem k aktuálním prognózám vývoje sítě [☛] TABULKA / 2.1 [str. 29] výrazně vyšší prioritu než dosud jediná nová sledovaná vozovna Záběhllice.

Nová tramvajová **vozovna Záběhllice** při ulici Chodovské se nachází v území, kde je umístění tohoto typu infrastruktury z hlediska dopadů do okolí přijatelné. Územně je vozovna stabilizována a je součástí pořizované změny platného ÚP pro část tzv. východní tramvajové tangenty (Z 2798/00) i připravovaného Metropolitního

plánu. Rok zahájení realizace tohoto záměru se nyní odhaduje po roce 2025, jakkoliv ale může tomuto termínu i předcházet, neboť nepříznivou situaci s umístováním vlaků řeší DPP již aktuálně. V projektové přípravě bude nezbytné zajistit včas majetkoprávní vypořádání (ve vazbě na soulad s územně-plánovací dokumentací) a zajistit financování. Hrubý odhad investičních nákladů hovoří o částce ca 1,9 mld. Kč.

V případě velkorysejšího rozvoje tramvajové sítě v dlouhodobém horizontu **bude nezbytné zaměřit se na navýšení počtu tramvajových vozidel a vytipovat další lokality vhodné pro rozšíření technického zázemí** DPP, vzhledem k potřebě dalšího nárůstu vypravení tramvajových vlaků. Předkládaná Strategie rozvoje tramvajových tratí definuje okolnosti rozšíření sítě tramvajových tratí a tolik se nezabývá otázkou provozních parametrů linek tram a odvození nároků těchto budoucích stavů na počet vlaků resp. vypravení spojů. To bude stěžejní úkol rozvojového dokumentu organizátora dopravy pro období 2018-2030, který tuto záležitost může řešit per partes pro efekty dílčích záměrů při postupném naplňování rozvojového programu. Cílový stav je však Strategií dost přesně stanoven – v časovém horizontu k roku 2030 bude nutné vytipovat další lokalitu (lokality) a následně je územně stabilizovat.

Využití tramvajové sítě pro cargo účely

Výhoda rozsáhlé tramvajové sítě nabízí využití nejen pro osobní dopravu, ale také pro účely nákladní dopravy v rámci systému **městské logistiky**. Vzhledem k velmi potřebnému obecnému trendu ekologizace městské logistiky a zároveň optimalizaci vykonávaných cest může být vhodným řešením využití nákladních tramvajů pro svoz/rozvoz různých materiálů a produktů. Podobné systémy lze najít např. v Drážďanech nebo Curychu.

Pražský dopravní podnik vnímá tuto oblast jako perspektivní a doporučuje prověřit možné varianty řešení zásobování města drážní dopravou. Dosavadním výsledkem je započatá spolupráce DPP, Pražských služeb, a.s., ČVUT a společnosti Huawei Technologies, s.r.o. v podobě memoranda k přípravě konceptů projektu „Prague City Cargo“. Jednou ze zvažovaných variant pro Prahu je využití tramvajové sítě ke svozu odpadu, kdy by se jednalo o převoz naplněných velkých kontejnerů, které by se na vybraných místech přeložily z aut na speciální tramvaj. V tomto konceptu by bylo také nutné přímo napojit malešickou spalovnu odpadů. Bude vhodné prověřit a stabilizovat vhodná kolejová napojení (např. využití drážního tělesa vedoucího od bývalého Nákladového nádraží Žižkov směrem do Malešic apod.) a případné odstavné či nakládkové odbočné koleje.

Komplexnější pohled na příležitosti a zhodnocení tramvajové nákladní dopravy v rámci systému městské logistiky by měla přinést **Strategie udržitelné logistiky** pro oblast Pražské metropolitní oblasti, pořizovaná ve vazbě na opatření vyplývající z Plánu udržitelné mobility.

Turistické účely

Pro turistické a vyhlídkové účely a jiné speciální komerční i marketingové aktivity je vhodné uvažovat o zřízení **odstavných kolejí v centru města**, a to v souladu s charakterem i využitím veřejných prostranství.

__2.3 Rozvoj linkového vedení

Cílem předkládané Strategie je primárně zhodnotit potřebu rozvoje vlastní infrastruktury tramvajové dopravy ve městě. Spolu s touto nutnou infrastrukturou však úzce souvisí praktická otázka budoucího provozu.

Návrh rozvoje linkového vedení v souvislosti s rozvojem sítě kolejové dopravy v Praze ale též s předpokládaným rozšiřováním komerční i bytové výstavby v jednotlivých rozvojových lokalitách je nedílnou součástí komplexní představy o podobě a funkcionalitě systému PID a zajištění dopravní obslužnosti. Úlohou

zpracování této představy je pověřena společnost ROPID. Průmětem návrhu linkového vedení v předkládané Strategii je „pouze“ dopravní model Prahy, použitý v hodnocení záměrů k vyčíslení přepravního potenciálu a popisu dopravně-provozních aspektů. Tyto informace jsou vázány na popis výsledného komplexního cílového řešení za ideální existence všech rozvojových záměrů, s nimiž počítá návrhová část územního plánu, resp. jsou určeny k přípravě do roku 2030. ↗ MAPA / 2.5 [str. 38]

Vedle tohoto cílového provozního schématu však existují návrhy dílčích postupných dopravních opatření, reagujících v čase na vývoj poptávky a konkrétní realizované stavby, přičemž obecně pak lze říci, že se tyto stavy primárně snaží zachovat kontext dopravního opatření k současné podobě linkového vedení. Výraznými změnami budou zprovoznění linky D metra a případných nových úseků tramvajové sítě v centru města. Jak dopravní model, tak návrhy dílčích dopravních opatření uvažují samozřejmě doprovodné úpravy autobusových linek. Jsou-li rozvojové záměry tramvajové dopravy růstovými opatřeními (posilování a rozšiřování provozu), pak pro autobusy koncept celkově představuje spíše změny omezujícího typu. Neznamená to však nikde zhoršení dopravní obsluhy jako takové – všude kde jsou autobusové linky omezeny nebo zrušeny, dostanou cestující k dispozici kapacitnější a komfortnější kolejovou dopravu.

V podrobnostech, které jdou mimo rámec této Strategie, slouží materiály ROPID také jako podklad pro výpočet vývoje objemu objednaných výkonů a stanovení potřebného počtu a typu vozidel. Dopravcům je tak k dispozici vodítko pro stanovení strategie obnovy vozového parku a projektanti i zodpovědné instituce města mají návod pro vhodné umístování i dimenze zastávek, obratišť a dopravních uzlů. Z návrhu dílčích dopravních opatření čerpá předkládaná Strategie v několika případech specifických záměrů zkoumaných etapově především provozní parametry jednotlivých linek a návrh linkového vedení pro stav ke zprovoznění části záměru bez existence dalších v síti tramvajové dopravy. Základní popis opatření se též objevuje v hodnotícím ukazateli Provozní koncept. ↗ TABULKA / 3.3 [str. 41] a KAPITOLA / 3.2 [od str. 43]

V plánech města pro sledované období Strategie se jedná o zkrácení systémového intervalu tramvajových linek v pracovní den v mimošpičkových obdobích. Cílem takového opatření je zvýšení komfortu cestování, zvýšení přepravní nabídky a zlepšení dostupnosti veřejné dopravy. Návrhový interval standardních tramvajových linek se uvažuje ve schématu 8 | 8 | 8 | 10-15 minut (ráno | sedlo | odpoledne | večer) a návrhový interval páteřních tramvajových linek: 4 | 4 | 4 | 5-7,5 minut.

Ve Strategii v hodnocení jednotlivých záměrů jsme upustili od odhadu provozních nákladů opatření. Ty by mohly vycházet ze stávající cenové hladiny a být značně zjednodušené. Skutečná výše provozních nákladů se odvíjí rovněž od mnoha dalších faktorů, jako jsou změna provozní rychlosti, proběhů vozidel apod. a rovněž nezohledňuje případná vyvolaná opatření (např. nákup nových vozů, vyšší počet režijních pracovníků, možný dopad na systém údržby vozidel i infrastruktury atd.).

Schválená dopravní politika města ↗ Usnesení RHMP č. 2297 ze dne 19. 9. 2017 počítá s navyšováním výkonů v systému veřejné dopravy s cílem zvýšení kvality a komfortu nabízené služby. Toto navyšení nese s sebou i zvýšení provozních výdajů města. Tento aspekt však úzce souvisí s dalšími kroky, kterými lze výši nárůstu do určité míry vhodně kompenzovat:

- optimalizace linkového vedení s cílem zvýšení provozní efektivity a vhodného rozložení přepravní nabídky v síti veřejné dopravy
- hierarchizace linkového vedení v úzké vazbě na zlepšení kvality přestupních bodů
- zvyšování míry preference, a tím zvýšení pravidelnosti a spolehlivosti provozu s pozitivním dopadem na ekonomickou (potenciál snížení počtu vypravovaných vozidel a potřebný počet řidičů) i energetickou efektivitu (úspory trakční energie/pohonných hmot)
- tarifní politika systému veřejné dopravy (poměr cena/kvalita/rozsah služeb) s dopadem do příjmové stránky

Počet spojů na tramvajových tratích v cílovém stavu se všemi záměry dle kap. 2.2.2

[IPR Praha, s využitím podkladů ROPID; celodenní]



_3 HODNOCENÍ ZÁMĚRŮ

_3.1 Princip hodnocení

V návaznosti na rozdělení potenciálních rozvojových plánů tramvajových tratí, uvedených v kap. 2.2 tohoto dokumentu, do charakteristických skupin jsou jednotlivé záměry z druhé a částečně i třetí skupiny blíže popsány a zhodnoceny s cílem nastítnit takto priority pro další proces jejich podrobnější přípravy a následné realizace, což je cílem předkládané Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030.

Multikriteriální analýza

Hodnocení záměrů k prioritní přípravě do roku 2030 je zde provedeno formou vícekritériálního rozhodování (MCA) – hodnocení na sadě definovaných skupin kritérií a jejich dílčích ukazatelů. Soubor vybraných kritérií navazuje na hodnocení provedené v dokumentu Koncepte tramvajové dopravy v Praze (IPR Praha, 2013) a dále je rozvíjí. Úkolem klasické multikriteriální analýzy je z určitých variant na základě zvolených kritérií vybrat jednu nejvhodnější variantu. V tomto případě však nešlo o výběr jedné nejvhodnější varianty, naopak hlavním cílem této analýzy bylo srovnat sledované záměry a na základě výsledků určit silná a slabá místa navržených rozvojových plánů a zároveň z celkového hodnocení odvodit priority.

Hodnotící kritéria definovala expertní skupina⁶ tak, aby postihovala celé spektrum aspektů jak přínosů, tak i rizik resp. náročnosti sledovaných záměrů. **Dílčí indikátory** pak s ohledem na různorodost záměrů pokrývají náplň hlavního kritéria (skupiny) co nejširší úvahou o všech rozhodných okolnostech. Váhy kritériím i dílčím ukazatelům byly dány na základě expertního posouzení. K tomuto byla použita bodovací metoda, kdy každému kritériu i indikátoru byla expertním týmem přiřazena hodnota od 1 do 10. Hodnota 1 reprezentuje nejnižší váhu kritéria a hodnota 10 naopak váhu nejvyšší. V rámci expertního hodnocení se mohly hodnoty libovolně opakovat a nebyl stanoven celkový součet těchto čísel. Po vyhodnocení této části multikriteriální analýzy byly přesně určeny váhy hodnotících kritérií i dílčích ukazatelů. → GRAF / 3.2 a TABULKA / 3.1 [str. 40]

V druhé fázi multikriteriální analýzy bylo provedeno samotné hodnocení jednotlivých záměrů. Expertní tým určil pro každý ukazatel u všech záměrů jedinečnou hodnotu, jejímž zpracováním byla vypočtena celková výsledná bodová hodnota záměru – **celkové skóre**. Pro větší přehlednost je použita procentuální reprezentace, kdy hodnota 1 je 0% a hodnota 10 je 100%. Celkové skóre z vyhodnocení multikriteriální analýzy je váženým průměrem podle vah jednotlivých kritérií a jejich ukazatelů. Hodnocení expertního týmu je aritmetickým průměrem hodnocení jednotlivých expertů. Pro hodnocení byla opět použita stupnice od 1 do 10. Hodnota 1 reprezentuje nejmenší míru naplnění kritéria, naopak hodnota 10 užitek nejvyšší. Celkové hodnocení vychází z metody maximalizace, tedy čím vyšší bodové ohodnocení tím vyšší naplnění kritéria/ukazatele. U ukazatelů které představují rizika a hrozby realizovatelnosti záměru se tedy použije hodnocení reverzní. Expertní skupina se svým hodnocením vyjádřila k poskytnutým podkladům o jednotlivých záměrech. Odráží tak míru naplnění toho kterého ukazatele/kritéria daným záměrem. Výsledný bodový zisk každého jednotlivého záměru tak vyjadřuje jeho celkové přínosy a náročnost ve všech velmi různorodých pohledech srovnání. Výsledky je možné použít ke stanovení priorit. Kritériální matice, která přehledně ukazuje hodnocení expertního týmu, je k dispozici v archivu autora. → KAPITOLA / 3.2 [od str. 43]

⁶ V rámci multikriteriální analýzy bylo osloveno čtrnáct expertů z různých organizací. Složení expertního týmu bylo voleno tak, aby zde byli zastoupeni experti různých specializací a různých útvarů, a dále tak aby specializace a pohled jednotlivých expertů byly vždy vyvážené. Svým hlasem byla zastoupena i Rada hl. m. Prahy jako volený orgán samosprávy.

Záměry k dalšímu ověření/územní stabilizaci nejsou primárně určené k realizaci v rámci řešené strategie rozvoje do roku 2030. Proto není provedeno odvození jejich pořadí z pohledu významnosti vůči dalším rozvojovým záměrům. Řada neznámých okrajových podmínek těchto tramvajových tratí ani neumožňuje provést hodnocení na definovaném souboru kritérií resp. ukazatelů. Do přehledu však byly zařazeny z této skupiny dva záměry, jejichž případná realizace ve sledovaném horizontu koncepce je teoreticky možná v případě uspíšené poptávky.

Zároveň ale tento dokument provedeným hodnocením nevyklučuje realizovatelnost dalších záměrů v případech, kdy poptávka po nich bude souviset s rozvojem území, jenž nyní v době zpracování koncepce nelze predikovat. Pak se promítnou formou aktualizace nároků na investiční plán, zejména přímo ve vztahu k Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a.s., jakožto investorovi vlastní realizace záměrů.

__3.1.1 SKUPINY SLEDOVANÝCH KRITÉRIÍ

TABULKA / 3.1

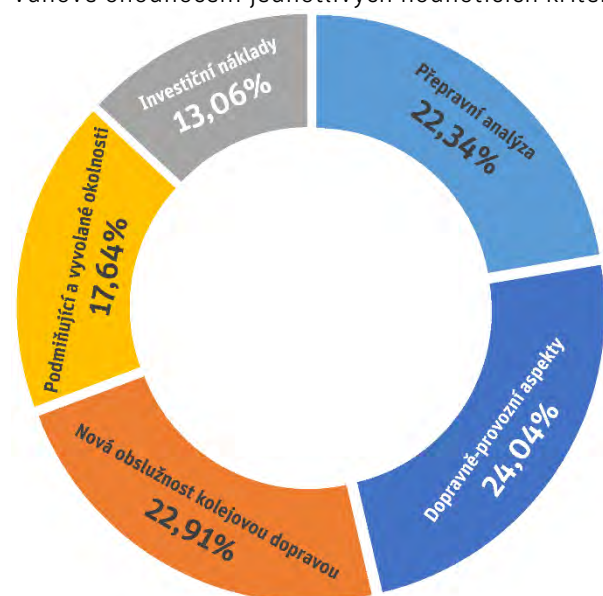
Přehled hodnotících kritérií a jejich popis

Skupina	Kritérium	Popis
I.	Přepravní analýza	Přepravní potenciál daného záměru – vyhodnocuje přepravní potenciál v pěší dostupnosti záměru a sekundárně přepravní zátěž na tramvajové trati dle dopravního modelu.
II.	Dopravně-provozní aspekty	Představuje zhodnocení systémových vazeb, síťový přínos záměru, terminálové body a přestupy, dále také provozní aspekty segregace (nezávislosti) provozu, nabídku alternativy v případě mimořádných stavů, dostupnost zázemí (vozoven)
III.	Nová obslužnost kolejovou dopravou	Je skupina ukazatelů posuzujících význam záměru v náhradě méně ekologické autobusové dopravy, což souvisí s environmentálními přínosy záměru, ale také v oblasti komfortu cestování, vyhodnocuje potenciál nově obslužených oblastí tramvajovou dopravou, a napojení nových sídelních jednotek ve výhledu.
IV.	Podmiňující a vyvolané okolnosti	Kritérium se váže na potenciální rizika záměrů, hodnotí proveditelnost záměru ve vztahu k zajištění realizačních předpokladů z titulu souladu s územním plánem (a potřebné kroky k tomu), podmíněnost záměru jinými a opačně, a dále rizika plynoucí z mimořádně významných vyplývajících investic.
V.	Investiční náklady	Hodnotí investiční náročnost realizace záměru.

GRAF / 3.2

Váhy hodnotících kritérií

Váhové ohodnocení jednotlivých hodnotících kritérií, vzešlé z první fáze multikriteriální analýzy.



__3.1.2 HODNOTÍCÍ UKAZATELE

TABULKA / 3.3

Přehled hodnotících ukazatelů a jejich váhy

Číslo	Ukazatel	Popis	Váha %
I.a	Potenciál spádového území - počet obyvatel	Potenciál počtu obyvatel spádového území v docházce 5/7,5/10 minut. V hodnocení uváděna střední hodnota.	27,68
I.b	Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	Potenciál počtu pracovních příležitostí spádového území v docházce 5/7,5/10 minut. V hodnocení uváděna střední hodnota.	26,18
I.c	Přepravní zátěž na profilu max./min.	Údaj z dopravního modelu, který ukazuje na maximální i minimální přepravní zátěž na uvažované trati. Blíže je určení hodnoty ukazatele popsáno v poznámce k expertnímu hodnocení v kap. 3.2.	21,70
I.d	Přepravní potenciál na délku tratě	Ukazatel vyjadřuje podíl celkového potenciálu tramvajové tratě v docházkové vzdálenosti 7,5 min. (počet obyvatel a pracovních příležitostí) a délky tratě v metrech (= efektivita/náročnost dosažení potenciálu).	24,44
II.a	Systémové vazby a síťovost záměru	Vyjadřuje potenciál vzniku nových vazeb mezi systémy, možnosti přestupů, dosažení/zřízení terminálových bodů, funkcionalitu (důležitost) záměru pro ostatní síť - síťovost ve smyslu příspěvku k celkové provozní funkčnosti a rozvoji sítě.	32,28
II.b	Provozní aspekty	Zohledňuje segregaci (nezávislost provozu), vznik alternativní nabídky tras pro variabilitu linkového vedení.	27,30
II.c	Manipulační aspekty	Vystihuje příspěvek záměru pro odklony a mimořádnosti, napojení na vozovny, zahrnuje vyhodnocení nájezdových tras.	16,27
II.d	Provozní koncept	Na základě dopravního opatření jsou prognózovány parametry linkového vedení a vyplývající nároky na zajištění obslužnosti tramvajové tratě nárůstovými dopravními výkony.	24,15
III.a	Náhrada autobusové dopravy	Na základě dopravního opatření jsou prognózovány úspory v provozu autobusů, umožněné realizací záměru.	34,76
III.b	Nově obslužená tramvajovou dopravou	Ukazatel hodnotí příspěvek záměru v podobě nově obslužených obyvatel a pracovních příležitostí, dosud neobsluhovaných žádnou kolejovou veřejnou dopravou.	37,20
III.c	Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Ukazatel vyhodnocuje význam záměru pro obslužnost nově vymezených (návrhových) urbanizovaných ploch (lokalit).	28,05
IV.a	Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Posouzení nutných kroků k zajištění realizačních předpokladů. Zohledňuje fáze procesu pořizování.	26,35
IV.b	Mimořádné náklady investice	Limitující vyvolané okolnosti, které mohou zkomplikovat realizaci záměru a jsou ve srovnání s běžnou investiční činností mimořádně významné. Patří sem přeložky páteřních sítí, nutnost výstavby objektových parkingů apod.	22,75
IV.c	Hrozby a podmíněnosti záměru	Realizovatelnost záměru může být podmíněna předchozí investicí (existencí) jiného dalšího; případně vyplývá z podmínek urbanizace území. Hodnotí rizika vyplývající z oddalování investice pro vlastní záměr z různého titulu (např. páteřní inženýrské sítě a přeložky) a hrozby vnějších vlivů.	26,35
IV.d	Závislosti jiných investic na realizaci záměru	Hodnotí faktickou (formální) i praktickou závislost cizích investic na realizaci záměru, využití koridorů vymezených v ÚP, etapizaci výstavby.	24,55
V.	Investiční náklady	Investiční náklady jsou v míře podrobnosti studijního ověření odhadem investiční náročnosti realizace záměru.	100

__3.1.3 DOPRAVNÍ MODEL

Ke kritériu **Přepravní analýza** resp. jejím dílčím ukazatelům byly vypracovány na IPR Praha dopravně-inženýrské podklady pro stanovení **přepravních potenciálů v počtu obyvatel a obslužených pracovních příležitostí** a očekávatelného **přepravního zatížení**.

Spádové území každého záměru bylo vypočteno pro docházkové vzdálenosti 5/7,5/10 minut. V kartách záměrů (viz dále) pro hodnocení je uveden vždy pouze střední údaj – pro docházku 7,5 minuty resp. 500 metrů. Spádové území je určeno pomocí software Network Analyst (ArcGIS společnosti Esri) od zastávek tramvajových tratí na základě skutečné sítě pěších cest v území a modelové sítě v územích rozvojových a transformačních.


Počet obyvatel (ukazatel I.a) je vždy přepočítaným údajem, odvozeným z počtu obyvatel zde obvykle bydlících (na adresních bodech; zdroj SLDB 2011 a trvale hlášení z roku 2014) a z poměrné části nových obyvatel v rozvojových a transformačních plochách dle statistiky ÚP. Počet pracovních příležitostí (ukazatel I.b) je odborným odhadem dle metodiky IPR Praha pro relativní distribuování pracovních míst („současného stavu“) do sídelních jednotek v podrobnosti budov a z poměrné části nových příležitostí v rozvojových a transformačních plochách dle ÚP. Zaokrouhlo na desítky. Tyto údaje tedy nevyjadřují a nemají vztah k bilancím tzv. Metropolitního plánu.

Pro ukazatel **Přepravní zátěž na profilu** byl pro účely tohoto dokumentu zpracován **multimodální dopravní model** území hl. m. Prahy a okolí (Pražský metropolitní region). Rozsah sítě je v dopravním modelu k danému horizontu uvažován s maximálním rozvojem systémů veřejné hromadné dopravy – tj. metro D, železnice na letiště, všechny nové tramvajové tratě dle návrhu Metropolitního plánu resp. této Strategie; bez tzv. „Nového spojení II“. U vybraných záměrů uvádíme i údaj, reflektující etapu záměru resp. stav, kdy je záměr realizován izolovaně bez dalších souvisejících prvků sítě tramvajových tratí (jedná se o rozdíl v linkovém vedení a počtu spojů u záměrů které posuzujeme etapově). Linkové vedení a provozní parametry, zakomponované v dopravním modelu, byly vypracovány ROPID v říjnu 2017 na uvedené cílové síti – přepravní zátěž je tedy stanovena pro výhledový celkový obraz sítě veřejné dopravy a je modelově závislá na počtu spojů (provozních parametrech) užitého linkového vedení. V bližších časových horizontech při postupném naplňování sítě se může významně měnit s ohledem na potřebné resp. možné vedení linek dle dílčích dopravně-organizačních opatření, která se budou realizovat. Demograficky je pro modelový horizont užitá tzv. prognózovaná verze pro Prahu a středočeský region dle statistických prognóz (střední varianta prognózy, tedy demografický rozvoj v bilancích uvažující s přírůstkem počtu obyvatel v Praze ca 250 tisíc – jedná se tedy o model potenciálový) a jedna z možných variant rozmístění obyvatel podle urbanistické koncepce, určená kvalifikovaným odhadem/empiricky.

V tomto smyslu jsou hodnoty přepravních proudů v ukazateli „Přepravní zátěž na profilu“ (I.c) neporovnatelné s potenciály uvedenými u ukazatelů I.a a I.b „Potenciál spádového území“ (viz vysvětlení vstupní báze dat výše). Pro informaci k hodnocení doplňujeme, že vzájemně nesrovnatelné jsou i výstupy použitého multikriteriálního potenciálového dopravního modelu a prognózovaných přepravních zátěží v dopravním modelu Plánu udržitelné mobility (P+), zpracovaným TSK HMP k hodnocení opatření expertní skupinou. Detailní popis vstupních předpokladů modelu, rozsah a metodika modelu jsou k dispozici na IPR Praha.

_3.2 Karty záměrů

VZOR / POZNÁMKY K EXPERTNÍMU HODNOCENÍ

 <p>Schématická mapka záměru s vyznačením předpokládaných zastávek a skutečnou docházkovou vzdáleností 7,5 min.</p>		
Potenciál spádového území - počet obyvatel	9 999 ¹	Součet poč. obyv. a prac. příl. Údaj v závorce označuje pro orientaci experta pořadí záměru v součtu potenciálů ze 17 hodnocených.
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	3 333 ¹	
Přepravní zátěž na profilu max./min.	44 / 4 [tis. cestujících/24 hod. prům. prac. den] ²	
Přepravní potenciál na délku tratě	Vyjadřuje podíl celkového potenciálu tramvajové tratě v docházkové vzdálenosti 7,5 min. (počet obyvatel a prac. příležitostí) a délky tratě v metrech. Čím je hodnota ukazatele vyšší, tím efektivnější investice je. Údaj v závorce označuje pro orientaci experta pořadí záměru mezi 17 sledovanými.	
Systémové vazby a síťovost záměru	Popisný indikátor zaměřený na potenciál vzniku nových vazeb mezi systémy, možnosti přestupů, dosažení/zřízení terminálových bodů, funkcionalitu (důležitost) záměru pro ostatní síť - síťovost ve smyslu příspěvku k celkové provozní funkčnosti a rozvoji sítě.	
Provozní aspekty	Popisný indikátor zohledňující provoz na trati – zejména segregaci (nezávislost provozu), příspěvek záměru pro trasování linkového vedení v síti apod.	
Manipulační aspekty	Popisný indikátor vystihující příspěvek záměru pro odklony a mimořádnosti, napojení vozoven, zahrnuje vyhodnocení nájezdových tras i síťové předpoklady pro řešení mimořádných provozních situací.	
Provozní koncept	Popisný indikátor, který je vztažen na navrhované dopravní opatření ke zprovoznění záměru – na základě dopravního opatření jsou prognózovány parametry linkového vedení a vyplývající nároky na zajištění obslužnosti tramvajové tratě dopravními výkony. Objevuje se případně upozornění na odlišnosti v etapě a výhledu nebo při samostatné existenci záměru nebo při jeho začlenění v rozšířené síti.	
Náhrada autobusové dopravy	Popis souvisejícího dopravního opatření zaměřený na redukci autobusové dopravy, umožněnou realizací záměru.	
Nově obslužená tramvajovou dopravou	Údaj z dopravního modelu – viz ¹ Počet obyvatel / Počet prac. příl. Údaj v závorce vyjadřuje % nově získaných „zákazníků“ na kolejovou MHD z celkového potenciálu tratě – mnohdy jsou již v docházce existujících tratí/linek (uvažovány vlak, metro a tramvaje).	

Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	<p>Popisný indikátor, který vyhodnocuje význam záměru pro obslužnost nově vymezených (návrhových) urbanizovaných ploch či lokalit podle územně-plánovací dokumentace. V rozvojových územích upřednostňujeme prvotní existenci tramvaje (její umístění v území, koncepci, a vlastní realizaci) před postupnou následnou zástavbou. Ne všechny rozvojové záměry tramvajových tratí jsou vymezené k obsluze nových zastavitelných ploch, ale naopak slouží ke zlepšení obsluhy stávajících – tento ukazatel by pak neměl nabývat vysokého hodnocení.</p> <p>Pozn.: Pokrytí stávajícího urbanizovaného území je zhodnoceno v ukazatelích skupiny Přepavní analýza a též zahrnuto v ukazateli Systémové vazby a síťovost záměru.</p>
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	<p>Posouzení nutných kroků k zajištění realizačních předpokladů. Zohledňuje fáze procesu pořizování.</p> <p>Pro orientaci hodnotitelů je připojen graficky příznak fáze procesu k datu zpracování dokumentu dle této stupnice:</p> <p>⑩ - v platném ÚP, ⑨ - neukončené projednávání návrhu změny ÚP, ⑧ - schválené zadání změny ÚP, ⑦ - neukončené projednávání zadání změny ÚP, ⑥ - schváleno pořízení ÚP, ⑤ - podán podnět na změnu ÚP, ④ - není v platném ÚP ani se nepožizuje změna.</p> <p>Jakkoli ve Strategii uvádíme předpoklad, že všechny v ní obsažené záměry budou mít v čase své realizace zajištěny územně-plánovací předpoklady k realizovatelnosti, vede k tomu procesně (a časově) složitá cesta, jíž je možné expertně ohodnotit. Záměr tak dle vah kritéria získá své postavení.</p>
Mimořádné náklady investice	<p>Popisný indikátor, který hodnotí vybrané vyvolané investice záměru, svým rozsahem významnější než ve srovnání s běžnou investiční činností. Patří sem zejména přeložky páteřních sítí, a upozornění na další souvislosti. Nejsou zahrnuty v investičních nákladech.</p> <p>Čím vyšší tím by hodnocení experta mělo být nižší.</p>
Hrozby a podmíněnosti záměru	<p>Indikátor je koncipován jako upozornění na souvislosti a vztah k dalším záměrům i vývoji v území a vazbám na předchozí nutné investice. Hodnotí rizika investice z různého titulu (např. páteřní inženýrské sítě – může docházet k obsazování ideálního prostoru pro tramvajovou trať síťaři zcela novou infrastrukturou nebo k nežádoucí obnově stávající infrastruktury v původní stopě).</p> <p>Čím vyšší rizika a více podmínek pro úspěšnou realizovatelnost záměru, tím by hodnocení experta mělo být nižší – viz metodiku hodnocení – metoda maximalizace!</p>
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	<p>Popisný indikátor hodnotící faktickou (formální) i praktickou závislost cizích investic nebo jiných tramvajových tratí na realizaci konkrétního záměru. Zahrnuje využití koridorů vymezených v ÚP, etapizaci výstavby.</p> <p>Zde platí, že pokud jsou jiné další záměry a cizí investice na existenci záměru závislé, nebo záměr jejich úspěšnou funkcionalitu dále podporuje, mělo by být hodnocení experta vyšší – viz metodiku hodnocení – metoda maximalizace!</p>
Investiční náklady	Cena bez DPH ³
<p>Celkové skóre ⁴</p>	<p>6,666 55,55%</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Paprskový graf ukazuje podrobné celkové hodnocení jednotlivých kritérií</p>

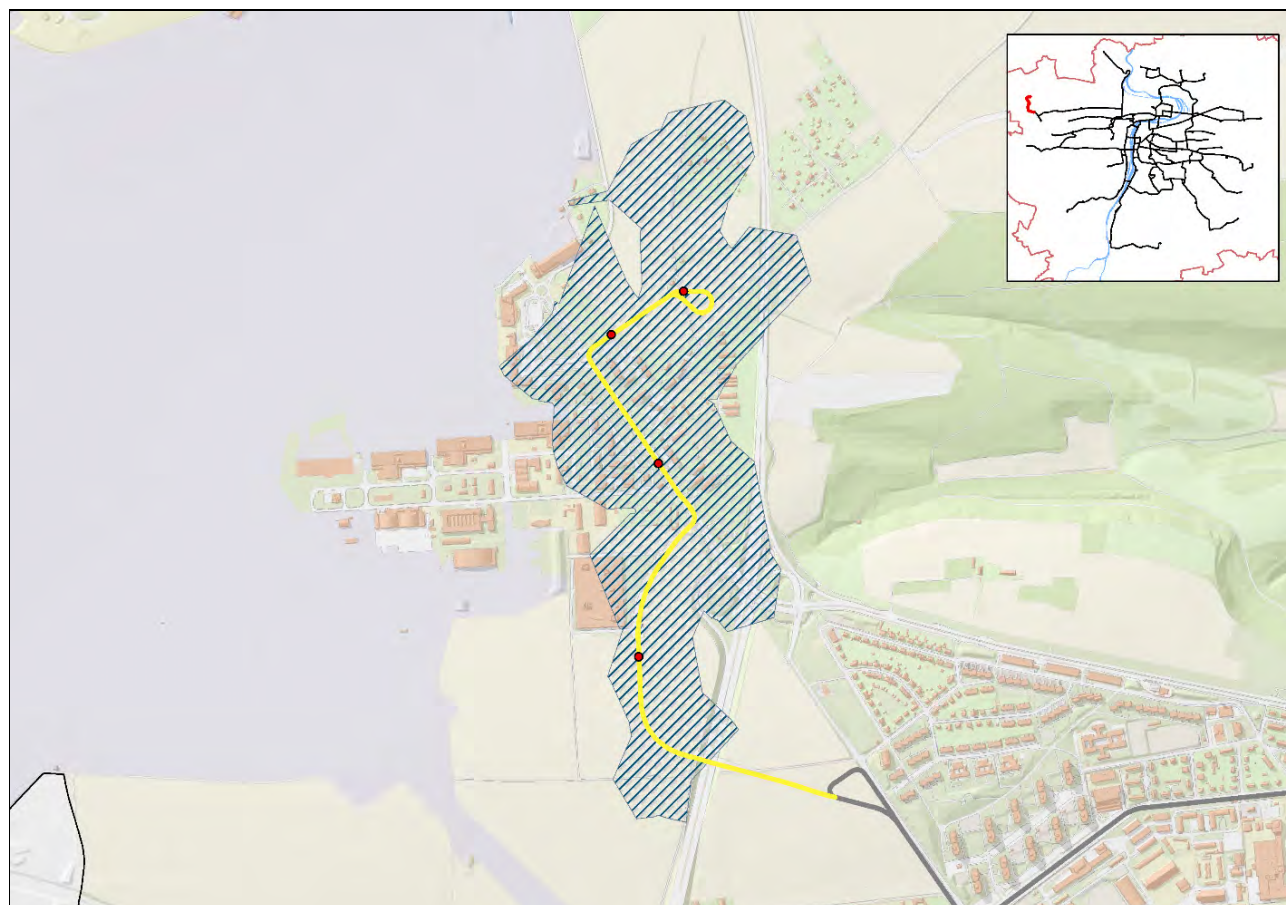
Poznámky k tabulce:

- 1) **Spádové území** pro docházku 7,5 minuty resp. 500 metrů na skutečné síti pěších cest v území a modelové síti v územích rozvojových a transformačních. **Počet obyvatel** je přepočítaným údajem, odvozeným z počtu obyvatel zde obvykle bydlících (na adresních bodech; zdroj SLDB 2011 a trvale hlášení z roku 2014) a z poměrné části nových obyvatel v rozvojových a transformačních plochách dle statistiky ÚP, **Počet pracovních příležitostí** je odborným odhadem dle metodiky IPR Praha pro relativní distribuování pracovních míst („současného stavu“) do sídelních jednotek v podrobnosti budov a z poměrné části nových příležitostí v rozvojových a transformačních plochách dle ÚP. Zaokrouhleno na desítky.
Ukazatel reprezentuje pouze demografické údaje a nemá vztah k hybnosti nebo vykonaným cestám – nelze proto vůbec hledat přímou souvislost k ukazateli „Přepravní zátěž na profilu“. Uvedená čísla, pokud bychom je transformovali na vykonané cesty, jsou krát dvě, ovšem bylo by nutné je redukovat demografickými a sociologickými popisnými charakteristikami (např. ekonomickou aktivitou – kdo vůbec vyjede > počet cest), specificky dělbou atd.
- 2) Stanoveno na **multimodálním dopravním modelu území hl. m. Prahy a okolí** (Pražský metropolitní region) IPR Praha pro daný horizont na demografické prognóze. Přepravní zátěž je stanovena pro výhledový celkový obraz sítě veřejné dopravy. V bližších časových horizontech při postupném naplňování sítě se může významně měnit s ohledem na potřebné resp. možné vedení linek dle dílčích dopravně-organizačních opatření, která se budou realizovat.
- 3) Údaj je převzat z Koncepce tramvajové dopravy v Praze (IPR Praha, 2013) dle tehdy provedené metodiky hodnocení investiční náročnosti; u záměrů zařazených v Investičním plánu DPP, a.s. je zdrojem údaj z Investičního plánu DPP, a.s. na rok 2017 (viz kap. 2.2.2). Údaj označený * je odborný odhad na základě analogie k prověřovaným záměrům.
- 4) **Výsledné expertní hodnocení záměru** na základě MCA dle vah indikátorů a skupin kritérií jako výsledná bodová hodnota a její procentuální reprezentace, kdy hodnota 1 je 0% a hodnota 10 je 100%.

Pokud je některý hodnotící ukazatel pro daný záměr nerelevantní případně nemohl být posouzen (údaj chybí), mělo by hodnocení experta vzhledem k užití metodice MCA zohlednit tuto skutečnost nízkým hodnocením, neboť konkrétní záměr takový ukazatel nenaplnuje nebo se jej netýká. Obvykle je v sadě ukazatelů protíváha, kde záměr naopak dosahuje vynikajícího hodnocení (např. vztah Přepravní potenciál – Síťovost).

Provedené multikriteriální hodnocení záměrů je vázáno na skutečnosti známé v době zpracování dokumentu. Hodnoty ukazatelů nebo jejich popis u jednotlivých záměrů se budou v čase vyvíjet, a proto se doporučuje ve vztahu k ustanoveným principům tvorby realizačních programů a prováděcích plánů Strategického plánu 2030 a obdobně též pro evaluaci naplňování opatření Plánu udržitelné mobility (P+) tuto Strategii periodicky aktualizovat a zohlednit v hodnocení záměrů všechny nové skutečnosti. ❦ KAPITOLA / 4.1 [str. 90]

DĚDINSKÁ – DLOUHÁ MÍLE – TERMINÁL 3 – PRAGUE AIRPORT PARK

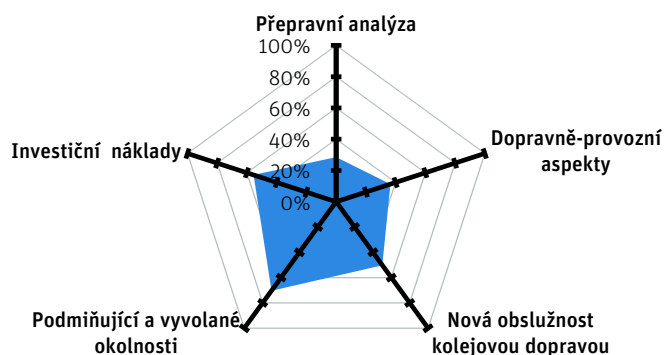


Potenciál spádového území - počet obyvatel	300	16 000 (11/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	15 700 ¹	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	3 / 2,6 Záměr znamená přínos v „již realizované“ etapě Divoká Šárka – Dědinská; max. profil v ul. Vlastině ca 16 tis. Pozn.: Lze očekávat zátěž ve skutečnosti i vyšší – ve zprodnění modelu lze uvažovat jiné připojení zón k zastávkám; je zde specifická dělba přepravní práce, konkurence systémů – železnice	
Přepravní potenciál na délku tratě	7,703 (9/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať nabízí napojení terminálu Dlouhá Míle (P+R, železnice, bus) a Terminálu Jih letiště Praha/Ruzyně. Vzniká nová přestupní vazba na železniční dopravu. Záměr zvyšuje efektivitu provozování tramvajové dopravy v Evropské ulici; potažmo od metra trasy A.	
Provozní aspekty	Koncový úsek tratě vedené po samostatném tělese. Nájezdové trasy (obsluha vozoven) jsou obdobné jako v současnosti resp. s prodloužením k Dědinské.	
Manipulační aspekty	Je prodloužením stávající a navrhované tramvajové tratě (DIVOKÁ ŠÁRKA – DĚDINSKÁ). Vzhledem k charakteru není smyslem tratě přínos pro odklony a mimořádnosti. Záměr sám o sobě nevyklučuje zachování smyčky Dědinská.	

Provozní koncept	Realizace záměru se předpokládá bez dalších mezi-etap a jako prodloužení linek z konečné Dědinská. Návrh linkového vedení v dotčené oblasti je dán především zprovozněním železničního spojení Letiště Václava Havla. Provozní koncept tratě případně ovlivňuje případná realizace větve Vlastina – Nádraží Ruzyně (výhled). Tramvajová trať je obsluhována dvěma linkami; nebo pouze jednou linkou ve výhledu (při větvení k Nádraží Ruzyně).
Náhrada autobusové dopravy	Je komplexního charakteru a souvisí v dotčené oblasti převážně s efekty zavedení obsluhy letiště železnicí a realizací terminálu Dlouhá Míle. Přímé efekty tramvajové tratě mohou souviset s redukcí provozních parametrů linky 191 po Dlouhou Míli.
Nově obsluhování tramvajovou dopravou	300 / 15 700 (100%/100%) ²
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Napojuje rozvojové území západně od ulice Drnovské k ulici K Letišti kolem Dlouhé Míle; je ukončena v prostoru rozvojových ploch východně od Terminálu Jih (Prague Airport Park). Včasná realizace záměru, ideálně souběžně nebo před realizací okolní zástavby je žádoucí.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr je obsažen v platném územním plánu (alternativní názor na ukončení). 10
Mimořádné náklady investice	Nepředpokládají se. Pozitivně existuje možnost participace na investici ze strany subjektů působících jako developeři lokalit.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou je předchozí realizace tramvajové trati DIVOKÁ ŠÁRKA – DĚDINSKÁ; konkrétní okolnosti územní stabilizace záměru jsou závislé na projektové přípravě území třetími subjekty; vhodná koordinace investic – v případě rozvoje území bez výstavby tramvajové tratě riziko majetkoprávního vypořádávání a dodatečné implantace v založených uličních profilech.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměry v dotčeném území nejsou záměrem formálně podmíněny (v ÚP), jejich příprava probíhá nezávisle na projektu tramvajové trati a pravděpodobně ji v čase předběhne (Obytný soubor Drnovská, Dlouhá Míle, Prague Airport Park), avšak s projektem tramvajové tratě počítají. Je nanejvýš vhodné zajistit obsluhu kapacitní rozvojové lokality kolejovou dopravou.
Investiční náklady	773,3 mil. Kč

Celkové skóre

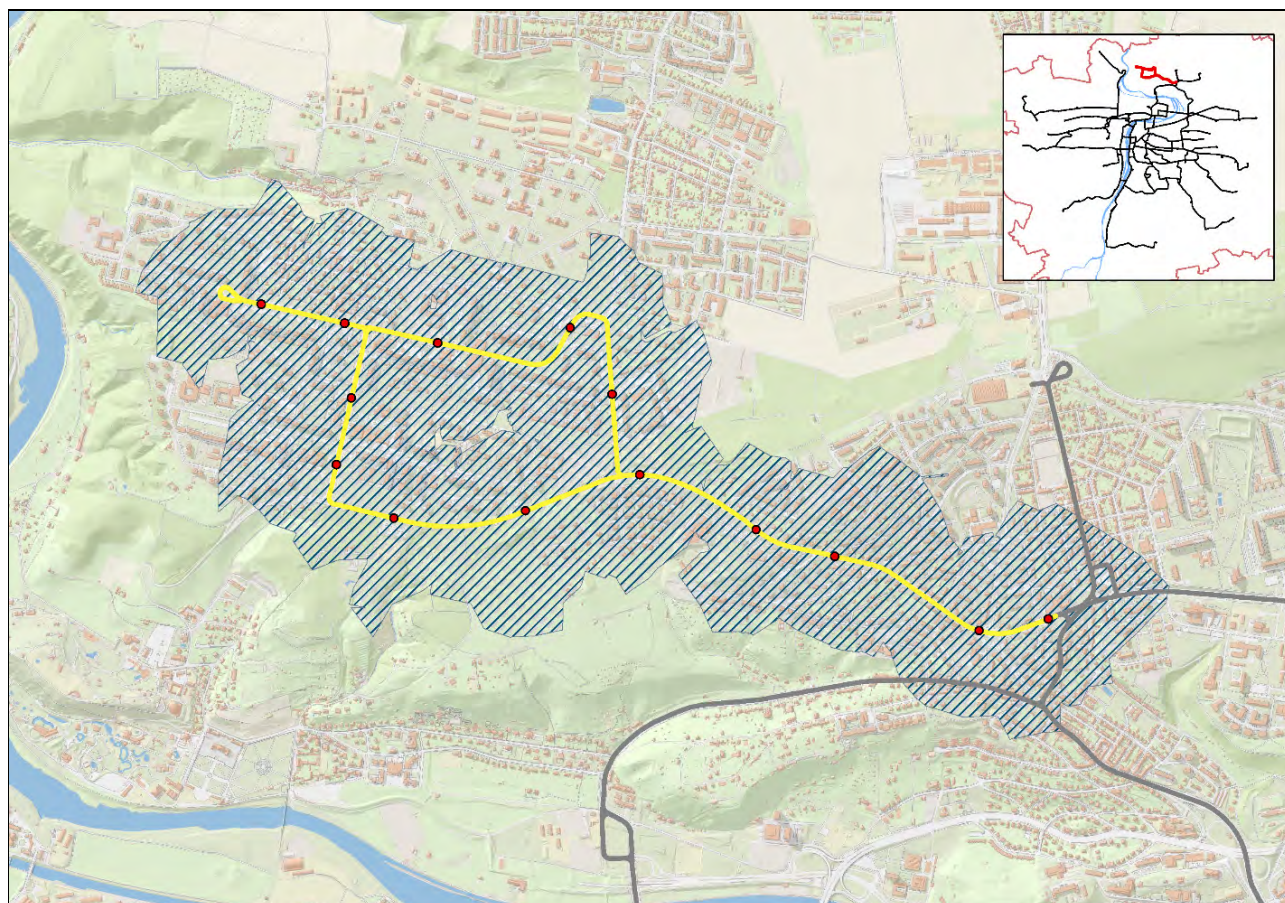
**5,1691
46,32%**



Poznámky k tabulce:

- 1) V bilančním potenciálu jsou zahrnuty rozvojové plochy v rámci projektu Prague Airport Park (konkretizované dle záměru) a na Dlouhé Míli dle ÚP.
- 2) Uvažováno ke stavu bez realizace metra nebo železničního napojení Letiště Václava Havla. V případě realizace železnice se zastávkou Praha-Dlouhá Míle budou nově obsluhované zdroje/cíle cest kolejovou městskou veřejnou dopravou pouze v koncovém úseku při ul. K Letišti a v rámci projektu Prague Airport Park.

KOBYLISY – BOHNICE

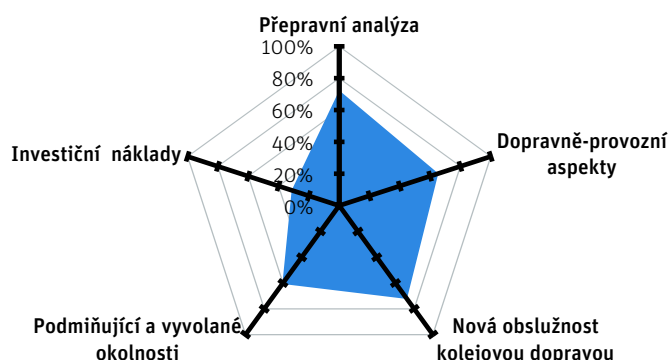


Potenciál spádového území - počet obyvatel	33 500 ¹	41 050 (3/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	7 550	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	41 / 11,3 Zátěžově je silnější jižní větev trasy; odpovídá linkovému vedení v poměru 3:2 k severní větví. Může souviset s připojením zón dopravního modelu konektory k zastávkám. Ve skutečnosti je (dnes) zatíženější severní větev (počet spojů autobusových linek). V případě dobudování severní tramvajové tangenty lze očekávat změny na jižní větví.	
Přepravní potenciál na délku tratě	6,315 (12/17)	
Systemové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať zajišťuje kapacitní kolejovou návaznou dopravu k trase metra C (stanice Kobylysy) a provázání tramvajových tratí s vytvořením přímých dopravních vazeb na Libeň, Prahu 3 resp. Prahu 10 i centrální části města. Jako součást tzv. severní tramvajové tangenty je významným článkem propojení městských celků v severozápadním kvadrantu města a nabídkou nové unikátní stopy z pohledu atraktivity veřejné dopravy.	
Provozní aspekty	Samostatně bez propojení na Prahu 6 je koncovým úsekem sítě; trať vedená po samostatném tělese.	
Manipulační aspekty	Tramvajová trať je obslužitelná z vozovny Kobylysy. Umožňuje zapojení smyčky Březiněveská. Vzhledem k charakteru není smyslem tratě přínos pro odklony a mimořádnosti.	

Provozní koncept	Umožňuje linkové vedení v relaci Bohnice – Kobylisy (metro C), tj. návoz i přímé linkové vedení ve směrech Holešovice a Libeň. Není uzavřena otázka ukončení – Sídliště Bohnice/Poliklinika Mazurská; linkově obsluhována v obou větvích. Předpokládá se rozsáhlejší úprava linkového vedení v oblasti: Prodloužení/odklon linky (3) z Kobylis na Sídliště Ďáblice a vedení dnešních relací od Libně resp. Holešovic (10, 17) odklonem z Kobylis přes Odru na Sídliště Bohnice. Druhá z větví bude obsluhována taktéž dvojicí nových linek (z Kobylis přes zast. Dunajecká na Sídliště Bohnice), přičemž cílově jde o jednu linku obsluhující celou východní tangentu – Sídliště Bohnice – Jižní Město. Kdykoliv je možné zřízení nové linky v krátké trase Kobylisy (metro C) – Dunajecká – Sídliště Bohnice.
Náhrada autobusové dopravy	Významná Zásadní přínos tramvajové tratě. 102, 144, 145, 200: zrušeny 152: odkloněna přes zastávky Vozovna Kobylisy a Přívorská Změny provozních parametrů (177, 188). Závisí na realizaci obou větví plánované tratě (předpoklad hodnoceného záměru).
Nově obsloužení tramvajovou dopravou	28 790 ¹ / 4 130 (86%/55%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není cílem záměru. (Napojuje stávající kapacitní sídelní celek rámcově stabilizovaný.)
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr je obsažen v platném územním plánu (alternativní názor na ukončení). 10
Mimořádné náklady investice	Demolice objektu východního vestibulu stanice metra Kobylisy (kromě jádra stavby) a přilehlého podchodu; celková nová úprava předprostoru. Úprava vestibulu stanice metra na Kobyliském náměstí včetně nových výstupů. Investici by ovlivnil příklon k částečně podpovrchovému vedení v oblasti sídliště.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Průchod Kobyliským náměstím a napojení na stávající síť. Podpora občanské veřejnosti projektu a podpora reprezentace městské části Praha 8 závislé na konkrétní podobě projektu zatím s rizikem preference nereálných variant.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Jiné záměry v dotčeném území nejsou záměrem podmíněny. Jako součást tzv. severní tramvajové tangenty je významným článkem propojení městských celků v severozápadním kvadrantu města.
Investiční náklady	2 053,5 mil. Kč (bude upřesněno dle konkrétního řešení)

Celkové skóre

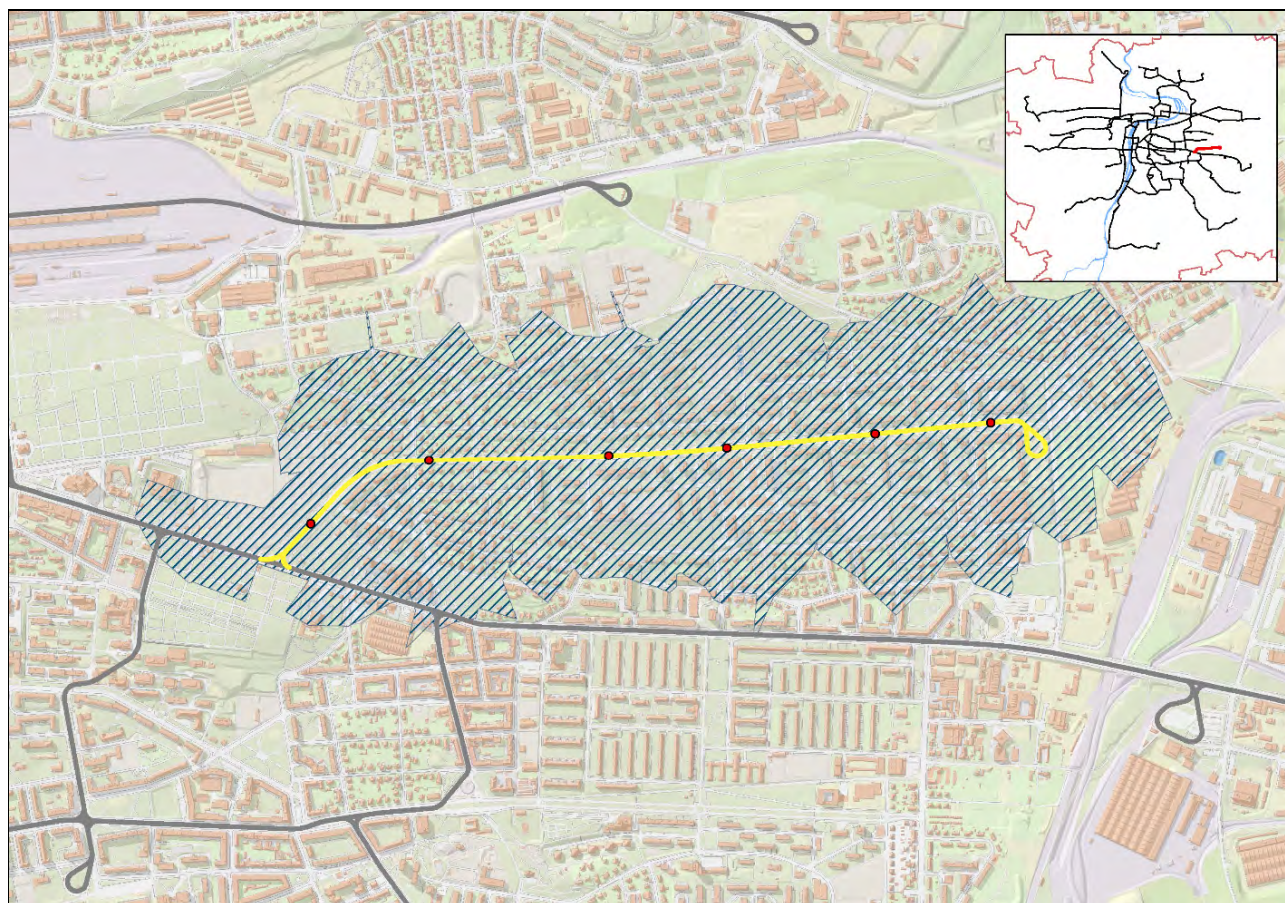
6,6926
63,25%



Poznámky k tabulce:

- 1) V bilančním potenciálu jsou zahrnuty obě větve plánované tratě (Lodžská/K Pazderkám). Spádové území obou větví je velice vyrovnané (téměř 50:50; s mírnou převahou severní větve).

POČERNICKÁ

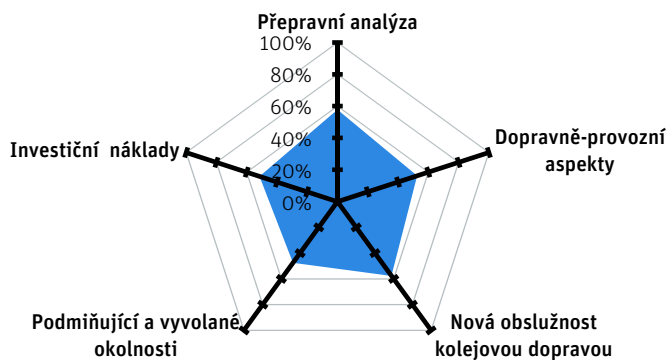


Potenciál spádového území - počet obyvatel	12 980	19 440 (10/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	6 460	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	21,3 / 6,8	
Přepravní potenciál na délku tratě	8,100 (8/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Zajistí možnost přímého napojení kapacitního sídliště Malešice na centrum města a další lokality kolejovou dopravou – nová přímá spojení nejen k metru, ale i do dalších částí Prahy – Praha 2, Praha 3, centrum města, Libeň, Holešovice. Výhledově záměr umožňuje propojení k terminálu Depo Hostivař a zokružování tratí.	
Provozní aspekty	Koncový úsek radiální tratě vedené po samostatném tělese. Nájezdové trasy (obsluha vozoven) jsou obdobné jako v současnosti.	
Manipulační aspekty	Vzhledem k charakteru není smyslem tratě přínos pro odklony a mimořádnosti.	
Provozní koncept	Předpokládané linkové vedení je u tohoto záměru nezávislé na dalších počinech v síti tramvajové dopravy, směrově je však ovlivněné (ne-)existencí tramvajové tratě k Hlavnímu nádraží. Uvažuje se například odklon tradičně vedené linky 1 na Sídlíště Malešice za současného posílení Jarova (prodloužením jiné další linky) a prodloužení linky od Olšanských hřbitovů. Zásadní je ale také příležitost pro vznik vazeb do Vinohradské příp. Korunní ulice.	

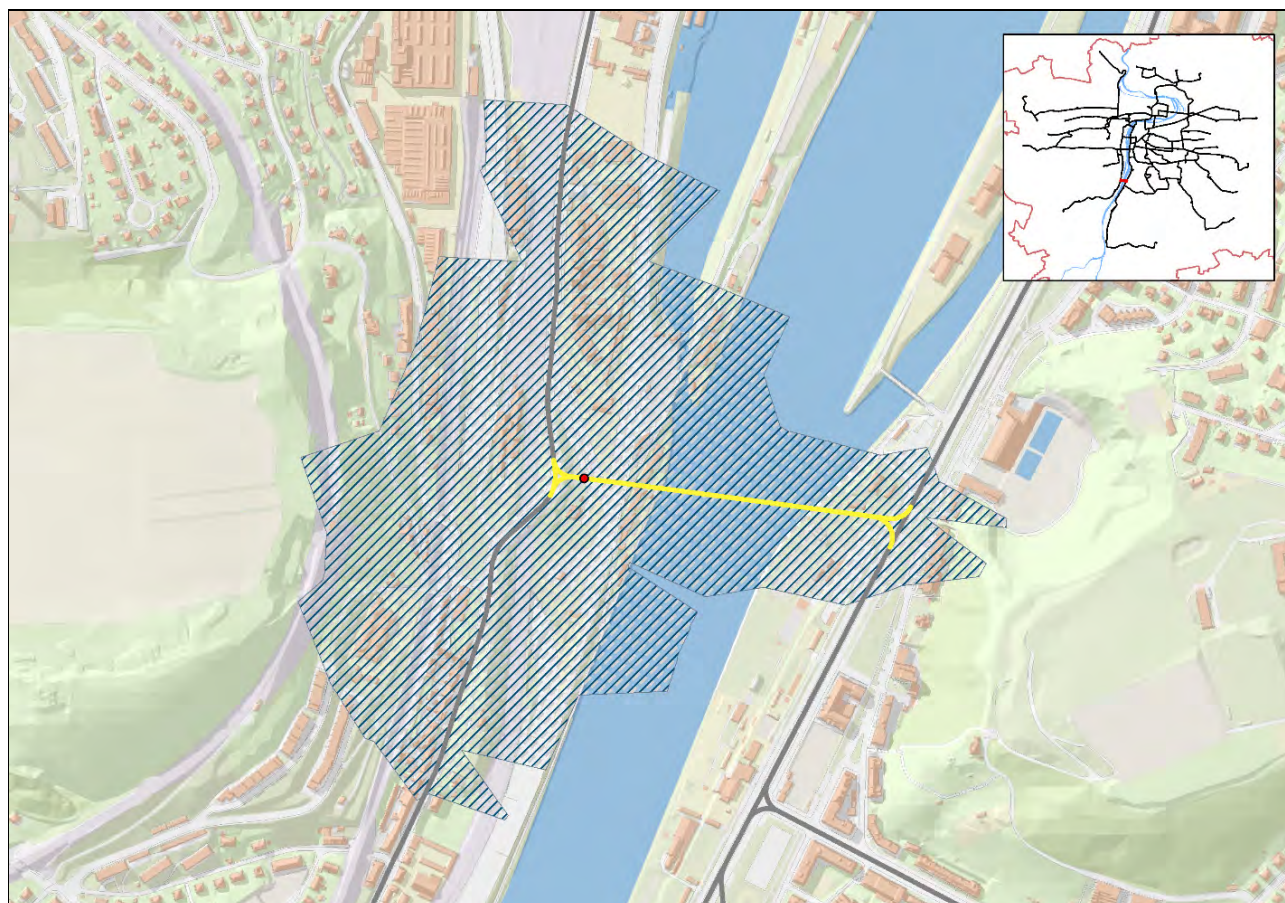
Náhrada autobusové dopravy	Je hlavní přínos/smysl/cíl této tramvajové tratě v řešené spádové lokalitě – Počernické ulici. 133: prodloužena ze Sídliště Malešice po trase linky 195 na Jesenickou 138: změna provozních parametrů <u>163: zrušena</u> <u>188: ze zastávky Sídliště Malešice odkloněna po trase linky 195 na Nové Letňany</u> 195: zrušena
Nově obslužená tramvajovou dopravou	9 420 / 1 860 (73%/29%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Napojuje stávající kapacitní sídelní celek rámcově stabilizovaný.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr je obsažen v platném územním plánu (alternativní názor na ukončení). 10
Mimořádné náklady investice	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).
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou je předchozí rozhodnutí o formě přeložky vedení káranských vodovodních řadů a jejich realizace. Ukončení tramvajové tratě ve smyčce podléhá majetkoprávnímu vypořádání se soukromými vlastníky, případně vyvlastnění.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměry v dotčeném území nejsou záměrem podmíněny. Rozhodnutí o dalším možném rozvoji tramvajové sítě, navazující na trať v Počernické, ovlivňuje případnou projekci a parametry přemostění k Tiskařské/Sazečské. Lokalita kolem smyčky Sídliště Malešice je velice ovlivněná stavbou městského okruhu a přeložkami inž. sítí.
Investiční náklady	620,0 mil. Kč (bez přeložky káranských vodovodních řadů; bude upřesněno podle podrobnější aktuální dokumentace)

Celkové skóre

**5,8510
53,90%**



ZLÍCHOV – DVORCE (DVORECKÝ MOST)

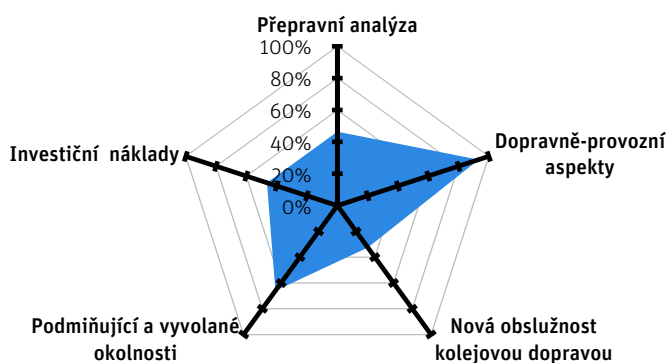


Potenciál spádového území - počet obyvatel	380	Ukazatele nejsou relevantní pro daný záměr. [1 030 (17/17)]
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	650	
Přepravní zátěž na profilu [tis. cestujících/24 hod]	53,8	
Přepravní potenciál na délku tratě	1,717 (17/17) Ukazatel není relevantní pro daný záměr. Přepravní potenciál je zkoumán – viz VZOR – vůči potenciálu spádového území (zde „O“) – srovnej s Přepravní zátěž na profilu.	
Systémové vazby a síťovost záměru	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. Významně přispívá k celkové provozní funkčnosti a možnostem rozvoje sítě, umožní zcela nové mezioblastní vazby a celkovou úpravu linkového vedení.	
Provozní aspekty	Samostatný tramvajový most s preferencí veřejné dopravy. Tramvajová trať může odlehčit centrálním úsekům (Palackého náměstí) a nabídne nová rychlejší spojení. Snižuje závislost spolehlivosti provozu na dopravní situaci (dnes autobusy na Barrandovském mostě).	
Manipulační aspekty	Zvyšuje významně manipulační možnosti i síťové předpoklady pro řešení mimořádných provozních situací a variabilitu link. vedení. Zkracuje významně některé trasy (např. zastávka přes Palackého nám. +6 km).	
Provozní koncept	Významně se liší pro síť s/bez tramvajové tratě v Jeremenkově ulici. Etapově (most samostatně) vedení linky Anděl – Modřany; možnost Barrandov – Podolí – Palackého náměstí. Cílově jsou přes nový most vedeny až čtyři denní tramvajové linky, nabízející přímé propojení ve stopě jižní tangenty (Smíchov – Michle – Vršovice) při současném vedení těchto linek na dlouhých diametrálních relacích.	

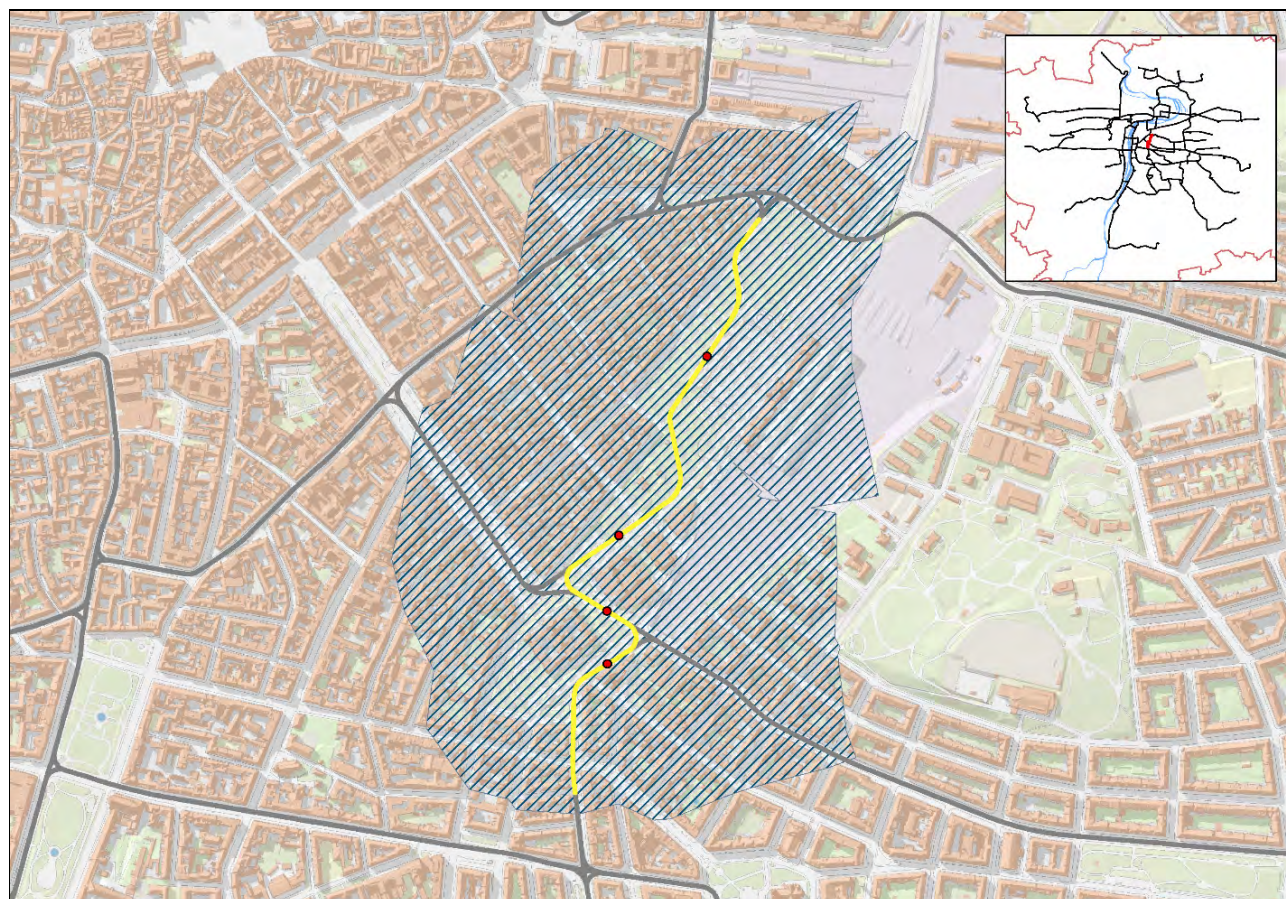
Náhrada autobusové dopravy	Už v etapě (most samostatně) reorganizace provozu více autobusových linek v oblasti – provozní úspory: 118: Nemocnice Na Homolce – Na Knížecí – Smíchovské nádraží – Dvorecký most – Dvorce – Budějovická – Sídliště Spořilov 157: Smíchovské nádraží – Dvorecký most – Dvorce – Brumlovka – Kačerov – Násirovo nám. 167: zrušena a nahrazena linkou 118 190: zkrácena do trasy Na Beránku – Nádraží Braník
Nově obslužení tramvajovou dopravou	Ukazatel není relevantní pro daný záměr. [0 / 170 (8%/26%)]
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Ukazatel není relevantní pro daný záměr.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr je obsažen v platném územním plánu. 10
Mimořádné náklady investice	Novostavba nového městského (tramvajového) mostu.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Výsledný projekt bude vycházet z výsledků architektonické soutěže o návrh. Rizikovým faktorem záměru je kontinuální shoda a vůle v samosprávných orgánech města investici prosazovat.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Stabilizace řešení mostu determinuje koordinaci investic v okolí zlíčovského Lihovaru. Na existenci mostu je závislá kompletace jižní tramvajové tangenty. Měl by být realizován prvořadě.
Investiční náklady	990,0 mil. Kč (odhad bude zpřesněn na základě architektonické soutěže o návrh); údaj dle studie pro var. bez automobilové dopravy

Celkové skóre

6,2188
57,99%



VINOHRADSKÁ/ŠKRÉTOVA – MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – BOLZANOVA

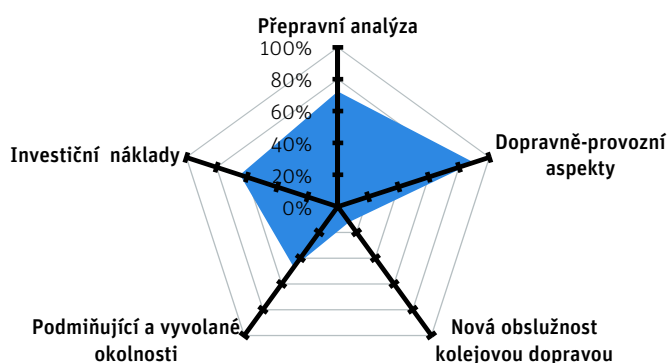


Potenciál spádového území - počet obyvatel	6 430	33 970 (5/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	27 540	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	25 / 24,5 bez tramvajové tratě VINOHRADSKÁ – VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ (k informaci mimo hodnocení: 40 / 35 s tramvajovou tratí na Václavském náměstí)	
Přepravní potenciál na délku tratě	29,209 (3/17) Nejedná se o nově dosažený potenciál (viz ukazatel III.b); záměr spíše dokáže redistribuovat cesty na krátké vzdálenosti.	
Systémové vazby a síťovost záměru	Hlavní důvod pro výstavbu nových TT v centrální části města je přetížení současné sítě v uzlových bodech (Karlovo nám., Lazarská), neřešitelné při výstavbě nových tratí na okraji města. Tramvajová trať nabízí celkové zlepšení systémového řešení a integrace MHD (propojení dvou pražských nejvýznamnějších nádraží) a zlepšení dopravní dostupnosti centrálních částí města, prvořadě z hlediska cest na krátké vzdálenosti. Rozšíření dopravního potenciálu dotčených stanic metra, zejména stanice Muzeum. Tramvajová trať především umožní nové přímé mezioblastní vazby a celkovou úpravu linkového vedení.	
Provozní aspekty	Trať ulehčí stávajícím přetíženým centrálním úsekům.	
Manipulační aspekty	Zvyšuje významně manipulační možnosti i síťové předpoklady pro řešení mimořádných provozních situací a variabilitu linkového vedení.	
Provozní koncept	Celosystémově se v zásadě musí lišit od stavu s/bez tramvajové tratě na Václavském náměstí (všechny nové diametrální relace); lokálně však ano: (ne-)převedení linek v relaci Žižkov-Praha 5, spojení Vinohradská – Vodičkova.	

	Nabízí celkovou významnější úpravu linkového vedení při vzniku nových přímých propojení, např. ... – <u>Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Muzeum</u> – Vinohrady/Vršovice/Nusle; nebo Vysočany – Karlín/Holešovice – Masarykovo nádraží – Vinohrady/Vršovice/Nusle – Spořilov aj. Předpokládá se vedení ca tří denních tramvajových linek.
Náhrada autobusové dopravy	Sekundárně v souvislosti s celkovou úpravou sítě v době realizace spolu s dalšími záměry. Přímo samostatně nikoli.
Nově obslužená tramvajovou dopravou	O / O (0%/0%) Ačkoli se celkovým potenciálem tramvajová trať řadí mezi nevytíženější záměry (5.), pak – logicky v centru – nerozšiřuje okruh nově obslužených kolejovou dopravou. Záměr snižuje přestupovost při využití tramvajové dopravy k cestám na delší vzdálenosti – souvisí s úsporami času cestujících.
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Ukazatel není relevantní pro daný záměr.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2838 – schváleno zadání. 6 Změna je před společným jednáním (I/2018), kde následně bude rozhodnuto o výběru varianty řešení.
Mimořádné náklady investice	Dle volby konkrétního trasování je možnou vyvolanou investicí rekonstrukce stropní desky stanice metra C Muzeum a přeložky inženýrských sítí v předprostoru odbavovací budovy hlavního nádraží.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Záměr musí být koordinován s revitalizací Vrchlického sadů. Konkrétní řešení je závislé na rozhodnutích o koncepci humanizace severojižní magistrály. Největším rizikem oddalování investice nebo vůbec stabilizace názoru na její územní vymezení jsou následně přeložky (obnovených) inženýrských sítí.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Hlavní důvod pro výstavbu nových TT v centrální části města je přetížení současné sítě v uzlových bodech (Karlovo nám., Lazarská), neřešitelné při výstavbě nových tratí na okraji města – trať do značné míry determinuje možnosti a příležitosti úspěšně rozvíjet zbylou síť v jejím celkovém výhledovém uspořádání! Vrchlického sady nelze úspěšně revitalizovat bez uzavření otázky umístění tramvajové tratě. Záměr eliminuje rizika zvýšení tramvajového provozu v ul. Jindřišská a Vodičkova při realizaci návratu tramvajové dopravy na Václavské náměstí.
Investiční náklady	424,0 mil. Kč ¹

Celkové skóre

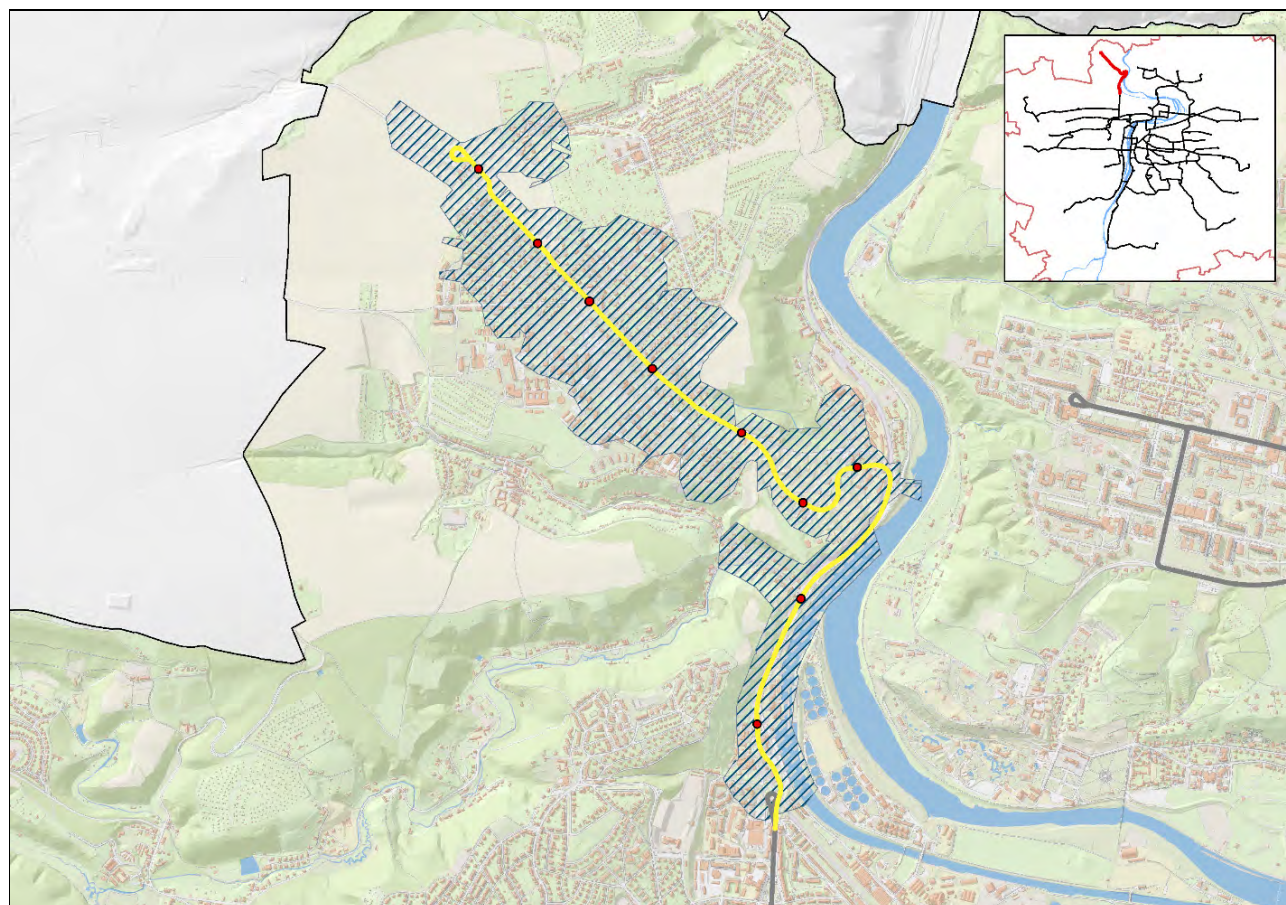
6,1518
57,24%



Poznámky k tabulce:

- 1) Dle průměrných cen za vlastní novostavbu tramvajové tratě – k záměru neexistuje kalkulace nákladů od projektanta (jediným podkladem je studie z r. 2015). Odhad může být i významně navýšen z důvodu vyvolaných zásahů do podzemních konstrukcí metra a technologických prostor nádraží. Bude prověřeno v další projektové přípravě záměru.

NÁDRAŽÍ PODBABA – SUCHDOL

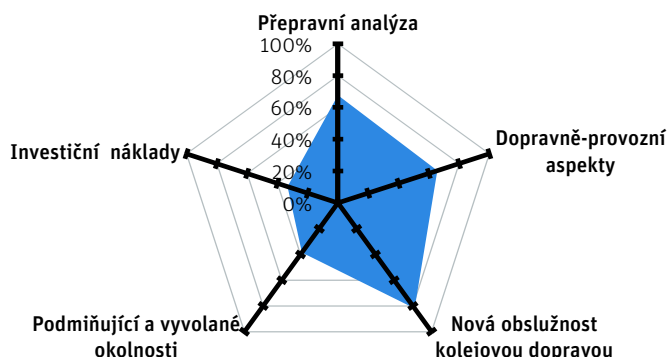


Potenciál spádového území - počet obyvatel	19 590 ¹	24 250 (7/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	4 660	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	30,5 / < 2	
Přepravní potenciál na délku tratě	4,815 (13/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	<p>Tramvajová trať navazuje na již realizované prodloužení v ul. Podbabské k žel. zastávce Praha-Podbaba. Slouží k obsluze Suchdola (Zemědělská univerzita), nabízí vytvoření terminálu Výhledy s návazností na regionální bus a parkoviště P+R. První úsek tratě je společný pro případné vedení tramvaje na Prahu 8 – severní tangentu.</p> <p>Realizaci záměru vznikají nová přímá tramvajová spojení nejen k centru MČ Praha 6 (Dejvice), ale také dále do centra města, či ve směru na Prahu 7 a Prahu 8.</p>	
Provozní aspekty	<p>Dále za odbočením na Prahu 8 jde o koncový úsek tratě, vedené po samostatném tělese, předpokládá se celkově mimo záplavové území resp. s ochranou pro zvýšené vodní stavy k zabezpečení provozní nezávislosti. Nepředpokládá se delší úsek poježděný automobilovou dopravou (částečně v ul. Kamýčké) a tedy výhoda provozní nezávislosti na dopravní situaci.</p>	
Manipulační aspekty	<p>Je prodloužením stávající tramvajové tratě. Předpokládá se zachování existujících smyčky Nádraží Podbaba.</p>	
Provozní koncept	<p>Uvažuje s předchozí realizací tramvajové tratě Malovanka/Dlabačov – Strahov. Všechny spoje prodlouženy z Nádraží Podbaba do Suchdola (linky 8, 18).</p> <p><u>Nová linka: Strahov – Malovanka – Prašný most – Vítězné náměstí – Nádraží Podbaba – Suchdol: páteřní.</u></p>	

Náhrada autobusové dopravy	Velmi významná ² Autobusová linka (107) v relaci Dejvická – Suchdol je v současnosti nejvytíženější linkou v PID. Změna linky 107: Nový Suchdol (dnes Suchdol) – Budovec – Kamýcká – Zemědělská univerzita – K Horoměřicům – Suchdol (současné Výhledy), tzn. redukce 220 spojů v oblasti Vítězného náměstí. 116: zkrácena do trasy Nádraží Veleslavín – V Podbabě 147: zrušena 340/350/954: možnost zkrácení od Roztok do zastávky V Podbabě (k jednání s IDSK a dle skutečného projektu tratě) 355/359: zkráceny od Horoměřic/Únětic do zastávky Suchdol (Výhledy)
Nově obslužená tramvajovou dopravou	17 790 ¹ / 3 450 (91%/74%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Jedná se o napojení rostoucího areálu České zemědělské univerzity a MČ Suchdol na tramvajovou síť. Nový impuls se váže se na rozvojové území Nového Sedlce. Trať je ukončena v prostoru rozvojových ploch východně od Kamýcké na Výhledech. Stěžejní význam však má vůči již existujícím přepravním proudům – stávající autobusové linky již neodpovídají neustále se zvyšující přepravní poptávce.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2849 (a Z 2976) – neukončené projednávání zadání. ⑤
Mimořádné náklady investice	Novostavba galerie podél ul. Roztocké/Podbabské dle výběru var. řešení. Sanace území v Novém Sedlci; přesuny hmot (pokud nebude provedena ČZU) a výkupy pozemků.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Záměr není stabilizován v územně-plánovací dokumentaci a nepožívá z toho titulu žádné ochrany koridoru. Nevyjasněná podoba vedení trati v úseku Podbaba-Hydrologický ústav. V případě rozvoje území Nového Sedlce a umístování staveb v Suchdole v koridoru tratě bez výstavby tramvajové tratě nebo bez znalosti jejích podrobnějších plánů zvýšené riziko konfliktů a složitého majetkoprávního vypořádávání.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Doporučuje se lokalitu Nový Sedlec podmínit realizací tramvajové tratě nebo nabytím právní moci ÚR ve změně územního plánu. Urbanizace lokality Nový Sedlec je na rozhodnutích o tramvajové trati značně závislá. Ve stavbě SOKP č. 518 je třeba v další projekční přípravě zohlednit přeložky IS dle projektu tramvajové tratě a zajistit koordinaci obou projektů ve fázi výstavby i provozu.
Investiční náklady	1 646,0 mil. Kč * (odhad bude zpřesněn na základě dopracování podkladové studie pro změnu ÚP)

Celkové skóre

**6,4711
60,79%**



Poznámky k tabulce:

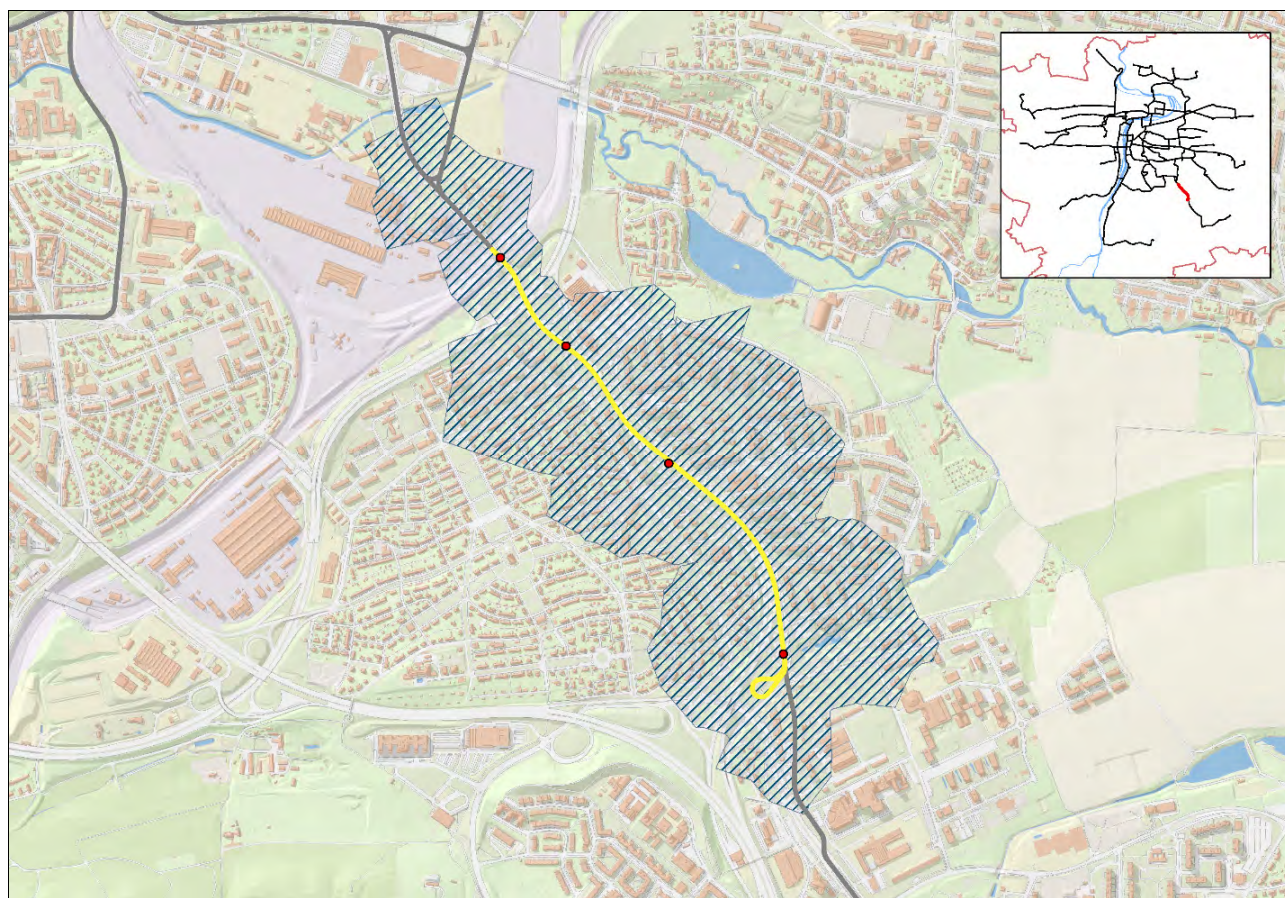
- 1) V bilančním potenciálu jsou zahrnuty rozvojové plochy Nového Sedlce a specifický zdroj-cíl studentů ČZU; z dopravního modelu jako přidělený počet cest ze zóny na veřejnou dopravu.

Poznámky k tabulce:

NÁDRAŽÍ POBBABA – SUCHDOL

2) Celková redukce autobusové dopravy v Dejvicích zaznamená pokles na zhruba jen 25% současného stavu v součtu s redukcí TT MALOVANKA/DLABAČOV – STRAHOV i při úvaze zavedení nové linky bus tunely Městského okruhu.

SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ

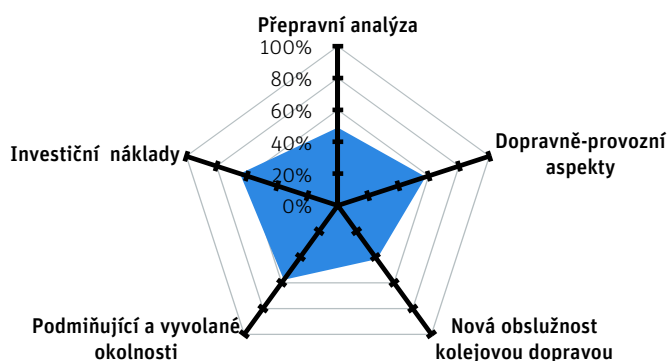


Potenciál spádového území - počet obyvatel	9 760	11 890 (12/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	2 130	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	10,6 / 3	
Přepravní potenciál na délku tratě	7,027 (10/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať představuje dílčí prodloužení existující tratě, vyvolané – a vhodně koordinované – vůči plánované stavbě tzv. zakrytí Spořilovské ulice. Dosažením obsluhy větší části sídliště Spořilov záměr zvyšuje efektivitu provozování tramvajové dopravy ke stávající konečné. První etapa je ale součástí komplexního záměru přivedení tramvajové dopravy na Jižní Město.	
Provozní aspekty	Etapově se jedná pouze o koncový úsek tratě, vedené na konstrukcích zakrytí Spořilovské ul. po samostatném tělese.	
Manipulační aspekty	Je prodloužením stávající tratě.	
Provozní koncept	Samostatně v případě této etapy zůstává provozní koncept tratě stejný jako v současnosti. Prodloužení linek (11, 14) ze Spořilova do zastávky Choceradská. Po případném prodloužení tratě dále na Jižní Město se předpokládá pásmové ukončení jedné linky v obratišti Choceradská.	

Náhrada autobusové dopravy	Provozní úspory se v etapě odvíjejí od uvažovaného zrušení závleku na Sídliště Spořilov ve směru Chodov (linka 135).
Nově obslužená tramvajovou dopravou	9 450 / 1 450 (97%/68%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území s tím, že zlepšuje docházku k tramvaji z dostavovaných transformačních ploch Chodovce.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2798 – Neukončené projednávání návrhu. ⑧
Mimořádné náklady investice	Neuvažují se. Spodní stavba dráhy předmětem jiné investice TSK.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou dle současné dokumentace projektu a projednávané změny ÚP je realizace zakrytí Spořilovské ulice. Tramvajovou trať nelze realizovat samostatně. Projednání s obyvateli dotčené oblasti (již zahájeno).
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměr je koordinován s projektem TSK a je nanejvýš vhodné a žádoucí, aby byl jeho součástí. ² Existence tohoto úseku tramvajové tratě je nutnou podmínkou pro kompletování východní tramvajové tangenty, které však může efektivně následovat spíše až po realizaci tramvajové tratě CHODOVSKÁ/ZÁBĚHLICKÁ – BOHDALEC – EDEN.
Investiční náklady	561,3 mil. Kč ¹

Celkové skóre

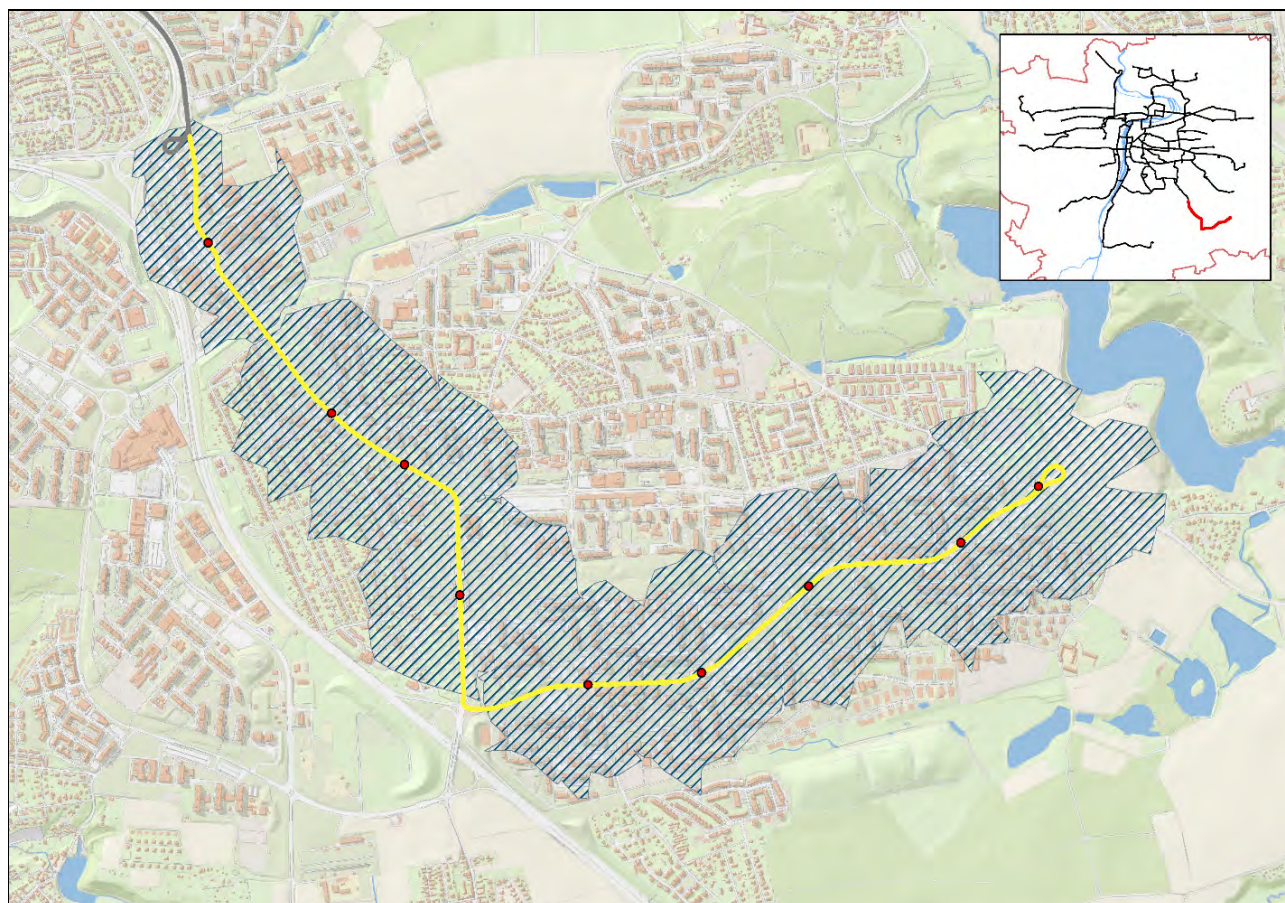
5,7722
53,02%



Poznámky k tabulce:

- 1) Údaj se vztahuje k samostatné akci, pokud by nebyla realizována jako součást zakrytí Spořilovské. Tramvajová trať při souběžné realizaci se zakrytím je odhadována na 416,4 mil. Kč dle dokumentace „Spořilovská – zakrytí, Praha 4 – aktualizace studie proveditelnosti a studie povrchového uspořádání“.
- 2) Tramvajová trať SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ je zde předmětem hodnocení MCA s cílem stanovit priority mezi diskutovanými záměry v Praze, avšak její závislost a provázanost s jiným investičním počinem (zakrytím Spořilovské) ji prakticky vylučuje ze seznamu záměrů extra, k realizaci dle vnějších okolností.

CHOCERADSKÁ – CHODOVEC – OPATOV – HÁJE – JIŽNÍ MĚSTO

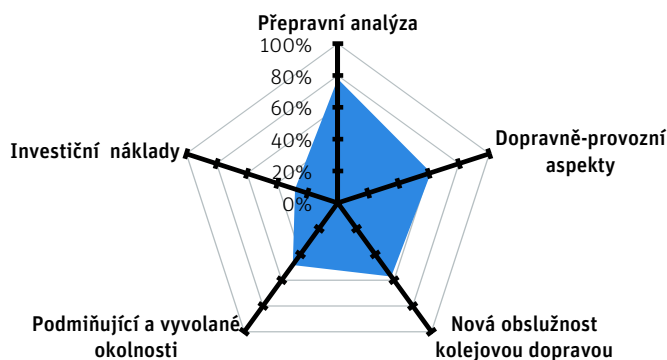


Potenciál spádového území - počet obyvatel	34 910	50 790 (1/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	15 880	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	29,6 / 2,3 Záměr znamená přínos v „již realizované“ etapě SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ; max. profil v oblasti Spořilova ca 39 tis.	
Přepravní potenciál na délku tratě	9,524 (6/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať je součástí záměru přivedení tramvajové dopravy na Jižní Město; především ale tvoří východní kolejovou tangentu, čímž nabízí po okraji centra města nové mezioblastní vztahy. Zlepšuje přestupní vazby mezi tramvajemi, metrem a autobusovými linkami a přispívá ke zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti v dotčené oblasti	
Provozní aspekty	Jako součást tangenty nahrazuje značnou frekvenci bus; bez existence návazných úseků postrádá dopravní smysl resp. je nárůstovým dopravním opatřením bez úspor bus. Trať vedená po samostatném tělese.	
Manipulační aspekty	Je prodloužením stávající a navrhované tramvajové tratě; koncový úsek sítě. Obsluha tratě bude vázána na existenci nové tramvajové vozovny Chodovská. Pravděpodobně bude k dispozici pouze smyčka Choceradská.	
Provozní koncept	Celosystémově je takováto nová radiální tramvajová trať zužitkována prvořadě pro vedení nové páteřní linky v trase celé východní tangenty (Háje – Eden – Želivského – Palmovka – Kobylisy – Bohnice) a současně dalších dvou linek, které jsou vedeny přes centrum (diametrála Suchdol; Vršovice/Vinohrady/Karlín).	

Náhrada autobusové dopravy	Samostatně bez existence návazných úseků na tangentě nepřináší systémovou náhradu autobusové dopravy a umožňuje pouze omezené změny provozních parametrů.
Nově obslužená tramvajovou dopravou	21 680 / 5 740 (62%/36%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území. Stěžejní význam však má vůči již existujícím přepravním proudům.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2798 – Neukončené projednávání návrhu. ⑧
Mimořádné náklady investice	Přeložky inženýrských sítí.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou je předchozí realizace tramvajové trati SPORILOV – CHOCERADSKÁ (1. etapa záměru). Z hlediska plné funkcionality resp. efektivity tratě v systému veřejné dopravy (významnější náhrada bus) se efektivita záměru výrazně zvýší až následnou realizací tramvajové tratě přes Bohdalec (spojení ZÁBĚHLICKÁ – EDEN) a ideálně i s úsekem KUBÁNSKÉ NÁMĚSTÍ – VINOHRADSKÁ (ŽELIVSKÉHO) – v současnosti však dosud nestabilizovaných jako výhled! Komplikovanější v průběhu času bude realizovatelnost tratě v ulici Opatovské – souvislost s řadou záměrů a inženýrskými sítěmi.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměry v dotčeném území nejsou záměrem podmíněny; příprava probíhá nezávisle v lokalitách Chodovec/Opatov s připraveností pro budoucí realizaci.
Investiční náklady	2 001,0 mil. Kč *

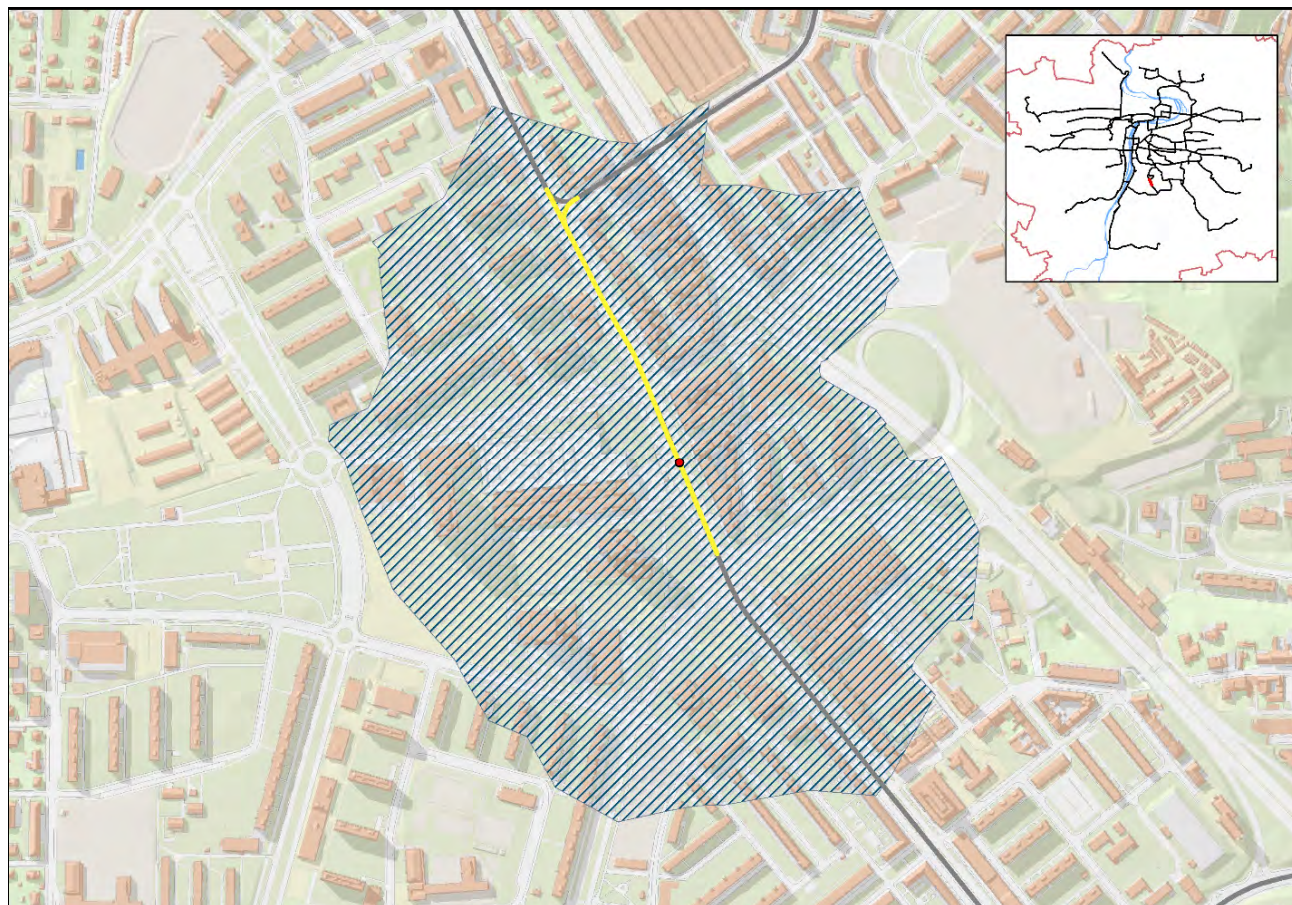
Celkové skóre

6,1696
57,44%



NA VESELÍ – PANKRÁC

Je etapou záměru NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ; v přehledu uveden samostatně pro srovnání přínosů etapizace možného řešení.

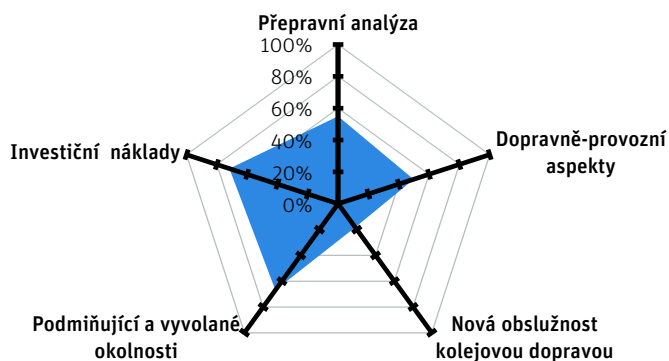


Potenciál spádového území - počet obyvatel	3 290	21 910 (8/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	18 620	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	Nebyl stanoven – viz problematiku linkového vedení. (Možno srovnat s cílovými efekty NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ.) Marginální.	
Přepravní potenciál na délku tratě	39,836 (2/17) ¹	
Systémové vazby a síťovost záměru	Záměr je první etapou komplexního tématu provázání Pankrácké pláň tramvajovými tratěmi k sousedním čtvrtím potažmo zajištění mezioblastních celosystémových vztahů kolejovou dopravou. <u>V etapě záměr nabízí napojení stanice metra Pankrác a tím významně zvyšuje efektivitu provozování tramvajové dopravy z Nuslí na Pankráckou pláň.</u> <u>Po dobudování linky metra D bude umožněn přestup mezi tramvajemi a metrem D ve stanici Pankrác.</u>	
Provozní aspekty	Koncový úsek tratě, trať vedená po samostatném tělese. Nájezdové trasy (obsluha vozoven) jsou obdobné jako v současnosti. Etapa nutně nárokuje potřebu provozování obousměrných vozidel s obracením na úvrať.	
Manipulační aspekty	Nemění se. Je prodloužením stávající tratě. V případě realizace před výstavbou metra D poslouží nová trať náhradní dopravě při nutné uzavírci stanice metra Pankrác C.	

Provozní koncept	Samostatně obslouženo odklonem linky (14) z Náměstí Bratří Synků na Pankrác (obousměrné vozy) a při současném prodloužení linky (13) z Čechova náměstí přes Náměstí bratří Synků k vozovně Pankrác – zachování obsluhy.
Náhrada autobusové dopravy	Samostatně bez existence návazných úseků nepřináší systémovou náhradu autobusové dopravy. Za předpokladu existence trasy D metra (Pankrác – Depo Písnice), TT Dvorecký most, TT Libuš je záměr součástí komplexnější úvahy o změnách vedení linek bus, provozních parametrů a umožňuje zrušení linek (134, 193, ...).
Nově obsloužení tramvajovou dopravou	0 / 0 (0%/0%) Nerozšiřuje okruh nově přímo obslužených kolejovou dopravou v docházce zastávek, avšak redistribuuje místní vztahy.
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území, které se ale dále bude rozvíjet a posilovat.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný v případě schválení změny Z 2832 – Neukončené projednávání návrhu. ③ Samostatně je předmětem změny Z 2908 – schváleno zadání. ⑥
Mimořádné náklady investice	Vyvolané přeložky inž. sítí v ulici Na Pankráci.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Zásadní omezující nebo limitující skutečnosti v území (v uličním profilu Na Pankráci) se již odehrály (vytěžení profilu automobilovou dopravou, stavby kolizních inž. sítí, výsadba stromořadí...). Rizikem oddalování realizace je další případná dostavba nároží Hvězdovy ul. Nutnost řešení uličního profilu ul. Na Pankráci v celé její šířce k zajištění náhrady parkovacích míst rušených výstavbou tramvajové tratě.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Realizace stavby metra D je v lokalitě stanice Pankrác nezávislá na projektu tramvajové trati a může ji v čase předběhnout. Vhodnější je však koordinovaná realizace obou staveb, nebo situace kdy tramvajová trať obsluží lokalitu již při realizaci metra (přestavbě přestupní stanice). Záměr je základní pro budoucí napojení systémově významných tramvajových tratí na Praze 4 (např. jižní tramvajová tangenta).
Investiční náklady	370,0 mil. Kč *

Celkové skóre

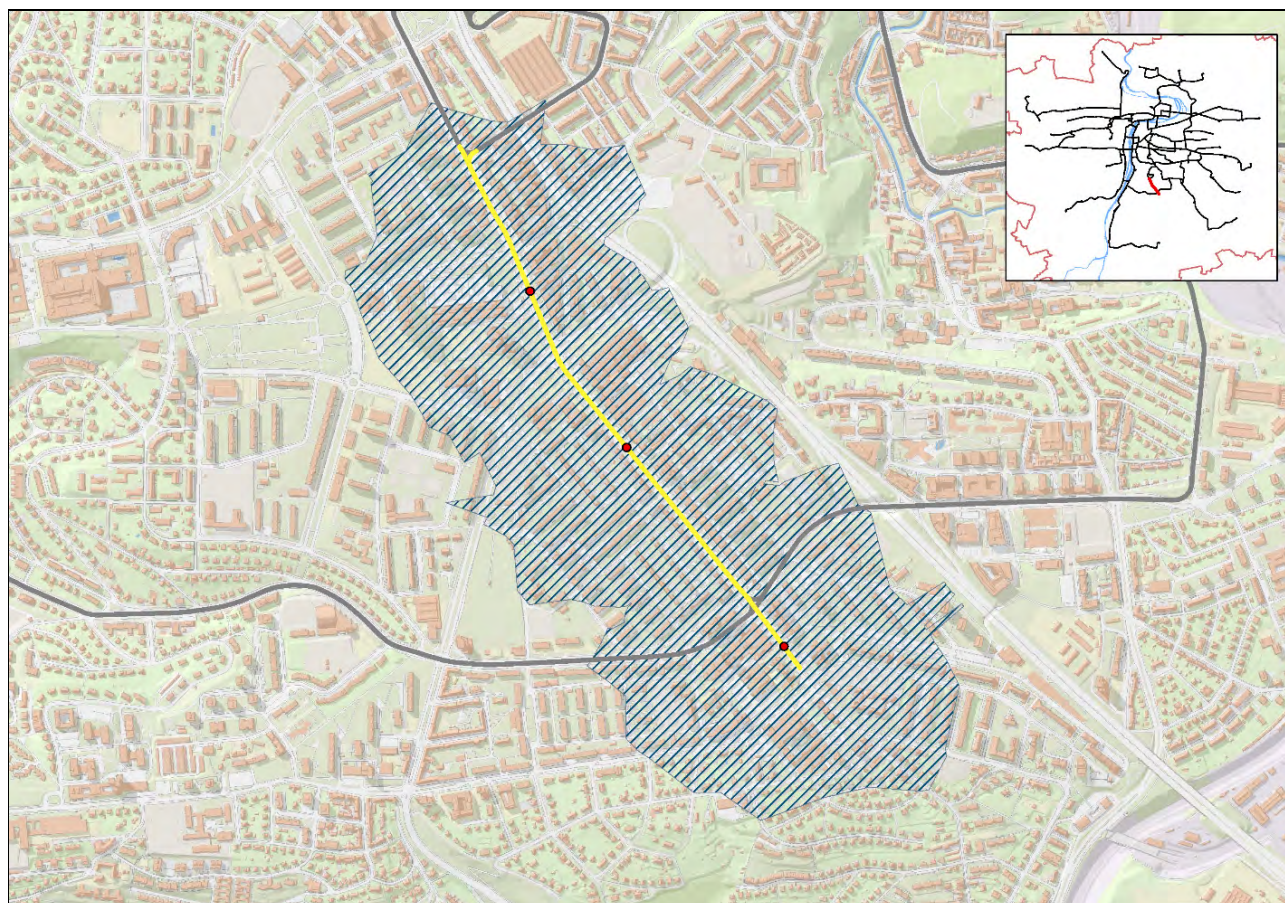
5,4652
49,61%



Poznámky k tabulce:

- 1) Ve srovnání s celým záměrem NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ je ukazatel mírně lepší, tzn. z tohoto je etapizace stavby možná – výsledný efekt obou investic bude srovnatelný.

NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ

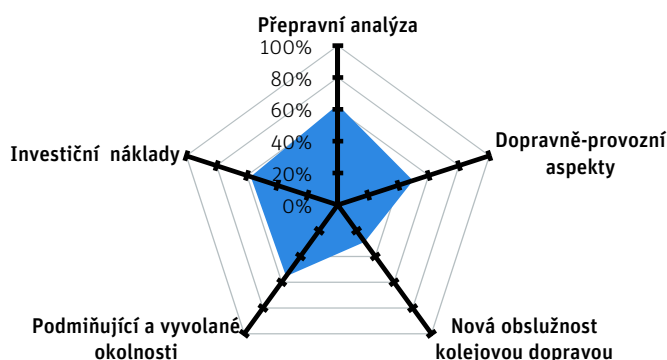


Potenciál spádového území - počet obyvatel	10 530	38 500 (4/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	27 970	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	8 / 7 Uvedené, nepříliš velké, hodnoty jsou bilancovány modelově na stavu se všemi ostatními okolními záměry; stejně jako obecná premisa viz VZOR.	
Přepravní potenciál na délku tratě	27,758 (4/17) ¹	
Systémové vazby a síťovost záměru	Záměr je možné chápat jako druhou etapu tratě k metru (C-D) Pankrác, nebo jako samostatnou akci v celém rozsahu, a nebo jako součást realizace celého propojení Jeremenkovou ulicí na Dvorce případně Vyskočilovou k Michli – všechny scénáře budoucí realizace jsou myslitelné za rozdílných efektů v síti. Samostatně nabízí zhodnocení tramvajové tratě od Nuslí na Pražského povstání a napojení na stanice metra C a k terminálu Budějovická.	
Provozní aspekty	Samostatně jde o koncový úsek tratě, vedené po samostatném tělese. Nájezdové trasy (obsluha vozoven) jsou obdobné jako v současnosti. V případě samostatné realizace nutně nárokuje potřebu provozování obousměrných vozidel s obracením na úvrať – dle podrobnějšího prověření je možné koncovou etapovou (provizorní) zastávku Budějovická umístit v úseku Olbrachtova – A. Staška	
Manipulační aspekty	Neměň se. Je prodloužením stávající tratě. V případě pokračování dalšími tratěmi (směr Michle/Dvorce) významně přispívá ke zlepšení podmínek pro řešení mimořádných provozních stavů v tramvajové dopravě a variabilitě linkového vedení. Bude-li v etapě realizováno provizorní obratiště, lze jej ponechat pro manipulační účely a mimořádné stavy.	

Provozní koncept	Principiálně stejný jako u předchozí etapy: odklon linky (14) z Náměstí Bratří Synků na Budějovickou (obousměrné vozy). Prodloužení linky (13) z Čechova náměstí přes Náměstí bratří Synků k vozovně Pankrác – zachování obsluhy. Cílově je součástí sítě provozně související s jižní tangentou v Jeremenkově ulici – na Budějovické se napojuje na nové tramvajové tratě. Uvažováno s vedením jedné linky od Zlíchova (Dvorecký most) přes centrum do Kobylis.
Náhrada autobusové dopravy	Oproti předchozímu (etapě Pankrác) umožňuje samostatně zkrácení linky bus 193. Za předpokladu existence trasy D metra (Pankrác – Depo Písnice), TT Dvorecký most, TT Libuš je záměr součástí komplexnější úvahy o změnách vedení linek bus, provozních parametrů a umožňuje zrušení linek (134, 193, ...)
Nově obslužená tramvajovou dopravou	450 / 160 (4%/0,6%) Nerozšiřuje významněji okruh nově přímo obslužených kolejovou dopravou v docházce zastávek, avšak lokálně redistribuuje dopravní vztahy.
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území, které se ale dále bude rozvíjet a posilovat.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný v případě schválení změny Z 2832 – Neukončené projednávání návrhu. ③ Samostatně je předmětem změny Z 2908 – schváleno zadání. ⑥
Mimořádné náklady investice	Vyvolané přeložky inž. sítí v ulici Na Pankráci. Souvisejícím tématem je řešení náhrady parkovacích stání v ul. Budějovické, které však hodnotíme spíše jako riziko v ukazateli Podmíněnost, než nutně akceptovaný vícenásobný náklad samotného projektu tramvajové tratě k tíži jejího investora.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Zásadní omezující nebo limitující skutečnosti v území (v uličním profilu Na Pankráci) se již odehrály (vytěžení profilu automobilovou dopravou, stavby kolizních inž. sítí, výsadba stromořadí...). Rizikem oddalování realizace je další případná dostavba nároží Hvězdovy ul. Nutnost řešení uličního profilu ul. Na Pankráci v celé její šířce k zajištění náhrady parkovacích míst rušených výstavbou tramvajové tratě. Rizikovitost záměru zvyšuje případný požadavek na realizaci náhrad parkovacích stání, uskutečnitelný pravděpodobně pouze sdruženou parkovací garáží.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Realizace stavby metra D je v lokalitě stanice Pankrác je nezávislá na projektu tramvajové trati a může ji v čase předběhnout. Obě stavby by však bylo vhodné v čase koordinovat a realizovat současně vč. napojení nového podchodu metra! S existencí této tratě se počítá jako komplementem k existenci jižní tramvajové tangenty (viz provozní koncept).
Investiční náklady	704,0 mil. Kč

Celkové skóre

5,4859
49,84%

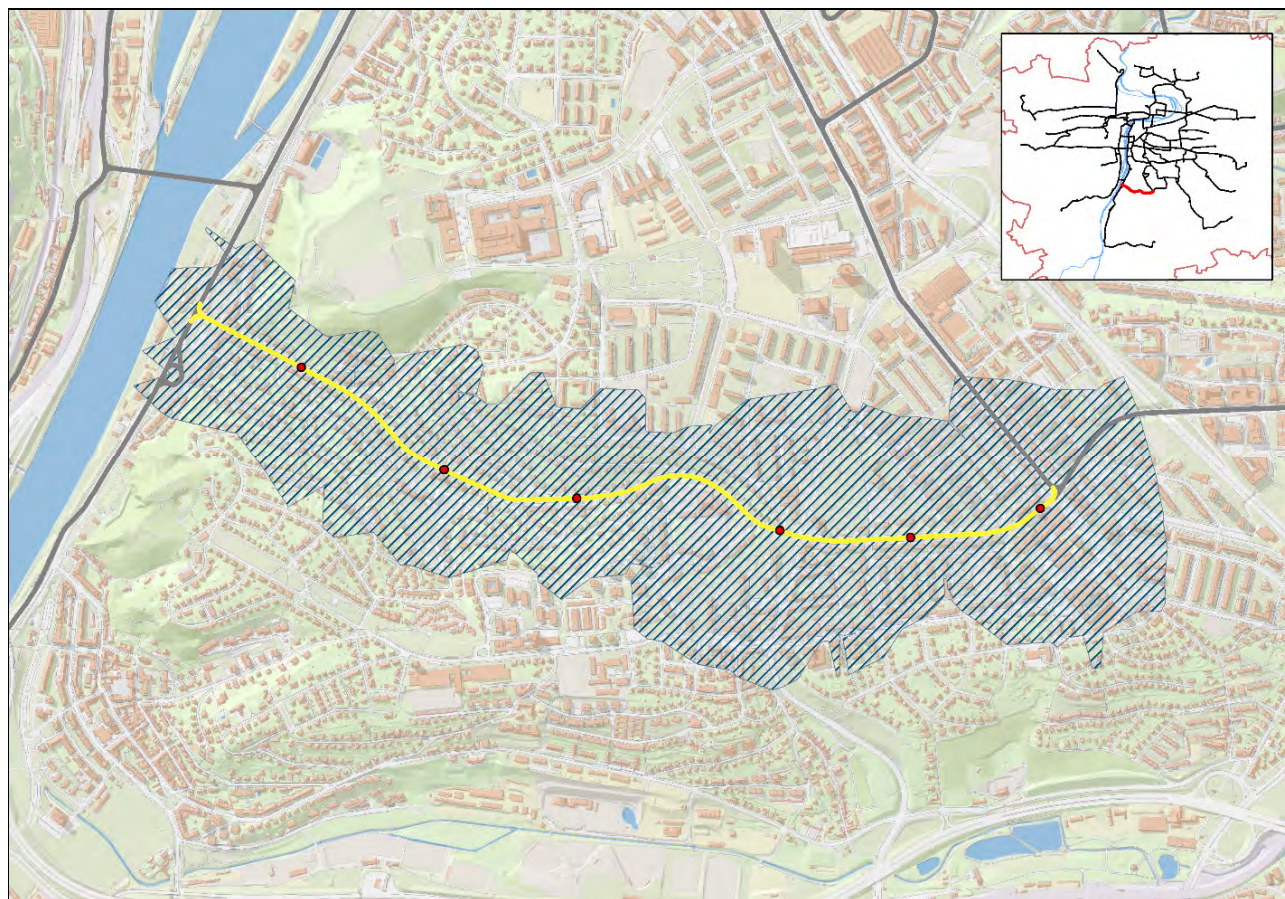


Poznámky k tabulce:

NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ

- 1) Ve srovnání se zkoumanou etapou záměru NA VESELÍ – PANKRÁC je ukazatel jen mírně horší, tzn. z tohoto titulu pro rozhodnutí o etapizaci nevyplyvají zásadní rozhodné skutečnosti. Lze konstatovat, že obojí vývoj bude dosahovat při vynaložených investicích přibližně stejných efektů.

BUDĚJOVICKÁ – DVORCE

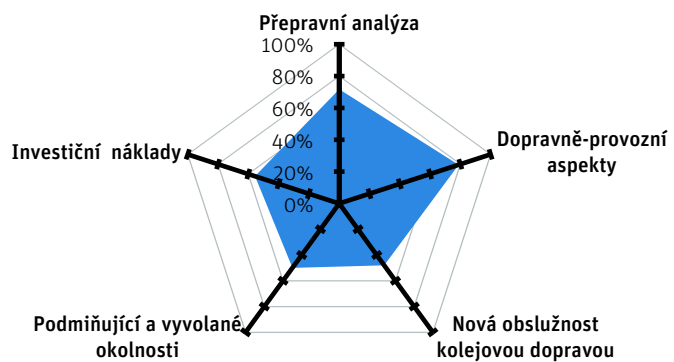


Potenciál spádového území - počet obyvatel	14 430	27 070 (6/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	12 640	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	48 / 32 Uvedený maximální profil tratě je západní úsek od stanice metra (D) Olbrachtova. Tramvajová trať kromě převedení nadmístních vztahů distribuuje lokální cesty od stanic metra.	
Přepravní potenciál na délku tratě	9,744 (5/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať je základní součástí tzv. jižní tramvajové tangenty a nabízí vedle Dvoreckého mostu přímé propojení center městských částí Praha4- Praha 5 a zároveň za součinnosti dalších navazujících záměrů celosystémové dopravní opatření. Příspěvek záměru ve smyslu k síťovosti je proto značný.	
Provozní aspekty	Záměr nevznikne izolovaně samostatně bez dalších (zejména alespoň NA VESELÍ – BUDĚJOVICKÁ / BUDĚJOVICKÁ – VYSKOČILOVA – MICHLE). Trať se předpokládá na samostatném tělese. Umožňuje ukončit provoz obousměrných vlaků na pankráckých tratích.	

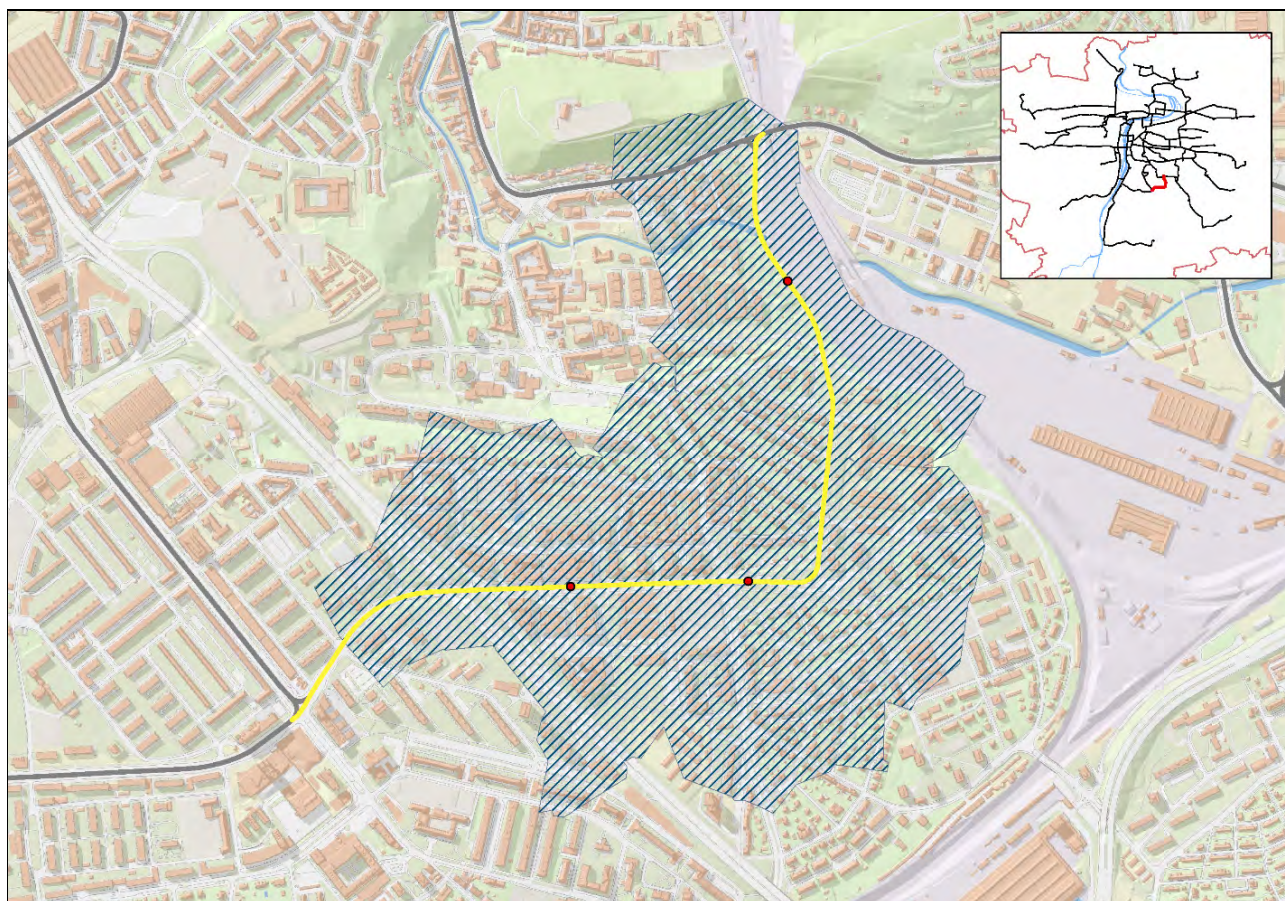
Manipulační aspekty	V případě pokračování dalšími tratěmi (směr Michle/Dvorce) významně přispívá ke zlepšení podmínek pro řešení mimořádných provozních stavů v tramvajové dopravě a variabilitě linkového vedení. Zlepšuje dostupnost vozoven (včetně plánované) a zkracuje nájezdové trasy.
Provozní koncept	Zprovoznění nové tramvajové tangenty se již projeví na nutnosti zasáhnout do linkového vedení širším způsobem, který se bude odvíjet od aktuálního stavu zbytku celé sítě. Bude např. nutné vyřešit přetížení úseku mezi Smíchovským nádražím a Andělem tramvajovými spoji, kde bude poptávka po spojeních z Barrandova k Andělu, z Modřan k Andělu a z Budějovické k Andělu. Při neexistenci tramvajového propojení přes Brumlovku do ulice U Plynárny lze v Jeremenkově ulici předpokládat provoz dvou standardních denních tramvajových linek. Jedné vedené od Náměstí Bratří Synků přes Pražského povstání a Budějovickou na Smíchovské nádraží a druhé od Anděla přes Smíchovské n. a Budějovickou k Vozovně Pankrác. V cílovém stavu jsou zde vedeny až tři denní tramvajové linky, nabízející přímé propojení ve stopě jižní tangenty (Barrandov/Košiče – Smíchov – Michle – Vršovice) při současném vedení těchto linek na dlouhých diametrálních relacích (např. linka přes Pankrác, centrum, Bohnice).
Náhrada autobusové dopravy	Realizace záměru bez současné existence trati BUDĚJOVICKÁ – VYSKOČILOVA – MICHLE (U PLYNÁRNÝ) by měla zásadní dopad na organizaci autobusové dopravy na Pankrácké pláni. Linky 118 a 157 by bylo nutné ukončit v kapacitně nevyhovující oblasti Budějovické, případně jejich trasy vhodně propojit s trasami jiných linek.
Nově obslužená tramvajovou dopravou	3 830 / 2 110 (27%/17%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území, které se ale dále bude rozvíjet a posilovat.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný v případě schválení změny Z 2832 – Neukončené projednávání návrhu. ③ Samostatně je předmětem změny Z 3084 – Schváleno pořízení změny. ③
Mimořádné náklady investice	Vyvolané přeložky inž. sítí v ulici Jeremenkova. Souvisejícím tématem je řešení náhrady parkovacích stání v ul. Jeremenkova, které však hodnotíme spíše jako riziko v ukazateli Podmíněnost, než nutně akceptovaný vícenásobný náklad samotného projektu tramvajové tratě k tíži jejího investora.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou je předchozí realizace tramvajové trati NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ. Z pohledu zapojení tratě do systému obsluhy jsou rozhodující dva možné stavy: předchozí existence tratě BUDĚJOVICKÁ – VYSKOČILOVA – MICHLE (U PLYNÁRNÝ) a plná funkcionálna tangenty s náhradou bus, nebo provozování tratě v režimu Smíchovské nádraží – Budějovická – Pankrác. Projednatelnost záměru závisí na konkrétním technickém řešení projektu; studijní ověření z r. 2007 jako podklad pro nový územní plán bylo přijato pozitivněji (stromořadí, parkování, hygienické limity).
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměry v dotčeném území nejsou záměrem podmíněny. S existencí této tratě se počítá jako nezbytným/základním komplementem k existenci jižní tramvajové tangenty!
Investiční náklady	739,4 mil. Kč

Celkové skóre

6,5847
62,05%



BUDĚJOVICKÁ – VYSKOČILOVA – MICHLE (U PLYNÁRNY)

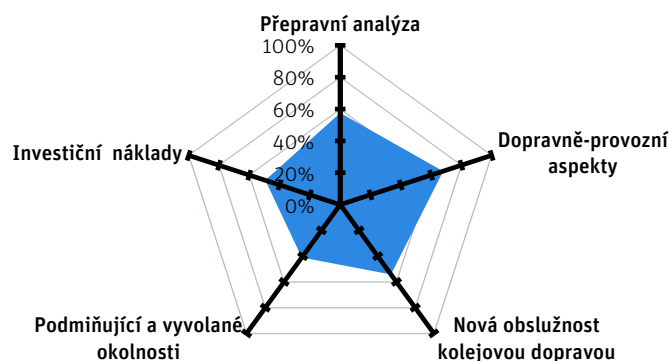


Potenciál spádového území - počet obyvatel	5 190	19 930 (9/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	14 740	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	24 / 15 V případě tohoto záměru dopravní model indikuje významně náchylnost a vzájemnou vazbu na okolní záměry v síti vč. převedené autobusové dopravy a jejím linkovém vedení. Minima v posuzovaných alternativách ca 12-15 / 8.	
Přepravní potenciál na délku tratě	9,257 (7/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať je důležitou součástí tzv. jižní tramvajové tangenty a nabízí spolu s tratí BUDĚJOVICKÁ – DVORCE nové přímé celosystémové dopravní propojení. Příspěvek záměru ve smyslu k síťovosti je proto značný. Kromě toho kapacitně posiluje dnes silně přetížený úsek Budějovická – Brumlovka.	
Provozní aspekty	Záměr pravděpodobně nevznikne izolovaně bez dalších (zejména alespoň NA VESELÍ – PANKRÁČ – BUDĚJOVICKÁ / BUDĚJOVICKÁ – DVORCE). Trať se předpokládá z větší části na samostatném tělese. Prochází řadou křižovatek a profily s vyčerpanou dopravní kapacitou. Umožňuje ukončit provoz obousměrných vlaků na pankrácké trati.	
Manipulační aspekty	V případě pokračování dalšími tratěmi (směr Michle/Dvorce) významně přispívá ke zlepšení podmínek pro řešení mimořádných provozních stavů v tramvajové dopravě a variabilitě linkového vedení. Zlepšuje dostupnost vozoven a zkracuje nájezdové trasy. Zejména ve výhledu nové vozovny Chodovská.	

Provozní koncept	Zprovoznění nové tramvajové tangenty se již projeví na nutnosti zasáhnout do linkového vedení širším způsobem, který se bude vždy odvíjet od aktuálního stavu zbytku celé sítě. V cílovém stavu jsou zde vedeny dvě denní tramvajové linky, nabízející přímé propojení ve stopě jižní tangenty Smíchov – Michle – Vršovice.
Náhrada autobusové dopravy	Linkové vedení bus bude systémově vycházet z budoucích komplexních úprav, souvisejících prvořadě s jinými dalšími záměry rozvoje sítě veřejné dopravy v jižním sektoru města. Úvaha o faktické redukci autobusové dopravy v koridoru řešeného záměru může následovat po uvedení do provozu tramvajové tratě při současné existenci tratí v Jeremenkově ulici a Dvoreckém mostě a za současné existence tratě ZÁBĚHLICKÁ – EDEN nebo SPORĪLOV – CHOCERADSKÁ (118, 124).
Nově obslužená tramvajovou dopravou	4 150 / 13 350 (80%/91%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Napojuje rozvojové území Brumlovky a transformační areály býv. Michelských pekáren při ulici Pekárenské.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; předmětem změny Z 3071 – Neukončené projednávání zadání. 5
Mimořádné náklady investice	Komplexní přestavba profilu ulice Vyskočilovy (pravděpodobně však možnost vyloučit zásah do mostního objektu ul. 5. května). Stavba estakády při ul. Ohradní přes Botič.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Tramvajová trať nemůže vzniknout jako první/jediná v jižním segmentu města, neboť by takto postrádala faktický smysl. Nutnou podmínkou je předchodí realizace tramvajové trati NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ nebo pokračování tangenty BUDĚJOVICKÁ – DVORCE. Ve smyslu systémové náhrady bus je podmíněnost funkcionality tratě ještě širší. Zásadní omezující nebo limitující skutečnosti v území (v uličním profilu Vyskočilovy) se již odehrály – vytěžení profilu automobilovou dopravou, stavby kolizních inž. sítí, výsadba stromořadí, dostavba v prolukách aj.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Záměry v dotčeném území nejsou záměrem podmíněny; jejich příprava probíhá nezávisle na projektu tramvajové trati. Na existenci tratě je ale do značné míry závislý provozní koncept tratě v Jeremenkově ulici a možnosti redukce autobusové dopravy v předmětné oblasti.
Investiční náklady	784,9 mil. Kč *

Celkové skóre

**5,9781
55,31%**



MALOVANKA/DLABAČOV – STRAHOV

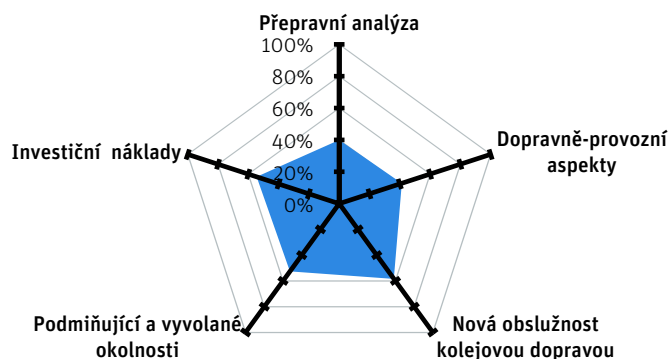


Potenciál spádového území - počet obyvatel	7 050 ¹	10 410 (13/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	3 360	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	14 / 3,5 Nominální zátěž na tramvajové trati je modelově významně odvislá od konceptu linkového vedení bus a vedení průběžných linek.	
Přepravní potenciál na délku tratě	6,764 (11/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať nabízí napojení významného zdroje/cíle cest kolejí Strahov a v budoucnu s tramvajovou tratí do Suchdola přímé diametrální linkové vedení přes MČ Praha 6, řešící stávající relace zajišťované kapacitní autobusovou dopravou. Společně s tramvajovou tratí NÁDRAŽÍ PODBABA – SUCHDOL eliminuje na minimum vysoké intenzity autobusové dopravy v oblasti Vítězného náměstí.	
Provozní aspekty	Koncový úsek tratě, pojižděné tramvajové těleso.	
Manipulační aspekty	Nemá význam pro řešení odklonů a mimořádností.	
Provozní koncept	Filosofie obsluhy tramvajové tratě zůstává stejná ve variantě sítě s/bez tramvajové tratě NÁDRAŽÍ PODBABA-SUCHDOL. Předpokládá se vždy vedení dvou linek: Stadion Strahov – Hradčanská – Nádraží Holešovice – Palmovka (...); a Stadion Strahov – Vítězné náměstí – Nádraží Podbaba jako páteřní linky v pracovních dnech. V cílovém stavu pokračuje linka až do Suchdola. Souvisejícím efektem linkového vedení je možnost návratu linky (12) na nábřeží na trase z Holešovic na Malou Stranu.	

Náhrada autobusové dopravy	Umožňuje přímou redukci autobusové dopravy – záměr je náhradou exponovaného autobusového tahu – přímo redukuje průjezdy autobusů na Vítězném náměstí o více jak 230 spojů/den. 143: zrušena 149: zkrácena do trasy Bavorská – Stadion Strahov 164: prodloužena ze zastávky Poliklinika Petřiny do zastávek Radimova, Kajetánka, Pod Královkou do konečné zastávky Malovanka Prodloužení nabízeného intervalu zejména ve špičkovém období (vlivem vyšší kapacity tramvajové dopravy).
Nově obslužená tramvajovou dopravou	4 200 ¹ / 2 080 (60%/62%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území. Stěžejní význam však má vůči již existujícím přepravním proudům. Nárůst významu v případě transformace území.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný v případě schválení změny Z 2832 – Neukončené projednávání návrhu. ③ MČ Praha 6 podán podnět na změnu platného ÚP explicitně pro tuto trať. ①
Mimořádné náklady investice	Náročnější úprava Vaníčkovy ulice a změna napojení Diskařské (přesuny hmot).
Hrozby a podmíněnosti záměru	Kladné projednání změny ÚP Z 2832 a potvrzení souladu s územním plánem v zásahu ploch s rozdílným způsobem využití resp. souhlasná stanoviska DOSS a průchodnost oznámením EIA. Rizika majetkoprávní přípravy v zajištění potřebných pozemků.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	V rovině přípravy realizace úprav ulice Bělohorské dle koncepční studie na základě rozhodnutí Rady je třeba zajistit připravenost nebo ideálně souběh obou investic.
Investiční náklady	660,0 mil. Kč

Celkové skóre

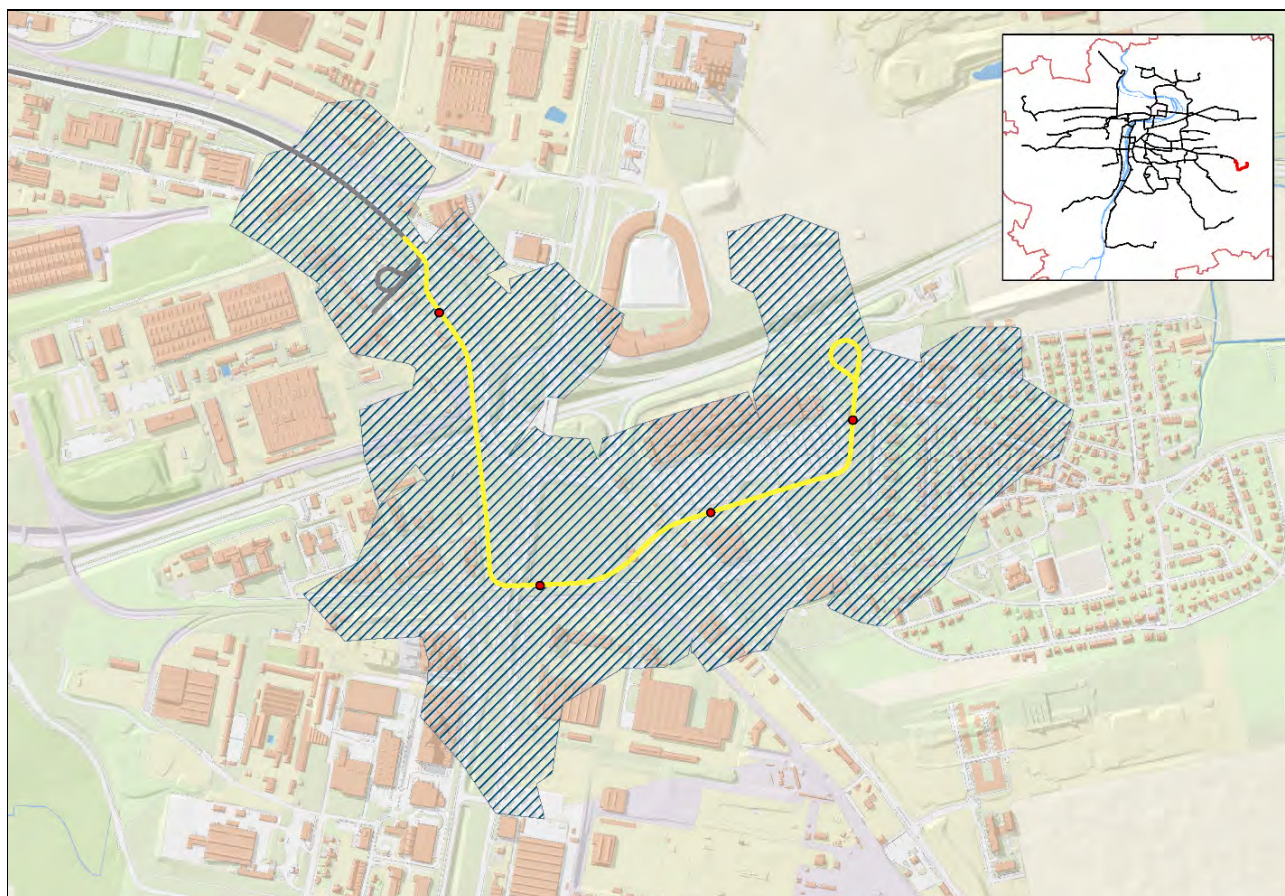
**5,3801
48,67%**



Poznámky k tabulce:

- 1) V bilančním potenciálu je zahrnut specifický zdroj-cíl kolejí Strahov ČVUT; z dopravního modelu jako přidělený počet cest ze zóny na veřejnou dopravu.

ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP – PRŮMYSLOVÁ – ŠTĚRBOHOLY

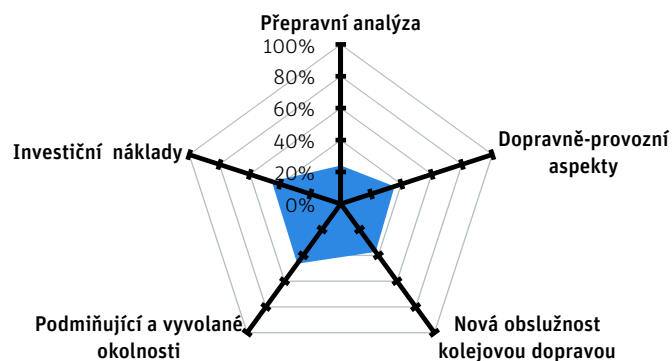


Potenciál spádového území - počet obyvatel	1 920	6 210 (14/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	4 290	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	8,1 / 2	
Přepravní potenciál na délku tratě	3,100 (14/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať nabízí napojení městské části Štěrboholy a zdejší koncentrace obchodních areálů (pracovních příležitostí) na tramvajovou trať v ulici Černokostelecké a tím zvýšení potenciálu a zhodnocení této existující tratě k Ústředním dílnám DP. Budou vytvořeny přestupní vazby mezi tramvajovými a tangenciálními autobusovými linkami vedenými po Průmyslové ulici.	
Provozní aspekty	Koncový úsek tratě vedené převážně po samostatném tělese s mimoúrovňovým křížením Průmyslové.	
Manipulační aspekty	Je prodloužením stávající tramvajové tratě. Existence nové smyčky Depo Hostivař umožní vést linky přímo k terminálu stanice metra linky A obousměrné ukončování vlaků.	
Provozní koncept	Předpokládá se vedení jedné tramvajové linky – prodloužení linky (5) z Ústředních dílen DP.	
Náhrada autobusové dopravy	Zavedení tramvaje může být čistě nárůstovým dopravním opatřením. Samostatně tramvajová trať není plnohodnotnou náhradou relací zajišťovaných v současné době bus (163). Případně zkrácení linky (208).	
Nově obsluhování tramvajovou dopravou	750 / 4 040 (39%/94%)	

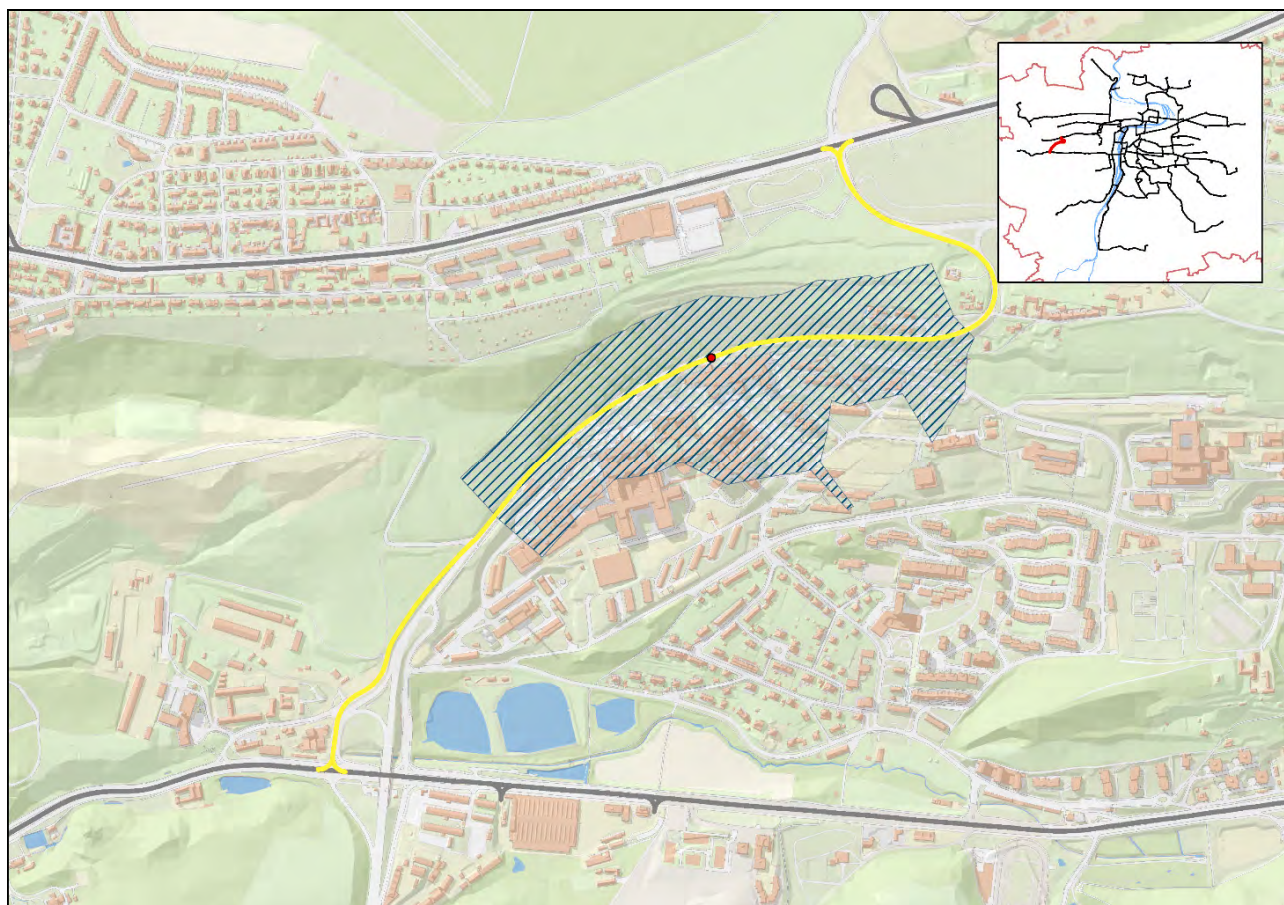
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	V atrakčním obvodu tramvajové tratě se nacházejí rozvojové nebo transformační plochy, jejichž využití se bude intenzifikovat (prac. příl.). Většina obslužených obyvatel je v současně zastavěném území.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný pouze v případě schválení změny. IPR Praha podán podnět na změnu platného ÚP. ①
Mimořádné náklady investice	Nepředpokládají se. Pozitivně existuje možnost participace na investici ze strany OC Štěrboholy v majetkoprávní rovině.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Existují rizika vyplývající z oddalování investice nebo vůbec jejího zakotvení v územním plánu, související především s tlakem na změny využití a zabor ploch potřebných k realizaci záměru.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Celkový koncepční vývoj lokality je determinován rozhodnutím o realizaci této investice v urbanistických souvislostech. Důležitý je pro orientaci soukromých investorů před jejich rozhodnutími o vstupu do území – část výstavby na pozemcích OC.
Investiční náklady	730,2 mil. Kč *

Celkové skóre

**4,2932
36,59%**



VYPICH – NEMOCNICE MOTOL – MOTOL

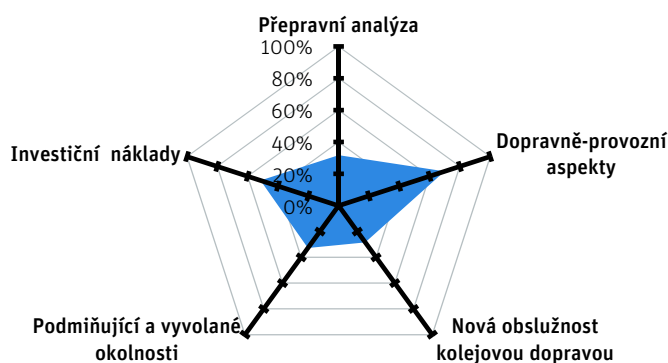


Potenciál spádového území - počet obyvatel	5 ¹ Údaj není relevantní.	5 800 (15/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	5 790	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	18-22 / 10 ¹ Nominální zátěž na tramvajové trati je modelově významně odvislá od konceptu linkového vedení bus a vedení průběžných linek.	
Přepravní potenciál na délku tratě	2,602 (15/17) ²	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať nabízí propojení dvou radiálních tramvajových tratí v Bělohorské a Plzeňské ulici, přímé napojení konečné stanice metra A Nemocnice Motol (systémový přestup) resp. tohoto zdroje/cíle cest přímo. Zvyšuje kapacitu a komfort cestování v relaci Řepy - Motol - Břevnov - Dejvice/Letná. Z pohledu síťovosti velmi významný záměr.	
Provozní aspekty	Trať je vedena většinou po samostatném tělese v Kukulově ulici. Výsledné řešení však nemusí být zcela nezávislé na automobilovém provozu.	
Manipulační aspekty	Výrazně zlepšuje variabilitu linkového vedení a reakce na mimořádné události v tramvajové dopravě a zkracuje nájezdové trasy při obsluze vozoven.	
Provozní koncept	Předpokládá se vedení všech vlaků linky 22 až na Bílou Horu a vedení linky 25 do Řep, při současném ukončení spojů linky 16 jen na Kotlářce (zkrácení). V případě potřeby zajištění dostatečné kapacity z Řep do Motola k metru (Nemocnice Motol), lze uvažovat o vložených spojích v relaci Sídliště Řepy – Bílá Hora.	
Náhrada autobusové dopravy	Zkrácení linky 180 do trasy OC Zličín – Zličín – Sídliště Zličín - Sídliště Řepy.	

Nově obslužení tramvajovou dopravou	Údaj není relevantní.
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Není primárním cílem tramvajové tratě. Zlepšuje obsluhu a dostupnost stávajícího urbanizovaného území.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný pouze v případě schválení změny. Nepořizuje se ○
Mimořádné náklady investice	Vyvolané zásahy do stavebních objektů a přeložek inženýrských sítí kolem stanice metra Nemocnice Motol a při Motolském potoce u ulice Plzeňské. Celková přestavba a zkapacitnění ulice Kukulovy.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Riziko majetkoprávního vypořádávání a dodatečné implantace tratě v založených uličních profilech a vyplývající omezení automobilové dopravy.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru.	Nejsou.
Investiční náklady	720,4 mil. Kč

Celkové skóre

**4,8653
42,95%**



Poznámky k tabulce:

- 1) V bilančním potenciálu „počet obyvatel“ není oproti jiným obdobným záměrům se specifickým zdrojem/cílem cest (zde Nemocnice Motol) zahrnut tento typ návštěvnických cest. Je však obsažen v přepravní zátěži jako podíl cest z dopravního modelu.
- 2) Údaj může být zkreslený právě zjednodušenou úvahou průmětu zdrojů/cílů cest Nemocnice Motol z dopravního modelu, přičemž navíc pro řadu cest je tento obslužen stávající linkou metra A.

SMYČKA TROJSKÁ

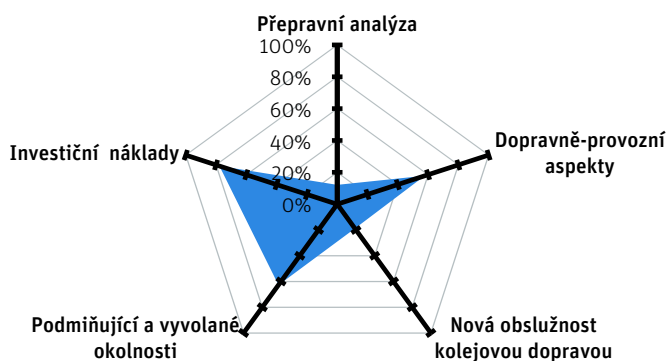


Potenciál spádového území - počet obyvatel	Nehodnoceno ¹	Nehodnoceno ¹
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	Nehodnoceno ¹	
Přepavní zátěž na profilu [tis. cestujících/24 hod]	Nehodnoceno ¹	
Přepavní potenciál na délku tratě	Nehodnoceno ¹	
Systémové vazby a síťovost záměru	Smyčka se navrhuje pro možnost posílení obsluhy Troji veřejnou dopravou při vzniku terminálového bodu návazné dopravy a parkoviště P+R pro obsluhu významných atraktivit a lepší možnosti takto reagovat i na výjimečné provozní nároky akcí. Nabízí nové systémové vazby. Z pohledu síťovosti významný záměr.	
Provozní aspekty	Samostatná tramvajová smyčka.	
Manipulační aspekty	Dle uvažovaného technického řešení má umožňovat všesměrné obracení vlaků od centra i ze severní terasy; od centra se jedná výhodně o pozici za sjezdem všech tratí po dosažení terminálu Nádraží Holešovice. Zvyšuje operativnost tramvajové sítě.	
Provozní koncept	Uvažuje se s pásmovým ukončením spojů namísto smyčky Výstaviště. Spoje obsluží kontakt s nádražím Holešovice a nabídnou přímou obsluhu Trojské kotliny. Všechny spoje (páteřní linka 17) končící v zastávce Výstaviště Holešovice jsou prodlouženy na Trojskou. Vedení všech spojů páteřní tramvajové linky 17 z uzlu Trojská umožňuje sjednocení nástupní hrany v uzlu Výstaviště Holešovice.	

Náhrada autobusové dopravy	Umožňuje zavedení posilové autobusové obsluhy Troji v relaci Smyčka Trojská – Zoo resp. zkrácení a zmenšení počtu spojů vedených z Nádraží Holešovice.
Nově obsloužení tramvajovou dopravou	Údaj není relevantní. ²
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Zvyšuje potenciál pro lepší obsluhu atraktivit v Trojské kotlině.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2820 – Neukončené projednávání návrhu. ③
Mimořádné náklady investice	Nepředpokládají se. Terénní úpravy a běžné přeložky inženýrských sítí.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Záměr by měl být projekčně připravován jako součást komplexního řešení prostoru vč. parkoviště P+R a související vybavenosti. Existuje alternativní názor na umístění smyčky v území; řešení není stabilizováno v urbanistické koncepci opatření navazujících na celkové krajinářské řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí. Projekčně se nepřipravuje. Nejednotnost názorů HMP a MČ Troja na řešené území.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru	Vzájemná podmíněnost (souvislost) s ostatními aktivitami města v rámci akčního plánu Koncepce celkového krajinářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí. Úspěšné řešení komplexní úlohy udržitelné obsluhy atraktivit v Trojské kotlině je vázáno na existenci takového odbavovacího bodu s doplňkem P+R a větší variabilitou návazných (veřejných) doprav.
Investiční náklady	180,0 mil. Kč *

Celkové skóre

**4,7961
42,18%**

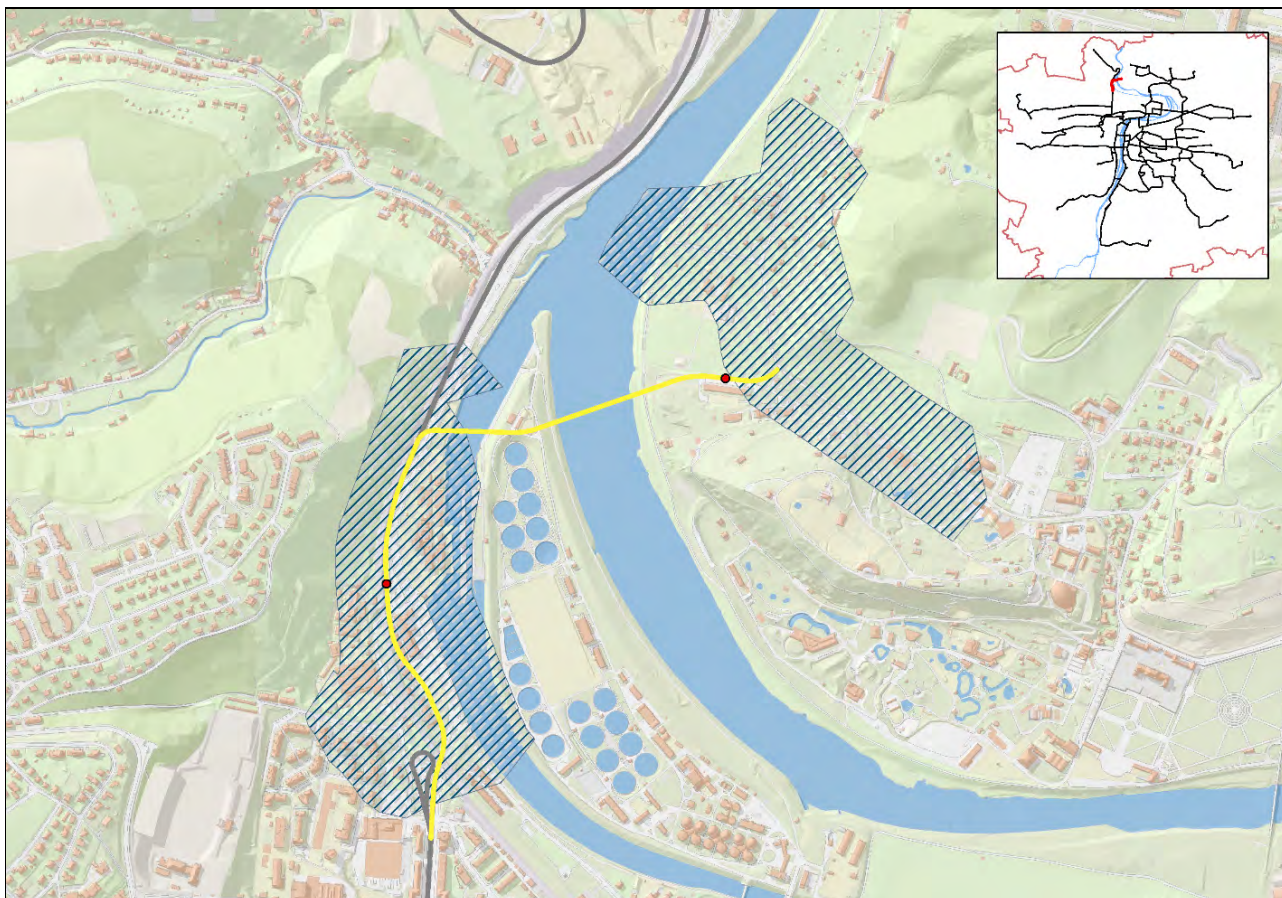


Poznámky k tabulce:

- 1) Kritérium Přepavní analýza není pro záměr relevantní – přímá obslužnost území je zajištěna v současném vedení tramvajové tratě ze zastávky Trojská. Viz též poznámku 2.
- 2) Záměr by měl být pozitivně hodnocen v ukazatelích druhé skupiny „Dopravně-provozní aspekty“ a třetí skupiny „Nová obslužnost kolejovou dopravou“. Kvalitu přímé obsluhy spádového území významně zlepšuje díky možnému provoznímu konceptu. Za spádové území záměru zde uvažujeme celou oblast Troji a jejích významných celoměstských atraktivit, jejichž obsluha takto může být posílena.

PODBABA – TROJA (ZOO) – 1. ETAPA PROPOJENÍ PRAHA 6-PRAHA 8

Záměr je ve Strategii veden v kategorii tramvajových tratí k dalšímu ověření/územní stabilizaci.
V hodnocení je uveden navíc pro potřebu prověření uspořádání realizačních předpokladů ve formě etapy.

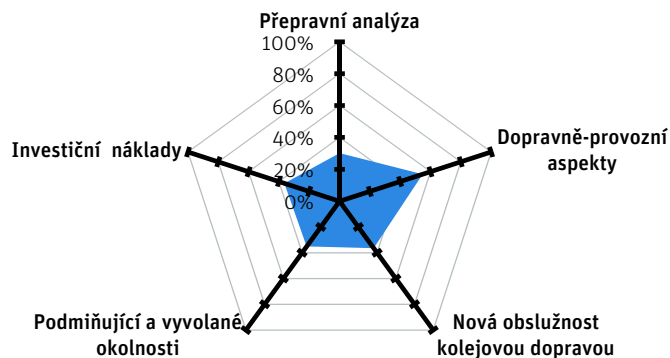


Potenciál spádového území - počet obyvatel	1 780 ¹	3 210 (16/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	1 430	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	Nehodnoceno	
Přepravní potenciál na délku tratě	2,075 (16/17) nebo 4,379 (14/17) ²	
Systémové vazby a síťovost záměru	Tramvajová trať je součástí celoměstsky významného propojení severní terasy a Dejvic, tzv. Severní tramvajové tangenty, která zásadním způsobem komplexně mění atraktivitu a konkurenceschopnost veřejné dopravy a dostupnosti cílů mezioblastních vztahů	
Provozní aspekty	Samostatně (jako 1. etapa) jde o koncový úsek tratě vedené výhradně po samostatném tělese. Předpokládá se celkově mimo záplavové území resp. s ochranou pro zvýšené vodní stavy k zabezpečení provozní nezávislosti. V případě samostatné realizace nárokuje potřebu vyhledání umístění tramvajové smyčky nebo provozování obousměrných vozidel s obrácením na úvrať.	
Manipulační aspekty	Nemění se. Je prodloužením stávající tramvajové tratě. Předpokládá se zachování existující smyčky Nádraží Podbaba.	
Provozní koncept	Je zásadně odlišný pro hodnocenou 1. etapu a tentýž úsek tratě jako součásti propojení Prahy 6-Prahy 8. Předpokládá se prodloužení linky (18) z Nádraží Podbaba.	
Náhrada autobusové dopravy	Údaj není relevantní.	

Nově obslužená tramvajová doprava	1 357 / 1 043 (76%/73%)
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Napojuje rekreační území Trojské kotliny systémově novou stopou od západu z Prahy 6. Význam má zejména pro přímou obsluhu zoologické zahrady.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu; realizovatelný pouze v případě schválení změny a paralelní změně Zásad územního rozvoje HMP. Nepořizuje se ○
Mimořádné náklady investice	Novostavba nového městského (tramvajového) mostu.
Hrozby a podmíněnosti záměru	Nutnou podmínkou je buď předchozí realizace tramvajové trati Nádraží Podbaba – Suchdol, nebo stabilizace názoru na její pojetí a průchod územím kolem Hydrologického ústavu a zahrnutí tohoto úseku do investice řešeného záměru. V případě nerealizovatelnosti tramvajové smyčky je nutno uvažovat s provozem obousměrných vozidel s obrácením na úvrať.
Závislosti jiných investic na realizaci záměru	Zásadně přispívá ke zlepšení dostupnosti Troji resp. Zoo, zejména bude-li se dále rozvíjet v intencích generelu. V případě pokračování je součástí tzv. Severní tramvajové tangenty.
Investiční náklady	1 152,0 mil. Kč *

Celkové skóre

4,5302
39,22%

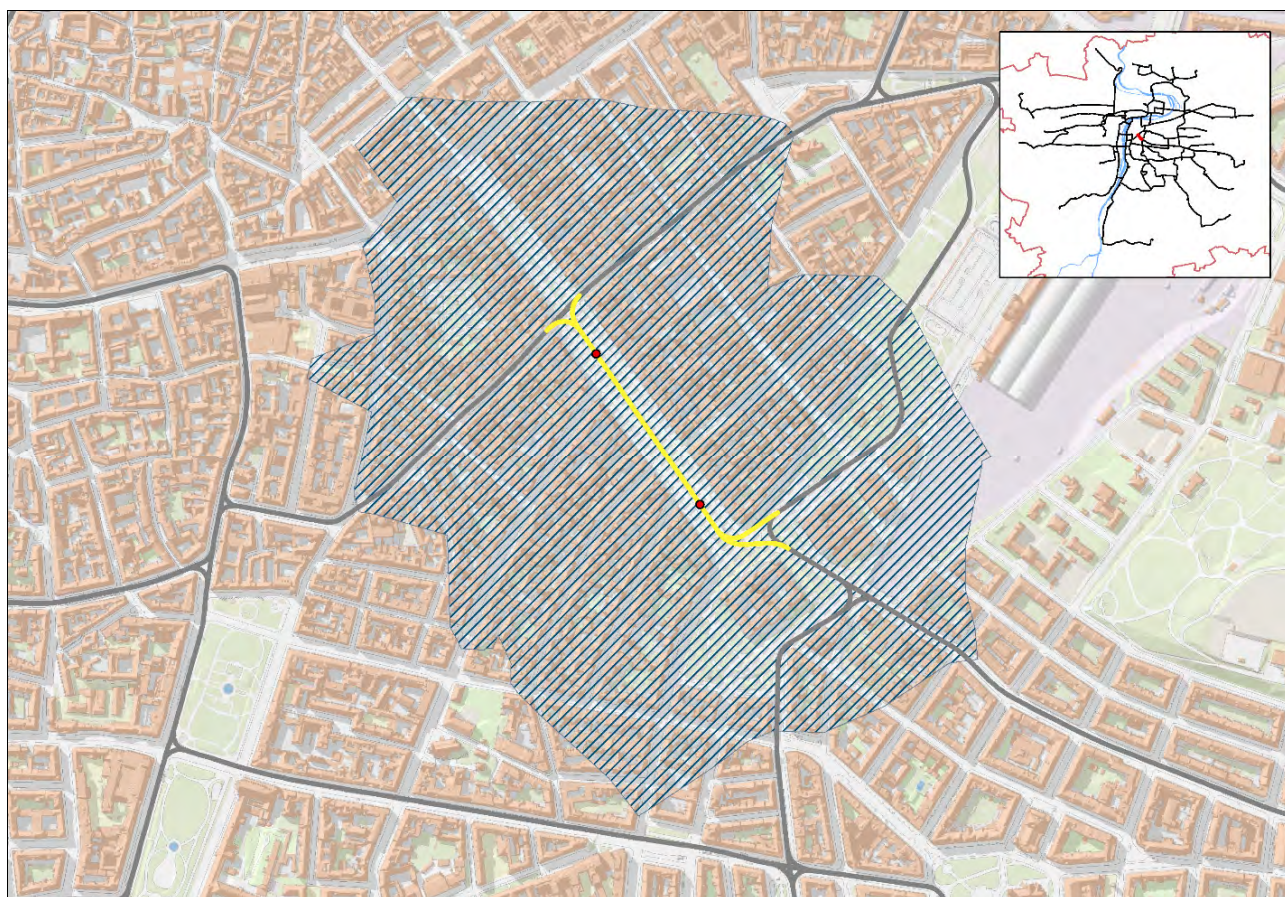


Poznámky k tabulce:

- 1) V bilančním potenciálu je zahrnut specifický zdroj-cíl Zoo Praha; z dopravního modelu jako přidělený počet cest ze zóny na veřejnou dopravu; pouze poměrná část obsluhy z celkové návštěvnosti (sektor). Reprezentuje průměrný pracovní den roku. Nárazový potenciál je i významně vyšší!
- 2) Přepavní potenciál na délku tratě je uveden pro oba stavy – hodnota prvního ukazatele je vztažena na novostavbu mostu a ukončení v Troji, druhý údaj uvažuje s nutností realizace celého úseku ke stávající konečně Nádraží Podbaba (tedy neexistencí tratě do Suchdola).

VINOHRADSKÁ – VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

Záměr je ve Strategii veden v kategorii tramvajových tratí k dalšímu ověření/územní stabilizaci. V hodnocení je uveden navíc pro potřebu prověření uspokojení realizačních předpokladů pro srovnání přínosů a komplementaritu k trati VINOHRADSKÁ/ŠKRÉTOVA – MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – BOLZANOVA.

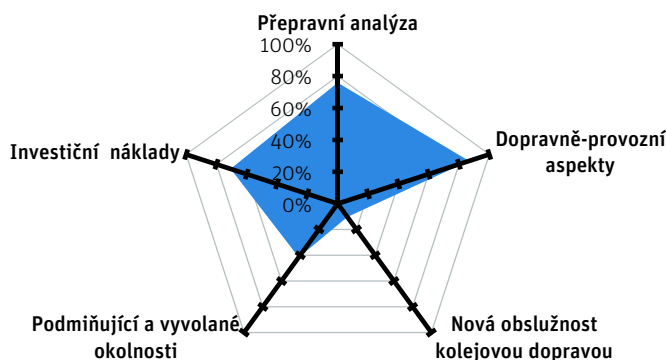


Potenciál spádového území - počet obyvatel	6 010	41 160 (2/17)
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí	35 150	
Přepravní zátěž na profilu max./min. [tis. cestujících/24 hod]	40 / 30 s tramvajovou tratí VINOHRADSKÁ/ŠKRÉTOVA – MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – BOLZANOVA	
Přepravní potenciál na délku tratě	58,969 (1/17)	
Systémové vazby a síťovost záměru	<p>V tomto ukazateli jeden z nejvýznamnějších záměrů v síti v Praze – přináší celkové zlepšení systémového řešení a integrace veřejné dopravy vč. zlepšení vazeb mezi metrem a povrchovou dopravou (redistribuce vztahů); rozšíření dopravního potenciálu dotčených stanic metra, zejména stanice Muzeum.</p> <p>Alternativa pro úsek Karlovo nám. – I. P. Pavlova, který je na hranici své provozní kapacity. Může převzít dopravu na krátké vzdálenosti – zbytečné přetěžování úseku linky A metra mezi stanicemi Muzeum a Můstek.</p>	
Provozní aspekty	<p>Předpokládá se obousměrné zapojení do tratí na kříži Vodičkova/Jindřišská; nestabilizované je vedení po Václavském náměstí. V závislosti na řešení tratě VINOHRADSKÁ/ŠKRÉTOVA – MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – BOLZANOVA se bude odvíjet napojení (napojitelnost) do této relace – preferované řešení.</p>	

Manipulační aspekty	<p>Nárůst předpokladů pro variabilitu linkového vedení pravidelného tramvajového provozu – tramvajové propojení na Václavském nám. přispěje k odlehčení TT v Seifertově ul. a zejména pak přetíženého úseku sítě TT Karlovo nám. – Ječná – I. P. Pavlova; odlehčující alternativa k velmi vytíženým tramvajovým linkám 10, 16 a 22.</p> <p>Při mimořádnostech v provozu (nehody, výluky apod.) je alternativní objízdnou trasou nejzatíženější tramvajové tratě v Ječné ulici. Zlepšuje podmínky pro koncipování odklonových tras odpovídajících potřebám cestujících.</p> <p>Při přerušení provozu na trase metra C může být tramvajové propojení, trasované přes Václavské nám., využito pro kapacitní náhradní dopravu. Využitelnost a účinnost naznačených záměrů by prohloubila uvažovaná realizace úseku TT Na Veselí – Pankrác – Budějovická.</p>
Provozní koncept	V zásadě uvažuje s vedením dvou denních tramvajových linek; umožňuje vedení linky v relaci Vodičkova – Václavské náměstí – Hlavní nádraží – Žižkov v případě existence tramvajové tratě k Hlavnímu nádraží; a přímé propojení Smíchova – Vinohrad (směrově např. Barrandov – Štěrboholy).
Náhrada autobusové dopravy	Údaj není relevantní. Není primárním cílem tramvajové tratě.
Nově obsloužení tramvajovou dopravou	O / O (0%/0%) Ačkoli se celkovým potenciálem tramvajová trať řadí mezi nevytíženější záměry (2.), pak – logicky v centru – nerozšiřuje okruh nově obslužených kolejovou dopravou. Záměr snižuje přestupovost.
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP	Ukazatel není relevantní pro daný záměr.
Zahrnutí záměru v platném územním plánu	Záměr není vymezen v platném územním plánu. Předmětem změny Z 2838 – Schváleno zadání. ⑥ Změna je před společným jednáním (I/2018), kde následně bude rozhodnuto o výběru varianty řešení.
Mimořádné náklady investice	Přeložky a úpravy inženýrských sítí pod Václavským náměstím (kanalizace, vodovod DN 700, distribuční kolektory). Rekonstrukce stropní desky vestibulu (stanice) metra Muzeum.
Hrozby a podmíněnosti záměru	<p>Ve Strategii je uvažován k realizaci až po tramvajové trati k Hlavnímu nádraží.</p> <p>Problematické aspekty/rizika záměru: narušení pietního či shromažďovacího a též turisticky atraktivního místa pod sochou sv. Václava. (vyžaduje vhodné začlenění do urbanistického pojetí plochy náměstí v detailu řešení).</p> <p>Vzhled trolejového vedení – „zatrolejování“ prostorů může mít závažný dopad na estetické působení v citlivých místech – řešení trolejovými převěsy.</p> <p>Rozhodnutí o formě humanizace Severojižní magistrály a začlenění tratě do veřejného prostoru.</p> <p>Závislost na rozhodnutí o realizaci podzemních garáží na Václ. nám.</p> <p>Provoz na trati dále přitěžuje tramvajové tratě v Jindřišské a Vodičkově ulici – přispívá k růstu nespolehlivosti energetického napájení (nutno řešit).</p>
Závislosti jiných investic na realizaci záměru	<p>Rekonstrukce Václavského náměstí, definovaná momentálně pro výsledky urbanisticko-architektonické soutěže o návrh.</p> <p>Návrh signálních plánů pro světelné signalizace při křížení tramvaje s oběma směry SJM, zejména v křižovatce Vinohradská – Legerova.</p> <p>Přeložky a úpravy inženýrských sítí pod Václavským náměstím, vč. nadřazené infrastruktury.</p> <p>Úzká vazba na řešení humanizace Severojižní magistrály v oblasti kolem Národního muzea.</p>
Investiční náklady	238,4 mil. Kč *

Celkové skóre

6,1058
56,73%



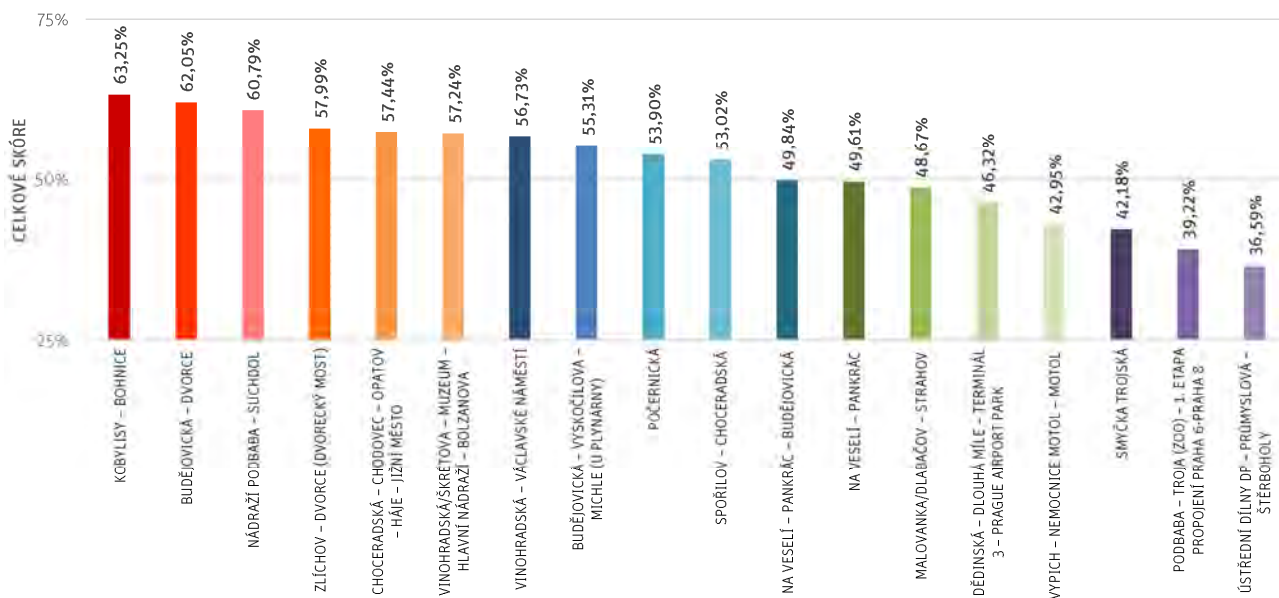
_3.3 Vyhodnocení

Hlavním úkolem multikriteriální analýzy bylo navzájem porovnat jednotlivé záměry pomocí dílčích indikátorů zvolených s ohledem na různorodost záměrů tak, aby pokrývaly co nejširší úvahu o všech rozhodných okolnostech, za kterých se bude hl. m. Praha rozhodovat o alokaci prostředků a vyvíjet aktivity směřující k naplňování Strategie. Celkové skóre určuje pomyslné pořadí záměrů, tedy priority, na které by se měla soustředit pozornost prvořadě. Podrobné výsledky multikriteriální analýzy včetně všech hodnot jednotlivých expertů jsou k dispozici u zpracovatele.

GRAE / 3.4

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Celkové skóre – ‚funkce užitku‘ záměrů



Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Celkové skóre – ‚funkce užitku‘ záměrů

**Celkové
skóre**

KOBYLISY – BOHNICE	63,25%
BUDĚJOVICKÁ – DVORCE	62,05%
NÁDRAŽÍ POQBABA – SUCHDOL	60,79%
ZLÍCHOV – DVORCE (DVORECKÝ MOST)	57,99%
CHOCERADSKÁ – CHODOVEC – OPATOV – HÁJE – JIŽNÍ MĚSTO	57,44%
VINOHRADSKÁ/ŠKRÉTOVA – MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – BOLZANOVA	57,24%
VINOHRADSKÁ – VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ	56,73%
BUDĚJOVICKÁ – VYSKOČILOVA – MICHLE (U PLYNÁRNÝ)	55,31%
POČERNICKÁ	53,90%
SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ	53,02%
NA VESELÍ – PANKRÁC – BUDĚJOVICKÁ	49,84%
NA VESELÍ – PANKRÁC	49,61%
MALOVANKA/DLABAČOV – STRAHOV	48,67%
DĚDINSKÁ – DLOUHÁ MÍLE – TERMINÁL 3 – PRAGUE AIRPORT PARK	46,32%
VYPICH – NEMOCNICE MOTOL – MOTOL	42,95%
SMYČKA TROJSKÁ	42,18%
POQBABA – TROJA (ZOO) – 1. ETAPA PROPOJENÍ PRAHA 6-PRAHA 8	39,22%
ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP – PRŮMYSLOVÁ – ŠTĚRBOHOLY	36,59%

Paprskové grafy připojené ke kartám jednotlivých záměrů ukazují podrobné celkové hodnocení jednotlivých skupin kritérií.

Celkové skóre záměru odpovídá komplexně na všechny otázky související s plánováním nové tramvajové tratě, a to ve vazbě na skutečnosti známé v době pořízení dokumentu – je zřejmé, že řada vstupů se v čase dynamicky vyvíjí, a tak je i nasnadě provést další aktualizace hodnocení (Strategie), kde se upraví hodnoty kritérií v souvislosti s rozvojem dané oblasti nebo změnami názorů.

Rozptyl ve výsledcích mezi posuzovanými akcemi je přeci jen značný a nepotvrzuje se tak hypotéza, že se jednotlivá kritéria a míra jejich pozitivního naplnění mezi záměry natolik vyváží (u charakterově odlišných záměrů), že nad výsledky nebude zřejmá žádná výraznější preference vybraných záměrů v zásobníku opatření.
Odborný názor na preferenci rozvojových záměrů je dobře čitelný.

Zároveň lze konstatovat, že výsledky multikriteriální analýzy dokládají, že akce hodnocené ve středním pásmu by měly být podrobeny dalšímu zkoumání a přípravě. Lze jistě upřednostnit vždy přípravu záměru, který například v daném čase nejvíce napomůže synergickému efektu sdružené investice s jinou další, vyvolanou třeba rozvojem území, nebo se orientovat na záměr který je nejméně komplikovaný v projednání, avšak zde uvedené celkové hodnocení dává přiřazenými vahami všech různorodých dílčích vstupů **souhrnný objektivizovaný názor** na akce, které by tak měly být přednostně připravovány.

Ani pro nejméně hodnocené záměry (nejhůře hodnocená trať získala funkci užitku s procentuální hodnotou 36,59%) neplatí, že by nebylo možné nebo vhodné je sledovat.

Ve výsledcích identifikujeme skupinu jednoznačně dominujících tratí – výsledek 60 a více procent – kam se řadí Bohnice, trať v Jeremenkově ulici, spojení do Suchdola a lze zmínit i nový Dvorecký most.

Pak je celá řada záměrů hodnocených průměrně a v zásadě s velmi malými rozdíly – výsledek 50-60 procent – kde bude zapotřebí se dále zabývat jejich vzájemnými vztahy a etapizací. Je zajímavé, že z hodnocené skupiny záměrů k další stabilizaci (třetí skupiny) se sem dostává tramvajová trať na Václavském náměstí, zatímco skóre etapového napojení Podhoří (Zoo) celkově nepotvrzuje potřebu záměr urychlit v připravenosti. Dosažený rozdíl mezi dvěma alternativami přípravy tramvajové tratě v ulicích Na Pankráci resp. Budějovické (krátká var. k metru C/D vs. etapa až po uzel na stanici metra Budějovická) v expertním hodnocení je zcela zanedbatelný.

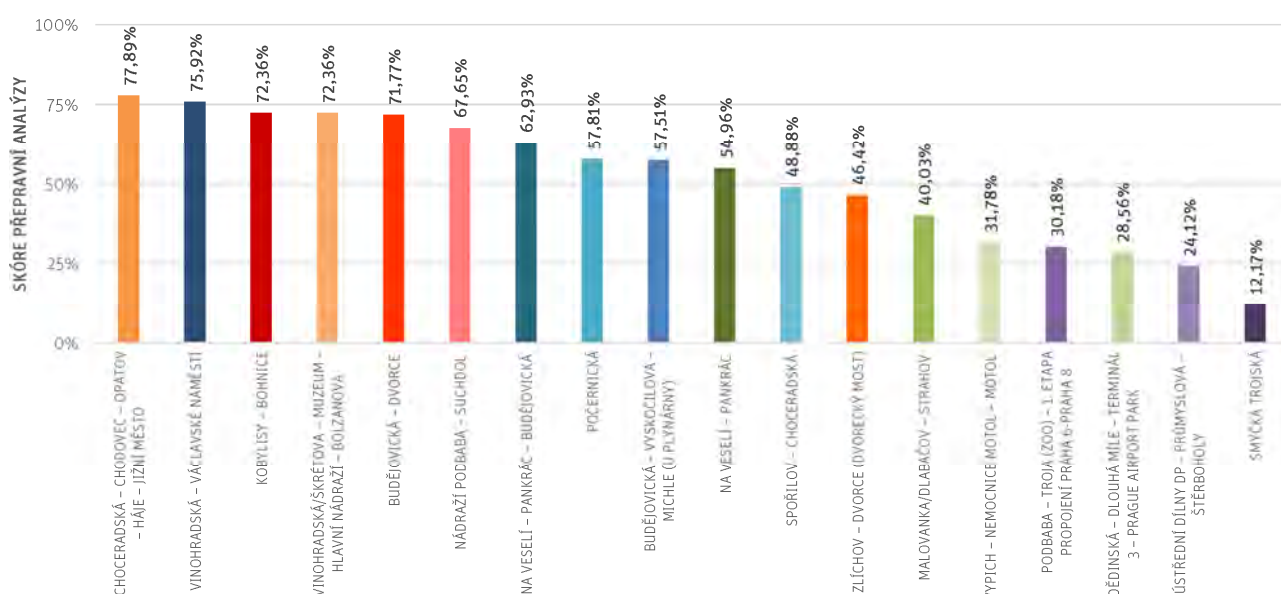
Podrobnější výsledky dle skupin kritérií

Pozn.: Vyhodnocení jednotlivých dílčích skupin kritérií v následujících grafech drží pro lepší orientaci barevnost sloupce záměru dle jeho celkového skóre.

GRAF / 3.6

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Skóre přepravní analýzy



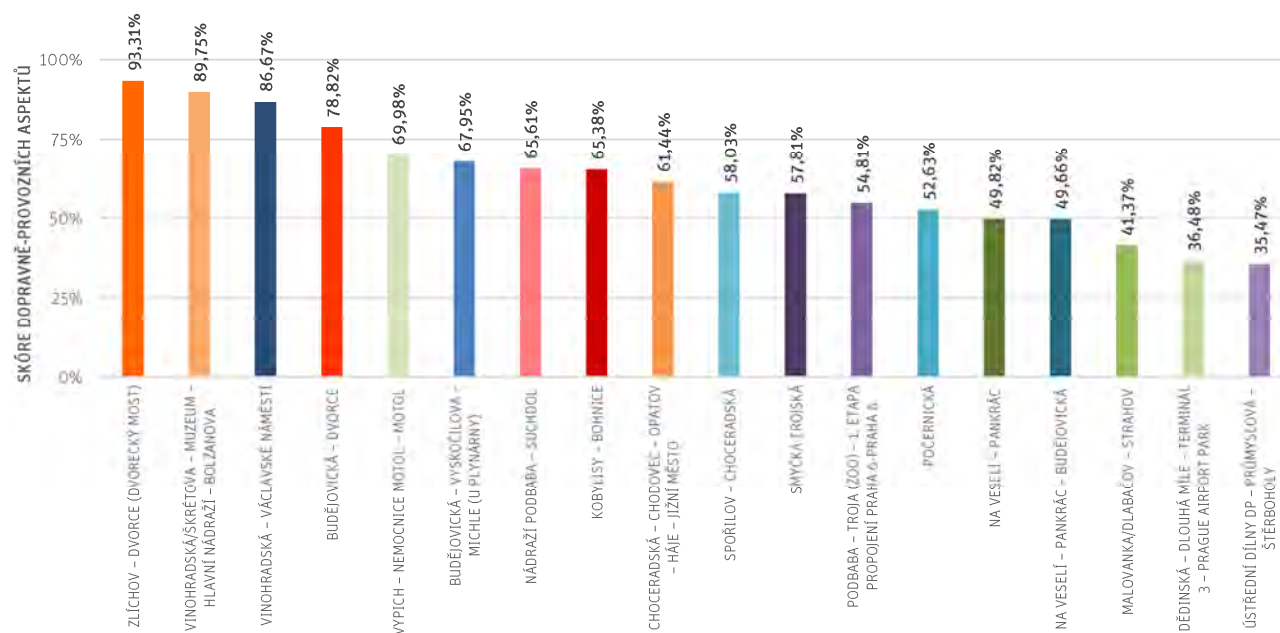
V přepravní analýze se ukazuje, že potenciál přímé obsluhy mají velice významné záměry v centrální části města, ale nejedná se o nově dosažené cíle cest, nýbrž potenciál redistribuce dopravních vztahů mezi systémy nebo linkami veřejné dopravy a očekávatelné efekty v podobě úspor času cestujících nebo přestupovosti. Z hlediska bonifikace hodnocení těchto záměrů může hrát roli také faktor poměrně krátkých nových úseků tramvajových tratí, zatímco např. dosažení nového potenciálu jinými významnými záměry (Bohnice, Suchdol, Jižní Město) je náročnější – přesto jsou hodnoceny v popředí výsledků. Odstup prvních čtyř záměrů (resp. jejich případných etap) v ukazateli ‚Přepravní potenciál na délku tratě‘ (jsou to Václavské nám., Na Veselí-Pankrác-Budějovická, Hlavní nádraží) je od zbylých zkoumaných tratí obrovský – jsou to tratě lokalizované v oblasti kompaktního města s velkým potenciálem přímé obsluhy obyvatel a zejména pracovních příležitostí. Vzhledem ke struktuře okolních funkcí mají tyto záměry mimořádný význam z pohledu obslužnosti řady celoměstských cílů cest a lokálních center soustředěné administrativy, nákupů apod., avšak nerozšiřují nikterak okruh těchto aktivit obslužených ve městě veřejnou kolejovou dopravou. To je saturováno už v současnosti zejména metrem. Přispívají tak ale k redistribuci dopravních vztahů a zvýšení komfortu.

Nejllepší skóre má trať na Jižní Město, avšak zde se může projevit relativní váha ukazatele teoretického potenciálu (je obrovský), zatímco skutečná dělba přepravní práce, směrovost vztahů a tím i využití tramvajové tratě bude ovlivněno konkurencí systémů – viz blíže přepravní zátěž dle dopravního modelu na kartě záměru.

GRAF / 3.7

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Skóre dopravně-provozních aspektů

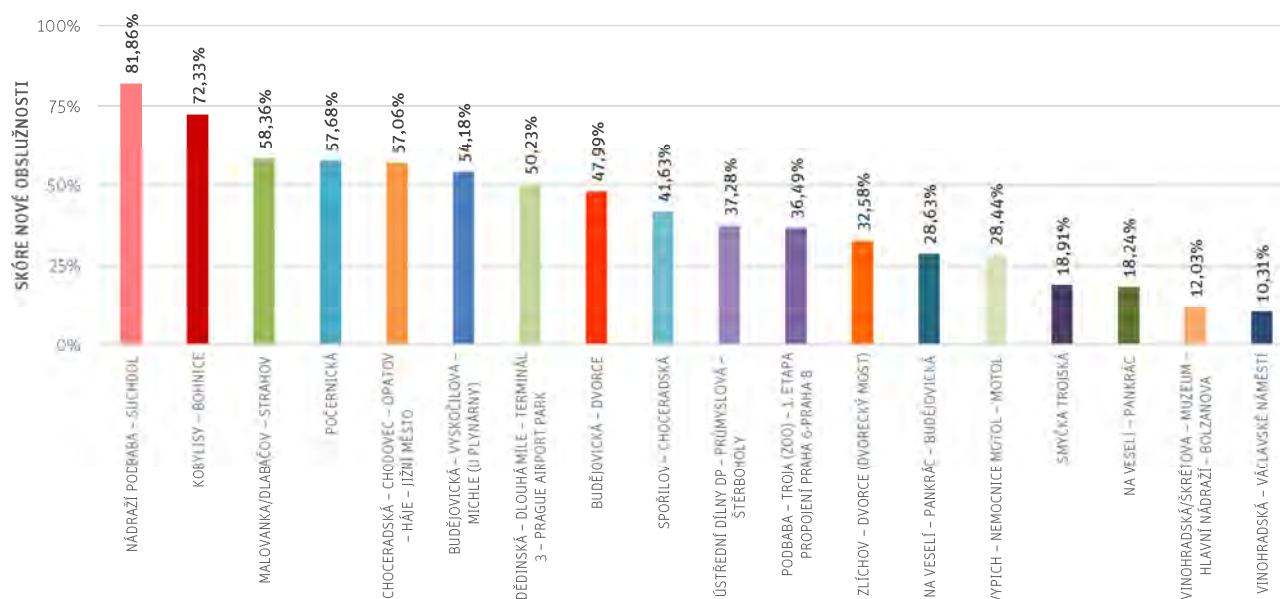


Skupina těchto ukazatelů popisuje zejména příspěvek tratí k celkové funkcionalitě sítě, možnostem reagovat na existenci tratě úpravami linkového vedení (často významnými a s celoměstským průmětem) nebo dosažení nových systémových vazeb mezi prostředky veřejné dopravy (terminálů a významných přestupních bodů). Nejvýše hodnocené záměry (Dvorecký most, posílení tramvajových tratí v centru ale například i trať v Kukulově ulici) jsou jednoznačně nejdůležitějšími akcemi, kterými by Praha měla být na další rozvoj připravená, protože nejenže umožňují posilovat provoz, ale významně také snižují náchylnost sítě k výpadkům a zvyšují variabilitu linkového řešení. Možná překvapivě vysoko jsou ve výsledcích dva ze záměrů tzv. jižní tramvajové tangenty (Jeremenkova ulice včetně pokračování do Vyskočilovy), které odkazují k systémové náhradě důležité spojnice sektorových center na jihu Prahy. Svůj lepší výsledek zde dosahuje provozně opodstatněná smyčka Trojská.

GRAF / 3.8

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Skóre nové obslužnosti kolejovou dopravou

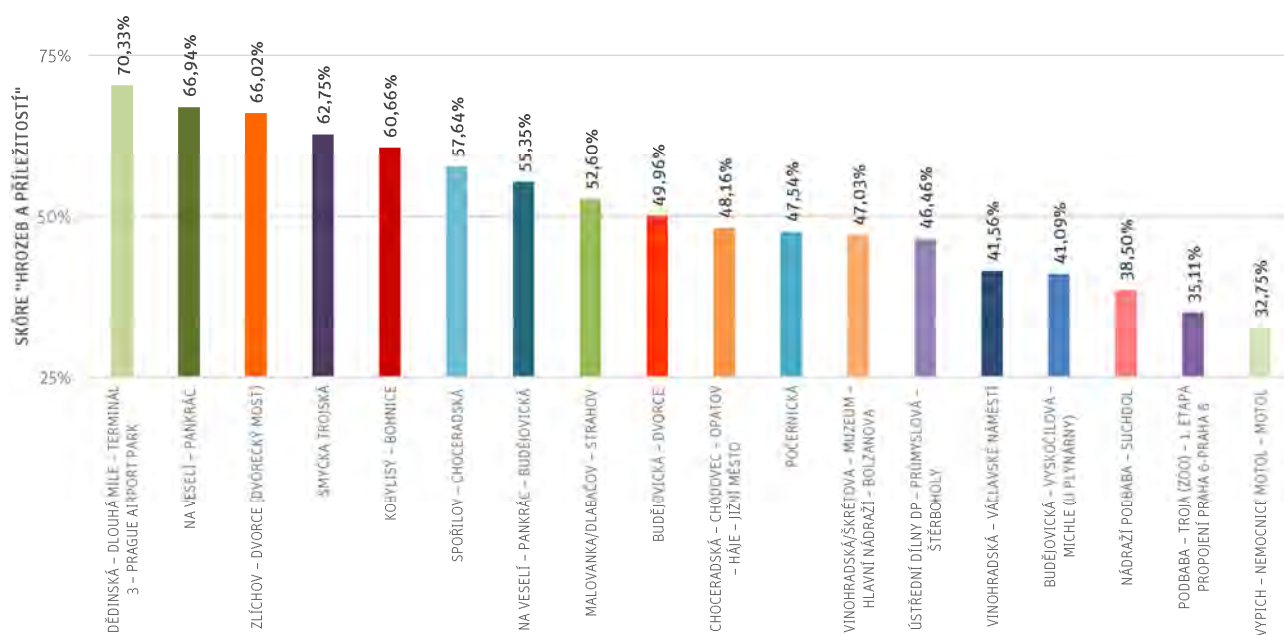


Nová obslužnost kolejovou dopravou pojmenovává přínosy záměru v oblasti obsluhy území resp. jeho uživatel komfortní tramvajovou dopravou namísto (zejména) dopravy autobusové – tj. **náhradu přepravních výkonů a nově dosažené potenciální cestující (zákazníky systému) v tramvajové dopravě**. Pak je logické, že záměry v centru města a záměry síťově spíše systémové končí v tomto kritériu v hloubi pole, zatímco na prvních místech figurují tratě prvořadě určené přímo ke sledovanému účelu – nahradit zatížené koncentrované přepravní proudy v autobusové dopravě environmentálně a kvalitativně lepší traktí. Chceme-li prvořadě upřednostnit tento aspekt – obsloužit co nejdříve co nejvíce (nových) lidí tramvajovou dopravou – pak se můžeme zcela jistě orientovat na dvě akce: trať do Suchdola a napojení Bohnic.

GRAF / 3.9

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Skóre podmiňujících a vyvolaných okolností



Toto dílčí kritérium můžeme zjednodušeně popsat a chápat jako zhodnocení hrozeb a příležitostí, tedy jakousi **proveditelnost akcí**. Výsledky expertního posouzení na základě v daném čase dostupných informací o záměrech i území a dalších rozhodných okolnostech překvapivě velmi dobře odkazují k možnostem nebo naopak potřebě některé akce upřednostnit. Vítězné záměry v hodnocení tohoto kritéria můžeme snadněji nebo s velkou výhodou realizovat – v hodnocení se odráží synergický efekt sdružení investice s jinými vstupy do (řešených) území případně okamžitý efekt dosažitelný za relativně menšího úsilí. Pozice tramvajové tratě na Václavském náměstí nebo například jinak velice preferovaného záměru do Suchdola téměř na konci tabulky odrážejí expertní vnímání dlouhodobě přetrvávajících překážek v přípravě těchto akcí a jejich proveditelnosti, čili ze Strategie takto vyplývá upozornění či apel, že tyto významné záměry je zapotřebí dále rozpracovávat a vyvíjet maximální snahu o jejich přijatelné podobě na základě celospolečenského konsensu. Obecně hodnocení odkrývá skutečnost, že prioritní záměry v celkovém skóre nejsou v tomto čase ještě zdaleka schůdně realizovatelné. Pozice dvou v kritériu posledních záměrů je očekávatelná vzhledem k jejich dosavadní nepřipravenosti.

Největší váhu přisoudilo expertní hodnocení ukazatelům zahrnutí záměru v územně-plánovací dokumentaci a hrozbám pro realizovatelnost konkrétní akce ➡ TABULKA / 3.3 [str. 41] Stav záměrů vůči platné územně plánovací dokumentaci aktuálně snižuje bodové hodnocení řady záměrů, avšak chceme do budoucna vycházet z předpokladu, že všechny záměry hodnocené skupiny budou v období let 2020-2030 způsobilé k realizaci z titulu zajištění realizačních předpokladů ve vztahu k územně-plánovací dokumentaci (ať už jakékoli v daném období aktuálně platné). Případně v tomto ohledu může pozitivně přispět metodika územního plánu. ➡ MAPA / 1.4 [str. 13]

Připravovaný nový územní plán Prahy, tzv. Metropolitní plán, vymezuje všechny prioritní záměry. Podle dosavadních předpokladů by měl významnou část sledovaného období pokrýt svou platností.

GRAF / 3.10

Vyhodnocení multikriteriální analýzy

Skóre investiční náročnosti



Posouzení investiční náročnosti záměrů v multikriteriální analýze a získané výsledky nejsou prostým seřazením tramvajových tratí dle výše investice, spojené s jejich realizací, nýbrž odborným posouzením vlivů na rozpočty s přihlédnutím k řadě faktorů dle expertního úsudku. I z výsledků je ale zřejmé, že samotná nominální výše očekávané investice je pro kritérium zásadní nikoli však jediný vstup. Odborný odhad investiční náročnosti některých záměrů (viz karty záměrů) byl v řadě případů vázán na průměrné náklady, určené z nacenění podrobněji připravených obdobných akcí. Spíše je možné se orientovat celkovým skóre záměrů a srovnat s investiční náročností například prioritní akce: jak ukazuje graf, jsou až v pozadí – vyžadují vyšší nároky.

4 SHRNU TÍ A DOPORUČENÍ

Tramvajová doprava tvoří nedílnou součást Pražské integrované dopravy a vedle metra a železnice je jednou z jejích páteří. V tramvajové síti je vykonána téměř 1/3 všech cest veřejnou dopravou v Praze, což vytváří dobrý základ pro její další rozvoj. Rozsáhlá kolejová síť umožňuje nabídnout široké spektrum systémových vazeb a její další propojování s ostatními druhy dopravy přispívá ke stimulaci přepravní poptávky. Je v zájmu hlavního města a jeho obyvatel docílit vyšší kvality života ve městě a podílet se tím na globální snaze o trvale udržitelný rozvoj společnosti.

Z analýzy všech relevantních strategických dokumentů nebo dokumentů koncepčního charakteru, kterými se hl. m. Praha zavázala řídit, nebo jsou odpovědí města na vnější vlivy, jednoznačně vyplývá **nutnost rozvíjet a posilovat tramvajovou dopravu, jakožto jeden z klíčových nástrojů dopravní politiky města.**

Díky kontinuální územně-plánovací činnosti a vzájemné provázanosti procesů projednávání a schvalování základních řídicích dokumentů města v oblasti mobility disponujeme vzácně stabilizovaným souborem opatření (= záměrů) v tramvajové dopravě, kterými lze naplňovat indikátory plánu udržitelné mobility.

__4.1 Doporučení strategie

K tomu aby město mohlo zejména v pravý čas a s dlouhodobou perspektivou připravovat rozpočet s ohledem na tyto rozvojové plány, je předkládaná Strategie jako implementační dokument koncepce vodítkem pro urychlení realizace těch záměrů, které dostaly na základě multikriteriálního hodnocení jasnou prioritu. Zadaný úkol zpracovat strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 jsme v pracovní skupině s DP Praha a ROPID a s dalšími spolupracujícími organizacemi zaměřili na multikriteriální hodnocení záměrů s cílem definovat pořadí priorit dalšího rozvoje tramvajových tratí ve městě.

Za základ agendy pro nejbližší období do roku 2020-22 společně považujeme záměry v pokročilém stádiu projektové přípravy, pro které je třeba aktuálně zajistit financování a pokračovat v procesu jejich realizační přípravy dokončením povolovacích procesů a zhotovením dle harmonogramu DPP.

V období do roku 2030 bude nutno v souladu se strategickými cíli stanovenými v koncepčních dokumentech hlavního města Prahy, ČR i EU vyvíjet maximální snahu o realizaci jednotlivých konkrétních záměrů s přihlédnutím k výsledkům provedeného hodnocení v tomto implementačním dokumentu:

- Z výsledků vyplývá trvalá opodstatněnost napojení Bohnic tramvajovou dopravou a tedy potřeba vytrvale hledat společenský konsensus nad jejím provedením, zohledňujícím jak systémové dopravní potřeby, tak zájmy uživatelů a obyvatel v přilehlém území. Způsob napojení na síť zdá se být stabilizován a funkční.
- Je správné aktuálně řešit otázku nového tramvajového mostu v Podolí (Zlíchov – Dvorce) a od architektonické soutěže o návrh pokračovat bezprostředně k dalším krokům projektové přípravy a realizaci tohoto spojení.
- Vysoké skóre tramvajové tratě v Jeremenkově ulici signalizuje potřebu navázat na Dvorecký most pokračováním další etapy jižní tramvajové tangenty. Protože se váže na další záměry v oblasti, experti hodnotí jako důležitější propojit tento segment Vyskočilovou ulicí směrem do Michle a dále k Záběhlické/Chodovské ulici. To koresponduje s budoucím významem propojení obou tangent a

významnou náhradou autobusové dopravy. Obnova tratě v Budějovické ulici je alternativou, která by měla být započata potřebou napojení stanice metra trasy D Pankrác.

- Velmi významný je projekt tramvajové tratě do Suchdola. Jakkoli je zvlášť náročný, technicky, délkou a vedením tramvajové tratě územím, experti jej při všech těchto okolnostech řadí vysoko až na pomyslnou třetí příčku. Podobně jako u stejně náročné tratě do Bohnic i zde je tedy prvořadě třeba definitivně rozhodnout o stabilizaci pojetí trasy v územním plánu a reálně ji začít připravovat.
- V souvislosti s tramvajovou tratí do Suchdola a dosahovanými efekty na Vítězném náměstí (redukce bus) je vzhledem k provoznímu konceptu výhodně k řešení též otázka napojení Strahova tramvají. Jako méně náročný projekt může realizaci tratě na Suchdol předcházet.
- Ze systémových projektů důležitých pro zkapacitnění sítě a provedení linek souvisejících s koncovým rozvojem sítě je kromě Dvoreckého mostu vysoce preferována trať k Hlavnímu nádraží z Vinohradské ulice a Muzea. Zhruba nastejno experti vnímají potřebu tratě na Václavském náměstí. Oba záměry dosahují jiných provozních efektů, nejlépe fungují společně. Pro blízký časový horizont připravovat alespoň jeden z nich (Hlavní nádraží) je klíčové.
- Napojení Jižního Města na tramvajovou síť experti hodnotí jako poměrně přínosné, a to bez explicitní vazby na pokračování (podmíněnosti) východní tramvajovou tangentou, ačkoliv všechny tyto aspekty byly vzaty do úvahy a je zřejmé, že zásadních přínosů nabyde teprve po propojení k Edenu a Želivského. Plná funkcionality resp. efektivita tratě v systému veřejné dopravy (významnější náhrada bus) se výrazně zvýší až realizací TT Záběhlická – Eden a ideálně i úseku Kubánské náměstí – Želivského – v současnosti však dosud nestabilizovaných – což zdůrazňuje územně-plánovací nutnost v brzké době potvrdit uspořádání území a kodifikovat tyto záměry alespoň v rovině průmětu do všech dílčích plánů lokalit (příp. zde využít plánovací model tratě do Suchdola a území Sedlce).
- Výsledky hodnocení odkazují na prioritní potřebu územně stabilizovat a následně i projektově připravovat severní a východní tramvajovou tangentu, neboť příprava a realizace těchto úseků výrazně přispívá k nárůstu potenciálů v mnoha kritériích pro další tramvajové tratě ze sledované skupiny.
- Již před hodnocením jsme uvedli, že tramvajová trať Spořilov – Choceradská je závislá a provázaná se zakrytím Spořilovské ulice, a tak ani její průměrný výsledek ji nevyklučuje ze seznamu záměrů k realizaci dle vnějších okolností. Tato trať se musí realizovat v souvislosti se silniční stavbou. Jako taková má nesporné přínosy v přiblížení dostupnosti TT pro celé spádové sídliště. Pokud nebude realizováno zastřešení, je nezbytné dále sledovat záměr jako takový.
- Vzhledem k tomu, že je dosažený rozdíl v expertním hodnocení mezi dvěma možnými alternativami přípravy tramvajové tratě v ulicích Na Pankráci resp. Budějovické (krátká var. jen k metru C/D Pankrác vs. etapa až po uzel na stanici metra Budějovická) zcela zanedbatelný, lze vývoj projektu orientovat dle potřeb a možností například k realizaci vazby na etapové ukončení trasy D metra.
- V souvislosti s potenciálním rozvojem drážní městské logistiky (cargo) bude vhodné prověřit a stabilizovat vhodná kolejová napojení (např. využití drážního tělesa vedoucího od bývalého Nákladového nádraží Žižkov směrem do Malešic apod.).
- Nadále je aktuální zabývat se otázkou stabilizace a následnou přípravou nové další vozovny v jižním sektoru města, a to ve vazbě na předpokládaný rozvoj sítě už v případě nejpokročilejších záměrů – TT Libuš, Barrandov – Holyně/Slivenec a Dvorecký most.
- Celkové skóre záměrů odpovídá skutečnostem známým v době pořízení dokumentu – je zřejmé, že řada vstupů se v čase dynamicky vyvíjí, a tak je i nasnadě provádět další aktualizace hodnocení (Strategie), kde se upraví hodnoty kritérií v souvislosti s rozvojem dané oblasti nebo změnami názorů. Taktéž

v případě budoucího zvažování jiných nových námětů (třetí skupina je otevřená k prověřování) doporučujeme provádět v rozhodovacích procesech aktualizaci tohoto dokumentu a podrobit všechny záměry srovnatelnému hodnocení. Ve vazbě na vyhodnocování naplňování Plánu udržitelné mobility (P+) se doporučuje aktualizace Strategie jednou za čtyři roky nebo v odpovídajícím režimu.

V zásobníku projektů, hodnocených multikriteriálně v tomto dokumentu, **jsou nové tramvajové tratě v délce ca 37,4 kilometrů** (bez záměrů ze třetí skupiny). Je třeba poznamenat, že celková délka nových tramvajových tratí dle koncepce, převzatých do skupiny prioritních projektů určených k přípravě, je reálně v horizontu jedné dekády nerealizovatelná, což potvrzují jak zkušenosti z uplynulého období vývoje po r. 1999, tak také ambice srovnatelných měst v zahraničí. Celkový objem nových tramvajových tratí tak k uvažovanému horizontu r. 2030 tedy s velkou pravděpodobností nemůže dosáhnout hodnot prostého součtu taxativního vymezení záměrů, ale předložená Strategie právě s tímto vědomím **napomáhá orientaci v prioritách města**.

__4.2 Procesy a gesce

Zajištění naplňování strategie v procesech přípravy i samotné realizace nových tramvajových tratí vede po liniích územně-plánovacích předpokladů, projektové přípravy a investiční stránce věci.

Vytvoření realizačních podmínek na úrovni územně-plánovacích dokumentací (Zásady územního rozvoje, územní plán) vychází ze zadání a poptávky města, reprezentované vůlí Rady a Zastupitelstva města; následně po věcné a odborné stránce realizované zejména činnostmi Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, příspěvkové organizace. IPR Praha je také zpracovatelem dokumentací i výchozích podkladů. K jednotlivým tramvajovým záměrům je nutné zajistit detailní podkladové materiály a jejich projednání. Ukazuje se, že již v této fázi je účelné jednat s klíčovými subjekty v lokalitě včetně samosprávy dotčených městských částí. Naznačený princip se uplatnil například u změny ÚP č. 2849 pro tramvajovou trať do Suchdola, a přestože jednání zatím nevedla ke shodě, nastavený mechanismus může být funkční a bylo by správné jej aplikovat na všechny záměry, kde bude zapotřebí vypracovat podkladové studie pro technické prověření výhledových záměrů. Na základě podkladových studií musí proběhnout aktualizace ZÚR hl. m. Prahy – odstranění koridorů územních rezerv a jejich převedení do návrhu, tam kde jsou záměry v Zásadách explicitně uvedeny. Obdobně u již stabilizovaných záměrů je změnami ÚP třeba zajistit jejich vymezení v návrhu, nebo případně pokrýt tuto skutečnost v Metropolitním plánu. Úkoly v gesci IPR Praha.

Úkolem Odboru územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy je zajišťování procesních činností při pořizování územního plánu. Proces pořizování změn územního plánu je velmi časově náročný. V obecné rovině je třeba alespoň po linii samosprávy (komise, výbory, RHMP, ZHMP) zajistit prioritní projednávání probíhajících změn ÚP týkajících se nových tramvajových tratí. Aktuálně například změna regulativů platného ÚP č. Z 2832/00, která se týká stavby tratí obecně – úkol pro UZR MHMP (odbor územního rozvoje).

Hlavním nositelem úkolů již v rámci procesu přípravy a realizace je Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., který se dlouhodobě a stabilně aktivně podílí na rozvoji infrastruktury veřejné dopravy v Praze.

DPP, a.s. vystupuje v těchto procesech v několika základních pozicích, a to jako:

- odborný konzultant při identifikaci nových záměrů a dalších návazných jednáních
- zadavatel a investor ověřovacích studií a další technické a ekonomické dokumentace v územně plánovacím procesu (sdílená funkce s IPR Praha)
- zadavatel a investor projektové dokumentace v územním a stavebním řízení
- investor vlastní realizace záměru (na základě schválených finančních prostředků 100% akcionáře DPP, a.s. – hlavního města Prahy)

- majitel a správce kolejové infrastruktury a navazujícího příslušenství
- provozovatel zajišťující výkon přepravní služby

Vedle úloh Dopravního podniku stojí i procesní zajištění přípravy ze strany HOM MHMP – odbor hospodaření s majetkem, a to při potřebě majetkoprávního vypořádání, tj. výkupů a směn pozemků pro budoucí tramvajové tratě, které dosud nemají vydané ÚR, ale jejich poloha je stabilizována v ÚP nebo probíhá změna ÚP. Tato investice města do pozemků napomůže předejít budoucím spekulacím prodejem a včas odhalí problémy, se kterými se jinak potýká až DPP ve fázi územního řízení. Předejít těmto nepříznivým okolnostem by napomohlo systémové pověření HOM MHMP – odboru hospodaření s majetkem zajišťovat u připravovaných akcí DPP operativnější postup v případech žádostí fyzických osob o směnu pozemků pod plánovanými tratěmi za pozemky ve vlastnictví HMP.

Dále je třeba zajistit součinnost městských organizací – správce infrastruktury ve vlastnictví města – s připravovanými záměry rozvoje tramvajové sítě. Cílem je koordinované a v předstihu realizované provedení přeložek zásadních vedení technického vybavení, případně přizpůsobení vlastních připravovaných investic na podkladě koncepčních vyjádření IPR (ty určí, jaké technické vybavení se má koordinčně řešit, příslušný správce technické infrastruktury zpracuje návrh přeložek, jehož správnost je potvrzena vyjádřením Svodné komise DP). U správců vlastněných městem je možno provedení koordinace uložit např. formou tisku RHMP; akciové společnosti, kde hl. m. Praha není jediným, ale je většinovým akcionářem a ovládá tyto společnosti, aby předložily statutárnímu orgánu požadavek, aby valná hromada rozhodla o změně stanov ve smyslu zakotvení do stanov společnosti povinnosti řídit se **Pravidly pro přípravu investic na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy**. Systém těchto anoncí resp. povinností žádat o tento typ vyjádření není pro daný typ investic dosud systémově pevně uplatňován.

Nároky Strategie na rozpočet města

V oblasti investičních zdrojů, potřebných k realizaci koncepce dle doporučení této Strategie, se prolínají gesce samosprávy v základních rozhodovacích procesech ohledně rozpočtu hl. m. Prahy a DPP, a.s., jakožto investora vlastní realizace záměru, který se pohybuje v intencích přidělených finančních prostředků městem Prahou, jakožto faktickým vlastníkem společnosti. Z vlastní úrovně však může a musí uplatňovat požadavky na financování z rozpočtu hl. m. Prahy, tak jak je vždy obvyklé na aktuální kalendářní rok a s desetiletým výhledem. **Předkládaná Strategie je takto z větší části zejména právě materiálem, určeným k využití pro**

- **stanovení nároků ze strany DPP, a.s. vůči hl. m. Praze;**
- **aktualizaci harmonogramů přípravy ve střednědobém výhledu investičních záměrů.**

Předkládaná Strategie rozvoje tramvajových tratí klade nároky na rozpočet města v potřebě zajištění finančních zdrojů pro přípravu a realizaci jednotlivých záměrů. Záměry aktuálně nejpokročilejší v přípravě v souhrnu představují částku **2,368 mld. Kč, kterou bude nutné proinvestovat ca do roku 2021-2022. Pro projekty má DPP v plánu žádat o možnost spolufinancování z dotačního programu OPD2** ⁷.

Další záměry, o kterých tato Strategie hovoří jako o stabilizovaných a doporučených k přípravě, a jsou předmětem hodnocení prioritizace v tomto dokumentu, jsou uvažovány jako zásobník projektů pro období následujícího desetiletí k roku 2030.

Celkový objem takové investiční výstavby je však ze zkušeností s přípravou záměrů v minulém období krajně nepravděpodobný a ani ambice Strategie nestanovují ‚povinnost‘ k horizontu roku 2030 mít síť v celém rozsahu hotovou – jedná se o koncepci a cesty vedoucí k jejímu naplňování. Proto nárok na rozpočty hl. m. Prahy i zahrnutí definovaných prioritních záměrů v investičním plánu DPP a. s. se jeví jako nezbytně nutné, avšak celý objem prostředků na všechny záměry je zde uváděn jako maximální momentální odhad náročnosti

⁷ Fond Evropské unie Operační program Doprava v programovém období 2014–2020. → <http://web.opd.cz>

koncepte pro stanovené období. RHMP se doporučuje projednat a schválit návrh finančního plánu na realizaci Strategie. Tématiku však nelze vnímat odděleně od celkového finančního rámce SUMP (P+) v období 2018-2030, a to v kontextu s absorpční kapacitou celého zásobníku opatření (v dopravě vůbec), limitovaného vlastními zdroji HMP a „úvěrovým potenciálem“, jež si Praha bude moci dovolit k pokrytí všech akcí. Existence tohoto plánu do značné míry determinuje příležitosti pro **případné žádosti i pro další záměry (DPP) z dalších budoucích programů.**

Investiční náklady rozvojových záměrů tramvajových tratí k přípravě do roku 2030 je odborným odhadem možné vyčíslit zhruba na 13,6 miliardy Kč bez DPH → TABULKA / 2.2 [str. 30] Tento odhad se bude upřesňovat na základě pořízení podrobnějších dokumentací; zároveň je však zřejmé, že je vztažen k cenové úrovni pořízení (původních) podkladů a nezahrnuje ani mimořádné vyvolané investice nebo majetkoprávní přípravu. K uvedené částce za vlastní nové tramvajové tratě je zapotřebí uvažovat ve sledovaném horizontu také potřebu zajištění požadované deponovací kapacity pro tramvaje. Realizace tohoto opatření vyžaduje investiční náklady ve výši **1,9 miliardy Kč.**

__4.3 Úkoly

- [A] Strategie poukazuje na záměry v pokročilém stádiu přípravy (do r. 2020-22). Je nutné dokončit povolovací procesy a zajistit jejich financování.

Odpovědný subjekt	Činnost
DPP – Investiční úsek	Projektová příprava záměrů do stavebního řízení a realizace stavby

- [B] Považujeme za účelné, aby hlavní závěry a doporučení, vyplývající z této Strategie rozvoje tramvajových tratí, projednala RHMP v reakci na úkol z Usnesení č. 2186/2017 ze dne 5. 9. 2017. Z materiálu vyplývají konkrétní úkoly pro příslušné garanty.

Odpovědný subjekt	Činnost
RHMP – radní pro dopravu	Projednání a přijetí usnesení

- [C] Koordinovat rozvojové záměry tramvajových tratí s územně plánovací dokumentací. Rozvojové záměry k prioritní přípravě zahrnout v územním plánu města, případně dle povahy v Zásadách územního rozvoje, formou změn nebo aktualizací, případně jejich vymezením v nové územně-plánovací dokumentaci.

Odpovědný subjekt	Činnost
IPR Praha	Příprava podkladů a zpracování dokumentací
MHMP ÚZR	Pořizování územně-plánovacích podkladů a dokumentací v souladu se Strategií
RHMP, ZHMP a jejich orgány	Prioritní jednání o probíhajících změnách ÚP
DPP – Investiční úsek	Komunikace a konzultace s IPR Praha

- [D] Koordinovat rozvojové záměry tramvajových tratí s územně plánovací dokumentací. Rozvojové záměry, které nejsou dosud stabilizovány (ze skupiny uvedené v kap. 2.2.3 této Strategie), případně nově iniciované, prověřit ve vazbě na urbanistickou koncepci území tak, aby do roku 2030 bylo rozhodnuto o jejich potřebnosti a územní stabilizaci.

Odpovědný subjekt	Činnost
IPR Praha ve spolupráci s dotčenými partnery	Příprava podkladů a zpracování dokumentací

Odpovědný subjekt	Činnost
MHMP ÚZR	Pořizování územně-plánovacích podkladů a dokumentací v souladu se Strategií

- [E] Rozvojové záměry, které jsou již územně i funkčně plně stabilizovány a jsou v souladu s platnou územně-plánovací dokumentací (ze skupiny uvedené v kap. 2.2.2 této Strategie), začít projekčně připravovat s cílem jejich realizace na základě časového harmonogramu odvozeného z této Strategie.

Odpovědný subjekt	Činnost
IPR Praha	Příprava podkladů a koncepčních zadání
DPP – Investiční úsek	Projektová příprava záměrů do ÚR, stavebního řízení a realizace stavby
HOM MHMP – odbor hospodaření s majetkem	Výkup a směny pozemků pro budoucí tramvajové tratě, které dosud nemají vydané ÚR
TSK hl. m. Prahy, a. s. Pražská energetika Holding a.s. Pražská plynárenská Holding a.s. Pražská teplárenská Holding a.s. Pražská vodohospodářská společnost a.s. Kolektory Praha, a.s. OSI MHMP – odbor strategických investic OTV MHMP – odbor technické vybavenosti	Koordinované a v předstihu realizované provedení přeložek zásadních vedení technického vybavení a příprava staveb koordinovaných s výstavbou nových tratí (viz též str. 92)

- [F] Časový harmonogram investiční přípravy a rozpočtový výhled hl. m. Prahy mezi lety 2020-2030 orientovat s přihlédnutím k výsledkům hodnocení záměrů a doporučením této Strategie. Využít Strategii nebo její budoucí aktualizace jako podpurný podklad při tvorbě návrhové části a akčního plánu Plánu udržitelné mobility (P+) a realizačních programů resp. prováděcích plánů Strategického plánu 2030.

Odpovědný subjekt	Činnost
DPP – Investiční úsek	Aktualizace harmonogramu a požadavků na financování z rozpočtu hl. m. Prahy
IPR Praha – Sekce strategií a politik RHMP	Tvorba realizačních programů a prováděcích plánů Strategického plánu 2030
Pracovní skupina/Řídící rada P+	Příprava návrhů a dokumentů i zpracování veškerých získaných podnětů; koordinace všech akcí

Konkrétně k záměrům dle Strategie

TABULKA / 4.1

Potřebné úkony k vytipovaným akcím

[stav k datu zpracování materiálu; 31. 12. 2017]

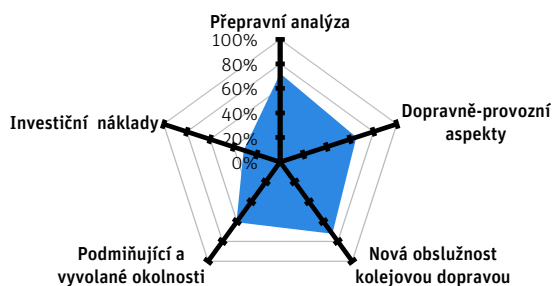
Skupina záměrů	Tramvajová trať	Potřebný úkon – úkol pro
1	Divoká Šárka – Dědinská	HOM MHMP výkup / směna pozemků
1	Sídlíště Modřany – Libuš	HOM MHMP urychlit směny pozemků
2	Dědinská – Prague Airport Park	koordinace se SŽDC, s.o. a soukromým developmentem HOM MHMP výkup / směna pozemků
2	Kobylisy – Bohnice	UZR MHMP + IPR HMP: Systémové řešení společně s TT Podbaba – ZOO – Bohnice na jednáních s dotčenými MČ

Skupina záměrů	Tramvajová trať	Potřebný úkon – úkol pro
2	Počernická	PVS, a.s. – přeložka vodovodů HOM MHMP výkup / směna pozemků (smyčka)
2	Dvorecký most	OSI MHMP + IPR HMP – soutěž a příprava DÚR/DSP
2	Vinohradská – Bolzanova	UZR MHMP + IPR HMP – stabilizace podoby záměru (ÚP)
2	Nádraží Podbaba – Suchdol	UZR MHMP + IPR HMP – stabilizace podoby záměru (ÚP) HOM MHMP výkup / směna pozemků
2	Choceradská – Jižní Město	Kolektory Praha a.s. – přeložky sítí TSK hl. m. Prahy – mosty Türkova ul., Chilská UZR MHMP + IPR HMP – územní stabilizace projektu
2	Budějovická – U Plynárny	UZR MHMP + IPR HMP – nalezení podoby záměru HOM MHMP výkup / směna pozemků
2	Malovanka/Dlabačov – Strahov	HOM MHMP výkup / směna pozemků
2	Vypich – Motol	IPR HMP – aktualizace studie
3	Chodovská – Eden	UZR MHMP + IPR HMP – stabilizace podoby záměru (ÚP); zajištění realizovatelné studie
3	Kubánské nám. – Želivského	IPR HMP – zajištění realizovatelné studie UZR HMP – změna ÚP
3	Podbaba – Zoo – Bohnice	UZR MHMP + IPR HMP: Systémové řešení společně s Kobylisy – Bohnice na jednáních s dotčenými MČ HOM MHMP výkup / směna pozemků
3	Olšanská – Habrová	IPR HMP – zajištění realizovatelné studie UZR HMP – změna ÚP
3	Nové TT Holešovice	IPR HMP – zajištění územní studie; stabilizace výhledového uspořádání tramvajových tratí
3	Modřany – Komořany	UZR MHMP + IPR HMP – jednání s MČ a nalezení podoby záměru HOM MHMP výkup / směna pozemků

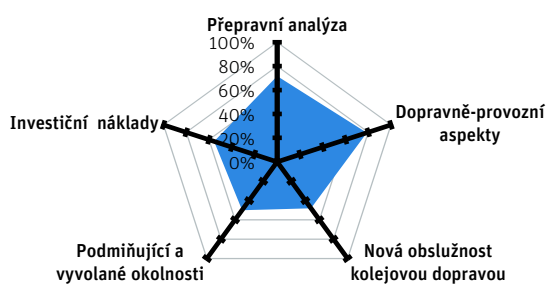
Příloha 1

Paprskové grafy celkového hodnocení kritérií záměrů

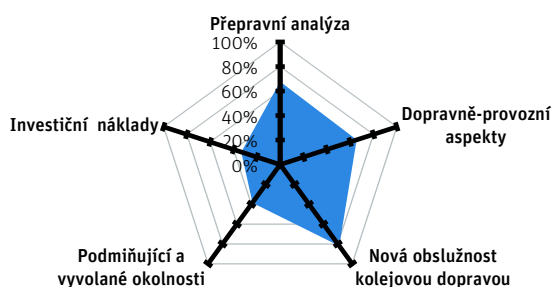
KOBYLISY – BOHNICE



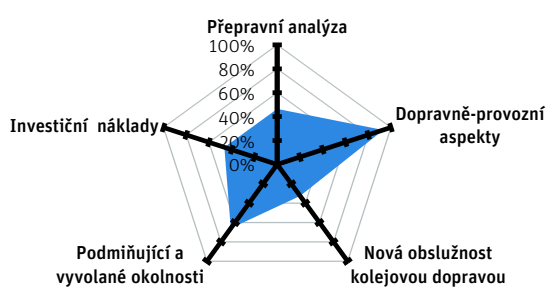
BUDĚJOVICKÁ – DVORCE



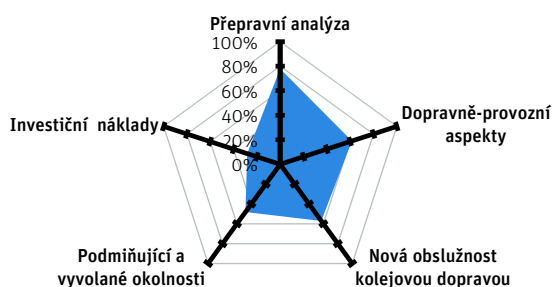
NÁDRAŽÍ PODBABA – SUCHDOL



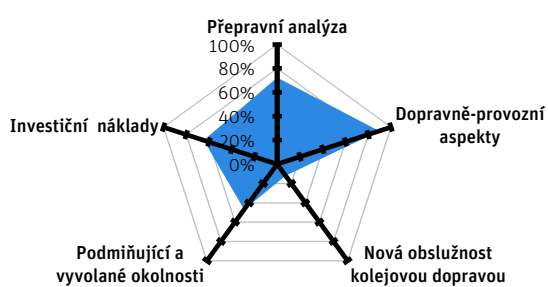
DVORECKÝ MOST



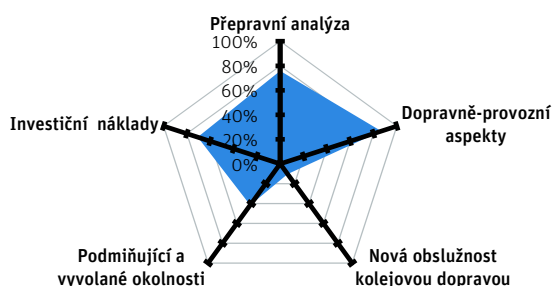
CHOCERADSKÁ – JIŽNÍ MĚSTO



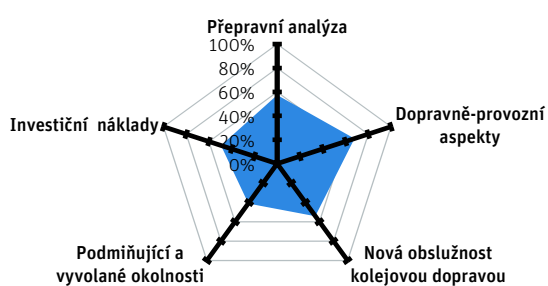
HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



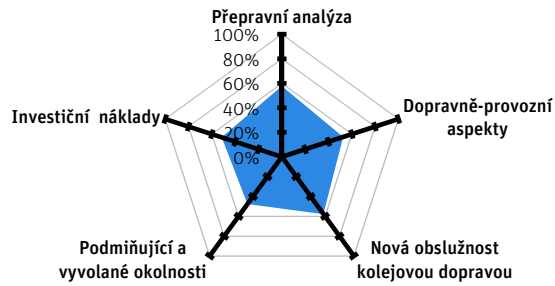
VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ



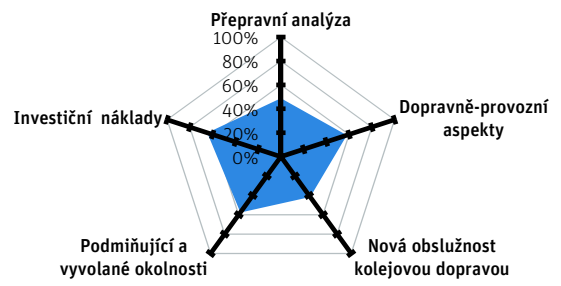
BUDĚJOVICKÁ – MICHLE



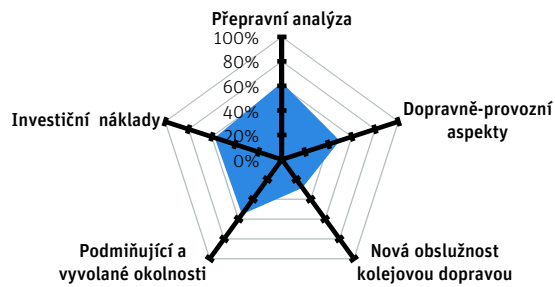
POČERNICKÁ



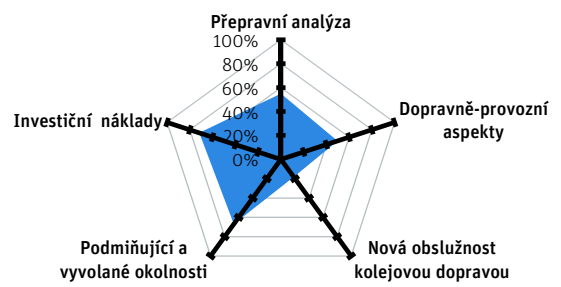
SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ



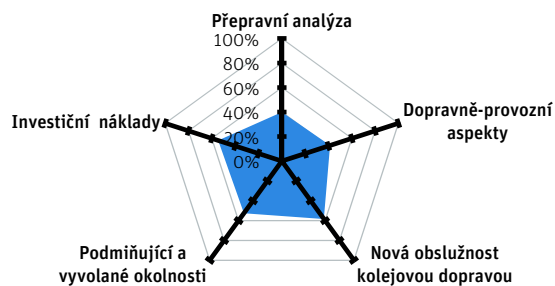
NA VESELÍ – BUDĚJOVICKÁ



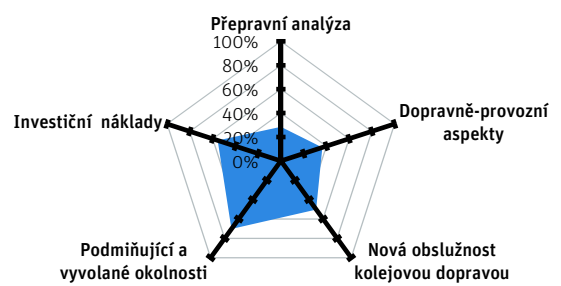
NA VESELÍ – PANKRÁC (C)



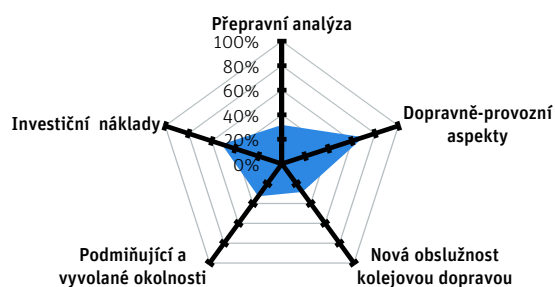
STRAHOV



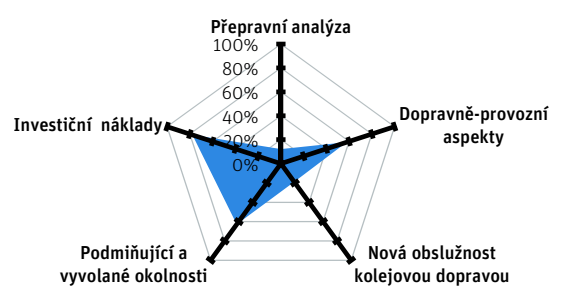
DĚDINSKÁ – PRAGUE AIRPORT PARK



VYPICH – MOTOL

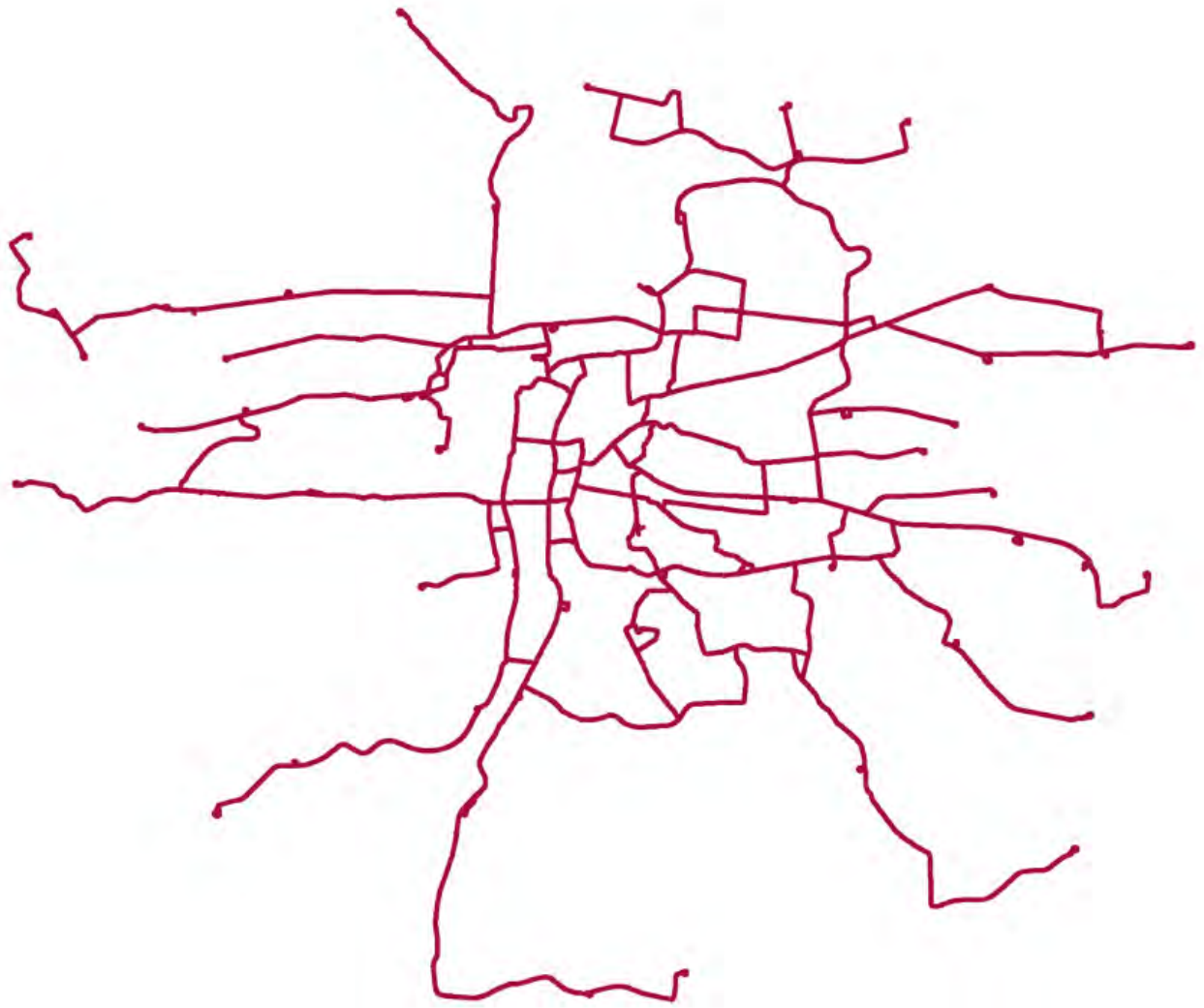


SMYČKA TROJSKÁ



Manažerské shrnutí

- Z analýzy všech relevantních strategických dokumentů nebo dokumentů koncepčního charakteru, kterými se hl. m. Praha zavázala řídit, nebo jsou odpovědí města na vnější vlivy, jednoznačně vyplývá nutnost **rozvíjet a posilovat tramvajovou dopravu**, jakožto jeden z klíčových nástrojů dopravní politiky města.
- Rozšíření tramvajové sítě se předpokládá ve třech dimenzích:
 1. náhrada silně zatížených autobusových linek tramvajovou dopravou;
 2. vznik nových systémových tramvajových propojení (posílení sítě);
 3. rozvoj tramvajové dopravy do nově se rozvíjejících oblastí.
- Záměry v pokročilém stádiu přípravy projektu: Divoká Šárka – Dědinská; Sídliště Barrandov – Slivenec; Sídliště Modřany – Libuš; smyčky zahradní Město a Depo Hostivař. V souhrnu představují částku **2,368 mld. Kč, kterou bude nutné proinvestovat ca do roku 2021-2022**. DPP plánuje u těchto záměrů žádat v roce 2018 o spolufinancování realizace z dotačního programu EU OPD 2.
- Je vytipováno ca patnáct rozvojových záměrů, jejichž podoba je stabilizovaná na úrovni územně-technického řešení a prostorového průmětu do území, a dále sem patří také rozvojové záměry, které jsou doporučeny k zanesení do územního plánu. Tyto záměry tvoří **zásobník akcí** k přípravě, které je možné technicky i finančně **realizovat** na základě stanovení priorit v závislosti na provedeném hodnocení realizační potřeby do roku 2030 a **připravit harmonogram**.
- Předkládaná Strategie rozvoje tramvajových tratí klade nároky na rozpočet města v potřebě zajištění finančních zdrojů pro přípravu a realizaci jednotlivých záměrů. Investiční náklady rozvojových záměrů tramvajových tratí k přípravě do roku 2030 je odborným odhadem možné vyčíslit zhruba na **13,6 miliardy Kč bez DPH**. DPP plánuje trvale sledovat možnosti spolufinancování realizace záměrů v rámci budoucích dotačních programů. Je potřebná existence Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. **Doporučuje se stanovit finanční plán**.
- Celkový objem takové investiční výstavby je ze zkušeností s přípravou záměrů v minulém období krajně nepravděpodobný a ani zhodnocení finančního rámce pro období 2018-2030 nedává předpoklady k úplnému naplnění Strategie – jedná se o **stanovení priorit** a cest vedoucích k jejich naplňování – doporučuje se kodifikovat vybraná doporučení Strategie Usnesením RHMP.
- Z provedeného multikriteriálního hodnocení identifikujeme skupinu jednoznačně dominujících tratí – výsledek 60 a více procent – kam se řadí **Bohnice, trať v Jeremenkově ulici, spojení do Suchdola a nový Dvorecký most**. Žádná z hodnocených tratí nedopadla tak, aby nebylo možné nebo vhodné ji dále sledovat.
- Předložená Strategie vzniká souběžně s přípravou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+), **naplňuje přijatou dopravní politiku** a byla a nadále bude využitelná jako podklad pro vykrytí sledovaných cílů dopravní politiky a realizace projektů resp. opatření bude tento plán podporovat.
- Stávající délka tramvajové sítě v Praze 142,7 km by se realizací Strategie rozrostla o **nových 37,4 kilometrů** (bez tramvajových tratí k prověření jejich realizační potřeby a územní stabilizace).
- V období horizontu platnosti Strategie bude nezbytné zaměřit se na **navýšení počtu tramvajových vozidel** a vytipovat další lokality vhodné pro rozšíření technického zázemí. Bude třeba zajistit financování investičních nákladů **nejméně jedné nové vozovny v odhadované výši 1,9 miliardy Kč**. Praktická otázka rozvoje linkového vedení a související objednávané výkony a potřebné počty a typy vozidel budou sledovat postupný rozvoj sítě a konkrétní nároky budou zpřesňovány organizátorem dopravy, který navrhuje tyto scénáře v intencích této Strategie.



www.iprpraha.cz



IPR ———
PRAHA #

Kancelář
dopravní
infrastruktury