

STRATEGIE
ROZVOJE
TRAMVAJOVÝCH
TRATÍ
V PRAZE
DO ROKU
2030

IPR
PRAHA

Ing. Jakub Zajíček

**Institut plánování a rozvoje
hl. m. Prahy**

Sekce infrastruktury
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2

E) zajicek@ipr.praha.eu

T) +420 236 004 565

[Foto: ŠKODA TRANSPORTATION a.s.]

PROČ

VZNIKLA

STRATEGIE

STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE DO ROKU 2030

Vzniká v návaznosti na materiál Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., 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.



Rada HMP ukládá IPR Praha, aby rozšířil materiál o provozně-ekonomická data a údaje k územnímu a demografickému potenciálu jednotlivých záměrů, a to s cílem

stanovit priority

specifikovat doporučení pro další přípravu.



IPR
PRAHA #



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



VÝCHOZÍ

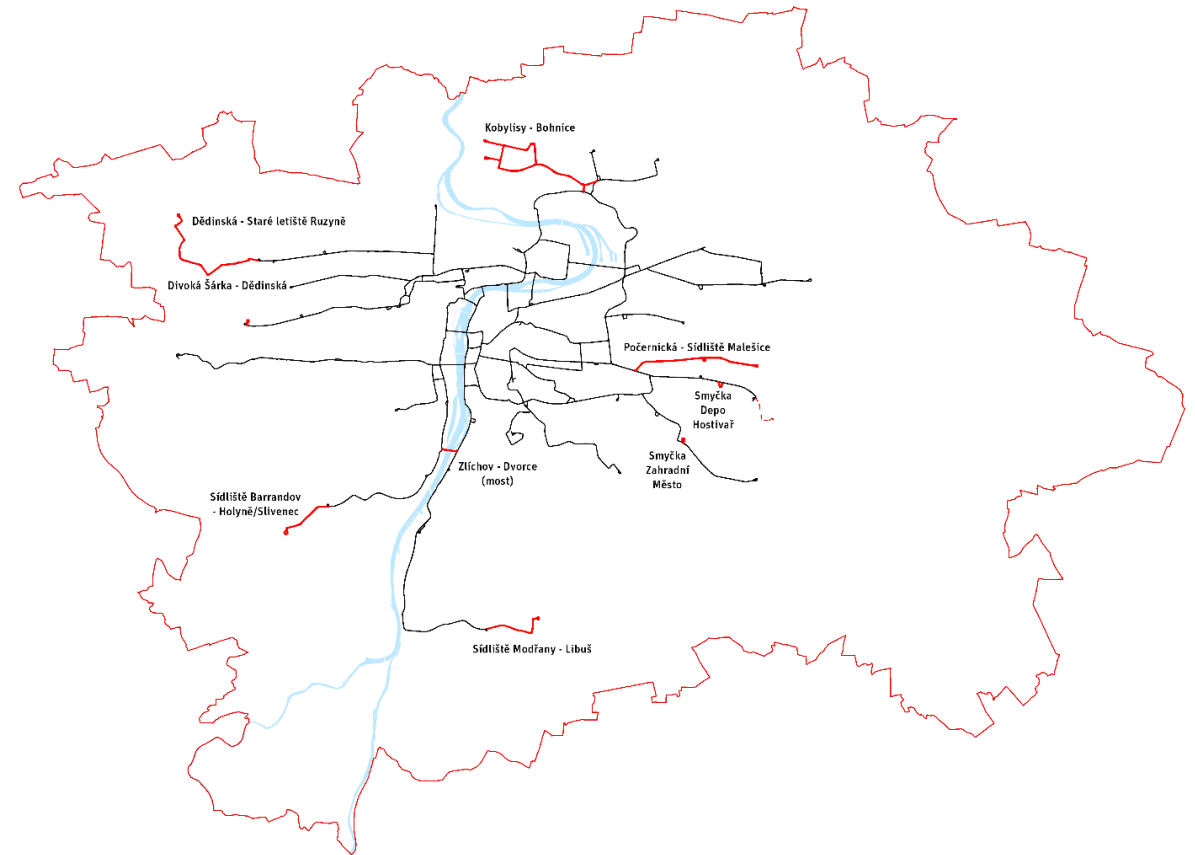
DOKUMENTY

A CÍLE

ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY | 1999

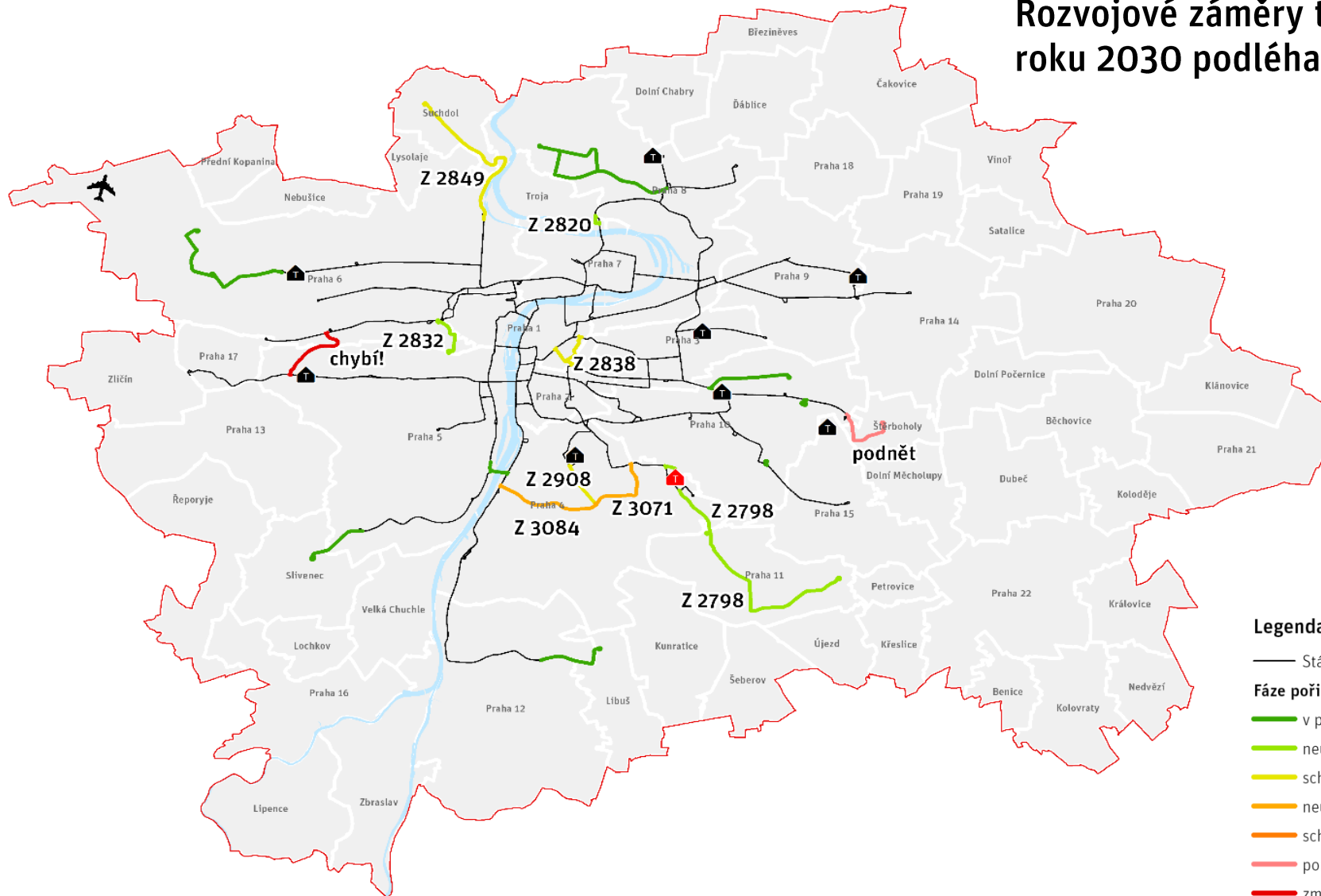
Celková délka tramvajových tratí podle ÚP měla být přibližně 156 km (uvedený údaj již zohledňuje vypuštění tramvajové tratě Pankrác – Dvorce z návrhu ÚP v průběhu projednání), z toho **v návrhu bylo 24,2 km nových tratí** (včetně smyček jednokolejně). Ve výhledu se počítalo s prodloužením tramvajové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

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 o vymezení smyček Depo Hostivař a Zahradní Město.



ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY | 1999

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



Legenda

— Stávající tratě

Fáze pořizování změny

— v platném územním plánu

— neukončené projednávání návrhu

— schváleno zadání

— neukončené projednávání zadání

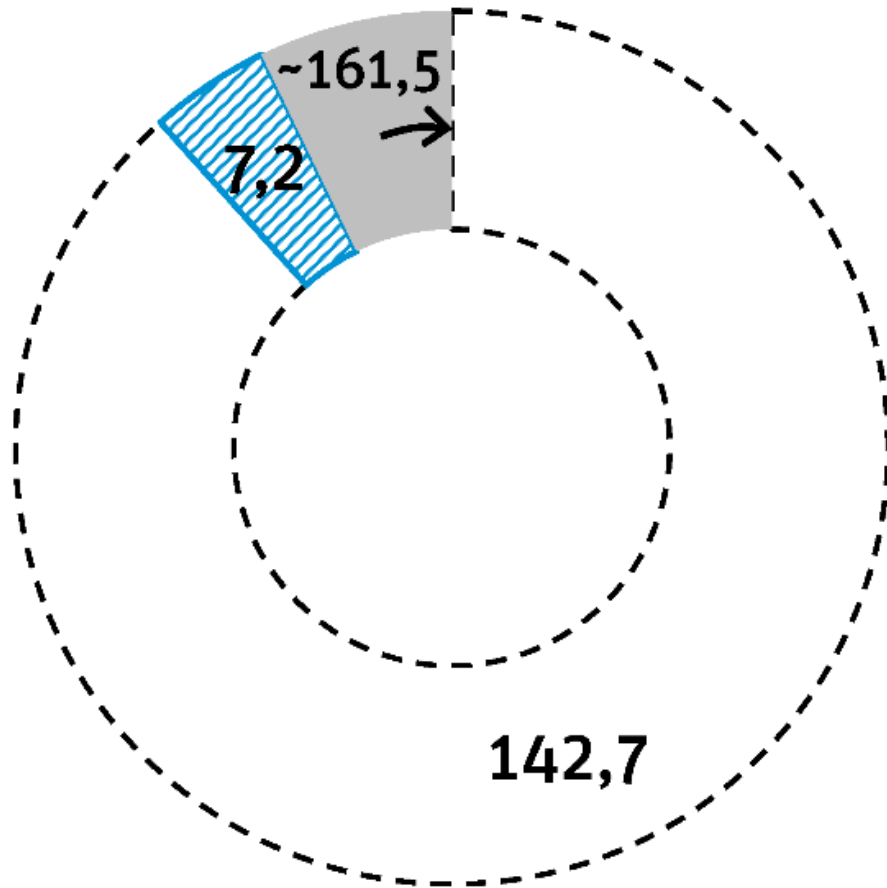
— schváleno pořízení změny

— podán podnět na změnu

— změna není pořizována

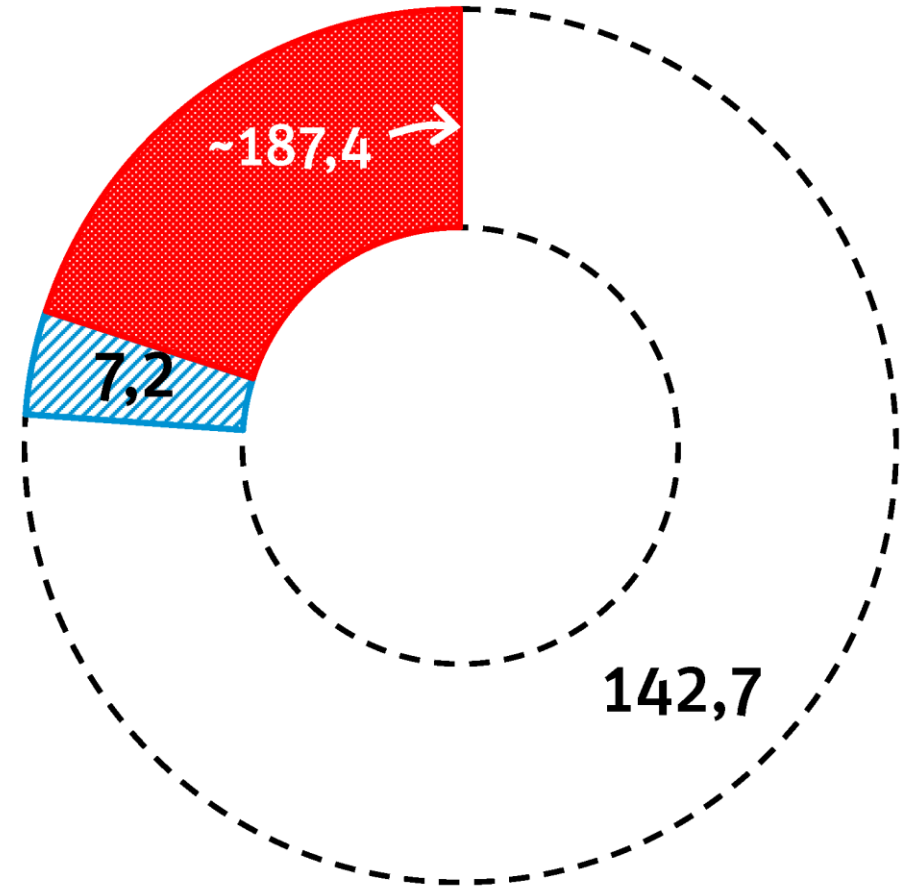
ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY | 1999

Stav realizace tramvajové sítě vůči návrhu platného územního plánu



■ současný stav ■ v pokročilé přípravě ■ návrh územního plánu

Stav realizace tramvajové sítě vůči aktuální koncepci k roku 2030

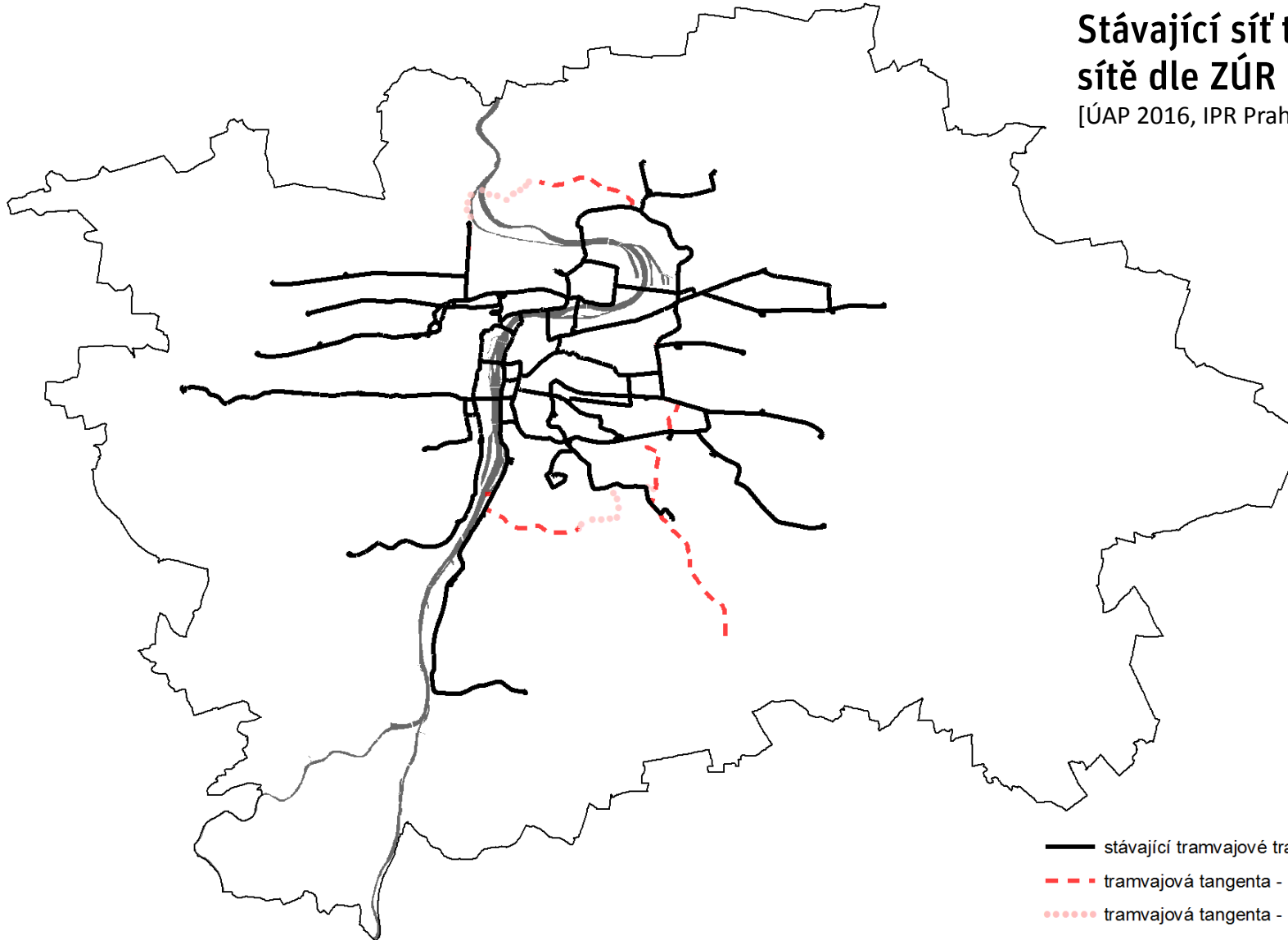


■ současný stav ■ v pokročilé přípravě ■ Strategie "do r. 2030"

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY | 2014

Stávající síť tramvajové dopravy a návrh doplnění sítě dle ZÚR hl. m. Prahy

[ÚAP 2016, IPR Praha]



ZÚR zakotvují koridory tramvajových propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast – tzv. **tramvajové tangenty**.

- stávající tramvajové tratě
- - - tramvajová tangenta - návrh ÚPD
- tramvajová tangenta - územní rezerva ÚPD

STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY | 2016

Tuto Strategii rozvoje tramvajových tratí řadíme typicky mezi implementační dokumenty celoměstské koncepce, určené také Strategickým plánem.

Ve smyslu přípravy realizačních programů a prováděcích plánů je zdrojem při jejich tvorbě.

Strategický cíl – Udržitelná mobilita ❖ Opatření a příklady aktivit – Rozvoj kolejové dopravy

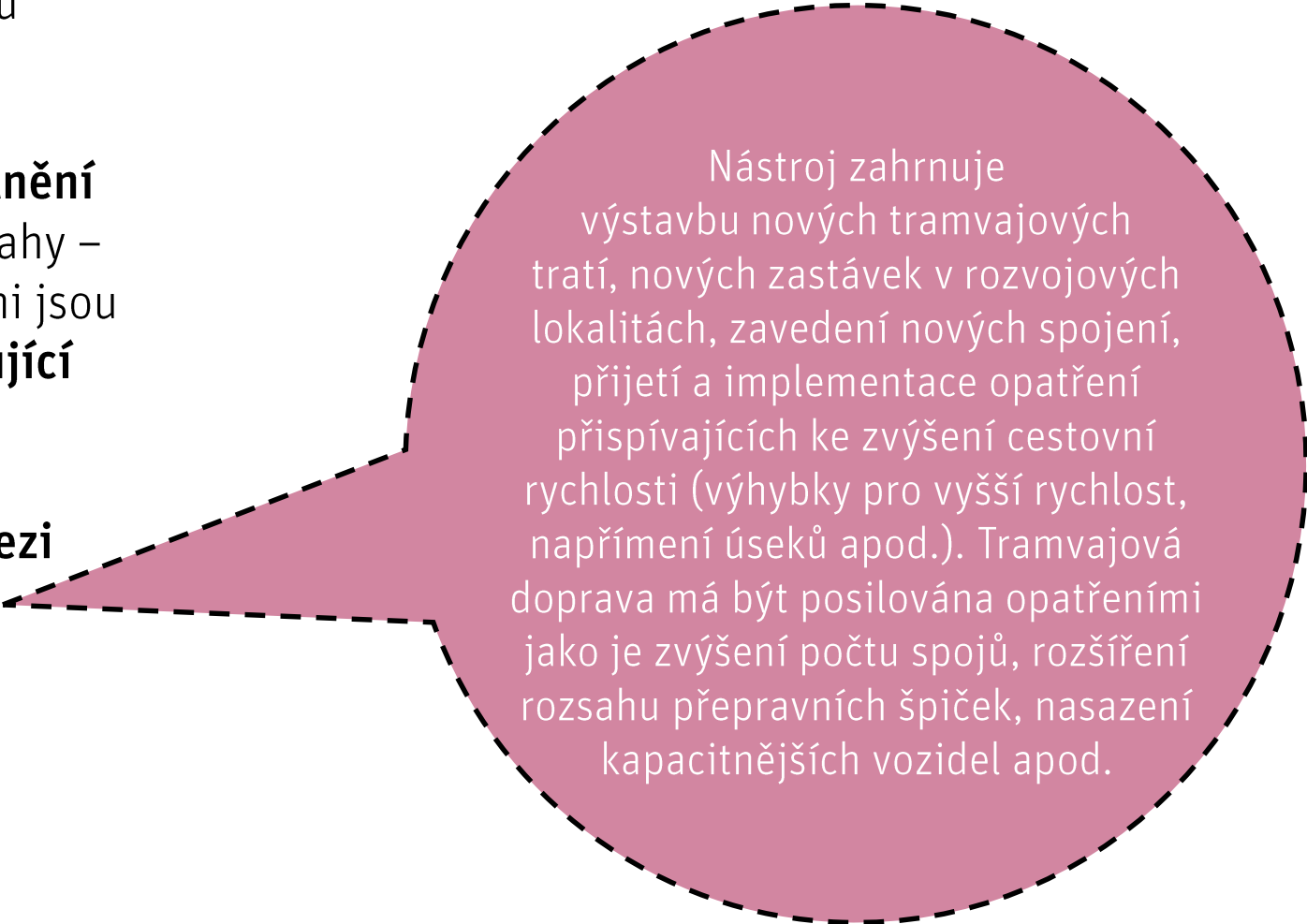
❖ <http://strategie.iprpraha.cz/>

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ | 2018

Je přijata a schválena nová **Dopravní politika** – výsledkem odborné diskuze nad nejlepší možnou cestou naplnění společné vize mobility.

Dopravní politika Plánu mobility je cesta naplnění vize vytyčené ve Strategickém plánu hl. m. Prahy – rozpracována až do detailu nástrojů, pod kterými jsou konkrétní **typy projektů či opatření pro navazující návrhovou část.**

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.

METROPOLITNÍ PLÁN | PŘEDP. 2022

Plány další výstavby tramvajových tratí jsou založeny na stejných zásadách a sledují stejné cíle jako Strategie:

— **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.

JEDNOTLIVÉ

ROZVOJOVÉ

ZÁMĚRY

ZÁMĚRY

Strategie rozvoje tramvajových tratí nemá za cíl sama o sobě jednotlivé záměry vymezovat či určovat – reflektuje návrhovou část koncepčních a strategických dokumentů města a vychází z platné nebo připravované územně-plánovací dokumentace. Jsou dlouhodobě prověřované.

- 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 – tvoří zásobník k prioritní přípravě do roku 2030.
- 3. Záměry k dalšímu ověření/územní stabilizaci**

1

ZÁMĚRY V PŘÍPRAVĚ

1

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

Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů	Stav přípravy	Odhad realizace
Divoká Šárka – Dědinská	2,4	893,2	Návrh DÚR – změna, probíhá inženýrská činnost k ÚR	2021-2022
Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	1,9	691,1	Vydané ÚR, žádost o SP	2020
Sídliště 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

ZÁMĚRY K PŘÍPRAVĚ DO ROKU 2030

2


K těmto záměrům jsou ve Strategii podrobnější údaje, hodnocení jejich významu a určení priorit.

Legenda

SKUPINY ZÁMĚRŮ DLE HODNOCENÍ VE STRATEGII

 Záměry v pokročilém stádiu přípravy projektu

 Záměry stabilizované - prioritní záměry do rc

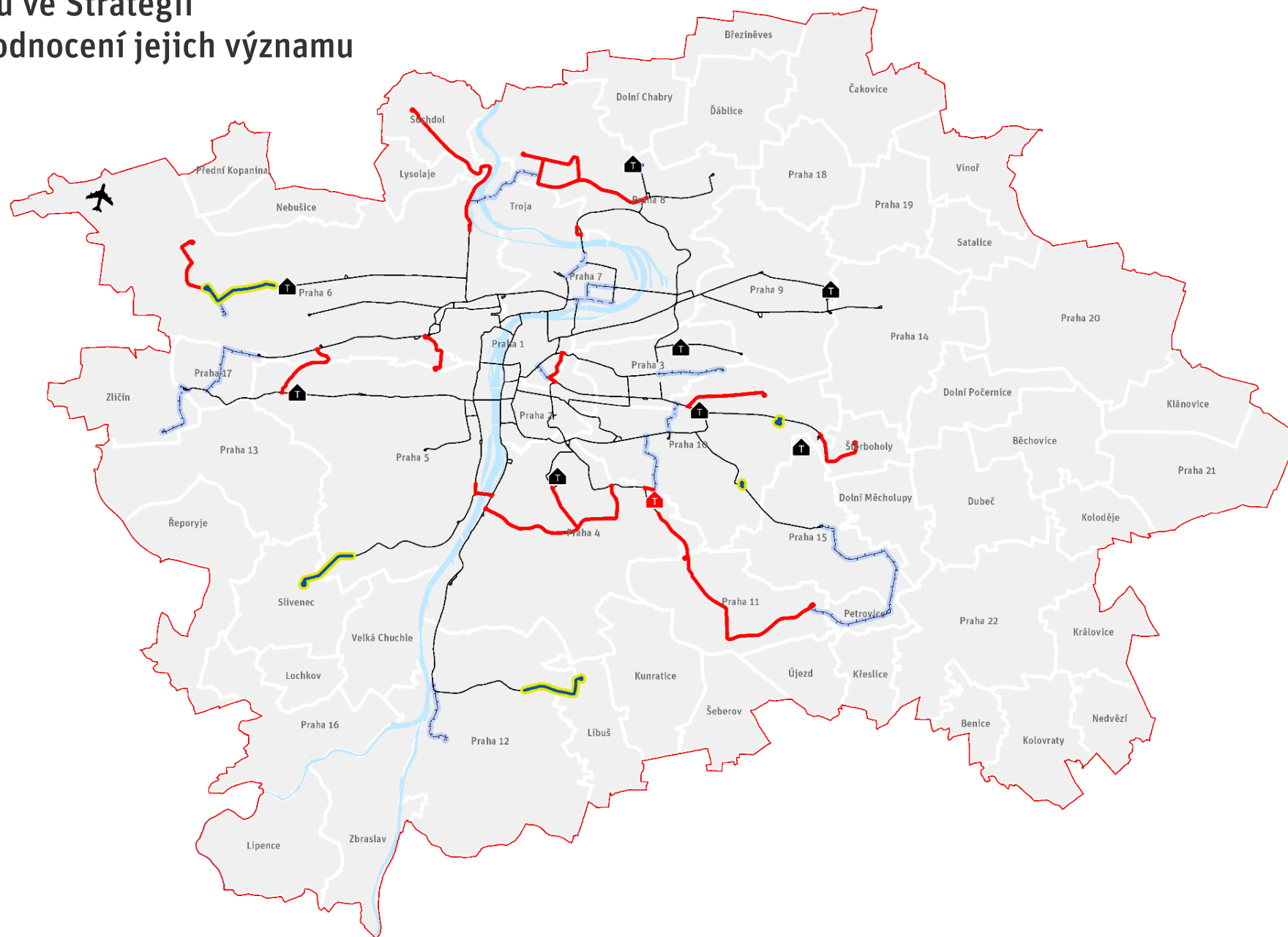
 Záměry k dalšímu ověření/územní stabilizaci

 Stávající tratě

Tramvajové vozovny

 navrhované

 stávající



ZÁMĚRY K OVĚŘENÍ

3

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.

- Záběhlická – Bohdalec – Eden – Vršovická
- Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského)
- Podbaba – Troja (Zoo) – Poliklinika Mazurská (Bohnice) / etapa
- Vinohradská – Václavské náměstí
- Olšanská (Jana Želivského) – Habrová (Jarov)
- Nádraží Modřany – Komořany
- Sídliště Řepy – Zličín a Bílá Hora – Sídliště Řepy
- Nádraží Hostivař – Horní Měcholupy – Petrovice – Jižní Město

Do budoucna je tato skupina otevřená novým podnětům.

HODNOCENÍ

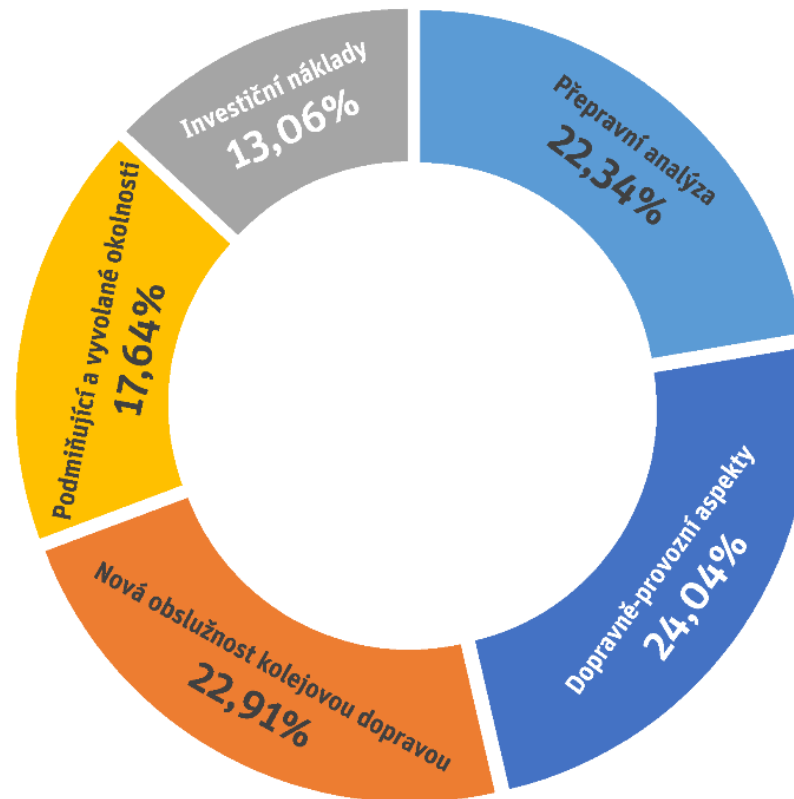
ZÁMĚRŮ

MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA

Hodnotící kritéria (pět skupin) ❖ Dílčí indikátory

Zahrnutí záměru v platném územním plánu
Mimořádné náklady investice
Hrozby a podmíněnosti záměru
Závislosti jiných investic na realizaci záměru

Náhrada autobusové dopravy
Nově obslužení tramvajovou dopravou
Napojení sídelní jednotky v návrhu ÚP

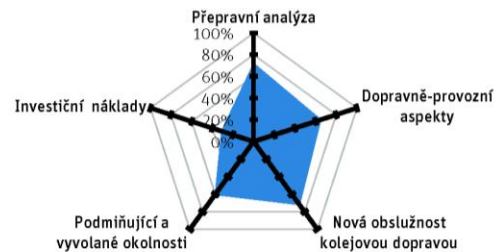


Potenciál spádového území - počet obyvatel
Potenciál spádového území - počet pracovních příležitostí
Převážná zátěž na profilu max./min.
Převážná potenciál na délku tratě

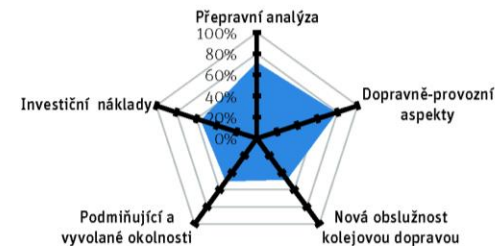
Systémové vazby a síťovost záměru
Provozní aspekty
Manipulační aspekty
Provozní koncept

VYHODNOCENÍ

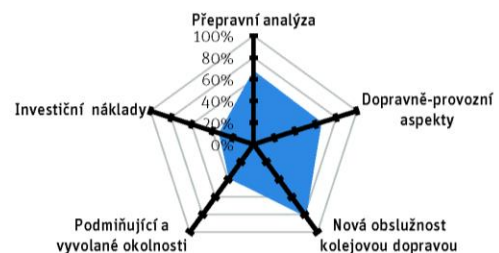
KOBYLISY – BOHNICE



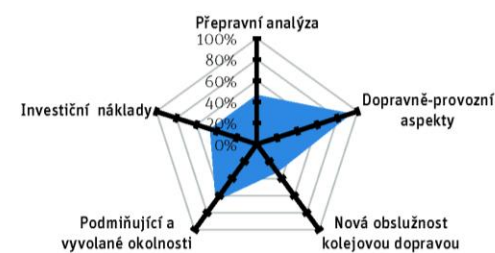
BUDĚJOVICKÁ – DVORCE



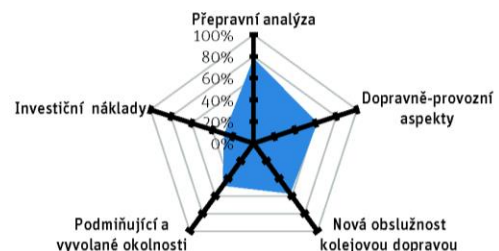
NÁDRAŽÍ PODBABA – SUCHDOL



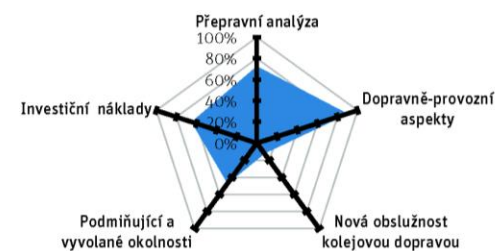
DVORECKÝ MOST



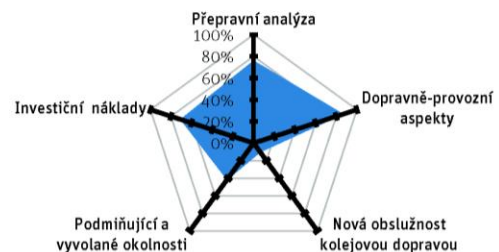
CHOCERADSKÁ – JIŽNÍ MĚSTO



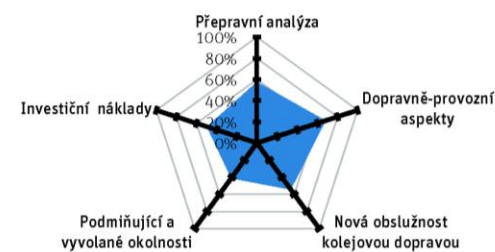
HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ

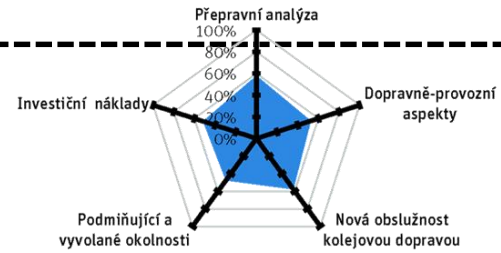


BUDĚJOVICKÁ – MICHLE

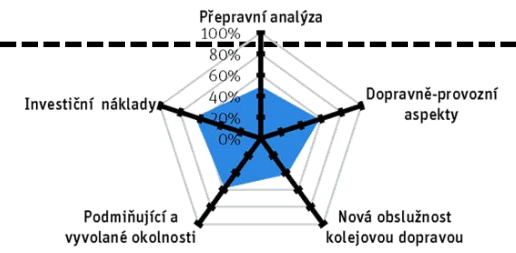


VYHODNOCENÍ

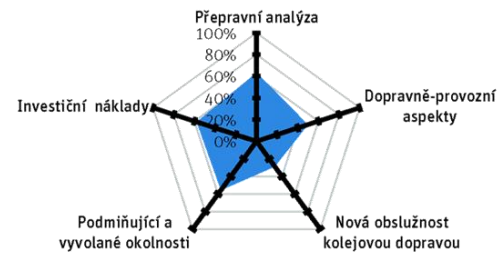
POČERNICKÁ



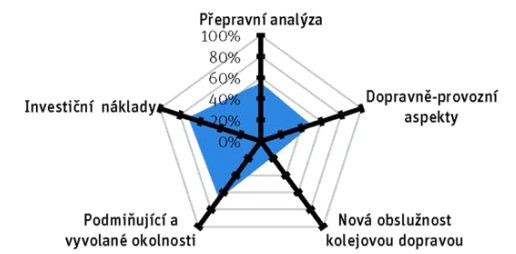
SPOŘILOV – CHOCERADSKÁ



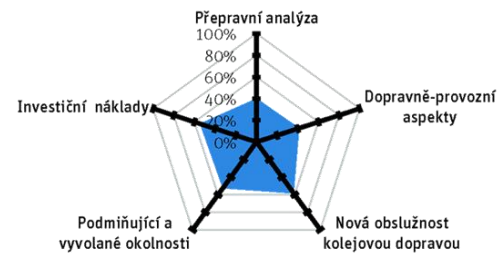
NA VESELÍ – BUDĚJOVICKÁ



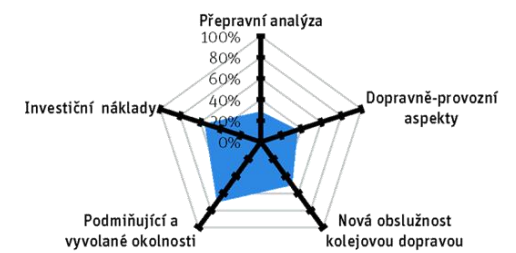
NA VESELÍ – PANKRÁC (C)



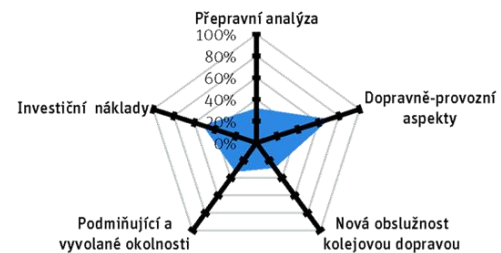
STRAHOV



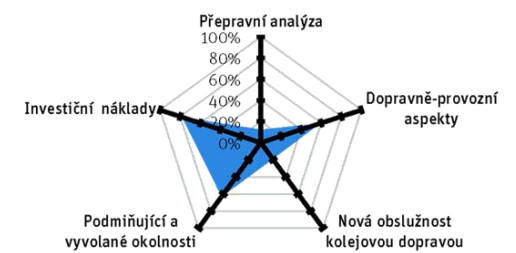
DĚDINSKÁ – PRAGUE AIRPORT PARK



VYPICH – MOTOL

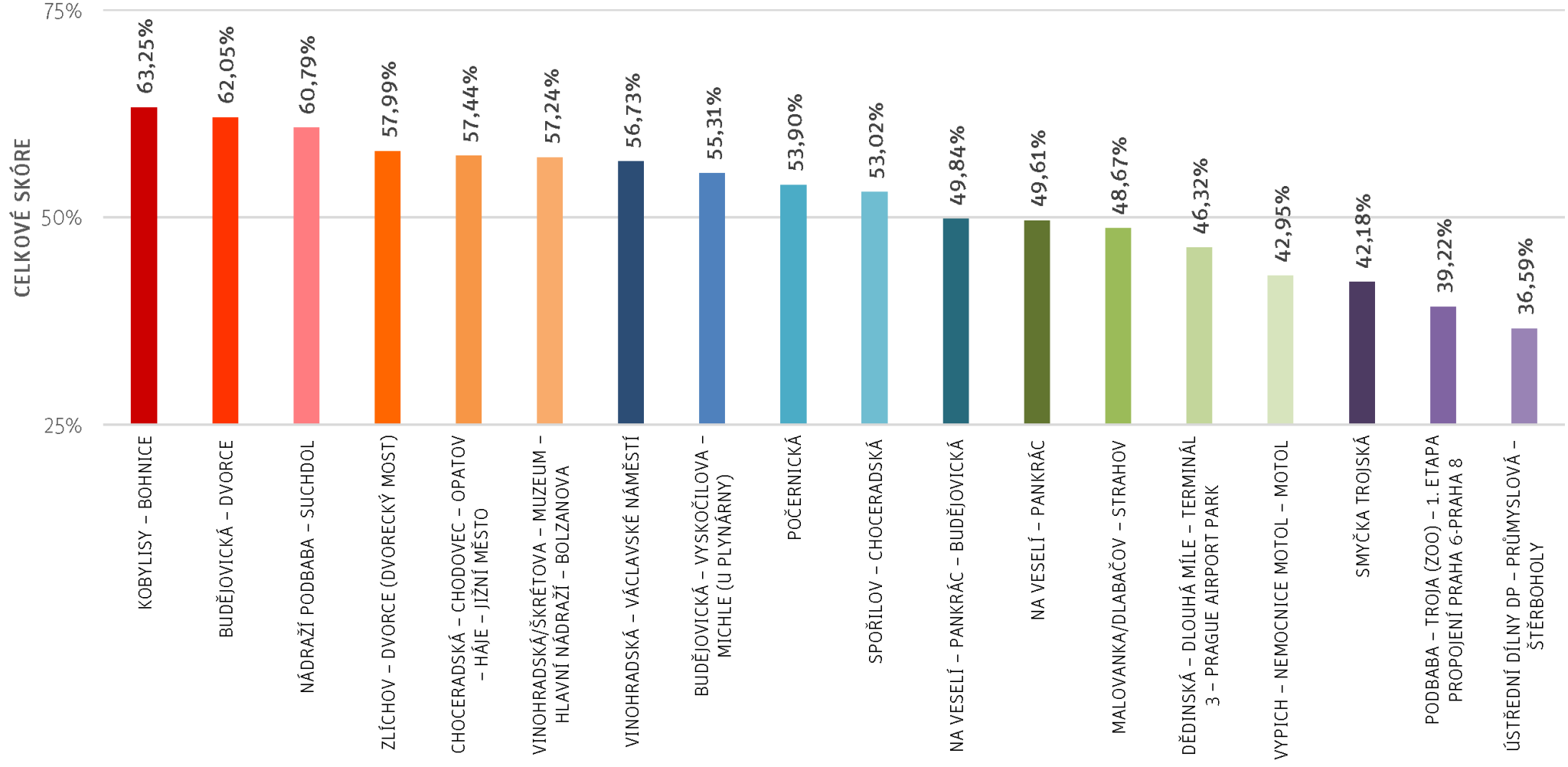


SMYČKA TROJSKÁ



CELKOVÉ SKÓRE

Celková ‚funkce užitku‘ záměrů



SHRNUTÍ

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ STRATEGIE

❖ potřeba rozvíjet a posilovat tramvajovou dopravu, jakožto jeden z klíčových nástrojů dopravní politiky města

- Trvající opodstatněnost **napojení Bohnic** tramvajovou dopravou a tedy potřeba vytrvale hledat společenský konsensus nad jejím provedením, zohledňujícím jak systémové dopravní potřeby, tak zájmy uživatel 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)**; 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.

DOPORUČENÍ STRATEGIE

- Velmi významný je projekt tramvajové tratě **do Suchdola**. Jakkoli je zvlášt' 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 systemových 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 (podmíněností) 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.

DOPORUČENÍ STRATEGIE

- 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.
- 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 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.
- 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 – Libuš, Barrandov – Holyně/Slivenec a Dvorecký most.



V ZÁSObNÍKU PROJEKTŮ, HODNOCENÝCH MULTIKRITERIÁLNĚ VE STRATEGII, **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 PRIORITYNÍCH 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 TĚDY S VELKOU PRAVDĚPODOBNOSTÍ NEMŮŽE DOSÁHNOUT HODNOT PROSTÉHO SOUČTU TAXATIVNÍHO VYMEZENÍ ZÁMĚRŮ, ALE PŘEDLOŽENÁ STRATEGIE PRÁVĚ S TÍMTO VĚDOMÍM **NAPOMÁHÁ ORIENTACI V PRIORITYÁCH MĚSTA**. 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.