

# **STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE DO ROKU 2030**

**KONCEPČNÍ MATERIÁL | DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, A.S.**

**AKTUALIZACE 2021**

## **Zpracovatelé**

Mgr. Michal Andelek | DPP 200300 odbor Investice Povrch

Ing. Filip Jiřík | DPP 200300 odbor Investice Povrch

V Praze dne 30. 3. 2021

## OBSAH

Obsah.....	1
Manažerské shrnutí.....	2
1 Úvod.....	4
2 Východiska strategie .....	5
2.1 Výchozí podmínky tramvajové dopravy v Praze .....	5
2.2 Výchozí strategické dokumenty a cíle .....	6
2.2.1 Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy   1999.....	6
2.2.2 Praha kolejová   2008.....	6
2.2.3 Koncepce tramvajové dopravy v Praze   2013 + dílčí aktualizace .....	6
2.2.4 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy   2014 .....	7
2.2.5 Územně analytické podklady hl. m. Prahy   aktualizace 2016 .....	7
2.2.6 Strategický plán hl. m. Prahy   aktualizace 2016.....	7
2.2.7 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí   2019 .....	7
2.2.8 Rozpracovaný Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)   předpoklad 2022 .....	8
2.2.9 Další strategické dokumenty s vazbou na předkládaný dokument.....	8
3 Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030.....	9
3.1 Principy strategie rozvoje tramvajových tratí.....	9
3.2 Struktura členění rozvojových záměrů tramvajových tratí.....	10
3.2.1 1. skupina tramvajových záměrů   <i>příprava realizace se schválením financování</i> .....	11
3.2.2 2. skupina tramvajových záměrů   <i>prioritní příprava do roku 2030</i> .....	12
3.2.3 3. skupina tramvajových záměrů   <i>možná projektová příprava do roku 2030</i> .....	13
3.2.4 4. skupina tramvajových záměrů   <i>územní stabilizace do roku 2030</i> .....	15
3.2.5 Nezbytné související investice .....	16
3.3 Hodnocení a stanovení priorit rozvoje tramvajových tratí.....	17
4 Úloha DPP, a.s. v procesu rozvoje tramvajové sítě .....	18
5 Závěr.....	19
Seznam zkratk .....	20

## MANAŽERSKÉ SHRNUÍ

Předkládaný aktualizovaný koncepční materiál Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 vzniknul na základě potřeby aktualizace věcných změn ve vazbě na původní materiál z května 2017, který byl téhož roku schválen usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2186 ze dne 5.9.2017 ke Strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 a následně vzat na vědomí usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 29/19 ze dne 14.9.2019. Mezi zapracované změny se řadí zejména dosažený pokrok v přípravě a realizaci staveb, dosažené pokroky ve financování akcí a dále zahájené procesy projektové přípravy na základě samostatných usnesení Rady hl. m. Prahy k jednotlivým novým záměrům. Koncepční význam dokumentu a jeho cíle se nemění, dochází však k dílčí aktualizaci včetně optimalizace rozsahu.

Dokument vznikl na základě **zadání z Usnesení č. 10/2017/1.4.2** Představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. (dále jen DPP, a.s.) ze dne 24. dubna 2017, jež reagovalo na předchozí **podnět Dozorčí rady** DPP, a.s. v roce 2017 a v předložené formě je aktualizován ve stavu k lednu 2021.

**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. Jde rovněž o nezbytný krok ke stabilizaci cílů a 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. Dokument současně po schválení Radou hl. m. Prahy slouží jako podklad pro žádosti o spolufinancování přípravy a realizace jednotlivých akcí v rámci možností dotačních programů jako souhrnný doklad o schválení přípravy příslušných záměrů hlavním městem Prahou.

**Strategie vychází ze dvou základních východisek.** Jednak z dlouhodobé a stabilní pozice tramvajové dopravy v Praze, kde vyzvedává zejména stávající rozsáhlou kolejovou síť, modernizační proces zejména v posledních 13 letech (jak infrastruktury, tak i vozového parku) a také dobrou provázanost s ostatními druhy dopravy (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, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí apod.) Rozvoj tramvajové sítě je zároveň plně v souladu s přijatými závazky na snižování emisí CO<sub>2</sub> z dopravy a zvyšování energetické účinnosti dopravy. Jedná se především o Klimatický závazek hl. m. Prahy z června 2019, který stanovuje cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 o 45 % ve srovnání s rokem 2010.

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 relace (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.

**Jednotlivé záměry jsou strukturovány do čtyř základních kategorií**, které vyjadřují stupeň přípravy a základní cíl v rámci časového horizontu roku 2030:

**Skupina 1** obsahuje projekty v souladu s územním plánem, které jsou v pokročilém stádiu přípravy a jsou aktuálně připravovány k realizaci se zajištěním spolufinancování z dotačních fondů EU v rámci operačního programu Doprava (OPD II) s předpokladem realizace do tří let.

**Skupina 2** obsahuje záměry, které jsou v souladu s územně plánovací dokumentací a jejich projektová příprava byla již zahájena nebo byl k tomu zadán pokyn ze strany hlavního města Prahy. Jedná se o záměry, jejichž realizace v průběhu období do roku 2030 je reálná a závisí pouze na povolovacích procesech a zajištění financování. Tato skupina tvoří zásobník projektů, které mohou být předmětem žádostí o spolufinancování v rámci vypisovaných dotačních programů EU

v následujícím programovacím období zahajovaném v roce 2021 (OPD III) nebo v rámci jakýchkoliv jiných dotačních programů.

**Skupina 3** obsahuje záměry, které jsou v souladu s územně plánovací dokumentací, případně jsou ve stádiu schválení záměru či pořizování příslušné změny ÚP. Tato skupina tvoří zásobník projektů, ze kterých je možné vybrané akce realizovat do roku 2030 za předpokladu splnění vstupních podmínek závislých na jiných procesech, než jsou pouze řízení o povolení stavby, např. změny územního plánu či koordinace s jinými dosud nedořešenými akcemi. Záměry z této skupiny mohou být předmětem žádostí o spolufinancování v rámci vypisovaných dotačních programů EU v následujícím programovacím období zahajovaném v roce 2021 (OPD III) nebo v rámci jakýchkoliv jiných dotačních programů za předpokladu zajištění definovaných vstupních podmínek.

**Skupina 4** obsahuje výhledové záměry, u kterých je základním cílem jejich územní a funkční stabilizace do roku 2030. Tato skupina je zároveň otevřeným seznamem, který lze v návaznosti na příslušná jednání dále doplňovat o aktuální záměry.

Mimo uvedenou kategorizaci je v souvislosti s předpokládaným rozšířením tramvajové sítě zmíněna potřeba **doplnění technického zázemí DPP**, a.s. Zde je zcela zásadně nezbytné zajištění výstavby nové tramvajové vozovny Hloubětín v lokalitě původní vozovny a dále také pro akce skupiny 2 a 3 zajištění nové vozovny (výhledově v lokalitě Spořilov u Chodovské ulice).

V návaznosti na kategorizaci rozvojových záměrů tramvajových tratí se doporučuje aktualizace a prohloubení procesu **hodnocení a stanovení priorit**. Tento proces je nezbytné pojmout odlišně od hodnocení původní strategie z roku 2017, a to samostatně pro skupinu 2 a skupinu 3 takovým způsobem, aby bylo možné v případě přesunu jednotlivých záměrů do skupiny 2 porovnání aktualizovat bez nového posouzení. Záměry skupiny 1 NEBUDOU součástí hodnocení vzhledem k jejich pokročilému stádiu rozpracovanosti a plnému souladu s územně plánovací dokumentací. Záměry skupiny 4 NEBUDOU součástí hodnocení vzhledem k značnému množství neznámých faktorů a prakticky vyloučené realizaci do roku 2030.

Poslední kapitola pojednává o úloze Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. v procesu přípravy a realizace rozvojových záměrů tramvajových tratí. Jsou zde zmíněny **dva základní úkoly DPP, a.s.:**

- **Koordinovat rozvojové záměry s územně plánovací dokumentací**, aktivně se podílet na jejich územní a funkční stabilizaci (společně s IPR Praha, ve spolupráci s ROPID). Zajišťuje odbor Investice Povrch 200300 (technické otázky) a odbor Strategie a projektová kancelář 900500 (dotační financování, vztah k územnímu plánu).
- **Rozvojové záměry**, které jsou již územně i funkčně stabilizovány a jsou v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, **začít projekčně připravovat s cílem jejich realizace** na základě stanoveného časového harmonogramu. Zajišťuje odbor Investice Povrch 200300.

# 1 ÚVOD

## Výchozí zadání

Předkládaný koncepční materiál Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 původně vzniknul na základě zadání Představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. (dále jen DPP, a.s.) a podnětu Dozorčí rady DPP, a.s. v roce 2017. Dokument byl na základě nových faktů z let 2018 - 2020 aktualizován k lednu 2021.

Materiál je od roku 2017 podkladem pro aktualizaci základních koncepčních dokumentů rozvoje tramvajové dopravy v Praze, jejímž zpracováním je pověřen Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen IPR Praha) ve spolupráci s dalšími dotčenými subjekty včetně DPP, a.s., aktualizace v roce 2021 souhrnně zpracovává dosažený pokrok a změny v průběhu existence dokumentu.

## Cíl dokumentu

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 CO<sub>2</sub> a dalších škodlivin z dopravy, jež byly vytyčeny jak na úrovni Evropské unie, tak i na úrovni České republiky, resp. Hlavního města Prahy.

Stanovení aktualizované koncepce rozvoje tramvajových tratí je rovněž nezbytným krokem ke stabilizaci cílů a 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.

V souladu s dlouhodobými cíli udržitelného rozvoje města schválenými ve strategických dokumentech hl. m. Prahy (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a Strategický plán HMP, aktualizace 2016) patří rozvoj sítě tramvajových tratí k jednoznačným strategickým prioritám DPP, a.s.

## 2 VÝCHODISKA STRATEGIE

### 2.1 Výchozí podmínky tramvajové dopravy v Praze

Tramvajová doprava je nedílnou součástí sítě veřejné dopravy v Praze již více než 140 let. Jako kapacitní kolejový systém tvoří vedle metra a železnice jednu z páteří integrovaného dopravního systému města. Délka tramvajové sítě dosahuje 143 km, přičemž až 52 % tratí je vedených po vlastním tělese. 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. Díky tomu tramvaje přepraví téměř 30 % všech cestujících v Praze (přes 370 mil. cestujících za rok, data za r. 2019). 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 dělicí 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 přetrvávají z hlediska celkového počtu přepravených cestujících projevy 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 obsluhovány velmi intenzivní autobusovou dopravou (např. Bohnice, Suchdol, Spořilov atd.). Jedná se o důsledek součinnosti několika faktorů. Jednak částečně složitou finanční situací města po roce 1989, přisouzením vyšší priority výstavbě sítě 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 společnosti při projednávání veřejně prospěšných staveb, 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 stav velmi nepříznivý.

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.**

## **2.2 Výchozí strategické dokumenty a cíle**

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

### **2.2.1 Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy | 1999**

V současnosti stále platný Územní plán HMP byl schválen v roce 1999. Stanovuje infrastrukturní opatření na území města prostřednictvím vymezení ploch a staveb (dle dnes již neplatného stavebního zákona č. 50/1978 Sb.), resp. ploch a koridorů dle platného stavebního zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění, pro které je možné žádat územní rozhodnutí, resp. je postavit. Územní plán určuje maximální rozsah infrastrukturních opatření, nestanovuje však pořadí priorit realizace.

Současný Územní plán HMP obsahuje řadu záměrů rozvoje tramvajové sítě, přičemž velká většina z nich je i nadále sledována, případně byla či je formou pořízení změny Územního plánu dále doplňována. Naopak část záměrů byla již s ohledem na socioekonomický, či urbánní rozvoj překonána a není nadále sledována ani v připravovaném novém Územním plánu (Metropolitním plánu).

### **2.2.2 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 – URM), DPP, a.s. a ROPID. Dokument určil směřování rozvoje sítě veřejné dopravy v Praze a 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 výši 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). V souladu s touto koncepcí by již nemělo v budoucnu docházet k situaci, kdy se různé kolejové systémy v určitém území funkčně duplikovaly.

### **2.2.3 Koncepce tramvajové dopravy v Praze | 2013 + dílčí aktualizace**

Dokument vznikl na základě zadání politického vedení 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.

### 2.2.4 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy po aktualizacích 1 - 5 | 2019

Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR), platí jako nadřazená dokumentace územního plánu s vlivem na dopravu a dopravní infrastrukturu. ZÚR 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.

Kromě vymezení tramvajových tangent je součástí ZÚR i požadavek na vymezení ostatní tramvajové sítě v podrobnější územně plánovací dokumentaci nad rámec vymezených koridorů. Jedná se většinou o koridory radiálního charakteru s významným potenciálem náhrady autobusové dopravy a vzniku nových systémových vazeb. V současné době se projednává komplexní Aktualizace č. 5, která však z hlediska tramvají neobsahuje zásadní změny.

### 2.2.5 Územně analytické podklady hl. m. Prahy | aktualizace 2016

Územně analytické podklady hl. m. Prahy (dále jen ÚAP) aktualizované v roce 2016 zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, identifikují problémové aspekty a hrozby a případně uvádějí doporučení pro další rozhodování v rámci územně plánovacího procesu. S ohledem na rozvoj tramvajové dopravy zmiňují především problém absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD, chybějící další kapacitní kolejové spojení jižní části města s centrem města s potenciálem snížení rozsahu autobusové dopravy, značné zatížení úseků metra v centru města při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města a s tím související absence některých tramvajových propojení apod.

### 2.2.6 Strategický plán hl. m. Prahy | aktualizace 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.

### 2.2.7 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí | 2019

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (Sustainable Urban Mobility Plan) je strategickým dokumentem města, jež řeší dopravu jako celek a klade důraz na vzájemné propojení všech módů dopravy. Dokument vznikl ve spolupráci HMP a Středočeského kraje, přičemž do procesu přípravy bylo zahrnuto i široké spektrum odborné i laické veřejnosti. Dokument jako celek byl schválen Radou hl. m. Prahy v dubnu 2019 a v Zastupitelstvu hl. m. Prahy v květnu 2019 a stal se tak hlavním koncepčním dokumentem v oblasti mobility pro období 2019 – 2030 a zároveň tím nahradil původní Zásady dopravní politiky z roku 1996. Plán udržitelné mobility je prováděcím dokumentem Strategického plánu HMP v oblasti mobility a jako takový tvoří jednu z podmínek úspěšného čerpání strukturálních fondů EU. S ohledem na přirozený vývoj v oblasti potřeb a rozvoje města a jeho okolí a dynamický rozvoj technologií bude dokument průběžně aktualizován.



### 2.2.8 Rozpracovaný Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán) | předpoklad 2022

Rozpracovaný nový Územní plán hl. m. Prahy (dále jen Metropolitní plán), jehož zadání schválilo Zastupitelstvo HMP v roce 2013, by měl být oproti platnému Územnímu plánu mnohem pružnější z hlediska regulací tak, aby nebylo potřeba pořizovat neustále velké množství změn. Metropolitní plán 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.

### 2.2.9 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 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050
- Národní akční plán čisté mobility (aktualizace 2020)
- Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 12/2014)
- Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01
- Územní energetická koncepce hlavního města 2013 – 2033
- Klimatický závazek hl. m. Prahy z roku 2019 stanovující cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 o 45 % ve srovnání s rokem 2010.

## 3 STRATEGIE ROZVOJE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO ROKU 2030

### 3.1 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 Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

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 (síť 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.

Strategie rozvoje tramvajových tratí potvrzuje a navazuje na zvolenou koncepci města<sup>1</sup> 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 bude kladen důraz na dynamičtější rozvoj sítě tramvajových tratí. S ohledem na související investiční a provozní náklady je potřeba komplexním plánováním do budoucna zamezit funkčnímu duplikování různých kolejových systémů v určitém území.

<sup>1</sup> Současná koncepce rozvoje kolejových systémů vychází z dokumentů uvedených v kapitole 2.2.

### 3.2 Struktura členění rozvojových záměrů tramvajových tratí

Rozvojové záměry tramvajových tratí uvedené v tomto dokumentu vycházejí a dále aktualizují záměry uvedené v Koncepci tramvajové dopravy z roku 2013 a ve Strategii rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 – původní verzi z roku 2017. Vzhledem k posunu stavu věcí od roku 2017 do současnosti je proti verzi z roku 2017 členění záměrů i jejich přiřazení upraveno a jsou doplněny nové záměry, jejichž příprava byla zahájena.

Základním časovým horizontem předkládané strategie rozvoje tramvajových tratí je horizont roku 2030. V souladu s tímto horizontem je strukturováno i následující členění jednotlivých záměrů tramvajových tratí. Toto členění zároveň vytváří předpoklady pro navazující hodnocení a stanovení priorit v přípravě a realizaci konkrétních záměrů.

Navržené členění jednotlivých záměrů je založeno na 4 kategoriích – skupinách tramvajových tratí v závislosti na stavu přípravy či souladu s platnou nebo připravovanou územně plánovací dokumentací města. Těmito skupinami jsou:

- 1. skupina tramvajových záměrů | *příprava realizace se schválením financování*
- 2. skupina tramvajových záměrů | *prioritní příprava do roku 2030*
- 3. skupina tramvajových záměrů | *možná projektová příprava do roku 2030*
- 4. skupina tramvajových záměrů | *územní stabilizace do roku 2030*

Předmětem následného hodnocení nebudou záměry obsažené v 1. a 4. skupině (blíže zdůvodněno v navazující části dokumentu).

#### Souhrnné vysvětlivky použitých zkratk:

DSP	dokumentace ke stavebnímu povolení
DÚR	dokumentace k územnímu rozhodnutí
DUSP	dokumentace ke společnému povolení
ÚR	územní rozhodnutí
IČ	inženýrská činnost
SP	stavební povolení
IP	Investiční plán DPP, a.s.
INV MHMP	Investiční odbor Magistrátu hl. m. Prahy
TSK HMP	Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
KSUS	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
ÚP	Územní plán hl. m. Prahy
ZÚR	Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
MP	Metropolitní plán (rozpracovaný územní plán HMP)

### 3.2.1 1. skupina tramvajových záměrů | příprava realizace se schválením financování

Do první skupiny tramvajových tratí patří ty rozvojové záměry, které jsou v souladu s platným územním plánem a jsou v současnosti již v pokročilém stádiu projekční přípravy s vydaným územním rozhodnutím a zajištěným spolufinancováním z dotačních programů EU. Tyto stavby jsou součástí Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a zároveň jsou zahrnuty v Investičním plánu DPP, a.s. s předpokladem realizace do tří let.

Vzhledem k pokročilému stádiu přípravy tyto záměry **nejsou předmětem následného hodnocení a stanovení priorit.**

Tabulka 1 | 1. skupina tramvajových záměrů | příprava realizace se schválením financování

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy	Odhad realizace
1.1	Smyčka Zahradní Město	0,3	112,5	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021
1.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (1. etapa Barrandov – Holyně)	1,0	316	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
1.3	Sídlíště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)	2,1	525,0	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
1.4	Divoká Šárka – Dědinská	2,4	893,2	Pravomocné ÚR, podaná žádost o SP	2022 - 2023

### 3.2.2 2. skupina tramvajových záměrů | prioritní příprava do roku 2030

Druhá skupina tramvajových tratí obsahuje rozvojové záměry, které jsou obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy nebo jsou v souladu s jeho regulativy a jejich podoba je stabilizovaná na úrovni územně technického řešení a prostorového průmětu do území. Všechny záměry budou obsaženy v připravovaném Metropolitním plánu. Společným znakem záměrů 2. skupiny je probíhající projektová příprava nebo pokyn hl. m. Prahy k zahájení projektové přípravy. Realizace těchto záměrů do roku 2030 je z hlediska projednání reálná a závisí pouze na povolovacích procesech a financování. Tramvajové záměry druhé skupiny tvoří zásobník akcí, které je možné realizovat do roku 2030. Současně mohou být předmětem žádostí o spolufinancování v rámci vypisovaných dotačních programů EU v následujícím programovacím období zahajovaném v roce 2021 (OPD III) nebo v rámci jakýchkoliv jiných dotačních programů. Všechny akce jsou součástí Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a současně jsou zařazeny do Investičního plánu DPP, a.s. (mimo uvedené výjimky). Záměry druhé skupiny budou předmětem hodnocení a stanovení priorit.

Tabulka 2 | 2. skupina tramvajových záměrů | prioritní příprava do roku 2030

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy	Odhad realizace
2.1	Smyčka Depo Hostivař	0,5	168	Pravomocné ÚR, pravomocné SP	2021 - 2022
2.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (2. etapa)	0,9	411	Pravomocné ÚR, zpracovaná DSP	2022 - 2024
2.3	Václavské náměstí – Muzeum <sup>I</sup>	0,8	700	Probíhá IČ k ÚR+SP	2023 - 2024
2.4	Malovanka – Strahov	1,3	660	Studie 2016, plán zajištění DUSP 2021	2023 - 2024
2.5	Pankrác <sup>II</sup>	0,7	370	Studie 2020, plán DUSP 2021	2023 - 2024
2.6	Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)	0,6	1000	Zpracovaná DUSP Investor INV MHMP	2022 - 2024
2.7	Počernická	2,4	1100	Studie 2019, plán DUR 2021	2024 - 2026
2.8	Libuš – Nové Dvory	1,8	350	Plán zajištění DUR 2021	2024 - 2025
2.9	Vozovna Kobylisy – Zdiby (úsek v hl. m. Praze)	3,0	850	Studie 2017, plán DUR 2021. Úsek mimo Prahu investor KSUS.	2024 - 2026
2.10	Kobylisy – Bohnice (1. etapa)	3,3	1200	Plán zajištění DUR 2021	2024 - 2026
2.11	Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum	1,1	600	Studie 2019	2025 - 2027
2.12	Spořilov – Choceradská	1,6	600	EIA 2016, nová studie 2020, stabilizace v rámci změny ÚP Z 2798	2025 - 2027

Poznámky:

- I procesně jako dvě samostatné akce TT Václavské náměstí a TT Muzeum
- II v IP DPP, a.s. procesně společně s akcí TT Pankrác – Budějovická

### 3.2.3 3. skupina tramvajových záměrů | možná projektová příprava do roku 2030

Třetí skupina tramvajových tratí obsahuje rozvojové záměry, které jsou obsažené v platném územním plánu hl. m. Prahy, nebo jsou v souladu s jeho regulativy, případně jsou ve stádiu projednávání příslušné změny územního plánu. Podoba uvedených záměrů je stabilizovaná na úrovni územně technického řešení a prostorového průmětu do území. Všechny záměry budou obsaženy v připravovaném Metropolitním plánu. Projektová příprava uvedených záměrů toho času neprobíhá, avšak v případě jejího schválení je možná. Realizace těchto záměrů do roku 2030 je z hlediska projednání možná pouze za předpokladu splnění vstupních podmínek závislých na jiných procesech, než jsou pouze řízení o povolení stavby, např. změny územního plánu či koordinace s jinými dosud nedořešenými akcemi. Tramvajové záměry třetí skupiny tvoří zásobník akcí, ze kterých mohou být na základě pokroku v zajištění souladu s územním plánem a pokroku projektové přípravy vybrány akce k přesunutí do druhé skupiny, a tak se mohou stát i adepty na dotační financování do roku 2030, avšak za předpokladu splnění podmínek. Tyto záměry jsou již v současnosti zařazeny do Investičního plánu DPP, a.s. s výjimkou akcí speciálně uvedených. Záměry třetí skupiny budou předmětem hodnocení a stanovení priorit s cílem vytipování záměrů vhodných k akceleraci.

Tabulka 3 | 3. skupina tramvajových záměrů | možná projektová příprava do roku 2030

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy / podmínky urychlení	Zařazení v IP DPP, a.s.
3.1	Olišanská (Jana Želivského) – Habrová (Jarov)	1,6	500	Pořizuje se změna ÚP 2600, plán zajištění studie 2021, následně DUR	ANO
3.2	Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park	2,1	773,3	Studie 2010, soulad s ÚP	ANO
3.3	Kobylisy – Bohnice (2. etapa) <sup>IV</sup>	2,7	850	DUR 1998, soulad s ÚP	-
3.4	Nádraží Podbaba – Suchdol	4,8	1 646,0	Studie 2016, územní studie v přípravě 2021, pořizována změna ÚP Z 3827	ANO
3.5	Choceradská – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město	6,1	2 001,0	Studie 2013, pořizuje se změna ÚP 2798/00	ANO <sup>I</sup>
3.6	Pankrác – Budějovická	0,8	334	Součást komplexní studie 2007, soulad s ÚP	ANO <sup>II</sup>
3.7	Budějovická – Dvorce	2,8	739,4	Studie 2007, pořizována změna ÚP Z 3123	-
3.8	Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny)	2,2	XXX <sup>III</sup>	součást ZÚR, studie 2013	-
3.9	Ústřední dílny DP – Průmyslová – Štěrboholy / Dolní Měcholupy	1,8	XXX <sup>III</sup>	Nutno zajistit soulad s ÚP – vázáno na rozhodnutí o rozvoji území a variantách vedení, studie 2016 a 2020.	-
3.10	smyčka Trojská	-	XXX <sup>III</sup>	Soulad s ÚP	-

	Tramvajová trať	Délka tratě [km]	Odhad investičních nákladů v mil. Kč bez DPH	Stav přípravy / podmínky urychlení	Zařazení v IP DPP, a.s.
3.11	Nádraží Modřany – Komořany	2,0	XXX <sup>III</sup>	Územní rezerva MP, požizována změna ÚP Z 3295, zadána studie 2021	-
3.12	Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského)	0,9	XXX <sup>III</sup>	Součást ZÚR, v rámci uvažované tzv. východní tramvajové tangenty, studie 2020, požizována změna ÚP Z 3122	-
3.13	Vypich – Nemocnice Motol – Motol	2,2	XXX <sup>III</sup>	Nutno zajistit soulad s ÚP – požizována změna ÚP, studie 2019	-

Poznámky:

- I v IP DPP, a.s. zařazený jako společná akce v celé trase, předpoklad etapizace výstavby (etapa: Spořilov – Choceradská)
- II v IP DPP, a.s. zařazená jako společná akce s TT Pankrác (2. skupina)
- III kalkulace nákladů pro daný záměr dosud nebyla provedena
- IV předmětem akce je doplnění tramvajových tratí v Bohnicích dle územního plánu, záměr je toho času odložen

### 3.2.4 4. skupina tramvajových záměrů | územní stabilizace do roku 2030

Čtvrtá 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.

Rozvojové záměry čtvrté skupiny byly v minulosti prověřeny převážně pouze na úrovni ověřovací technické studie, jako součást urbanistických studií lokalit, případně doposud nebyly nijak prověřeny. V této souvislosti je základním úkolem pro záměry čtvrté skupiny nejprve potvrdit shodu na jejich dalším sledování, například formou studií proveditelnosti nebo závazným schválením územních plánů lokalit (změn platného ÚP), 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, nebo také k vyřazení záměrů nesledovaných. Náměty (studie) přicházející mimo proces územně - plánovací činnosti města z prostředí městských částí nebo soukromých investorů (developerů) je vždy nutné podrobit stejnému posouzení organizacemi a organizačními složkami HMP. V současné době jsou takové záměry známy například v centru města (studie Hradební korzo), na Praze 5 (TT Radlická – Jinonice), na Praze 14 (Černý Most) nebo nejnověji na Praze 18 (Studie tramvajového propojení Ďáblice – Veselská – Nádraží Čakovice zpracovaná v roce 2020).

Vzhledem k nízkému stupni přípravy tyto záměry **nejsou předmětem následného hodnocení a stanovení priorit**, neboť je prakticky vyloučeno, aby byly realizovány do roku 2030.

Tabulka 4 | 4. skupina tramvajových záměrů | územní stabilizace do roku 2030

	Tramvajová trať	Stupeň prověření	Poznámky
4.1	Záběhlická – Bohdalec – Eden – Vršovická	Studie	Součást ZÚR, v rámci uvažované tzv. východní tramvajové tangenty
4.2	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, zajišťována studie v roce 2021
4.3	Nové tramvajové tratě Holešovice (Vltavská – Dělnická – Komunardů, Vltavská – Holešovická tržnice – Komunardů)	Studie	Závislé na územní studii Holešovice-Bubny-Zátory, pořizována změna ÚP Z 3822
4.4	Sídlíště Řepy – Zličín	Studie	Územní rezerva MP
4.5	Bílá Hora – Sídlíště Řepy (dílní etapa: nová poloha smyčky Bílá Hora)	Studie	Územní rezerva MP
4.6	Nádraží Hostivař – Horní Měcholupy – Petrovice – Jižní Město	Studie	Územní rezerva MP
4.7	Vlastina – Nádraží Ruzyně	Studie	Návrh MP
4.8	Rohanský most	Studie	Studie pro Metropolitní plán, pořizována změna ÚP Z 3369.
4.9	Sídlíště Ďáblice – Letňany - Nádraží Čakovice	Studie	Podkladová studie 2020



### 3.2.5 Nezbytné související investice

#### Technické zázemí pro údržbu a deponování tramvají

V souvislosti s navrhovaným rozvojem tramvajové sítě bude nutné do budoucna řešit otázku rozšíření technického zázemí pro údržbu a deponování tramvajových vlaků DPP, a.s. Zcela nezbytným krokem v tomto ohledu je zajištění realizace **výstavby nové vozovny Hloubětín** v lokalitě někdejší vozovny, jejíž deponovací hala musela být pro špatný technický stav staticky nevyhovující střechy v roce 2019 zbořena. Existence funkční vozovny v Hloubětíně je zásadním předpokladem pro jakýkoliv rozvoj tramvajové sítě v Praze, neboť bez této vozovny je v Praze deficit deponovacích kapacit i zázemí údržby tramvají, který nelze trvale udržet. Pro výstavbu nové vozovny byl do roku 2020 zajištěn kompletní povolovací proces a byla zahájena I. etapa stavby (nové energocentrum), na kterou má v období 2021 – 2023 navázat samotná výstavba vozovny.

Pro střednědobý výhled v případě realizace většího množství nových tratí je v Metropolitním plánu vymezena pro další novou vozovnu lokalita Spořilov při ulici Chodovská, která je vzhledem k plánovanému rozvoji tramvajových tratí v přilehlém území vhodná i z hlediska výjezdových/záťahových tras. Navíc se nachází v území, kde je umístění tohoto typu infrastruktury z hlediska dopadů do okolí přijatelné. Územně je vozovna stabilizovaná a je součástí připravovaného Metropolitního plánu. Umístění této nové vozovny je součástí změny ÚP č. Z 2798. Tato vozovna je nezbytně potřebná pro případ realizace záměrů obsažených ve 3. skupině (čl. 3.2.3) a její zakotvení v územně plánovací dokumentaci je potřebné a správné.

Z hlediska současné tramvajové sítě a rozvojových záměrů realizačně blízkých (zejména 1. a 2. skupiny) by však byla mnohem vhodnější vozovna umístěná u jižní radiální trati na pravém břehu Vltavy, se kterou však územní plán ani Metropolitní plán přímo nepočítá. Vytipovány zde byly lokality v Braníku (v blízkosti smyčky Nádraží Braník v rámci transformace daného území) nebo v Modřanech (u připravované trati Sídliště Modřany – Libuš v blízkosti zastávky Modřanský vodojem). Tyto lokality budou prověřeny z hlediska vhodnosti a možnosti umístění nové vozovny a případně územně stabilizovány.

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, a.s., vzhledem k potřebě dalšího nárůstu vypravení tramvajových vlaků.

#### Zvýšení operativnosti tramvajové sítě v širším centru města

Společně s výstavbou nových tratí je plánováno zřízení nových odstavných kolejí a obratišť v širším centru města s cílem zvýšení operativnosti tramvajové sítě, a to variantně i dočasně jakožto odboček pro budoucí napojení nových tratí. Tato infrastruktura nemá být primárně trvale využívána běžnými linkami, avšak má být využívána pro obracení tramvajových spojů a linek v případě provozních mimořádností a výluk a také pro vyhlídkové a objednané jízdy. Příprava těchto zařízení ke zvýšení operativnosti tramvajové sítě byla schválena usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2312 ze dne 4.11.2019. V současné době je projekčně připravováno k realizaci úvraťové obratiště v Opletalově ulici, které bude následně využito pro budoucí tramvajovou trať.

#### Obnova a modernizace vozového parku

Na základě výstavby nových tramvajových tratí a z toho vyplývající nutnost vyššího vypravení vozů, než je současný disponibilní počet tramvají v DPP, bude nezbytné pořízovat alespoň část nových vozidel v obousměrném provedení. Jako optimální se jeví zahájení veřejné soutěže a následné zajištění rámcové smlouvy na nové vozy v roce 2022. V období od roku 2024 (dle aktuální výstavby TT se smyčkou nebo jen úvratí) bude nutné pořízování až 20 ks tramvají délky 32 metrů,

resp. obousměrných vozů délky 32 metrů. V dalších letech od roku 2025 (taktéž dle reálného postupu přípravy a výstavby TT) by mělo být pořízeno dalších až 30 ks tramvají délky 32 metrů, resp. obousměrných vozů délky 32 metrů. Celkem by došlo k pořízení cca 50 nových dlouhých tramvají (ekv. 100 vozů typu T). Průměrná tržní hodnota jednoho nového vozu byla stanovena na cca 65 mil. Kč. Hodnota byla vyčíslena na základě znalosti cen tramvají ostatních subjektů. Současně s pořizováním nových vozidel nad rámec stávajícího disponibilního počtu tramvají DPP by nejpozději po roce 2025 mělo dojít k pokračování průběžné obnovy vozového parku tramvají, a to nákupem až 150 ks nízkopodlažních článkových tramvají délky cca 32 metrů. Část vozidel může být uvažována v obousměrném provedení na základě vývoje případné doby trvání provozu dočasných úvratí na některých nových konečných stanicích (Pankrác, Holyně, Libuš, Bohnice 1. etapa). Prioritní je však využití potenciálu existence koncových smyček a jednosměrných vozů v Praze i v budoucnu, neboť jednosměrná vozidla nabízí při různých konstrukčních řešeních cestujícím díky praktičtějšímu interiéru významně větší komfort, což je prakticky ověřeno i např. novými tramvajemi ve Vídni, Lipsku, Amsterdamu, Helsinkách či Moskvě. Důležitým aspektem s ohledem na problematiku přípravy tramvajových tratí musí být nízká hluchost nově pořizovaných souprav.

### 3.3 Hodnocení a stanovení priorit rozvoje tramvajových tratí

V návaznosti na schválení původní verze Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 v roce 2017 rozpracoval IPR Praha ve spolupráci s DPP, a.s. a ROPID podrobnější hodnocení a prioritizaci jednotlivých záměrů.

S ohledem na aktualizovanou kategorizaci rozvojových záměrů tramvajových tratí se doporučuje aktualizace a prohloubení procesu **hodnocení a stanovení priorit**. Tento proces je nezbytné pojmout odlišně od hodnocení původní strategie v roce 2017, a to pro skupiny 2 a 3 s použitím stejné metodiky, tedy takovým způsobem, aby bylo možné v případě přesunu jednotlivých záměrů do skupiny 2 porovnat aktualizovat bez nového posouzení. Jediný rozdíl mezi skupinami 2 a 3 je v aktuálním stavu připravenosti projektu k datu vypracování strategie, jedná se tedy o rozdíl, který může u některých záměrů pominout v případě dynamičtější přípravy.

Záměry 1. skupiny **nebudou** součástí hodnocení vzhledem k jejich pokročilému stádiu rozpracovanosti a plnému souladu s územně plánovací dokumentací. Záměry 4. skupiny **nebudou** součástí hodnocení vzhledem k značnému množství neznámých faktorů a prakticky vyloučené realizaci do roku 2030.

## 4 ÚLOHA DPP, A.S. V PROCESU ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. je klíčovým hráčem v procesu přípravy i samotné realizace nových tramvajových tratí, přičemž již dlouhodobě a stabilně se aktivně podílí na rozvoji infrastruktury veřejné dopravy v Praze. Z hlediska procesu přípravy a realizace vystupuje DPP, a.s. v několika základních pozicích, a to jako:

- odborný konzultant při identifikaci nových záměrů a dalších návazných jednání
- zadavatel a investor ověřovacích studií a další technické a ekonomické dokumentace v územně plánovacím procesu (částečně 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

V návaznosti na uvedené pozice DPP, a.s. v procesu rozvoje tramvajové sítě lze pro další činnost DPP, a.s. definovat dva základní úkoly, které je nutno dále sledovat:

### [A]

**Koordinovat rozvojové záměry tramvajových tratí s územně plánovací dokumentací, přičemž rozvojové záměry, které nejsou dosud územně a funkčně stabilizovány, případně nejsou v souladu s územně plánovací dokumentací, aktivně konzultovat s IPR Praha a spolupodílet se na jejich územní a funkční stabilizaci do roku 2030.**

Odpovědný útvar DPP, a.s.	Činnost
200300 Odbor Investice Povrch	Technické konzultace nových záměrů
900500 Odbor Strategie a projektová kancelář	Financování z dotací, vztah k územnímu plánu

### [B]

**Rozvojové záměry, které jsou již územně i funkčně plně stabilizovány a jsou v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, začít projekčně připravovat s cílem jejich realizace na základě stanoveného časového harmonogramu.**

Odpovědný útvar DPP, a.s.	Činnost
200300 Odbor Investice Povrch	Projektová příprava záměrů do ÚR, stavebního řízení a realizace stavby

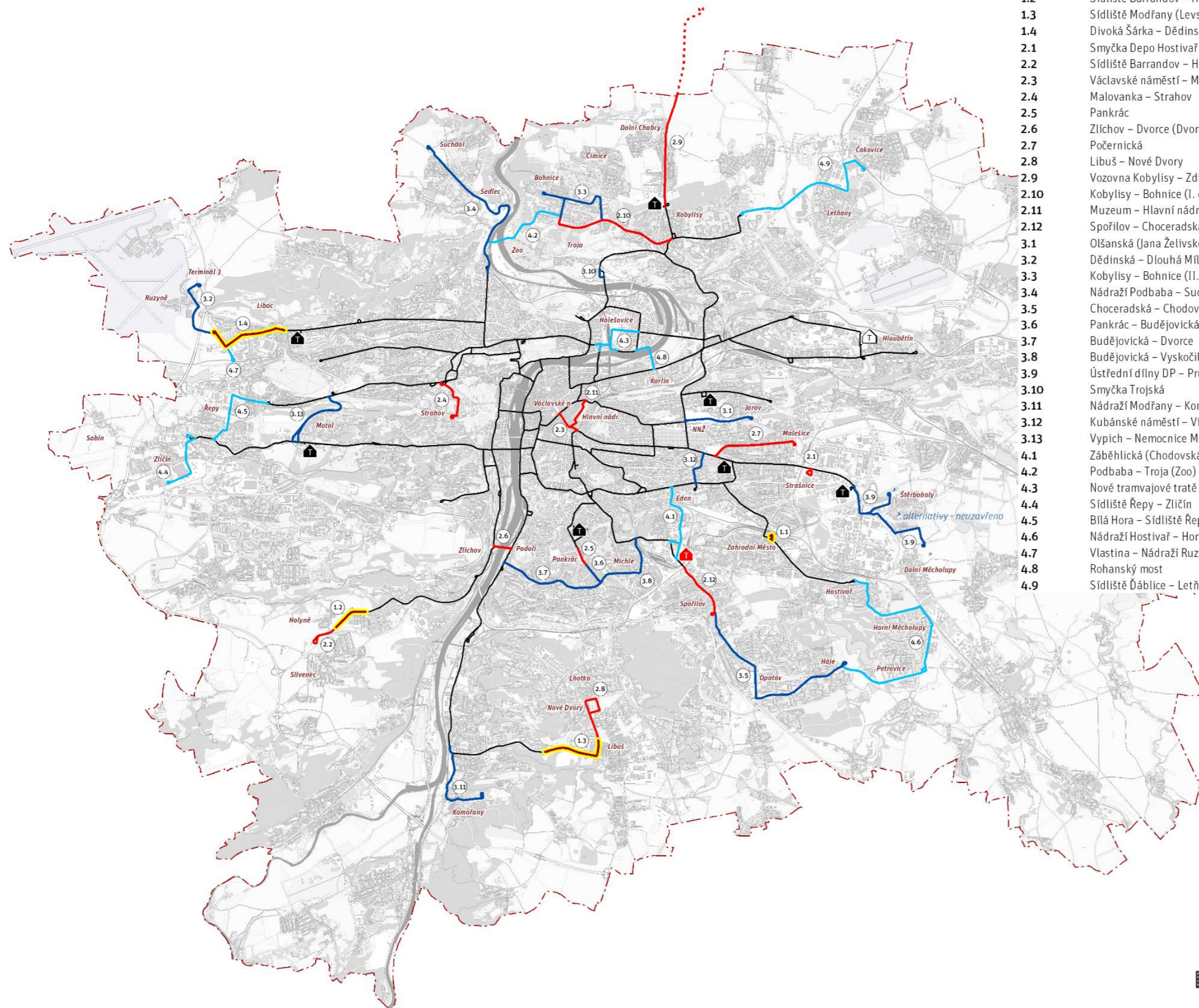
## 5 ZÁVĚR

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.

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 urychlení realizace těch záměrů, které dostanou jasnou prioritu. V případě dalších záměrů bude stěžejní zejména jejich územní stabilizace a projekční příprava. Je v zájmu hlavního města a jeho obyvatel docílit tak vyšší kvality života ve městě a podílet se tím na globální snaze o trvale udržitelný rozvoj společnosti.

## SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike and Ride
ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.
EU	Evropská unie
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
K+R	Kiss and Ride
KÚ	Krajský úřad
MČ	Městská část
OSN	Organizace spojených národů
P+R	Park and Ride
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán hlavního města Prahy
ZÚR	Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy



Číslo záměru	Název
1.1	Smyčka Zahradní Město
1.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (I. etapa)
1.3	Sídlíště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)
1.4	Divoká Šárka – Dědinská
2.1	Smyčka Depo Hostivař
2.2	Sídlíště Barrandov – Holyně – Slivenec (II. etapa)
2.3	Václavské náměstí – Muzeum
2.4	Malovanka – Strahov
2.5	Pankrác
2.6	Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)
2.7	Počernická
2.8	Libuš – Nové Dvory
2.9	Vozovna Kobylisy – Zdíby
2.10	Kobylisy – Bohnice (I. etapa)
2.11	Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova
2.12	Spořilov – Choceradská
3.1	Olšanská (Jana Želivského) – Habrová (Jarov)
3.2	Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park
3.3	Kobylisy – Bohnice (II. etapa)
3.4	Nádraží Podbaba – Suchdol
3.5	Choceradská – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město
3.6	Pankrác – Budějovická
3.7	Budějovická – Dvorce
3.8	Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny)
3.9	Ústřední dílny DP – Průmyslová – Štěrboholy/Dolní Měcholupy
3.10	Smyčka Trojská
3.11	Nádraží Modřany – Komořany
3.12	Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského)
3.13	Vypich – Nemocnice Motol – Motol
4.1	Záběhlická (Chodovská) – Bohdalec – Eden – Vršovická
4.2	Podbaba – Troja (Zoo) – Poliklinika Mazurská
4.3	Nové tramvajové tratě Holešovice (Vltavská; – Dělnická – Komunardů; – Holešovická tržnice)
4.4	Sídlíště Řepy – Zličín
4.5	Bílá Hora – Sídlíště Řepy
4.6	Nádraží Hostivař – Horní Měcholupy – Petrovice – Jižní Město
4.7	Vlastina – Nádraží Ruzyně
4.8	Rohanský most
4.9	Sídlíště Ďáblice – Letňany – Nádraží Čakovice

**Legenda**

**Tramvajové tratě**

- skupina 1 - projekty v přípravě realizace
- skupina 2 - prioritní příprava do r. 2030
- skupina 3 - možná projektová příprava do r. 2030
- skupina 4 - ostatní záměry k územní stabilizaci
- stávající

**Tramvajové vozovny**

- navrhované
- stávající
- stávající v přestavbě