

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 845
ze dne 4.5.2020

ke koncepci řešení spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8
veřejnou dopravou

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

1. s koncepcí spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8 veřejnou dopravou včetně etapizace, uvedenou v důvodové zprávě
2. s budoucím zajištěním dopravního výkonu v závazku veřejné služby na dokončených úsecích spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8 veřejnou dopravou (dle přílohy č. 1 důvodové zprávy)

II. ž á d á

1. generálního ředitele Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s.
 1. o zahájení kroků, které povedou k naplnění koncepce spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8 veřejnou dopravou
Termín: ihned
2. generálního ředitele Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s.
 1. o poskytnutí součinnosti při naplňování koncepce
Termín: průběžně

III. u k l á d á

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. poskytnout součinnost při naplňování koncepce spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8 veřejnou dopravou

Termín: průběžně

2. řediteli ROPID

1. poskytnout součinnost při naplňování koncepce spojení městských částí Praha 6, Praha - Troja a Praha 8 veřejnou dopravou

Termín: průběžně

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.

Tisk: R-36359

Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ředitel ROPID

Na vědomí: odborům MHMP

Důvodová zpráva k tisku R-36359

ke koncepci řešení spojení městských částí Praha 6, Praha-Troja a Praha 8 veřejnou dopravou

Tento tisk řeší v koncepční rovině spojení lokalit Dejvice/Bubeneč s Bohnicemi přes městskou část Troja.

Stav

Sídlíště Bohnice je obýváno zhruba 25 tisíci obyvateli. Na druhém břehu Vltavy se nachází Dejvice a Bubeneč, jež jsou sídlem velkého množství vzdělávacích, kulturních a administrativních institucí. To je důvodem, proč po cestování mezi těmito sídly existuje poměrně silná poptávka. Přesto neexistuje přímé spojení, cestující mohou využít autobusových linek na obou březích Vltavy a linku přívozu P2 mezi Podbabou a Podhořím. Druhou možností, kterou využívá většina cestujících je cesta přes centrum města s využitím tras metra A a C s přestupem ve stanici Muzeum. Mimo této poptávky na denní bázi je signifikantní také blízkost areálu Zoologické zahrady hl. m. Prahy, která je jednou z nejvýznamnějších volnočasových destinací v rámci hlavního města. Trojská kotlina má také velký význam pro rekreaci, nachází se zde páteřní cyklostezka A2 a přítomnost několika přírodních parků a památek společně s kaňonem řeky Vltavy tvoří z této lokality vyhledávaný cíl cest Pražanů.

Dopravní záměry

Tramvaj

Přírodní podmínky a reliéf jsou důvodem, proč je spojení těchto sídel složitým úkolem. Ve strategických dokumentech hl. m. Prahy je výhledově ze systémových a praktických důvodů uvažováno s tramvajovou tratí, která propojí Podbabu s Bohnicemi a napojí se na rovněž plánované úseky tramvajových tratí Podbaba – Suchdol a Kobylisy – Bohnice. Z nich pouze úsek Kobylisy – Bohnice je součástí platného územního plánu, zatímco tzv. severní tramvajová tangenta, tedy celé propojení Podbaba – Kobylisy je součástí platných Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (úsek Podbaba – Bohnice jako územní rezerva). V současné době se pořizuje změna územního plánu na vedení tramvajové trati do Suchdola a změna na územní stabilizaci propojení Prahy 6 a Prahy 8. Všechny jmenované záměry byly opakovaně prověřovány technickými studii.

Tramvajové spojení, které je součástí tzv. severní tramvajové tangenty propojí radiální tramvajové tratě v městských částech Praha 6 a Praha 8. Předpokladem na kobylišké straně je realizace tramvajové trati Kobylisy – Bohnice, vedené jižně od sídlíště ulic K Pazderkám, Lodžská a Mazurská. Na dejvické straně lze toto spojení realizovat buďto napojením na budoucí trať do Suchdola, nebo jako samostatné prodloužení stávající trati od smyčky Nádraží Podbaba. Technickou podmínkou tramvajového spojení je výstavba nového přemostění Vltavy, ověřená studií proveditelnosti (Metroprojekt Praha a.s. pro INV MHMP, 2019). Umístění mostu a koncepci vazeb v území definuje Akční plán a Koncepce celkového krajinářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí, schválené Radou HMP usnesením č. 2054 ze dne 29. 8. 2017. Následně je možné trať etapově ukončit v Troji, před portálem tunelu, který je další technickou výzvou tohoto dopravního záměru. Bezmála kilometrový ražený tunel mezi Trojou a Bohnicemi tak zajistí propojení etapově ukončených tramvajových tratí v Troji a v Bohnicích.

Tramvajová trať v této relaci umožní systémové propojení existujících tramvajových tratí, obsluhu bohnického sídlíště tramvajovou dopravou a možné další doplnění tramvajové sítě v návaznosti na tento záměr (prodloužení trati z Ďáblic do Letňan, tramvajová trať do Zdib). Naplněním těchto záměrů

vznikne kvalitní kapacitní tangenciální kolejová vazba v celé severní části města, včetně vzdálených relací Letňany – Suchdol, či Letňany - Zličín. I z hlediska klimatického závazku a Strategie tramvajových tratí, je žádoucí podporovat tangenciální spojení v místech, kde mohou nahradit velký počet autobusových spojů a nabídnout nová kapacitní spojení, bez nutnosti zajíždět do centra.

Lanová dráha

Záměr tramvajového spojení umožňuje etapizovat jednotlivé kroky. Dá se očekávat, že posledním článkem tramvajového spojení bude technicky nejsložitější úsek Podbaba – Bohnice, resp. Troja – Bohnice. Je proto vhodné zajistit do doby realizace cílového stavu propojení městských částí Praha 6, Praha – Troja a Praha 8 alternativním způsobem, který může začít sloužit relativně rychle a zajistit spojení do doby realizace cílového stavu.

Takovou alternativou je záměr lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice, jejíž projektování a realizaci lze zajistit v horizontu 5 let. Lanová dráha propojí stávající infrastrukturu v dostatečné kapacitě, na bubenečské straně tramvajovou a železniční trať s Trojou a Bohnicemi. Na bohnickém konci bude zajištěna návaznost na autobusové linky, později první etapu tramvajového propojení. Lanová dráha je v tuto chvíli ověřena studií proveditelnosti a je možné zahájit další projektovou přípravu. Lanová dráha umožní etapové ukončení spojení v mezistanici Troja, aby bylo možné ji provozovat i samostatně v úsecích Podbaba – Troja a především Troja – Bohnice (po realizaci TT Podbaba – Troja). V projekční přípravě bude vlastní řešení lanové dráhy a všech jejích souvislostí koordinováno se záměrem tramvajové tratě.

Etapizace

Následuje vhodný postup při realizaci jednotlivých projektů:

0. Lanová dráha Podbaba – Troja – Bohnice
1. tramvajová trať Kobylisy – Bohnice (K Pazderkám/Lodžská, návaznost na LD)
2. tramvajová trať Podbaba – Suchdol
3. tramvajová trať Podbaba (mimo) – Troja
4. tramvajová trať Troja – Bohnice
5. tramvajová trať Bohnice sever

Body 1-3 lze realizovat bez vzájemné návaznosti, bod 5 lze realizovat kdykoliv po realizaci bodu č. 1 bez návaznosti na ostatní záměry, které zároveň nejsou tímto bodem podmíněny. Po realizaci bodu č. 4, tedy tramvajové trati Troja – Bohnice bude možné zachovat lanovou dráhu mimo režim PID.

Proces

Vzhledem k povaze navržených opatření je vhodné, aby nositelem projektu byl Dopravní podnik hl. m. Prahy jakožto vlastník budoucí infrastruktury (tramvajové i lanové dráhy). Proto tisk žádá DPP o zahájení kroků vedoucích k naplňování navrženého postupu. Ve všech fázích naplňování této koncepce bude doprava objednána organizací Ropid.

Jednotlivé návrhové etapy navržené touto koncepcí budou schvalovány návaznými Usneseními Rady hl. m. Prahy včetně investičních a provozních nákladů.