



Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Objednatel:	 Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje příspěvková organizace Zborovská 11, 150 21 Praha 5
-------------	---

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Kamil Orálek		Tramvajová trať Opatov - Čestlice
tel.: 296 154 217		
Stupeň: STUDIE		

Zpracovatelský útvar/Vedoucí útvaru:	Podpis:	Název části díla:	
 DIPRO spol. s r.o. Modřanská 11/1387 143 00 Praha 12 IČO 48592722		TES, Záměr a Ekonomické posouzení	

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
viz. uvnitř		PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA	-
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
viz. uvnitř			
Skart. znak: V20/2038	Datum: 10/2017	IČD:	001
Počet formátů: 11 x A4	Měřítka:	17	7261
		002	01
		00	00

TRAMVAJOVÁ TRAT' OPATOV - ČESTLICE

1. Identifikační údaje

Název akce : TES, Záměr a Ekonomické posouzení

Místo akce : území Středočeského kraje, jih-jihovýchod

Katastrální území : Praha 11 (Opatov, Kateřinky), Újezd u Průhonic, Šeberov, Průhonice, Čestlice, Dobřejovice

Objednatel : Středočeský kraj
Zborovská 11
150 21 Praha 5
Kontaktní osoba: Ing. Lukáš Svoboda, MBA, KSÚS

Zhotovitel PD : Dopravní a inženýrské projekty, spol. s r.o.
Modřanská 1387/11, 143 00, Praha 4
Kontaktní osoba: Ing. Zajíc Miroslav

Stupeň: Technicko-ekonomická studie

Číslo zakázky: 7261

2. Obsah dokumentace

Textová část	001	Průvodní a technická zpráva
A - Výkresová část	001	Přehledná situace
	002	Situace – 1. část
	003	Situace – 2. část
	004	Situace – 3. část
	005	Podélný profil
	006	Náklady stavby
	007	Dokladová část
B - Stanovisko k vývoji poptávky po přepravě		
C - Ekonomické posouzení		

3. Obsah textové části

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	1
2. OBSAH DOKUMENTACE	1
3. OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI	2
4. ZADÁNÍ STUDIE, PŘEDMĚT DOKUMENTACE	3
5. CÍLE STUDIE	3
6. ŘEŠENÍ KOLEJOVÉHO SPOJENÍ OPATOV - ČESTLICE	4
6.1. Výchozí podmínky	4
6.2. Širší vztahy	4
6.3. Souhrn významných stavebních záměrů v řešené oblasti	4
6.4. Výsledná varianta řešení	5
7. NÁVRH ŘEŠENÍ	6
7.1. Popis výsledné varianty „D1“	6
7.2. Problémové úseky a lokality	7
7.3. Zásahy do sítí technického vybavení	8
8. ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ	9
9. POROVNÁNÍ NÁVRHU S PLATNÝMI ÚP	9
10. ZÁVĚR	9
10.1. Závěry z projednání	10
10.2. Ekonomické hodnocení	10

4. Zadání studie, předmět dokumentace

Předmětem dokumentace je prověření realizovatelnosti Tramvajové tratě mezi Opatovem a Čestlicemi tak, aby veřejná doprava provozovaná na nově navržené trati mohla konkurovat rostoucí individuální automobilové dopravě. Zároveň by mělo dojít k zajištění nabídky vyššího cestovního komfortu oproti stávajícímu stavu, kdy je veškerá veřejná doprava zajišťována autobusy.

Jedná se především o prověření a aktualizaci existující studie zpracované společností Metroprojekt Praha a.s. s preferencí vedení trasy podél dálnice D1. Na úvodním jednání bylo dohodnuto, že bude prověřena varianta možnosti vedení podél dálnice D1, popř. možnosti vedení části v rámci koridoru Vestecké spojky.

5. Cíle studie

Hlavním cílem řešení je ověření technických a dopravně-inženýrských souvislostí návrhu TT v trase vybrané stopy a jejích variant, a to včetně specifikace problémových okruhů návrhu. V širších souvislostech budou pojmenovány a analyzovány systémové vazby TT a přínosy či negativa jejich vedení v uvažovaných variantách.

Cíle studie lze shrnout do několika základních bodů

- situovat návrh vedení tramvajové trati včetně případných modifikací trasy
- navrhnout výškový průběh trasy tramvajové trati
- zpracovat charakteristické příčné řezy v trase
- provést rámcový odborný odhad investičních nákladů
- dokumentace má dále doložit průmět návrhu do platného ÚP hl. m. Prahy, komentovat předpokládané střety tramvajové trati s rozhodujícími trasami městské infrastruktury a majetkoprávní vztahy v dotčeném území

V první fázi projektových prací byly v relaci budoucí tramvajové trati Opatov - Čestlice analyzovány dostupné podklady, tedy zejména studie tramvajové tratě Spořilov – Jižní město, na kterou se tato studie napojuje. Dalšími dostupnými podklady byly známé projektové studie a platné územní plány. Na základě uvedených podkladů byl sestaven v konceptu dokumentace základní návrh v celé trase od zastávky Opatov až po smyčku v Čestlicích a v dílčích úsecích také další variantní řešení.

V dokumentaci je na základě předchozích jednání s dotčenými orgány uvažována varianta vedení tramvajové tratě mezi Opatovem a Čestlicemi takto:

- **Varianta I – Opatov (km -0,332) – Čestlice (km 7,060) – podél dálnice D1**

Při vlastním zpracování navrženého řešení byl kladen důraz na průkaz technické reálnosti navrhovaného řešení s odpovídajícím komentářem, grafickým doprovodem a vyčíslením předpokládaných orientačních nákladů stavby.

6. Řešení kolejového spojení Opatov - Čestlice

6.1. Výchozí podmínky

Studie dokládá možnost vedení tramvajové trati na území MČ Praha 11, MČ Praha – Újezd a MČ Praha Šeberov a obcemi Průhonice a Čestlice. Napojení na pražskou tramvajovou síť je přepokládáno v zastávce Opatov, kde se tramvajová trať napojí na tzv. Východní tramvajovou tangentu, která bude v této části města spojovat Spořilov a Jižní Město. Od zastávky Opatov bude nová trať vedena shodně v totožné stopě s tratí na Jižní Město až do křižovatky Chilská x Opatovská, kde se odpojí a dále bude pokračovat jihovýchodním směrem vlastní stopou. Způsob odpojení od trati na Jižní Město úzce souvisí s řešením průchodu křižovatkou Chilská x Opatovská, který bude řešen v rámci TT Spořilov – Jižní Město. S ohledem na dopravní zatížení lokality, stávající terénní poměry a výškové vedení všech větví v následujících úsecích se řešitel této Studie přiklání k mimoúrovňovému křížení v úrovni cca 7,0 m pod stávajícím terénem.

6.2. Širší vztahy

V širších dopravních souvislostech je zřejmé, že navrhované řešení by v případě realizace vyvolalo dopady do celé dopravní soustavy v širším zájmovém území vymezeném koridorem o šířce cca 500 m na obě strany podél dálnice D1 mezi exity v km 2 a 8. Jedná se přitom nejen o vlastní prostorové důsledky stavby nové tramvajové trati, ale rovněž o komplexní návaznosti a souvislosti v oblasti hromadné přepravy osob.

Návrh obecně představuje prodloužení budoucí tramvajové trati z Opatova do Čestlic. To umožní z hlediska městské i příměstské dopravy rozmanitější nabídku směrových spojení bez dalších přestupů z centrální oblasti hl. m. Prahy pro Kateřinky, Újezd, Průhonice a Čestlice, popřípadě i Šeberov. Takto realizovaná spojení navíc budou podstatně méně závislá na průjezdnosti komunikací pro automobilovou dopravu. Tím předložený záměr přináší jednoznačný užitek pro městské části Praha 11, Praha Újezd, případně Praha Šeberov a dále pro obce Průhonice a Čestlice.

Kromě přímé obsluhy výše jmenovaných městských částí a obcí navržená tramvajová trať o délce téměř sedmi kilometrů představuje zásadní systémovou změnu v příměstské dopravě v úseku Opatov – Čestlice, resp. na přilehlém úseku dálnice D1. Význam nové trati spočívá zejména v obsluze lokalit s vymístěnými parkovacími kapacitami mimo území hl. m. Prahy. Nově plánovaná parkoviště P+R, která jsou součástí návrhu, by v konečné podobě měla nabízet cca 1 500 parkovacích stání, tzn. měla by generovat přepravní proud cca 3000 cestujících za den v obou směrech. Existence tramvajové tratě dále umožní částečnou redukci příměstské autobusové dopravy.

Posledním pozitivním efektem bude přímá obsluha objektů náležících komerční zóně Průhonice – Čestlice, u kterých umožní efektivnější přepravu zaměstnanců i části zákazníků.

6.3. Souhrn významných stavebních záměrů v řešené oblasti

V řešeném území se nachází několik lokalit, ve kterých v současné době existují stavební záměry, vznikající projektově souběžně s pracemi na studii vedení tramvajové trati. S těmito záměry je nutné Studii koordinovat a záměry ve fázi výstavby či stavebního povolení považovat za již realizované a ve studii je respektovat. Níže jsou popsány záměry známé a ve studii uvažované k datu odevzdání (září 2017), a to včetně uvedení příslušného stupně dokumentace, využitého jako podklad pro koordinaci se Studií. Nejsou uvedeny záměry,

u nichž je všeobecně známo, že byly nahrazeny záměrem jiným, případně byly stiženy přípravou nového, tzv. „Metropolitního“ územního plánu hl. m. Prahy.

- **Vestecská spojka, MÚK Exit 4, ve fázi studie**

Dokumentace obsahuje plánovanou výstavbu mimoúrovňové křižovatky, která má propojit Dálnici D1 a Vestecskou spojku.

Investor: Středočeský kraj

Projektant: VPÚ DECO Praha a.s.

- **Obchvat Šeberova (přeložka ulice K Hrnčířům)**

Investor: Hl. m. Praha

Objednatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

- **Východní tramvajová tangenta Spořilov – Jižní Město, ve fázi studie**

Dokumentace zpracovává plánovanou výstavbu tramvajové tratě ze Spořilova na Jižní Město. V ulici Chilské je nejpravděpodobnější poloha budoucí TT v ose stávajícího zeleného pásu. Není však dořešen průchod nové tratě skrz křižovatku Chilská x Opatovská x rampy D1.

Objednatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Projektant: METROPROJEKT Praha, a.s. ve spolupráci s DIPRO spol. s.r.o.

- **Komerční zóna Průhonice Severozápad, ve fázi studie**

Tato dokumentace prověřuje výstavbu komerční zóny v katastrálním území Průhonic v blízkosti dálnice D1 a Vestecské spojky.

Objednatel: GES REAL, a.s.

Projektant: PATA & FRYDECKÝ ARCHITEKTI, spol. s.r.o.

- **Komerční zóna Čestlice jih**

Dokumentace obsahuje plánovanou výstavbu komerční zóny v Čestlicích na západní straně od dálnice D1.

Objednatel: CBE Development, a.s.

Projektant dopravního řešení: SAGASTA, spol. s.r.o.

6.4. Výsledná varianta řešení

Po úvodních dílčích jednáních došlo ke stabilizaci výsledné varianty, pojmenované na základě trasování jako „D1“. Tramvajová trať v ní křižovatku Chilská x Opatovská kříží mimoúrovňově (podchází) a pokračuje podél dálnice D1 vlevo až k budoucí Vestecské spojce, kde opět mimoúrovňově kříží dálnici D1 podjezdem. Dále pokračuje podél dálnice až do oblasti dálniční křižovatky Průhonice v km 6,0. Zde tramvajová trať opět podchází dálnici D1 a přes komunikaci sloužící obsluze jižního vjezdu do Dendrologické zahrady se napojuje na místní komunikaci – ul. Obchodní. V ulici Obchodní je tramvajová trať vedena v ose komunikace přibližně k zábavnímu parku Žirafa, kde přemostňuje dálnici a pokračuje opět podél dálnice, tentokrát vpravo. Trať je zakončena smyčkou v oblasti dálničního exitu Dobřejovice v km 8,0, konkrétně v prostoru vymezeném jižní vratnou rampou.

7. Návrh řešení

Základní princip navrženého řešení nového tramvajového propojení odpovídá požadavkům zadání a vykryvá širší zájmové území, které je přehledně patrné z grafických příloh dokumentace. Níže uvedený doprovodný komentář představuje výslednou variantu tak, jak byla dopracována na základě připomínek v průběhu pořizování studie.

Užité návrhové parametry nové stopy tramvajové trati v této studii plně odpovídají běžným normovým požadavkům s tím, že v rámci možností ponechává vlastní návrh rezervy pro případ upřesnění konkrétních lokálních podmínek v dalším stupni projektové přípravy.

Navržená tramvajová trať je v převážné části své délky novostavbou, pouze v délce cca 332 metrů se jedná o společný úsek s trasou tzv. východní tramvajové tangenty (úsek Spořilov – Jižní Město).

Pro navrženou tramvajovou trať v délce cca 7,392 km všeobecně platí tyto technické parametry:

- maximální podélný sklon 75 ‰
- minimální poloměr výškového zaoblení 500 m
- délka nástupišť zastávek 35 metrů stavebně, příprava směrových poměrů na délku 67 m
- minimální poloměr směrového oblouku $R = 30$ metrů s přechodnicemi
- minimální poloměr směrového oblouku v kolejových konstrukcích $R = 25$ metrů
- výměny výhybek o poloměru $R = 50$ metrů

7.1. Popis výsledné varianty „D1“

Výsledná varianta se napojuje na východní tramvajovou tangentu v zastávce Opatov (km - 0,332). Odtud je vedena v ose komunikace Chilská až do km 0,000, kde v závislosti na časové koordinaci staveb může dojít k mírné změně geometrie tramvajové tratě tzv. východní tangenty kvůli vložení rozvětvení. Vzhledem k intenzitám provozu AD i tramvají byl navržen průchod prostorem křižovatky Chilská x Opatovská mimoúrovňově, pod stávajícím terénem částečně otevřeným hloubeným tunelem. Ten bude veden ze severní části křižovatky v ose ul. Chilské (cca km -0,1) do směru přibližně východního (osa ul. Opatovské) a jihovýchodního (prostor stávajícího protihlukového valu podél přímé rampy D1-Chilská). Dále bude tramvajová trať vedena mezi rampou (resp. dálnicí D1) a protihlukovým valem, který bude částečně odtěžen a podchycen. V jeho horní partii bude instalována protihluková clona. Aby byla zajištěna dopravní obsluha lokality Kateřinek, jsou v úseku podél dálnice navrženy prozatím tři tramvajové zastávky, a sice Kateřinky-Zdiměřická (km 0,35), Kateřinky-Studánková (km 0,87) a Kateřinky-Pastevců (km 1,23). Přístup na nástupiště se uvažuje pomocí podchodů skrz protihlukový val.

Poté tramvajová trať pokračuje podél dálnice D1 až k nově plánovanému exitu 4, který má na dálnici D1 napojit Vesteckou spojku a Újezd u Průhonic. Samotná dálniční křižovatka je řešena jako prstencovitá s prstencem pod úrovní nivelety dálnice. Tramvajová trať bude křížit paprsek ve směru Újezd přemostěním. V úseku za dálniční křižovatkou dojde k překřížení dálnice. Na základě požadavku Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy bude tramvajová trať křížit dálnici podjezdem. Na základě požadavků většiny subjektů účastnících se projednání záměru, byl v blízkosti budoucího exitu 4 vytipován pozemek pro umístění záchytného parkoviště P+R o kapacitě cca 500 stání. K obsluze parkoviště a MČ Újezd

u Průhonice bude zřízena zastávka Újezd - Nad Vsí. Ta bude situována před podjezd dálnice D1, přibližně do km 2,34.

Po překřížení dálnice tramvajová trať bude pokračovat souběhu s ní vpravo, podél nově připravované komerční zóny Průhonice Severozápad. Přibližně v km 2,83 je navržena tramvajová zastávka Průhonice-U Dubu, určená k její obsluze. Pro obsluhu Újezdu u Průhonice je na trati o cca 600 m dále navržena zastávka Průhonice-K Újezdu v km 3,43. Přístup na tuto zastávku z Újezdu bude zajištěn ulicí Formanskou, která překračuje dálnici pomocí stávajícího mostu.

Zhruba v km 3,5 tramvajová trať přemostí biokoridor potoka Botiče. Vzhledem k nutnosti co nejmenšího zásahu do biokoridoru je zde uvažováno použití jednopolevého mostu.

Dopravní obsluhu obce Průhonice bude zajišťovat zastávka Průhonice - Školní, která je navržena cca v km 4,19. Za zastávkou Průhonice - Školní je tramvajová trať zahloubena pod úroveň terénu tak, aby mohla podejít dálnici D1 a napojila se zhruba do osy ulice Za Dálnicí, která tvoří příjezdovou komunikaci k jižnímu vjezdu Dendrologické zahrady. Stávající kruhový objezd tvořící křižovatku ulic Za Dálnicí, K Dálnici, Obchodní a Uhřetěveská bude zrušen a nahrazen světelně řízenou křižovatkou. V ulici obchodní bude tramvajová trať vedena v ose komunikace. Vzhledem ke snaze o zachování počtu pruhů, je tramvajová trať navržena s pojížděným krytem. Pro obsluhu komerční zóny Čestlice jsou v ulici navrženy celkem tři zastávky, a sice Čestlice - Aquapalace (km 5,07), Čestlice - Spektrum (km 5,51) a Čestlice-Asbis (km 5,94).

Za zastávkou Čestlice – Asbis se mění charakter objektů v komerční zóně na převážně servisní a dealerská střediska, lze zde tedy díky charakteru provozu předpokládat menší poptávku po osobní přepravě. V blízkosti zábavního centra Žirafa trať opustí osu ulice Obchodní a začne stoupat k přemostění dálnice přibližně v km 6,3. Po přemostění dálnice trať opět klesne na úroveň terénu a až k exitu 8 (Nupaky/Dobřejovice) vede mezi dálnicí a nově vznikající komerční zónou Čestlice - Jih. Dopravní obsluha nové komerční zóny bude zajištěna dvěma zastávkami: Čestlice - Kostka (km 6,58) a konečnou zastávkou Čestlice - Jih (km 6,97). Samotné zakončení tramvajové tratě je provedeno smyčkou a je situováno do jižního ramene mimoúrovňové křižovatky dálničního exitu v osmém kilometru. Poblíž konečné zastávky byly ve spolupráci s developerem vytipovány dvě plochy pro umístění parkoviště P+R o celkové kapacitě 1 000 stání.

7.2. Problémové úseky a lokality

Jak již bylo částečně uvedeno v předchozím textu, realizace nové tramvajové trati ve smyslu zadání představuje složitou stavbu, která naráží v některých úsecích na prostorové či technické problémy. Zásadní problémové lokality jsou okomentovány dále:

- **Dálniční křižovatka exit 2,0 dálnice D1**

V případě vedení tramvajové tratě přes most v ose ul. Chilská je nutné počítat s novou podobou křižovatky Chilská x Na Jelenách x K Hrnčířům x **obchvat Šeberova** x rampy D1. Je pravděpodobné, že vedení TT skrz křižovatku by bylo nutné řešit mimoúrovňově. Okolí křižovatky je dále předmětem aktuálně zadávané Územní studie ze strany MHMP OÚR.

- **Dálniční křižovatka exit 4,0 dálnice D1**

Prostor napojení Vestecské spojky na dálnici D1, v jehož blízkosti navržena tramvajová trať ve variantě „D1“ kříží dálnici. Projekt dálniční křižovatky počítá s odvodněním

do kaskády Milíčovských rybníků, jejíž kapacita je však v aktuálním stavu téměř vyčerpána. Tramvajovou trať proto v této lokalitě tedy není vhodné zahlubovat, avšak tento požadavek je v rozporu s názorem IPR, který nepovažuje přemostění dálnice na vjezdu do Prahy za vhodné.

- **Biokoridor Botiče**

Umístění staveb v biokoridorech je omezeno pouze na příčné přechody inženýrských sítí a dopravních staveb. Z důvodu co nejmenšího negativního ovlivnění přírodního prostředí biokoridoru je snaha přimknout tramvajovou trať co nejbližší k dálnici tak, prostor biokoridoru byl dotčen pouze jednou, nikoliv více mosty vzdálenými od sebe.

- **Okružní křižovatka Za Dálnicí x K Dálnici x Obchodní x Uhříněveská v Průhonicích**

Okružní křižovatka převádí nezanedbatelné intenzity, ve stávajícím stavu má 5 ramen včetně jednoho vjezdu z kolektorového pásu dálnice. V rámci výstavby tramvajové tratě jí bude nutné upravit na světelně řízenou nebo případně i mimoúrovňovou.

7.3. Zásahy do sítí technického vybavení

Součástí řešení v rámci této studie je rovněž komentář k dopadům navrhovaného řešení do vedení stávajících rozhodujících inženýrských sítí. Novostavba tramvajové trati v délce téměř 8 kilometrů se vyznačuje množstvím křížení inženýrských sítí, zejména počet potřebných přeložek resp. ochran kabelových vedení přesahuje rozsah zpracovaného materiálu, v propočtu jsou tyto položky oceněny odhadem jako komplet v závislosti na skutečnosti, zdali trasa vede převážně zastavěným územím nebo „po zelené louce“. Proto jsou samostatně komentovány pouze zásadní vlivy na vedení sítí technického vybavení. Uvedený výčet rozhodně není kompletní, obsahuje však zásadní dopady. U kanalizačních vedení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace provést jejich podrobnější pasportizaci. Stávající kanalizační vstupy u stok velkých průřezů bude nutno podle potřeby upravit a posunout mimo koleje. Naopak, u stok, které nebyly budovány podle Pražských standardů, se předpokládá jejich opětovná výstavba mimo plochy kolejiště.

- Provedení, resp. případně neprovedení přeložek sítí v ulici Chilská bude řešeno v rámci výstavby tzv. východní tramvajové tangenty Spořilov – Jižní Město, rozsah přeložek se odvine od definitivní polohy tramvajové tratě včetně založení odbočení řešené tratě do Čestlic. Dotčeny zde budou kolektorové podchody a přechody K-12 až K-16. V případě volby varianty „D1“ se tramvajová trať dále dotkne kolektorového podchodu KD-11, předpokládá se jeho přechod (nadejítí) přibližně ve stejné niveletě, jako sousední dálniční rampa.

Kolektorový přechod K14 (most v ose ul. Chilské přes stanici metra Opatov) obsahuje následující vedení inženýrských sítí: kanalizační stoka DN 1000 (nutno řešit komplexně odkanalizování ul. Chilská jiným způsobem – bude vyvolána přeložka délky cca 500 m, pravděpodobně v menším profilu), vodovod DN 500 (nutná přeložka mimo most dl. cca 1000 m) a plynovod STL DN 350 (pravděpodobná přeložka mimo most dl. cca 500 m). Dále bude zapotřebí řešit změny dešťové kanalizace v okolí mostu. Přeložky inž. sítí z kolektoru K14 nejsou v příloženém propočtu oceněny, jejich podrobné řešení závisí na definitivní podobě přestupního terminálu Opatov.

- Mezi údolím Botiče a dálničním exitem Průhonice v šestém kilometru dálnice D1 se nachází vedení VN 2 x 22 kV, které bude v rámci stavby přeloženo a kabelizováno.

- V ulici Obchodní v Čestlicích je uvažováno s přeložkami kanalizace, vodovodu (2x, po obou stranách tratě), plynovodu a el. vedení.

8. Odhad investičních nákladů

- Celkový odhad nákladů obsahuje náklady na projektové a průzkumné práce, investorskou a inženýrskou činnost, zařízení staveniště, provozní vlivy, přesuny hmot, správní a jiné poplatky.
- Celkový odhad nákladů obsahuje pouze nezbytné náklady stavby pro zajištění bezpečného tramvajového provozu s minimálním rozsahem úprav okolních objektů, komunikací, inženýrských sítí, apod.
- Celkový odhad nákladů neobsahuje náklady na zajištění pozemků pro výstavbu a výkupy objektů určených k demolici.
- Celkový odhad nákladů neobsahuje náklady na nutná opatření v dotčených linkách hromadné dopravy a v individuální dopravě během realizace stavby (náhradní doprava, opatření na objízdných trasách, případně stavebně - technické úpravy objízdných tras).
- Celkový odhad nákladů obsahuje náklady na infrastrukturu pro zajištění napájení TT. Předpokládá vybudování nových měníren včetně přírodního vedení.
- Celkový odhad nákladů neobsahuje náklady na pořízení dopravních prostředků a strojů a zařízení pro údržbu a opravu trati.

9. Porovnání návrhu s platnými ÚP

Nově navrhovaná tramvajová trať nebyla doposud předmětem zapracování do ÚP a je tedy nutné jejich vedení do ÚP příslušných územních celků zanést. Zároveň prověřovaná tramvajová trať není zanesena ani v zásadách územního rozvoje střeďočeského kraje. Pokud bude tramvajová trať zanesena do jednotlivých územních plánů obcí, není bezpodmínečně nutné měnit zásady územního rozvoje. V úsecích vedených na území hl. m. Prahy je nutné změnit územní plán, jelikož je trať vedena přes plochy, které svým funkčním využitím neumožňují jejich využití pro tramvajovou trať.

10. Závěr

Studie dokládá možnost realizace tramvajové trati Opatov – Čestlice v jedné základní variantě. Celková délka trasy je ve variantě „D1“ cca buď 7,4 km. Kromě trasy tratě Studie obsahuje návrh na vybudování dvou záchytných parkovišť P+R o celkové kapacitě cca 1 500 stání.

Průběh trasy, umístění zastávek a parkovišť bylo průběžně konzultováno se zástupci objednatele, příslušnými místními samosprávami, a též se zástupci komerčního sektoru v okolí dotčeném záměrem. Dokumentace byla zpracována v období červen až srpen a byla předána objednateli v říjnu 2017.

Na území hl. m. Prahy je v návaznosti na vedení trasy tzv. východní tramvajové tangenty v prostoru křižovatky Chilská x Opatovská nutné dořešit rozvětvení trati na Jižní Město a do Čestlic. V dalším stupni je dále nutné navrhnout detailní řešení křižovatek a parkovišť P+R včetně přestupních vazeb v nich.

10.1. Závěry z projednání

Problematickou lokalitou z hlediska vedení tramvajové trati je zejména oblast křižovatky Chilská x Opatovská. Lokalitu nelze při stavbě minout a zároveň zde ještě nedošlo ke stabilizaci všech ostatních záměrů. Předložená hlavní varianta vedení trati podél dálnice D1 se z hlediska MČ Praha 11 i z hlediska MČ Újezd u Průhonic jeví jako nejméně kolizní, i přes to však byly ze strany jednotlivých členů Dopravní komise Rady MČ Praha 11 zaznamenány negativní ohlasy.

MČ Praha Šeberov by preferovala variantu vedení trati přes její území s ohledem na možnost obsluhy nové budovy školy. Varianta „Šeberov“ však vyšla o cca 1 km delší, což by se nepříznivě projevilo na stavebních nákladech a celkové jízdní době, a tedy i na celkové bilanci záměru.

Obce Průhonice a Čestlice s vedením tramvajové trati dle varianty „D1“ souhlasí, záměr byl dále projednán s kladným výsledkem i s rozhodujícími soukromými subjekty vlastníci pozemky v trase a též se zástupci obchodní zóny Čestlice – Průhonice.

Z projednání se všemi zúčastněnými subjekty jednoznačně vyplývá požadavek na co nejdokonalejší odhlučnění nové tramvajové trati.

10.2. Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Metodika hodnocení ekonomické efektivnosti pro projekty v oblasti infrastruktury městské drážní dopravy“, MD ČR 08/2016 a „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, MD ČR 03/2016.

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů dopravy a celospolečenské účinky. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (ERR, v případě finanční analýzy nelze FRR stanovit v žádné z variant), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR). Hodnocení bylo provedeno pro výslednou variantu „D1“, která byla porovnávána se stávajícím stavem (varianta „bez projektu“) při totožném nárůstu počtu obyvatel a s přihlédnutím k ostatním socioekonomickým aspektům v dotčené oblasti.

Za momentálních podmínek CBA analýza neprokázala ekonomickou obhajitelnost investice, problematiku se ukázala být zejména velmi nízká úspora výkonů na straně autobusové dopravy. Podrobnější údaje uvádí příloha „C“.