

Váš dopis značky / ze dne 19. 6. 2024

spisová značka ZN/4386/24
2024/34/900200

číslo jednací DP/1348/24/900200/JK

vyřizuje / linka

místo odeslání / dne Praha 15. 7. 2024

POSKYTNUTÍ INFORMACÍ
podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu
k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, jako povinný subjekt ve smyslu § 2a odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“), obdržel Vaši žádost podle InfZ dne 19. 6. 2024 s následujícím obsahem, v níž žádáte o informace k níže uvedeným dotazům:

„Žádám o sdělení následujících informací podle zákona č. 106/1999 Sb.

1. Jaký byl náklad výstavby části tramvajové tratě Kotorská – Pankrác zahájené v roce 2020?
2. Byla výstavba této tratě součástí zakázky na rekonstrukci tratě Vladimírova – Tábořská – Na Pankráci – Na Veselí – Soudní?
3. Kdo předložil návrh na výstavbu této části tramvajové trati v roce 2020, kým a kdy byl tento návrh schválen?
4. Žádám o předložení ekonomického vyhodnocení výstavby tohoto úseku (náklady, výnosy, společenská poptávka, přestože je ve stejném úseku vedena pravidelná autobusová linka 193).
5. Představitelé Prahy 4 s výstavbou nesouhlasili, přesto došlo k výstavbě, jaký byl důvod zahájit výstavbu i přes nesouhlas městské části, přitom dopravní obslužnost tohoto úseku byla a je dostatečně pokryta?
6. Jaký byl náklad na opravu nové trati, doplňováním gumových podkladů pro odhlučnění, z jakého důvodu nebyl tento požadavek v projektu uveden a byl prováděn dodatečně?
7. Jaká byla vyvozena odpovědnost za tento více náklad?
8. Z jakého důvodu byla na jaře roku 2024 nová trať v úseku Pankrác – Kotorská zcela odstraněna včetně kolejového lože?
9. Kdo odpovědný rozhodl o odstranění tratě?
10. Kým bylo toto odstranění prováděno a jaký byl náklad na odstranění části tratě Pankrác – Kotorská (prosím o vyčíslení i pokud bylo prováděno vlastními silami)?
11. V případě, pokud se nejednalo o závadu a reklamační řízení nové tratě, co bylo důvodem odstranění tratě včetně kolejového lože.
12. V případě zdůvodnění havarijním stavem nově vybudované tratě, žádám o doložení reklamačního řízení s tím, kdo zapříčinil vznik tohoto stavu. Například zhotovitel stavby (tj. spol. Eurovia CS a.s.), stavebním dozorem, případně zpracovatelem projektu a závěrů.



13. Jaký je náklad na opětovnou výstavbu tratě v úseku Pankráce – Kotorská?

14. Je v rámci DPP vyvozena odpovědnost za opakovaný náklad v řádu desítek mil. Kč?“

V návaznosti na výše uvedené dotazy Vám sdělujeme, že k výstavbě tramvajové tratě Kotorská–Pankrác lze na úvod sdělit následující informace doložené přílohami:

- č. 1 – Rada hl. m. Prahy usnesením č. 2201 ze dne 15. 9. 2015 dává pokyn Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „IPR“), aby zahájil práce na Koncepční studii Táborská – Na Pankráci/Na Veselí. V textu i v prvotní grafice je zřetelný záměr obnovy tramvajové tratě k metru Pankrác.
- č. 2 – Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 412 ze dne 28. 2. 2017, které schvaluje Koncepční studii. Ve výkresu (příloha č. 1 - nepříložen s ohledem na velikost souboru) je zakreslena tramvajová trať směrem k metru Pankrác a dále a je pojata se zatravněným krytem.
- č. 3 – Po komunálních volbách v roce 2018 došlo k urychlení debaty o této lokalitě. Dne 11. 3. 2019 bylo přijato usnesení Rady hl. m. Prahy č. 351, které mj. uložilo Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“) vypracovat studii na prodloužení tramvajové tratě od ulice Na Veselí přes Pankrác na Budějovickou. Podklad k tomuto usnesení konstatuje, že *„Zkrácený úsek Na Veselí – Pankrác pouze před křižovatkou s ulicí Hvězdova byl na základě konceptní studie Táborská – Na Pankráci (IPR, schváleno Radou hl. m. Prahy v roce 2017) zahrnut do přípravy v rámci investiční akce DPP „RTT Táborská“ s cílem realizovat jej před zahájením stavby metra D a zajistit tak během dlouhodobé výluky stanice metra C „Pankrác“ při stavbě metra D náhradní tramvajovou dopravu (předpoklad výluky metra je od r. 2021).“*
- č. 4 – Následovalo usnesení Rady hl. m. Prahy č. 591 ze dne 8. 4. 2019, které (ve vazbě na usnesení Rady Městské části Praha 4 č. 1NR-36/2018 ze dne 28. 11. 2018 ke Koncepční studii Táborská/Na Pankráci) vybralo variantu zachování podjezdu Táborská a vyzvalo MČ Praha 4 k výběru varianty křížení ulic 5. května a Na Veselí.
- č. 5 – Dne 17. 7. 2019 vydala Rada Městské části Praha 4 usnesení č. 14R-551/2019, které požaduje zachovat podjezd Na Veselí a vyjadřuje souhlas s realizací tramvajové tratě na Pankrác po Hvězdovu ulici. Není tedy pravda, že výstavba byla zahájena „i přes nesouhlas městské části“, jak fabulujete v dotazu č. 5.

Projekt byl v roce 2020 realizován v etapách Na Veselí, Soudní a horní část ulice Na Pankráci. Smyslem odbočky po Hvězdovu ulici bylo mít k dispozici provizorní tramvajovou trať, která měla posloužit po dobu výluky stanice metra Pankrác C, která měla nastat v roce 2021, ale zatím neproběhla. Aktuálně je tato výluka plánována na rok 2025. V době přípravy této odbočky v rámci RTT Táborská – Na Pankráci – Na Veselí nebyla známa představa o provozu pravidelné tramvajové linky na Pankrác.

- č. 6 – V průběhu léta 2020 byly známy výsledky studie DPP na prodloužení tramvajové tratě na Budějovickou, k této studii vydala Rada Městské části Praha 4 Usnesení č. 15R-577/2020, kde vzala na vědomí potřebu prodloužení tramvajové tratě až k poště, resp. Finančnímu úřadu, tj. za křižovátku s ulicí Na Strži.
- č. 7 – Následně dne 26. 10. 2020, tedy v době, kdy už byla v pokročilé fázi výstavby odbočka po Hvězdovu ulici, zadala Rada hl. m. Prahy usnesením č. 2312 Dopravnímu podniku připravit prodloužení tramvajové tratě na Pankrác až k poště, resp. Finančnímu úřadu.
- č. 8 – Bylo celkem zjevné, že minimalistické obratiště, nevyhovující pravidelnému provozu linky č. 19, bude muset být odstraněno a že délka úpravy je poměrně dlouhá z důvodu směrového, ale především výškového řešení. Na prodloužení bylo vydáno řádné stavební povolení na konci roku 2023. Mezitím



na podzim 2022 proběhly další komunální volby, což mj. přineslo i usnesení Rady Městské části Praha 4 č. 14R-427/2023 ze dne 28. 6. 2023, kterým se žádá DPP, aby prodloužení bylo zatravněno a aby byl takto přestavěn i úsek z roku 2020.

- č. 9 – Poslední přiložený dokument je usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2548 ze dne 13. 11. 2023, kterým se stanovuje postupná etapizace výstavby prodloužení a jeho koordinace s dalšími stavbami v místě.

Nad rámec těchto dokumentů sdělujeme, že již existuje i usnesení Rady hl. m. Prahy o elektrifikaci místní linky č. 134 a také o přípravě tramvajové tratě Jeremenkova – Olbrachtova – Vyskočilova – Pekárenská, které dále může mít vliv do prováděné výstavby tramvajové tratě na Pankráci.

DPP se tedy striktně řídí platnými usneseními Rady Městské části Praha 4 a Rady hl. m. Prahy a nespatřuje mezi těmito rozpor.

K jednotlivým Vaším dotazům lze, v souladu s přiloženými dokumenty, uvést následující:

Ad 1) Náklad výstavby části tramvajové tratě Kotorská–Pankrác, realizované v roce 2020 a zasažené současným prodloužením tramvajové trati byl cca 13 mil. Kč. K tomu je třeba uvést, že demontovaný materiál je, nebo bude znovu využit, popřípadě recyklován.

Ad 2) Obnova tramvajové trati byla součástí projektu TT Vladimírova–Táborská–Na Pankráci–Na Veselí–Soudní.

Ad 3)

- a) Odpověď viz příloha č. 1.
- b) Návrh byl schválen Radou hl. m. Prahy a Radou Městské části Praha 4 – viz přílohy č. 2, č. 3 a č. 5.

Ad 4) Společenská poptávka je obsažena v přiložených usneseních Rady hl. m. Prahy a Rady Městské části Praha 4. Výše nákladu na výstavbu tramvajové tratě viz odpověď Ad 1). Provozní náklady vs. přínosy včetně přepravní poptávky vyhodnocuje k tomu určená organizace ROPID. FPD na pokrytí správy úseku k Hvězdově ulici nezměněn.

Ad 5) Viz přílohy (zejména příloha č. 5) a odpovědi Ad 3) a Ad 4). Dostatečnost dopravní obslužnosti v oblasti vyhodnocuje organizátor dopravy (ROPID).

Ad 6) Viz odpověď Ad 8).

Ad 7) Nebyla vyvozena odpovědnost.

Ad 8) Obnovená trať nebyla zcela odstraněna. Rozsah úprav vychází:

- a) z požadavku ČSN 73 6412 na maximální podélný sklon v obratišti tramvajové dráhy, kvůli kterému výškový průběh trati z r. 2020 nevyhovoval potřebné výšce kolejí v křižovatce s Hvězdovou ulicí a
- b) z usnesení Rady Městské části Praha 4 (příloha č. 8).

Ad 9) Viz odpověď Ad 8).

Ad 10) Náklady budou známy po provedení všech prací a zaevidování eventuálních více a méněprací.

Ad 11) Viz odpověď Ad 8).



Ad 12) Nebylo zdůvodněno havarijním stavem.

Ad 13) Nejedná se o opětovnou výstavbu tramvajové tratě. Výše nákladu na výstavbu tramvajové tratě viz odpověď Ad 10).

Ad 14) Odpovědnost nebyla vyvozena.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
vedoucí odboru Právní

Přílohy:

1. Usnesení_RHMP_c. 2201_Iniciace koncepční studie
2. Usnesení_RHMP_c. 412_verze_1.1_Taborska
3. Usnesení_RHMP_studie Pankrac_c. 351_verze_1.1_(VEREJNE)
4. Usnesení_RHMP-Usnesení_c. 591_080419
5. MC Praha 4_Usnesení rady - k RTT Vladimirova-Taborska-Na Pankraci-Na Veseli-Soudni
6. RMC_usneseni-15. zasedani_19082020
7. Usnesení Rady_c. 2312_Pankrac_verze_1.1_(VEREJNE)
8. RMC P4 trava 28062023
9. Usnesení_RHMP_c. 2548_verze_1.1_Harmonogram Pankrac

