

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 1479
ze dne 13.6.2022

*k návrhu Urbanistické studie Nového Sedlce a k přípravě tramvajové trati
"Nádraží Podbaba - Suchdol (Výhledy)"*

Rada hlavního města Prahy

I. bere na vědomí

informace o aktuálním stavu v území dle důvodové zprávy

II. konstatuje, že

považuje důležitost území a jeho komplexní řešení včetně širšího území za prioritu

III. schvaluje

návrh Urbanistické studie Nového Sedlce dle přílohy č. 1 tohoto usnesení, která slouží jako podkladová studie k pořizované změně Z 3827/00 "Koordinovaný rozvoj Nového Sedlce", která je aktuálně ve fázi dokončeného návrhu pro projednání

IV. souhlasí

se zahájením přípravy tramvajové trati v lokalitě Suchdola a Nového Sedlce v úseku "Nádraží Podbaba - Suchdol (Výhledy)" a s postupem přípravy uvedeným v důvodové zprávě

V. ukládá

1. I. náměstkovi primátora doc. Ing. arch. Petrovi Hlaváčkovi, náměstkovi primátora Ing. Adamu Scheinherrovi, MSc., Ph.D.

1. jednat s dotčenými aktéry v území o majetkoprávním uspořádání v území a spolufinancování rozvoje lokality a veřejné infrastruktury s ohledem na schválenou Metodiku spoluúčasti investorů na rozvoji území hl.m. Prahy, zejména pak ve vztahu k zajištění parametrů pro tramvajovou trať

Termín: průběžně

2. seznámit městské části Praha 6, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje a další dotčené aktéry v území s návrhem Urbanistické studie Nového Sedlce dle bodu III. tohoto usnesení a postoupit tento návrh k projednání

Termín: ihned

3. informovat městské části Praha 6, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje a další dotčené aktéry v území o zahájení přípravy tramvajové trati dle návrhu Urbanistické studie Nového Sedlce dle bodu IV. tohoto usnesení

Termín: ihned

2. radnímu Mgr. Janu Chabrovi

1. poskytnout součinnost dle bodu V.1.1. tohoto usnesení

Termín: průběžně

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

1. koordinovat záměry v území dle návrhu Urbanistické studie Nového Sedlce s ohledem na projektovou přípravu tramvajové trati a poskytnout součinnost Dopravnímu podniku hl.m. Prahy, akciová společnost při projektové přípravě tramvajové trati

Termín: průběžně

4. MHMP - HOM MHMP, MHMP - ODO MHMP

1. poskytnout součinnost dle návrhu Urbanistické studie Nového Sedlce Dopravnímu podniku hl.m. Prahy, akciová společnost a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy při projektové přípravě tramvajové trati dle bodu IV. tohoto usnesení

Termín: průběžně

VI. ž á d á

1. Dopravní podnik hl.m. Prahy a.s.

1. o zajištění projektové přípravy tramvajové trati "Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol (Výhledy)" s důrazem na kvalitní řešení urbanismu a architektury této infrastrukturní stavby dle postupu uvedeného v důvodové zprávě a dále po schválení celoměstsky významné změny Územního plánu hl.m. Prahy 3827/00 o zajištění územního rozhodnutí a stavebního povolení stavby "Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol (Výhledy)"

Termín: 30.6.2023

2. o konzultaci veškerých projekčních prací této akce s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy a respektování jeho koordinační role při rozvoji území

Termín: průběžně

2. Technickou správu komunikací hl.m. Prahy, a.s.

1. poskytnutí součinnosti Dopravnímu podniku hl.m. Prahy, akciová společnost při projektové přípravě

Termín: průběžně

3. MČ Praha 6, MČ Praha - Suchdol, MČ Praha - Lysolaje

1. o poskytnutí součinnosti při naplňování úkolů vyplývajících z tohoto usnesení

Termín: průběžně

4. Českou zemědělskou univerzitu v Praze o poskytnutí součinnosti a pokračování jednání s hl.m. Prahou o majetkoprávním uspořádání v území

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

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

Předkladatel: I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.

Tisk: R-42571

Provede: I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., radní Mgr. Jan Chabr, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, MHMP - HOM MHMP, MHMP - ODO MHMP

Na vědomí: odborům MHMP

Příloha je uložena z kapacitních důvodů ve sdíleném úložišti.

(Tip: Dvojklikem klikněte na heslo, pravé tlačítko myši - volba Kopírovat, stáhněte a otevřete odkaz, po výzvě hesla pravé tlačítko myši - volba Vložit).



[odkaz na stažení obsahu přílohy - intranet](#)



[odkaz na stažení obsahu přílohy - internet](#)

Heslo k otevření obsahu přílohy: **ywBRYbNZBwR8B2dKDTN3**

Důvodová zpráva

Radě hl. m. Praze se předkládá návrh Urbanistické studie Nový Sedlec (dále „USNS“), která zajistí koordinaci, koncepční rozvoj a revitalizaci dané lokality. Studie byla zpracována na základě Usnesení Rady HMP č. 567 ze dne 30. 3. 2020, zároveň na základě rámce USNS se tímto tiskem zahajuje příprava tramvajové trati v dané lokalitě (v úseku „Nádraží Podbaba - Suchdol (Výhledy)“).

Lokalita Nového Sedlce se rozkládá na území tří městských částí – Prahy 6, Suchdola a Lysolaj. Na ploše cca 32 ha se předpokládá postupný rozvoj a zástavba a je zde navrženo různými subjekty množství změn ÚP, které nejsou koordinovány nebo se vzájemně překrývají. Toto území protíná navrhovaná trasa tramvajového spojení Dejvic se Suchdolem (je součástí prioritních tratí dle schválené Koncepce rozvoje tramvajových tratí). V řešeném území se střetávají zájmy vlastníků pozemků – státu, města, městských částí, a soukromých subjektů i osob. Severně od Kamýcké ulice, v okolí historické cihelny a bývalých mrazíren, navazuje území s dalšími podněty na změny ÚP pro bytovou výstavbu. Na řešení tramvajové trati i zástavby v Sedlci byla vypracována řada studií, nad kterými však nedošlo k dohodě všech zúčastněných. Tato studie byla zpracována na podnět HMP a bude sloužit s úmyslem dosáhnout dohody všech aktérů o způsobu využití území, urychlit proces plánování a koordinace jak tramvajové trati, tak výstavby a s ní související veřejné vybavenosti.

Tuto urbanistickou studii zpracoval IPR Praha a tímto je předkládána Radě HMP. Studie zahrnuje koncepční řešení a koordinaci rozvoje oblastí Nového Sedlce a Sedlce (širší vztahy, koordinace probíhajících změn ÚP, projektů a studií developerů a nároků městských částí s navrhovanou trasou TT) a je zároveň podkladovou studií pro změnu ÚP pro území Nový Sedlec Z 3827/00.

Záměr vybudovat tramvajovou trať do Suchdola, resp. počátky technického a urbanistického zkoumání možností a souvislostí se datují už k roku 2004, kdy se otázkou komplexně zabýval tehdejší Útvar rozvoje hl. m. Prahy (dnes IPR Praha) s cílem pořídit změnu územního plánu nejen pro vlastní tramvaj, ale také přilehlé lokality, související s tímto novým prvkem obsluhy území při jeho možnostech, nárocích (složitý průchod terénem) i kapacitě. Cílem projektu vždy bude společně s tramvajovou tratí utvářet charakteristické nové městské prostory tak, aby vstup tramvaje do zastavěného území přinesl nejenom spolehlivý dopravní prostředek, ale též kvalitu veřejných prostranství. Prověřování záměru prošlo od r. 2006 dynamickým vývojem s celou řadou rozličných variant trasování samotné tratě při hledání jejího optimálního a zároveň i technicky možného začlenění do území, a to jak v úseku v nivě řeky Vltavy, tak při nastoupání na sedlecké terasy, nebo v samotném jádrovém území Suchdola až po rozvojovou lokalitu Výhledů.

Specifikem v **zajišťování dopravní obslužnosti oblasti Suchdola** je v posledních desetiletích rozvíjející se areál České zemědělské univerzity. Toto vysokoškolské zařízení samo generuje vysokou poptávku po veřejné hromadné dopravě v lokalitě, zajišťovanou doposud autobusovými linkami (107 a 147), které jsou ve špičkových hodinách dlouhodobě na hranici kapacity spojů a nárazově dochází během semestru i k situacím, kdy vozy cestující nepobírají. Takový stav je problémový z pohledu trvalé udržitelnosti. Tramvajová trať do Suchdola by vyřešila obsluhu vysokoškolského areálu a současně přinesla zlepšení dopravní obsluhy Suchdola jako takového, a to ve vazbách k městu. Druhou zásadní okolností je nespolehlivost autobusové dopravy vlivem silného automobilového provozu v trasách vedení linek, což je zčásti řešeno preferencí spojů VHD vyhrazenými jízdními pruhy. Tramvajová trať umožní ve své trase na Suchdol zajistit plošnou dopravní obsluhu rozvojového území Nového Sedlce, která by jinak ani nebyla možná. Ve stopě ulic Podbabské a Roztocké se předpokládá nezávislé vedení tratě na samostatném tělese, zajišťující spolehlivost a pravidelnost provozu. Na konci trati se uvažuje situování parkovacích kapacit P+R. Realizace tramvajové trati, předcházející výstavbě Pražského okruhu, je tak vhodnou a žádoucí reakcí města na zajištění efektivní veřejné dopravy v koridoru radiálního příjezdu směrem k centru městské části Praha 6, a to jak z pohledu provozní stability, tak vzhledem k možnostem pozitivního ovlivňování dělby přepravní práce i formou nabídky kombinovaných cest.

Záměr tramvajové trati Podbaba – Suchdol je obsažen v zásobníku **opatření v návrhové části Plánu udržitelné mobility hl. m. Prahy a jejího okolí** (tzv. P+). Záměr jednoznačně sleduje strategické cíle plánu – zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení výkonnosti a spolehlivosti dopravy a zlepšení dostupnosti dopravy. Pozitivní dopady realizace záměru hodnotí P+ zejména v případě zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti z oblasti Suchdola ve vztahu nejen k centru MČ Praha 6 (Dejvice), ale také dále do centra města, či ve směru Praha 7 - Praha 8, vznik nových přímých tramvajových spojení (autobusy končí na Dejvické). Záměr je v souladu s výhledovým systémovým propojením Prahy 6 a Prahy 8 - tzv. severní tramvajovou tangentou, vymezenou v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy. Tramvajová trať nahrazuje velmi intenzivní a kapacitně již nedostačující autobusovou dopravu tramvajemi, umožní zklidnit a revitalizovat oblast Vítězného náměstí (uleví od autobusů), nabízí tišší provoz tramvajů a související pozitivní dopady ve zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel náhradou autobusové dopravy ekologicky šetrnější tramvajovou dopravou. Výhodou tramvajů oproti silniční alternativě v podobě elektrifikace výkonů elektrobusů a trolejbusů je vyšší kapacita systému i jednotlivých spojů a vyšší spolehlivost díky stavební segregaci a preferenci i existence přímých propojení dále. Tramvaj sehraje důležitou městotvornou funkci, umožní kvalitní urbanizaci lokality Nový Sedlec, přispěje ke zlepšení přestupních vazeb (Vítězné náměstí a Výhledy – terminál veřejné dopravy s přestupem na regionální linky PID). Nárůst provozních nákladů tramvajové dopravy bude částečně kompenzován úsporou provozních nákladů z redukce autobusové dopravy.

Příprava tramvajové trati Podbaba – Suchdol byla schválena a potvrzena **Strategií rozvoje tramvajových tratí**, schválené usnesením RHMP č. 2186 ze dne 5. 9. 2017, aktualizované usnesením RHMP č. 1261 ze dne 31. 5. 2021.

Technické řešení bylo po důkladném prověření v naprosté většině trasy stabilizováno studií vypracovanou firmami Metroprojekt, PUDIS a VHE pro IPR Praha v roce 2016. Tato studie byla z hlediska vedení tramvajové trati odsouhlasena Dopravním podnikem hl. m. Prahy na jaře 2017 a toto stanovisko je stále platné. Ne zcela uzavřená zůstávala otázka vedení tramvaje v počátečním úseku z Podbavy k Hydrologickému ústavu. Po stabilizaci technického řešení musela být dále řešena otázka souvislostí s okolním územím, zejména v průchodu oblastí Nového Sedlce. Zde se ukázalo k projednání jako nepraktické řešení samostatné změny ÚP na tramvajovou trať (Z 2849) a několika dalších změn na navazující území, často s plošným překryvem. Tyto problémy byly vyřešeny usnesením Rady hl. m. Prahy č. 567 z 30. 3. 2020 k návrhu na zpracování **Urbanistické studie Nového Sedlce** (dále též jen „USNS“), která zajistí koordinaci, koncepční rozvoj a revitalizaci dané lokality. Jak vyplývá z bodu III. Usnesení RHMP, jedná se o podkladovou studii ke zpracování návrhu změny ÚP, přičemž se předpokládá vypracování vlastního návrhu řešení změny ÚP v intencích této studie, avšak s případnými odchylkami, které vyplývají z projednávání USNS s dotčenými orgány i jednotlivými aktéry.

Pořizováním nové změny územního plánu a zajištěním urbanistické a dopravní studie Nový Sedlec došlo ke zcela zásadnímu posunu v možnostech projektové přípravy tramvajové trati Nádraží Podbaba – Suchdol, neboť jsou takto eliminovány zásadní problémové okruhy technického rázu a věc směřuje k brzkému zajištění souladu s územním plánem. Velký rozsah připravované stavby i její náročnost a komplexita v provázanosti na související plochy vyžadují nyní zajištění podrobnější dokumentace tramvajové trati, aby pro koordinovaná technická řešení i majetkoprávní záležitosti existoval na straně stavby tramvajové trati partner k jednání s dalšími subjekty nad konkrétním technickým řešením. **Proto se navrhuje prostřednictvím Dopravního podniku hl. m. Prahy ihned zajistit zahájení prací na projektové přípravě stavby TT Nádraží Podbaba – Suchdol** s tím, že projektová dokumentace k územnímu rozhodnutí stavby (případně odpovídající projektová dokumentace dle toho času platné legislativy) bude podána na příslušný stavební úřad až po zajištění souladu s územním plánem. Dopravní podnik hl. m. Prahy je žádán o zajištění celkové koordinační studie záměru pro oznámení EIA, zajištění zjišťovacího řízení EIA a případně následně kompletního posouzení EIA, zajištění pravomocného územního rozhodnutí a stavebního povolení stavby a její následnou realizaci. Příslušné kroky bude možné provést pouze při zajištění souladu s ÚP ze strany HMP. Financování projektových prací se předpokládá z rozpočtu hl. m. Prahy, akce je založena v číselníku MHMP pod číslem 455539 TT

Podbaba – Suchdol. Realizace se předpokládá s využitím maximální míry dostupných dotačních programů v době realizace s doplňkovým financováním HMP. Dotační možnosti bude průběžně prověřovat DPP. **V projektové přípravě záměru se dle bodu VI.1. Usnesení RHMP žádá dodržet postup popsaný v této důvodové zprávě – viz též dále zajištění architektonické kvality a požadavky na návrh tramvajové tratě v příloze č. 2.** Výše popsaná USNS je ideovým východiskem pro technický návrh tramvajové trati a vodítkem pro dopravní řešení souvisejících úseků uliční sítě. Odchyly řešení oproti USNS, vyplývající z upřesnění skutečností v podrobnějším stupni, budou předmětem konzultací a koordinační role Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Součástí řešení území musí být v návaznosti na běžící změnu územního plánu také zajištění dohod v území ohledně majetkoprávního vypořádání. Tyto majetkoprávní vztahy musí být řešeny v rámci dohod v území, kdy v návaznosti na plánovací smlouvy a dohody v území budou řešeny koridory a veškeré pozemky, služebnosti a věcná břemena pro tramvajovou trať a návaznou komunikační síť. Součástí těchto dohod musí být maximální součinnost odboru majetku a odboru územního rozvoje.

Celková délka trati (v úrovni studie podkladové pro změnu ÚP) je 5065 m, umísťuje se devět párů zastávek a k prověření je zastávka Lanová dráha – Terminál Podbaba i příp. jako nepárová. Z hlediska provozních nároků se předpokládá provoz tří denních linek tramvají; dvou standardních a posilové linky ve dnech školního vyučování s polovičním intervalem; všechny vedené v ekvivalentu dvouvozevého tramvajového vlaku.

Zajištění architektonické kvality při zpracování projektové dokumentace (bod VI.1.1. usnesení)

Vzhledem k mimořádnému významu i rozsahu záměru, který bude spoluvytvářet charakter míst v současně zastavěném území i rozvojových lokalitách, trvá akcionář na zohlednění těchto specifik v procesu zhotovení projektové dokumentace.

Dopravní podnik hl. m. Prahy se proto tímto žádá, aby do podmínek při výběru zhotovitele všech stupňů dokumentace záměru resp. projekčních týmů požadoval, případně externě samostatně k plnění zakázky vysoutěžil, autorizovaného architekta dle autorizačního řádu České komory architektů dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů (...) v platném znění – druh autorizace „architekt“ (se všeobecnou působností) s číselným označením A.0 nebo obor autorizace architektura s číselným označením A.1 („autorizovaný architekt“ dále v důvodové zprávě jen „architekt“). Pozici architekta ve smluvních vztazích zhotovitele resp. vůči zadavateli zkonzultuje Dopravní podnik hl. m. Prahy s IPR Praha. Dle konkrétního způsobu zajištění spolupráce architekta poskytne IPR Praha DPP HMP a.s. součinnost při výběru architekta, např. bude metodicky nápomocen ke kvalitativnímu výběru apod.

Architekt bude přítomen ve všech fázích dokumentace, zpracovávané jako plnění bodu VI.1.1. tohoto usnesení RHMP (průřezově od studie, DÚR, DSP/DUSP). V první fázi se očekává role architekta, spočívající především ve vidění souvislostí a zasazení projektovaného záměru do komplexního chápání utvářených prostorů ve městě v duchu urbanistické koncepce a zásad podkladové studie. Architekt dále paralelně s technickým prověřením (DÚR/DSP) zajistí architektonické a výtvarné libreto záměru – „design manuál“ věci jako celku, definující materiály, detaily a typologii prvků vybavení tratě a jejího příslušenství. Architekt bude rozhodovat o provedení detailů (vč. některých spárořezů), volbě materiálů a uličního vybavení apod.

Postupy architekta budou vycházet z městských standardů (schválených i vznikajících v čase zpracování). Požaduje se znalost ve věci městských standardů HDV, stromořadí, Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, Katalog doporučených prvků (v přípravě) apod. Výstupy bude v dostatečném předstihu komunikovat se všemi klíčovými aktéry, zejména však IPR Praha. Výstupy architekta budou v projektu průběžně zohledňovány a budou závazné.

IPR Praha bude po celou dobu plnit roli autorského dozoru nad dodržáním koncepce podkladové studie ke změně územního plánu pro tramvajovou trať.

Tato důvodová zpráva bude součástí zadávací dokumentace DPP HMP k zakázkám, souvisejícím s plněním žádosti akcionáře v tomto usnesení RHMP.

Přílohou č. 1 důvodové zprávy je zakres řešeného území, kterého se bude týkat plnění bodu VI.1.1. tohoto Usnesení RHMP – rozděleno na jádrové zájmové území projektu „Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol (Výhledy)“ a širší oblast, která projektu definuje okrajové podmínky návrhu, vyplývající z urbanistické a krajinářské koncepce. Širší území bude zpodrobněno v úrovni studie (konceptu DÚR) v potřebném rozsahu a bude vstupem pro podrobnější fáze projektu v úrovni DÚR/DSP. Z prověření vyplynou též zábory stavby a podklad pro určení navazujících a souvisejících projektů s investicí DPP a. s.

Přílohou č. 2 důvodové zprávy je popis tramvajové trati a základní požadavky na návrh v rovině technické