

ZADÁNÍ

STUDIE PROVEDITELNOSTI

PÁTÉ TRASY PRAŽSKÉHO METRA

pracovní verze k projednání pracovní skupinou 31. 8. 2022

1.	PREAMBULE	4
2.	CÍLE STUDIE PROVEDITELNOSTI	4
2.1.	Fáze 1.....	4
2.2.	Fáze 2.....	5
3.	VÝCHOZÍ DOKUMENTACE	5
3.1.	Metropolitní plán (stav návrhu pro veřejné projednání)	5
3.2.	Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy.....	6
3.3.	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.....	6
3.4.	Strategický plán hl. m. Prahy.....	6
3.5.	Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha	7
3.6.	Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030.....	7
4.	ROZSAH ŘEŠENÍ	7
4.1.	Rozsah území pro umístění trasy	7
	Anděl	8
	Smíchovské nádraží	8
	Podolí	8
	Pankrác / Budějovická	8
	Brumlovka	9
	Bohdalec – Slatiny	9
	Eden	9
	Želivského	9
	Nákladové nádraží Žižkov	9
	Chmelnice	10
	Libeň	10
	Vysočany	10
	Prosek, Letňany, Čakovice	10
	Anděl – Dejvice / Bubeneč	10
	Jižní zaokružování	11
	Bohnice	11
	Severní zaokružování	11
4.2.	Rozsah území pro přepravní prognózu (dopravní model).....	11
4.3.	Rozsah technického prověření.....	11
	Charakter metra	11
	Technická proveditelnost	12
4.4.	Rozsah ekonomického prověření.....	12

Stavební náklady	12
Ekonomická efektivita	12
Investiční možnosti Prahy	13
4.5. Rozsah prověření celospolečenských přínosů.....	13
5. Definice variant k prověření	13
5.1. Základní úsek	13
5.2. Etapová prodloužení.....	14
5.3. Velký okruh	14
5.4. Malý okruh.....	14
6. Požadovaný obsah studie proveditelnosti	14
6.1. Analytická část	14
6.2. Návrhová část	14
6.3. Hodnotící část.....	15
6.4. Závěr	15
7. Zapojení aktérů	15
7.1. Zadavatel	16
7.2. Oponentura	16
8. Závěr	16

1. PREAMBULE

Rozvoj hlavního města Prahy se v nadcházejících desetiletích soustředí do lokalit **v rámci kompaktní zástavby, ale mimo městské jádro**. Polycentrický rozvoj bude svým důrazem na polyfunkčnost v lokalitách zohledňovat principy města **krátkých vzdáleností** (zástavby, která mimo bydlení nabídne i prostor pro práci, rekreaci, služby a další činnosti). Komě toho bude město zajišťovat intenzivní mobilitu obyvatel mezi lokalitami s důrazem **na rychlé spojení jednotlivých center**. Praha má mimořádně **kvalitní veřejnou dopravu**. Její monocentricky utvářená struktura nicméně přestává odpovídat potřebám moderní a rozvíjející se metropole. Slabinou je nedostatečná a neefektivní nabídka cestování po tzv. tangenciále, tedy cest z místa na místo vně centra, kde **veřejná doprava nemůže konkurovat automobilové**.

Proto Praha opět zvažuje ideu **okružní trasy** pražského metra, která **povede mimo centrum Prahy** a propojí významné železniční uzly a nová **centra rozvoje Prahy 21. století** – Smíchov, Pankrác, Slatiny, Žižkov a Vysočany. Ve výhledu bude možné další prodloužení na obou koncích směrem do Dejvic / Bubenče a Čakovic. Realizace okružní linky, která propojí všechny stávající trasy metra, významně **pozvedne kvalitu pražské veřejné dopravy**. Nová trasa zcela **zásadním způsobem zrychlí a zefektivní cesty Pražanů** a návštěvníků města. Nejenže doplní systém linek metra a odlehčí stávajícím trasám, ale především umožní přestup na železniční dopravu na klíčových pražských nádražích Smíchov, Libeň, či Dejvice s vazbou na letiště. Stanice budou navíc provázány s rozsáhlou sítí tramvají. Záměr **okružní trasy metra** je projektem města s vizí, Prahy 21. století.

2. CÍLE STUDIE PROVEDITELNOSTI

Studie proveditelnosti bude vypracována v navazujících fázích, které budou postupně rozvíjet zjištěné skutečnosti, ty dále zpřesňovat a případně se vracet k úvodní fázi v případě, že se v pozdější fázi prokáže návrh jako negativní průkaz.

2.1. Fáze 1

- prověřit smysluplnost obsluhy území podzemní kolejovou trasou veřejné dopravy se zohledněním rozvojových kapacit jednotlivých lokalit tak, jak je předpokládají rozvojové dokumenty Prahy a posoudit celospolečenské dopady nové trasy metra na kvalitu života ve městě, ekonomiku a společnost, včetně zhodnocení primárně městských pozemků pro městskou bytovou výstavbu

- určit nejvýhodnější a pokud možno i variantní umístění stanic s ohledem na efektivitu dopravní obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou a konkurenceschopnost ve vztahu k individuální automobilové dopravě
- prověřit základní technickou realizovatelnost potenciálních tras a stanic s ohledem na geologické, topografické a technické limity a navrhnout vhodnou technologii stavby podzemních úseků
- prověřit, srovnat a doporučit vhodný systém metra
- zajistit předběžné modelování poptávky na navržených úsecích a dopad na ostatní dopravní síť

2.2. Fáze 2

- navrhnout provozní aspekty nové trasy metra včetně vztahu k dalším linkám veřejné dopravy
- posoudit synergický efekt nové trasy metra s ohledem na další významný dopravní záměr – železniční tunely pod centrem Prahy, prověřované v rámci Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha (zadavatel: Správa železnic s. o.)
- posoudit synergický efekt nové trasy metra se stávajícími trasami metra, realizovanou trasou metra D a stávajícími i připravovanými tramvajovými tratěmi
- vypočítat investiční a provozní náklady návrhu nové trasy, popsat možnosti financování s ohledem na realizovatelnost v podmínkách České republiky se zohledněním času přípravy tak rozsáhlé investice

3. VÝCHOZÍ DOKUMENTACE

Při vypracování studie proveditelnosti zohlední zpracovatel všechny relevantní strategické rozvojové dokumenty a jejich aktualizace na městské i národní, popř. krajské úrovni (zde především pro území Středočeského kraje). Poslední, hodnotící část studie proveditelnosti (viz bod 5.3) by pak měla vést diskusi nad obsahem těchto dokumentů a vyhodnotit, do jaké míry by jejich cíle realizací okružní trasy metra byly naplněny.

3.1. Metropolitní plán (stav návrhu pro veřejné projednání)

Připravovaný územní plán je základním a nejdůležitějším podkladem pro zpracování studie proveditelnosti. Určuje stabilizované, transformační a rozvojové lokality včetně jejich kapacit z hlediska možné zastavěnosti a podlažnosti, díky čemuž lze přesněji určit, kam a v jakém objemu se bude město rozvíjet. Pro účely této studie proveditelnosti je zásadní vymezení transformačních lokalit v území od Smíchova po Čakovice včetně jejich navrhovaných kapacit, dále koridory stávající i navrhované

dopravní i technické infrastruktury, přičemž jako rezerva je do výkresu dopravní infrastruktury vložena tangenciální trasa metra v úseku Smíchov – Čakovice.

Vzhledem k tomu, že Metropolitní plán je stále neschválenou územně-plánovací dokumentací, je v průběhu zpracování studie proveditelnosti nutné reagovat na jeho korekce a aktuální podobu.

Přesto, že jde o nejdůležitější strategický poklad pro zpracování studie proveditelnosti, tato by se měla zabývat i ideou možného rozvoje města po naplnění kapacit Metropolitního plánu po roce 2050, což bude konzultováno s IPR.

3.2. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Vyšší stupeň územně-plánovací dokumentace je potřeba brát v úvahu v souvislosti s umístěním koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.

3.3. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Klíčový strategický dokument pro plánování dopravy v Praze byl jako návrh schválen v roce 2019 a s návrhovým horizontem do roku 2030. V roce 2022 proběhla aktualizace analytické části i s ohledem na turbulentní vývoj mobility v souvislosti s pandemií. Plán udržitelné mobility byl zpracováván od roku 2015 a ve svém návrhu logicky nezohledňuje ideu tangenciální trasy metra. Mezi návrhovými opatřeními veřejné dopravy v řešené oblasti města uvádí trasu metra D, nové tramvajové tratě, vč. tzv. jižní, východní a severní tramvajové tangenty a také zlepšení parametrů železniční sítě.

Klíčovým faktorem pro Plán udržitelné mobility je návrhový horizont vztažený k roku 2030. Studie proveditelnosti 5. trasy pražského metra bude pracovat s podstatně vzdálenějšími návrhovými horizonty, přičemž do roku 2030 nelze očekávat ve vztahu k nové trase metra jiné procesy, než územní stabilizaci a předprojektovou přípravu. Horizont uvažování studie proveditelnosti by měl být definován obdobím 2030+.

Zpětnou vazbou pro Plán udržitelné mobility a jeho budoucí aktualizace by měl být úkol dokončit a dále rozpracovat výsledky studie proveditelnosti v horizontu 2025 – 2030.

3.4. Strategický plán hl. m. Prahy

Dalším důležitým dokumentem je Strategický plán hl. m. Prahy z roku 2016, který přináší vizi směřování Prahy v budoucnu na základě mnoha socioekonomických fenoménů. Studie proveditelnosti by měla čerpat z prioritních os (soudržná a zdravá metropole, prosperující a kreativní metropole, koncepčně plánovaná metropole), reflektovat strategické cíle a zohledňovat indikátory, které slouží

k posouzení naplňování strategie. Zpracovatel v Hodnotící části přímo posoudí soulad se Strategickým plánem a případně navrhne jeho doplnění vztahující se k výsledkům studie.

3.5. Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha

Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha zadaná Správou železnic a její budoucí výstupy jsou určujícím faktorem pro uvažování o systému veřejné dopravy v Praze v příštích desetiletích. Je proto zcela klíčové provázat již ve fázi zpracování návrhová opatření studie SŽ i studie proveditelnosti páté trasy pražského metra. Vzhledem k tomu, že primárně se od studie proveditelnosti ŽUP očekává návrh nových železničních tunelů pod centrem Prahy, tedy nové kapacitní a spolehlivé infrastruktury v radiálním směru, považujeme za jeden z hlavních cílů studie proveditelnosti páté trasy metra, který cílí na návrh tangenciální linky komplementaritu ke studijním prověřením zadaným Správou železnic.

3.6. Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030

V roce 2021 aktualizovaný strategický dokument rozděluje relevantní rozvojové záměry tramvajových tratí do 4 kategorií – projekty v realizaci (z nichž všechny jsou v roce 2022 skutečně realizovány či ve stádiu realizace), projekty k prioritní přípravě a realizaci do roku 2030, projekty k územní stabilizaci do roku 2030 a ostatní záměry k územní stabilizaci. Pro zájmové území této studie proveditelnosti jsou klíčové záměry tzv. tramvajových tangent, které samy o sobě představují záměry z různých výše uvedených kategorií. Studie proveditelnosti by mj. měla jako východisko pro uvažování o páté trase metra zhodnotit obsluhu města bez existence páté trasy metra, tedy výlučně s realizací metra D, nových tramvajových tratí a zlepšení parametrů železnice jako srovnávací stav pro určení atraktivity takto stavěného systému veřejné dopravy pro obsluhu nových center rozvoje. Je nezbytné řešit aspekt komplementarity tramvajových tangent a páté linky metra. Toto posouzení je nutné provést ve vztahu ke kapacitám křižovek tramvajových tangent ve vztahu k realizaci a nerealizaci páté linky.

4. ROZSAH ŘEŠENÍ

Studie proveditelnosti má za cíl prověřit umístění nové trasy metra v tangenciálním směru, přičemž základní umístění trasy a jejích etap pro projektové prověření je definováno následovně:

4.1. Rozsah území pro umístění trasy

Anděl

Výchozí lokalita základního provozního úseku na levém břehu Vltavy umístěná v návaznosti především na tramvajové linky a povrchovou situaci. Primární funkcí stanice v tomto území by neměl být přestup na linku B, jelikož stávající hluboko uložená stanice zřejmě neposkytne takové možnosti pohodlného přestupu, jako následující Smíchovské nádraží. Klíčová je prostorová koordinace se stávajícími traťovými tunely, stanicí a technologickými prostory trasy B. Předpokládá se, že lokalita bude pro základní provozní úsek konečnou stanicí.

Smíchovské nádraží

Již v současné míře poznání je evidentní, že pro 5. trasu je klíčový kontakt s žst. Praha-Smíchov a stanicí metra B Smíchovské nádraží. Studie proveditelnosti bude v této lokalitě reagovat na budoucí známý stav reprezentovaný dokončením transformačního území a nové čtvrti Smíchov City a městské investice Terminál Smíchov, přičemž v tomto místě je rovněž klíčová koordinace s možným budoucím vstupem železniční trati do nového tunelu. Stanice umístěná v této lokalitě by měla umožnit komfortní přestup na trasu metra B i do terminálu, který integruje železniční a autobusovou městskou i regionální dopravu. Důležitým aspektem bude prověření stavebního přeřešení stávající hloubené stanice Smíchovské nádraží s ideovou preferencí přestupu hrana-hrana mezi oběma linkami metra. V úvahu je rovněž nutné vzít přítomnost Městského okruhu a parkovacího domu systému P+R, který vznikne v rámci výstavby Terminálu Smíchov. Dalším tématem bude obsluha transformační lokality Lihovar.

Podolí

V lokalitě Podolí vstoupí trasa na pravý břeh Vltavy. Důsledně bude řešena otázka překonání Vltavy s ohledem na hydrogeologické podmínky, přítomnost nového Dvoreckého mostu a vhodnost umístění stanice v této lokalitě v návaznosti na Podolské nábřeží. V souvislosti s dalším směřováním trasy do lokality Pankrác / Zelená Liška bude rovněž prověřena adekvátnost výstupu směrem do Jeremenkovy ulice a komplementarita s tramvajovou tratí Podolí – Budějovická.

Pankrác / Budějovická

Studie proveditelnosti se bude zvláště zabývat otázkou vhodnosti kontaktu s trasami metra C a D a vedením trasy s umístěním stanic v této lokalitě. Cílem je takové řešení, které bude mít z pohledu obsluhy území, proveditelnosti, možností návazné dopravy a ekonomické efektivity největší přínosy. Nelze proto v zadání studie proveditelnosti předjímat přesné vedení trasy.

Brumlovka

Další lokalitou, která má být obsloužena novou trasou metra je oblast Brumlovky a Vyskočilovy / Michelské ulice v návaznosti na silně zatížený autobusový tah. Studie prověří také možnou návaznost na železniční tratě v tomto území (trať Krč – Vršovice i Krč – Zahradní Město). V úvahu je nutné vzít možnosti rozvoje území a průchodnost podzemní stavby územím včetně vazeb na tramvajovou trať k Michelským pekárnám. Dalším tématem k prověření je smysluplnost a proveditelnost kontaktu trasy metra s železniční tangentou v lokalitě Spořilov.

Bohdalec – Slatiny

Zásadním tématem je obsluha budoucí nové čtvrti, která vznikne na transformačním území Bohdalec – Slatiny. Toto rozsáhlé území z hlediska umístění trasy a stanic pokrývá širokou plochu od Chodovské ulice na jihu a západě po železniční trať se zastávkou Praha-Eden. Základním prověřením je vhodné ve studii proveditelnosti ověřit předpoklad nevhodnosti východního odklonu nové trasy metra až k žst. Zahradní Město.

Uvažování o umístění trasy a stanic metra do této lokality je nutné koordinovat se záměry v tomto území na úrovni územního plánu, územních studií a projektových záměrů jednotlivých investorů, mj. s umístěním odstavů železničních souprav.

Eden

Vhodné umístění stanice v návaznosti na železnici i tramvajovou trať bude ověřeno také v kontextu komplementarity s tramvajovou tratí Eden – Michle, jejíž trasování je následně možné modifikovat v návrhu tak, aby se oba kolejové systémy doplňovaly a obsluhovaly novou část města jak z hlediska rychlého dálkového spojení v tangenciálním směru, tak místní obsluhy.

Želivského

V lokalitě bude především prověřena proveditelnost prostupu nové trasy s ohledem na umístění stávající trasy metra A, možnost technologického propojení obou tras a umístění jižního výstupu stanice s možností obsluhy Fakultní nemocnice Královské Vinohrady.

Nákladové nádraží Žižkov

Podobně jako v případě lokality Bohdalec-Slatiny je i v této lokalitě nutné prověřit co možná nejvhodnější trasování a umístění nové stanice či stanic. Vzhledem k tomu, že rozvoj území je v této

lokalitě již v realizační fázi, musí úvahy o trase metra zohlednit plánovaný stav území od poloviny 30. let 21. století. Z hlediska umístění stanic je nutné zohlednit návaznost na tramvajové linky včetně nové radiály v prodloužení ulice Olšanské a přítomnost vedení Městského okruhu případně výhodnost odsunutí stanice východním směrem s přímou obsluhou těžiště nové čtvrti.

Chmelnice

V této lokalitě bude prověřena efektivita umístění stanice v kontaktu s tramvajovou tratí, popř. i autobusovou / trolejbusovou tangentou jezdící po Spojovací ulici.

Libeň

Vedení trasy s kontaktem žst. Praha-Libeň by mělo vzít v úvahu i možnost dalšího rozvoje podél Českomoravské a především Freyovy ulice s vysokými kapacitami zástavby tak, jak je uvádí Metropolitní plán.

Vysočany

Nová trasa metra v lokalitě by měla umožnit komfortní přestup na trasu metra B, železnici a tramvajovou trať s možnou obsluhou transformační lokality severně od železniční trati.

Prosek, Letňany, Čakovice

V případě pokračování trasy severně od stanice Nádraží Vysočany je do úvahy nutné vzít také možnost prodloužení metra C ze stanice Letňany a posoudit vhodnost obsluhy území jednou či druhou trasou metra v kontextu rozvoje celé lokality od Proseka po Čakovice. Klíčová je také možnost umístění železniční stanice na trase vysokorychlostní trati RS4. V úvahu je rovněž nutné vzít budoucí existenci trasy SOKP stavby č. 520.

Konkrétní vedení trasy a počet stanic proto v zadání studie proveditelnosti nelze předjímat, důležitou daností by mělo být napojení na železnici v žst. Čakovice a synergie s plánovanou tramvajovou tratí Ďáblice – Čakovice, případně takové trasování, které by mělo z hlediska plošné obsluhy ještě větší význam než přímý kontakt s železnicí.

Anděl – Dejvice / Bubeneč

Nad rámeček tzv. jádrového úseku, tedy propojení Smíchova a Čakovic / Letňan se studie proveditelnosti bude zabývat i otázkou dalšího prodloužení severním směrem ze stanice Anděl přes Strahov, Střešovice a Dejvice do Bubeneče. Rozsah zpracování bude stejný jako u jádrového úseku, vztah

k uspořádání území ale musí počítat s ještě vzdálenějším časovým horizontem (40. léta 21. století). Důležitou otázkou v tomto území je napojení na železniční trať Praha – Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla Praha a umístění stanice v oblasti Dejvic. Předpokládá se, že vhodné by bylo tento úsek ukončit u stávající železniční zastávky Podbaba.

Jižní zaokružování

Pro uzavření tzv. malého okruhu (viz bod 6.4) je do řešeného území zahrnuto i území mezi Dejvicemi a Holešovicemi přes Letnou s předpokládaným zapojení do východní části jádrového úseku v oblasti Chmelnice či Libně. Časový horizont možné realizace takového úseku směřuje k přelomu 40. a 50. let 21. století.

Bohnice

Dalším řešeným územím pro možné etapové pokračování bude prostor severně od možného ukončení v Podbabě, tedy s dalším překonáním Vltavy a obsluhou prostoru Troja – Bohnice. Tento úsek je vhodné prověřit s ohledem na existující záměr tzv. severní tramvajové tangenty, tedy tunelového tramvajového spojení Troja – Bohnice jako etapové pokračování úseku, ukončeného v lokalitě Dejvic / Bubenče.

Severní zaokružování

Studie proveditelnosti prověří pro nejvzdálenější časový horizont také možnost zaokružování v severní stopě. Zpracovatel by do úvahy rovněž měl vzít možnost využití části úseku trasy C pro okružní úsek.

4.2. Rozsah území pro přepravní prognózu (dopravní model)

V rámci zpracování studie proveditelnosti budou návrhy posuzovány na modelu, který zahrne území celé Prahy a to multimodálně tak, aby bylo možné sledovat dopad návrhu na ostatní druhy dopravy, včetně individuální.

4.3. Rozsah technického prověření

Charakter metra

Zadání studie proveditelnosti předjímá, že bude prověřován systém podzemní kolejové dopravy. Pod pojmem metro není nutné předpokládat charakter těžkého metra, jakými jsou v Praze trasy A až D. Studie proveditelnosti by v závislosti na zjištěných skutečnostech ohledně využitelnosti,

proveditelnosti a ekonomické náročnosti měla posoudit vhodný charakter trasy metra, přičemž ve všech případech by se mělo jednat o systém oddělený od jiných kolejových sítí s výjimkou stávajících tras metra. V případě posouzení těžkého metra je požadováno prověření možných úprav technických aspektů (např. průjezdní profil, výška podlahy nad TK), které by mohly směřovat ke vhodnějšímu řešení ve srovnání s parametry, kterými disponují stávající tři (čtyři) trasy metra a soupravy na nich provozované.

Očekává se, že ve všech variantách bude systém navržen jako automatický, tedy bez řízení souprav strojvedoucími.

Technická proveditelnost

Studie proveditelnosti bude navrhovat taková opatření, která budou realizovatelná a bude možné z nich vycházet v navazujících projektových stupních. Z toho důvodu je požadováno posouzení vedení trasy z hlediska hydrogeologických poměrů, z toho vycházející návrh vhodné technologie tunelů a stavebního typu stanic v návaznosti na zvolený charakter metra (viz předchozí bod). Studie proveditelnosti bude vycházet ze všech dostupných podkladů ohledně geologických daností řešeného území a tato část bude přímo provázána s výpočtem stavebních nákladů.

4.4. Rozsah ekonomického prověření

Stavební náklady

Studie proveditelnosti na základě zvolené varianty vypočte odhad stavebních nákladů na základě známých parametrů v současné cenové úrovni. Náklady budou ověřovány na skutečně realizovaných stavbách obdobného charakteru v ČR i zahraničí v daném čase.

Ekonomická efektivita

Klíčovým obsahem studie proveditelnosti je ekonomické hodnocení navrženého opatření z hlediska ekonomické efektivity. Vzhledem k rozsahu a dopadům záměru, jakým je pátá trasa pražského metra je vhodné efektivitu ověřovat podobným způsobem, jakým bude ověřována efektivita návrhových opatření Studie proveditelnosti ŽUP. Jako vhodná se jeví Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb vydaná Ministerstvem dopravy ČR. Tyto náklady musí být posuzovány také z hlediska potenciálu rozvojového pro hlavní město a přínosu rozvoje bytového fondu a zhodnocení parcel.

Investiční možnosti Prahy

Studie proveditelnosti se bude zabývat otázkou reálnosti financování tak nákladově a časově náročného projektu v kontextu výhledu investičních záměrů hlavního města v příštích 20 letech. Srovná možnosti rozvoje metra s dalšími evropskými městy včetně analýzy financování, externích zdrojů či např. možnosti PPP financování.

4.5. Rozsah prověření celospolečenských přínosů

Posouzení celospolečenských přínosů objektivně zahrne uvažování o dopadech na fungování města po realizaci investice včetně varianty, kdy se město bude rozvíjet bez tohoto záměru. Klíčové jsou pro toto posuzování měřitelné faktory – dělba přepravní práce, snížení dopravního zatížení na povrchu a také dopad na místní klima ve městě včetně posouzení dopadu na plnění závazků plynoucích z Pařížské dohody a Klimatického závazku. Dalším významným faktorem je úspora času cestujících při cestování po městě, dále také nepřímé ekonomické přínosy a náklady plynoucí z existence páté trasy metra.

5. Definice variant k prověření

Mimo tzv. nulového scénáře, který bude zpracován a posouzen v rámci analytické části studie proveditelnosti uvádíme základní scénáře pro návrhovou část, které mohou být nicméně dále upřesňovány během zpracování a tento výčet tak nemusí zahrnout všechny projektové směry, kterými se zpracovatel bude v návrhové části ubírat:

5.1. Základní úsek

Projektová varianta zahrne nejkratší úsek páté trasy metra, který bude z hlediska proveditelnosti dávat smysl. Délka úseku nemusí odpovídat délce minimálního provozního úseku. Tato varianta má navrhnout prioritní úsek tangenciální trasy, který by přinesl nejvíce benefitů v horizontu do roku 2040. Předpokládáme, že půjde o tzv. jádrový úsek spojující lokality Anděl a Želivského, případně takové lokality, které budou pohledem zpracovatele nejvýhodnější.

Projektová varianta může být zpracována v podvariantách tak, aby ty bylo možné mezi sebou vzájemně posoudit a vybrat vhodnou variantu pro detailní návrh (viz bod 5.2) a nadstavbu v podobě dalších scénářů (viz další body)

5.2. Etapová prodloužení

Projektová varianta rozpracuje v předchozím bodě popsaný scénář o další úseky menší priority na obou koncích tzv. jádrového úseku. Případné podvarianty budou posouzeny pro výběr finální k detailnímu návrhu.

5.3. Velký okruh

Projektová varianta posoudí ideu plného zaokruhování trasy nad rámec bodu 6.2 velkým okruhem přes severní část města. Nabízí se i varianta využití části trasy C pro společné vedení dvou tras společně.

5.4. Malý okruh

Tato projektová varianta posoudí ideu zaokruhování páté trasy metra v jižnější stopě ve srovnání se severní variantou. Nabízí se i varianta větvení trasy tak, že část trasy bude okružní a část bude tvořit odbočku z tohoto okruhu.

6. Požadovaný obsah studie proveditelnosti

6.1. Analytická část

- popis prostředí, do kterého studie bude umisťovat projektové varianty z hlediska socioekonomických ukazatelů, dopravní infrastruktury, přepravních vztahů, urbanismu, rozvojových trendů a politických aspektů
- popis nulového scénáře, tedy Prahy bez páté linky pražského metra s uvažovanou realizací ostatních záměrů v oblasti bytové a administrativní výstavby, dopravní infrastruktury a očekávaného demografického vývoje k horizontům 2030, 2040 a 2050
- analýza problémů řešeného prostředí z hlediska dopravní infrastruktury se zvláštním zaměřením na tangenciální vazby
- analýza příležitostí, které nabízí rozvoj metra v tangenciálním směru
- analýza srovnatelných případů, tedy sítí metra v obdobných městech se zaměřením na trasování v kontextu urbanismu města, systém metra a financování

6.2. Návrhová část

- na základě bodu 4 tohoto zadání bude zpracován návrh trasování, systému metra, stavební a dopravní technologie ve variantách vycházejících z popisu v bodě 6

- analýza poptávky jednotlivých variant na multimodálním modelu celé dopravní sítě hl. m. Prahy
- detailní návrh technického řešení pro vybranou variantu (varianty), která obsáhne mj. návrh vozového parku, servisní a odstavné kapacity, provázanost se zbytkem sítě metra či obhajobu plně samostatného systému

6.3. Hodnotící část

- hodnocení variant na základě v tomto zadání obsažených kritérií v bodech 4.2 – 4.5 případně na základě dalších kritérií schválených zadavatelem v průběhu zpracování studie proveditelnosti
- doporučení varianty k detailnímu návrhu dle bodu 5.2

6.4. Závěr

- vyhodnocení proveditelnosti páté trasy metra
- návrh dalších kroků a doporučení pro zadavatele
- výsledek projednání s aktéry včetně vyjádření k vypořádání připomínek
- vyjádření k oponentuře, zadané zadavatelem

Uvedené body představují základní osnovu obsahu studie, která bude přesněji uvedena v zadávacích podmínkách výběrového řízení na zpracovatele studie proveditelnosti a bude dále upřesňována během zpracování.

7. Zapojení aktérů

Pro zpracování studie proveditelnosti budou vytvořeny dvě úrovně řízení projektu. Řídící úroveň bude představovat **řídící výbor** složený z politické reprezentace hl. m. Prahy, vedoucích představitelů městských organizací a přizvaných externích odborníků.

Pracovní úroveň bude reprezentována **pracovní skupinou**, které bude na pravidelných setkáních informována o postupu vypracování studie proveditelnosti, bude práce připomínkovat a metodicky řídit. Mimo zadavatele a městských organizací budou do pracovní skupiny pozváni také zástupci Správy železnic kvůli koordinaci se studií proveditelnosti ŽUP, Ministerstva dopravy a dalších externích organizací relevantních předmětu studie proveditelnosti.

7.1. Zadavatel

Zadavatelem bude městská organizace Ropid/IPR/DPP. Na základě úkolu vzešlého z usnesení Rady hl. m. Prahy připraví detailní zadávací podmínky výběrového řízení a prostřednictvím administrátora vypíše veřejnou zakázku na zpracování studie proveditelnosti. Zástupci zadavatele budou členy obou řídicích úrovní popsanych v předchozím bodě.

Důležitou součástí zpracování studie proveditelnosti bude ověření návrhu na modelu dopravní sítě pro vytvoření kartogramů zatížení. Tyto práce budou zadány přímo IPR a TSK Praha, přičemž rozpočet studie bude počítat s provedením těchto prací na těchto odborných městských pracovištích.

7.2. Oponentura

Po dokončení hodnotící části (viz bod 5.3) bude zadavatelem zadána nezávislá oponentura celé práce. Ta bude následně vyhodnocena řídicím výborem a pracovní skupinou a zpracovatel bude vyzván k reakci a případné úpravě studie.

7.3. Termíny zpracování

Fáze 1: 18 měsíců

Fáze 2: 12 měsíců

Celkem 30 měsíců od zahájení prací.

8. Závěr

Celá studie proveditelnosti po vypořádání připomínek bude předložena do Rady a Zastupitelstva hl. m. Prahy ke schválení a případnému zadání dalších navazujících úkolů.