

<http://www.dpp.cz/operacni-program-doprava/>

## Operační program doprava



OPD



### **Prodloužení trasy A metra v Praze: provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol**

Další možností získání finanční podpory z EU pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciové společnosti je v rámci Operačního programu Doprava (OPD) v gesci Ministerstva dopravy ČR. V rámci prioritní osy 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ s příspěvkem společenství 330 mil. € byla podána žádost o podporu na projekt „Prodloužení trasy A v Praze – provozní úsek Dejvická (mimo) – Motol“. Celkové způsobilé výdaje projektu jsou 18, 415 mld. Kč ( v CÚ 2008) a předpokládaný termín zprovoznění v roce 2014.

Prioritní osa 5 OPD má dvě oblasti podpory, přičemž Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se týká oblast podpory 5.1 Výstavba pražského metra ( 287.7 mil. €, tj. dle aktuálního kurzu cca 7 mld. Kč). Financování zbývajících částí potřebných prostředků se předpokládá z národních zdrojů (MHMP).

Cílem projektu je zlepšení dopravní obsluhy Prahy 6 přímým napojením na trasu metra, odlehčení Vítězného náměstí a přilehlé části Prahy 6 od autobusové dopravy s výhledovým zajištěním obsluhy oblasti letiště Praha Ruzyně metrem.

Praha má v současné době zajištěnou dopravní obslužnost z centra do periferních oblastí radiálně vedenými trasami metra. Jednou z posledních oblastí Prahy, která není dopravně obsluhována metrem, je její severozápadní část. To má zlepšit navrhované prodloužení trasy linky A pražského metra.

Metro tvoří hlavní páteřní systém dopravního skeletu Prahy. Nová trasa zlepšuje dopravní obsluhu severozápadního území Prahy, vytváří nová rozvojová území a zhodnocuje území v okolí stanic. Realizací projektu dojde ke zlepšení dopravní obsluhy sídlišť Červený Vrch a Petřiny, významně se zlepší obslužnost areálu nemocnic v Motole (včetně umožnění jejího dalšího rozvoje), ale i ostatní lokality osídlení získají pohodlnou, bezpečnou a rychlou kolejovou dopravu.

Projekt rovněž přispěje ke zklidnění nevyhovující dopravní situace v přirozeném centru Městské části Praha 6 - Vítězném náměstí. Tato lokalita nemůže naplnit svůj účel - tedy

centra městské části - především z toho důvodu, že slouží jako autobusový terminál. Díky realizaci projektu dojde k významnému snížení počtu autobusů pohybujících se v této lokalitě a tedy i k otevření možností na navrácení původně zamýšlené funkce Vítězného náměstí.

Výstupy projektu budou mít pozitivní přínos pro všechny obyvatele a návštěvníky území, kde bude realizován. Zvláště pozitivní přínosy se projeví v případě dopravní dostupnosti nemocnice v Motole, která je v současné době obsloužena pouze nevyhovující autobusovou dopravou.

Předkladatel projektu, tj. Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s. chce dosáhnout zvýšení kvality života a snížení negativních dopadů na životní prostředí v celém severozápadním segmentu Prahy, a to prostřednictvím vybudování kapacitního, spolehlivého, rychlého a bezpečného dopravního řešení, které přispěje nejenom ke zkvalitnění životního prostředí, ale i ke zvýšení atraktivity celého území, na kterém se projeví jeho pozitivní dopady.

Konečná stanice Dejvická je v současné době jediná konečná stanice metra, která není umístěna v blízkosti obvodu města. Díky stavu, kdy veškerá osobní doprava z území, přiléhajícího k severozápadní části Prahy, je logicky vedena k první stanici metra – tedy kapacitního dopravního prostředku veřejné dopravy - se Vítězného náměstí stalo velkým autobusovým nádražím. Končí zde 8 příměstských linek autobusů, které v současné době přivázejí do Prahy denně za prací tisíce lidí. A to hlavně z území, kde se intenzivně rozvíjí bytová výstavba, aniž by zde byly pracovní příležitosti. Toto Praze přiléhající území je značně členité, takže nejvhodnějším dopravním prostředkem je hustá síť fungujících autobusových linek. Kromě těchto příměstských linek zde končí dalších 23 městských autobusových linek. Celkem zde tak denně začíná či končí cca 2.600 autobusových spojů. Po realizaci projektu a vybudování souvisejících autobusových terminálů tak lze očekávat snížení počtu spojů o 82 v okolí stanice Dejvická a o 50 u stanice Hradčanská během jedné špičkové hodiny.

Realizace projektu také přispěje k zachování jednoho z nejvyšších podílů veřejné dopravy na celkových dopravních výkonech ve městě, který v současnosti dosahuje cca 57 % a je tak ze srovnatelných evropských měst nejvyšší.

Dne 19.3.2010 byla na Ministerstvo dopravy ČR jako řídicí orgán Operačního programu Doprava odevzdána projektová žádost na „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ včetně všech příloh. Žádost byla zaregistrována pod číslem 58/2010-430-PPR. Poté byla žádost posuzována Odborem fondů EU Ministerstva dopravy a externím posuzovatelem Jacobs Consultancy spol. s r.o. Na konci srpna 2010 byly všechny připomínky externího hodnotitele zapracovány a mohlo tak být vydáno Hodnocení II. Stupně projektové žádosti z OP Doprava na léta 2007 – 2013 s tím, že žádost vyhovuje s výhradami.

Dne 17.6.2011 byl kladně projednán v ZHMP materiál TISK Z-530, a to na základě požadavku Ministerstva dopravy ČR jakožto řídicího orgánu OPD, že před vydáním Rozhodnutí o poskytnutí dotace je nutné předložit aktualizované znění Dokladu o zajištění spolufinancování projektu z veřejných zdrojů a popis finančního krytí projektu ( Usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č.39/66).

Na základě rozhodnutí ministra dopravy ze dne 3.6.2011 byl projekt „Prodloužení trasy A metra v Praze - provozní úsek V. A Dejvická (mimo) - Motol“ schválen na národní úrovni ke spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava.

Následně byl Odborem financí ekonomiky MD vydán a ministerstvem financí dne 12.8.2011 schválen Registrační list akce.

Ukončením schvalovacího procesu na české straně tak je umožněno čerpání dotace z OPD.

Schvalovací proces nyní pokračuje na straně Evropské komise, kam byla projektová žádost „Prodloužení trasy A metra v Praze - provozní úsek V.A Dejvická (mimo) - Motol“ odeslána Ministerstvem dopravy ČR dne 23.8.2011.

Na konci listopadu 2011 byl z Bruselu zaslán tzv. přerušovací dopis se seznamem připomínek, po jejichž zodpovězení schvalovací proces pokračoval. Připomínky nebyly ze subjektivního hlediska DP, a. s. zásadní. I přes akceptování našich odpovědí však mohly přijít v další připomínky nemající vazbu na připomínky zatím zasláné. Odpověď na uvedený přerušovací dopis k projektové žádosti „Prodloužení trasy A metra v Praze - provozní úsek V.A Dejvická (mimo) - Motol“ včetně upravené žádosti a dotčených příloh byla Ministerstvem dopravy odeslána do Bruselu dne 29. 3. 2012.

Připomínky EK zasláné v tzv. přerušovacím dopise byly zodpovězeny s maximální mírou přesnosti. Jediným problémem, který se může vracet v dalších kolech dotazů EK je problematika P+R na Dlouhé Míli. Podle Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) vydaném odborem ochrany prostředí MHMP je jednou z podmínek pro další fázi přípravy citují: „*Další přípravu záměru orientovat tak, aby uvedení provozního úseku V.A trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno.*“

Pro vyřešení této podmínky se připravuje výstavba autobusového terminálu a garáží P+R u stanice metra Veleslavín, jehož kapacita pokryje potřeby linek bus dosud končících na Vítězném náměstí.

Dne 9. 5. 2012 byla odborů fondů EU Ministerstva dopravy oficiálně z Bruselu vrácena žádost na projekt „Prodloužení trasy A metra v Praze - provozní úsek V.A Dejvická (mimo) - Motol“ s požadavky na doplnění. Týká se to jednak údajů o míře spolufinancování a výši podpory, což je v kompetenci Ministerstva dopravy, a dále nezbytnosti povrdit, že P+R na Veleslavíně v rozsahu splňujícím směrnice EIA bude postaveno před uvedením metra do provozu.

DP, a. s. zpracoval návrh odpovědi zohledňující skutečnost, že s ohledem na stávající postup přípravy je nepravděpodobné, že termín jeho dokončení bude se zprovozněním trasy metra V.A (2014). V krajním případě bude Terminál Veleslavín zprovozněn v roce následujícím (2015). Hlavní město Praha a Dopravní podnik hl. m. Prahy však činí vše pro to, aby termín zprovoznění Terminálu Veleslavín byl v co nejkratší době po zprovoznění prodloužení trasy A metra. Předpokládané investiční náklady na přípravu a realizaci Terminálu Veleslavín jsou přibližně 1,3 mld. Kč. Připravován a realizován bude v úzké koordinaci se stavbou prodloužení trasy metra A, ale financován bude samostatně ze zdrojů hlavního města Prahy, nikoliv z rozpočtu Projektu. Odpověď s těmito informacemi byla Ministerstvem dopravy zaslána do Bruselu dne 26. 10. 2012.

Rozhodnutí EK o přidělení dotace bylo vydáno dne 30. 1. 2013, poté bude přibližně do 2 měsíců následovat vydání Rozhodnutí o poskytnutí dotace ze strany ŘO OPD, tj. ministerstva dopravy ČR, v návaznosti na které bude možné průběžně předkládat žádosti

o platby dotace. Souběžně budou čerpány finanční prostředky na vyfakturované práce převážně od EIB v rámci předpokládaného schválení a uzavření úvěrového rámce mezi hl. m. Prahou a EIB.