



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Fond soudržnosti

Dokumentace pro oblast podpory 5.1.  
„Rozvoj sítě metra v Praze“ OP Doprava 2007-2013

Dokumentace programu  
*Výstavba pražského metra*  
a podprogramu  
*Provozní úsek metra V.A*  
*Dejvická – Motol*

Program ev.č.: 127 410

Podprogram ev.č.: 127 412

Duben 2009



## Obsah

1	Dokumentace programu č. 127 410 .....	3
1.1	Základní údaje programu .....	3
1.2	Bilance investičních potřeb programu a zdrojů jejich financování .....	4
1.2.1	Investiční potřeby .....	4
1.2.2	Zdroje financování .....	4
1.3	Specifikace věcných cílů programu.....	5
1.3.1	Globální cíl OP Doprava .....	5
1.3.2	Výstup ze SWOT analýzy a cíle prioritní osy 5 OP Doprava .....	6
1.3.3	Strategie pro dosažení cílů programu č. 127 410 / prioritní osy 5 OP Doprava .....	6
1.3.4	Přínosy programu č. 127 410 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR).....	7
1.3.5	Indikátory programu č. 127 410 / prioritní osy 5 OP Doprava.....	7
1.4	Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů programu a výše účasti státního rozpočtu na jeho financování .....	8
1.4.1	Vazba programu č. 127 410 na OP Doprava a na legislativu .....	8
1.4.2	Výchozí stav a definování potřeb pro program č. 127 410.....	10
1.4.3	Rozvoj sítě metra v Praze.....	11
1.4.4	Provozní úsek metra V.A. Dejvická – Motol .....	15
1.4.5	Předpokládané výsledky a dopady programu č. 127 410 .....	17
1.4.6	Odůvodnění účasti státního rozpočtu na financování programu č. 127 410.....	17
1.5	Obsah a kritéria hodnocení žádostí na akce zabezpečující realizaci cílů programu .....	18
1.5.1	Obsah žádosti .....	18
1.5.2	Předkládání žádostí .....	18
1.5.3	Kritéria hodnocení.....	19
1.5.4	Způsobilé výdaje .....	19
1.5.5	Investiční záměr .....	19
1.6	Pravidla pro úhradu faktur za provedené práce z prostředků státního rozpočtu .....	20
1.7	Vyhodnocení efektivnosti zdrojů vynaložených na přípravu a realizaci programu.....	21
1.7.1	Hodnocení programu.....	21
1.7.2	Kontrolní činnost v rámci programu .....	21
2	Tabulkové přílohy dokumentace programu č. 127 410 .....	23
3	Dokumentace podprogramu č. 127 412.....	24
3.1	Základní údaje podprogramu.....	24
3.2	Bilance investičních potřeb podprogramu a zdrojů jejich financování .....	25
3.2.1	Investiční potřeby .....	25
3.2.2	Zdroje financování .....	25
3.3	Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů podprogramu .....	26
3.3.1	Výstavba traťových úseků.....	26
3.3.2	Výstavba stanic .....	28
3.3.3	Technologická část.....	30
3.3.4	Ekonomické zdůvodnění .....	31
4	Tabulkové přílohy dokumentace podprogramu č. 127 412 .....	34



# 1 Dokumentace programu č. 127 410

## 1.1 Základní údaje programu

Přílohy ke kapitole:

- Formulář S310: Identifikační údaje a systém řízení programu
- Formulář S320: Harmonogram přípravy a realizace programu

<b>A) Identifikační údaje</b>	
Název	Výstavba pražského metra
Evidenční číslo:	127 410
<b>B) Termíny</b>	
Příprava	Březen 2008 – duben 2009
Realizace	2009-2014
Vyhodnocení	odhad: vyhodnocení do 1 roku po ukončení projektu/ů (akcí) – odhadované ukončení akcí v roce 2014 a vyhodnocení programu v roce 2015
<b>C) Členění programu na podprogramy</b>	
Podprogram č. 127 412 „Provozní úsek metra V.A Dejvická – Motol“	
<b>D) Specifikace obsahu dokumentace programu</b>	
Globálním cílem programu je zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra. Podpora bude zaměřena především na zvýšení konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální a městskou hromadnou dopravou a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy. Program je zaměřen na podporu výstavby metra za účelem zvýšení zájmu o městskou hromadnou dopravu i jako podpora povrchové přístupnosti stanic metra preferenčně pro MHD a HDO i parkující osobní IAD.	
<b>E) Seznam zkratk</b>	
HDO	Hromadná doprava osob
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava (osobní i nákladní)
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
OPD	Operační program Doprava 2007-13
DP HMP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
<b>F) Relevantní předpisy</b>	
Seznam relevantní legislativy je uveden v kapitole 1.4 Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů programu a výše účasti SR na jeho financování.	
<b>E) Vazba na OP Doprava</b>	
Prioritní osa 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ OP Doprava se člení na 2 oblasti podpory. Oblast podpory 5.1. „Rozvoj sítě metra v Praze“ je pokryta tímto programem č. 127 410 „Výstavba pražského metra“ a oblast podpory 5.2. „Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze“ je pokryta již schváleným programem č. 127 420 „Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze“.	



## 1.2 *Bilance investičních potřeb programu a zdrojů jejich financování*

Přílohy ke kapitole:

- Formulář V370: Bilance potřeb a zdrojů financování programu

### 1.2.1 Investiční potřeby

Potřeby programu jsou plánovány na období let 2007 – 2013, přičemž stavební práce budou probíhat v letech 2010-2013.

Indikativní investiční potřeby programu č. 127 410, který má vazbu na prioritní osu 5 OP Doprava jsou uvedeny v následující tabulce<sup>1</sup>:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
228,483	312,500	1 553,135	3 601,672	4 262,181	6 405,376	2 353,641	<b>18 716,989</b>

Tabulka 1: Investiční potřeby programu č. 127 410 v letech 2007-13 (v mil. CZK bez DPH)

### 1.2.2 Zdroje financování

#### A. Operační program Doprava, prioritní osa 5

Finanční alokace pro prioritní osu 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ OP Doprava (z Fondu soudržnosti) je uvedena v následující tabulce v EUR.

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Celkem
41 028 383	43 018 419	45 017 455	47 109 443	49 202 776	51 288 984	53 411 466	<b>330 076 926</b>

Tabulka 2: Finanční alokace Fondu soudržnosti dle let, prioritní osa 5, OP Doprava (v EUR, zdroj MD ČR)

Tuto finanční alokaci je možno, dle Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999, čerpat dle pravidel n+3 / n+2. Pro období 2007-10 je možno aplikovat pravidlo n+3, pro období 2011-13 je možno aplikovat pravidlo n+2.

Následující tabulka obsahuje indikativní čerpání alokací z programu č. 127 410:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
0	0	1 320,165	3 061,421	3 622,854	16,430	0	<b>8 020,869</b>

Tabulka 3: Indikativní čerpání alokací z programu č. 127 410 (v mil. CZK) – pro výpočet je použit směnný kurz CZK/EUR ve výši 27 Kč/EUR, který je dle analýzy MF uvedené v příloze IV k materiálu č. j. 55/107 047/2006-555 „Možnosti veřejných rozpočtů spolufinancovat fondy EU v letech 2007-13“, predikován od roku 2010. Vzhledem ke kolísání směnného kurzu se jedná o odhad, o reálné výši podpory bude rozhodnuto v době předložení projektové žádosti .

<sup>1</sup> Uvedená data představují výši nákladů v době realizace stavební části a jsou zpracována na základě hodnot v roce 2008 při zohlednění 3% roční míry inflace.



## B. Vlastní zdroje účastníka programu

Vlastní zdroje účastníka programu (žadatele) jsou uvedeny v následující tabulce:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
228,483	0	0	0	0	0	0	228,483

Tabulka 4: Vlastní zdroje účastníka (žadatele) (prostředky DP HMP) programu č. 127 410 (v mil. CZK)

## C. Dotace HMP

Dotace hl. m. Prahy bude použita na dofinancování projektu v rámci programu č. 127 410 a je uvedena v následující tabulce. Její výše je závislá na skutečném čerpání prostředků Fondu soudržnosti z prioritní osy 5 OP Doprava a na směnném kurzu Kč/€ v době podání žádosti.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
0	312,500	232,970	540,251	639,327	6 388,946	2 353,641	10 467,636

Tabulka 5: Vlastní zdroje účastníka (prostředky HMP) programu č. 127 410 (v mil. CZK)

## **1.3 Specifikace věcných cílů programu**

### **1.3.1 Globální cíl OP Doprava**

OP Doprava jako celek naplňuje globální cíl Národního strategického referenčního rámce ČR 2007 – 2013 (dále jen NSRR) především prostřednictvím strategického cíle Atraktivní prostředí z hlediska fyzických aspektů, neboť kvalitní životní prostředí spolu s dostupností dopravních a informačních sítí jsou základními předpoklady rozvoje ekonomických a sociálních aktivit. Strategický cíl bude realizován v rámci priority Zlepšení dostupnosti dopravou.

Prostřednictvím priority Zlepšení dostupnosti dopravou bude realizována výstavba a modernizace dopravní infrastruktury, která má rozhodující význam pro ekonomiku ČR. Globálním cílem OP Doprava je Zlepšení dostupnosti dopravou. Toho bude dosaženo prostřednictvím specifických cílů, které byly stanoveny s ohledem na dříve zpracované a schválené strategické dokumenty (zejména NSRR a Dopravní politika ČR).

Specifické cíle OP Doprava byly definovány v souladu s nařízeními EK upravujícími zaměření politiky soudržnosti v programovém období 2007 – 2013, se závěry Lisabonské strategie a Strategických obecných zásad Společenství a základními rozvojovými strategiemi v ČR nejen v oblasti dopravy na zajištění maximální dostupnosti území, tj. vytvoření podmínek pro dostupnost.

Globální cíl OP Doprava Zlepšení dostupnosti dopravou bude naplňován těmito druhy dopravy:

- železniční
- silniční (v majetku státu, tj. dálnice a silnice I. třídy – rychlostní silnice a ostatní silnice I. třídy)
- vnitrozemská vodní
- multimodální



- e) městská, prostřednictvím metra v Praze, neboť hlavní město je specifickým místem, které vyžaduje zvláštní pozornost a kde se spojují problémy tranzitní i silné aglomerační dopravy hustě osídleného území. Praha je zároveň významným cílem dopravy v celostátním i mezinárodním kontextu. Zvláštní pozornost je proto věnována (ekologické) městské hromadné dopravě - metru na území hl. m. Prahy a její preferenční dostupnosti navazující povrchovou dopravou.

Posledně zmíněná oblast je řešena v prioritní ose 5 OP Doprava. První část prioritní osy 5 je pokryta tímto programem č. 127 410 „Výstavba pražského metra“, druhá část je řešena v rámci již schváleného programu č. 127 420 „Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze“.

### 1.3.2 Výstup ze SWOT analýzy a cíle prioritní osy 5 OP Doprava

#### Výstupy SWOT analýzy pro prioritní osu 5 - Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze

Lokalita s vysokou hustotou přepravních proudů jak v osobní, tak i v nákladní dopravě, kterou představuje hl. m. Praha, ležící na křižovatce transevropských dopravních koridorů, potřebuje nutně dobudovat kapacitní síť a tu vybavit systémy řízení dopravy, lokalizačními a navigačními systémy. Hlavním přínosem zavádění ITS<sup>2</sup> a služeb je zvýšení bezpečnosti provozu a zvládání vytvářejících se kongescí v takových lokalitách jako je hl. m. Praha. Pomocí těchto systémů lze dosáhnout varování před nebezpečnou situací a tak zabránit jejímu vzniku. Jedná se např. o aplikace pro sledování intenzity dopravy, monitoring počasí, telematické aplikace pro zvýšení bezpečnosti tunelů, atd. Problémy s nezvládnutím zvýšeného rozsahu požadavků na městskou osobní dopravu v hl. m. Praze se předpokládají řešit ekologickou dopravou – metrem, neboť některé hustě osídlené části Prahy nejsou dosud připojeny na metro.

#### Cíle programu č. 127 410 Výstavba pražského metra / prioritní osy 5 OP Doprava

Globálním cílem prioritní osy 5 je zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra. Podpora bude zaměřena především na zvýšení konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální a městskou hromadnou dopravou a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy. K hlavním prioritám městské hromadné dopravy bude patřit výstavba metra jako nejvýkonnějšího a nejprogresivnějšího dopravního prostředku s velkou kapacitou, rychlostí, pravidelností a bezpečností provozu.

Při stanovování cílů byly brány na zřetel základní environmentální požadavky na dopravu, stanovené Státní politikou životního prostředí ČR.

### 1.3.3 Strategie pro dosažení cílů programu č. 127 410 / prioritní osy 5 OP Doprava

Cílů v rámci prioritní osy bude dosaženo investicemi do oblasti infrastruktury metra, což v Praze představuje především budování nových tras metra. Novými trasami metra se nadále bude zvyšovat pokrytí všech významných existujících a nově vznikajících přepravních

---

<sup>2</sup> Inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems)



vztahů. Rozšiřováním a zkvalitňováním metra na území města, včetně dobudování přístupnosti stávajících stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, se zajistí zachování vysokého podílu hromadné dopravy na celkové přepravní práci, a to minimálně ve stávajícím poměru: MHD – 60 %, IAD 40 %.

#### **1.3.4 Přínosy programu č. 127 410 širšímu rozvojovému úsilí (EU, ČR)**

S ohledem na roli Prahy jako hlavního města ČR, které je vizitkou úrovně celého regionu, bude přínos intervencí důležitý pro všechny územní úrovně.

Realizace prioritní osy 5 je významná především z hlediska ČR, tj. přínos intervencí v nejvýznamnější lokalitě ČR, kde je největší koncentrace obyvatel a nejvíce zařízení a institucí, je zde největší turistický ruch, což způsobuje až zdvojnásobení zalidnění Prahy během pracovních dnů.

Značným přínosem v rámci prioritní osy 5, respektive programu č. 127 410, bude vybudování nového provozního úseku trasy A metra a s tím související následné soustředění dopravy osob do tohoto nového provozního úseku, a to i s ohledem na potřeby povrchové MHD a HDO.

Program č. 127 410 jako součást prioritní osy 5 OP Doprava přispívá k naplnění strategického cíle NRP a NSRR „Atraktivní prostředí“, a také k cílům „Konkurenceschopná česká ekonomika“ a „Vyvážený rozvoj území“.

#### **1.3.5 Indikátory programu č. 127 410 / prioritní osy 5 OP Doprava**

Indikátory prioritní osy 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze (uvedeny pouze relevantní indikátory výstupu, výsledku a dopadu) / programu č. 127 410:





Zdroj: OP Doprava

Kód (nár.číselník/ „core“)	Název	Systém měření	Výchozí hodnota (2004)	Cílová hodnota	Zdroj
Indikátory výstupu					
37 10 00	Délka nově vybudovaného metra	Délka nové infrastruktury pro metro v km *	0	5,962	MD/MHMP
37 01 00/ core 13	Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	Počet podpořených projektů	0	1	MD/MHMP
Indikátory výsledku					
37 31 11	Snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích **	Počet nehod na dotčených úsecích po realizaci intervencí (změna v %) ***	0	10%	MHMP
37 32 22/ core 22	Potenciál přírůstku počtu obyvatel obsluhovaných MHD dle UP	Potenciální počet obyvatel dle dlouhodobého výhledu UP, kteří mohou být obsluhováni nově vybudovanou linkou MHD	0	127 010	MHMP
Indikátory dopadu					
21 02 11	Snížení skleníkových emisí (CO <sub>2</sub> ) z dopravy *	Množství emisí CO <sub>2</sub> z dopravy v tunách CO <sub>2</sub> na obyvatele na území hl.m. Prahy **	2,133	2,132	MHMP

**Tabulka 6: Monitorovací indikátory programu č. 127 410**

\* Jedná se o hodnotu dle staničení, tj. na základě oficiálního polohového systému pražského metra vytvořeného na základě prostorově určené souřadnicové osy orientované v ose liniové stavby a s imaginárním počátečním bodem; délka nové trasy je vymezena rozdílem hodnot staničení mezi hodnotou staničení počátku úseku Dejvická – Horoměřická a hodnotou staničení konce úseku v nejzazším bodě stanice Motol.

\*\* Tyto 2 indikátory jsou společné pro celou prioritní osu 5 OP Doprava. Prioritní osu obsahově pokrývají 2 programy dle vyhlášky 560/2006 (program 127 410 „Výstavba pražského metra“ a 127 420 „Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze“). Z tohoto důvodu jsou tyto indikátory ve vazbě k programu 127 410 pouze orientační, Na dosažení cílové hodnoty v rámci prioritní osy 5 OP Doprava se budou podílet oba programy.

\*\*\* Jedná se o sledovací indikátor; výchozí hodnota bude známa až po výběru konkrétních projektů. V tabulce jsou uvedeny pouze relevantní indikátory pro celý program.

## 1.4 Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů programu a výše účasti státního rozpočtu na jeho financování

### 1.4.1 Vazba programu č. 127 410 na OP Doprava a na legislativu

Program č. 127 410 je navržen jako prováděcí dokumentace části prioritní osy 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ OP Doprava, týkající se oblasti rozvoje sítě metra na území hl. m. Prahy, za účelem naplnění cílů stanovených Českou republikou v rámci OP Doprava. Druhým programem prioritní osy 5 je již schválený program na „Zavádění systémů řízení a regulace městského silničního provozu“.

OP Doprava je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise (dále jen „EK“) předložit za Českou republiku (dále jen ČR) pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava v ČR, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů EU (konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen





ERDF) a z Fondu soudržnosti (dále jen FS). Svým zaměřením navazuje na OP Infrastruktura (programovací období 2004 – 2006) a projekty ISPA a Fondu soudržnosti realizované od r. 2000.

OP Doprava je zpracován v souladu s dalšími strategickými dokumenty:

- a) Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010,
- b) Strategické obecné zásady Společenství.

OP Doprava tak zohledňuje reformu politiky soudržnosti, jejímž účelem je:

- a) více se soustředit na strategické orientace EU (závazky z Lisabonu a Göteborgu týkající se konkurenceschopné a trvalé „znalostní ekonomiky“, Evropská strategie zaměstnanosti),
- b) více se zaměřit na nejméně rozvinuté regiony s předvídáním vývoje ve zbývajících částech EU a
- c) více decentralizovat a realizovat akce způsobem jednodušším, transparentnějším a efektivnějším.

OPD byl schválen Rozhodnutím EK K(2007)6367 dne 10. 12. 2007.

OP Doprava se řídí zejména následujícími předpisy EU (vždy v platném znění) a rozhodnutími orgánů EU:

- Hlavou XVII. Smlouvy o založení Evropského společenství, která stanovuje úkoly strukturálních fondů;
- Nařízením Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství;
- Nařízením Komise (ES, Euratom) č. 2342/2002 ze dne 23. prosince 2002 o prováděcích pravidlech k nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství;
- Nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95 ze dne 18. prosince 1995 o ochraně finančních zájmů Evropských společenství;
- Nařízením Komise (ES) č. 1628/2006 ze dne 24. října 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na vnitrostátní regionální investiční podporu;
- Nařízením Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 – zveřejněno v Úředním věstníku EU (dále jen OJ) L 210 dne 31.7.2006 (dále jen Obecné nařízení);
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 ze dne 5. července 2006, o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999 – zveřejněno v OJ L 210 dne 31.7.2006 (dále jen Nařízení o ERDF);
- Nařízením Rady (ES) č. 1084/2006 ze dne 11. července 2006, o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/94 – zveřejněno v OJ L 210 dne 31.7.2006 (dále jen Nařízení o FS);
- Nařízením Komise (ES) č. 1828/2006 ze dne 8. prosince 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti,



- a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj (dále jen Implementační nařízení);
- Rozhodnutím Rady ze dne 6. října 2006, o strategických obecných zásadách Společenství pro soudržnost – zveřejněno v OJ L 291 dne 21.10.2006;
  - Rozhodnutím Komise K(2007)6367 ze dne 10.12.2007, kterým se schvaluje OPD;
  - Směrnicí 2001/42/ES Evropského parlamentu a Rady o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí;
  - Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES o koordinaci postupů při zadávání při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb;
  - Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby;
  - Metodikou finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013, v platném znění vydanou MF;
  - Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 o obecných pravidlech pro poskytování finanční podpory Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí.

Program se, kromě výše uvedených předpisů vztahujících se k pro něj nadřazenému OP Doprava, dále řídí následujícími předpisy a rozhodnutími:

- Zákonem č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech;
- Zákonem č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole);
- Zákonem č. 552/1991 Sb. o státní kontrole;
- Zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách;
- Vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- Vyhláškou č. 52/2008 Sb., kterou se stanoví zásady a termíny finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy nebo Národním fondem;
- Vyhláškou Ministerstva financí č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole);
- Rozhodnutími EK o finančním příspěvku na jednotlivé velké projekty (tj. projekty s celkovými výdaji přesahujícími 50 mil. EUR)

#### **1.4.2 Výchozí stav a definování potřeb pro program č. 127 410**

Nezbytným předpokladem funkce velkých aglomeračních center je zajištění dopravních potřeb. Rozsah dopravy je však v mnoha případech takový, že způsobuje zejména v centrech velkých měst, jako je především Praha, značné problémy. Tento jev je zvýrazněn rovněž stoupajícím podílem IAD na přepravních výkonech a zároveň stále chybějící odpovídající infrastrukturou, jako jsou především silniční obchvaty. Kromě dobudování silniční infrastruktury je nezbytné dále vytvářet atraktivní alternativu k IAD prostřednictvím systémů městské hromadné dopravy. Dalším opatřením, vedoucím ke zvládnutí rostoucích objemů



silniční dopravy na již existující infrastruktuře, je implementace telematických systémů, umožňující její lepší využití včetně podpory HDO a bezpečnosti provozu dopravy.

Výše zmíněné problémy jsou nejnaléhavější v hl. m. Praze, kde se koncentrují funkce a aktivity nadregionálního významu a také služby pro vysoký počet osob dojíždějících z okolních i vzdálenějších regionů či přechodně v Praze bydlících. Prudký nárůst IAD v Praze a jejím okolí od počátku devadesátých let výrazně převyšuje republikový i evropský průměr. Současná uliční síť je ovšem zcela nevyhovující takovýmto nárokům. Jedním z klíčových předpokladů pro vytvoření udržitelného dopravního systému ve městě je tak trvalá nabídka co nejatraktivnější konkurenceschopné hromadné dopravy. V Praze se i přes popsané problémy stále daří dosahovat příznivého poměru osob přepravených hromadnou dopravou a IAD cca 3:2. Udržení atraktivity systémů městské hromadné dopravy je však možné jen za cenu jejího neustálého zkvalitňování a rozšiřování i preferencí. Městská hromadná doprava denně přepraví na území Prahy více než 3 mil. osob, z tohoto více jak 2/3 dopravou drážní. Nejvýkonnějším systémem je pražské metro, jehož provoz a především výstavba nových tras je však značně finančně náročná a v současnosti převyšuje finanční možnosti hl. m. Prahy.

Navrženým specifickým cílům odpovídá tato oblast podpory 5.1. „Rozvoj sítě metra v Praze“ OP Doprava a tento program č. 127 410.

### 1.4.3 Rozvoj sítě metra v Praze

Hlavní město Praha je politickým, ekonomickým, kulturním a turistickým centrem celostátního i mezinárodního významu. Stejně jako v dalších velkých městech má na zabezpečení všech jeho základních funkcí významný vliv systém městské hromadné dopravy (MHD). Vedle vlastního uspokojování přepravní poptávky nabývá v posledních letech na významu funkce MHD jako klíčového nástroje k regulaci individuální automobilové dopravy. Prudký nárůst motorizace po roce 1990 vedl v Praze ke kritickému zhoršení dopravní situace, prvořadě v centrálních částech města. Řešením problému je, vedle budování komunikačního systému města a jeho obchvatů (Městský okruh, Silniční okruh), především rozvoj a zvyšování úrovně MHD s cílem udržení jejího vysokého podílu na celkovém přepravním výkonu ve městě, momentálně představujícího cca 60%.

Při akceptování současných ekonomických trendů je tento cíl naplňován především rozvojem kapacitních kolejových systémů s vysokou mírou spolehlivosti, umožňujícím redukcí autobusové dopravy (s odpovídajícími ekologickými přínosy) a přinášejícím podstatné zvýšení kvality a bezpečnosti dopravního procesu.

Pouze segregované kolejové trasy MHD, zaručující pravidelnost, rychlost, bezpečnost a spolehlivost dopravy, jsou předpokladem udržení individuální automobilové dopravy v únosných mezích, zejména ve spojení s rozvíjeným systémem záchytných parkovišť typu P+R. To má samozřejmě zásadní vliv i na zlepšení ekologické situace ve městě.

Rozvoji kolejových tras MHD je z daných důvodů věnována mimořádná pozornost ve všech koncepčních materiálech, prvořadě v základním rozvojovém dokumentu města, jímž je Územní plán hl. m. Prahy. Jednoznačné klíčové postavení zde zaujímá metro, které je v Praze základním páteřním prvkem systému MHD a bez jehož existence by dopravní situace v Praze nebyla dlouhodobě udržitelná. Metro, provozované od roku 1974, ve svém dynamickém rozvoji dospělo ke své stávající síti s trasami A, B, C s 57 stanicemi a celkovou délkou 59,1 km. V souladu se záměry územního plánu je síť metra kontinuálně rozšiřována. Rozvojové

počiny jsou směřovány především na dopravní napojení kapacitních sídlištních celků se stávající nevyhovující obsluhou v mnoha případech pouze autobusovou MHD (např. připravovaná trasa metra D, řešící z tohoto pohledu urgentní problémy západní části jižního sektoru města, prvořadě Krče, Lhotky, Písnice). Druhým základním směrem rozvoje je zajištění dopravní obsluhy území s velkou dynamikou urbanistického rozvoje (např. rozvojové území Štěrbohol, do něhož pronikne trasa metra A jednou z větví svého prodloužení východním směrem). Připravované pokračování trasy A metra západním směrem má za cíl obsloužit kromě stávajících obytných celků i podpory urbanizace území výrazně zlepšit dopravní obslužnost tří významných pražských nemocnic (Ústřední vojenská nemocnice, Fakultní nemocnice v Motole a Nemocnice Na Homolce). Dané záměry jsou spojeny i se skutečností, že u stanic jejich koncových úseků jsou budovány terminály návazné autobusové dopravy a kapacitní záchytná parkoviště systému P+R, čímž je dosaženo žádoucího podchycení autobusové dopravy a automobilové dopravy v okrajových částech města s příznivými ekologickými dopady na centrální oblasti města.

Systém metra naplňuje řadu významných funkcí celoměstského významu a je rovněž spojen s komplexem přínosů různorodého charakteru. V zásadě lze jeho účinky shrnout do následujících bodů:

- a) páteřní prvek pražské MHD, zabezpečující zásadní radiální dopravní vztahy, s více než 40% podílem na počtu osob, přepravených pražskou MHD.

Počet osob, přepravených metrem, dle jednotlivých let

<u>rok</u>	<u>počet osob v mil.</u>
2003	459
2004	496
2005	515
2006	531

- b) nejkapacitnější, nejrychlejší a nejbezpečnější systém pražské MHD – tyto nezpochybnitelné charakteristiky jsou dány plnou segregací provozu, kapacitou vozidel a disponibilními provozními intervaly. Podíl metra na počtu nehod v pražské MHD se v období 2002-2005 pohyboval v rozmezí 0,4 – 1,1 %. Průměrná cestovní rychlost metra v roce 2006 činila 34,6 km/hod., tramvají 18,9 km/hod. a autobusů 25,8 km/hod.
- c) významný městotvorný prvek, zaručující další urbanistický rozvoj v dostupnosti stanic metra (bydlení, terciární sféra atd.) se souvisejícím zhodnocením pozemků a impulsem k investiční činnosti. Jako příklad zde lze uvést V. provozní úsek trasy metra B Nové Butovice – Zličín, který od svého zprovoznění v roce 1994 svými účinky trvale iniciuje dynamický rozvoj bytové zástavby i rozsáhlých obchodních komplexů v oblasti Jihozápadního Města.
- d) přesunem významného rozsahu MHD do podzemí je snižováno zatížení povrchových komunikací, což přispívá k řešení rostoucích problémů v povrchové dopravě, k minimalizaci dopravních kongescí a k souvisejícímu snížení nehodovosti.
- e) jednoznačně nejprínosnější prvek z hlediska vybudování systému kombinované dopravy (IAD/MHD) je výstavba záchytných parkovišť P+R u stanic hromadné dopravy. Zkušenosti z dosavadního provozování dynamicky rozvíjeného systému

záchytných parkovišť P+R v Praze ukazují vysokou účinnost tohoto záměru při umístění u vhodné (prvořadě koncové) stanice metra oproti variantám lokalizace P+R u železničních stanic nebo tramvajových zastávek. Vývoj například vyústil do potřeby dalšího zvyšování kapacity parkovišť P+R u konečných stanic trasy B Černý Most a Zličín zejména pro mimopražské motoristy, rovněž Pražany jsou však využívána i vnitroměstská P+R jako Ládví, Palmovka, Nádraží Holešovice, Skalka.

- f) snížení rozsahu autobusové dopravy se souvisejícími ekonomickými (redukce počtu autobusů, snížení provozních nákladů) a ekologickými (snížení exhalací, hluku) přínosy.
- g) jeden z nejdůležitějších prvků ochrany obyvatel (nejbezpečnější a nejkapacitnější úkryt na území Prahy) před dopady válečných, živelných, teroristických a průmyslových katastrof. Pro účely úkrytí je předpokládáno využití zabezpečených prostor dopravního systému, tzn. tunelů a stanic zejména ražených, doplněných technickými centry, která pro ochranný systém metra zajišťují potřebnou energii, vodu, filtraci, větrání atd.

Síť pražského metra je koncipována na bázi samostatných tras jako otevřený systém, umožňující její další rozvoj, který je od roku 1974 kontinuálně naplňován. Je tvořena 3 trasami A,B,C, výhledově bude v souladu s územním plánem doplněna čtvrtou diametrální trasou D, která bude reprodukovat přepravní vztahy na stávající trasy a současně plnit úlohu východní tangenty centra města.

Provozní délka sítě metra je 59,1 km. Je využit systém klasického hlubinného metra s velkým podílem ražených úseků, stanice s délkou nástupiště 100 m umožňují provoz pětivozových souprav, tento je využíván na všech trasách, konkrétně s nasazením vozů řady 81-71, jejich rekonstruované verze 81-71 M nebo nových vozů typové řady M1. U připravované trasy metra D je předpokládáno využití systému lehkého metra. Každá z tras metra má k dispozici vlastní depo – Hostivař (A), Zličín (B), Kačerov (C), pro trasu D bude vybudováno v Písnici.

Trasa metra A Depo Hostivař – Dejvická je nejkratším diametrem sítě pražského metra s připravovaným rozvojem v obou koncových částech. Na východě má být v souladu s územním plánem rozvíjena větvením, jedna větev do rozvojového území Štěrbohol a Dubče, druhá větev bude směřována do oblasti Zahradního Města a Hostivaře. Ve směru na západ má být trasa A rozvíjena v relaci Dejvická – Letiště Ruzyně, s předpokladem větvení do směru Řepy, Zličín. Stávající rozsah trasy metra A napojuje na centrum malešicko-hostivařskou průmyslovou oblast (tato funkce byla prohloubena v roce 2006 jejím prodloužením, založeným na provozním využití původní spojky do hostivařského depa), obsluhuje významná území Strašnic, Vinohrad, vlastní městské centrum. Její extrémně zatížená koncová stanice Dejvická, umístěná v centru Prahy 6, kromě vlastní dopravní obsluhy území Dejvic slouží prvořadě jako terminál návazné tramvajové a autobusové dopravy ze západní a severozápadní části hlavního města, ale i jako ukončení regionálních a dálkových linek, prvořadě ze Středočeského kraje. Má provozní délku 11,1 km, s 13 stanicemi (9 ražených, 3 hloubené, 1 povrchová), z toho 2 přestupními, provoz ve špičce je zajišťován s intervalem 150 sekund, kapacita představuje 21 000 cestujících za hodinu.





Výrazná expanze metra do urbanisticky rozvíjených oblastí v západní a východní části Prahy, naplněná provozními úseky V.B a IV.B, završila rozvoj nejdelší trasy B na rozsah Černý Most - Zličín. Její východní část zabezpečuje přímé dopravní napojení Černého Mostu, oblasti s výrazným nárůstem bytové a komerční zástavby, jakož i dynamicky rozvíjeného území Vysočan. Přes Karlín prochází do území městského centra a dále je vedena přes Smíchov do oblasti Jihozápadního Města. Ukončení ve Zličíně představuje podchycení značného objemu návazné autobusové dopravy především z přilehlých oblastí Středočeského kraje, jakož i značného objemu individuální automobilové dopravy. Konečná stanice Zličín zabezpečuje i přímé vazby na rozsáhlou komerční zónu, ale stejně jako další stanice koncového úseku trasy B je impulsem k masivní bytové zástavbě. Řada stanic trasy B zabezpečuje i významné vazby na dopravu železniční (Smíchovské nádraží, Náměstí Republiky / Masarykovo nádraží, Vysočanská / nádraží Vysočany), vnější autobusovou dopravu (Černý Most, Florenc, Zličín). Provozní délka trasy činí 25,8 km, s 24 stanicemi (13 ražených, 8 hloubených, 3 povrchové), z tohoto 2 přestupními, provoz ve špičce je zajišťován s intervalem 150 sekund, s kapacitou 21 000 cestujících za hodinu.

Klíčovým diametrem v síti pražského metra je trasa C Ládví – Háje, vedená v severojižním směru. Zabezpečuje prvořadě obsluhu kapacitního sídlištního komplexu Jižního Města, významných oblastí širšího městského centra (Pankrác apod.), vlastního centra, vytváří významné vazby na železniční a autobusovou dopravu (Hlavní nádraží, Nádraží Holešovice, Florenc). Jejím novými provozními úseky IV.C1 Nádraží Holešovice – Ládví (v provozu od roku 2004) a IV.C2 Ládví – Letňany (v provozu od roku 2008) byl vyřešen další dlouhodobý problém pražské MHD, tedy zajištění kvalitního dopravního napojení oblasti Severního Města na centrum.

Trasa metra C má provozní délku 22,4 km s celkem 20 stanicemi (17 hloubených, 1 ražená, 2 povrchové), z toho 2 přestupními, provoz ve špičce je zajišťován s intervalem 115 sekund, kapacita činí 26 900 cestujících za hodinu.

#### Plánované projekty/akce do OP Doprava

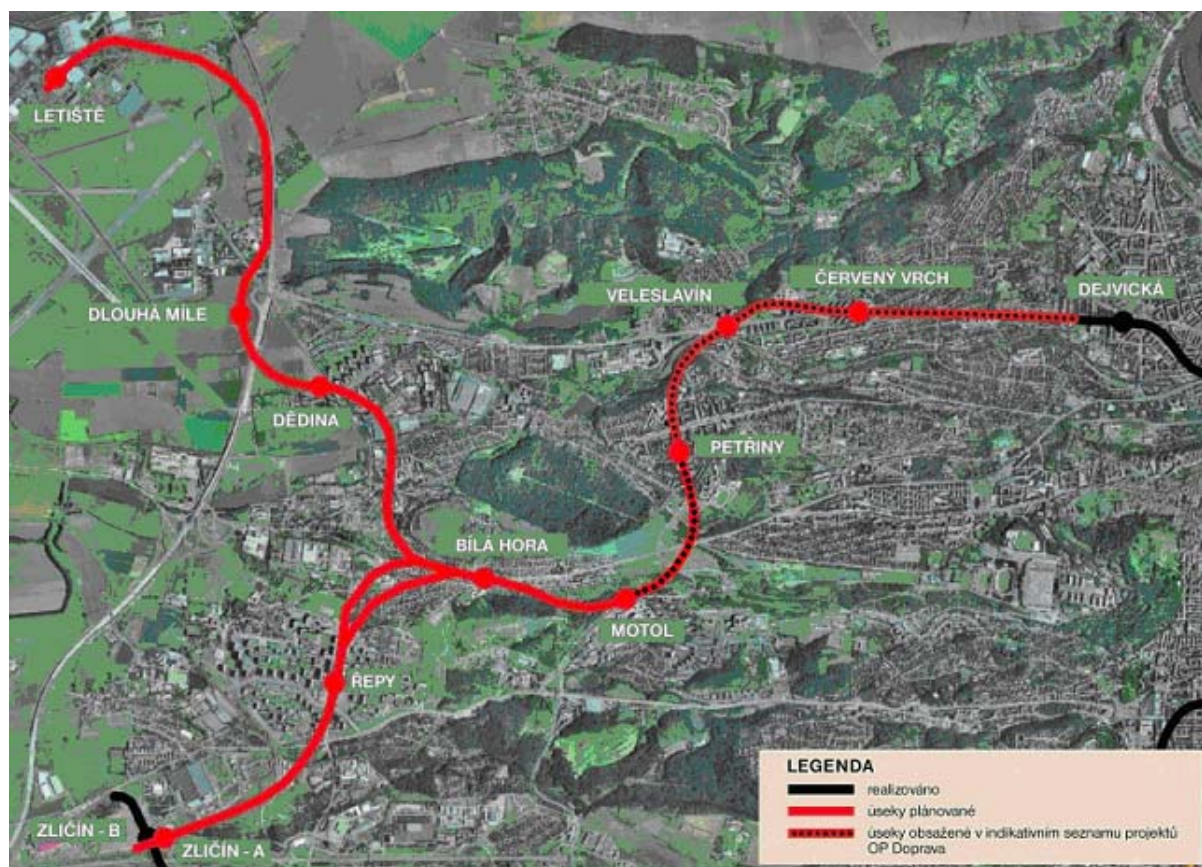
K jednoznačným prioritám v oblastech budování a optimalizace dopravního systému hlavního města Prahy patří rozvoj sítě metra, jež je, jako nositel rozhodujících přepravních vztahů diametrálního a radiálního charakteru, páteřním prvkem pražské MHD. Této skutečnosti odpovídá i mimořádná pozornost, která je dané problematice věnována ve všech klíčových koncepčních materiálech, prvořadě pak v zásadním rozvojovém dokumentu města, jímž je jeho územní plán. V období několika posledních let je přitom tato oblast spojena s dynamickým názorovým vývojem, vyústujícím do řady koncepčních změn.

V roce 2008 bylo zprovozněno prodloužení trasy metra C z Ládví do Letňan. Jednoznačná potřeba kontinuálního rozvoje sítě metra tudíž vyžaduje, aby byl potvrzen a připraven další záměr, jímž bude výstavba metra pokračovat. V současné době jsou aktuální dva základní směry rozvoje metra, konkrétně úvodní úsek nové diametrální trasy metra D a pokračování trasy metra A západním směrem za stanici Dejvickou. Oba z těchto záměrů mají svůj dopravní a samozřejmě i městotvorný význam. Z OP Doprava bude spolufinancována trasa A.

#### 1.4.4 Provozní úsek metra V.A. Dejvická – Motol

Prodloužení trasy „A“ metra severozápadním směrem je vedeno snahou o celkové zlepšení kvality dopravní obsluhy tohoto sektoru města kapacitní kolejovou dopravou systému městské veřejné dopravy, která se projeví mj. v možnostech vymístění a celkové redukce vozokm najetých autobusovými spoji v daném segmentu Prahy. V kombinaci s dosud sledovaným železničním spojením je sledována možnost dosažení strukturálního přestupního terminálu v oblasti Dlouhá Míle a Letiště Ruzyně novou stopou, která se z hlediska vlastního průběhu nedotýká zájmů železnice stabilizovaných v platném Územním plánu hl. m. Prahy. Současně je sledován záměr přesunutí současného koncového bodu (terminálu) trasy metra A ze stanice Dejvická do vhodnější, urbanisticky méně exponované, lokality směrem k okraji města.

Toto prodloužení je v současné době stabilizováno v rozsahu tras V.A1, V.A2, VI.A a VII.A. Předmětem tohoto programu je trasa V.A1 a V.A.2 (souhrnně V.A.), prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická severozápadním směrem přes stanice Červený vrch, Veveřslavín a Petřiny do stanice Motol s výhledovým pokračováním až na Letiště Ruzyně. Trasa V.A je tedy první etapou pro úplné splnění výše uvedených cílů.



Obrázek 1: Trasy metra V.A

*Cíle výstavby trasy V.A jsou následující:*

- Podstatné zlepšení dopravní obslužnosti území severozápadního sektoru Prahy kvalitním, kapacitním, spolehlivým, bezpečným a pohodlným dopravním prostředkem nezávislým na povrchové dopravě.



- b) Zlepšení organizace návazné městské i regionální železniční, tramvajové, a autobusové dopravy, zajištění vyhovujícího přestupu příměstské dopravy na metro a převod autobusové a částečně i tramvajové dopravy na metro. Tím se dosáhne redukce intenzity provozu dopravy v jádru sektoru i provozních vozokilometrů.
- c) Zlepšení životního prostředí především na Vítězném náměstí a v jeho okolí a u stanice metra Hradčanská tím, že dosavadní terminály autobusových linek městských i regionálních budou přeneseny dále na západ ke stanicím navrhovaného úseku, v této etapě ke stanici Veleslavín.
- d) Zvýšení kvality, atraktivity i kapacity MHD a společně se zavedením systému zachytných parkovišť zastavení dosud vzrůstající intenzity individuální automobilové dopravy převodem na metro. Redukcí automobilové dopravy se docílí zlepšení životního prostředí v centru města.
- e) Vytvoření pohodlné, krátké a bezbariérové přestupní cesty mezi metrem a prostředky návazné dopravy.
- f) Vstupní prostory metra včetně objektů v parteru budou koncipovány tak, aby se staly přirozenými těžišti života obyvatel a umožnily urbanistický rozvoj v jejich okolí. Předpokládá se, že stanice metra se stanou novými jádry území, jež budou generovat zájem o novou výstavbu v okolí.

#### Stručný popis provozního úseku

Trasa V.A metra sleduje pásmo osídlení v údolí bývalého Dejvického potoka podél Kladenské a Evropské ulice, jež navazuje přímo na kompaktní zástavbu dejvické kotliny až po vokovické sedlo. Nejvyšších hustot osídlení toto pásmo dosahuje na sídlišti Červený Vrch.

Stanice Červený Vrch je proto lokalizována do těžiště v prostoru mezi křižovatkami ulic Evropská a Horoměřická a Evropská a Kamerunská pod Evropskou ulicí s vestibulem a podchodem při křižovatce s Horoměřickou ul. Zde je také uvažován přestup na místní autobusové linky a eventuálně i na tramvaj. Druhý bezpečnostní výstup ze stanice je situován výtahy do podchodu pod Evropskou ul. poblíž ulice Kamerunské.

Výstavba sídliště Červený Vrch i v okolí Kladenské ulice je v podstatě ukončena a území lze kvalifikovat na stabilizované. Výjimku tvoří jihovýchodní kvadrant křižovatky Evropské ul. s Liberijskou až po Kladenskou ul., kde se připravuje projekt EVROPSKÁ-City s komerčními i bytovými plochami.

Trasa V.A mezi Červeným vrchem a Petřinami musí překonat vokovické sedlo pod úpatím skalnatého ostrohu Petřin nedaleko meandru Litovickošáreckého potoka úvalem Kruteckého potoka ve složité geologické situaci. Přetíná zde katastrální hranice Vokovic a Veleslavína.

Stanice Veleslavín je uložena šikmo pod Evropskou ulicí i železniční tratí. Vestibul s podchodem navazuje přímo na zastávku modernizované železniční trati Praha - Kladno, na zastávky autobusů dočasného terminálu autobusové dopravy místní i regionální a na tramvajovou trať.

Stanice metra zde může sehrát významnou městotvornou úlohu zejména ve Veleslavíně a podél Evropské ulice. Nesourodá a často nekvalitní zástavba s historickým jádrem vyžaduje

regeneraci a dostavbu, stará teplárna přestavbu a ubytovací, administrativní a školský areál na západě zkvalitnění a doplnění. Také romantické skály ostrohu Petřín vyžadují rekultivaci. Území Vokovic na severu se již postupně regeneruje a dostavuje včetně areálu bývalé Aritmy i býv. Koospolu. Stanice metra má předpoklady vytvořit zde spojnici mezi oběma starobylými vesnicemi, rozdělenými Evropskou ulicí a podmínky uměřeného rozvoje území.

Trasa V.A vstupuje severními svahy ostrohu Petřín severojižním směrem do bělohorské terasy pod kompoziční osou sídliště Petřiny. Stanice Petřiny je situována pod ulicí Brunclíkovou s vestibulem pod křižovatkou ulic Na Petřinách a Brunclíkova. Navazující podchod obsluhuje všechna nároží i zastávky tramvají a místních autobusů.

Kompaktní a stabilizovaná čistě obytná zástavba sídliště umožňuje realizovat přestupy mezi metrem a návaznou dopravou pouze v rozsahu dle současného stavu. Rozvojové možnosti v území v okolí stanice jsou omezeny jen na malé doplňkové lokality. Za stanicí metra Petřiny jsou umístěny odstavné a obrátové koleje.

Trasa V.A. mezi stanicemi Petřiny a Motol je situována do nezastavěného území v oblasti Břevnova a Motola. Ražba tunelů se v rozsahu celého oddílu je navržena ze staveniště v blízkosti tramvajové smyčky Vypich.

Stanice metra Motol je situována k hlavnímu vstupu do areálu nemocnice. Projekt respektuje minimální nutný zápor přilehlého svahu s vegetací a zajišťuje provoz na ul. Kukulova po celou dobu stavby v obou směrech.

Nedílnou součástí traťového úseku je objekt zázemí terminálu BUS u tramvajové smyčky „Vypich“.

V celé spádové oblasti včetně návazné hromadné dopravy je předpokládán potenciál 105 350 obyvatel nebo pracovních příležitostí.

Detailní popis stavebních objektů a provozních souborů je předmětem dokumentace podprogramu č. 127 412 „Provozní úsek metra V.A Dejvická – Motol“, kap. 3.3 Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů podprogramu.

#### **1.4.5 Předpokládané výsledky a dopady programu č. 127 410**

Mezi očekávané výsledky patří zvýšení atraktivity městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy, udržení nebo zvýšení jejího podílu na objemech osobní přepravy, zlepšení plynulosti silniční dopravy a tím i zkvalitnění vzájemné dostupnosti jednotlivých částí Prahy.

Očekávaným udržením, případně zvýšením podílu hromadné dopravy na přepravních výkonech osobní dopravy, dojde ke snížení vlivu IAD na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na území hl. m. Prahy.

#### **1.4.6 Odůvodnění účasti státního rozpočtu na financování programu č. 127 410**

Realizace programu je významná především z hlediska ČR, tj. přínos intervencí v nejvýznamnější lokalitě ČR, kde je soustředěno nejvíce obyvatel a nejvíce zařízení a institucí, což způsobuje až zdvojnásobení zalidnění Prahy během pracovních dnů, je zde největší turistický ruch. Zejména pokračování ve výstavbě metra, jako ekologické městské hromadné dopravy, bude přínosem z hlediska životního prostředí, které je v hl. m. Praha ohroženo trvalým překračováním limitů hlukové zátěže a znečištění ovzduší.



Cílů v rámci programu bude dosaženo investicemi do oblasti infrastruktury metra, což v Praze představuje především budování nových tras metra jako nejvýkonnějšího a nejprogressivnějšího dopravního prostředku.

Novými trasami metra se nadále bude zvyšovat pokrytí všech významných existujících a nově vznikajících přepravních vztahů. Zvláštní pozornost se bude věnovat lokalitám nových městských center, novým lokalitám bydlení, novým rozvíjejícím se dopravním uzlům a potřebám jejich vzájemného dopravního spojení. Rozšiřováním a zkvalitňováním metra na území města, včetně dobudování přístupnosti stávajících stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, se zajistí zachování vysokého podílu hromadné dopravy na celkové přepravní práci, a to minimálně ve stávajícím poměru: MHD – 60 %, IAD 40 %.

Prioritní osa 5 „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“ Operačního programu Doprava 2007-13 nezahrnuje opatření zakládající veřejnou podporu.

Výše podpory pro velké projekty z Operačního programu Doprava bude v souladu s čl. 40 a čl. 55 Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 určena analýzou nákladů a přínosů (cost-benefit analysis).

Výše podpory pro malé projekty bude určena v souladu s metodickými pokyny MD ČR pro předložení žádostí o podporu.

V obou případech se počítá s mírou podpory z OP Doprava ve výši 85%, maximálně však do výše alokace Fondu soudržnosti prioritní osy 5 OP Doprava.

## ***1.5 Obsah a kritéria hodnocení žádostí na akce zabezpečující realizaci cílů programu***

### **1.5.1 Obsah žádosti**

Žádosti vč. příloh budou zpracovány v informačním systému Benefit7+ dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OP Doprava.

Platné územní rozhodnutí není povinnou přílohou při předložení žádosti o podporu z OP Doprava, ale předkládá se současně s platným stavebním povolením nejpozději před vydáním Rozhodnutí o poskytnutí dotace.

Součástí žádostí budou zpracované i povinné vstupní údaje ISPROFIN na formulářích ISPROFIN (S 05 110, 120, 140, 14x, 150, 160).

V případě velkých projektů (nad 25 mil. EUR celkových nákladů) bude přílohou žádosti zpracované v informačním systému Benefit7+ i „Žádost o potvrzení podpory podle článků 39 až 41 Nařízení (ES) č.1083/2006 stanovenou přílohou XXI Nařízení (ES) č.1828/2006“.

### **1.5.2 Předkládání žádostí**

Pro předkládání žádostí bude platit výzva MD ČR, jejíž podmínky, trvání a výše prostředků k rozdělení budou odpovídajícím způsobem zveřejněny. Výzva bude vycházet ze



schválené dokumentace programu včetně podprogramu a podle potřeby bude zahrnovat i specifikace obsahu žádostí a další náležitosti potřebné pro předložení projektu.

### 1.5.3 Kritéria hodnocení

Kritéria hodnocení žádostí o podpory z OP Doprava nastaví v souladu s čl. 65 písm. a) Obecného nařízení č. 1083/2006 Monitorovací výbor OP Doprava. Vzhledem k omezenému počtu příjemců<sup>3</sup> pomoci nebude prováděn výběr projektů, ale pouze hodnocení předložené žádosti o podporu z OP Doprava z pohledu formální úplnosti a přijatelnosti projektové žádosti k OP Doprava a dokumentaci programu.

### 1.5.4 Způsobilé výdaje

Způsobilost výdajů je upravena v *Pravidlech způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2007-2013* schválených vládou ČR usnesením č. 61 ze dne 24.1.2007. Výdaje pro spolufinancování z prioritní osy 5 OP Doprava jsou způsobilé od 1.1.2007 do 31.12.2015. Mezi základní druhy způsobilých výdajů patří náklady přípravy a realizace<sup>4</sup>:

- a) Náklady přípravy a řízení realizace projektu, a to zejména náklady dokumentace dle vyhlášky MF č. 560/2006, náklady dokumentace projektu<sup>5</sup>, náklady řízení přípravy a realizace i administrace projektu
- b) Náklady na nákup služeb
- c) Náklady budov a staveb
- d) Náklady na stroje, zařízení a inventář
- e) Náklady na nehmotný majetek
- f) Rezerva v nákladech

### 1.5.5 Investiční záměr

Přílohou žádosti o podporu z OP Doprava je investiční záměr na projekt (akci) ve smyslu vyhlášky MF č. 560/2006. Investiční záměr má následující strukturu:

- a) Identifikační údaje projektu (akce)
- b) Návaznost na schválený program (podprogram)
- c) Dokumentace současného stavu, včetně rozhodujících technicko-ekonomických údajů
- d) Zdůvodnění nezbytnosti realizace akce
- e) Požadavky na technické řešení, popis projektu a jeho prvků
- f) Územně-technické podmínky
- g) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby
- h) Přínosy k řešení problému zaměstnanosti

<sup>3</sup> Příjemci finančních prostředků z evropských fondů (jako formy účasti státního rozpočtu) a národního podílu jsou vlastníci/správci dotčené infrastruktury.

<sup>4</sup> Členění převzato z vyhlášky MF č. 560/2006, přílohy č. 1, formulář V370: Bilance potřeb a zdrojů financování programu.

<sup>5</sup> Dokumentací projektu se rozumí dokumentace pro přípravu žádosti o podporu z Fondů EU (vč. příloh žádosti) a dokumentace nezbytná pro úspěšnou realizaci projektu. Jedná se zejména o dokumentaci pro stavební řízení, podkladové studie k žádosti o podporu, dokumentace EIA, atp.

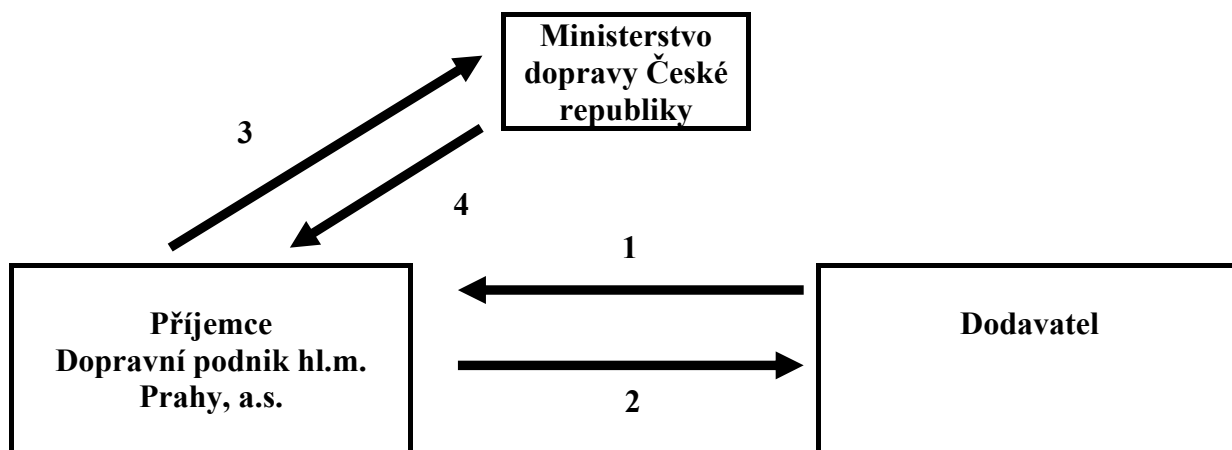
- i) Efektivnost akce, vyhodnocení navrhovaného řešení
- j) Majetkoprávní vztahy
- k) Vstupní údaje uvedené v příloze č. 2 vyhlášky MF č. 560/2006

Pro oblast podpory 5.1 – Rozvoj sítě metra v Praze je za investiční záměr považována celá projektová žádost včetně jejích příloh.

### 1.6 Pravidla pro úhradu faktur za provedené práce z prostředků státního rozpočtu

Vynakládání prostředků národního financování i prostředků z rozpočtu EU se řídí pokyny, pravidly a podmínkami, stanoveným pro jejich čerpání Ministerstvem financí ČR. Jedná se zejména o pravidla obsažená v dokumentu „Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 - 2013“.

V rámci podprogramu č. 127 412 nebude umožněn systém zálohového financování. (tzv. ex-ante financování). Mechanismus finančních toků, který bude aplikován pro prioritní osu 5 OP Doprava, je znázorněn na následujícím diagramu :



Obrázek 2: Schéma finančních toků

Popis hotovostních toků:

1. Dodavatel prací vystaví fakturu na objednatele (příjemce).
2. Správce stavby provede kontrolu vystavené faktury, v případě odsouhlasení provedených prací a kalkulovaných cen provede Příjemce (objednatel) úhradu části vlastních prostředků dodavateli, u výdajů realizovaných před schválením projektu provede úhradu v plné výši
3. Po zaplacení faktury vypracuje poradce Příjemce pro Příjemce zjednodušenou žádost o platbu z prostředků SR, kterou Příjemce odsouhlasí a zašle Řídicímu orgánu OP Doprava (Ministerstvo dopravy ČR), odbor fondů EU. Současně s předložením této žádosti o platbu příjemce musí dokladovat, že byly zaplaceny faktury, což prokáže výpisy z účtu.



4. Řídící orgán ve lhůtě do 40 pracovních dnů od obdržení žádosti o platbu od příjemce provede administraci žádosti. V případě nutnosti doplnění žádosti o platbu běží lhůta pro schválení žádosti o platbu od data předložení poslední opravené verze příjemcem.
5. Řídící orgán předá pokyn k provedení úhrady finančnímu útvaru, který provede úhradu žádosti o platbu ve lhůtě do 15 pracovních dnů. Úhrada žádosti o platbu ze SR kap. MD je provedena formou nastavení rozpočtového limitu na účtu příjemce.
6. Podrobnější informace o způsobu předkládání a úhradě žádostí o platbu příjemci budou uvedeny v „Metodických pokynech pro příjemce“.

## ***1.7 Vyhodnocení efektivnosti zdrojů vynaložených na přípravu a realizaci programu***

### **1.7.1 Hodnocení programu**

Program bude vyhodnocen v souladu s požadavky vyhlášky o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku ve znění platném k datu vyhodnocení a dále i dle požadavků na hodnocení OP Doprava vycházející z čl. 47.-48. Obecného nařízení č. 1083/2006, z metodik a doporučení EK i MMR.

Předmětem vyhodnocení programu je dodržení stanovených indikátorů projektu a věcné splnění stanovených cílů projektů.

Příjemce finančních prostředků je povinen dodržovat závazné ukazatele a ostatní údaje stanovené v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“.

### **1.7.2 Kontrolní činnost v rámci programu**

Podrobné postupy pro kontroly jsou upraveny manuálem pracovních postupů Řídícího orgánu a v manuálech odboru MD, pověřeného výkonem činnosti interního auditu v rámci MD, odboru MD pověřeného výkonem činnosti Auditního orgánu. Provádění kontroly realizace projektu Řídícím orgánem bude částečně delegována na externího konzultanta pro provádění monitoringu a kontroly.

Kontrolní činnost je dále upravena i v Metodice finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 - 2013.

Kontroly budou prováděny v souladu s aktuálně platnými předpisy ČR a EU – mezi relevantní předpisy patří např.:

- a) Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole);
- b) Zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole;
- c) Vyhláška Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- d) Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách;



- e) Vyhláška Ministerstva financí č. 52/2008 Sb., kterou se stanoví zásady a termíny finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy nebo Národním fondem;
- f) Vyhláška Ministerstva financí č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 123/2003 Sb.;
- g) Obecné nařízení č. 1083/2006;
- h) Implementační nařízení č. 1828/2006;
- i) Finanční nařízení a prováděcí předpisy (Nařízení Rady (ES) č. 1605/2002 a Nařízení Komise č. 2342/2002)





## 2 Tabulkové přílohy dokumentace programu č. 127 410

1. Formulář S310: Identifikační údaje a systém řízení programu
2. Formulář S320: Harmonogram přípravy a realizace programu
3. Formulář V370: Bilance potřeb a zdrojů financování programu

Tabulkové přílohy jsou zpracovány do verze ISPROFIN z 5.9.2007 (stáhnuto z [www.isprofin.cz/instalace.php](http://www.isprofin.cz/instalace.php) dne 5.1.2009).



### 3 Dokumentace podprogramu č. 127 412

#### 3.1 Základní údaje podprogramu

Přílohy ke kapitole:

- a) Formulář S210: Identifikační údaje a systém řízení podprogramu
- b) Formulář S220: Harmonogram přípravy a realizace podprogramu

A) Identifikační údaje	
Název	Provozní úsek metra V.A Dejvická – Motol
Evidenční číslo:	127 412
B) Termíny	
Příprava	Březen 2008 – duben 2009
Realizace	2009-2014
Vyhodnocení	odhad: vyhodnocení do 1 roku po ukončení projektu/ů (akcí) – odhadované ukončení akcí v roce 2014 a vyhodnocení programu v roce 2015
C) Specifikace obsahu dokumentace podprogramu	
Specifickým cílem podprogramu je zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra. Podpora bude zaměřena především na zvýšení konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální a městskou hromadnou dopravou a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy. Program je zaměřen na podporu výstavby metra za účelem zvýšení zájmu o městskou hromadnou dopravu i jako podpora povrchové přístupnosti stanic metra preferenčně pro MHD a HDO i parkující osobní IAD.	
D) Seznam zkratk	
DP HMP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
HDO	Hromadná doprava osob
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava (osobní i nákladní)
MDT	Měnič a distribuční transformovna
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
NRTM	Nová rakouská tunelovací metoda
OPD	Operační program Doprava 2007-13
OSM	Ochranný systém metra
TBM	Tunnel Boring Machines (plnoprofilové razicí stroje)
TK	Temeno kolejnice
VZT	Vzduchotechnika



### 3.2 *Bilance investičních potřeb podprogramu a zdrojů jejich financování*

Přílohy ke kapitole:

- a) Formulář S270: Bilance potřeb a zdrojů financování podprogramu
- b) Formulář S273: Finanční plán podprogramu - pořízení, obnova a provoz majetku - budovy a stavby

#### 3.2.1 Investiční potřeby

Potřeby podprogramu jsou plánovány na období let 2007 – 2013, přičemž stavební práce budou probíhat v letech 2010-2013.

Indikativní investiční potřeby podprogramu č. 127 412 jsou uvedeny v následující tabulce<sup>6</sup>:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
228,483	312,500	1 553,135	3 601,672	4 262,181	6 405,376	2 353,641	18 716,989

Tabulka 7: Investiční potřeby podprogramu č. 127 412 v letech 2007-13 (v mil. CZK bez DPH)

#### 3.2.2 Zdroje financování

##### A. Operační program Doprava, prioritní osa 5

Následující tabulka obsahuje indikativní čerpání alokací z podprogramu č. 127 412:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
0	0	1 320,165	3 061,421	3 622,854	16,430	0	8 020,869

Tabulka 8: Indikativní čerpání alokací z podprogramu č. 127 412 (v mil. CZK). Vzhledem ke kolísání směnného kurzu se jedná o odhad, o reálné výši podpory bude rozhodnuto v době předložení projektové žádosti.

##### B. Vlastní zdroje účastníka programu (žadatele) podprogramu

Vlastní zdroje účastníka programu (žadatele) podprogramu jsou uvedeny v následující tabulce.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
228,483	0	0	0	0	0	0	228,483

Tabulka 9: Vlastní zdroje účastníka (žadatele) (prostředky DP HMP) podprogramu č. 127 412 (v mil. CZK)

##### C. Dotace HMP

Dotace hl. m. Prahy bude použita na dofinancování projektu v rámci podprogramu č. 127 412 a je uvedena v následující tabulce. Její výše je závislá na skutečném čerpání

<sup>6</sup> Uvedená data představují výši nákladů v době realizace stavební části a jsou zpracována na základě hodnot v roce 2007 při zohlednění 3% roční míry inflace.



prostředků Fondu soudržnosti z prioritní osy 5 OP Doprava a na směnném kurzu Kč/€ v době podání žádosti.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
0	312,500	232,970	540,251	639,327	6 388,946	2 353,641	<b>10 467,636</b>

Tabulka 10: Vlastní zdroje účastníka (prostředky HMP) podprogramu č. 127 412 (v mil. CZK)

### 3.3 Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů podprogramu

Přílohy ke kapitole:

- Formulář S 240: Indikátory podprogramu
- Formulář S 243: Parametry podprogramu - pořízení (výstavba), obnova a provozování majetku - budovy a stavby

Obecné zdůvodnění cílů podprogramu „Provozní úsek metra V.A Dejvická – Motol“ je uvedeno v dokumentaci programu č. 127 410, kap. 1.4 Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů programu a výše účasti státního rozpočtu na jeho financování.

Realizací úseku V.A dojde ke zlepšení dopravní obsluhy dvou nemocnic v Motole a sídlišť Červený Vrch a Petřiny, ale i ostatní lokality osídlení získají pohodlnou, bezpečnou a rychlou kolejovou dopravu. U stanice Veleslavín je kromě možnosti přestupu na železniční spojení Letiště - centrum také dočasný autobusový terminál dálkové i regionální dopravy. Tím metro vyvolá možnost redukce počtu autobusových linek v jádru severozápadního sektoru a přinese zlepšení podmínek životního prostředí města.

Trasa V.A navazuje přímo na již provozovanou stanici Dejvická a pokračuje severozápadním sektorem hl. m. Prahy pod Evropskou ulicí ke stanici Červený Vrch a dále do stanice Veleslavín. Poté se stáčí k jihu do stanice Petřiny a do konečné stanice Motol, jejíž součástí jsou odstavné a obrátové koleje.

Délka trasy metra V.A je **6 133 m**. Trasa začíná ve stanici Dejvická a končí ve stanici Motol V rámci realizace tohoto podprogramu budou realizovány **4 stanice** (Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol). První 3 stanice jsou ražené, stanice Motol je hloubená.

#### 3.3.1 Výstavba traťových úseků

Celková délka je dána součtem jednotlivých délek traťových úseků, a to:

##### Traťový úsek Dejvická - Červený Vrch

Ražené tunely jsou situovány pod ulicí Evropskou a jsou navrženy z prefabrikovaného ostění o světlém Ø 5,3 m. Ražba tunelů se předpokládá pomocí dvou razících mechanismů TBM, které budou razit úpadně, po protažení stanicí Červený Vrch, směrem ke stanici Dejvická. Pro snížení pístového účinku od jedoucího vlaku jsou mezi tunely navrženy vzduchotechnické propojky ve vzdálenostech cca 400 m. Propojky jsou navrženy jako dvojice štol, jejichž celkový světlý profil je min. 20 m<sup>2</sup>.

Pro demontáž razících mechanismů po ukončené ražbě u stanice Dejvická je navržena ražená podzemní kaverna, ražená metodou NRTM s primárním ostěním. Pro realizaci ražené kaverny v zeminách je předem nutné z úrovně terénu provést pod ulicí Evropskou po obvodu kaverny svislé stěny z převrtávaných pilot, případně šikmo ukloněných mikropilot pod tramvajovou tratí a inženýrskými sítěmi a zpevnění zemin v místě klenby tryskovou injektáží.



Dalším opatřením pro zajištění stability klenby při ražbě je provedení ochranného deštníku z vodorovných mikropilot z prostoru podzemních garáží.

Po skončené demontáži TBM se v komoře vybuduje sdružený objekt OSM a traťových tunelů s tlakovými uzávěry. Traťové tunely výškově i směrově navazují na stávající odstavné koleje stanice Dejvická. Objekt bude proveden z monolitického železobetonu. Prostor mezi rubem tohoto objektu a primárním ostěním demontážní komory se zaplní popílkobetonem.

Další nedílnou součástí traťového úseku je hloubená strojovna vzduchotechniky (dále VZT) hlavního větrání trasy s návaznou štolou VZT a větracím objektem na povrchu. Strojovna VZT se vybuduje v otevřené stavební jámě zapažené pomocí kotvených podzemních stěn.

#### Traťový úsek Červený Vrch - Veleslavín

Traťové tunely jsou situovány částečně pod ulicí Evropskou a převážně pod povrchovou zástavbou Vokovic. Ražené tunely jsou navrženy z prefabrikovaného ostění o světlem  $\varnothing 5,3$  m. Ražba tunelů se předpokládá pomocí dvou razících mechanismů TBM, které budou razit úpadně, po protažení stanicí Veleslavín, směrem ke stanici Červený Vrch. Pro snížení pístového účinku jedoucího vlaku je mezi jednokolejnými tunely navržena vzduchotechnická propojka ve vzdálenosti cca 300 m před stanicí Červený Vrch. Propojka je navržena jako dvojice štol, jejichž celkový světlý profil je min.  $20 \text{ m}^2$ .

Ve vzdálenosti cca 150 m za stanicí Veleslavín je umístěn objekt hloubených tunelů a strojovny VZT hlavního větrání. Důvodem pro tento hloubený úsek byla potřeba vybudovat nad traťovými tunely otevřenou stavební jámu pro vytěžování rubaniny a dopravu materiálu k razícím mechanismům při pokračující ražbě. Tím se uvolní prostor pro další výstavbu stanic Petřiny a Veleslavín. Po ukončení ražeb traťových tunelů až ke stanici Dejvické se ve stavební jámě vybuduje objekt dvou jednokolejných hloubených tunelů a strojovny VZT hlavního větrání, se svislou šachtou a větracím objektem na povrchu.

#### Traťový úsek Veleslavín - Petřiny

Traťové tunely jsou situovány částečně pod povrchovou zástavbou Veleslavína, pod nezastavěným terénem a pod povrchovou zástavbou sídliště Petřiny. Ražené tunely jsou navrženy z prefabrikovaného ostění o světlem  $\varnothing 5,3$  m. Ražba tunelů se předpokládá pomocí dvou razících mechanismů TBM, které budou razit úpadně od stanice Petřiny směrem ke stanici Veleslavín. Pro snížení pístového účinku jedoucího vlaku je mezi jednokolejnými tunely navržena vzduchotechnická propojka ve vzdálenosti cca 400 m za stanicí Petřiny. Propojka je navržena jako dvojice štol, jejichž celkový světlý profil je min.  $20 \text{ m}^2$ .

#### Traťový úsek Petřiny - Motol

Traťové tunely jsou situovány pod nezastavěným územím v oblasti Břevnova a Motola. Ražba tunelů je v rozsahu celého oddílu navržena ze staveniště BRE1 v blízkosti tramvajové smyčky Vypich. Hlavním objektem SO je ražený dvoukolejný tunel od přístupové štolky až ke stanici Motol. Ražba bude probíhat podle zásad nové rakouské tunelování metody (NRTM) s dvouplášťovým ostěním a mezilehlou hydroizolací. Dalším důležitým objektem je ražená štola a strojovna vzduchotechniky v km 10,820 a navazující VZT šachta. Všechny tyto objekty budou prováděny podle zásad NRTM s dvouplášťovým ostěním a mezilehlou hydroizolací. Nad VZT šachtou je navržen větrací objekt na povrchu, ležící poblíž Roentgenovy ulice.

Nedílnou součástí traťového úseku je objekt zázemí terminálu BUS u tramvajové smyčky „Vypich“ (stávající objekt DP a.s. bude využíván řidiči tramvají i autobusů).

Do celkové ceny traťových úseků jsou zahrnuty i náklady spojené s úpravami předcházející konečné stanice Dejvická.

Z 2.PP prostoru garáží budou skrz čelní stěnu směrem ke stanici Červený Vrch provedeny vrty tryskové injektáže zajišťující zpevnění stropu vzniklé kaverny pro demontáž razicího stroje TBM. Pro provedení prací je nutno nejdříve prostor upravit. Po dokončení veškerých prací bude prostor rekonstruován do původního stavu. Dále budou provedeny úpravy v místnostech měnírny a distribuční transformovny (MDT).

Stávající nouzové osvětlení v celé stanici bude odstraněno a bude provedeno nové. V souvislosti s výměnou nouzového osvětlení budou podle potřeby demontovány podhledy a obklady a následně opět osazeny.

Do nákladů traťových úseků se promítají technologické náklady, které se mnohem podstatněji projevují v jednotlivých stanicích, kde jsou podrobněji popsány. Na rozdíl od nákladů na technologické celky se do nákladů traťových úseků více promítají náklady společných objektů trasy.

#### Společné objekty trasy

Kolejový svršek bude tvořen dvěma lehce vyztuženými betonovými pasy oddělenými středním odvodňovacím žlabem v ose koleje. Tyto prahy budou uloženy do tlumící vrstvy. Na pasech je použito bezpražcové upevnění kolejového svršku.

Tunelový vodovod je napájen z městské vodovodní sítě přípojkami ve stanicích. Jeho propojení po délce trasy je umožněno speciálními armaturními sestavami na rozhraní dvou různých tlakových pásem městské sítě. Do jednotlivých stanic je zaveden i suchovod DN 100. Celý tunelový vodovod bude proveden z nerezového potrubí profilu DN 100.

Kontrolní a měřicí objekty bludných proudů provedené za účelem sledování a zamezení korozivních procesů u kovových zařízení uložených v zemi a u stavebních železobetonových konstrukcí, způsobených bludnými proudy ze stejnosměrných zdrojů.

### **3.3.2 Výstavba stanic**

Celkový počet stanic je 4, a to:

#### Stanice Červený Vrch

Stanice Červený Vrch je řešena jako ražená, jednolodní. Temeno kolejnice (dále TK) středu stanice je v hloubce cca 28,2 m pod Evropskou ulicí. Stanice má tři výškové úrovně. V úrovni pod nástupištěm jsou umístěny služební místnosti a technické prostory metra, kabelové kanály, obslužné chodby a kabelový prostor. V úrovni nástupiště je kolejiště a vlastní nástupiště, na němž je situován kiosek dozorcího nástupiště a vertikální komunikace. V technologické části této úrovně pak jsou především prostory měnírny a distribuční transformovny a na ni navazující další technické prostory metra. V úrovni nad nástupištěm, která je jen nad technologickou částí, jsou pak opět umístěny další služební prostory metra.

Z východního konce nástupiště stanice je veden eskalátorový tunel s trojicí eskalátorů a s jedním šikmým výtahem do podpovrchového vestibulu situovaného pod vozovku Evropské ulice v blízkosti křižovatky s ulicí Horoměřickou a Liberijskou. Tento vestibul je spojen s



podchodem pod Evropskou ulicí a z tohoto podchodu jsou vedena výstupní schodiště na zastávky tramvaje na Evropské (v obou směrech) a na chodníky na obou stranách Evropské ulice. Na severní straně ulice je navíc umístěn i osobní výtah pro zajištění bezbariérového výstupu na tuto stranu ulice. Na jižní straně ústí podchod do atria se schodištěm do chodníku Evropské ulice a s bezbariérovou rampou do ulice Liberijské. Z tohoto atria je rovněž přímý přechod do navazujícího podchodu pod Liberijskou ulicí, který propojuje vestibul a podchod metra s nově budovaným OC Bořislavka. Tento podchod je investicí investora tohoto OC a bude pravděpodobně realizován v předstihu.

Ze západního konce nástupiště je jako druhý a bezpečnostní výstup navržena dvojice osobních výtahů ve svislé šachtě, která ústí do podchodu pod Evropskou ulicí v blízkosti ulic Arabská a Kamerunská. Z tohoto podchodu jsou výstupy schodišti na oba chodníky Evropské ulice a bezbariérový přímý východ do ulice Kamerunské. Na severní straně Evropské je opět v podchodu situován osobní výtah pro bezbariérový výstup i na tuto stranu ulice.

Objekty vestibulu a podchodu jsou budovány v otevřené stavební jámě. Samostatným objektem je šachta a kiosek pro větrací objekt situovaný nad přístupovou štolou a vyúsťující na povrch v zeleni u Nigerijské ulice.

Pro provádění ražby stanice bude sloužit přístupová štola vedoucí z prostoru parku u ulice Kladenské a ulice K lánu. Přístupová štola bude v definitivu částečně využita jako strojovna hlavního větrání.

### Stanice Veleslavín

Stanice Veleslavín je umístěna v prostoru mezi stávající tratí ČD (obvod železniční stanice Veleslavín) a východním úsekem ulice K Červenému vrchu, se středem přibližně pod Evropskou ulicí.

Stanice je navržena jako mělce ražená, trojlodní, sloupová. TK ve středu stanice je cca 20,5 m pod ulicí Evropskou. Stanice má dvě výškové úrovně. Délka nástupiště je 105 m. Technologická část je v délce 34,6 m zasunuta do nástupiště. V úrovni pod nástupištěm jsou umístěny služební místnosti a technické prostory metra, kabelové kanály, obslužné chodby a kabelový prostor. V úrovni nástupiště je kolejiště a vlastní nástupiště a vertikální komunikace. V technologické části této úrovně pak jsou především prostory měnirny a distribuční transformovny a na ni navazující další technické prostory metra. Služební schodiště je navrženo zároveň jako druhý únik ze stanice. Pro veřejnost je toto schodiště přístupné z prodlouženého nástupiště. Vlastní únik bude veden únikovou štolou, která vede nad stanicí podél levé koleje a je zaústěna do kruhové šachty s vloženým schodištěm. Vyústění tohoto úniku je v parčíku, který je podél Evropské ulice z jihu.

Na východním konci nástupiště je navržen hloubený objekt obdélníkového půdorysu (23,0x29,0 m). Objekt má šest výškových úrovní.

Z čela západního konce nástupiště stanice je v hloubeném objektu trojice eskalátorů, která vede do vestibulu. Podpovrchový vestibul je navržen ve výšce budoucího podchodu na dráhu – zastávka Veleslavín. Z vestibulu vede další trojice eskalátorů do podpovrchového podchodu, který je navržen ve výšce budoucí úrovně nástupiště dráhy.

Páteří přestupů je podchod pod Evropskou ulicí přímo navazující na nástupiště dráhy směr Kladno. Jednotlivé výstupy z podchodu jsou na sever do ulice Vokovická před základní školou směrem k rozvíjející se obytné zástavbě. Výstupy do Evropské zajišťují přístup i k tramvajovým zastávkám a výstupní stanici autobusů. Výstupy na jih od Evropské ulice na obě strany Veleslavínské mají vazbu na stanici rychlodráhy. Zde je výtah pro bezbariérový přístup





do stanice, podchodu a vestibulu a v nejhlubším výstupu do Veleslavínské ulice (východní strana) je navržen eskalátor.

#### Stanice Petřiny

Stanice Petřiny je situována pod ulicí Brunclíkovou, kolmo k ulici Na Petřinách. Vlastní stanice je navržena jako jednododná ražená, s niveletou TK cca 37,6 m pod úrovní terénu. Na stanici navazuje přibližně pod ulicí Fajmanové kolmo ražený objekt technologického bloku měnícího a distribučního transformovny. Veřejný prostor stanice je bezbariérově propojen dvojicí výtahů umístěných ve společné šachtě. Tento výstup řešící požadavek na požární bezpečnost je umístěn na opačné straně nástupiště (jižní čelo nástupiště) než výstup eskalátorovým tunelem (severní čelo nástupiště). Výstup ze stanice do podzemního vestibulu a následně podchodem na terén v prostoru křižovatky ulic Na Petřinách a Brunclíkovy je navržen pomocí trojice eskalátorů a šikmého výtahu v raženém eskalátorovém tunelu. Vlastní vestibul a podchod, jsou budovány v otevřené jámě. S terénem jsou vestibul a podchod propojeny pěti nekrytými pevnými schodišti a třemi bezbariérovými výtahy.

#### Stanice Motol

Stanice metra Motol je situována k hlavnímu vstupu do areálu nemocnice Motol, jež je počtem svých zaměstnanců a ambulantních pacientů významným zdrojem a cílem cest a poskytuje služby svým významem celopražského či regionálního charakteru. Stanice je orientována ve směru východ-západ s jedním vestibulem přístupným ze západního čela nástupiště. Na vestibul navazuje podchod pod ulicí Kukulovou a přístupy k zastávkám autobusů. Stanice bude realizována prakticky jako povrchová s částečným překrytím. Projekt respektuje minimální nutný zábor přilehlého svahu s vegetací a zajišťuje provoz na ul. Kukulova po celou dobu stavby v obou směrech. Nepříznivé geologické poměry jsou zajištěny oproti svahu pilotovou stěnou s trvalými kotvami.

Vzhledem k předpokládané etapizaci výstavby je stanice vybavena jako dočasně koncová s kolejištěm pro obrát a v etapě i deponování souprav. Řešení se předpokládá v podobě tříkolejného uspořádání za stanicí.

### **3.3.3 Technologická část**

#### Speciální slaboproudá zařízení

Jedná se o doplnění dálkového ovládání a signalizace nového zařízení ochranného systému metra (dále OSM) ve stanici Dejvická, a to traťových tlakových uzávěrů, vzduchotechnického zařízení a čerpací stanice. Dále bude doplněno telefonní spojení s místy nové technologie a ozvučení části tunelu za stanicí Dejvická pro potřeby OSM.

#### Speciální strojní zařízení

Tato technologická část řeší ukončení a uzavření trasy I.A traťovými uzávěry za stanicí Dejvická, kde bude končit chráněný úsek OSM. Uzávěry jsou ovládány dálkově z řídicího pracoviště OSM, nebo místně z rozvaděče uzávěru.

#### Energetická zařízení

Energetická zařízení zajišťují dodávku a rozvod elektrické energie pro veškeré elektrické spotřebiče metra. Z rozvodu PRE 110/22 kV Holešovice a Západ bude dvojitým



přívodním kabelovým vedením o napětí 22 kV, 50 Hz přivedena elektrická energie do vstupních elektrických stanic metra ve stanicích Dejvická (TR Holešovice) a Petřiny (TR Západ).

#### Zabezpečovací zařízení

Úkolem zabezpečovacího zařízení je zajištění bezpečného provozu metra při současném umožnění předepsané propustnosti trasy. Na prodlouženém úseku metra A je uvažováno s nasazením zabezpečovacího zařízení, které bude plně kompatibilní se zařízením LZA (vlakového zabezpečovače SOP-2P a systému automatického vedení vlaku ACBM3 nahrazující původní liniový vlakový zabezpečovač ARS). Tímto řešením bude zajištěna návaznost na řešení trasy I.A.

#### Sdělovací zařízení

Trasa V.A je pokračováním trasy I.A a proto sdělovací zařízení včetně kabelových vedení na trase V.A bude řešeno obdobným způsobem. Sdělovací zařízení ve veřejných a služebních prostorách stanic a v prostorách traťových tunelů zahrnuje: sdělovací kabely, VKV spojení s vlaky, informace o konečné vlaku, automatické odbavování cestujících, datová síť, technologická síť, telefonní zařízení, zařízení průmyslové televize, rozhlasové zařízení, hodinové zařízení, elektrická požární signalizace, elektrická zabezpečovací signalizace.

#### Strojní zařízení

Tato část zahrnuje pohyblivé schody, čerpací stanice, výtahy, dílny a sklady údržby. Nedílnou součástí je i část elektro těchto zařízení, která v sobě zahrnuje podružné rozvaděče a propojení mezi těmito rozvaděči a vlastním spotřebičem.

#### Vzduchotechnická zařízení

Systém hlavního větrání navazuje na hlavní větrání trasy I.A. Navržen je systém s traťovými a staničními větracími šachtami. Vzduch je přiváděn v zimním období částečně traťovými a částečně staničními šachtami a odváděn staničními větracími šachtami. Tato část zahrnuje: hlavní větrání tunelů a nástupišť, staniční vzduchotechnika stanic, větrání energobloku stanic.

#### Automatizovaný systém řízení dopravy (ASŘD)

Zabezpečuje centrální řízení a signalizaci veškerého technologického zařízení (zabezpečovací zařízení vlakové dopravy, energetické zařízení, strojní a vzduchotechnické zařízení) na trase V.A z dispečinků metra.

#### Kolejová doprava

V rámci tohoto souboru je zajišťována doprava technologických zařízení v podzemí po dobu stavby.

### **3.3.4 Ekonomické zdůvodnění**

Městská hromadná doprava v Praze tak jako i v jiných světových metropolích je městy a státy dotována vzhledem k tomu, že tržby z jízdného provozovatelům nepokrývají provozní,



údržbové ani investiční náklady potřebné k stálému provozu. Výnosy jsou společenské, skryté a projevují se v jiných oborech.

Celkový počet potencionálních uživatelů trasy V.A činí podle odborného odhadu 127 010. V tomto počtu jsou zahrnuti obyvatelé bydlící v dostupné vzdálenosti 15 min. od jednotlivých stanic metra i zaměstnanci firem a návštěvníci služeb vč. zdravotnických zařízení ve stejné dostupné vzdálenosti. Pro výpočet ukazatele bylo použito hodnot potenciálu území dle výhledu ÚP.

- a) Stanice Červený Vrch má ve spádovém území 25 010 obyvatel.
- b) Stanice Veleslavín má ve spádovém území 21 520 obyvatel.
- c) Stanice Petřiny má ve spádovém území 34 820 obyvatel.
- d) Stanice Motol má ve spádovém území 45 660 obyvatel.

Následující tabulka ukazuje přepravní zatížení trasy v mezistaničních úsecích:

Přepravní zatížení úseku V.A – Dejvice – Motol (výhled 2015)				
Směr Motol			Směr Depo Hostivař	
počet cestujících	počet cestujících		počet cestujících	počet cestujících
za den	šp. hodina	Stanice	za den	šp. hodina
		Dejvická		
44 200	5 750		46 800	6 100
		Červený Vrch		
38 800	5 050		41 700	5 450
		Veleslavín		
32 700	4 250		35 200	4 600
		Petřiny		
31 200	4 060		34 000	4 450
		Motol		

Tabulka 11: Přepravní zatížení úseku V.A

*Dopady projektu:*

- a) Z ekonomického hlediska přináší stavba, mimo značné jednorázové kapitálové náročnosti a dlouhodobých záborů, také relativní úsporu autobusů a tramvají MHD.
- b) V oblasti periodických nároků a účinků přináší stavba nárůst výkonů metra, pokles výkonů autobusové a tramvajové MHD, pokles proběhu individuální automobilové dopravy.



- c) V oblasti životního prostředí a ekologie zkrácení času cestujících stráveného na cestě, snížení rizika nehodovosti v povrchové MHD, pokles emisí povrchové nekolejové dopravy.
- d) Z celospolečenského hlediska přináší rovněž výstavba metra nové zakázky pro dodavatele, nová pracovní místa a snižuje nezaměstnanost. Vyšší zainteresovanost a tím i zisky všech účastníků výstavby umocňují jejich daňové a odvodové povinnosti a tím i příjmovou stránku rozpočtů státu, měst a obcí. Zhodnocují se přilehlé pozemky a vytváří se příležitost pro komunikační koridor.

Na stavbu je také nutno pohlížet jako na první etapu prodloužení trasy A, která by měla v konečné fázi dosáhnout na Letiště Ruzyně. Další fáze prodloužení trasy A oblast Bílé Hory a sídliště Dědina. Umožní vytvoření kapacitního terminálu kombinované dopravy Dlouhá Míle, který je zásadní pro přenesení individuální automobilové dopravy a meziměstské autobusové dopravy za hranice zastavěné oblasti. A v poslední fázi obslouží Letiště Ruzyně, kde bylo v roce 2008 odbaveno 12,63 milionu cestujících s rostoucí tendencí počtu odbavených do dalších let. Při uvádění dalších fází prodloužení trasy A do provozu bude tedy postupně docházet k růstu využití kapacity nyní připravované trasy V.A.

Ze všech těchto aspektů, tzn. z hledisek provozovatele, cestující veřejnosti, obyvatel, návštěvníků, společnosti a dalšího rozvoje MHD a města vyplývá naprostá oprávněnost výroků:

- a) navrhovaná stavba plně respektuje a naplňuje rozvojové tendence města, zejména s přihlédnutím ke komerčním záměrům a k bytové politice,
- b) bude zajištěna dostatečná dopravní obslužnost od přilehlého regionu a v konečné fázi i obsluha Letiště Ruzyně,
- c) je možno ji prohlásit za stavbu jednoznačně přínosnou pro životní prostředí,
- d) její nesporné přepravní výhody mohou aktivně ovlivnit atraktivitu MHD a tím i dílčí a žádoucí snížení dopravy individuální.



## 4 Tabulkové přílohy dokumentace podprogramu č. 127 412

1. Formulář S210: Identifikační údaje a systém řízení podprogramu
2. Formulář S220: Harmonogram přípravy a realizace podprogramu
3. Formulář S240: Indikátory podprogramu
4. Formulář S243: Parametry podprogramu - pořízení (výstavba), obnova a provozování majetku - budovy a stavby
5. Formulář S270: Bilance potřeb a zdrojů financování podprogramu
6. Formulář S273: Finanční plán podprogramu - pořízení, obnova a provoz majetku - budovy a stavby

Tabulkové přílohy jsou zpracovány do verze ISPROFIN z 5.9.2007 (stáhnuto z [www.isprofin.cz/instalace.php](http://www.isprofin.cz/instalace.php) dne 5.1.2009).