

## Důvodová zpráva

### 1. Název problému a jeho charakteristika

Investice do tratí veřejné dopravy v Plzni v letech 2015 – 2020 s výhledem na další období.

### 2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

Pro zachování a rozvoj systému veřejné dopravy a udržení podílu veřejné dopravy na celkové přepravní práci je třeba do systému investovat v podobě:

- rekonstrukcí, příp. modernizací existujících staveb, které jsou v nevyhovujícím technickém nebo dopravně-provozním stavu tak, aby byly minimalizovány zbytečné náklady na opravy (při oddalování rekonstrukcí) a správa a údržba tratí byla efektivní,
- novostaveb tramvajových a trolejbusových tratí v místech, kde je tento rozvoj potřebný a účelný,
- zkvalitňování dostupnosti a uživatelské přívětivosti systému veřejné dopravy budováním přestupních uzlů mezi MHD a regionální a dálkovou dopravou, zlepšováním zastávek MHD.

Priority investic do tratí veřejné dopravy na roky 2010 – 2014 byly schváleny usnesením ZMP č. 134 z roku 2010. Ze schváleného seznamu byly realizovány zejména akce:

- rekonstrukce tramvajové trati Karlovarská II. etapa,
- oprava úseků tramvajových tratí v ulicích Sirková, Mikulášská a na Klatovské tř. (Belánka, Chodské nám., nám. Míru),
- přestupní uzel Zadní Skvrňany, úprava zastávek Palackého náměstí,
- rekonstrukce tram. trati na Slovanské aleji (vozovna - Koterovská), v Prešovské ulici,
- výměna trakčních napájecích kabelů v oblasti Slovan.

V roce 2014 se realizuje zejména:

- rekonstrukce tramvajových tratí Pražská – U Zvonu a Pražská – náměstí Republiky,
- rekonstrukce tramvajových přejezdů Plaská,
- rekonstrukce tramvajové trati v ul. Terezie Brzkové (soutěž 2014, realizace 2015).

### 3. Předpokládaný cílový stav

V následujícím období je třeba pokračovat především v obnově tramvajových tratí. Soupis staveb je podrobněji rozpracován v přílohách důvodové zprávy č. 2 (tabulka), 3 (mapka), 4 (popis staveb) a 5 (fotodokumentace). Pořadí akcí je pouze informativní a může se měnit v závislosti na stupni projektové přípravy a možnostech rozpočtu města Plzně v příštích letech.

Návrhy na stavby charakteru rekonstrukcí vycházejí z technického stavu tratí a jejich nezbytně nutné obnovy. V posledním období se podařilo odvrátit havarijní stav především v krátkých obloukových úsecích tratí, přesto se stav některých ucelených úseků dále zhoršuje. Postižené jsou zejména úseky vybudované panelovou technologií BKV v 80. a 90. letech (především trať na Klatovské tř., dále Koterovská, Slovanská aj.) a tratě z 80. let na dřevěných pražcích (Přemyslova – Skvrňanská). Zcela na hranici udržitelnosti je 3. úsek trati na Košutku, starý 34 let. Neméně důležitá je i napájecí soustava, jejíž rekonstrukci již několik let probíhá v oblasti Slovan. Odkládání obnovy tratí přináší jak riziko zastavení provozu z důvodu nesjízdnosti, tak i zbytečné vynakládání finančních prostředků na provizorní opravy nutné pro udržení provozu těsně před rekonstrukcí, které by mohly být účelněji využity jinde v systému.

Nových staveb v návrhu není mnoho, jedná se o:

- přestupní terminál Šumavská („autobusové nádraží“) pro přestupy mezi vlaky, autobusy regionální dopravy a MHD,
- tramvajovou trať Bory – Zpč. univerzita,
- ne zcela konkretizovaný rozvoj trolejbusů v oblasti Hřbitovní ul. a Švabin, související též se záměrem zvýšení podílu elektrické trakce na objemu přepravy.

Pro zajištění realizace staveb se předpokládá využití dotačních prostředků z operačních programů programového období 2014-2020. Není v možnostech rozpočtu města zajistit úhradu staveb plně z vlastního rozpočtu. Na uplatnění staveb do příslušných výzev spolupracuje též Útvar pro koordinaci evropských projektů.

Soupis staveb se navrhuje vzít na vědomí s tím, že bude uloženo uplatnit stavby do strategických dokumentů města (Program rozvoje města Plzně, Strategické záměry rozvoje města) a do příslušných výzev operačních programů.

#### **4. Navrhované varianty řešení**

Variantní řešení se nenavrhuje.

#### **5. Doporučená varianta řešení**

Viz bod 3.

#### **6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí**

Odhad nákladů na jednotlivé stavby je uveden v tabulce. Údaje budou podle dokončeného stupně přípravy dále zpřesňovány. Nejedná se však celkově o nároky na kapitálový rozpočet města - u větších staveb je nutné předpokládat využití možnosti částečné úhrady z příslušných operačních programů na roky 2014 – 2020.

#### **7. Návrh termínů realizace a určení odpovědných pracovníků**

Viz návrh usnesení – ukládací část.

#### **8. Dříve přijatá usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisejí**

ZMP č.758 z 9.12.2004 – Priority investic města do komunikační infrastrukturu pro veřejnou dopravu na léta 2005 – 2009

ZMP č.134 z 8.4.2010 - Investice do tratí veřejné dopravy v Plzni v letech 2010 – 2014 s výhledem na další období

RMP č. 953 z 28.6.2012 - Opravy tramvajových tratí v Plzni v období 2012 – 2014

RMP č. 596 z 29.5.2014

#### **9. Závazky či pohledávky vůči městu Plzni**

Nezjišťují se.

#### **10. Přílohy:**

1. Investice do tratí veřejné dopravy v letech 2015 – 2020 (tabulka)
2. Investice do tratí veřejné dopravy v letech 2015 – 2020 (mapka)

3. Investice do tratí veřejné dopravy v letech 2015 – 2020 (popis staveb)
4. Investice do tratí veřejné dopravy v letech 2015 – 2020 (fotodokumentace)
5. Zápis z jednání Komise RMP pro dopravu
6. Usnesení dle bodu 8. DZ

Kopie z internetu