

## OTÁZKY A ODPOVĚDI

### Proč zvažujete změny v konkrétních lokalitách?

#### Proč je navrhována změna linek na Petřinách?

Po zprovoznění nového úseku metra linky A do stanice Nemocnice Motol pokleslo vytížení tramvajových linek 1 a 18 v úseku Vozovna Střešovice – Sídliště Petřiny v rozmezí od 25 % v okolí zastávky Sibeliova po 66 % v okolí metra Petřiny. Celkové průměrné vytížení obou linek v pracovní dny mezi 6:00 a 20:00 hod se ustálilo na čtvrtině nabízené kapacity spojů. Vzhledem k tomu, že na řadě dalších míst v Praze se cestující mnohdy ani nevejdou do tramvají, logicky je nutné se zabývat nějakou formou omezení provozu na petřinské trati.

Trať je nově opravená, má bezbariérově přístupné zastávky a ne všichni cestující bydlí v blízkosti nové stanice metra (úsek Vojenská nemocnice – Sibeliova). Proto nehledáme úsporu v prostém škrtnutí provozu jedné linky (šlo by o linku 18), ale v možnosti nějaké spoje, které na Petřiny nyní jezdí v soupravách, provozovat se sólo vozy. Tím se snažíme zachovat současnou nabídku intervalů a provozem dvou linek také alespoň základní směrovost tras.

Současné linky 1 a 18 na své další trase směrem do centra Prahy nemohou být provozovány se sólo vozy v žádném období týdne a z toho vyplývají změny čísel linek, které na Petřiny v návrzích jedou. Linky 1 nebo 18 pak v návrzích naopak směřují do zastávek, kde je celotýdenní provoz souprav potřebný.

**V modrém návrhu základních úprav** zůstává plnohodnotně zachován provoz současné linky 1 celotýdenně v soupravách a potřebná úspora je zajištěna celotýdenním provozem linky 5 se sólo vozy, která náhradou za linku 18 zajistí spojení alespoň na Malostranskou a následně na Náměstí Republiky.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je zajištěna základní směrovost z Petřin na Vltavskou a na Malostranskou, Staroměstskou a Národní divadlo provozem linek 2 a 20, které v pracovní dny musí jezdit v soupravách, ale potřebné úspory je docíleno o víkendech, kdy je na linky možné nasadit sólo vozy.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je potřebné úspory v provozu na Petřinách dosaženo provozem páteřní linky 1, jejíž interval je posílen a částečně tak kompenzuje zrušení druhé linky.

Změny čísel linek v oblasti Petřin jsou tedy vyvolány snahou vymyslet dílčí úsporu, ale současně zde zachovat provoz dvou tramvajových linek a stávající intervaly.

#### Proč je navrhována změna linek na Evropské ulici?

Po zprovoznění nového úseku metra linky A do stanice Nemocnice Motol pokleslo vytížení tramvajových linek 5 a 26 v úseku Divoká Šárka – Dejvická v rozmezí od 15 % v okolí zastávky Divoká Šárka po 42 % v okolí metra Bořislavka. Celkové průměrné vytížení obou linek v pracovní dny mezi 6:00 a 20:00 hod se ustálilo na třetině nabízené kapacity spojů, v koncovém úseku za Nádražím Veleslavín je pod úrovní 20 %. I zde je tak nutné zvažovat možnosti omezení provozu.

V rámci modrého návrhu základních úprav i oranžového návrhu příležitostí bylo zvažováno zkrácení druhé tramvajové linky jezdící po Evropské spolu s linkou 26 celotýdenně do zastávky Červený Vrch. Zatím k němu nebylo přistoupeno, a to ze tří důvodů. Zkrácení druhé linky na Červený Vrch by mělo dopad na vyhodnocení efektivity prodloužení tramvajové trati na Dědinu (zpětné prodloužení linky na Šárku při otevření trati by se negativně projevilo ve vyhodnocení nákladů na provoz nové trati), trať až po zastávku Vozovna Vokovice je nově rekonstruovaná s bezbariérovými zastávkami a část cestujících využívá tramvajových linek z Dejvické až k cestě na Nádraží Veleslavín, odkud odjíždějí autobusové linky na Kladno.

Přes uvedené důvody bude vzhledem k vytížení tramvajových spojů pravděpodobně brzy nutné ke zkrácení jedné z linek na Červený Vrch přistoupit.

V oblasti Evropské ulice vnímáme poptávku po obnovení provozu tramvajové linky nejen na Malostranskou, ale také dále na Malou Stranu a Újezd. Odklon linky 5 na Evropskou v minulém roce byl nutným opatřením, které pomohlo po otevření tunelového komplexu Blanka zajistit pravidelný intervalový proklad linek 8 a 20 v zastávce Nádraží Podbaba (při provozu linek 5 a 8 na Podbabu jej nebylo možné dosáhnout). Na Podbabě jsou vzhledem k narůstajícím kolonám automobilů tramvaje využívány nyní daleko více než v minulosti. Nyní, při návrhu komplexních změn, je možné toto opatření dopracovat a zahrnout do něho i požadavky cestujících z Evropské ulice, kteří s provozem linky 5 na Evropské ulici stejně jako MČ Praha 6 nejsou spokojeni.

**V modrém návrhu základních úprav** je k lince 26 navrácen provoz tramvajové linky 20 ve směru Malostranská – Újezd – Anděl. Intervalový proklad v Podbabě pomáhá s linkou 8 nově zajistit linka 18.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je k lince 26 navržen provoz linky 23, která zajišťuje obnovu přímého spojení do zastávek Malostranská u metra, na Malostranské náměstí a na Újezd. Pro cesty k Andělu je nutný přestup. Linka 23 ovšem dále nabízí nové spojení na Národní třídu, Karlovo náměstí a do zastávky I. P. Pavlova. Intervalový proklad v Podbabě pomáhá s linkou 8 nově zajistit linka 1.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je mírné úspory v provozu na Evropské ulici dosaženo provozem pouze páteřní linky 5, která zahrnuje současné spoje linek 5 i 26 a je v provozu ve špičkách pracovních dnů v intervalu 5 minut. Všechny spoje této linky pokračují přes Letnou na Náměstí Republiky a na Žižkov.

## Proč je navrhována změna linek na Nádraží Podbaba?

Odklon linky 5 z Podbavy na Evropskou v minulém roce byl nutným opatřením, které pomohlo po otevření tunelového komplexu Blanka zajistit pravidelný intervalový proklad linek 8 a 20 v zastávce Nádraží Podbaba (při provozu linek 5 a 8 na Podbabu jej nebylo možné dosáhnout). Na Podbabě jsou vzhledem k narůstajícím kolonám automobilů tramvaje využívány nyní daleko více než v minulosti a linka 20 zde nabídla nové zajímavé spojení. Návrhy nutných úprav v provozu linek vyvolané poklesem vytížení trati na Petřinách se částečně projevují i na trati k Nádraží Podbaba, neboť možností ukončení linek v Praze 6 není mnoho.

Z ankety mezi cestujícími vyplynulo, že z tohoto směru je zásadně preferováno spojení na Letnou, Strossmayerovo náměstí a Náměstí Republiky. Proto je snaha jej ve dvou základních návrzích zachovat. Cestující ale také oceňovali možnosti spojení, které zde byly během loňské výluky trati na Petřiny, kdy z Podbavy jezdila jedna z linek přímo k metru Vltavská a druhá na Staroměstskou a do centra města.

**V modrém návrhu základních úprav** je provoz linky 8 na Nádraží Podbaba doplněn provozem linky 18. Větší zatížení trati na Podbabu je vhodné k ukončení linky, která směřuje do centra města a na niž není možné provozovat v žádném období v týdnu sólo vozy. Linka 18 zajišťuje z Podbavy základní spojení na Malostranskou. V rámci návrhu bylo zvažováno zachování linky 20 na Podbabě a vedení linky 18 po Evropské ulici na Divokou Šárku, nicméně toto řešení nebylo zvoleno z důvodu příliš dlouhého souběhu takové trasy linky 18 s metrem A od Nádraží Veveslavín až po Staroměstskou. Proto je v návrhu preferován návrat linky 20 na Evropskou a linka 18 končí na Nádraží Podbaba.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je k lince 8 na Podbabě doplněna linka 1, která nabízí obnovu přímého spojení z oblasti Vítězného náměstí k metru Vltavská. Řešení má vyvážený podíl pozitiv i negativ. Urychlení spojení na Vltavskou je pro lokalitu zajímavé, nicméně Podbaba při něm ztrácí přímé spojení na Malostranskou a ve směru k Andělu jsou nutné dva přestupy. Proto je možné v diskusích o finálním návrhu zvážit i záměnu tras linek 1 a 23 (1 na Divokou Šárku a 23 na Podbabu). Zhoršená směrová nabídka, kdy obě linky budou pokračovat na Letnou, by se pak týkala cestujících na Evropské ulici.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je provoz směrem na Nádraží Podbaba zajištěn novou páteřní linkou 6, která jezdí v intervalu 5 minut ve špičce, čímž nabízí adekvátní kapacitní obsluhu této lokality. Systém páteřních linek ovšem je postaven tak, že taková linka může směřovat pouze přes zastávku Malostranská do centra města cca po trase dnešní linky 18, tj. Nádraží Podbaba ztrácí poptávané přímé spojení na Náměstí Republiky. Tento fakt je jedním z podstatných důvodů, proč je vídeňský návrh předkládán jako doplňkový.

## Proč v nějakém návrhu je a v jiném není linka 20 v úseku Anděl – Vítězné náměstí?

Možnosti vyhovění požadavkům městských částí mají své limity. Jedním ze zásadních požadavků MČ Praha 1 je zajistit přímé tramvajové spojení mezi Náměstím Republiky a Malostranským náměstím. Při zadání, v němž není možné navýšovat prostředky na provoz tramvají, je jedinou možností, jak takový požadavek splnit, spojení současných tras linek 5 a 20 na Malostranské, tj. linka 5 by pokračovala z Náměstí Republiky na Malostranskou a dále na Újezd, Anděl a Sídliště Barrandov po trase dnešní linky 20.

Zajištění nového, podle dostupných odhadů poměrně málo využívaného spojení, má však dopad na zánik spojení linkou 20 z Anděla na Vítězné náměstí. V tomto ohledu vnímáme, že v roce 2012 po zrušení autobusové linky 217 z Anděla na Vítězné náměstí přes Strahov bylo cestujícím doporučováno, aby využívali linku 20 a nyní by přišli i o ni. Proto jeden z návrhů nezohledňuje požadavek MČ Praha 1 a zachovává linku 20 ve stávající trase. Bez ohledu na návrhy v tramvajové dopravě je zvažováno obnovení základního autobusového spojení z Vítězného náměstí přes Strahov a Spiritku k Andělu.

**V modrém návrhu základních úprav** je provoz linky 20 v úseku Anděl – Újezd – Malostranská – Hradčanská – Vítězné náměstí zachován. Na severní straně je linka navracena do své původní trasy na Evropskou ulici, kde obnovuje spojení této lokality s malou Stranou, na jižní straně linka pokračuje do zastávky Radlická, neboť její provoz ve směru Sídliště Barrandov nahrazuje linka 16.

**V oranžovém návrhu příležitosti**, který plní požadavek MČ Praha 1 na spojení Náměstí Republiky a Malostranského náměstí, je zajištěno přímé tramvajové spojení alespoň Újezda, Malostranské, Hradčanské, Vítězného náměstí a Divoké Šárky, a to provozem nové linky 23. Spojení Anděl – Dejvická bez přestupu je v takovém případě nutné zajistit autobusovou linkou.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** není prostor pro provoz tangenciální linky v podobě dnešní linky 20, protože počet linek v síti se významně snižuje. Při spojení Anděl – Dejvická by bylo nutné přestupovat v zastávce Malostranská mezi linkami 12/16 a 6 a rovněž zavést v tomto směru autobusovou linku.

Pokud v nějakém návrhu chybí linka 20 z Anděla na Vítězné náměstí, jde o ukázkou, jaké dopady by mělo zavedení jiných opatření v oblasti. O prioritách takových řešení je při přípravě finálního řešení podrobně diskutovat se zástupci MČ Praha 1, Praha 5 i Praha 6.

## Proč je navrhována změna linek na Bílé Hoře?

Přestože vytížení páteřní linky 22 v úseku Vypich – Bílá Hora odpovídá spíše provozu jedné standardní linky, vnímáme, že v oblasti Bílé Hory došlo v posledním období k poklesu počtu autobusových linek a tramvajová doprava zde má nezastupitelnou úlohu. Požadavkem MČ Praha 6, který je dlouhodobý, je nahradit polovinu spojů páteřní linky 22 spoji linky 25 tak, aby i v případě problémů linky 22 v centrální části města bylo v zastávkách Bílá Hora, Malý Břevnov a Obora Hvězda zajištěno tramvajové spojení k nejbližšímu metru (tedy kromě Malostranské také na Hradčanskou). Pro tuto změnu se v anketě v této lokalitě vyjádřilo 63 % cestujících, provoz všech spojů páteřní linky 22 by zde rádo zachovalo 37 % respondentů.

**V modrém návrhu základních úprav** je na Bílé Hoře zachován provoz linky 22 ve standardním intervalu, který je doplněn o provoz linky 25 také ve standardním intervalu. Celkový počet spojů tak nadále odpovídá současnému stavu. Druhá polovina spojů dnešní linky 22 je označena číslem 23 a je ukončena na Vypichu. Provoz linek je navržen tak, aby při odjezdu z Bílé Hory linkou 25 bylo možné na Vypichu přestoupit na spoj linky 23 do centra a naopak ze spoje linky 23 přestoupit na spoj linky 25 ve směru z centra.

**V oranžovém návrhu příležitosti** je navrženo shodné opatření, jen je provoz linky 23 ve směru do centra nahrazen linkou 18, která kromě spojení na Malostranskou a Národní divadlo zajišťuje z této lokality ještě nové přímé spojení na Staroměstskou.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** se režim provozu na Bílé Hoře nemění, jen je vzhledem k nižšímu celkovému počtu linek dnešní páteřní linka 22 provozována pod číslem 2.

## Proč jsou v modrém návrhu spoje páteřní linky 22 rozděleny na dvě linky 22 a 23?

Pásmování spojů páteřních linek je častým předmětem kritiky cestujících. Při dobíhání spoje nevidí, zda jde o krátký nebo dlouhý spoj dané linky, protože vidí pouze zadní číslo tramvaje. Často se jim také stává, že v době, kdy by měl přijet spoj dlouhý, přijede spoj krátký a cestující mají pocit, že mají právo, aby spoj, který má shodné číslo jako spoj dlouhý, pokračoval v cestě až na vzdálenější konečnou zastávku. Nepříjemné situace zažívají v takovou chvíli i řidiči. Provoz dvou linek místo jedné páteřní preferuje i dopravce z hlediska vhodnějších možností dispečerského řízení v případě mimořádných situací na trase.

**V modrém návrhu základních úprav** jsou vloženy spoje linky 22 označeny číslem 23 z toho důvodu, že při nerozdělení na dvě linky by původní páteřní linka 22 byla pásmována již na obou koncích trasy (na Nádraží Strašnice i Vypichu) s doplňující vysvětlivkou, že do zastávky Nádraží Hostivař jedou všechny spoje pouze v ranní špičce pracovního dne. Při rozdělení linek na linky 22 a 23 je nutné rozsah provozu vysvětlovat pouze v ranní špičce v Hostivaři u linky 23.

Přesto považujeme otázku označení obou linek v rámci procesu projednávání návrhů za otevřenou. Je třeba vnímat i argumentaci opačnou, že se označení linek dvěma čísly stává nepřehledným pro turisty v centrální části trasy současné linky 22 a že se nejvíce lidí přepravuje linkou 22 právě v centrálním úseku, tj. většinu cestujících střídání nápisů názvů konečných zastávek stejně nezajímá.

## Jak je posílen úsek Hradčanská – Letenské nám. – Strossmayerovo nám. – Vltavská?

Přestože jsou některá přetížení spojů linek 1 a 25 způsobená nepravidelným provozem obou linek, v řadě období pracovního dne, večer a v některých víkendových obdobích i při pravidelných odjezdech se přetěžované spoje vyskytují rovněž. Možnost posílení zkrácením intervalů linek 1 a 25 do odlišné podoby vůči ostatním linkám není v současném stavu provozu možná, neboť obě linky se ve svých dalších úsecích trasy intervalově prokládají s linkami dalšími (linka 1 na Petřinách, linka 25 především v Hloubětíně).

**V modrém návrhu základních úprav** je posila linek 1 a 25 zavedena v podobě nové linky 2, která jede po trase Ortenovo náměstí – Vltavská – Strossmayerovo náměstí – Letenské nám. – Hradčanská – Pohořelec – Malovanka. Aby linka plnila roli posily problematického úseku, musí vyjíždět ze stejné zastávky na Vltavské jako linky 1 a 25 a nesmí končit již na Špejchaře. Ve směru za Hradčanskou linka proto dojíždí na nejbližší obratiště, přičemž zajišťuje doplňkové spojení z Letné a Hradčanské směrem na Brusnici a Pohořelec.

**V oranžovém návrhu příležitosti** je posila uvedeného úseku zavedena rovněž linkou 2 v podobné trase, přičemž možnosti vypravit na linku o víkendech sólo vozy je využito pro víkendové šetření provozních nákladů v oblasti Petřin, kde linka nahrazuje provoz linky 1.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je vzhledem k redukci počtu linek možná intervalová posila spojení mezi Hradčanskou a Vltavskou. Linky 1 a 8 (nahrazuje linku 25) mají obě interval ve špičce 6 minut a souhrnný interval na tomto spojení je tak možné snížit z nynějších 4 minut na 3 minuty.

V modrém a oranžovém návrhu zavedení posilové linky 2 způsobuje, že na trati ulicí Milady Horákové nezbývá dostatečná kapacita pro vedení tramvajové linky 12, která se proto vrací na svou původní trasu po nábřeží. V doplňkovém návrhu je počet spojů na Letné vyvážen lépe a provoz linky 12 po trase přes Letnou může být zachován.

## Proč není navrhována linka 12 přes Letnou ale po nábřeží?

V původní podobě provozu linky 12 po nábřeží šlo o vysoce hodnocené rychlé spojení Smíchova a Malé Strany s Holešovicemi, nicméně zdržení jízdy o 4-5 minut přes Letnou způsobilo, že lidé ze Smíchova a Holešovic přešli spíše do metra a tramvaj 12 téměř třetina původních cestujících opustila. Z linky, která byla před rokem 2012 připravená na posílení, se sice stala vítaná obsluha Letné, ale s menším počtem lidí, přičemž náklady na provoz linky ročně vzrostly o více než 6 milionů Kč.

Linka 12 v roce 2012 naplnila kapacitu trati a světelných signalizací na Letné, její odbočení do Badeniho zkomplikovalo řízení křižovatky Milady Horákové – Badeniho a způsobilo vyšší průměrné zdržení všech spojů. Současně způsobilo nutnost řetězit linky 14 a 24 v zadních Holešovicích, ztrátu přímého spojení z Manin tramvajovou linkou do centra a zabránilo možnosti dále posilovat spojení Hradčanská – Vltavská.

Provoz linky 12 ve směru na Letnou také ještě více zdůraznil rozdělení nástupních zastávek na Strossmayerově náměstí (vzniklý po zavedení linky 15 v minulosti), kdy jedou ve směru na Letnou dvě linky od nábřeží, dvě linky od kostela a jedna linka od Výstaviště.

Ze všech uvedených důvodů **v modrém návrhu základních úprav i v oranžovém návrhu příležitosti** je předloženo řešení s návratem linky 12 na nábřeží. Přímé spojení mezi zastávkami na Letné a zastávkami Dělnická, U Průhonu a Ortenovo náměstí je ale zachováno, byť linkou 2, která pojede opačným směrem přes zastávku Pražská tržnice. Vzhledem k tomu, že linka 2 ze zastávky Ortenovo náměstí bude pokračovat jako linka 6 dále do centra, pro starší cestující bude možné se bez přestupu dostat z Letné i do zastávek Nádraží Holešovice, Výstaviště Holešovice a Veletržní palác, byť samozřejmě tato varianta spojení není zcela ideální.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je počet spojů na Letné vyvážen lépe intervalovým posílením páteřních linek 1 a 8 a provoz linky 12 po trase přes Letnou může být v tomto případě zachován.

### Proč je navrhováno zachování řetězení linek v zastávce Ortenovo náměstí?

Prosba o zrušení řetězení linek 14 a 24 byla oficiální žádostí dopravce, protože provoz obou spojených linek vytváří složité řešitelné situace s ohledem na intervalové proklady, výlukové odklony a zvyšuje nároky na ukončení takto dlouhé linky. Obě linky se vzájemně zpožďují zejména proto, že jejich trasy po změně čísla opět vedou přes centrum města. Přestože bychom rádi toto řetězení linek zrušili, v současném ekonomickém rámci a při snaze zachovat spojení z Ortenova náměstí na Náměstí Republiky toho nejsme schopni. Ukončení dnešních linek 14 a 24 na Výstavišti Holešovice je problematické vzhledem ke kapacitě obratiště, prodloužení linky 24 až na Palmovku si vyžaduje nepřiměřené náklady v řádu nad 10 milionů Kč ročně, které k dispozici nejsou. Navíc stejným směrem jezdí již ne zcela zaplněná linka 12.

**V modrém návrhu základních úprav** je řetězení linek na Ortenově náměstí zachováno v podobě propojení linek 2 a 6. Linka 2 má alespoň částečně kratší trasu a nejede přes centrum, čímž může přispět k vyšší pravidelnosti obou propojených linek.

**V oranžovém návrhu příležitosti** je řetězení zachováno opět v podobě linek 2 a 6, linka 2 je v tomto případě bohužel o trochu delší, neboť pokračuje až do zastávky Sídliště Petřiny. Nejede ale zpět přes centrum.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je řetězení linek zrušeno, ale současně zaniká spojení z okolí Ortenova náměstí na Náměstí Republiky.

V budoucnu by možností řešení tramvajových linek v Holešovicích pomohla výstavba nového tramvajového obratiště za Trojským mostem, při jeho existenci by řetězení linek bylo vyřešitelné podstatně snadněji.

### Proč už linka 3 není navrhována jako páteřní linka?

Provoz současné páteřní linky 3 vykazuje zásadní nerovnoměrnosti v obsazenosti spojů. Zatímco v pracovní dny jsou mezi 10:00 a 14:00 hod spoje v soupravách v oblasti Podolské vodárny vytíženy v průměru jen mezi 20 a 30 % nabízené kapacity (linka zde jezdí v tomto období v intervalu 5 minut), naopak o víkendech jsou sólo spoje linky 3 v oblasti Karlína a Zenklovy ulice často přetěžované. Zatímco linka 3 jezdí o víkend jako páteřní v intervalu 7,5 minuty, na Zenklově a v Karlíně je doplněna linkami 8 a 10, které jezdí po 15 minutách. Jeden ze sólových spojů „trojky“ proto jede v blízkosti spoje druhé linky a je vytížen přiměřeně, druhý sólový spoj je pak následně přetížen. V tomto ohledu se vyskytuje řada stížností cestujících.

**V modrém návrhu základních úprav** je provoz linky 3 převeden do standardních intervalů. V úseku Nádraží Braník – Karlovo náměstí je provoz linky 3 doplněn ve špičkách pracovních dnů provozem linky 21, která zajistí spojení z Podolí směrem k metru B, na Karlovo náměstí i Národní třídu. Od Karlova náměstí přes Karlín do Kobylis je páteřní interval zajištěn v pracovní dny od 6 do 20 hodin provozem linek 3 a 24. Po 20. hodině, večer a o víkendech přechází režim provozu v ulicích Zenklově a v Karlíně do režimu pravidelných prokladů intervalů linek 3/8 a 3/10. Linka 3 jezdí o víkend v soupravách a na Zenklově i v Karlíně je tak zajištěn pravidelný interval dvou linek v soupravách, v Karlíně jde o víkendové kapacitní posílení provozu.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je zajištěn stejný režim provozu, pouze s tím, že posila linky 3 linkou 21 je zajištěna v úseku Sídlíště Modřany – Nádraží Braník – Palackého náměstí.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je zachován provoz linky 3 v páteřní podobě, interval ve špičkách pracovních dnů je ovšem oslaben ze 4 na 6 minut a dopoledne z 5 na 7,5 minuty. Tím provoz linky více odpovídá poptávce zejména v mimošpičkových obdobích, určité riziko přetěžování může vzniknout v kombinaci s provozem páteřní linky 17 ve stejných intervalech v ranní špičce v oblasti Podolské vodárny.

### **Proč je navrhována změna linek na Barrandově?**

91 % podnětů od cestujících z oblasti Barrandova se vyjádřilo kladně k záměru zavést celotýdenní tramvajovou linku ve směru Karlovo náměstí a I. P. Pavlova. Stejný oficiální podnět zaslala i MČ Praha 5. Cestující oceňovali loňský provoz linky 10, která při výlucce Plzeňské ulice na Barrandov zajížděla. Polovina respondentů by se dokázala na Barrandově vzdát linky 20, přes 40 % linky 12. Jelikož jde o poptávku po novém celotýdenním spojení, není v tomto v tomto ohledu na Barrandově možné nahradit doplňkovou linku 6 (nějaká doplňková linka zde musí být v provozu i nadále, byť třeba s jiným číslem, např. 21). Mnoho cestujících v oblasti Barrandova není také spokojeno s tím, že směrem na Újezd jedou ráno tři tramvajové linky.

**V modrém návrhu základních úprav** je na Barrandově nahrazen provoz linky 20 provozem linky 16. Linka 20 vyjíždí z Radlic, aby u Anděla měla společnou nástupní zastávku s linkou 12 ve směru Malostranská. Provoz linky 4 je zajištěn v pracovní dny od 6 do 20 hodin, tj. v období nejsilnější poptávky v pracovní dny je vždy zajištěno, že od Anděla odjíždějí dvě linky směr I. P. Pavlova ze zastávky v Plzeňské ulici. Spojení z Barrandova na Václavské náměstí a do Jindřišské je zajištěno novou linkou 15, která dále směřuje na Žižkov a vytváří vhodnou posilu přetěžované lince 9 v celé střední části její trasy.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je na Barrandově nahrazen provoz linky 14 provozem linky 16. Linka 14 vyjíždí z Radlic, protože je provozována se sólo vozy a v oblasti Barrandova i Kotlářky by byla zásadním způsobem přetěžována. Spojení z Barrandova na Václavské náměstí je zajištěno s přestupem na Karlově náměstí, odkud po vystoupení z linky 16 směřují na „Václavák“ hned tři tramvajové linky. V případě navýšení finančních prostředků na provoz linek tramvají by bylo možné návrh modifikovat a linku 14 na Barrandov vrátit. Provoz linky 4 je zajištěn jen ve špičkách pracovních dnů, tj. nastává větší riziko přetěžování linky 10 ve směru I. P. Pavlova v mimošpičkovém období pracovních dnů, neboť ze zastávky v Plzeňské ulici odjíždí tímto směrem sama.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je obsluha Sídlíště Barrandov zajištěna provozem standardních linek 12 a 16 ve směru Újezd a Malostranská a linky 4, která celotýdenně jede na Karlovo náměstí, I. P. Pavlova a Francouzskou ulici.

### **Proč je v návrhu základních úprav navrhován interval 6(12) minut v sedlech prac. dnů?**

Návrh tohoto intervalu souvisí s ekonomickými limity zadání. Rozdíl ve vytížení tramvajových linek v Praze je ve špičkách a mimo špičky velmi výrazný. Přestože je systémově vhodné intervaly během dne spíše vyrovnávat a faktor nárůstu výjezdů, zátažů a šejdrových pořadí je nutné také zohlednit, Praha má zásadní problémy v kapacitě spojů právě ve špičkách a současně průzkumy vykazují zásadní nevyužití řady spojů o několik hodin později v sedlech. **Modrý návrh základních úprav** posiluje o nové linky provoz v ulicích Milady Horákové, Seifertově, Ječné, Francouzské (linka 4 jede i v sedle), v Nuslích, na Vršovické, v Bělehradské i na Václavském náměstí, takže i při prodloužení intervalu v sedle na 6(12) minut jsou tyto úseky oproti dnešnímu stavu v sedlech pracovních dnů dokonce mírně posíleny.

Současně ale dochází k vhodné úspoře v koncových úsecích, kterou je možné použít k posile spojů ve špičkách pracovních dnů. Jde o krok nepochybně kontroverzní a v případě nárůstu možností financování provozu tramvají by pravděpodobně postupně bylo přistupováno k obnově desetiminutového intervalu, byť v centru by pak v sedlech výrazně přibýlo nevytížených spojů.

## Proč je navrhována změna linek na Spořilově a na Pankráci?

V oblasti Vozovny Pankrác a Spořilova bylo dlouho zvažováno, kterým směrem má v centru pokračovat linka, jež posílí provoz linky číslo 11 ve směru Michle – Nusle – Karlovo náměstí.

**V modrém návrhu základních úprav** jde o linku 14, která v pracovní dny pokračuje z Nuslí a Karlova náměstí na Václavské náměstí, tedy do blízkosti Muzea, kam rovněž jede i linka 11. Řešení však umožňuje zachovat provoz linky 18 do zastávky Vozovna Pankrác. Linka 14 jezdí v pracovní dny v soupravách a splňuje přání 49 % cestujících z Michle, kteří o linku v soupravách v pracovní dny žádali. O víkendu je očekáváno menší vytížení linky v oblasti Michle a Spořilova, linka je proto v centru města provozována v páteřním intervalu se sólo vozy, přičemž na Spořilov z Nám. Bratří Synků pokračuje jen polovina spojů ve standardním intervalu.

**V oranžovém návrhu příležitostí** jede spolu s linkou 11 na Spořilov linka 18, která Spořilovu celotýdenně zajišťuje spojení do Nuslí, na Karlovo náměstí a Národní třídu, kterou v anketě mírná většina cestujících označila za zajímavější cíl. Ve směru na Vozovnu Pankrác pak nahrazuje linku 18 nová linka 15. O ukončení obou linek je určitě možné v rámci připomínkovacího procesu k tomuto návrhu diskutovat, ve svých parametrech jsou obě linky vzájemně zastupitelné.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je zrušeno spojení ze Spořilova a Michle směrem do Nuslí a na Karlovo náměstí. Ze Spořilova je posílen provoz linky 11 na páteřní interval 6 minut ve špičce, který vhodně odpovídá poptávce zde i na Bělehradské a vinohradské ulici. Obsluha tratě k Vozovně Pankrác je zajištěna každým druhým spojem nové páteřní linky 6 (ve směru Pankrác jsou mírně prodlouženy intervaly na 10 minut ve špičkách pracovních dnů).

## Jak posílit provoz ve Francouzské ulici?

Posílení tramvajového provozu ve Francouzské ulici je jedním z požadavků MČ Praha 10. Průzkumy ukazují, že linka 22 je zde často přetížená, naopak linka 4 vzhledem k omezenému provozu pouze ve špičkách má dokonce časté kapacitní rezervy. Velký podíl přetěžovaných spojů linky 22 nicméně vzniká nepravidelným provozem této linky. Celkové vyhodnocení proto neukazuje, že by bylo vhodné přidávat třetí, respektive ekvivalent čtvrté tramvajové linky do této ulice. Realizace takového řešení by současně znemožnila zajistit spojení z Nádraží Vršovice přes Bělehradskou ulici na I. P. Pavlova, které poptává 96 % cestujících v této lokalitě, MČ Praha 2 i MČ Praha 10.

**V modrém návrhu základních úprav** je posila Francouzské ulice zajištěna i v období sedel pracovních dnů, kdy je nově v provozu linka 4. Současně je celotýdenně zavedena linka 6, která jede v trase Kubánské náměstí – Slavia – Koh-i-noor – Otakarova – Nuselské schody – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí. Taková linka může pomoci Francouzské ulici nepřímo převzetím části tranzitních cest, které dosud jinou variantu cesty neměly.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je linka 6 zavedena také a jede již od Nádraží Strašnice, tj. má potenciál sběru ještě většího objemu nyní přes Francouzskou ulici tranzitujících cestujících. V tomto návrhu ale není možné zajistit sedlový provoz linky číslo 4.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je naopak provoz linky 4 na Francouzské ulici možný celotýdenně.

## Má být obnovena linka 19 (východní tangenta) nyní nebo až v dalších letech?

Cca 80 % cestujících, kteří odpověděli na anketu k tramvajové dopravě, se v oblasti Strašnic a Hostivaře vyjádřilo, že by byli pro obnovení přímého tramvajového spojení Strašnic s Palmovkou. Velká většina z nich by se ale nerada vzdala jiné linky v této oblasti. Vzhledem k limitu prostředků na provoz a omezenému počtu obrátových kolejí v oblasti Strašnic a Vršovic je skutečně možné linku 19 obnovit pouze náhradou za současnou linku 26 (v úseku Nákladové nádraží Žižkov – Nádraží Hostivař), přičemž linka 26 je pak odkloněna do zastávky Ústřední dílny DP. Takové řešení je předloženo **v oranžovém návrhu příležitostí**.

**V modrém návrhu základních úprav** linka 19 není navrhována. Její zavedení by bylo možné cca v horizontu tří let, kdy je možný vznik nového tramvajového obratiště u nové železniční zastávky Praha-Zahradní Město. Existence nového obratiště výrazně usnadní možnosti řešení linkového vedení v oblasti Strašnic, Vršovic a Hostivaře, což může vést k prostoru pro doplnění nové linky ve směru ze Strašnic na Palmovku.

## Proč je navrhováno oslabení provozu v Hostivaři?

Vyřízení spojů páteřní linky 22 v zastávce Radošovická ve směru do centra je v ranní špičce 30 % a v odpolední špičce v opačném směru dokonce jen 26 %. Vzhledem k tomu, že jsou v Praze místa, kde dochází k přetěžování spojů, je provozování všech spojů linky 22 až do Hostivaře ve špičkách pracovních dnů výrazným plýtváním prostředků. I proto, že každý druhý spoj páteřní linky 22 jede po trati do Hostivaře často se spojem standardní linky 26.

**V modrém návrhu základních úprav** je navrženo omezení provozu do Hostivaře pouze v odpolední špičce. V tomto období jsou zde provozovány spoje standardních linek 22 a 26. V ranní špičce je provoz ve směru do centra posílen o spoje nové linky 23, čímž je eliminováno riziko přetěžování spojů za zastávkou Kubánské náměstí.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je navrženo omezení provozu do Hostivaře v obou špičkách pracovních dnů. Trvale jsou zde provozovány spoje standardních linek 19 a 22. Linka 19 nahrazuje plnohodnotně dnešní spoje linky 26. Riziko přetěžování spojů linky 22 za zastávkou Kubánské náměstí je eliminováno celodenním provozem linky 6 již ze zastávky Radošovická.

**V doplňkovém vídeňském návrhu** je rovněž navrženo omezení provozu do Hostivaře v obou špičkách pracovních dnů, spoje páteřní linky 2, která nahrazuje linku 22, jsou celotýdenně pásmovány v zastávce Nádraží Strašnice a do Hostivaře jede jen každý druhý. Linka 5A v mírně omezeném intervalu ale shodné trase nahrazuje dnešní spoje linky 26.

## Proč je linka 6 vedena v modrém a oranžovém návrhu z I. P. Pavlova na Václavské nám.?

Linka 6 plní v nových návrzích několik funkcí. První funkcí je odvedení části tranzitních cest z Francouzské ulice do Vršovické ulice, druhou funkcí je zajištění poptávaného celotýdenního spojení z Nádraží Vršovice na I. P. Pavlova, ale také z okolí Nuselských schodů na Karlovo náměstí, třetí zachování večerního a víkendového spojení od Nádraží Vršovice na Karlovo a Václavské nám. a čtvrtou funkcí je posílení provozu v Ječné ulici v pracovní dny, večer i o víkendech.

Velmi důkladně byla prověřena možnost pokračování linky 6 na Národní třídu pro zajištění plnohodnotné posily linky 22, ale ukázalo se, že linka 6 pak nemá kam dále pokračovat. Za zastávkou Národní třída se vytiženost spojů linky 22 mimo turistické špičky prudce snižuje a v oblasti Staroměstské ani Malostranského náměstí není další standardní linka potřeba. Linka 6 při snaze omezovat počet spojů na území MČ Praha 6 nemůže pokračovat tímto směrem, stejně jako na Výstaviště, kam se dá z Karlova náměstí dojet jinou linkou přes Václavské náměstí. Smysl nedává ani vedení linky 6 v pracovní dny v soupravách z Národní třídy k Andělu, kam by jela jako čtvrtá linka z I. P. Pavlova.

Přestože přestupy mezi linkami směřujícími z Karlova náměstí na Národní třídu a do Vodičkovy ulice mohou nyní velmi dobře probíhat v zastávce Novoměstská radnice, linka 6 je navrhována v tomto úseku pro zajištění přímého spojení. Na své další cestě může vhodně nahradit směr provozu současné linky 24. Současně takovéto vedení linky 6 umožňuje zajištění potřebné celotýdenní posily linky 9 ve směru do Seifertovy ulice.

## Jak vyřešit požadavek na trvalý provoz linky 3 v Modřanech?

Základním požadavkem MČ Praha 12 je obnovení celotýdenního spojení z Modřan na Václavské náměstí. Problém v řešení takového požadavku spočívá v tom, že při celotýdenním provozu spojů linky 3 a půlky spojů linky 17 až do Modřan (druhá půlka ukončena v Braníku) je nutné intervalově prokládat tyto spoje v úseku Nádraží Braník – Sídliště Modřany. Současně jsou ale proloženy spoje páteřní linky 17 v úseku Staroměstská – Nádr. Braník, takže od Palackého nám. do Braníka pak jezdí spoje linek 3 a 17 ve stejný čas.

**V modrém návrhu základních úprav** je zachován současný stav obsluhy Modřan, pouze z Braníka do centra jsou vloženy spoje linky 3 nahrazeny ve špičkách pracovních dnů linkou 21.

**V oranžovém návrhu příležitostí** je navrženo kombinované opatření, které zajišťuje proklad linek 3 a 17 v Modřanech, ale mírně posouvá proklad linek 17 a 20 v úseku Staroměstská – Nádraží Braník. O variantách řešení požadavku MČ Praha 12 budou probíhat v rámci připomínkovacího procesu další jednání.



## Stručný souhrn odůvodnění změn linek v modrém návrhu základních úprav

**Linka 1** – bez změny

**Linka 2** – Vzniká jako posila linek 1 a 25 a jako částečná kompenzace odklonu linky 12 zpět na nábřeží. Vzhledem k zachování provozu linky 20 má pouze doplňkovou funkci pro spojení Hradčanská – Pohořelec.

**Linka 3** – Do standardní linky je převedena z důvodu zásadního nevyužití zejména v sedlech pracovních dní v Podolí. O víkendech jede v soupravách z důvodu zajištění pravidelného prokladu dvou souprav v Zenklově ulici a v Karlíně. V hlavních částech trasy je páteřní režim provozu linky kompenzován provozem linky 24.

**Linka 4** – V úseku Sídliště Řepy – Kotlářka nahrazuje ve špičkách provoz linky 16. V další části trasy je v provozu v pracovní dny od 6 do 20 hodin a umožňuje tak v tomto období zajistit provoz dvou linek ve směru I. P. Pavlova ze zastávky Anděl v Plzeňské ulici.

**Linka 5** – Zajišťuje potřebnou úsporu na trati směrem na Petřiny a tím je vyvoláno i její dřívější ukončení na Olšanských hřbitovech, aby do centra nepřijížděla ze Strašnic přetížená. Hledání, kam by sólo z Petřin mohlo pokračovat je v systému linek velmi složité a pokud by se nepodařilo najít kompromis, bude trať na Petřiny vzhledem ke svému klesajícímu vytížení pravděpodobně brzy omezena o provoz celé jedné linky.

**Linka 6** - První funkcí linky je odvedení části tranzitních cest z Francouzské ulice do Vršovické ulice, druhou funkcí je zajištění poptávaného celotýdenního spojení z Nádraží Vršovice na I. P. Pavlova, ale také z okolí Nuselských schodů na Karlovo náměstí, třetí zachování večerního a víkendového spojení od Nádraží Vršovice na Karlovo a Václavské nám. a čtvrtou funkcí je posila provozu v Ječné ulici v pracovní dny, večer i o víkendech. Provoz linky ve směru Václavské náměstí vyplývá z toho, že na Malé Straně či u Anděla by vždy byla linkou navíc, zatímco její vedení centrem umožní zřídit posilu tramvajové linky 9 v Seifertově ulici.

**Linka 7** – Změna trasy na Kotlářku vyplývá z požadavku MČ Praha 5 na celotýdenní zavedení jiné linky na Barrandov. V době, kdy není v provozu linka 4, posiluje směr Plzeňská – Palackého nám. V Radlicích je nahrazena linkou 20, aby bylo možné zajistit společný nástup pro linky 12 a 20 v zastávce Anděl.

**Linka 8** – Víkendové posílení na soupravu vyplývá ze snahy zajistit pravidelný interval linek v Karlíně a kapacitně zde posílit provoz. Současně poroste víkendová poptávka v dalších měsících u zastávky U Elektry (zvažované přestěhování bleších trhů).

**Linka 9** – bez změny

**Linka 10** – bez změny

**Linka 11** – Celotýdenně v provozu se sólo vozy. Ve směru na Spořilov doplněna celotýdenně v pravidelném intervalu sólo spoji linky 13. V Bělehradské posílena linkou 6, ve směru centrum – Spořilov linkou 14. Kdyby byla linka 13 zrušena a linka 11 jela v soupravách, bylo by nutné zrušit spojení buď z od Muzea na Černokosteckou, nebo z Flory na Spojovací. Snahou je tato spojení poptávaná městskými částmi zachovat a ve směru Flora – Spojovací zajistit provoz celotýdenně, byť se sólo vozy. Je vnímáno riziko přetěžování spojů linek 11 a 13 na Vinohradské ulici.

**Linka 12** – Návrat na trasu po nábřeží z důvodu zavedení posilové linky 2 přes Letnou a zvýšení neefektivitivy provozu (po změně nárůst provozních nákladů linky při úbytku cestujících o třetinu). Linka 12 v roce 2012 naplnila kapacitu trati a světelných signalizací na Letné, její odbočení do Badeniho zkomplikovalo řízení křižovatky Milady Horákové – Badeniho a způsobilo vyšší průměrné zdržení všech spojů. Současně způsobilo nutnost řetězit linky 14 a 24 v zadních Holešovicích, ztrátu přímého spojení z Manin tramvajovou linkou do centra a zabránilo možnosti dále posilovat spojení Hradčanská – Vltavská. Provoz linky 12 ve směru na Letnou také ještě více zdůraznil rozdělení nástupních zastávek na Strossmayerově náměstí (vzniklý po zavedení linky 15 v minulosti), kdy jedou ve směru na Letnou dvě linky od nábřeží, dvě linky od kostela a jedna linka od Výstaviště.

**Linka 13** – Na Spořilov prodloužena jako kapacitní doplněk provozu linky 11. linka zachována pro možnost zachování spojení Muzeum – Černokostecká alespoň v pracovní dny od 6 do 20 hodin.

**Linka 14** – Využito možnosti jejího víkendového provozu v intervalu 7,5 minuty ke zřízení vhodné víkendové obsluhy v oblasti Kolbenovy ulice a v Michli, kde provoz soupravy od Karlova náměstí o víkendu může znamenat předimenzování nabídky. Současně je možné vhodněji zahustit víkendové intervaly provozu v Nuslích. Linka zajišťuje spojení Maniny – centrum i Holešovice – Vysočany.

**Linka 15** – Nová linka zajišťuje stávající spojení z Barrandova ve směru Václavské náměstí a současně vhodné celotýdenní posílení linky 9 v celém centrálním úseku. V úseku Hlavní nádraží – Ústřední dílny DP přebírá roli linky 5 a zajišťuje na Žižkově poptávaný provoz souprav o víkendu v úseku Flora – Černokostelecká.

**Linka 16** – Zajišťuje nové spojení z I. P. Pavlova na Barrandov, které vzniká s vědomím prokladového rizika mezi linkami 4, 10 a 16 ve směru z I. P. Pavlova na Anděl. Ke sjíždění spojů těchto linek dochází i nyní, mírně může pomoci, že v lince 16 bude část cestujících poptávajících nový směr, všechny tři linky již nejedou spolu na Kotlářku.

**Linka 17** – bez změny

**Linka 18** – Vzhledem k nutnosti celotýdenního provozu v soupravách a současné potřebě omezit alespoň kapacitně provoz na Petřinách je linka v oblasti Prahy 6 vedena do zastávky Nádraží Podbaba, odkud zajišťuje poptávanou vazbu do zastávky Malostranská.

**Linka 19** – není v provozu

**Linka 20** – Vrací se do poptávané trasy v oblasti MČ Praha 6. V oblasti Prahy 5 ve směru Sídliště Barrandov je nahrazena provozem linky 16. Aby měla linka společnou nástupní zastávku u Anděla směr Malostranská, přijíždí ze zastávky Radlická.

**Linka 21** – V úseku Nádraží Braník – Karlovo náměstí – Národní třída posiluje ve špičkách provoz standardní linky 3, v Podolí nedochází mimo špičky k zásadnímu plýtvání. V úseku Národní třída – Sídliště Barrandov je navržena v ranní i odpolední špičce, aby žádný spoj nekončil nevhodně na Smíchovském nádraží. V úseku Sídliště Barrandov - Újezd doplňuje po odklonu linky 20 provoz linky 12. Z Barrandova na Újezd nejedou již tři linky.

**Linka 22** – Do režimu standardní linky přechází kvůli třem variantám trasy, které by měly v páteřní podobě.

**Linka 23** – Linka vzniká z vložených spojů linky 22, je o diskusi, zda linka má mít samostatné číslo.

**Linka 24** – Navrací v pracovní dny spojení Karlína s Nuslemi a slouží pro posilu linky tři na souhrnný páteřní interval. V oblasti Nuslí a Vršovic je po 20. hodině a o víkendu nahrazena provozem linek 6 a 14. Linka 6 zajistí na rozdíl od dnešní linky 24 večer a o víkendu propojení Vršovic s I. P. Pavlova i Václavským náměstím.

**Linka 25** – Prodloužena na Bílou Horu dle požadavku MČ Praha 6 a cestujících a zajištěna přestupní vazba na vložené spoje linky 22 (či spoje linky 23).

**Linka 26** – bez změny

### **Stručný souhrn odůvodnění změn linek v oranžovém návrhu příležitosti**

**Linka 1** – Vzhledem k nutnosti celotýdenního provozu v soupravách a současné potřebě omezit alespoň kapacitně provoz na Petřinách je linka v oblasti Prahy 6 vedena do zastávky Nádraží Podbaba, odkud zajišťuje nové spojení přímo k metru Vltavská. Ve směru Petřiny je nahrazena provozem nové linky 2, která může jezdit o víkendu se sólo vozy.

**Linka 2** – Vzniká jako posila linek 1 a 25 a jako částečná kompenzace odklonu linky 12 zpět na nábřeží. Zajišťuje spojení Petřiny – Vltavská náhradou za linku 1, o víkendu možnost provozu v sóle.

**Linka 3** – Do standardní linky je převedena z důvodu zásadního nevyužití zejména v sedlech pracovních dní v Podolí. O víkendech jede v soupravách z důvodu zajištění pravidelného prokladu dvou souprav v Zenklově ulici a v Karlíně. V hlavních částech trasy je páteřní režim provozu linky kompenzován provozem linky 24.

**Linka 4** – V úseku Sídliště Řepy – Kotlářka nahrazuje ve špičkách provoz linky 16, jinak se režim jejího provozu nemění. Její neprovozování v sedlech zvyšuje riziko problémů s oddělenými nástupy do linek 10 a 16 u Anděla.

**Linka 5** – V souvislosti s požadavkem MČ Praha 1 je v zastávce Malostranská propojena s linkou 20 a zajišťuje přímé spojení Náměstí Republiky s Malostranským náměstím. Ukončení u Vozovny Žižkov nabízí alternativu k autobusovým linkám v Koněvově ulici, posilu linky 9 v ulici Olšanské a nové spojení Biskupcova – Masarykovo nádraží.

**Linka 6** - První funkcí linky je odvedení části tranzitních cest z Francouzské ulice do Vršovické ulice, druhou funkcí je zajištění poptávaného celotýdenního spojení z Nádraží Vršovice na I. P. Pavlova, ale také z okolí Nuselských schodů na Karlovo náměstí, třetí zachování večerního a víkendového spojení od Nádraží Vršovice na Karlovo a Václavské nám. a čtvrtou funkcí je posila provozu v Ječné ulici v pracovní dny, večer i o víkendech. Provoz linky ve směru Václavské náměstí vyplývá z toho, že na Malé Straně či u Anděla by vždy byla linkou navíc, zatímco její vedení centrem umožní zřídít posilu tramvajové linky 9 v Seifertově ulici.

**Linka 7** – Změna trasy na Kotlářku vyplývá z požadavku MČ Praha 5 na celotýdenní zavedení jiné linky na Barrandov. V době, kdy není v provozu linka 4, posiluje směr Plzeňská – Palackého nám. V Radlicích je nahrazena linkou 14, která je v provozu celotýdenně se sólo vozy.

**Linka 8** – Víkendové posílení na soupravu vyplývá ze snahy zajistit pravidelný interval linek v Karlíně a kapacitně zde posílit provoz. Současně poroste víkendová poptávka v dalších měsících u zastávky U Elektry (zvažované přestěhování bleších trhů).

**Linka 9** – bez změny

**Linka 10** – bez změny

**Linka 11** – Celotýdenně v provozu se sólo vozy. Je vnímáno riziko přetěžování spojů linky na Vinohradské ulici, ale provoz linky 11 v soupravách by interval spojů v úseku Olšanské hřbitovy – Černokostelecká zvýšil na 16 minut ve špičkách, nebo by toto spojení bylo nutné na lince 11 zrušit.

**Linka 12** – Návrat na trasu po nábřeží z důvodu zavedení posilové linky 2 přes Letnou a zvýšení neefektivity provozu (po změně nárůst provozních nákladů linky při úbytku cestujících o třetinu). Linka 12 v roce 2012 naplnila kapacitu trati a světelných signalizací na Letné, její odbočení do Badeniho zkomplikovalo řízení křižovatky Milady Horákové – Badeniho a způsobilo vyšší průměrné zdržení všech spojů. Současně způsobilo nutnost řetězit linky 14 a 24 v zadních Holešovicích, ztrátu přímého spojení z Manin tramvajovou linkou do centra a zabránilo možnosti dále posilovat spojení Hradčanská – Vltavská. Provoz linky 12 ve směru na Letnou také ještě více zdůraznil rozdělení nástupních zastávek na Strossmayerově náměstí (vzniklý po zavedení linky 15 v minulosti), kdy jedou ve směru na Letnou dvě linky od nábřeží, dvě linky od kostela a jedna linka od Výstaviště.

**Linka 13** – Linka zrušena a nahrazena spoji linky 11.

**Linka 14** – Provoz celotýdenně se sólo vozy umožňuje mírně ušetřit v oblasti Kolbenovy ulice a v Radlicích, ale s rizikem přetěžování spojů v oblasti Vltavské a Václavského náměstí. Bude snahou získat prostředky na kapacitní posílení linky. Linka zajišťuje spojení Maniny – centrum i Holešovice – Vysočany.

**Linka 15** – Nová linka zajišťuje náhradu linky 18 u Vozovny Pankrác, pokud by bylo rozhodnuto, že doplňková linka ze Spořilova do centra by měla jen ve směru Národní třída. V Nuslích plní linka roli dnešní linky 24, z centra posiluje provoz linky 9 ve směru na Seifertovu ulici.

**Linka 16** – Zajišťuje nové spojení z I. P. Pavlova na Barrandov, které vzniká s vědomím prokladového rizika mezi linkami 4, 10 a 16 ve směru z I. P. Pavlova na Anděl. Ke sjíždění spojů těchto linek dochází i nyní, mírně může pomoci, že v lince 16 bude část cestujících poptávajících nový směr, všechny tři linky již nebudou spolu na Kotlářku.

**Linka 17** – Standardní interval doplněn provozem linek 20 a 21, úprava vychází z požadavku MČ Praha 12 na celotýdenní spojení linkou 3 do Modřan. Vložené spoje linky 17 pod číslem 20 nabízejí nové přímé spojení z Podolí směrem do Dejvic.

**Linka 18** – Vzhledem k nutnosti celotýdenního provozu v soupravách a současné potřebě omezit alespoň kapacitně provoz na Petřínách je linka z centra ze Staroměstské vedena po trase linky 22 na Vypich. Zajišťuje tak nové spojení Břevnov – Staroměstská a současně umožňuje zajistit spojení Újezd – Dejvice linkou 23, aby toto spojení zcela nezaniklo.

**Linka 19** – Vytváří spojení Hostivař – Strašnice – Palmovka – Nádraží Vysočany, v úseku Nákladové nádraží Žižkov – Nádraží Hostivař nahrazuje provoz linky 26. Potřeba opatření bude dále diskutována se zástupci MČ P3, P9, P10 a P15.

**Linka 20** – Je zavedena v nové podobě pro zajištění spojení z Petřin na Malostranskou, Staroměstskou a Národní divadlo, současně zavádí nové spojení Dejvice – Podolí. Linka zajišťuje dnešní vložené spoje linky 17 na Podolské větvi a o víkendu může být provozována se sólo vozy.

**Linka 21** – V úseku Nádraží Braník – palackého náměstí posiluje ve špičkách provoz standardní linky 3, v Podolí nedochází mimo špičky k zásadnímu plýtvání. Jde o dvoustranný napaječ, který ale umožňuje cca 3 000 lidem denně přímé spojení mezi Andělem a Podolím. V úseku Anděl – Sídliště Barrandov je navržena v ranní i odpolední špičce, aby žádný spoj nekončil nevhodně na Smíchovském nádraží.

**Linka 22** – Do režimu standardní linky přechází kvůli vzniku linky 23, která z Malostranské pokračuje do Divoké Šárky. Rozpad linky 22 na linky 22 a 23 vyplývá z nutnosti řešit spojení Újezd – Dejvice po spojení linek 5 a 20 vlivem požadavku MČ Praha 1.

**Linka 23** – Linka vzniká z vložených spojů linky 22 a z Malostranské pokračuje na Vítězné náměstí a do Divoké Šárky.

**Linka 24** – Navrací v pracovní dny spojení Karlína s Nuslemi a slouží pro posilu linky tři na souhrnný páteřní interval. V oblasti Nuslí a Vršovic je po 20. hodině a o víkendu nahrazena provozem linek 6 a 15. Linka 6 zajistí na rozdíl od dnešní linky 24 večer a o víkendu propojení Vršovic s I. P. Pavlova i Václavským náměstím.

**Linka 25** – Prodloužena na Bílou Horu dle požadavku MČ Praha 6 a cestujících a zajištěna přestupní vazba na vložené spoje linky 22 (či spoje linky 18).

**Linka 26** – V souvislosti se zavedením linky 19 přebírá ve Strašicích roli dnešní linky 5 a je odkloněna do zastávky Ústřední dílny DP.

**V návrhu vídeňském úpravy vyplývají z možností páteřního systému, trasy linek spíše vyplývají z konfigurace sítě a nejdou příliš ovlivnit.**