

Stavba obratiště Depo Hostivař proběhne v předstihu před dalšími návaznými infrastrukturními stavbami (TT do Štěrbohol, železniční zastávka Depo Hostivař), bude však realizována již v podobě, která s novými projekty počítá. Nové projekty pak výrazně zvýší využití nového tramvajového obratiště. Po realizaci obratiště Depo Hostivař je v určitém okamžiku předpokládáno prodloužení trasy tramvajové linky 7 o úsek Černokostelecká – Depo Hostivař. Toto prodloužení usnadní zpětné cesty od metra Depo Hostivař (výhledově od železniční zastávky) do prostoru Nových Strašnic.

Novým obratištěm by měla dle aktuálních předpokladů projíždět i tramvajová linka, která nyní projíždí okolo Depa Hostivař směrem do obratiště Ústřední dílny DP. Cílem tohoto zajištění je zkrátit délku přestupu mezi metrem (výhledově železnicí) a tramvajovou dopravou i ve směru Ústřední dílny DP (výhledově Štěrboholy).

tramvajová trať Vinohradská – Václavské náměstí

Nová tramvajová trať, která spojí Vinohradskou ulici s Václavským náměstím, umožní snížit přetížení Ječné ulice a křižovatky Karlovo náměstí tramvajovou dopravou. Zlepší možnosti odklonových tras při mimořádných situacích v centru města, přispěje k růstu cestovní rychlosti tramvajové dopravy v Praze a pomůže zvýšit pravidelnost provozu tramvají nejen v centru města ale i na jeho okrajích.

Spojení z Vodičkovy ulice do Vinohradské, z Masarykova nádraží k Muzeu, z Náměstí Republiky do středu Vršovic, či z Újezda k Českému rozhlasu zrychlí nově vedené tramvajové linky až o cca 10 minut při každé cestě. Nová spojení také přispějí ke snížení počtu potřebných přestupů, přičemž zlepšení povrchových spojení v centru města pomůže naopak ke snížení zatížení linek metra v centrálních úsecích a umožní tak v metru nabídnout potřebnou kapacitu dalším cestujícím z okrajů města.

Základní předpoklady pro zřízení obsluhy nové tramvajové tratě byly nastaveny již při přípravě linkového vedení tramvají v roce 2016. Cílem tehdejších úprav v síti tramvají bylo je připravit tak, aby výstavby nových tratí již neměly zásadní dopad na změny trasování linek, tak jak je Pražané znají.

Pro denní obsluhu nové trati na Václavském náměstí jsou navrhovány tři tramvajové linky (6, 13 a 21) provozované ve standardních intervalech 8 minut ve špičkách, 10 kolem poledne, 15 minut o víkendu a 20 minut pozdě večer. V nočním provozu je v podélném směru na Václavském náměstí navržen provoz linky 95.

Linka 6, která nyní spojuje střed Václavského náměstí s náměstím I. P. Pavlova poměrně zdouhovou trasou přes Karlovo náměstí a Ječnou ulici, je navržena k vedení přes novou zastávku Muzeum, přičemž její cesta na I. P. Pavlova se tak ze středu Václavského náměstí zkrátí o cca 5 minut. Touto změnou trasy dojde k odlehčení přetíženého úseku v Ječné ulici a na Karlově náměstí, čímž by mělo dojít ke zlepšení pravidelnosti ostatních zde provozovaných linek.

Na lince 13 budou místo sólo vozů nové provozovány soupravy a linka zajistí z Čechova a Vršovického náměstí výraznější posilu k tramvajové lince 22. Ze středu Vršovic a zastávky Náměstí Míru bude linka 13 pokračovat jako dnes k Muzeu, ovšem dále do středu Václavského náměstí, k Masarykovu nádraží, na Náměstí Republiky a přes Malostranskou a Pražský hrad na Malovanku. Největší poptávka po nově trasované lince 13 se očekává v úseku Náměstí Republiky – Muzeum – Francouzská ulice. Na opačné straně trasy je záměrem touto linkou 13 nahradit spojení nyní zajišťované linkou 15 mezi Masarykovým nádražím a Malostranskou (linka

15 bude ze Štefánikova mostu pokračovat směrem na Výstaviště Holešovice) a dále nabídnout spojení k Pražskému hradu i odjinud než z lokalit, kde je provozována linka 22. Po dostavbě TT na Strahov pak linka 13 zajistí přímé spojení ze Strahova do centra města.

V úseku Muzeum – Olšanské hřbitovy nahradí provoz linky 13 linka 21, na níž budou také nasazeny spřažené soupravy. Linka ze své současné konečné zastávky na Radlické dojde k Andělu a následně bude pokračovat přes Újezd a Národní třídu do Vodičkovy ulice, odkud odbočí k Muzeu a bude po Vinohradské ulici pokračovat na Olšanské hřbitovy.

Linky 15 a 21 s ukončením na Olšanských hřbitovech budou připraveny pro prodloužení na novou TT do zastávky Sídliště Malešice.

tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně (dočasně na úvratí) – Slivenec

Jelikož jsou aktuálně na barrandovské trati vzájemně intervalově proloženy samostatně spoje linek 4 a 5 a samostatně 12 a 20, lze obsluhu prodlouženého úseku zajistit pouze jednou dvojicí těchto linek. Prodloužení linek v kombinaci např. 5 a 12 (nebo 4 a 20) možné není, protože by ve Slivenci nebylo možné zajistit ani ve špičkách pravidelný interval (místo intervalu 4 minuty by zde musel být ráno střídavý interval 2 minuty a pak 6 minut). Pro začátek provozu na novém úseku je proto navrženo prodloužení linek 4 a 5. Na novém úseku není z důvodu překročení nočních hlukových limitů počítáno s provozem tramvajové linky 94, která bude nadále ukončena v obratišti Sídliště Barrandov.

Pokud by došlo k etapizaci výstavby a nejprve byl vybudován pouze úsek mezi Sídlištěm Barrandov a zastávkou Holyně, kde by dočasně byla trať ukončena úvratí, byla by na tuto úvratí prodloužena podle aktuální situace v síti tramvají jedna z linek nyní ukončených v obratišti Sídliště Barrandov.

tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina

Prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky do oblasti sídliště Na Dědině je připravováno již od 80. let minulého století. Tramvajová trať nabídne obyvatelům sídliště Na Dědině přímé spojení s Dejvicemi, Strossmayerovo náměstím, Malou Stranou i s centrem města. Zároveň z důvodu silných kongescí automobilové dopravy může mírně zrychlit spojení k nejbližší stanici metra Nádraží Veleslavín. Z hlediska nabídky spojů poskytne oproti autobusům více jak dvojnásobnou kapacitu, která bude ve výhledu využita pro plánovaný rozvoj blízkého rozvojového území Staré Ruzyně.

Základem dopravního opatření je prodloužení stávajících tramvajových linek 20 a 26, přičemž na samotném sídlišti Na Dědině zůstanou zachována důležitá přímá autobusová spojení ve směru na Petřiny a dále na Prahu 5 (linka 191) a zároveň přímá spojení do Řep a Stodůlek (linka 225). Na novém úseku není s ohledem na snížení hlukové zátěže v nočních hodinách počítáno s provozem noční tramvajové linky 91, která bude nadále ukončena v obratišti Divoká Šárka.

3.5.3 Rekonstrukce tramvajových tratí

Kromě rozšíření tramvajové sítě bude pokračovat i systematická obnova a rekonstrukce tratí stávajících. V roce 2019 byla dokončena zásadní rekonstrukce tramvajové tratě ve Vinohradské ulici (úprava vozovek, chodníků a dokončení některých zastávek proběhne po roce 2021). V roce