

První úsek podzemní tramvaje v Ostravě?

19.04 2017 07:25, Redakce, Nezařazené

Podpovrchová tramvaj v Praze je známým projektem z 60. let 20. století, který předpokládal vytvoření rychlého způsobu přepravy cestujících po našem hlavním městě. Později byl ale plán přehodnocen a nahrazen klasickým metrem těžkého typu. Své podpovrchové tramvaje se ale měla dočkat i Ostrava, nicméně v o poznání menším měřítku. V 60. letech byl naplánován první úsek podzemní tramvajové linky o délce cca 540 m, který nikdy nebyl realizován, nicméně v plánech se s ním počítalo (byť již v upravené podobě) ještě na konci 80. let 20. století.

Rozvoj Ostravy a její veřejné dopravy v poválečném období byl enormní, nicméně veřejná doprava ne vždy dokázala na aktuální trend vývoje městské zástavby reagovat. Důsledkem toho je například stále nedostavěná tramvajová síť v městské části Ostrava-Poruba na západě města. Zde se plánovalo hned několik možných způsobů rozvětvení budoucích tramvajových tratí. Otázka jedné z nich se týkala také vedení trati po ulici Antonína Zápotockého, tj. dnešní ulici Francouzské. S touto tratí se původně (na samém počátku 60. let) počítalo jako s částí nově navrhované trasy do Nové huti, která měla dále ve svém pokračování v podstatě kopírovat ulici Rudnou, nicméně brzy se ukázalo, že takový plán je mimo finanční možnosti a idea rychlého spojení Poruby a železáren na jihu města brzy vzala za své. Nedlouhá trať na dnešní ulici Francouzské ale měla přesto vzniknout i podle pozdějších plánů, a to jako vůbec první podpovrchový úsek tramvaje v Ostravě.

Jako podzemní tramvajová trať byla trasa tramvaje zmíněna podle dohledaných archivních dokumentů poprvé v roce 1964 v souvislosti s finální verzí generelu dopravy v Ostravě. Jelikož se jednalo již o finální provedení návrhu, lze očekávat, že návrh samotný vznikl již nepatrně dříve, a to s největší pravděpodobností s představou vedení města o vytvoření centra městské části Poruba v dané oblasti (architektonická soutěž na tuto oblast byla uzavřena v roce 1965).

V oblasti v blízkosti dnešní tramvajové zastávky Telekomunikační škola končila jedna část výstavby Poruby (tzv. III. obvod) a poněkud vzdáleněji směrem na východ se nacházela moderní zástavba V. obvodu. Mezi oběma částmi zůstalo rozsáhlé zatravněné prostranství, které bylo z větší části zastavěno až po roce 1990. Po okraji této zóny byla z jedné strany vedena ulice Antonína Zápotockého (Francouzská), a právě pod ní měla vzniknout podzemní trať. V době vzniku plánu sice zdánlivě neexistoval rozumný důvod, proč by trať neměla být vedena po povrchu, důvodem pro mělké zahloubení trati (počítalo se s technologií hloubeného tunelu, tedy tunelu stavěného z povrchu *„cut and cover“*) byla právě plánovaná výstavba centra Poruby. Namísto zelené plochy měla

vzniknout reprezentativní zástavba, která by spojila III. a V. obvod a umožnila zaústění porubské Hlavní třídy (tehdy Leninovy). Místo se mělo stát lokalitou, na němž se bude srocovat velké množství lidí. A do tohoto konceptu tramvajová trať vedená po povrchu nezapadala, zvlášť když již v té době se počítalo s výstavbou pokud možno separovaných úseků tramvají od okolní dopravy. Stavba trati na samostatném tělese by ráz plánovaného náměstí znehodnotila a vytvořila by překážku, kterou by bylo možné překonávat jen na stanovených přejezdech. Proto bylo navrženo, že se trasa tramvaje v tomto úseku netradičně zahloubí.

Původní odvážná idea vůbec nepočítala s tím, že tramvajová trať po ulici Martinovské, která vznikla v roce 1969 pro napojení ústředních dílen, bude provozně napojena na hlavní tepnu, kterou byla Gottwaldova třída (dnešní Opavská). Tu měla tramvajová trať pouze podjíždět (pod ulicí měl být vyveden výjezd z tunelu). Napojení na zbytek sítě tramvají mělo být realizováno prostřednictvím dalších tratí v rámci Poruby a pomocí tzv. Severního spoje. Žádná z těchto tratí se ale neuskutečnila, a tak bylo přece jen vytvořeno napojení na hlavní trasu, které existuje dodnes. Toto napojení ale nijak nevylučovalo možnost vzniku podzemní tramvaje pod dnešní Francouzskou ulicí do budoucna, přičemž pro tento účel byla nadále ponechávaná v prostoru územní rezerva, která je dodnes patrná.

Ta je také jediným pozůstatek plánu na zavedení prvního podzemního úseku tramvaje v Ostravě. Náměstí mezi III. a V. porubským obvodem nikdy nevzniklo. Namísto reprezentativních budov vyrostly po roce 1990 bytové domy, obchodní středisko a nákupní centrum. Část plochy, na níž měla vzniknout smyčka tramvaje, je dodnes zatravněná. S možností vytvoření podzemní tramvaje pod dnešní ulicí Francouzskou, resp. pod prostorem plánovaného náměstí, se počítalo zhruba dvě desítky let, byť později již ve výrazně upravené podobě (s napojením na Gottwaldovu třídu, resp. Opavskou, a tedy bez ukončení smyčkou). Ještě v archivních dokumentech z roku 1985 se můžeme dočíst: *„…je navrženo situování stanice Zápotockého jižně od Gottwaldovy třídy – v těsném kontaktu na výhledové sektorové centrum (u obchodního domu PRIOR). Výškové založení trasy (cca 11 m pod terénem) je respektováno…“*

V Ostravě se řada podzemních úseků plánovala ještě později. Například v oblasti dnešní Karoliny se počítalo již v prvních návrzích s tím, že část tramvajových tratí (včetně smyčky Výstaviště) bude vedena řešena jako podzemní. Studie, která se touto problematikou zabývala, přitom pocházela již z roku 1967, a byla tedy jen o málo mladší než popisovaný porubský návrh. Žádný typický podzemní úsek tramvaje, na kterém by se nacházely i podzemní zastávky pro cestující, ale nakonec v metropoli severní Moravy nevznikl. Krátký hloubený úsek o délce cca 150 m známý jako „minimetro“ sice byl uveden do provozu v roce 1978 na jihu Ostravy v části Hrabůvka, nicméně v tomto případě šlo fakticky jen o podjezd pod silničním přivaděčem na ulici Místeckou, jehož nezvyklá délka je daná skutečností, že zde tramvaje musejí podjíždět silnici velkým obloukem.

Url: [První úsek podzemní tramvaje v Ostravě?]