

Historie tramvají na Václavském náměstí v Praze a jejich návrat – II. část

05.11 2023 18:57, Libor Hinčica, Tramvaje

Pokračování včerejšího pojednání o tramvajích na Václavském náměstí.

Návrat tramvají na Václavské náměstí

Likvidace tramvajových tratí v centru Prahy v 70. a 80. letech pochopitelně měla i své odpůrce, ti však zůstali nevyslyšeni, a tak se nedlouho po vytrhání kolejí vytvořil prostor pro dlouhé diskuze o tom, zda a kam tramvajové koleje ve středu metropole zase vrátit. Například Ústav dopravního inženýrství (ÚDI) spravovaný městem dokonce už v polovině 80. let (!) v rámci studie doprovodné obsluhy centra města minibusy (plánované po zprovoznění metra D) uváděl, že zrušení tramvají v historickém jádru Prahy nebylo a není správným krokem.

V případě Václavského náměstí je zřejmě nejstarší plán na návrat tramvají datován již krátce po sametové revoluci, kdy začaly vznikat první studie. V roce 1995 byl pak vydán Katalog rozvoje sítě tramvajových tratí v Praze, kde se objevuje trať od Vinohradské třídy podél Václavského náměstí s napojením do stávající tratě na křižovatce s ulicemi Jindřišskou a Vodičkovou. Trať zde ale byla zařazena do „II. skupiny“, do níž měly spadat *„studijně prověřené trasy, které jsou předmětem posuzování, zda a do jaké míry by byly přínosem pro řešení MHD. Jejich časový horizont proto t. č. není znám.“* Diskuzi o urychlení návratu tramvají pomohl rozvířit srpen 2002, kdy byla Praha významně postižena povodněmi, které vyřadily z provozu na dlouhé měsíce i velkou část metra a cestující museli být převáženi náhradními autobusy a tramvajemi, které ale nemohly kvůli chybějícím cca 650 m kolejí na náměstí účinně alternovat metro na rozhraní mezi Vinohrady a Můstkem.


SNICKERS
Tak tohle chvíli potrvá.
Jdi do
SNICKERS

V roce 1997 si z tramvají na Václavském náměstí dělal legraci ve své kampani na tyčinky Snickers americký výrobce Mars. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Předmětem debat se stávalo nejen, zda tramvaje podél náměstí vrátit či nikoli, ale i jeho podoba jako celku. Po zrušení tramvají v roce 1980 slibovali představitelé města, že dojde ke zklidnění celého prostranství, jenomže provoz automobilů z lokality nikdy zcela vyloučen nebyl. Středový pás, jenž v minulosti patřil tramvajím, byl zčásti opatřen výsadbou, která ale vytvořila bariérový efekt a v podstatě znemožnila libovolný pohyb chodců po náměstí, takže tato nejvýznamnější část plochy byla umrtvena. Mnohdy se v této souvislosti uvádí, že zeleň zde byla vložena úmyslně, aby bylo znemožněno shlukování lidu v rámci případných demonstrací, pročež se měly nové záhony nazývat posměšně Štrougalovy sady (dle tehdejšího československého předsedy vlády). Na kolik je ale tvrzení o protidemonstrační roli květin a keřů pravdivé, se nepodařilo v archivních dokumentech vypátrat.

Do zmrzačené podoby z 80. let se v letech devadesátých přidal ještě reklamní smog, nevkusné a mnohdy zapáchající stánky s občerstvením na chodnících, baroví nahánìči lákající na podniky se snadným přístupem k drogám či k prostitutkám atp. Soše sv. Václava na koni se tak nabízel (a stále ještě nabízí) poněkud smutný pohled na náměstí, které nese jméno českého knížete.



Pozůstatky po tramvajové trati ve spodní části Václavského náměstí v roce 2022. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Světélko naděje vysvitlo až v září 2005, kdy byla vyhlášena architektonicko-urbanistická soutěž na novou podobu náměstí, v jejímž zadání bylo i vyřešení dopravních vazeb. Vítězem se stalo

architektonické studio Cigler Marani Architects a.s. (po rozchodu někdejších společníků dnes vystupující jako Jakub Cigler Architekti). To do plánu dopravní obslužnosti zahrnulo i tramvaje, a to dokonce v jejich maximalistické variantě. *„Náš návrh původně obsahoval tramvaj přes celé náměstí až na Můstek a dál vlevo po 28. října a Národní a vpravo do ulice Na Příkopě. Chtěli jsme navázat na původní stav, který skvěle fungoval,“* uvedl pro Československý Dopravák architekt Jakub Cigler. Znamená to tedy, že by se v případě realizace záměru vrátil stav z let 1978 až 1980. Jenomže kromě verze s tramvají na náměstí, nutno dodat, že architektem Ciglerem preferované a propagované, byla vyhotovena i verze bez tramvají, kdy měl být středový pás určen pro pohyb pěších. Politická reprezentace tak měla na výběr mezi realizací té či oné verze. Prosazení vítězného návrhu v realitu (ať již s tramvají či bez ní) se ale začalo neúměrně protahovat, důvodem byla především nevyjasněná otázka tramvají, kterou dlouhodobě odmítalo vedení radnice Prahy 1. Ta již v roce 2008 navrhovala, že by místo tramvají měly po náměstí kroužit minibusy, čímž celou problematiku smrskla na mikrosvět samotného náměstí, bez uvědomění si přesahu dopravních vazeb, tedy že tramvaj nemá sloužit jen pro pendlování mezi Můstkem a Muzeem, ale pro širší dopravní vazby.

Bývalý pražský primátor Pavel Bém v roce 2009 uvedl, že by se tramvaje na náměstí měly vrátit i za předpokladu, že by byla trať využívána jen jako nouzová objízdná trasa. Radnici Prahy 1, do jejíhož čela se v roce 2010 postavil Oldřich Lomecký (TOP09), ale tramvaj nadále odmítalo. V srpnu 2011 dokonce vedení této městské části rozhodlo o tom, že tramvaje na náměstí nechce, přičemž tento postoj měl podpořit dle vedení Prahy 1 i tehdejší (a opět dnešní) primátor Prahy Bohuslav Svoboda z ODS. V médiích tak vyšly palcové titulky o tom, že se tramvaje na Václavské náměstí *„definitivně nevrátí“*. Zmíněný Oldřich Lomecký, někdejší absolvent elektrotechnické fakulty ČVUT, který se stal patrně nejvýraznějším odpůrcem tramvajové tratě, k tomu uvedl: *„Stanovisko je to definitivní. Neexistuje totiž jiné řešení, než že by byla polovina náměstí zadrátována. Tramvaje potřebují trolej a ty musí držet další lana. Chceme, aby Václavské náměstí bylo naopak otevřeným bulvárem.“* Znovu byl při té příležitosti zmíněn dopravně zcela nesmyslný záměr okružních minibusů, tentokrát v podobě elektrobusů. Někdejší starosta Prahy 1 navíc sliboval, že by rekonstrukce náměstí (bez tramvají) mohla být dokončena již v roce 2014.

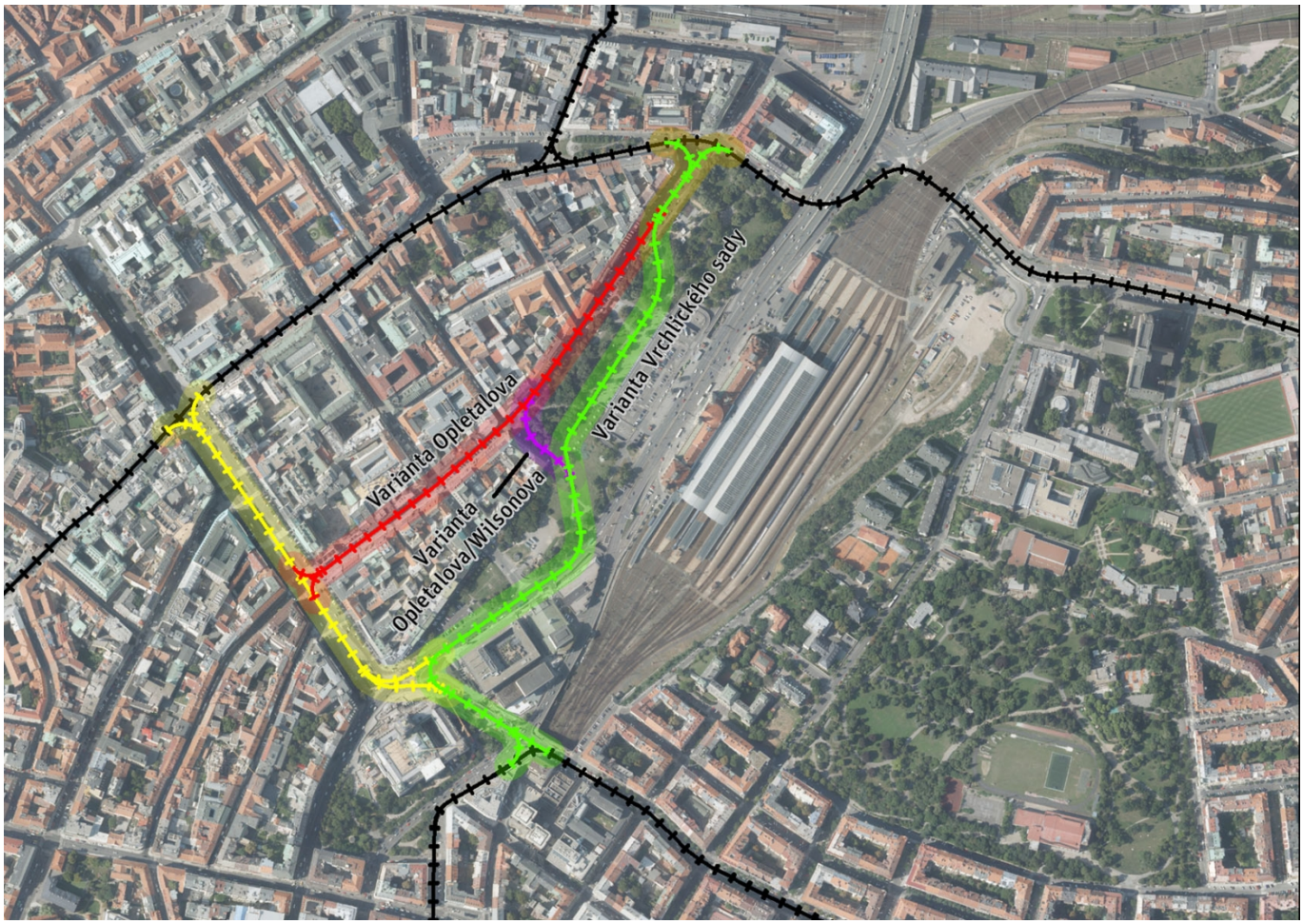


Původní návrh z roku 2005 počítal s návratem tramvají do osy náměstí. (zdroj: Magistrát města Prahy)

Se stavbou podle osekaného návrhu se ale nezačalo a pingpongový míček se vrátil na stranu hřiště magistrátu, kde se odehrálo bizarní představení, když v říjnu 2012 nejprve Rada hl. m. Prahy rozhodla, že do nového územního plánu města bude zapracován i návrat tramvají na Václavském náměstí, aby zastupitelstvo hlavního města mohlo o pouhý měsíc později (29. 11. 2012) tuto změnu i díky hlasů části koaličních zastupitelů ODS zase odmítnout. I tentokrát se proti tramvaji stavěla radnice Prahy 1, která ale už připouštěla alespoň diskuzi nad alternativou, jež by spočívala ve vedení trati kolem hlavního nádraží. V července 2013 tuto variantu propagoval už i další z pražských primátorů, Tomáš Hudeček (TOP09), který označil tuto větev za kompromisní řešení. Přesto se v letech 2012 a 2013 zahájily dva nezbytné procesy, které ve svém důsledku pomohly k prosazení realizace tramvajové tratě na Václavském náměstí.

Šlo o dvojici změn v územním plánu, z nichž první byla zadána usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 21. 6. 2012 (Změna 2832) a druhá dne 12. 12. 2013 (Změna 2838). V prvním případě (celým názvem označovaná jako Změna Z 2832/00 ÚP SÚ HMP) šlo (*nutno říci, že mimo jiné, neboť změn byla ve vybraných oddílech textové části územního plánu celá řada, nás však zajímá vazba k tramvajové trati na Václavské náměstí, pozn. autora*) o prosazení změny týkající se využití hlavních komunikací a prostranství ve vztahu k budování tramvajových tratí. Zjednodušeně řečeno díky této změně není již nutné, aby byly plánované tramvajové tratě výslovně vymezeny v územním plánu, pakliže je navrhováno jejich vedení v existující komunikaci (bez zásahu do dalších ploch, například zeleně atp.). Proces finálního schválení této změny a její zanesení do územního plánu se táhl až do roku 2018. Podobně se táhl proces druhé zmíněné změny (Změna Z 2838/00 ÚP SÚ HMP), která se

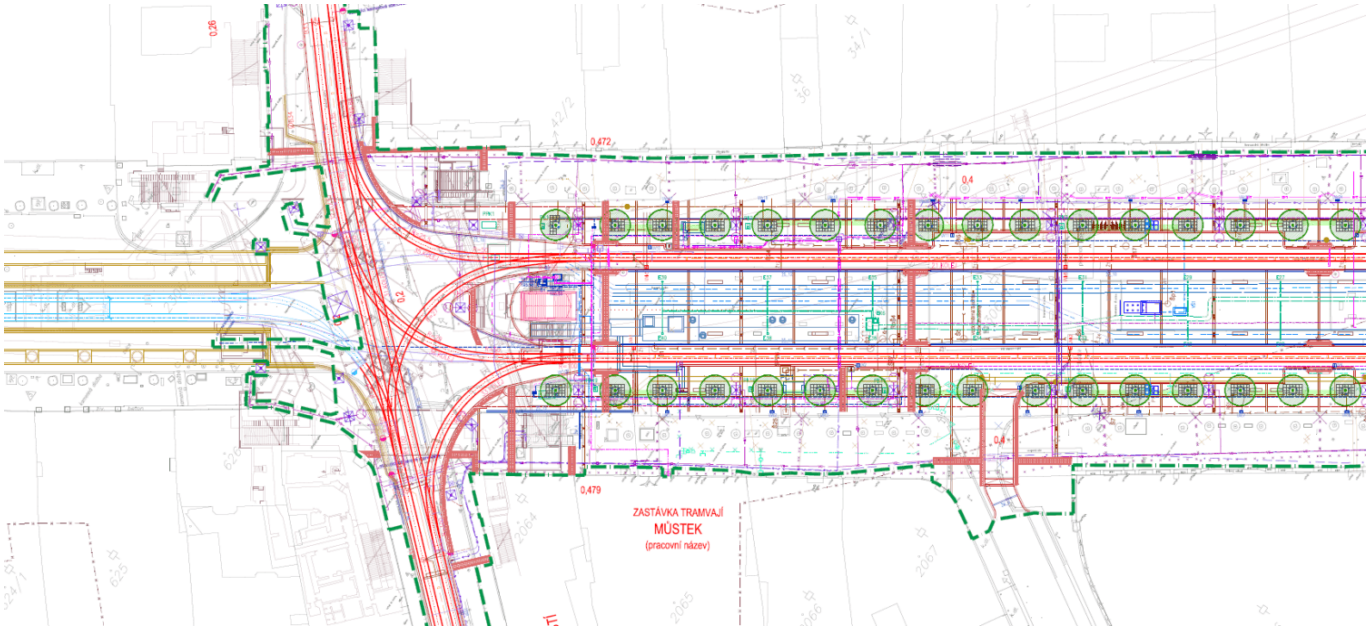
již výslovně týkala tramvajových tratí v centru města, konkrétně tramvajové tratě podél Václavského náměstí a zmíněné spojnice kolem hlavního nádraží. Účelem této změny bylo zahrnout obě plánované tratě jako veřejně prospěšné stavby, což významně usnadňuje povolovací procesy. Tato změna byla definitivně schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy až dne 18. 3. 2021. Důvodem prodlení byly tentokrát především dlouhé debaty o větvi tramvajové trati okolo nádraží, kde má tramvaj projíždět parkem a mít zastávku přímo před tzv. novou odbavovací halou. Tato smělá myšlenka, přibližující Prahu moderním trendům kulturních velkoměst, způsobila v rámci projednání komplikace vzhledem ke konzervativní mentalitě českých úřadů.



Návrh variant uspořádání tramvajových tratí v centru Prahy. Kolem hlavního nádraží byla zvolena nakonec „zelená“ varianta, jejíž výstavba se připravuje. (zdroj: Magistrát města Prahy)

Paralelně s procesem schvalování obou zmíněných změn územního plánu byla v roce 2015 zadána Institutem plánování a rozvoje (IPR) studie vedení tramvajových tras v centru Prahy, kterou vypracovala společnost Metroprojekt. Ta zahrnovala opět nejen alternativní trasu kolem nádraží, ale i řešení tramvajové tratě podél Václavského náměstí. Pro dosažení co nejlepší obsluhu centra Prahy se totiž jevilo ideální, aby se koleje položily v obou lokalitách. Plán revitalizace náměstí a návazná studie z roku 2012 byly částečně upraveny, tramvaj na náměstí zůstala zachována, byť jen v horní části náměstí (tedy bez vedení až k ulici Na Příkopě).

V rámci rekonstrukce prostranství mezi starou a novou budovou Národního muzea v létě 2018 se každopádně podařilo díky uvolnění diskuze nad zavedením tramvají alespoň ve směru k hlavnímu nádraží položit koleje do části Vinohradské ulice. Šlo o pouhých 80 m dvoukolejné tratě, která nebyla ani na jednom ze svých konců napojena na zbytek sítě a čekala na další využití až podle toho, kam (a zda vůbec) se podaří plány o návratu tramvají do středu Prahy vrátit.



Návrh řešení napojení tramvajové tratě do stávající tramvajové tratě. Ve výkresu je zakresleno i nakonec nerealizované napojení ze spodní části Václavského náměstí, které mělo sloužit pro odstavování historických tramvají. (zdroj: DPP)

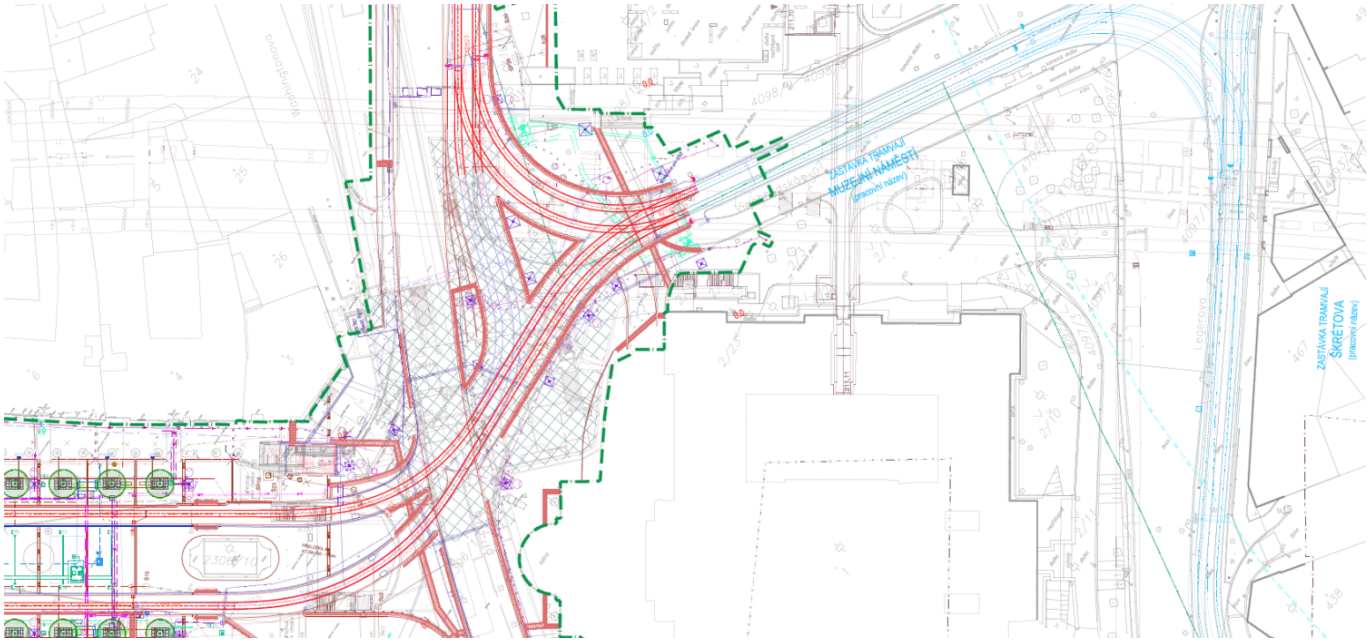
Důležitým milníkem byly komunální volby v roce 2018. Tehdy se do čela pražského magistrátu i radnice Prahy 1 dostali lidé, kteří tramvaj na Václavském náměstí podporovali. Tato důležitá politická shoda pomohla odblokovat táhnoucí se patovou situaci a konečně zahájit i rekonstrukci náměstí. Ta se nejprve týkala spodní části, kde práce začaly v dubnu 2020. Počítalo se zde nakonec i s kolejemi, avšak pouze ve formě odstavných kolejí pro historické tramvaje s napojením pouze ve směru do Vodičkovy ulice. Přestože byly do projektu rekonstrukce náměstí dodatečně zahrnuty, pro protest vlastníků dvou nemovitostí proti tzv. společnému povolení stavebního záměru muselo město z tohoto plánu vycouvat, neboť by muselo již rozeběhlé stavební práce zastavit. Krátké odstavné koleje, jež měly být investicí nikoli pražského DP, ale magistrátu (konkrétně odboru hospodaření s majetkem) tedy na náměstí nevznikly. V mezičase se však podařilo dotáhnout do konce veškeré přípravné činnosti týkající se oné dopravně významnější investice – tramvajové tratě v horní části Václavského náměstí.

Dne 12. 9. 2022 se po zhruba 30 letech diskuzí konečně podařilo vyhlásit výběrového řízení na zhotovitele stavby nové dvoukolejné tramvajové tratě, do nějž bylo původně možné podávat nabídky do 24. 10. 2022. Termín pro podání nabídek musel být v důsledku doplňujících dotazů několikrát prodloužen. Vysvětlení zadávací dokumentace bylo nakonec 21 a termín se posunul až na 11. 7. 2023.

Vyhlašovatelem tendru byl pražský DP, neboť právě za ním stojí novostavba tramvajové tratě, která ale zahrnuje i nezbytnou úpravu stropní desky stanice metra Muzeum, úpravy inženýrských sítí a veřejných prostranství a povrchů bezprostředně navazujících na tramvajovou trať. Jde o povrchy, jejichž úprava je nutná vzhledem k výškovým korekcím dnešních vozovek a přeložkám inženýrských sítí (jedná se o prostranství zhruba dnešních vozovek a středového pásu).

Odhadovaná hodnota zakázky činila 1,252 mld. Kč. Podle finální úpravy vítězného návrhu z roku 2005, který byl v letech 2018 a 2019 rozvinut do formy architektonické studie, bylo nakonec zvoleno vedení tramvajové tratě nikoli středem náměstí, ale blíže po stranách – s osovou vzdáleností kolejí 19,5 m, kdy budou tramvaje sdílet prostor s automobily (jejichž provoz by zde měl být dále omezen). Výsledné řešení je tedy kompilátem původních návrhů revitalizace dotčeného území z roku 2005.

Architekt Jakub Cigler tehdy variantu s tramvají navrhoval uprostřed náměstí, zatímco verze bez tramvaje ponechávala středový prostor chodcům. V letech 2018 a 2019 se došlo ke kompromisnímu řešení, kdy byla tramvajová trať vsazena do osy vozovek, takže prostor pro chodce i platanové aleje mohly zůstat zachovány. Důležitou změnou bylo i řešení upevnění trolejového vedení.



Řešení kolejového propojení v horní části Václavského náměstí, včetně přípravy pro tramvajovou trať k hlavnímu nádraží. Koleje mezi budovami Národního muzea jsou již postaveny, napojení do stávající tramvajové tratě s křížením Severojižní magistrály by mělo představovat samostatnou stavbu. Teprve výhledově je plánování i dokončení trojúhelníku ve směru od hlavního nádraží k Václavskému náměstí. (zdroj: DPP)

Obavy městské části Prahy 1 „o lanech“ nad náměstím byly rozptýleny volbou stožárů trolejového vedení, které budou situovány v pásu zeleně a které budou disponovat jen krátkými výložníky.
Na této podobě se podařilo dohodnout v kooperaci více stran, především pražského DP a architektonického studia Jakub Cigler Architekti, pro nějž tehdy na projektu pracoval i architekt Petr Kučera, jenž je naprostou špičkou ve znalosti historie architektury a urbanismu Prahy (ostatně dnes zastává i funkci ředitele Národního kulturní památky Vyšehrad) a který se rovněž dlouhodobě zasazoval o návrat tramvají na Václavské náměstí. I jeho participace na projektu by tak měla být zárukou vysoké užitné i estetické hodnoty finálního řešení. Výsledné řešení bylo zakotveno do aktualizace studie, zpracované společností Jakub Cigler Architekti na jaře 2019 a schválené téhož roku Radou hl. m. Prahy jako závazné zadání pro další projekční přípravu.

S ohledem na výše uvedené platí, že střed náměstí bude tedy vydlážděn a sloužit má jako veřejný prostor pro pohyb pěších. Po stranách náměstí poté vzniknou, stejně jako ve spodní části náměstí, platanové aleje. Podoba tramvajové tratě se tak přiblíží stavu, který zde existoval v letech 1895 až 1927 (byť tehdy zde již nebyly řady platanů). Délka tratě by měla činit přibližně 600 m. Očekávalo se, že výstavba tramvajové trati a souvisejících činností by měla zabrat maximálně 4 roky (48 měsíců), přičemž Technická správa komunikací hl. m. Prahy by měla být zodpovědná za realizaci úprav návazných částí (tj. především chodníků pro pěší), což však bude předmětem samostatné investiční akce, kterou se snad podaří časově zkoordinovat s výstavbou tramvajové tratě.



Na náměstí by se měly vrátit platany, které jej zdobily do konce 19. století. (zdroj: jakub cigler architekti)

Doba stavebních činností byla jedním z hodnoticích kritérií veřejné zakázky mající váhu 20 %. Zbytek připadal na nabídkovou cenu. Tendru se účastnilo šest společností či sdružení společností, konkrétně:

COLAS CZ, a.s. + COLAS ALTERRA Zrt.,
EUROVIA CS, a.s.,
Gardenline s.r.o. + VDH a.s.,
HOCHTIEF CZ a. s. + PORR a.s. + PORR Bau GmbH + Hans Wendel CZ s.r.o.,
STRABAG Rail a.s. + SWIETELSKY Rail CZ s.r.o.,
Subterra a.s. + OHLA ŽS, a.s. + FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. + BREMA, spol. s r.o.

Všechny shodně nabídly realizaci v průběhu tří let (1 095 dnů), takže o vítězi rozhodovala jen cena, přičemž tu nejnižší nabídla EUROVIA CS (přesně 1 238 871 308,80 Kč), což jí přineslo vítězství (mimochodem nejvyšší nabídka činila 1 491 455 351,14 Kč).

Napojení na stávající síť tramvají by mělo vzniknout pomocí trojúhelníku u křižovatky s ulicemi Jindřišskou a Vodičkovou a v prostranství mezi novou a starou budovou Národního muzea, kde je již položeno od roku 2018 oněch zmíněných cca 80 metrů kolejí. Napojení trojúhelníkem do křižovatky s ulicemi Škrétovou a Vinohradskou (tj. za budovou Národního muzea) bude předmětem další návazné investiční akce, která se řeší samostatně (jako „Tramvajová trať Muzeum“). Výstavba této trati bude s tratí podél Václavského náměstí provázána, ale vzhledem ke kratší době výstavby se zde

má s budováním začít později.

Mimo obou trojúhelníků sloužících k napojení do existujících tramvajových tratí dojde ještě k založení třetího trojúhelníku, jenž bude předstupněm na vybudování odbočení k hlavnímu nádraží. Trojúhelník ale poněkud překvapivě nebude vybudován celý. Odbočení mají být vybudováno jen ve směru od Vinohradské k hlavnímu nádraží, kde bude po několika desítkách metrů prozatím kuse ukončeno. Ve směru od hlavního nádraží k Václavskému náměstí se mají rovněž položit výhybky, avšak samotné napojení do tratě na Václavském náměstí (a tedy kompletace trianglu) není momentálně předmětem stavby, a to kvůli nepříznivým výškovým poměrům v horní části Václavského náměstí, a z toho plynoucí komplikované výstavbě (použity by zde například měly být nákladné splítkové výhybky, aby auta projíždějící po magistrále neničila mechanismus výhybek). Dopravní podnik se proto raději rozhodl vyčkat do doby, než bude tramvajová trať kolem nádraží postavena, což bude jistě o několik let později než v případě trasy podél Václavského náměstí (teprve v očekávání je výběr projektanta finálního řešení trati, které je předmětem architektonického soutěžního dialogu řešícího ve spolupráci Správy železnic, Hlavního města Prahy a Dopravního podniku společně prostor nové odbavovací haly hlavního nádraží, park Vrchlického sady a novou tramvajovou trať).



Vizualizace upravé podoby Václavského náměstí s tramvajovým provozem. Takto by se mělo náměstí proměnit v případě, že se podepíše smlouva na zhotovitele díla. (zdroj: jakub cigler architekti)

Na novém úseku jsou v projektu navrženy tři zastávky. Ve spodní části za odbočením z ulice Jindřišské by mělo jít o zastávku Můstek, v horní o zastávku Muzeum a mezi budovami Národního muzea je navrhovaná zastávka s pracovním názvem Muzejní náměstí. Ta je v projektu od roku 2018, kdy se ještě netušilo, zda bude možné tramvaje na Václavské náměstí vrátit a její role v dopravní obslužnosti území je spjata hlavně s tramvajovou tratí k hlavnímu nádraží. Z tohoto důvodu nebude

tato zastávka nakonec zřizována, byť v projektu navržena je a fakticky je už dnes (vzhledem k tomu, že se nachází na oněch 80 dříve vybudovaných metrech kolejí) připravena pro budoucí využití. Její zprovoznění tak lze očekávat až poté, co se stane realitou i tramvaj k hlavnímu nádraží.

Citlivý architektonický a urbanistický návrh proměny Václavského náměstí spojený s vybudováním tramvajové trati se snad konečně stane v dohledné době realitou a Václavské náměstí se promění v reprezentativní bulvár, jímž bývalo v minulosti.

Aniž by měl autor v úmyslu jakkoli prezentovat své politické názory, je nutné si uvědomit, že události kolem nás se nedějí mimoděk a za konkrétními činy stojí konkrétní lidé. V případě plánu návratu tramvají na Václavské náměstí to znamená, že by se jej nepodařilo prosadit bez zápalu a podpory vedení hl. m. Prahy i radnice Prahy 1 ve volebním období let 2018 až 2022. Největším hybatelem událostí se stal bezpochyby tehdejší náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr (Praha Sobě), pro nějž se stal rozvoj ekologické veřejné dopravy jednou z priorit a který inicioval schůzku se zúčastněnými subjekty na téma návratu tramvajové trati na Václavské náměstí již v listopadu 2018 – krátce po svém nástupu do svěřené funkce. Během čtyř let se mu poté díky vyvíjenému úsilí podařilo dotáhnout projekt až do stádia, kdy se krátce před dalšími komunálními volbami vypsalo ono výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Url: Historie tramvají na Václavském náměstí v Praze a jejich návrat – II. část