

Místo vozovny odstavná hala. Olomouc chystá další provizorium

05.04 2021 20:24, Libor Hinčica, Autobusy Tramvaje

Dopravní podnik města Olomouce (DPMO) vypsal dne 29. 3. 2021 výběrové řízení na zhotovitele nového areálu pro odstavování tramvají, který se bude nacházet v těsném sousedství hlavního nádraží. Na rozdíl od dříve vybudovaných provizorních odstavných ploch se v tomto případě bude jednat o zastřešený prostor s nezbytným zázemím, v němž půjde realizovat i denní údržbu vozidel a drobné opravy. Tramvajový provoz v Olomouci dosud využívá areál tramvajové vozovny z roku 1899, který byl později doplněn o trojici odstavných ploch – kolej v Sokolské ulici, kolejiště „Rubik“ v sousedství vozovny a smyčku Nová Ulice. Nyní se tak přidá již čtvrté místo, kde mají být tramvaje deponovány.

Nový areál pro potřeby olomouckého DP se začal intenzivně řešit již v prvních poválečných letech, konkrétně v roce 1947. Tehdy ale souvisely úvahy o jeho vybudování především s nutností vymístit autobusy ze stávajícího areálu tramvajové vozovny, kde byly společně s tramvajemi garážovány a kam se již tehdy nemohly vejít (část byla odstavována v provizorních podmínkách ve stodolách v Holici a v bývalé vojenské jízdárně). O přemístění tramvajového areálu se v té době ještě nehovořilo, předpokládalo se, že k dosažení potřebné kapacity bude postačovat odsun autobusů, pro něž byla alespoň provizorně zvětšena odstavná plocha vedle vozovny tramvají v roce 1948, když byl zastřešen dvůr mezi vozovnou tramvají a areálem autobusových garáží (bývalou elektrárnou) a zřízena odstavná plocha v ulici Dobrovského po zasypání koryta slepého ramene řeky Moravy. I když se tak podařilo vyřešit kritický problém s autobusy, s výstavbou nového areálu se nadále počítalo.

Do dalších plánů ale zasáhla nevyjasněnost koncepce olomoucké veřejné dopravy, kterou měly vedle autobusů a tramvají doplnit ještě trolejbusy, jejichž projekt (Generální návrh trolejbusové dopravy v Olomouci) byl dokončen v roce 1952. V témže roce byla dokončena také studie nových garáží a vozovny trolejbusů, kterou vypracoval Stavoprojekt Olomouc, v dalších stupních projektové dokumentace se už ale nepokračovalo, mimo jiné proto, že olomoucký DP označil pozemek, na němž mělo nové zázemí vzniknout (mezi ul. Holickou a řekou Moravou), za nevhodný. Hledán byl proto pozemek náhradní. S ohledem na potřebu obhájit plánované vynaložení finančních prostředků, požádalo v roce 1954 tehdejší ministerstvo místního hospodářství o předložení studie rozvoje veřejné dopravy, která měla odpovědět na otázky týkající se potřeb olomoucké MHD pro nadcházející léta. Na studii se v rámci přípravy územního plánu města pracovalo už od roku 1953, dokončena však byla až v roce 1957. Kromě rozvoje tramvajové dopravy se nadále počítalo i se zavedením trolejbusů, přičemž areál nově plánovaného dopravního závodu měl být vybudován v letech 1960–65.



Vůz T3 ev. č. 126 v areálu vozovny tramvají v reklamním nátěru. Snímek pochází z 90. let. Na voze ev. č. 136 v pozadí jde vidět staré logo DPMO přezdívané „žížaly v křeči“. (foto: Jaromír Hinčica)

Na sklonku 50. let byl ale projekt trolejbusů pro Olomouc poslán k ledu, což vedlo k nutnosti opět přepracovat vypracovaný návrh nové vozovny. V té době už bylo zřejmé, že pouhé odsunutí autobusů nevyřeší do budoucna problém s nedostatkem kapacity tramvajové vozovny. Jako provizorní řešení byla v roce 1958 před vozovnou na Sokolské ulici zřízena nová 95 m dlouhá odstavná kolej, která musela být již v roce 1960 prodloužena, aby pojmula více vozů. Tramvaje na ní byly odstavovány až do roku 1989, kdy došlo k jejímu odpojení od sítě. Kolej ale zůstala na místě zachována a v roce 2008 přišla vhod, když byly opět vloženy na své původní místo výhybky a kolej začala být znovu používána pro potřeby odstavování tramvají (nákup delších vozů VarioLF totiž snížil kapacitu odstavného kolejiště „Rubik“, o němž bude řeč dále).

Ještě v roce 1960 se zdálo, že tramvaje budou mít ve městě zelenou. O pouhý rok později ale zasáhl do dění v nejen olomoucké MHD stát, který v rámci své koncepce rozvoje veřejné dopravy revidoval dosavadní postoje k elektrické dopravě a předpokládal postupnou redukci trolejbusových a tramvajových provozů na území ČSSR. Finální rozhodnutí o osudu elektrické trakce nicméně ležela na bedrech jednotlivých měst, která měla potřebu tramvají a trolejbusů obhájit v rámci zpracovaných studií, v nichž se významně angažoval tehdejší Dopravoprojekt Bratislava (a ani v Olomouci tomu nebylo jinak). Výsledkem několika studií z let 1965–72 byla jak varianta přechodu na autobusovou dopravu, tak varianta zachování tramvajové dopravy. Tato nevyjasněnost pochopitelně ovlivňovala také koncepci nového zázemí pro potřeby DP města Olomouce. Finální rozhodnutí ve prospěch tramvají bylo přijato až v roce 1974, což ale opět pohřbilo plán z roku 1968 na vybudování nového zázemí (tentokrát v Řepčíně), který počítal už jen s autobusy. Výstavba s předpokládaným začátkem prací v roce 1974 tak byla odsunuta až na období šesté pětiletky (1976–80) a Dopravoprojekt Bratislava byl v roce 1972 pověřen vypracováním nového investičního záměru na vybudování areálu

společné vozovny tramvají a autobusů v nové oblasti, a sice mezi hřbitovem a silnicí I/35 v Neředíně. Jenomže ani do roku 1980 se město vozovny nedočkalo.



Absence nové vozovny souvisí úzce také s absencí zázemí pro těžkou údržbu. Tu už od dob minulého režimu realizoval pro Olomouc ostravský DP, později Ekova Electric a dnes případně i KOS Krnov. Snímek z února 2007 nám v ostravských ústředních dílnách ukazuje vůz VarioLF budoucího ev. č. 1322, tramvaj T3 ev. č. 915 a olomoucký vůz ev. č. 162. Nyní jsou na tom již oba DP stejně. Vlastní areál těžké údržby už totiž nemá ani Ostrava. (foto: Libor Hinčica)

Rostoucí flotila tramvají řady T (ruku v ruce s navyšujícím se počtem cestujících) vedla k potřebě řešení akutního nedostatku místa tramvajové vozovny. V centru Olomouce tak došlo k situaci, která by dnes již byla jen těžko představitelná. Několik historických domů nalevo od vozovny se poroučelo k zemi a namísto nich vyrostla nová oplocená odstavná plocha, do níž se muselo zajíždět couváním. Pro složitost manipulace se jí začalo přezdívat „Rubik“ v odkazu na slavný krychlový hlavolam. Nové kolejiště začalo sloužit svému účelu od 26. 6. 1984 a o pouhých pět let později se dočkalo ještě zvětšení, takže od roku 1989 poskytuje prostor pro odstavení až 36 vozů řady T (zatímco areál samotné historické vozovny pojme jen 27 tramvají řady T, disponuje však i nezbytným zázemím údržby).

Ani autobusům se nepodařilo zajistit plnohodnotné nové garáže. Když město Olomouc převzalo v roce 1933 městskou autobusovou dopravu do své správy, zabydlely se autobusy v areálu bývalé elektrárny, která byla pro potřebu autobusů adaptována. Po druhé světové válce, jak již víme, byl areál v roce 1948 rozšířen natolik, že bylo možné opustit dosavadní provizoria. Táhnoucí se proces výstavby dopravního závodu však vedl k tomu, že bylo nutné vytipovat další novou odstavnou plochu.

Ta byla do provozu – prozatím zkušebního – uvedena v prosinci 1971 v oblasti Hejčína. Oficiálně pak byla kolaudována až 8. 11. 1972. Celých dvacet let pak sloužila jen pro potřeby odstavování, teprve od 22. 10. 1992 byla do provozu uvedena hala denní údržby a myčka autobusů, později navíc přibyla i čerpací stanice, hala olejového hospodářství, diagnostické laboratoř atp. Areál v Hejčíně se tak podařilo povýšit na úroveň standardních garáží, chybí ale prostor pro provádění větších oprav, který zůstal zachován v sousedství tramvajové vozovny. Ani autobusy se tedy od roku 1933 nepodařilo zbavit závislosti na původních prostorech z roku 1899 (byť později upravených).



Areál vozovny tramvají v Olomouci pochází z roku 1899. Vzhledem k okolní zástavbě jej však není možné rozšiřovat. (foto: Libor Hinčica)

Město však ani po roce 1980 na novou vozovnu a garáže nerezignovalo, jen ji nebylo schopno nikdy vystavět. Investiční náročnost projektu se podle různých odhadů pohybovala od 700 mil. až do 1,75 mld. Kč. Šachovalo se také s nejrůznějšími pozicemi. V územním plánu byla dlouho zakotvena pozice v Holicích, později se hodně skloňovala možná výstavba v Hodolanech. S blížící se výstavbou tramvajové tratě na Nové Sady a očekávanou vyšší vypraveností bylo nutné řešit, kam tramvaje pro obsluhu nových linek umístit.

Dlouhodobě se nabízelo využití některé z tramvajových smyček, která by byla oplocena a doplněna o kamerový systém, přičemž takový provizorní „areál“ by mohl být využíván po skončení denního provozu. Ze dvou reálně v úvahu přicházejících variant – oplocení smyčky v Neředíně nebo na Nové Ulici, byla vybrána druhá varianta a zpracována pro ni byla již v roce 2010 i projektová dokumentace. Do provozu coby odstavná plocha byla smyčka uvedena od 8. 9. 2013. Oplocení smyčky přitom vzniklo v úzké souvislosti s tím, že nebylo možné vystavět odstavnou plochu

Jeremenkova u hlavního nádraží (dříve nazývána jako odstavná plocha „Fibichova – ČD“). I ta totiž přicházela už v roce 2010 již v úvahu jako řešení pro odstavování tramvají a byla ze všech řešených variant preferována. Oplocení smyčky Nová Ulice je tedy vlastně provizorium za jiné nevzniklé provizorium. V případě odstavné plochy Jeremenkova u nádraží se sice podařil zajistit včas i výkup nezbytným pozemků, jenomže stavbu bylo nutné sladit s modernizací hlavního nádraží, která byla odkládána. Navíc se projekt, jehož finanční náročnost byla původně odhadována na 57 mil. Kč, začal výrazně proměňovat.

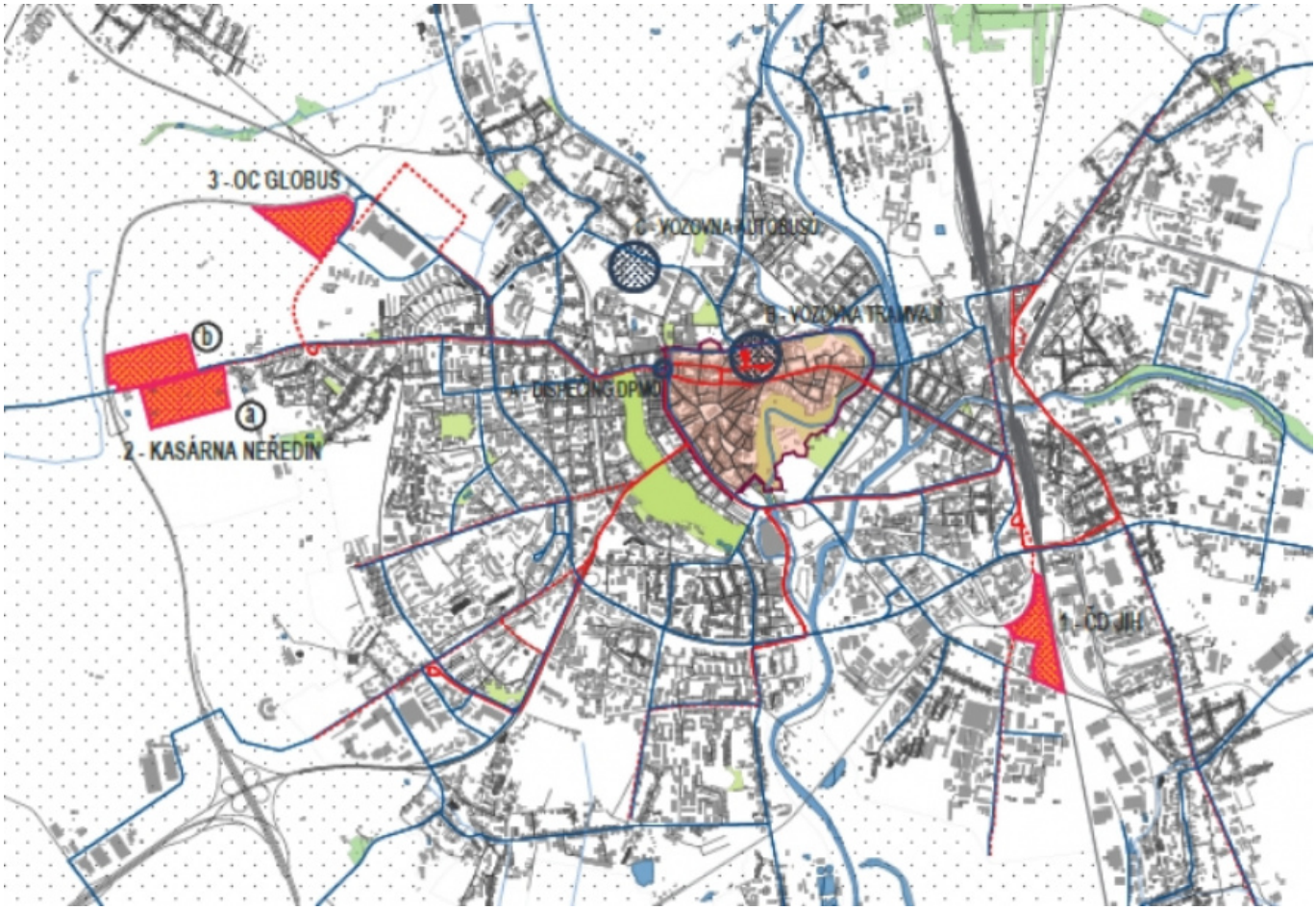


V tomto prostranství u smyčky Fibichova by měla vzniknout nová hala pro denní údržbu a odstav tramvají. (foto: Libor Hinčica)

Původní návrh počítal pouze s vytvořením trojice odstavných kolejí o délkách od 101 do 207 m, které měly poskytnout možnost odstavení až 32 vozů. To mělo být dostatečné i pro výhledově plánované tratě (tedy včetně dalších etap prodloužení tramvají na sídliště Nové Sady). Od pouhého budování odstavných kolejí se však město rozhodlo přejít k vytvoření rozsáhlejšího zázemí, které bude zahrnovat i odstavnou halu. S narůstajícím počtem vozidel totiž bylo nutné řešit i otázku denního ošetření, které by již nebyla stávající vozovna na Koželužské ulici absorbovat. V září 2018 byla vypsána veřejná zakázka na zpracování projektové dokumentace takto proměněného projektu, kterou vyhrál SUDOP BRNO (za částku 8 937 060 Kč). Na základě této projektové dokumentace se má nyní areál vystavět.

Hala bude mít celkovou délku 105 m a zahrnovat bude celkem tři odstavené koleje, které mají umožnit odstavení až 18 tramvají řady T, resp. VarioLF/EVO. Součástí bude i objekt výpravny tramvají se zázemím pro řidiče, dispečerské stanoviště a zabezpečovací zařízení. Napojení má být provedeno výhybkami do obou traťových kolejí existují tratě u smyčky Pavlovičky, nicméně hala nebude průjezdná (souběžně vedená tramvajová trať stoupá směrem na most přes železniční trať) a

bude nutné – jak v Olomouci dobrým zvykem – do areálu couvat. S ohledem na výrazně větší rozsah činností v porovnání s původním záměrem z roku 2010 se nafoukla také cena. Nyní odhadovaná hodnota zakázky činí již 290 mil. Kč, z nichž většinu uhradí EU. Na podání nabídek mají zájemci pouze jeden měsíc (do 26. 4. 2021), tedy zákonné minimum. Stavba by měla začít v létě letošního roku, pakliže se podaří kontrakt včas uzavřít. Samotná výstavba nového areálu by měla zabrat zhruba 1,5 roku.



Varianty umístění vozovny tramvají. Ve spodní části napravo lze vidět dlouho uvažovanou variantu v Holicích, vlevo nahoře pak varianty v Neředíně a u OC Globus. (zdroj: Statutární město Olomouc)

V porovnání se všemi existujícími provizorii bude nově plánovaný areál u nádraží na výrazně vyšší úrovni, přesto se bude jednat jen o řešení provizorní vyplývající ze skutečnosti, že se městu od roku 1947 nedaří novou vozovnu postavit. V roce 2015 dokonce bývalý olomoucký primátor Antonín Staněk do médií prohlásil, že s novou vozovnou se už vůbec nepočítá a že prioritu má výstavba pouhých odstavných kolejí. V loňském roce však přece jen město k nové vozovně sloužící potřebám tramvají i autobusů opět zaujalo příznivý postoj a prokázalo, že na nové zázemí ještě úplně nerezignovalo. Poté, co z územního plánu zmizela varianta areálu v Holicích, bylo totiž nutné vytipovat lokalitu novou. Představeny byly celkem tři varianty, a sice v blízkosti nákupního centra Globus, anebo v Neředíně v místech bývalých vojenských kasáren (zde byly vypracovány dvě verze umístění). Město v únoru 2020 vybralo variantu a) umístění v Neředíně, primátor Miroslav Žbánek však rovnou prohlásil, že stavba vozovny v dané lokalitě je otázkou minimálně deseti let (tj. minimálně roku 2030). Město nyní čeká jak výkup pozemků, které v lokalit nevlastní, tak vůbec zařazení dané lokality do územního plánu s cílem zamezit jejímu případnému prodeji. Stavba nové vozovny tedy bude v následujících letech nabývat stejnou podobu, jako doposud – papírovou.

Url: Místo vozovny odstavná hala. Olomouc chystá další provizorium