

Návazná stavba k trati na Václavském náměstí hledá zhotovitele

19.07 2024 19:19, Libor Hinčica, Tramvaje

Ve středu dne 26. 6. 2024 zažila Praha důležitý milník. Slavnostně – s nebývalou účastí politiků třímajících poklepávací kladívka – byla zahájena výstavba tolik diskutované tramvajové tratě na Václavském náměstí, která si vzápětí vynutila výluku na trati spojující Jindřišskou a Vodičkovu ulici, neboť právě zde dochází k budování prvních kolejových konstrukcí budoucí tratě, tedy spojovacího trojúhelníku. Na vybudování křížení a protažení odstavených kolejí směrem do spodní části Václavského náměstí bylo prozatím rezignováno, byť se dlouho zdálo, že právě tato část bude prvním místem, kde budou v podélné ose náměstí novodobě tramvajové koleje položeny. Spodní zaústění novostavby tramvajové trati, jež by měla přispět významně k proměně tohoto poněkud pochmurného prostranství české metropole, se tedy již rodí. Tramvajovou trať ovšem bude zapotřebí napojit také v její horní části u Národního muzea, což aktuálně probíhající stavba neřeší.

Výstavba tramvajové trati na Václavském náměstí, jejíž vybudování má vyjít na 1,239 mld. Kč (předpokládá se spolufinancování z prostředků Evropské unie), má zahrnovat napojení do 77 m dlouhé dvoukolejné tramvajové trati, která vznikla na podzim roku 2018 mezi starou a novou budovou Národního muzea (tedy mezi původním novorenesančním palácem od Josefa Schulze a někdejší Národním shromážděním). Součástí stavby „TT Václavské náměstí“ je i neúplný trojúhelník, který by měl být zárodkem tramvajové trati směřující k budově hlavního nádraží s napojením do apendixu v Opletalově ulici, jenž slouží od února 2022 pouze v případě výluk.



Do budoucna se předpokládá i vybudování tramvajové trati směrem k hlavnímu nádraží, na což již bude provedena příprava v rámci výstavby tramvajové tratě na Václavské náměstí. Trať by měla zaústit do připraveného kousku na trati v Opletalově ulici. (foto: Libor Hinčica)

Hovoříme-li o neúplném trojúhelníku, pak máme na mysli, že po dokončení výstavby tramvajové tratě na Václavském náměstí ještě nepůjde odbočit ve směru od Václavského náměstí k hlavnímu nádraží, byť ve směru od nádraží (Wilsonovy ulice) mají být výhybky připraveny. Náročné sklonové poměry v horní části Václavského náměstí by si ale vynutily použití tzv. splítkových výhybek, které jsou nákladné, a tak má být jejich instalace odložena až do doby, než bude konečně vybudováno i propojení k hlavnímu nádraží. S ohledem na to, že pak bude muset znovu dojít k rozkopání části právě rekonstruovaného Václavského náměstí i dopravně přetížené magistrály, se zdá být takové počínání poněkud diskutabilní. Prosté vybudování spojovacího oblouku by neomezilo ani počet jízdních pruhů, ani by nezasahovalo do intervalu světelného signalizačního zařízení („zelená“ pro automobily by zůstávala stejně „dlouhá“), znamenalo by to však zásah do kapacity individuální automobilové dopravy, od čehož bylo pro tento okamžik upuštěno.

Již vybudovaný cca 80 m dlouhý úsek, jenž už tvoří součást Vinohradské třídy, byl připraven včetně nástupního ostrůvku (pouze ve směru z centra, potažmo od nádraží, na Vinohrady). Zde navrhovaná zastávka má pracovní název Muzejní náměstí, avšak prozatím nebylo rozhodnuto, zda skutečně dojde k jejímu zřízení. K napojení do zbytku sítě je pak zapotřebí vybudovat tramvajový trojúhelník ještě za budovou Národního muzea, přibližně v místech, kde fungoval až do roku 1980, kdy byl provoz tramvají na Václavském náměstí zastaven. Z pohledu místopisu jde tedy o propojení ulic Legerovy a Vinohradské u dnešní tramvajové zastávky Muzeum, která by měla být po dokončení tramvajové tratě na Václavském náměstí přejmenována (v současné době se používá pracovní název Škrétova).



Připravené koleje z roku 2018 mezi budovami Národního muzea mají délku 77 m. Zatímco ve spodní části budou koleje napojeny v rámci výstavby tramvajové tratě na Václavském náměstí, horní trojúhelník na vinohradské straně je předmětem samostatné investiční akce nazvané „TT Muzeum“. (foto: Libor Hinčica)

Nový tramvajový trojúhelník byl slibován v lokalitě již v roce 2018 s tím, že by k jeho výstavbě mělo dojít do tří let, tedy v roce 2021. Napojen měl být pouze do oněch 77 m již položených kolejí a v provozu měl sloužit pouze příležitostně v případě výluk, kdy by na koleje mezi budovy Národního muzea mohly zajíždět vozy KT8D5RN.2P (tedy pokud by právě neobsluhovaly jiné linky). Nakonec však soutěž na zhotovitele byla vypsána až těsně předtím, než došlo formálně k zahájení stavebních prací na „páteřní“ trati od Václavského náměstí. K průtahům došlo zejména kvůli dlouhým debatám o možnosti zřízení přechodů pro chodce, pobytu pěších a zrušení podchodu k současné tramvajové zastávce Muzeum (viz závěr textu).

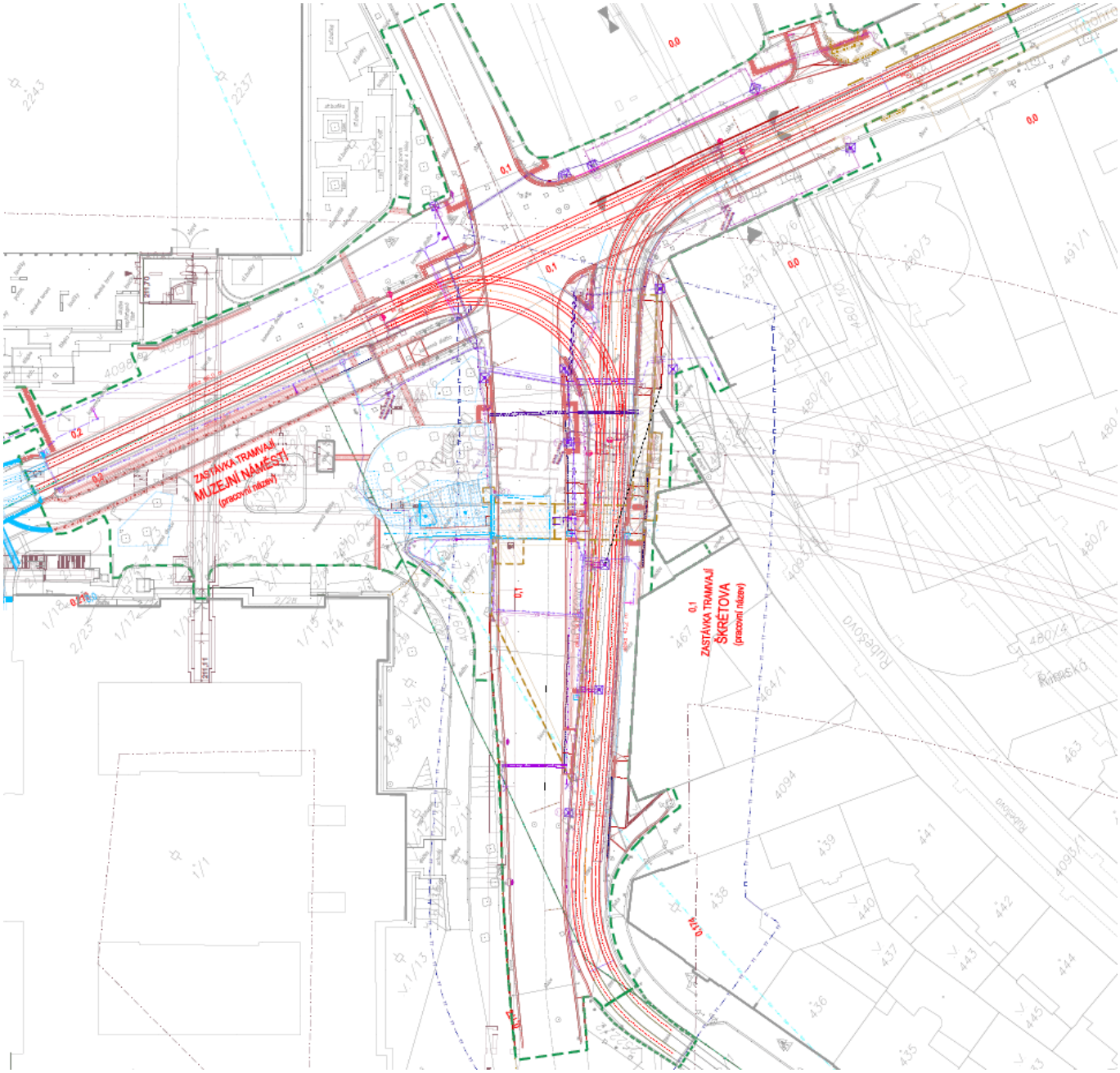
Tendr na vybudování trojúhelníku tak byl vypsán až dne 21. 6. 2024, termín pro podání nabídek je momentálně stanoven na 12. 8. 2024. Kromě novostavby trojúhelníku bude současně rekonstruováno několik desítek metrů trati ve Vinohradské třídě (s napojením na úsek rekonstruovaný v roce 2019) a celý úsek podél Legerovy ulice až k odbočení do ulice Škrétovy, kde je částečně tramvajová trať ještě stále položena tzv. „naboso“ (tedy bez upevnění na pražcích). Část mezi Vinohradskou a plánovanou zastávkou Muzejní náměstí má mít délku 212,6 m, z čehož však oněch 77 metrů již v roce 2018 položeno. Rekonstruovaný úseku podél Legerovy ulice má mít délku 199 m (resp. 191 m s ohledem na rozdílnou délku obou kolejí), propojovací koleje od dnešní zastávky Muzeum (Škrétovy) směrem k Václavskému náměstí mají mít délku 63,1, resp. 55,3 m. Celková délka všech nových kolejí je 747,035 m, započteme-li i vyměňované kolejnice, pak jde o 788,774 m. V tomto výčtu nejsou zahrnuty koleje na Muzejním náměstí (též nazývaném Muzejní oáza).



Současný vzhled tramvajové zastávky Muzeum na trati vedené podel Legerovy ulice. Tramvajová trať je na části trasy položena stále pouze „naboso“. To se s rekonstrukcí předmětného úseku změní. (zdroj: Wikipedia.org; foto: ŠJů)

Tramvajová trať bude upevněna na betonových pražcích, pouze v místě výměn a jejich obvodu budou pražce dřevěné. V celém rozsahu budou použity příčné i podélné antivibrační rohože. Kolejnice budou žlábkové standardního profilu NT1, jež budou doplněny o pryžové bokovnice sloužící jako tlumící a izolační prvky. Hotová trať bude následně zadlážděna, pouze Severojižní magistrála (Legerovu ulici) bude tradičně s asfaltovým povrchem. Výměny bychom napočítal celkem 6, z toho čtyři budou mít poloměr 100 m a dvě poloměr 50 m. Všechny budou elektricky vytápěny a disponovat systémem odvodnění.

Odhadovaná hodnota zakázky dle projektové dokumentace, kterou vyhotovila společnost METROPROJEKT, činí 274 438 685,83 Kč bez DPH. Kromě stavby samotné trati zahrnuje i úpravy zastávek, chodníků, vozovek, nutné přeložky inženýrských sítí a dopracování dokumentace pro provádění stavby (DDPS) a dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS). Jediným hodnoticím kritériem je nabídková cena. Na realizaci stavby bude mít vítězný uchazeč 20 měsíců (s předpokladem zahájení stavby v létě 2025).



Výřez z projektové dokumentace ukazující řešení nového tramvajového trojúhelníku u Muzea. (zdroj: DPP, zpracování: Metroprojekt

Doplňme, že úpravy v prostoru v sousedství a za budovou Národního muzea by měly přinést také likvidaci současného podchodu P524 směřujícího do prostoru současné tramvajové zastávky Muzeum. Nevzhledný objekt se směsicí zápachů postrádá smysl od doby, co se podařilo prosadit vybudování přechodu přes Legerovu ulici, což od srpna 2022 značně usnadnilo pohyb chodců. Zrušení podchodu ovšem netvoří součást stavby tramvajové trati a bude se jednat o samostatnou investiční akci Technické správy komunikací hl. m. Prahy. Kromě podchodu zmizí ještě jedna stavba, o jejíž existenci má tušení jen málokdo. Jedná se o jeden z pražských mostů s poněkud „výlukovým“ názvem X675. Ten byl vybudován pod Severojižní magistrálou v sousedství Národního muzea. Původně byl stavět jako podzemní garáž s cílem propojit jej chodbou vedoucí přímo do muzea. Během stavby Severojižní magistrály však byly plány změněny. Částečně odtěžený prostor byl na straně k tramvajové trati podél Legerovy ulice oddělen opěrnou zdí a vznikl most, kterým magistrála překonává opuštěný prostor lichoběžníkového tvaru bez využití, jenž je přístupný právě z onoho podchodu v sousedství.

Url: Návazná stavba k trati na Václavském náměstí hledá zhotovitele