

O 30 let později – tramvají do Holyně – I. část

21.04 2022 18:34, Libor Hinčica, Tramvaje Trolejbusy

V pátek 8. 4. 2022 došlo ke slavnostnímu otevření nové tramvajové tratě na jihozápadě Prahy. Zhruba kilometr dlouhé prodloužení se dvěma zastávkami lze považovat za realizaci plánu, který se zrodil před více než třemi desítkami let. Právě na historii tramvajového spojení Holyně a sídliště Barrandov se zaměříme primárně v našem dnešním článku, který jsme se ohledem na rozsah rozdělili na dvě části.

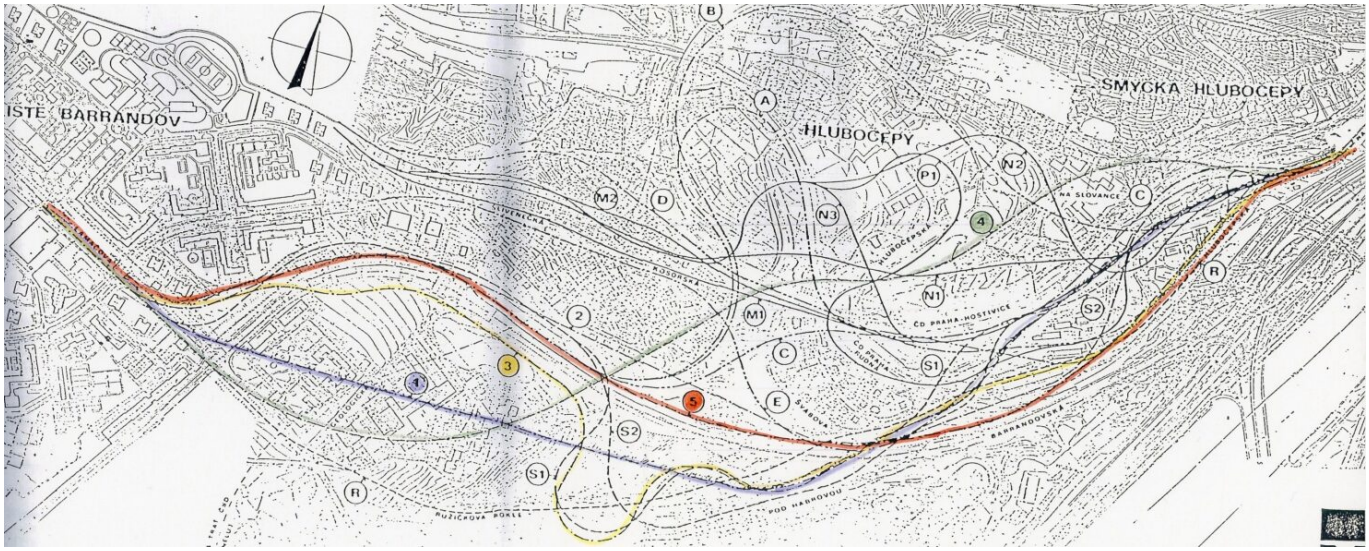
Oblast Barrandova patří mezi mladší pražské části a na jejím postupném zastavění měla zásluhu především dvojice bratrů – Miloš Havel a Václav Havel, z nichž druhý jmenovaný (mimochodem otec pozdějšího prezidenta Václava Havla) byl původním autorem nápadu na výstavbu luxusní obytné zóny na skalní terase nad řekou Vltavou, přičemž inspirací mu byla jeho návštěva v USA v oblasti Sanfranciského zálivu absolvovaná po první světové válce. Neobydlenou část, tehdy ještě nazývanou Habrová, Václav Havel koupil a začal zde v úzké kooperaci se svým bratrem realizovat postupný plán výstavby nové části v duchu tzv. zahradního města, přičemž obecný název Habrová změnil za zvučnější jméno Barrandov podle francouzského vědce Joachima Barranda, jenž se zabýval výzkumem skalních masivů v oblasti (nikoli však pouze na dnešním Barrandově, ale obecně ve středních Čechách).



Snímek ze sbírky Pavla Fojtíka ukazuje stavbu sídliště Barrandov, jež bylo v té době nazýváno Nový Barrandov. Tento název se však nakonec neujal. (foto: Pavel Fojtík)

Původní luxusní část Barrandova si dlouho udržovala svůj výjimečný charakter a od roku 1993 je památkovou rezervací. Západně od původního zahradního města však začalo již v 60. letech plánování zcela nového typu obytných celků v podobě mohutného sídliště nazývaného původně Nový Barrandov. Za autora urbanistického a architektonického návrhu je někdy v literatuře označován vynikající český architekt a urbanista Gorazd Čelachovský, jehož tým v architektonickém družstvu Architektura 13 se vizemi budoucího sídliště zabýval od poloviny 60. let. V roce 1977 ovšem Gorazd Čelachovský družstvo opouští a projekt sídliště připadne dvojici mladých architektů, Janu Kerelovi a Zdeňku Hölzelovi, kteří původní studii sídliště zcela přepracují. Jejich inovativní návrhy, respektující fakt, že lokalita na kopci oddělená od zbytku města Prokopským a Dalejským údolím je fakticky samostatným městem, však narážejí na marasmus normalizačního hospodářství, kdy stavebnictví bylo už zcela podřízeno požadavkům rychlé uniformované výstavby a architektonické ztvárnění bylo vykastrováno.

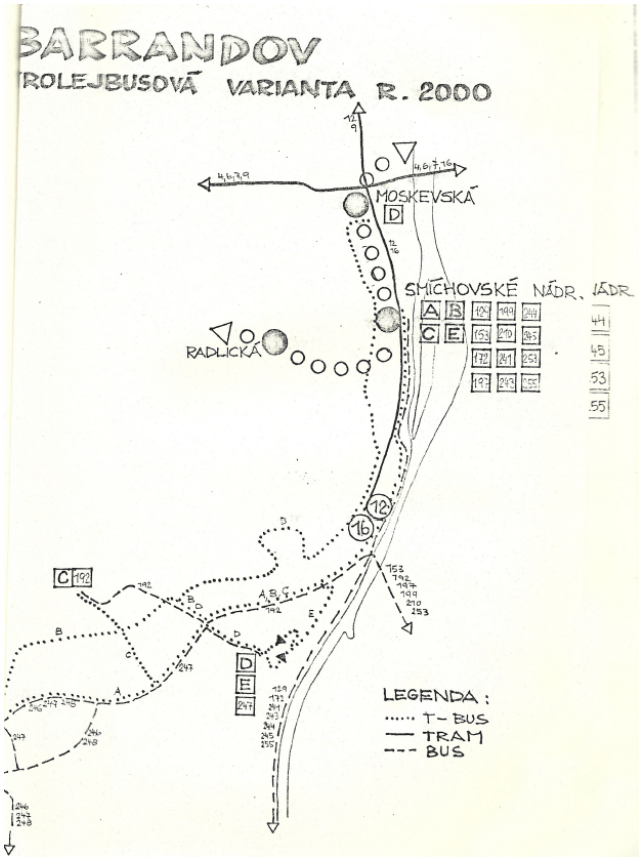
Součástí projektu sídliště byla od počátku také tramvajová trať coby páteř obsluhy území veřejnou dopravou. Ačkoli na vedení trasy samotným sídlištěm panovala shoda (byť i zde byly prováděny nejrůznější revize), problém způsobovalo překonání výškového rozdílu mezi Hlubočepy a samotnou Barrandovskou terasou, který nebylo možné překonat jinak než výstavbou impozantní mostní estakády, což by však zkonzumovalo velké množství peněz. Tedy, jedna alternativa zde byla, ale ta vycházela ještě dráž, neboť počítala s ražbou tunelu. I proto se rodily nejrůznější alternativní návrhy, některé z nich rozpracované podrobněji, jiné jen vyslovené a dále zřejmě nerozpitvané. My zde zmiňme stručně alespoň tři.



Různé varianty navrhovaného vedení tramvajové trati do oblasti Barrandova a Holyně z Hlubočep. Kromě těch barevně zvýrazněných, jež byly dále porovnávány po roce 1990, vznikaly v různých obdobích i další návrhy, jak ukazují další černé a čárkované „čáry“ v mapě, které dokumentují nejrůznější úvahy z let 1980 až 1990. (zdroj: archiv DPP)

V roce 1981 zpracoval Pražský projektový ústav Ideovou studii obsluhy sídliště Barrandov, která předpokládala vybudování napáječe na bázi trolejbusové dopravy. Pouhých 9 let po zrušení poslední pražské trolejbusové linky se tak trolejbusy vrátily do prvního uceleného návrhu na obsluhu některé z pražských městských částí tímto dopravním prostředkem. DP se však v té době stavěl k trolejbusům ještě stále značně odmítavě, což patrně souviselo s tím, že zde ve funkcích byla většina hrobařů původního trolejbusového systému. Později se – už v jiném politickém ovzduší – trolejbusový provoz na Barrandově skloňoval znovu (známá je například studie z roku 1987), a to jak v roli možné náhrady za tramvaj, tak v roli doplňku (namísto lokálních autobusových linek). Plány na obnovu trolejbusového provozu v Praze ale vzaly počátkem 90. let za své.

Další návrhy počítaly s vybudováním mostu, jenž by překlenul Prokopské údolí a dovedl silnici do prostoru Nových Butovic, kde se předpokládalo přivedení trasy metra B (což se v roce 1988 skutečně stalo). Obsluhu mezi Novými Butovicemi a Barrandovem by pak zajišťovala série autobusových linek (a i zde variantně i trolejbusových). Žádný silniční most klenoucí se přes jednu z nejhezčích přírodních scenérií v Praze ale nevznikl.





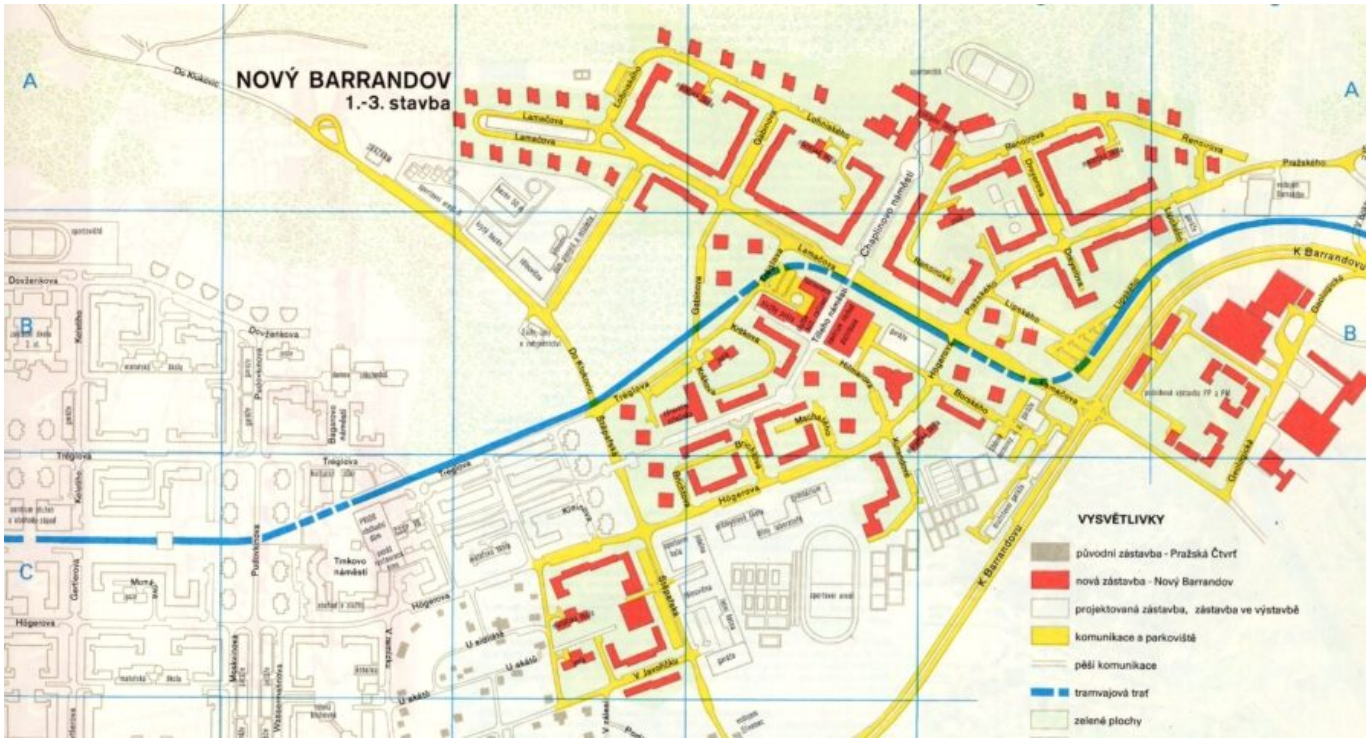
Trolejbusová varianta obsluhy sídliště Barrandov z roku 1987. Trolejbusové linky byly v návrhu označeny písmeny A až E, přičemž pro obsluhu sídliště ve výhledu do roku 2000 mělo být zapotřebí 81 trolejbusů (včetně záložních), z toho 35 typu Škoda 14 Tr a 46 typu Škoda 15 Tr. (sbírka: archiv DPP)

Poněkud bizarní a dále nerozpracovaný návrh předpokládal rovněž využití autobusů, avšak bez nutnosti výstavby estakády. Namísto ní měla být zvolena levnější varianta stavby silnice k železniční zastávce Praha-Holyně, odkud by cestující převážely do Prahy vlaky. Jak by taková doprava probíhala, jaké úpravy by bylo nutné v zastávce v Holyni a na trati samotné provést, se však v archivních dokumentech již neuvádí. Návrh, pro jeho zjevnou nesmyslnost, tak zapadl. Podobně dopadl i plán na využití trati slavného Pražského Semmeringu v úseku od dnes již zrušené zastávky Praha-Hlubočepy zastávka směrem do Prahy (zastávka sloužila v letech 1928 až 1989 a byla nahrazena výhybnou na Žvahově).



Jedním z návrhů, jak obejít výstavbu finančně nákladné tramvajové estakády, bylo vytvoření autobusového napáječe, který by cestující vozil k železniční zastávce Praha-Holyně. Jak dokumentuje snímek současného stavu, nádražíčko ani jeho okolí není a nebylo pro nápor svozových autobusů uzpůsobeno a výstřední návrh tak rychle zapadl. (foto: Libor Hinčica)

Pro obsluhu Barrandova se tak nadále plánovala primárně realizace tramvajové trati. Sídliště se přitom podle návrhu tandemu architektů Kerela a Hölzela stavělo průběžně od roku 1981 a postupně vítalo své první nové nájemníky, takže se stejně nevyhnulo zavádění nových autobusových linek. Zpočátku ležela přepravní zátěž na dříve existujících autobusových linkách. Připomeňme, že vůbec první městská autobusová linka mezi centrem Prahy a Barrandovem vyjela už 31. 3. 1933 (tehdy pod písmenem S) a vyjma krátkého období let 1944 až 1946 byl Barrandov spojen autobusy od té doby nepřetržitě. Jednalo se ale pochopitelně o obsluhu tehdy existujícího (dnes bychom řekli starého) Barrandova. Z pohledu obsluhy budovaného sídliště hrály na počátku 80. let prim autobusové linky čísel 104 na Sliveneckou a 246, 247 a 248 vyjíždějící z Hlubočep směrem k filmovým ateliérům (a následně pokračující do dalších okrajových částí Prahy), které ovšem nové sídliště pouze „líznuly“. Teprve 3. 11. 1985 byla do provozu uvedena (v souvislosti se zprovozněním prvního úseku metra trasy B) nová autobusová linka číslo 120 od Smíchovského nádraží na Sídliště Barrandov (a do Klukovic), která se stala na několik let jedinou linkou obsluhující novou zástavbu, nicméně i v tomto případě jenom po jejím okraji (využívala nově otevřenou tzv. Barrandovskou výstupní komunikaci). Od 4. 3. 1989 přebrala roli tepny veřejné dopravy nová linka číslo 128 (Smíchovské nádraží – Chaplinovo náměstí), která začala konečně zajíždět přímo do ulic sídliště (tedy bez nutnosti dlouhé docházkové vzdálenosti). Větší či menší roli v obsluze sídliště pak získávaly i další autobusové linky a ani dnes, v době, kdy bezmála 20 let jezdí na sídliště tramvaje, se Barrandov bez autobusových spojů neobejde.



Jeden z návrhu vedení tramvajové tratě do nitra sídliště Barrandov na plánku z roku 1989. Výstavba směrem k Holyni se již podle uvedeného návrhu nerealizovala. (sbírka: Pavel Fojtík)

Komplexní studie hromadné dopravy v Praze z dubna 1982 uváděla, že stavba tramvajové trati na Barrandov bude dokončena v roce 1994, později se dokonce termín dokončení zkrátil na rok 1993. Zajímavostí je, že v době, kdy se řešilo, jak tramvaj dostat z Hlubočep na Barrandov, existoval dlouhodobě plán na zrušení stávající tramvajové trati od smíchovského nádraží až do Hlubočep, a to v souvislosti s budováním metra trasy B (a to přesto, že metro tuto oblast přímo neobsluhuje). Vážně míněný návrh ovšem záhy narazil právě na skutečnost, že si odpovědní činitelé uvědomili, že zrušení trati ze Smíchova by znemožnilo realizací navazujícího úseku na Barrandov, a tak smíchovsko-hlubočepská trať ze stínu Damoklova meče zase vystoupila.

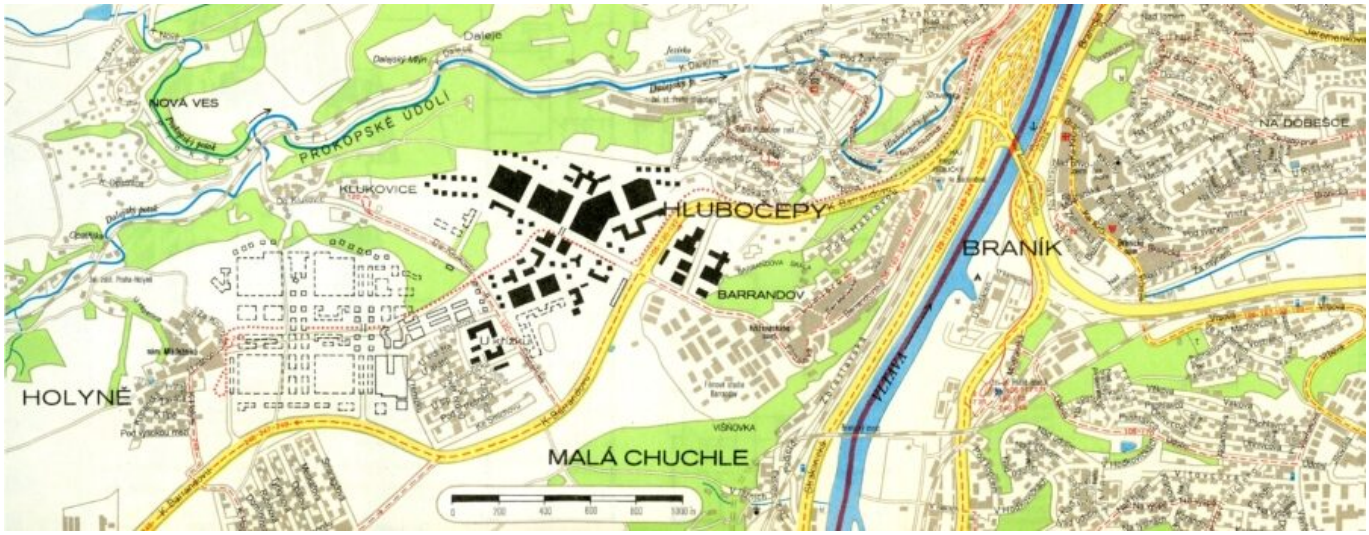
Vybudování tramvajové trati bylo nakonec uloženo investičním záměrem č. 3/518/1988 z 15. 9. 1988. Plánovací odbor Obvodního národního výboru Prahy 5 ale vydal k návrhu projektového úkolu překvapivě dne 22. 1. 1990 nesouhlasné stanovisko k projektu, dokud nebude splněno neuvěřitelných 39 připomínek, z nichž některé byly vskutku bizarní. Připomínka č. 33 například zněla: *„Pro omezení negativních vlivů na sídliště Barrandov požadujeme prověřit možnost realizace podpovrchové tramvaje (příp. metra) s vědomím zvýšených nákladů na realizaci.“* V nezastavěných úsecích měla být tramvaj podle představ ONV Prahy 5 vedena povrchově, v zastavěných poté pod zemí, nikoli v zářezu, jak bylo původně plánováno. Dnes existující krátké tunelové úseky na trase nemají s touto připomínkou nic společného, protože figurovaly již v původním schváleném projektu z konce 80. let. Mimochodem, zmíněné metro bylo v 80. letech rovněž zvažováno, přičemž se předpokládalo vybudování odbočné větve z Nových Butovic s mostem přes Prokopské údolí, anebo varianta objízdné trasy přes Řeporyje, která by sice minimalizovala investiční náklady na most přes údolí, ale zase by nesmyslně prodloužila dobu cestování občanů Barrandova do centra Prahy. Není tedy divu, že obě tyto varianty byly zamítnuty.



Linkový autobus Karosa C 734 pražského DP ev. č. 3014 na snímku z roku 1982 na autobusové lince č. 247 zachycený na původní smyčce Hlubočepy. Hranaté karosy byly tehdy novinkou ve flotile pražského DP. Ty první byly zařazeny do provozu v roce 1981. Linka 247 patřila mezi ty linky, které mohli cestující použít pro zkrácení cesty na Barrandov před zavedením linky č. 120 v roce 1985. (foto: Ivo Mahel)

Nepříznivě do otázky podoby nové tramvajové trati zasáhly také další změny po listopadu 1989. Projekt další výstavby sídliště Barrandov (svého času správněji Nový Barrandov) byl ze strany vedení města přehodnocen, což vedlo k zastavení dalších stavebních prací. Výstavby se tak dočkaly jen první tři etapy, a to nadto necelé (nevznikly například budova gymnázia nebo zajímavě navrženého obchodního domu, který měl prostorově dotvářet vnitřní náměstí). Část dokončených staveb počátkem 90. let tak představovala zhruba polovinu původního rozsahu sídliště, které se mělo rozprostírat dále západním směrem. Z jihu by bylo zahrazeno hlavní komunikační tepnou v oblasti (silnicí K Barrandovu; tj. již zmíněná Barrandovská výstupní komunikace), ze severu pak svažujícím se Prokopským údolím. Obytné bloky s náměstími, školami, hřišti atd. měly dojít až k původní zástavbě Holyně, přičemž tramvajová trať byla z pohledu od současné smyčky Sídliště Barrandov (ta neměla vůbec vzniknout) protažena do Holyně přímým směrem a zahrnovat měla ještě jeden kratičký tunelový úsek. Teprve na samotném konci, u prvních domů „staré“ Holyně, se měla trať stáčet ke koncové smyčce. Po rezignaci na výstavbu této části sídliště tak došlo k úpravě plánu vedení tramvajové trati, jež tak byla zkrácena v projektu jen na místo dnešní tramvajové konečné Sídliště Barrandov, přičemž další etapa směrem k Holyni zůstala zachována jen jako plánovaná s vymezenou územní rezervou. Oproti dřívějšímu plánu ovšem bylo rozhodnuto směřovat trať nikoli přímým směrem ke „staré“ Holyni, ale vést ji prakticky v ose nyní dokončeného prodloužení tramvajové trati s tím rozdílem, že na konci měla vzniknout smyčka (namísto dnes existující úvratě). Tramvajová smyčka Sídliště Barrandov byla vnímána pouze jako dočasná, a tak nebyla ani zanesena v základním výkrese územního plánu z roku 1999 (ovšem připuštěná zde v současné době je a zůstane i nadále ponechána).

Základní trasa, tzv. první etapa, počítala s vybudováním 3 567 m dlouhé trati vedené od konečné Hlubočepy po dvojici estakád o délce 477 m a 304 m na Barrandovskou terasu. Varianta estakád krystalizovala v rámci studií a projektových příprav postupně a byla upřednostněna před tunelovým vedením. Dále měla trasa pokračovat po vlastním tělese a, jak bylo zmíněno, na její trase se měla nacházet i dvojice hloubených minitunelů o souhrnné délce 688 m. Na konečné Sídlišti Barrandov byla navržena tramvajová smyčka se třemi kolejemi, původně doplněná v návrhu i o dispečerské stanoviště a samostatné remízu pro vozidla určená k údržbě trati (!), nicméně tyto objekty z projektu záhy vypadly a do prostoru smyčky se vešlo jen zázemí pro řidiče. Návazná druhá etapa na smyčku Holyně měla být vybudována až po dokončení stavby domů (již v režii soukromých developerů) a měla mít délku 900 m.



Další z nákresů budoucí tramvajové tratě (tečkovaně) do mapy sídliště Barrandov se smyčkou na okraji staré Holyně. (sbírka: Pavel Fojtík)

Rostoucí počet obyvatel v sídlišti vedl k postupnému zhoršení dopravní situace v oblasti. Rada zastupitelstva hlavního města Prahy svým rozhodnutím č. 1271 z 29. 7. 1994 stanovila vyřešení dopravní obsluhy Barrandova závaznou podmínkou pro další výstavbu v této lokalitě, což znamená, že vybudování tramvajové tratě se stala nutnou podmínkou pro další možnou výstavbu obytných celků. V roce 1995 žilo na sídlišti 19 500 obyvatel a do roku 2010 bylo predikováno, že jich bude již 29 000, přičemž tento plán byl, jak ukazují dnešní data, správným odhadem demografického vývoje. Autobusy, jezdící již v polovině 90. let ve dvouminutovém taktu, už nemohly být jako alternativa dále udržitelné. Přesto trvalo až do srpna 2001, než byla stavba skutečně zahájena, a ani poté se neobešla úplně bez komplikací a v případě jednoho pozemku se muselo dokonce přistoupit k jeho vyvlastnění (přičemž výrazně pomohla skutečnost, že stavba byla již dříve označena za veřejně prospěšnou). Šlo v té době teprve o druhé vyvlastnění pozemku v Praze po roce 1989.



Stavba pilířů tramvajové estakády na Barrandov. (foto: Jiří Kejdana)

Do provozu byla tramvajová trať se 6 novými zastávkami (včetně nové zastávky Hlubočepy), jejíž stavba spolkla svého času okolo tří miliard korun, uvedena dne 29. 11. 2003. Její význam byl podržen velkorysým návrhem jednotlivých zastávek, pod nimiž byl podepsán architekt Patrik Kotas, avšak soutěž na nové tramvaje, které měly linku primárně obsluhovat (jednat se mělo o 20 nízkopodlažních vozů), musela být ve fázi posuzování nabídek zrušena (nešťastně nastavené podmínky tendru neumožnily vzájemnou komparaci předložených nabídek), a tak na Barrandov vyjely nejprve tramvaje T6A5 a T3R.P. Jiné typy zde zpočátku ani nesměly a na vozech T6A5 se kvůli sklonově náročné trati na Barrandov prováděly i úpravy elektrické výzbroje. Později bylo spektrum vozů, jež barrandovskou trať mohou samostatně zdolávat, rozšířeno o vozy KT8D5.RN2P, Škoda 14T a 15T.

Za samotnou tramvajovou smyčkou Sídliště Barrandov v době dokončení trati již vyrůstaly pod taktovkou soukromých investorů nové bytové domy (Panorama Barrandov a Kaskády Barrandov II a III), které zahrnovaly okolo 1 000 bytů. Zástavba se v roce 2005 zastavila zhruba 220 m za současnou smyčkou (a zhruba 320 m od výstupní zastávky). Nově vybudované domy už pochopitelně nerespektovaly urbanistický koncept z přelomu 70. a 80. let, nicméně prostor pro tramvajovou trať směrem k Holyni zůstal podél ulice Werichovy nadále zachován. Městská část Praha 5 i pražský DP ovšem svého času povolily, že blok domů přiléhající k ulici Werichově může být postaven o několik metrů blíže, než bylo původně plánováno. To se později ukázalo jako nešťastné rozhodnutí, protože tramvajová trať směrem do Holyně následně nemohla splnit hlukové limity, a tak zde dnes platí omezená rychlost na max. 30 km/h. O tom už si ale více povíme v dalším díle.

(Konec I. části; autor článku děkuje za pomoc při sepsání příspěvku Mgr. Pavlu Fojtíkovi)



Symbolické poklepání na základní kámen nové tramvajové tratě na Barrandov dne 24. 10. 2001. Kladívko v rukou drží primátor města Jan Kasl, který o pár měsíců později z funkce po neshodách uvnitř strany (ODS) odstoupí. Za pozornost jistě stojí tehdejší móda. (foto: Pavel Fojtík)

Url: [O 30 let později – tramvají do Holyně – I. část]