

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

22.04 2022 19:44, Libor Hinčica, Tramvaje

V dnešním příspěvku budeme pokračovat příběhem tramvajové trati na sídliště Barrandov a do Holyně. První díl si můžete přečíst pod tímto odkazem.

Projekční přípravy prodloužení tramvajové tratě z pražského Barrandova navazovala – i s ohledem na nově budované domy – prakticky plynule na dokončení I. etapy. Původní idea vybudování chybějících cca 900 m na navrhovanou smyčku Holyně byla v roce 2005 pozměněna s tím, že byla k posouzení dotčeným městským částem předložena v druhé polovině roku 2005 tzv. dlouhá varianta, která předpokládala ukončení až v těsné blízkosti zástavby Slivence, čímž by délka narostla na cca 1 450 m. Dotčené městské části vyslovily s tímto záměrem souhlas, byť měly dílčí připomínky například k navrhované návazné silniční síti.

Na prodloužené trati měly vzniknout další tři zastávky – Kaskády, Holyně a Slivenec. Není jistě bez zajímavosti, že podle původních úvah mělo po prodloužení tramvají na finální konečnou dojít také k úpravě stávající konečné zastávky Sídlišti Barrandov. Ta totiž byla při svém dokončení vyhotovena architektonicky jako asymetrická. Zatímco ve směru do centra města byla překlenovací ocelová konstrukce doplněna také o zastřešené nástupiště, výstupní zastávka byla – s ohledem na to, že se zde nepředpokládalo čekání cestujících – vyhotovena bez přístřešku. S prodloužením tramvajové trati měl být identický přístřešek, jako byl instalován ve směru do centra, doplněn logicky i pro směr do Holyně. K tomu nyní, v době, kdy se holyňská trať stala konečně realitou, skutečně došlo, avšak přístřešek je vyhotoven ve skromné variantě odpovídající svou délkou klasické tramvajové zastávce (nezakrývá tedy celé nástupiště).



Několika fotografiemi se vrátíme ještě k původní tramvajové trati vybudované v letech 2001 až 2003. Zde vidíme stavbu mostní estakády z Barrandova do Hlubočep. (foto: Jiří Kejdana)

Výstavba tramvajových tratí po roce 2003 ovšem nebyla pro tehdejší vedení pražského magistrátu prioritou a finanční prostředky směřovaly do jiných (a netvrdíme, že pro metropoli méně důležitých) projektů infrastruktury. Zapomínat nesmíme ani na značné vysílení finančních možností města po zničujících záplavách v srpnu 2002, které se nepříznivě promítly do hospodaření v dalších letech. Přesto se holyňsko-slivenecká trať čas od času objevila v médiích, obvykle s nálepkou té trati, která má z plánovaných investic nejvyšší šanci na brzkou realizaci. Ta byla i v zájmu soukromých investorů v oblasti. I pro území za ulicí Werichovou (tedy to, kde se dnes dokončuje další etapa výstavby bytových domů) již byl zpracován plán dalšího rozvoje, jenomže územní plán hlavního města nadále obsahoval důležitou poznámku, že další rozvoj v prostoru Barrandov – Holyně je přímo podmíněn předchozí realizací tramvajové tratě. Domy bez tramvajové tratě tedy nemohly vzniknout a cenné pozemky musely ležet ladem. Čas od času tak alespoň přicházely zaručené zprávy o brzké realizaci, počítající s výstavbou například v letech 2007 až 2010, 2011 až 2015, 2015 až 2017 atp. Takto například informoval dne 18. 3. 2011 o stavbě do Slivence Pražský deník: *„Do roku 2015 se počítá se zahájením úseku Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec o délce cca 1,8 km, trať by zajistila kvalitní obsluhu daného území a podchycení vnější dopravy v okrajové části města. Na konečné by bylo záchytné parkoviště P+R. Začít by se mohlo v roce 2011.“*

Jak se záhy ukázalo, jedinou překážkou plánovaného rozvoje tramvajové sítě nebyla jen absence finančních prostředků, ale také nelibost občanů z domů, které mohly vzniknout po roce 2001 jen díky tomu, že byla na sídliště přivedena tramvaj. I když se s tramvají vždy počítalo, byly využívány

veškeré legislativní možnosti v zabránění stavby tramvajové tratě. Situaci neulehčoval ani fakt, že DP hl. m. Prahy neměl dokončen ani výkup pozemků. Závěr zjišťovacího řízení EIA (*Environmental Impact Assessment*; vyhodnocení vlivů na životní prostředí) byl k dispozici již v roce 2006. Seriózně byla příprava výstavby prodloužení zahájena v roce 2007, přičemž příprava se původně odehrávala ještě v duchu původního projektu barrandovské trati. Z tohoto důvodu zpočátku participoval na projektu i architekt Patrik Kotas, jenž vypracoval ideové návrhy dalších zastávek. Jejich forma měla odkazovat na I. etapu tratě z roku 2003, nicméně již tehdy se počítalo s výrazně skromnějším řešením. Později však byl plán na alespoň elementární jednotnost řešení stavby smeten ze stolu a nová část tratě je vyhotovena za využití přístřešků dle současného designového manuálu města.



Také na původní barrandovskou trať vyjel nejprve v rámci zkušební jízdy „pomeranč“. Měřicí vůz T3 pražského DP ev. č. 5521 projíždí již v říjnu 2001 po nové trati. Stavba zastávky K Barrandovu však ještě dokončena nebyla. (foto: Jiří Kejdana)

Důležitý milník v přípravě výstavby tratě přinesl rok 2010, kdy se v rámci aktualizace územního plánu podařilo dostat do návrhu prodloužení až do Slivence. Snaha získat pravomocné územní rozhodnutí ale narážela na již zmíněné obstrukce občanů, a tak se jej podařilo získat až v roce 2014, přičemž s ohledem na skutečnost, že šlo o veřejně prospěšnou stavbu, nebylo zapotřebí pro územní rozhodnutí vlastnit pozemky, což se ukázalo jako komplikace hned v dalším kroku příprav. Společností Metroprojekt byl pak vypracován projekt ke stavebnímu povolení a DP hl. m. Prahy se snažil získat toto stavební povolení pro celou trať od Sídliště Barrandov až po smyčku Slivenec.

Platnost územního rozhodnutí z roku 2014 se mezitím dařilo mj. udržovat pomocí provádění dílčích prací, které držely potřebná lejstra v platnosti, šlo například o přípravu vyústění tramvajové trati

v rámci smyčky Sídliště Barrandov, anebo již dříve provedení úpravy měnírny (stavba se tedy formálně zahájila a územního rozhodnutí již nemohlo propadnout).



V listopadu 2003 se konaly známé zkušební jízdy s „trojčaty“ tramvají T3R.P a T6A5. Nové tramvaje, které měly být pro obsluhy linky pořízeny, se tehdy nakoupit nepodařilo. (foto: Pavel Fojtík)

Nejviditelnějším prvkem přípravy nové tramvajové trati se stala zmíněná nultá etapa projektu v podobě položení zhruba 40 m kolejí včetně nezbytného napojení do stávající trati přímo v rámci obratiště Sídliště Barrandov dokončená v červnu 2020. Stavbu za 41,7 mil. Kč realizovala společnost Eurovia, přičemž kuse ukončené koleje se následně dočkaly i provozního využití, když během rekonstrukce tramvajové trati mezi Hlubočepy a Smíchovem zůstal provoz na Barrandov odstřižen na několik měsíců od zbytku tramvajové sítě a kusé koleje se využívaly k odstavování vozů během sedla, o víkendech a v noci. Není bez zajímavosti, že ani výstavba této, tzv. nulté etapy, se neobešla bez kontroverze, neboť stavební povolení na tuto nultou etapu bylo předtím (a opět neúspěšně) napadeno vlastníky bytů v lokalitě. Spor byl ale zažehnán.

Důležitý okamžik nastal dne 30. 10. 2020, kdy pražský DP získal pravomocné stavební povolení na výstavbu nové tramvajové tratě a výstavbě tak nestálo již nic v cestě, tedy až na skutečnost, že se nemohla uskutečnit ještě v celé délce. Stavební povolení z listopadu 2020 totiž nezahrnovalo celý úsek až do Slivence, ale pouze úsek po zastávku Holyně s kusým ukončením (a přejezdovým křížem). Zatímco trať do Slivence měla mít délku 1 450 m, první etapa zahrnovala kilometr se zastávkami s plánovanými názvy Kaskády a Holyně.



Po dokončení tramvajové trati na Sídliště Barrandov na výstupní zastávce přístřešek zcela chyběl. pro prodloužení se počítalo s tím, že zde vznikne identická konstrukce, jako v případě zastávky nástupní. To se skutečně stalo, nikoli však po celé délce nástupiště, ale pouze v minimalistické verzi. (foto: Libor Hinčica)

Hlavní motivací rozdělení projektu na dvě etapy byly finanční prostředky, byť svou ne nevýznamnou roli hrála i skutečnost, že pražský DP usilovat o to, aby tramvajová trať předcházela výstavbě nových domů (a tedy založení dalších společenství vlastníků, která by mohla následnou stavbu pod nejrůznějšími záminkami zase bojkotovat). V oblasti financování stavby měl DP hl. m. Prahy možnost získat prostředky na stavbu tramvajové tratě z EU, konkrétně z Operačního programu Doprava II. Termín podání žádosti o dotaci a termín realizace projektu ovšem narážely na skutečnost, že Dopravní podnik stále neměl v držení některé pozemky. Nabízely se tedy dvě možnosti – počkat na vykoupení chybějících pozemků, ale pak přijít o možnost získat finance z EU a zkoušet štěstí někdy v budoucnu, anebo rozdělit plán na dvě etapy, protože všechny chybějící pozemky se (s výjimkou jednoho, kde se však očekávalo brzké zdárné vyřešení situace) nacházely na posledním půl kilometru trati a výstavbě trati v relaci Sídliště Barrandov – Holyně (byť za cenu dočasného užití úvratě) nic nebránilo. Zvolena tedy byla salámová metoda, kdy se původní projekt přepracoval s doplněním odstavných kolejí a o finanční prostředky bylo zažádáno v roce 2019 a v roce 2020 byly skutečně přiklepnuty.



Vybudování tzv. nulté etapy tramvajové trati do Holyně stálo 46 mil. Kč. Koleje se následně dočkaly využití jako odstavné během výluky mezi Hlubočepy a Smíchovským nádražím. Kusé ukončení i tramvaje T6A5 ve službách DPP jsou již minulostí. (foto: Libor Hinčica)

Výběrové řízení na zhotovitele stavby první etapy do Holyně bylo vyhlášeno prakticky okamžitě po nabytí moci stavebního povolení – 9. 11. 2020 (tedy po 10 dnech). Nabídky se měly podávat do 9. 12. 2020, vinou úprav zadávací dokumentace byl nakonec termín prodloužen do 21. 1. 2021. O zakázku mělo zájem celkem 6 účastníků: Subterra a. s., Strabag Rail a. s., konsorcium s dlouhým názvem „COLAS CZ – Colas Alterra, Prodloužení TT Sídliště Barrandov– Holyně – Slivenec“ (tvořené společnostmi COLAS CZ a Colas Alterra Zrt.), Eurovia CS, konsorcium Společnost „TT BarSliv“ (Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., Pražské silniční stavby a Elektrizace Praha), PORR a. s. a samostatně navíc i Chládek & Tintěra a. s. Vítězem se stala firma Strabag Rail a. s., která nabídla zhotovení kilometrové trati za 169 mil. Kč. Podmínkou soutěže bylo dokončení stavby do konce dubna 2022. První koleje se na staveništi objevily v listopadu 2021, v lednu 2022 poté prostranství podél trati zaplnily i sloupy trakčního vedení. První tramvaj v podobě měřicího vozu T3 ev. č. 5521 (ex-6528; r. v. 1966, přestavba proběhla v letech 1987 až 1989) se na trati objevila v pondělí 4. 4. 2022 v dopoledních hodinách. Po úspěšných zkouškách, které si nenechala ujít celá řada zájemců (ostatně s neobousměrným vozem se do Holyně svézt nyní nepůjde), trať opět osiřela a vše bylo připraveno na páteční slavnostní zahájení provozu. Ve čtvrtek 7. 4. 2022 se konala zkouška míjení tramvají KT8D5.RN2P a ověření funkčnosti a vlastností výhybek, jež se ráno 8. 4. 2022 (před slavnostním zahájením) od 9:00 opakovala, nicméně již naostro před komisí před zahájením zkušebního provozu. Současně ale probíhaly ještě práce na posledních nedodělcích, například pokládka travnatého koberce.



Než na trať do Holyně vyjely Tatry KT8D5 ze Smíchova, musely se na stavbě prostřídat nákladní tatrovky vyrobené v Kopřivnici. Snímek směrem ke smyčce Barrandov z poloviny srpna 2021 ukazuje úsek, na němž se dnes musí jezdit sníženou rychlostí kvůli splnění hlukových limitů. (foto: Libor Hinčica)

Ačkoli se dříve uvádělo, že na trati vzniknou zastávky s názvy Kaskády a Holyně, byla nakonec ta první přejmenována na náměstí Olgy Scheinpflugové. Nově vzniklé ulice v oblasti navazují na dřívější trend a nesou jména podle herců a hereček zejména z éry 30. a 40. let, jež je se slávou filmového studia Barrandov nejvíce spjata, a tak i náměstí, byť dnes existující jen v nejasných obrysech (zástavba podél pravé strany tratě při pohledu do Holyně se teprve pomalinku rodí), získalo jméno po divadelní herečce a manželce spisovatele Karla Čapka, čemuž se nakonec přizpůsobila i zastávka. Ta přitom před dokončením skutečně název Kaskády nesla, avšak šlo jen o pracovní název, který byl ale na přístřešek skutečně napsán a nový název nebyl do doby otevření trati na přístřešek umístěn. Jako zajímavost můžeme zmínit, že také při stavbě původní první etapy barrandovské trati na počátku milénia došlo oproti původním návrhům ke změnám všech názvů projektovaných zastávek (vyjma počáteční Hlubočepy a koncové Sídliště Barrandov), takže tramvaje dnes namísto zastávek V Bokách, Ateliéry, Chaplinova a Klukovická zastavují v zastávkách Geologická, K Barrandovu, Chaplinovo náměstí a Poliklinika Barrandov.



Snímek z prostoru dnešní zastávky Náměstí Olgy Scheinpflugové ukazuje stav výstavby v srpnu 2021. (foto: Libor Hinčica)



A pohled na téměř identické místo dne 8. 4. 2022 při slavnostním zahájení provozu s motorovým vozem ev. č. 349 z roku 1915. (foto: Libor Hinčica)

Slavnostní otevření tramvajové trati Sídliště Barrandov – Holyně bylo naplánováno na 8. 4. 2022, a to s přítomností historické tramvaje ev. č. 349 (r. v. 1915). Tu nahoru na Barrandov vyvezl vůz T3 Coupé ev. č. 5573 a obě tramvaje se následně zúčastnily symbolického přestřižení pásky po 11. hodině, načež historická tramvaj od 12. až do 18. hodiny večer zajišťovala spojení mezi Holyní a provizorní zastávkou Sídliště Barrandov pro zájemce o svezení (po většinu dne při využití jedné traťové koleje pro oba směry). Historický vůz realizoval na nové trati celkem 39 obratů. Poté se pro něj opět vrátil vůz T3 Coupé, který vůz dovezl bezpečně zpět do údolí Vltavy (kvůli sklonovým poměrům historický vůz sám na barrandovskou trať jet nesměl), načež došlo opět k rozpojení soupravy ve smyčce Hlubočepy a samostatné jízdě obou vozidel do domovského depa ve Střešovicích.

Od 9. 4. 2022 začaly do Holyně jezdit tramvaje pravidelně. Kvůli výluce v oblasti Anděla tam nejprve vyrazila linka číslo 4 (obvykle provozovaná jen ve špičkách pracovních dnů), od úterý 12. 4. 2022 je poté do Holyně vedena již dlouhodobě zamýšlená linka číslo 5 (Vozovna Žižkov – Sídliště Barrandov – Holyně), na níž tak musí být nasazovány od úterý výhradně obousměrné vozy KT8D5.RN2P. Dne 9. 4. 2022 se v odpoledních hodinách podívala na trať netradičně i souprava vozů T3R.PLF ve spojení „PX“ (tedy zadními čely k sobě) v rámci akce Kroužku městské dopravy v Praze.



To, co na první pohled může vypadat jako žlábková kolejnice, je ve skutečnosti kolejnice S49 (49E1) doplněná o tzv. přídatný profil Krug. Ten nelze považovat z pohledu DPP za náhradu žlábku, a tak je v oblouku u zastávky Náměstí Olgy Scheinpflugové užita s ohledem na malý poloměr oblouku ještě přídržnice, čímž vzniká (navíc v kombinaci se zatravněním) toto na pohled nezvyklé technické řešení. (foto: Libor Hinčica)

Druhá etapa tramvajové tratě, tedy zhruba 450 m dlouhý chybějící úsek Holyně – Slivenec včetně smyčky, by měla být dle představy pražského DP vybudována v příštím roce. Dne 15. 2. 2022 získal pražský DP pravomocné stavební povolení pro tuto chybějící část tratě, jejíž podoba včetně slivenecké smyčky byla dána před dlouhými 17 lety. DP hl. m. Prahy v současné době připravuje veřejnou zakázku na zhotovitele stavby, kterou by rád vyhlásil v průběhu léta. Stejně jako v případě nyní otevřeného úseku do Holyně by rád i na chybějící úsek s tříkolejnou smyčkou získal dotaci z EU (opět z Operačního programu Doprava). V případě, že se prostředky nepodaří získat, bude muset stavbu zafinancovat město. Pro něj půjde o investici fakticky nezbytnou, protože po dokončení další tramvajové tratě z Modřan na Libuš (jejíž výstavba byla slavnostně zahájena 4. 4. 2022), kde se dočasně rovněž počítá s úvratí, by bylo provozně velmi komplikované zajišťovat výpravu obousměrných tramvají na trojici linek končící úvratí (Pankrác, Holyně, Libuš).



Slavnostního zahájení provozu se účastnil i vůz T3R.P známý jako T3 Coupé. (foto: Honza Tran)

Pro úplnost uveďme ještě některé parametry nově vybudované tratě. Její celková uváděná délka je 1,014 m, avšak do tohoto výčtu je započítáván i celý úsek tzv. nulté etapy, který měl celkovou délku 105 m (započítávány do něj tedy nejsou jen ony odstavné koleje). Nově vybudovaný úsek, jenž tvořil první etapu tratě do Slivence, tak má délku cca 909 m. Konstrukce tramvajové tratě je tvořena kolejnicemi S49 na betonových pražcích, přičemž část podél ulice Werichovy a před zastávkou náměstí Olgy Scheinpflugové je zatravněna. Přestože se může jevit, že na trati jsou použit žlábkové kolejnice, není tomu tak. Jde, jak bylo uvedeno, o kolejnice S49 (49E1) doplněné o přídatný profil Krug (Spurrillenschiene Form S49 Krug), který částečně plní funkci přídržnice, nicméně nelze jej považovat za její náhradu, a proto v obloucích s menším poloměrem než 200 m, které jsou i na trati do Holyně (konkrétně zde je jeden oblouk s poloměrem 150 m), jsou použity také klasické přídržnice.



Pod taktovkou developera vyrůstá na Barrandově zcela nová část. První z domů jsou již osídlené, význam tramvajové trati však stoupne až po dokončení stavební činnosti v oblasti. Bytový dům by měl do budoucna pohltit i místo, na němž stojí fotograf tohoto snímku, jenž zachytil projíždějící vůz KT8D5.RN2P ev. č. 9057. První dny obsluhovala trať kvůli výluce výjimečně linka č. 4. S ohledem na koncovou úvrať mohou být na trať nasazovány pouze obousměrné tramvaje. (foto: Vojtěch Klouda)

Maximální rychlost na trati je stanovena na 60 km/h, výjimku ale tvoří prvních 400 m trati, kde, jak v článku uvádíme, musela být rychlost snížena na 30 km/h kvůli hlukovým limitům, a dále navazující oblouk s poloměrem 150 m, kde je rychlost omezena na 45 km/h. Minimální podélný sklon trati je 3 promile, největší 40 promile v délce 105 m (a to v oblasti koncové zastávky Holyně). Obě nově vybudované zastávky mají délku 69 m a šířku 4 m. Zatímco zastávka náměstí Olgy Scheinpflugové má líbivý dlážděný povrch, koncová zastávka v Holyni působí jako chudá příbuzná s asfaltovým povrchem. Důvodem je skutečnost, že se zde jedná o povrch provizorní, který by měl být nahrazen dlážděním až v rámci prodloužení tratě dále do Slivence, kdy bude možné zastávku upravit do finální podoby (nyní bylo nutné zastávku kvůli vybočování vozů při nájezdu do úvratě poněkud zúžit).
V rámci stavby bylo osazeno také 45 nových trakčních stožárů. Dva z nich jsou provizorní (kotevní), zbylé nesou číslo 8 až 51 a navazují na stožáry z nulté etapy. Na stavbě byly kombinovány ocelové stupňovité stožáry s betonovými a stožáry typu HEB. U křížení s ulicí Werichova bylo osazeno i mazací zařízení, které má za cíl snížit hlučnost tramvají při průjezdu obloukem.

(Konec II., závěrečné, části. Autor článku děkuje za pomoc při zpracování textu Mgr. Pavlu Fojtíkovi)



První díl našeho povídání o plánech na výstavbu tramvajové trati na Barrandov a do Holyně jsme zakončovali fotografií ze slavnostního zahájení stavby úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov s primátorem Janem Kaslem. Druhý díl tedy zakončíme opět fotografií slavnostního okamžiku, tentokrát přestřižení pásky prodloužení do Holyně dne 8. 4. 2022. Uprostřed vyčnívá osoba Zdeňka Hřiba, primátora Prahy za Českou pirátskou stranu, za jehož éry se rozběhl v Praze nebývalý rozvoj pražské veřejné dopravy. (foto: Honza Tran)

Url: O 30 let později – tramvají do Holyně – II. část