



Olomouc řeší stav hodolanské trati. Zvažuje úvrať v Hodolanech

07.10 2023 19:14, Libor Hinčica, Tramvaje

Na 29. schůzi Rady města Olomouce konané dne 26. 9. 2023 se přetřásala mj. otázka budoucnosti tramvajové tratě do Hodolan, jejíž současný stav si nechal prověřit externím posudkem Dopravní podnik města Olomouce (DPMO). Z dokumentu zabývajícího se provozuschopností a stavebně-technickým stavem trati má vyplývat, že uvedená trať je v současné době na hranici provozuschopnosti a její technický stav vyžaduje provedení kompletní rekonstrukce.

Přestože úvahy o výstavbě tramvajové tratě do Hodolan (ty byly v letech 1913 až 1919 dokonce samostatným městem) pocházejí již z konce 19. století, realitou se zde dráha stala až v prvních poválečných euforických letech, kdy se na stavbě prostrídalo okolo 13 000 pracovníků, z nichž většinu tvořili dobrovolní brigádníci z řad obyvatelstva Hodolan. Nechyběli však ani příslušníci vojska, Sboru národní bezpečnosti či vybraných organizací. Olomoucký DP poskytl pouze dvacítku svých odborníků, které nebylo možné jednoduše zastoupit a kteří byli pověřeni vykonáváním dozoru na stavbě. Tramvaje tak konečně překonaly bariéru hlavní železniční tratě, kterou nadjížděly přes nový most, a dne 12. 10. 1947 byl zahájen provoz k dočasné konečné u Husova sboru, od něž byla trať o 14 měsíců později (12. 12. 1948) prodloužena až k Bělidlům.

S celkovou délkou 2,131 km představovaly obě etapy hodolanské trati v té době největší rozšíření tramvajové dopravy ve městě od roku 1899. Další prodloužení k současné blokové smyčce Pavlovičky bylo uvedeno do provozu v roce 1957, přičemž výstavba návazného úseku Bělidla - Pavlovičky měla přímou vazbu na nutnost zajištění obracení tramvají typu Tatra T I (resp. dle pozdějšího značení T1), jejichž první desetikusová dodávka byla pro rok 1957 avizována. Smyčky byly v Olomouci před příchodem moderních tramvají koncepce PCC pouze dvě (v Neředíně a u Tržnice), na všech ostatních konečných se nacházely pouze výhybny. V Hodolanech ovšem nebylo z prostorových důvodů možné vytvořit smyčku jinak než objížděním bloku domů dnešními ulicemi Pavlovická, U Podjezdu a

Edisonova. Z prodloužení o délce 995 m tak připadalo na samotnou blokovou smyčku 625 m.

Zatímco po válce byla hodolanská trať budována převážně brigádnicky, prodloužení do Pavloviček bylo naopak první olomouckou tramvajovou tratí, jež byla kompletně provedena v dodavatelském režimu (stavbu zajistily Dopravní stavby, n. p., Olomouc a n. p. Elektromontážní závody Praha). Slavnostní zahájení provozu s prvními čtyřmi dodanými tramvajemi typu T I se odehrálo dne 14. 12. 1957. V dalších letech se uvažovalo o vybudování odbočné tratě od autobusového nádraží jižním směrem do Holic (kde byla slibována i výstavba nové vozovny), případně o více než dvoukilometrovém prodloužení z Pavloviček až do Chválkovic, stejně jako o možném vybudování přeložky v oblasti u autobusového nádraží. Žádný z těchto plánů se ale neuskutečnil.

Od 26. 11. 1979 byly z důvodu rekonstrukce tramvajové tratě zkráceny linky obsluhující Pavlovičky (tehdy čísel 4 a 5) na nově vybudovaný trojúhelník v ulicích Hodolanská a Jiráskova. Výluka trvala až 22. 12. 1983, kdy se tramvaje vrátily do původních tras a trojúhelník byl odpojen (k jeho úplné likvidaci ale došlo až o cca tři desítky let později). Jak se brzy ukázalo, obratiště v dané lokalitě by přicházelo vhod, protože na počátku 80. let došlo k přesunu autobusového nádraží od Tržnice za nadjezd u hlavního nádraží (tedy do dnešní pozice), což si vynutilo posílení obou zde jezdících tramvajových linek, jež se ale za zastávkou u autobusového nádraží vyprázdnily a přepravní nabídka do Pavloviček byla na tehdejší poměry naddimenzovaná (to se s úbytkem cestujících v linkové autobusové dopravě po roce 1989 změnilo a výkyvy v poptávce na trati již nebyly tak velké). Hodolanská komunikace však byla (a je) silnicí první třídy, u níž bylo nemyslitelné, že by byla po rekonstrukci nadále křížena rameny trojúhelníku pro otáčení tramvají, takže stav zůstal od roku 1983 až dosud neměnný.

Tramvajová trať do Hodolan se dlouhá léta žádné větší rekonstrukce nedočkala, takže dnes je na hranici své životnosti. V současné době se zvažuje, jak s ní do budoucna naložit. Kromě varianty rekonstrukce je přetřásána i otázka možného zajištění obsluhy autobusovou dopravou při úpravě uličního profilu (vybudování autobusových zastávek se zálivy) a zrušením tramvajové tratě. Ta by mohla být zkrácena jen do úseku po zastávku Autobusové nádraží, podchod na ulici Ostravské (tj. bezprostředně za nadjezd přes železniční trať), kde by vznikla úvrať pro obrácení obousměrných vozidel/souprav. Tuto variantu v současné době DPMO prověřuje. Návrh dalšího postupu má olomoucký DP připravit ve spolupráci s odborem strategie a řízení olomouckého magistrátu do 21. 11. 2023.

Url: [Olomouc řeší stav hodolanské trati. Zvažuje úvrať v Hodolanech](#)