

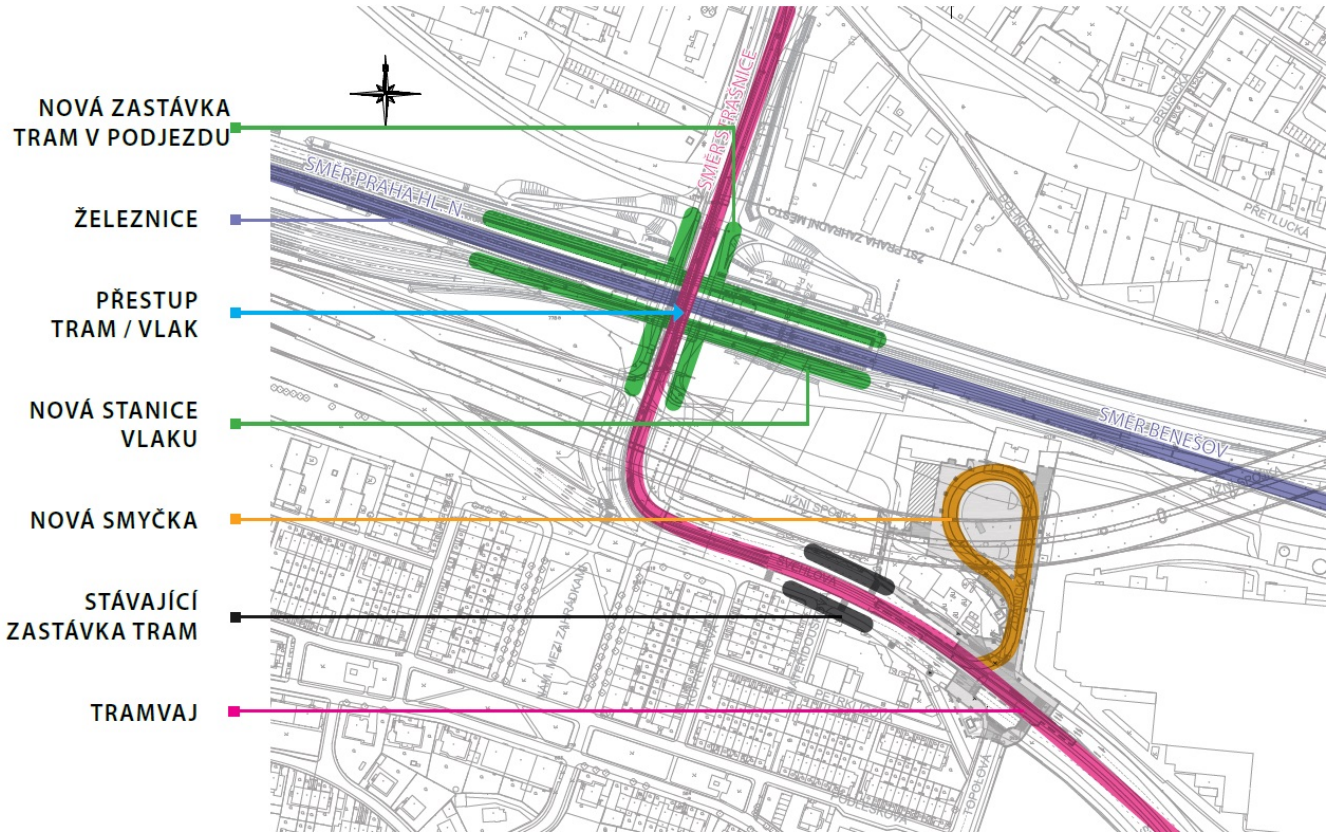
Praha chce vrátit smyčku Zahradní Město

16.09 2020 07:13, Libor Hinčica, Tramvaje

Pražský DP vypsal dne 14. 9. 2020 výběrové řízení na realizaci novostavby tramvajové smyčky Zahradní Město. Ta se má nacházet v blízkosti stejnojmenné železniční stanice, která vzniká na benešovské trati. V minulosti se přitom na Zahradním Městě smyčka již nacházela, nyní se tak fakticky jedná o její obnovení, byť v jiné lokalitě.

Jako Zahradní Město je nazývána část Prahy 10, konkrétně Záběhlic, přičemž původně šlo o název neoficiální, což se projevovalo také v režimu psaní velkých a malých písmen (původně byla všechna písmena malá). Dříve pustá oblast začala být zastavována postupně od roku 1928, a to v souladu s tehdejší módou ve formě rodinných domů a vilek s vlastními zahrádkami. Za kolébku zahradních měst je považována Velká Británie, kde první urbanistické celky stavěné podle modelu „garden city“ začaly vznikat cíleně na počátku 20. století (v Praze vzniklo první zahradní město rovněž ještě před první světovou válkou). Pražské zahradní město v Záběhlicích mělo vzniknout jako centrum moderního bydlení pro zhruba 10 000 obyvatel, do konce 30. let se ale podařilo dokončit zhruba pětinu původního projektu. Během války byla stavba zastavena a poválečný rozvoj se nesl v duchu zcela odlišném, kdy byl původní charakter zahradního města rozdupán sídlištní výstavbou.

V roce 1935 byla do provozu uvedena tramvajová trať Čechovo náměstí – Vozovna Strašnice, přičemž již při její výstavbě byly vyhotoveny také koleje směřující dále do ulice Průběžné směrem k rozvíjejícímu se Zahradnímu Městu. Zprovoznění úseku až k nové smyčce se odehrálo dne 18. 10. 1936. Další rozvoj přišel až po válce, kdy Praha začala opět bobtnat. Od 3. 11. 1952 byla do provozu uvedena nácestná smyčka Radošovická a od 3. 1. 1954 se tramvaje rozjely až do Hostivaře na konečnou situovanou na dnes již neexistujícím Maratově náměstí (pojmenované po zakládajícím členovi KSČ Josefu Maratovi; v roce 1991 byl název zrušen s tím, že lokalita nemá charakter náměstí). Tato konečná byla zrušena v roce 1982, kdy byla tramvajová trať protažena o cca 400 m na dnešní smyčku Nádraží Hostivař. Původní smyčka Zahradní Město přečkávala tyto události beze změn a ukončena zde byla tramvajová linka č. 24. Její osud se naplnil až v roce 1987, kdy byla zrušena v souvislosti s výstavbou mimoúrovňové křižovatky Jižní spojky, která do prostoru smyčky jedním svým sjezdem zasahovala. Jelikož byla nadále k dispozici nácestná smyčka Radošovická (existující ostatně doposud), bylo rozhodnuto smyčku snést bez náhrady. Jako datum zrušení je uváděn 5. květen 1987.



Názorné schéma uspořádání budoucí tramvajové smyčky.

O možnosti obnovení smyčky se začalo hovořit především v souvislosti s rekonstrukcí železniční tratě z Prahy do Benešova, v jejímž rámci byla v lokalitě plánována výstavba nové železniční zastávky, a to v prostoru přemostění stávající tramvajové trati. Z tohoto důvodu také nebyl rekonstruován úsek mezi zastávkami Na Padesátém a Zahradní Město v roce 2014, neboť se počítalo s koordinací této opravy ve vazbě na přestavbu železniční trati a stavbu nové zastávky. Jelikož se počítá s tím, že nová železniční zastávka sklidí úspěch u veřejnosti (ostatně na ní mají zastavovat i vybrané rychlíkové spoje), řešila se také otázka dopravní obslužnosti MHD, přičemž se jevilo zbytečné, aby byla tato obsluha řešena vedením všech tramvajových spojů až na konečnou Nádraží Hostivař (zvýšené provozní náklady by za pár let převýšily hodnotu nové smyčky). Už dnes je ostatně každý druhý spoj linky č. 22 ukončen na smyčce Radošovická, která ale nepřichází coby alternativa pro stanici Zahradní Město v úvahu, protože je vzdálena od navrhované smyčky, resp. budoucí nástupní zastávky, cca 1,3 km.

Účelnější a provozně vhodnější se jevilo vybudování nové tramvajové smyčky Zahradní Město, o jejíž podobě se ale vedly poměrně dlouhé diskuze. Původně byla smyčka zahrnuta také do vybraných projektů železniční stanice, výsledná podoba řešení železniční tratě ale se smyčkou nepočítala, a tak musel pražský DP zahájit vlastní projekční činnost. V jejím rámci se zrodil návrh dvoukolejné tramvajové smyčky situované v prostoru současného odtahového parkoviště (částečně pod stávajícím mostním objektem, tzv. lanovým mostem), které je v majetku města, což významně ulehčilo přípravu stavby. Vnitřní kolej smyčky má mít délku 67 m a umožnit odstav dvou souprav tramvají řady T (resp. dvou 30m vozů), vnější kolej má mít délku 82 m, takže zde bude teoreticky možné odstavit navíc ještě jeden sólo vůz řady T. Předpokládá se užití kombinace živičného povrchu s mlatovým a vybudování sociálního zázemí pro řidiče. Nástupní zastávka Zahradní Město zůstane stejně jako nyní na Švehlově ulici.

Projektantem nové tramvajové smyčky byla společnost Metroprojekt Praha. V roce 2016 byl vypracován projekt k územnímu řízení a o rok později bylo požádáno o územní rozhodnutí, které bylo

úspěšně získáno v roce 2018. V roce 2020 byla zajištěna pravomocná stavební povolení a nic již nebrání realizaci stavby. Realizace nové smyčky je koordinována s výstavbou nové železniční stanice i časově a pro kolejové napojení na stávající tramvajovou trať bude využita společná výluka tramvajové trati, během které bude v rámci stavby železniční stanice probíhat přestavba prostoru pod novými železničními mosty.

Dne 14. 9. 2020 vypsal DP hl. m. Prahy výběrové řízení v odhadované hodnotě 115 515 823 Kč, do nějž mohou do 15. 10 2020 posílat firmy nabídky na realizaci stavby, s jejímž počátkem se počítá v průběhu roku 2021. Na její zhotovení bude mít vítězný uchazeč 150 dnů (přičemž 60 dnů bude probíhat výluka v ulici Švehlova). Aktuálně je předpokládaným termínem dokončení stavby konec září 2021, na stavbu by mělo město čerpat dotaci z EU.

Url: Praha chce vrátit smyčku Zahradní Město