

Praha postaví tramvajovou smyčku u Depa Hostivař

31.07 2021 22:28, Libor Hinčica, Tramvaje

Dalšího mírného rozšíření se má dočkat pražská tramvajová síť. U konečné trasy metra linky A „Depo Hostivař“ vyroste stejnojmenná tramvajová smyčka. Ta má výhledově nahradit nedalekou smyčku Černokostelecká, na níž jsou dnes ukončeny linky čísel 7 a 13.

O smyčce u Depa Hostivař se hovoří dlouhodobě. V roce 2017 médii proběhla zpráva, že má být její stavba dokončena v roce 2020, avšak realita je nakonec poněkud odlišná a došlo k určitému, byť ne výraznému zpoždění. Praha původně chtěla na stavbu smyčky získat dotaci z EU, avšak projekt nového obratiště nebyl pro spolufinancování z prostředků bruselské kasy schválen. Hlavní město se ale rozhodlo smyčku vybudovat i bez přispění společné evropské pokladny a pokrýt náklady na její vybudování – jež jsou dle věstníku veřejných zakázek odhadovány na max. 230,9 mil. Kč bez DPH – z vlastních zdrojů. Postaveno má být celkem 1,251 km nových kolejí, avšak kdo zná lokalitu u Depa Hostivař, ví, že tím není myšlena délka tratě, ale skutečně pouze kolejí. Ty mají být ve smyčce celkem tři (v části dokonce čtyři), navíc s vybudovanou spojkou umožňující otočit se v případě potřeby i v rámci smyčky (tedy s uzavřeným okruhem). Zajímavostí je, že navrhované řešení počítá s velkým podílem zeleně (zatravněna má být i zhruba 1/3 kolejí, kromě trávy má dojít také k výsadbě nových stromů).

Na stavbu tratě má mít vítězný uchazeč 154 dnů s tím, že se zahájením prací se počítá nejpozději na jaře příštího roku. Pakliže to ale bude počasí umožňovat, vyjednal by si rád pražský DP možnost začít již v posledním čtvrtletí roku letošního. Kromě kolejí a nástupišť vyroste uprostřed smyčky také autobusový terminál, který ale bude v porovnání s tím současným menší. Oproti současné době, kdy je tramvajová zastávka Depo Hostivař vzdálena od výstupu z metra zhruba 400 m, má dojít ke zkrácení zhruba na polovinu. Do budoucna by měl v sousedství smyčky – na místě stávající záchytného parkoviště P+R – vyrůst nový parkovací dům, jenž by měl nabídnout celkem 649

parkovacích míst (dnešní nekryté parkoviště poskytuje možnost parkování pro 177 automobilů).



Pohled na současný terminál u Depa Hostivař. V popředí jde vidět současnou pozici tramvajové trati a zastávky. Napravo je vidět P+R parkoviště, které by mělo být nahrazeno parkovacím domem. Ten byl mimochodem plánován již v době budování stanice metra. (foto: DPP)

Velkoryse pojatá tramvajová smyčka bude mít celkem 4 nástupiště, z toho jedno určené pro autobusy. Tramvajové nástupiště budou rozdělena pro nástup směr do centra, pro nástup směr z centra (u spojů pokračujících dále k Ústředním dílnám) a pro výstup (pro spoje na smyčce končící). S ohledem na navržený směr pojíždění smyčky (proti směru hodinových ručiček) nebude přestup mezi autobusy a tramvajemi zajištěn systémem hrana x hrana (tj. z jednoho nástupiště). Z návrhu uspořádání přístřešků navíc vyplývá, že ani nebude možné zajistit přechod mezi autobusy a tramvajemi „suchou nohou“. Zastřešení má být provedeno pouze od krajního nástupiště nejblíže vstupu/výstupu ze stanice metra a vést po celé délce koridoru až k metru. Nabízí se přitom otázka, na kolik budou cestují z tramvají metro využívat (byť analýza provedená k výstavbě smyčky s nějakým počtem počítá). Pro cesty do centra zůstane pro cestující vždy lepší variantou využívat tramvají ze Strašnic opačným směrem (tedy jako je tomu dnes) ke stanicím metra Strašnická (případně Želivského) než jet k Depu Hostivař.

Připomeňme, že zdejší stanice metra je využívána od 26. 5. 2006, kdy vznikla jako prodloužení trasy A pražského metra od stanice Skalka. Záměrem bylo využít existující infrastrukturu a prostranství v sousedství depa pro vybudování přestupního terminálu. Původní idea, že půjde prakticky bez větších úprav použít existující koleje, se ukázala jako lichá, když kvůli malým poloměrům oblouků muselo být zhlaví depa výrazně upraveno, takže celý projekt (včetně autobusových stání a

venkovního parkoviště P+R) spolkl zhruba 1,3 mld. Kč. I tak navíc bylo možné ukončit na Depu Hostivař vždy jen každý druhý spoj metra. Realita provozu záhy dala zapravdu kritikům celé investice, neboť stanice nebyla využívána tak, jak plánovaly původní prognózy. Dnes ji využije okolo 10 000 cestujících denně, tedy zhruba desetina počtu lidí, kteří projdou těmi nejvytíženějšími stanicemi pražské podzemky. Na druhé straně bychom však v Praze našli i stanice ještě s menší „popularitou“, takže hovořit o naprostém fiasku v souvislosti s prodloužením metra na pomezí Strašnic a Hostivaře nelze. Dnes zde jsou ukončeny, anebo na terminál zajíždějí městské linky čísel 163, 171, 208, 228 a 229, z příměstských linek zde zůstaly linky čísel 364 a 366. Konečnou využívá také autobus placený outlet nákupním centrem ve Štěrboholech (pro cestující zdarma; nezařazen v systému PID).



Nově navrhovaná podoba terminálu Depo Hostivař s tramvajovou smyčkou, jíž dominuje výrazné množství zeleně. (foto: DPP)

Nová tramvajová smyčka ovšem s největší pravděpodobností roli v nárůstu počtu cestujících, resp. využití terminálu, nepřinese. Tomu by mohl napomoci spíše nárůst kapacity parkoviště P+R po dokončení parkovacího domu. Velký potenciál ve vztahu k tramvajím, metru i autobusům, skýtá městská železniční linka vedená po Malešické spojce, trati, jež byla ještě nedávno určena jen pro potřeby nákladní dopravy. Trať prochází v těsné blízkosti depa a dlouhodobě se zde v rámci posilování role železnice předpokládá doplnění přestupního bodu. Vadou na krásе je, že v současné době ještě není hotova ani finální studie řešení budoucí železniční zastávky, takže její výstavba je poněkud v nedohlednu. Dalším problémem je snížená propustnost samotné trati. Už při zprovozňování prodloužení linky S49 z Libně do Hostivaře musely být učiněny jisté ústupky ve

vztahu k nákladním železničním dopravcům, pro které byla Malešická spojka spásou při překonávání přetíženého pražského železničního labyrintu. Linka S49 tak dnes v dieselových jednotkách Arrivy sice pod hostivařským depem duní, avšak o víkendech a mimo špičkové časy jen v hodinovém intervalu a ve špičkách v půlhodinovém, což má k typickému městskému S-Bahnu německého střihu značně daleko a nelze očekávat, že by takový interval mohl naplnit spoje tramvají či dokonce metra.

Další potenciál pro využití tramvajové smyčky (i terminálu jako celku) by mělo nabídnout prodloužení tramvajové tratě směrem do Štěrbohol, tedy dál od místa, kde dnes tramvaje zabočují na smyčku u dílen pražského DP. I z tohoto důvodu je ostatně tramvajová smyčka navržena tak, aby bylo možné odbočení jak ve směru do Strašnic a centra Prahy, tak ve směru k Ústředním dílnám. Při bližším pohledu na plán štěrboholské tramvajové trasy, jakkoli je v územním plánu zakotvena dlouhodobě a vyhrazený koridor v pokračování Černokostelecké ulice je i laikovi patrný pouhým okem, ale zjistíme, že ani z tohoto směru nelze momentálně počítat s davy cestujících.



Ještě jeden pohled na současnou podobu terminálu u Depa Hostivař. Ten mimochodem neleží v Hostivaři, ale ve Strašnicích. (foto: DPP)

Tramvaj do Štěrbohol sice figuruje nadále v plánech města a je i součástí návrhu rozvoje tramvajových tratí v Praze dokončením a schváleném v roce 2017, je však nutno říci, že nemá právě prioritu. Ze všech tratí, které byly v rámci Strategie rozvoje tramvajových tratí prověřovány, byly právě u trasy do Štěrbohol nejhorší výsledky z pohledu hodnocení přínosu v rámci multikriteriální analýzy. Může se zdát zvláštní, že má mít štěrboholská tramvajová trať dle výpočtů malé využití, když je plánována již z období socialismu (kdy se zpravidla přepravní směry dařilo zacílit správně), je však nutné si uvědomit, že tramvaj měla sloužit jako napáječ metra k plánované stanici metra Průmyslová

(nerealizované prodloužení trasy A), přičemž v oblasti mělo vzniknout rozsáhlé sídliště (Východní město) a univerzitní kampus. Tyto záměry se ale nepodařilo dotáhnout do konce a namísto nich nastoupilo bezkoncepční zastavování vycházejí vstříc zájmům developerů a jiných soukromých investorů, takže výsledkem byla absence dlouhodobé strategie, což fakticky platí dodnes. Během posledních 20 let vzniklo hned několik studií ke vztahu ke Štěrboholům (většina z nich paradoxně bez konzultace s „velkou radnicí, a tudíž bez vazby na územní plán“), které se zabývaly možností vedení tramvajových tratí. Poslední variantní studie z podzimu 2020 řešila hned pět možných variant vedení a ukončení tramvajové tratě ve Štěrboholech (případně Dolních Měcholupech), přičemž nejlépe o smysluplnosti trasy napovídá asi skutečnost, že jedním ze závěrů dokumentu je, že by tramvajová trať (lhostejno ve které variantě) nenahradila ani jednu z existujících autobusových linek (výjimkou byla linka č. 208, avšak pouze v případě učinění změn v jedné z variant).

Nelze se divit, že realizace tramvajové trati do Štěrbohol (potažmo Dolních Měcholup) v horizontu do roku 2030 rozhodně není prioritou, což znamená, že ani nová tramvajová smyčka u Depa Hostivař nebude v následujícím desetiletí profitovat z cestujících, kteří by mohli tento přepravní směr využívat. Na druhé straně lze očekávat, že tramvaje by mohli alespoň částečně naplnit cestující z výše zmíněných autobusových linek, které končí u Depa Hostivař dnes, neboť přímá vazba na tramvaj je dnes zajištěna jen v podobě linky číslo 16 jedoucí od Ústředních dílen. Vytvoření přímé přestupní vazby na další tramvajové linky s kratším intervalem by mohlo být pro některé cestující atraktivnější, jenomže pokud by k tomu došlo, znamenalo by to jen, že se do tramvají přesunuli lidé jedoucí dříve metrem (s posílením autobusových linek či přesměrováním dalších do dané oblasti se nepočítá). To je pochopitelně nežádoucí efekt.

Závěrem si ještě povězme o osudu smyčky Černokostelecká. Přestože je nové tramvajové obratiště u Depa Hostivař plánováno jako náhrada za tuto konečnou, k jejímu snesení dojít nemá. V oblasti mezi současnou a nově plánovanou konečnou se totiž plánuje další z velkých dopravních staveb, a sice Městský okruh. Jeho výstavba předpokládá omezení provozu na trati k Depu Hostivař a k Ústředním dílnám, takže smyčka Černokostelecká by přišla jako náhradní konečná ještě vhod.

Url: Praha postaví tramvajovou smyčku u Depa Hostivař