

Praha postaví tramvajovou trať Modřany – Libuš

19.10 2021 21:34, Libor Hinčica, Tramvaje

Když byla v první polovině 90. let stavěna 5,8 km dlouhá tramvajová trať Braník – Sídliště Modřany (Levského), vznikla z iniciativy městské částí Praha-Modřany idea na její další prodloužení o 1,2 km, a to do oblasti dnešní autobusové konečné Sídliště Libuš. Plán se v bezstarostných 90. let začal poměrně rychle přetavovat v konkrétní studii a projekt (došlo se až do stupně územního řízení), nicméně v roce 1996 – zhruba rok po otevření úseku na Sídliště Modřany – byly přípravné práce pro nedostatek finančních prostředků zastaveny.

Z tramvajové tratě do Libuše tak vznikl jen kousek – souběžná kolej v rámci smyčky ve směru na Libuš s křížením a jedna sjezdová výhybka ve směru od Libuše s krátkým kuse zakončeným obloukem (pro oba směry). Již v roce 1997 však došlo po vykolejení tramvajové soupravy při výjezdu ze smyčky ke zlikvidování části sjezdové výhybky a v roce 1999 při výměně výjezdového levého oblouku smyčky byl odstraněn i zbytek této výhybky (srdcovka) a oblouk za ní, stejně jako křížení s návaznou kolejí směrem na Libuš. Zbytek koleje ve směru na Libuš (nacházející se „uvnitř“ smyčky) byl zkrácen a zůstal ponechán jako manipulační (což je dodnes platný stav).

Přestože projekt v roce 1996 nebylo možné realizovat, městské části (Modřany i Libuš) o něj nadále usilovaly. Podařilo se jej tak prosadit do územního plánu, k realizaci ale vedla ještě dlouhá cesta. V průběhu let sice vznikly další studie, které se možným vedením tramvají do Libuše zabývaly, vážně se ale začalo na projektu pracovat až v roce 2015, tedy po zhruba 20 letech. Dopomohl tomu jednak další růst Libuše (v těsném sousedství plánované trati vznikl nedávno rozsáhlý developerský projekt), ale také skutečnost, že tramvajová trať přestala být vnímána jen jako napáječ plánované trasy metra D. Trať je totiž smysluplná i bez existence podzemní dráhy, a to vzhledem k velké spádovosti obyvatelstva oblasti Nových Dvorů a Libuše směrem k Modřanům (ostatně nachází se zde úřad městské části Praha 12, poliklinika i rekreační oblast Modřanské rokle svažující se směrem k Vltavě,

navíc tramvaj zajišťuje komfortní přímé spojení do centra města).



Letecký pohled z map od Googlu zřetelně ukazuje polohu kusé koleje, která původně pokračovala ještě křížením a obloukem dále směrem k Libuši. (zdroj: maps.google.com)

Oproti plánu z poloviny 90. let, kdy se počítalo s vybudováním smyčky u autobusového obratiště Sídliště Libuš, byl v mezičase v rámci územního plánu projekt zafixován až po dnešní autobusovou zastávku Pavlíkova, tedy o zhruba 500 m dál (novostavba tramvajové trati tedy měla mít nově 1,7 km). Toto prodloužení mělo zajistit lepší obsluhu dotčené oblasti, ale především dosáhnout plánované stanice metra D (ta by se však již neměla jmenovat Pavlíkova, ale Libuš). Investice do stavby trati měla být rozdělena do dvou etap – v rámci první etapy mělo vzniknout pouze kusé ukončení s úvratí, čímž by bylo nutné na trať alokovat pouze obousměrné vozy. Po dokončení stavby stanice metra, jež se má nacházet na přilehlém dosud nezastavěném pozemku, na němž je právě kvůli tomuto plánu stavební uzávěra, se měla vybudovat v sousedství vestibulu trvalá tramvajová smyčka.

Tento plán ale doznal v posledních letech úpravy, když bylo na trvalou smyčku v této oblasti rezignováno s tím, že mnohem smysluplnější by bylo tramvajovou trať ještě dále protáhnout. Jelikož Praha-Libuš a městské přilehlé části mají ve věci rozvoje tramvajové dopravy pokrokové myšlení, podařilo se ve shodě všech účastníků dohodnout, že do budoucna bude tramvaj dále prodloužena, a to až na konečnou Nové Dvory (kde má být mimochodem rovněž stanice metra trasy D). Délka tohoto úseku by měla být 1,6 km, fakticky ale bude vzdálenost po konečnou kratší, protože nemálo

z uvedené hodnoty zabírá plánovaná rozsáhlá bloková smyčka. Na přípravě tohoto prodloužení se momentálně dále pracuje, nicméně kdy a zda vůbec dojde k výstavbě zůstává prozatím nejasné (DP hl. m. Prahy ve své tiskové zprávě hovoří o horizontu pěti let). Reálných obrysů však začíná nabírat onen první plánovaný úsek po zastávku Pavlíkova (resp. stanici stále neexistujícího metra D Libuš).



Kusá kolej ve smyčce Sídliště Modřany (resp. správněji Levského) se dočká po takřka 30 letech svého původně plánovaného využití. (zdroj: Wikipedia.cz; foto: ŠJů)

Již 23. 2. 2021 se podařilo pro tuto trať získat pravomocné stavební povolení, načež pražský DP (dále též jen DPP) vypsal výběrové řízení na zhotovitele trati. Přes obavy v důsledku stále skloňovaného nárůstu cen ve stavebnictví se podařilo mezi 6 účastníky nalézt zhotovitele, který stavbu nabídl o 46 mil. kč levněji, než byla předpokládaná hodnota zakázky na základě projektové dokumentace. Vítězem výběrového řízení se stalo sdružení firem OHLA ŽS a STRABAG Rail (Společnost TT Modřany), které nabídlo výstavbu trati včetně koncové úvrati za sumu 304,17 mil. Kč. Z této sumy má 85 % pokrýt evropská dotace z Operačního programu Doprava. Smlouva s vybraným dodavatelem ovšem nebyla prozatím podepsána (resp. minimálně nefiguruje ještě v registru smluv, a není tedy účinná).

DPP předpokládá, že do stavby se pustí vybraný uchazeč na jaře příštího roku. Trať povede od konečné Sídliště Modřany (Levského) podél ulice Generála Šišky (pojmenované podle bývalého letce RAF) až ke křižovatce s ulicí Novodvorskou, na kterou odbočí a povede v jejím středu až zastávce autobusu Pavlíkova. Zde vznikne úvraťová konečná (pojmenovaná Libuš), kterou by ale v ideálním případě nechtěl Dopravní podnik vůbec používat. Po dohodě s majiteli okolních pozemků se totiž podařilo zajistit, že bude možné na již zmíněném prostranství, kde měla původně vzniknout trvalá

smyčka, vybudovat dočasnou smyčku provizorní. Ta má být postavena co nejúsporněji (za využití mobilních stožárů s betonovými základy a s užitím kolejí položených na vyštěrkovaném podbitém podloží) a umožnit má nasazení jednosměrných vozů, které v porovnání s těmi obousměrnými nabízejí větší kapacitu míst k sezení (což se s ohledem na délku modřanské radiály hodí). Samotná smyčka ale není předmětem nyní uzavřené zakázky a její výstavbu by si měl DPP zajistit sám, v ideálním případě v souběhu s dokončením novostavby tratě, aby zde obousměrné vozy nemusely jezdit ani dočasně.

Doplňme, že na nové trati mají vzniknout celkem čtyři tramvajové zastávky, a sice Modřanský vodojem, Observatoř Libuš, Sídliště Libuš a Libuš. Pražský DP letos otevřel novou tramvajovou smyčku Zahradní město a miniprodloužení v oblasti Pankráce, výstavba poté probíhá na tramvajové trati Sídliště Barrandov – Holyně a stavba trati Divoká Šárka – Na Dědině má již pravomocné stavební povolení a se zahájením prací na ní se počítá rovněž v příštím roce. Další tratě – například ke strahovskému stadionu – jsou plánovány. Mimoto se stále rozvíjí i plány na vybudování nových trolejbusových tratí jako ekologického doplňku k tramvajím.

Url: Praha postaví tramvajovou trať Modřany – Libuš