

Smyčka Zahradní Město opět na mapách

15.09 2021 13:05, Matěj Stach, Tramvaje

V noci z 15. na 16. září 2021 se po více než třech dekádách do pražské pouliční kolejové sítě znovu aktivně zapojí obratiště Zahradní Město. To volně navazuje na původní smyčku situovanou až do roku 1987 v severní části dnešního náměstí Mezi Zahrádkami. O výstavbě dnes slavnostně otevřeného obratiště bylo rozhodnuto v návaznosti na přestavbu IV. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha-Hostivař (mimo) až Praha-Vršovice, která již za 9 dní přinese metropoli v lokalitě Zahradního Města důležitý přestupní bod na vlaky.

Historii původní jednokolejné otočky a vývoj představ o smyčce nové si tentokrát představovat nebudeme, neboť vše podstatné už jsme shrnuli v předchozím textu. Připomeňme si ale alespoň základní osu celé stavby. O projekční část se roku 2016 postarali inženýři z Metroprojektu Praha, načež došlo o rok později k zažádání o územní rozhodnutí, jež bylo získáno v roce 2018. Potřebná stavební povolení byla následně získána v loňském roce a 14. 9. 2020 už pražský DP vypsal tendr na samotnou výstavbu smyčky v odhadované hodnotě 115 515 823 Kč bez DPH. Lhůta pro podání nabídek byla původně stanovena na 15. říjen, nakonec však došlo k jejímu prodloužení do 29. 10. 2020.



Pohled na nové obratiště od železniční tratě. V pozadí je patrné částečně zachované záchytné parkoviště P+R. (foto: Matěj Stach)

Smlouva v hodnotě 97 926 000 Kč bez DPH byla s vítězným duem uchazečů Hans Wedel a PORR uzavřena 7. dubna 2021. Na tomto místě se hodí doplnit, že 85 % nákladů bylo hrazeno z Operačního programu Doprava II Evropské unie. O 9 dní později poté byla slavnostně zahájena výstavba nového obratiště, jež má stejně jako to původní opět co dočinění s Jižní spojkou, neboť je situované na místě bývalého odstavného parkoviště a posléze parkoviště záchytného pod tzv. lanovým mostem. Po dvou měsících byla následně k 15. 6. zahájena výluka pod železničním mostem nesoucím budoucí stanicí Praha-Zahradní Město, takže se práce mohly i rozšířit do místa napojení do stávající hostivařské tratě. V průběhu posledních pěti měsíců, tedy v silném kontrastu k pětiletému trvání povolovacího procesu, zde postupně vyrostlo 660 m kolejí, z nichž pro odstav tramvajových vlaků je určeno 67 m v případě vnitřní koleje smyčky a 82 m v případě koleje vnější, přičemž obě jsou v prostoru obratiště z většiny zakryty mlatovým povrchem. V součtu tak nová smyčka Zahradní Město nabízí útočiště až pro 4 vlaky o délce 30 m (2T) a jeden sólo vůz. Zároveň došlo k zachování a zkulturnění části původního parkoviště P+R, které se sice zmenšilo na 58 míst, ale zároveň se proměnilo v lokaci, kde už se člověk nebude bát svůj vůz odstavit.



Výjezd z nové smyčky. (foto: Matěj Stach)

Zajímavou kapitolou celé stavby jsou zastávky Zahradní Město ležící v ulici Švehlova, které budou sloužit jako nástupní i výstupní pro vlaky v obratišti končící či z něj výchozí. Ty byly společně s úsekem pod železničním mostem až před zastávku Dubečská vyjmuty vzhledem k chystané rekonstrukci celého prostoru už z modernizace celé hostivařské tratě v roce 2014. A nedotknuté zůstaly společně s úsekem ke křižovatce s ulicí Topolovou i tentokrát. Dopravnímu podniku se totiž nepodařilo nalézt průnik jeho představ s idejemi městské části Praha 10. Jiné řešení jak konzervace současného stavu užívajícího velkoformátové panely BKV přitom nepřipadalo v úvahu, neboť nynější řešení se potýká s nedostatečnou osovou vzdáleností kolejí, které jsou ve směru do centra využívány také autobusovými linkami. Nevyhovuje zároveň ani šířka zastávek. Více než stometrový úsek si tak na přebudování bude muset ještě počkat.



Vůz KT8D5.RN2P ev. č. 9057 projíždí na zkušební jízdě zastávku Zahradní Město ve Švehlově ulici, jež se v rozporu s heslem na billboardu žádné změny nedočkala. (foto: Matěj Stach)

Původní předpoklady hovořily o zahájení provozu smyčky k 16. září 2021, přičemž tento termín se úspěšně podařilo splnit. Linky ji začnou využívat od dnešní půlnoci. V trvalém stavu zde bude končit polovina spojů páteřní „dvaadvacítky“, během noci pak budou obratiště využívat spoje linky 99 zkrácené o úsek ze Zahradního Města na Nádraží Hostivař. V souvislosti se znovuotevřením hostivařské tratě bude na Kubánské náměstí (doposud výlukovou konečnou pro linku 26) prodloužena od Vršovic linka 4.



Salónní vůz T3 Coupé ev. č. 5573 vyjíždí po slavnostním přestřižení pásky ze smyčky na Zahradním Městě. (foto: Matěj Stach)

„Krátké“ spoje linky 22 budou do lokality přivedeny z 1,3 kilometrů vzdálené nácestné smyčky Radošovická ve starých Strašnicích. Ta byla svou polohou výhodná do změny GVD v prosinci 2020 vzhledem k možnosti obracení tramvajových souprav ihned za zastávkami Průběžná a Nádraží Strašnice s přirozenou přestupní vazbou na vlaky. Tento vztah bude po tři čtvrtě roce své dočasné neexistence přesunut od 24. 9. právě na Zahradní Město a byl ostatně i impulsem pro vznik nového obratiště. Jak ale na dnešní tiskové konferenci připomněl člen představenstva a technický ředitel DPP – Povrch, Jan Šurovský, absence smyčky Zahradní Město byla pociťována dlouhodobě. Zatímco po trati dále k Nádraží Hostivař postačuje provoz dvou běžných linek, do lokality Na Padesátém jsou optimální linky 3. Výstavbou obratiště tak byl napraven i určitý dluh vůči tamním obyvatelům. Smyčka Radošovická zůstane zachována, prozatím však bez pravidelné denní obsluhy.



Vlaková stanice na Zahradním Městě měla potenciál být přestupním bodem v západním střihu. Výsledná podoba je ovšem více než rozpačitá, a to především kvůli skutečnosti, že při dešti nepůjde přestoupit mezi vlaky a prostředky MHD suchou nohou. Rozumíme tomu, že jde o ekonomicky přijatelný kompromis, absence zastřešení až k přechodům je ovšem trestuhodná. (foto: ROPID)

Pro úplnost dodejme, že ve stanici Praha-Zahradní Město budou zastavovat kromě příměstské linky S9 jezdící do Prahy z Benešova a Říčan také vlaky linky R17 výchozí z Českých Budějovic či Českých Velenic. Ty ovšem přibydou až se zpožděním s celostátní změnou jízdního řádu. Do budoucna stanici obslouží ještě tangenciální linka S61 v trase spojující Běchovice a Malešice s Vršovicemi a Smíchovem, u níž se plánuje zahájení provozu v prosinci 2024. V ještě vzdálenějším výhledu se počítá také se zavedením linky S71, jež má obsloužit relaci Běchovice – Kačerov – Radotín.

Url: Smyčka Zahradní Město opět na mapách