

Tramvají k metru Pankrác. Praha zahájila stavbu nové trati

23.09 2020 10:22, Libor Hinčica, Tramvaje

Poměrně nenápadně se podařilo v Praze prosadit vznik nové tramvajové trati. Její výstavba je oficiálně zahrnuta do rekonstrukce tramvajové trati Vladimírova – Táborská – Na Pankráci – Na Veselí – Soudní, která byla zahájena 19. 9. 2020. Novostavba tramvajové trati bude dlouhá asi 250 m a bude ukončena v blízkosti stanice metra Pankrác úvratí.

V roce 1925 byl zahájen provoz na nové tramvajové trati k vozovně Pankrác, na níž navázala o pět let později novostavba směrem na Kačerov. V prostoru dnešního Budějovického náměstí navíc vznikla v roce 1938 ještě odbočná trať na Ryšánku. Smyčka na náměstí ještě neexistovala, ta byla do provozu uvedena až v lednu 1952. V letech 1968 a 1969 poté prošla kompletní rekonstrukcí, při níž bylo nově možné užívat smyčku ze všech směrů (a na všechny směry). Ještě v roce 1970 se dočkala tramvajová trať nově vybudované přeložky. S ohledem na výstavbu Severojižní magistrály bylo nutné opustit původní trať v ulici 5. května, takže bylo nutné vytvořit novou trať v ulici Na Pankráci, na níž tramvaje vyjely dne 27. 9. 1970.



Tramvajovou smyčku na Budějovickém náměstí právě opouští souprava dvounápravových vozů v čele s vozem ev. č. 2276. (foto: Tomáš Dvořák)

Přes provedené investice šlo už ale o labutí píseň kačerovské tratě. O necelý měsíc později – 19. 10. 1970 – byl zastaven provoz od Budějovického náměstí na Kačerov. Zrušení tramvajové dopravy v tomto úseku mělo souvislost s výstavbou Chodovské (Pankrácké) radiály (napojující se na dálnici D1). Současně byl přerušen i provoz na větvi Budějovické náměstí – Ryšánka, neboť do trasy zasahovala výstavba stanice metra Budějovická (vystavěn musel být most Antala Staška). O rušení se v tomto případě ale nehovořilo. Dočasnost výluky ale bohužel brzy získala trvalý charakter (na předmětný most ani nebyly položeny koleje). Dne 9. 5. 1974, v den, kdy poprvé vyjelo pražské metro, byl zastaven provoz v úseku Na Veselí – Budějovické náměstí, čímž už ani nemohl být obnoven provoz na Ryšánku (byť do této lokality metro nejezdilo). Zrušením tramvajové trati se Praha okradla jednak o významnou alternativu k metru, ale také zmařila nemalé investice (rekonstrukce tramvajové trati na Ryšánku v roce 1967, rekonstrukce smyčky Budějovické nám. v roce 1969 a výstavba přeložky v ulici Na Pankráci v roce 1970), které do tramvajové sítě v dané lokalitě vložila. Pozůstatky tramvajové tratě byly v oblasti patrné ještě desítky let (dlouho po zrušení zde viselo i trolejové vedení) a dodnes lze zřetelně na mnohých místech vidět, kudy koleje vedly.



Pozůstatky původní tramvajové trati v ulici Na Pankráci jsou dodnes patrné. Původní kolejnice byly jen vytrhány a snesena byla trolej. Zbytek byl zalit asfaltem. (foto: Libor Hinčica)

Hlasy volající po návratu tramvají k Budějovickému náměstí se ozývají dlouhodobě, tramvaj ale měla (a má) pochopitelně také své odpůrce. Vedení Prahy již dříve vyhlásilo, že by chtělo vrátit tramvaje až na Budějovickou, nicméně naráží zde na zamítavý postoj části zastupitelů Prahy 4. Místostarosta Prahy 4 Zdeněk Kovařík (ODS) připomněl v rámci tiskové konferenci pořádané při příležitosti zahájení stavby tramvajové trati, že už nynější úsek povede ke ztrátě zhruba 80 parkovacích míst a že prodloužení až na Budějovickou by znamenalo ztratit dalších až 450 míst, což je pro městskou část neakceptovatelné. Město na druhé straně již loni odsouhlasilo, že by měla být příprava tramvajové trati urychlena tak, aby bylo možné zahájit stavbu v roce 2023 a ukončit ji nejpozději v roce 2027. Náklady byly odhadovány na 704 mil. Kč (v cenách roku 2019). Celý úsek měl mít délku 1,5 km a měly být na něm vybudovány tři zastávky. Tento záměr musel mít v rámci snahy o dosažení kompromisu revidován tak, že tramvaj až na Budějovickou k metru jezdit nebude a bude zkrácena jen po budovu České pošty na Budějovické ulici (místo plánovaných tří nových zastávek tak vzniknou jenom dvě).

Plán se navíc dočkal ještě jedné poněkud nečekané úpravy, která je reprezentantem sice diskutabilní, ale v podmínkách Prahy prozatím úspěšné salámové metody, kdy se po letech stagnace daří prosazovat významné investiční akce alespoň formou nejrůznějších dílčích úseků, příprav a zkušebních tratí. Pod rekonstrukci tramvajové trati Vladimírova – Táborská – Na Pankráci – Na Veselí – Soudní se nenápadně schovala také výstavba úplného kolejového trojúhelníku mezi ulicí Na Veselí a Na Pankráci a výstavba asi 250 m dlouhé dvoukolejné tramvajové trati, která bude na svém konci svedena do jednokolejky. Zde bude vybudována konečná zastávka Pankrác. Jelikož půjde o úvraťové ukončení, bude zde nutné provozovat obousměrné vozy (v současné době v podmínkách Prahy pouze typu KT8D5R.N2P). Taková forma výstavby nového tramvajového úseku

byla v zásadě možná jen proto, že původní tramvajová trať ve smyslu „dráhy“ sice dle zákona v dané lokalitě zrušena byla, kolejiště ale nebylo ve smyslu stavebního zákona odstraněno. Na jejím místě pouze stála auta, přičemž velká část původní infrastruktury zůstala dodnes zachována. I proto jsou náklady na výstavbu v porovnání s typickou novostavbou prakticky minimální a odpovídají zhruba nákladům na rekonstrukci.



Vytěžené pražce z původní tramvajové trati používané v letech 1970-74. (foto: Libor Hinčica)

Nespornou výhodou zvoleného řešení je v podstatě okamžité napojení oblasti Pankráce na tramvajovou dopravu a možnost náhrady stanice metra C Pankrác kapacitními tramvajemi, neboť stanice metra se plánuje uzavřít v souvislosti s její přestavbou na přestupní (pro první úsek trasy D pražského metra). Od počátku se přitom zdálo jasné, že stanice metra bude kvůli rekonstrukce uzavřena dříve, než se původně výstavba tramvajové trati na Budějovickou plánovala. Výstavba 250 m dlouhé trati umožní mít náhradu za stanici k dispozici ještě v letošním roce. Jak už ale zaznělo, nejde ale o finální podobu. Tramvajová trať bude ukončena ještě před křižovatkou s ulicí Hvězdova a její ukončení je vnímáno pouze jako provizorium, ačkoli už nyní ponese název Pankrác (ostatně v sousedství budoucí tramvajové konečné se nachází dnes i autobusová zastávka téhož jména, ta je ale využívána primárně nočními spoji, linkou H1 a autobusy náhradní dopravy za metro X-C). Nadále se předpokládá se, že tramvajová trať bude v budoucnu prodloužena, a to alespoň blíže vstupům do stanice metra (nyní budované ukončení trati by tím bylo zrušeno), případně až na začátek Budějovické ulice (k budově České pošty; rovněž s úvraťovým ukončením). Rada hlavního města by měla podklady k tomuto projednat snad ještě v průběhu října letošního roku.



Tramvajová trať v ulici Na Pankráci prakticky dodnes existuje, jen skryta pod asfaltem… (foto: Libor Hinčica)

Nová tramvajová trať dlouhá cca 250 m tedy přímo kopíruje část původní přeložky tramvajové trati, jež byla využívána pouze mezi léty 1970 a 1974. Z celkových nákladů na rekonstrukci tramvajových tratí jsou náklady na novostavbu vyčísleny na 68 mil. Kč, což je zhruba čtvrtina prostředků vynaložených do rekonstrukce dotčených tratí v oblasti (v rámci letošní etapy). S ukončením výstavby se počítá k 27. 11. 2020. Tramvajová trať ale zůstane i poté pro pravidelný provoz ještě osiřelá (mají na ní dokonce znovu parkovat auta), nicméně počítá se s jejím využitím v rámci výluk. Zda bude na konečnou Pankrác vedena i stálá linka, zůstává v tento okamžik ještě nejasné.

Url: Tramvají k metru Pankrác. Praha zahájila stavbu nové trati