Tramvajová smyčka Depo Hostivař v Praze v provozu

13.08 2022 18:28, Libor Hinčica ve spolupráci s Ing. Filipem Jiříkem, Tramvaje

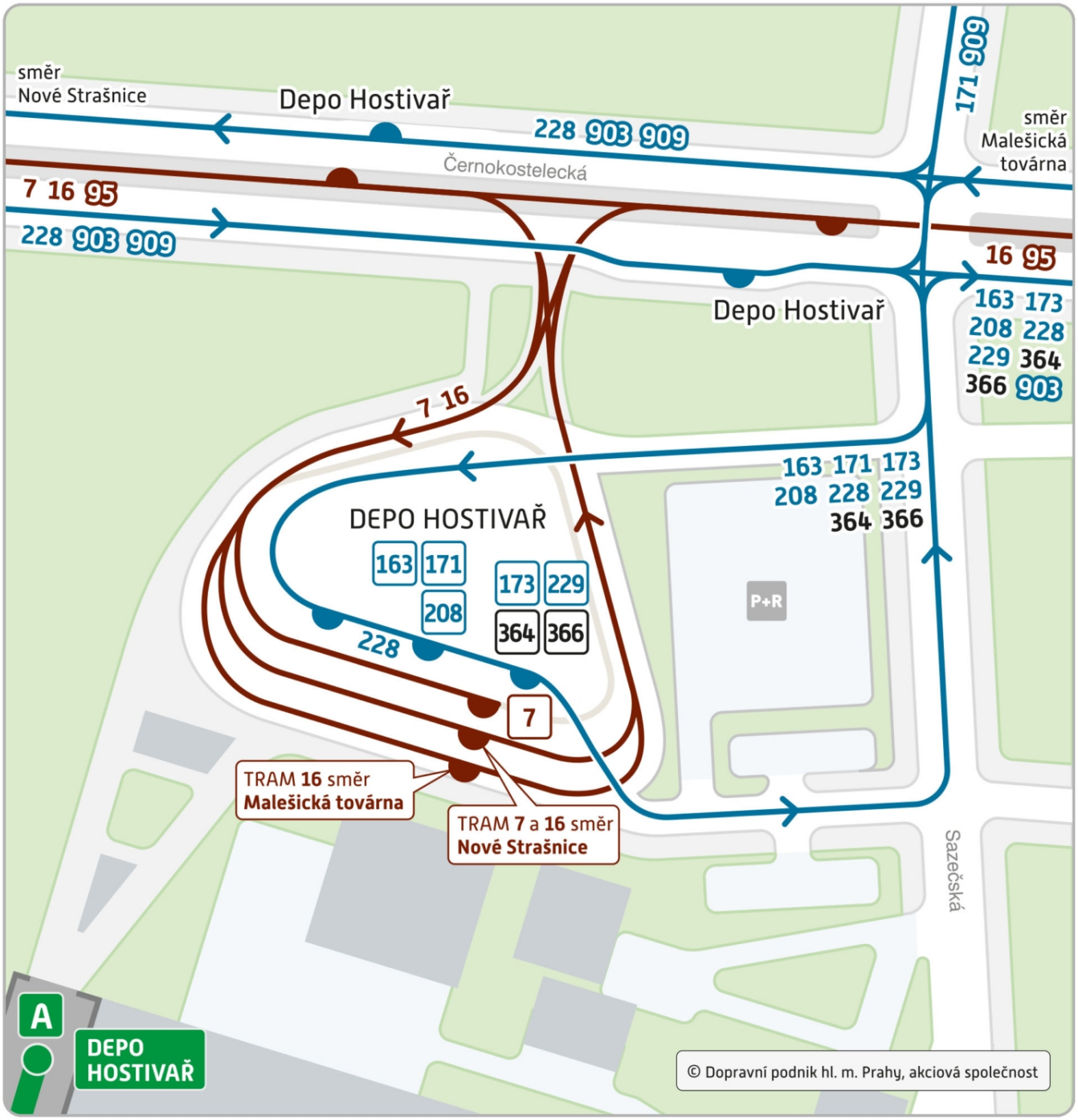
Dne 13. 8. 2022 byla do pravidelného provozu po pěti měsících výstavby uvedena nová tramvajová smyčka Depo Hostivař, která se rozprostírá na ploše někdejšího autobusového terminálu a části parkovacích ploch. Tramvaje zde začaly zajíždět od ranního výjezdu. Tou úplně první v provozu s pasažéry byl vůz KT8D5.RN2P ev. č. 9100, jenž vyjížděl z Ústředních dílen DP na čtvrté pořadí linky číslo 7 a smyčku opustil (s minutovým zpožděním) ve 4:38 minut. Slavnostní akt zahájení provozu za účasti zástupců DP, politiků a novinářů se má uskutečnit až v pondělí 15. 8. 2022.

Pouze krátce byl v Praze provozován autobus typu Škoda 21 Ab na linkách s cestujícími. Dopravce STENBUS využíval ex-plzeňský vůz původního ev. č. 472 (v PID ev. č. 1775) v letech 2010 až 2011. Na snímku jej vidíme opouštět původní terminál bez tramvajové smyčky. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Problematice výstavby tramvajové smyčky jsme se na našich stránkách opakovaně věnovali. Dnešní příspěvek tedy nebude zacházet do detailů řešení stavby a připomeneme si v tomto směru jen ty nejzákladnější body. Stavba tramvajové smyčky byla dlouhodobě iniciována především městskou částí Praha 10, a to s vidinou vytvoření většího dopravního terminálu, do nějž by měla být výhledově začleněna i železnice. Vítězem výběrového řízení na stavbu obří smyčky se stala společnost EUROVIA CS, která nabídla zhotovení díla za 193,96 mil. Kč. Ve smyčce lze odstavit najednou až pět tramvají o délce 32 m a vznikla zde čtveřice nových nástupišť. To, jež je nejblíže výstupu z metra (tj. u vnější koleje) je určeno pro spoje pokračující k Ústředním dílnám. Druhé nástupiště je pak pro spoje z opačného směru (tj. do Malešic a centra města), třetí je pouze pro výstup. Všechny tramvaje s ohledem na vybudované kolejové propojky zajíždějí k nástupištím protisměru hodinových ručiček. Výstupní zastávka slouží momentálně pouze lince číslo 7, která byla k Depu Hostivař prodloužena z konečné Nové Strašnice (dříve Černokostelecká). Tramvaje linky č. 7 po výstupu cestujících popojedou dále smyčky, kde pauzují, a následně přes spojovací oblouk smyčku obkrouží a přistaví se do nástupní zastávky (smyčku lze tedy teoreticky objíždět neustále dokola). Čtvrté nástupiště, o němž jsme se ještě nezmínili, slouží potřebám autobusů. Ty mají nové odstavy vybudovány uvnitř smyčky.

Výjezd ze smyčky Depo Hostivař. Dvojice kolejí nalevo, jak je patrné z mlatového povrchu, slouží pro odstav tramvají linky č. 7. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Stavba smyčky byla zahájena dne 14. 3. 2022 vymístěním autobusů z terminálu a zabráním ploch stávajících parkovišť pro stavební techniku. Celková délka nově položených kolejí činí 1,251 km, délka vnější koleje činí 490 m. Trať je vybudována v celé délce na příčných pražcích. V prostoru zastávek je kryta žulovou dlažbou, v místě odstavu tramvají mlatovým krytem, přejezdy mají asfaltový povrch. Zbytek smyčky je zatravněn. První zkušební jízda se odehrála dne 31. 7. 2022, kdy část smyčky projel měřicí vůz T3 ev. č. 5521 (přezdívaný „pomeranč“), a to z ryze stavebních důvodů. V celé délce smyčky se táž tramvaj projela až v neděli 7. 8. 2022. Od úterý 9. 8. 2022 se ve smyčce objevovaly nejrůznější cvičné jízdy sloužící k seznámení řidičů s novou smyčkou. Novostavba byla projeta různými typy vozidel, včetně například sněhového pluhu. Den před zahájením provozu, tj. v pátek 12. 8. 2022, byla dráha protokolárně uvedena do zkušebního provozu, načež bylo možné přistoupit k zahájení provozu. Smyčku dnes kromě již zmíněné linky č. 7, jež je zde ukončena, využívá ještě linka č. 16. Noční tramvajová linka č. 95 naproti tomu stojí jen na zastávkách na Černokostelecké ulici a do terminálu s ohledem na absenci přestupních vazeb v nočních hodinách nezajíždí.



Přehledné vedení tramvajových a autobusových spojů do terminálu Depo Hostivař. (zdroj: DPP)

Hlavní pozornost našeho článku budeme věnovat historii tramvajové smyčky Depo Hostivař, která není vpravdě nijak dlouhá, což souvisí s faktem, že i samotná konečná metra vznikala adaptací části depa Hostivař až dodatečně, zcela nezávisle od původních úvah o směřování trasy A. Ta měla na jejím východním konci pokračovat směrem do sídliště Zahradní Město, jenomže se její trasa „zasekla“ už na Skalce. Namísto prodloužení jižním směrem vznikla na počátku milénia úvaha vybudovat přestupní terminál MHD s parkovacími kapacitami P+R s přímým zapojením metra, které mělo být do lokality dovedeno úpravou stávajícího zhlaví depa a rekonstrukcí někdejší myčky na stanici. Od roku 2004 zde tak vznikal terminál pro autobusovou dopravu, z velkorysého plánu na parkovací dům P+R však sešlo a vzniklo zde pouze povrchové parkoviště pro necelých 200 automobilů a o něco menší parkovací kapacity pro přilehlá pracoviště Dopravního podniku. Stanice metra a terminál MHD byly uvedeny do provozu v květnu 2006, přičemž náklady na stavbu měly činit

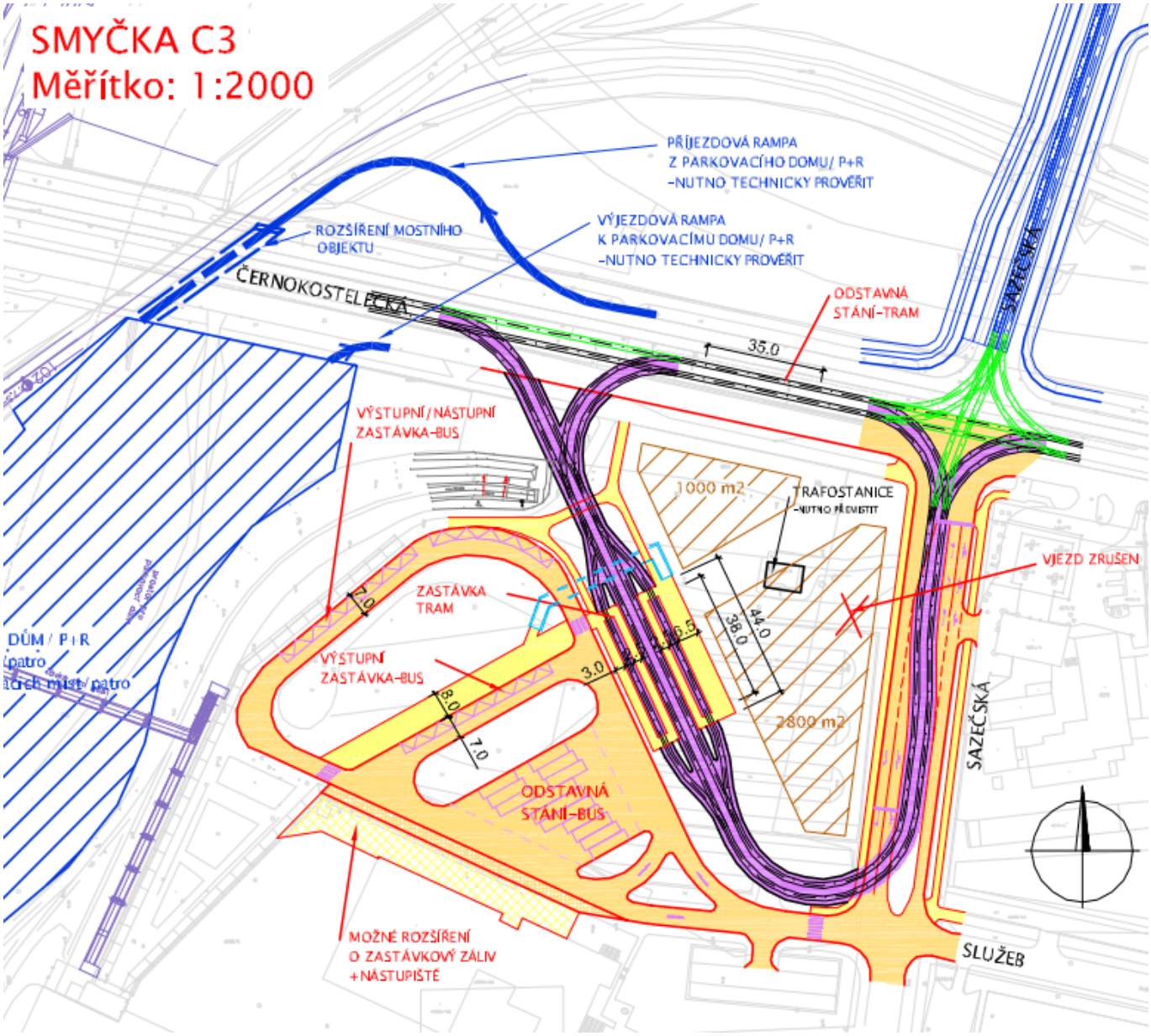
1,3 mld. Kč (z toho samotná stanice měla spolknout 860 mil. Kč). Hlavní úlohou terminálu vybudovaného v prostoru obklopeném průmyslovými areály negenerujícími poptávku po dopravě odpovídající metru byl přesun silného svazku příměstských linek ze stanice Skalka, což se však neosvědčilo. Již v roce 2008 (a zčásti 2009) bylo množství autobusových linek v terminálu ukončených postupně významně zredukováno, jak jsme rozebírali v našem příspěvku z března letošního roku. V současné době je zde stabilizováno několik autobusových linek čistě městských a pouhé dvě příměstské. U stanice Depo Hostivař byl deklarován také přestup na tramvaj, přičemž byly blízké zastávky tramvají Hutní základna na Černokostelecké ulici přejmenovány dle blízké stanice metra, nicméně docházka na tyto zastávky činila bezmála 500 metrů.

Smyčku v rámci zkoušek projely v uplynulých dnech nejrůznější pražské tramvaje, včetně kombinace vozů T3R.P se sněhovým pluhem. (foto: Honza Tran)

Již v době po výstavbě stanice metra se k lokalitě Depa Hostivař upíraly zraky městských plánovačů z Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (dnes IPR Praha) s cílem optimalizace využití terminálu MHD a stanice metra. V době přípravných prací na později pozastaveném konceptu nového územního plánu hl. m. Prahy vznikla celá řada studijních prací a dokumentů trvalé hodnoty. Jedním z nich byl materiál Praha kolejová z roku 2007, který položil základ postupně naplňovanému rozvoji funkce městské železnice a dalších návazných kolejových dopravních systémů v Praze. Od této doby se ve strategických materiálech rozvoje dopravní infrastruktury v Praze objevuje zřízení tramvajové smyčky Depo Hostivař u stejnojmenné stanice metra. Záměr se setkal s podporou městské části Praha 10, která z vlastní iniciativy zadala v roce 2009 vypracování studie, kterého se ujala společnost Mott McDonald. Návrhy řešení smyčky z této studie se neukázaly jako vhodné.

Autobus Karosa B 741 ev. č. 1604 z roku 1992 dopravce ČSAD POLKOST odbavuje v roce 2006 v zastávce Depo Hostivař v místě dnešní tramvajové zastávky. Povšimněte si velkého počtu významných příměstských linek, jež ze zastávky v té době odjížděly. Od 14. 12. 2008 byly všechny (s výjimkou linky č. 393, jež fakticky splynula s linkou č. 383) převedeny na Háje. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Zajímavostí byl například návrh, aby se k přístupu k nástupištím využívalo podchodu (v situaci, kdy sama stanice metra je povrchová). V porovnání s dnešním stavem měla být smyčka posunuta blíže ulici Sazečské, kterou měly tramvaje při výjezdu ze smyčky využívat. Návrh zohledňoval i možnost vybudování složité kolejové konstrukce s vedením trati dále severním směrem Sazečskou ulicí. Šlo o zapracování úvahy o možném vybudování tramvajové novostavby, jež by propojila Depo Hostivař s uvažovanou tramvajovou tratí v Počernické ulici v Malešicích. Zatímco záměr tramvajové trati do Malešic i dnes žije (ostatně územní rezerva v podobě tramvajového pásu zde dlouhé roky existuje), předpokládá se, že by zde měla tato tramvajová trať končit, nikoli pokračovat dále a napojovat se až u Depa Hostivař.



Jeden ze zvažovaných návrhů původní studie z března 2009 zpracovaný společností Mott MacDonald na základě iniciativy Prahy 10. Plán počítal s vybudováním podchodů na nástupiště a viditelné je i zvažované prodlouží do Malešic (zeleně). Ačkoli se podle této studie stavba nakonec nezrealizovala, byla významným milníkem a vedení Prahy 10 jistě zaslouží za obdobnou iniciativu rozvoje kolejové dopravy pochvalu. (zdroj: DPP)

I když se studie Prahy 10 ukázala později jako nevhodná, byl díky ní proveden první (a tudíž veledůležitý) impuls na cestě ke zřízení smyčky. Poměrně zásadním nedostatkem záměru byl nicméně fakt, že smyčka nebyla v souladu s územním plánem. Proces změny územního plánu probíhal od roku 2009 do roku 2012 a jeho výsledkem bylo nejen umožnění nové smyčky Depo Hostivař, ale také odstranění stávající smyčky Nové Strašnice (léta nazývané Černokostelecká). Je tedy možné, že tato smyčka jednou zanikne a bude nahrazena zástavbou, ale v současné době to není tématem, protože se předpokládá, že smyčka Nové Strašnice bude potřebná v době stavby Městského okruhu v nadcházející dekádě.

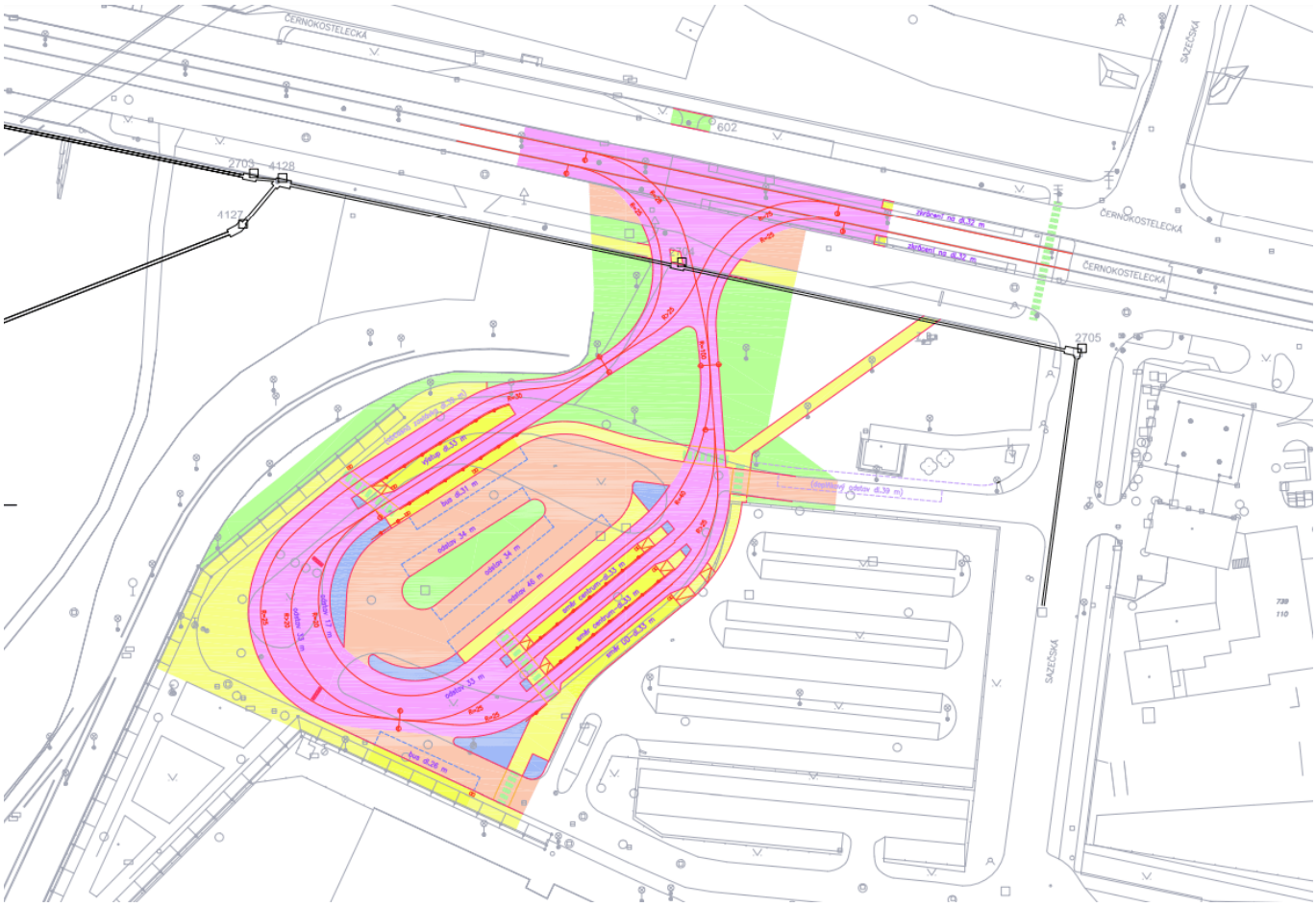
Přípravu smyčky Depo Hostivař pojmenoval pracovní materiál Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, DPP a ROPID z roku 2012, který k ní uvádí jako odůvodnění následující argumenty: *„Zkvalitnění přestupních vazeb mezi metrem a tramvají, přesun smyčky ke stanici metra a terminálu BUS a*

koordinace se záměrem výstavby objektového parkoviště P+R“. Tato formulace je zajímavá ve dvou souvislostech – ještě se v ní nepočítalo s budoucím zřízením železniční zastávky na přilehlé železniční spojce mezi Libní/Běchovicemi a Hostivaří a smyčka nebyla nijak spojována s výhledovou tramvajovou tratí do Štěrbohol, byť o obou těchto záměrech se již také mluvilo. Po několika debatách o možné podobě smyčky a souvislostech se záměru v roce 2016 pevně chytnul Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. a zajistil zpracování podrobné variantní studie. Ta již zohledňovala plánovanou železniční zastávku dle mezitím zpracované studie, ohledně parkovacího domu se zatím předpokládala poloha západně od terminálu bez jakékoliv použitelné dokumentace. Studii smyčky zpracovala společnost METROPROJEKT Praha, a.s. a v létě 2016 byla předložena k odborné diskusi na úrovni organizací zainteresovaných v městské dopravě. Celkem bylo zpracováno 26 variant, z nichž po větších diskusích i technických prověřeních vykrystalizovaly k rozhodnutí dvě.

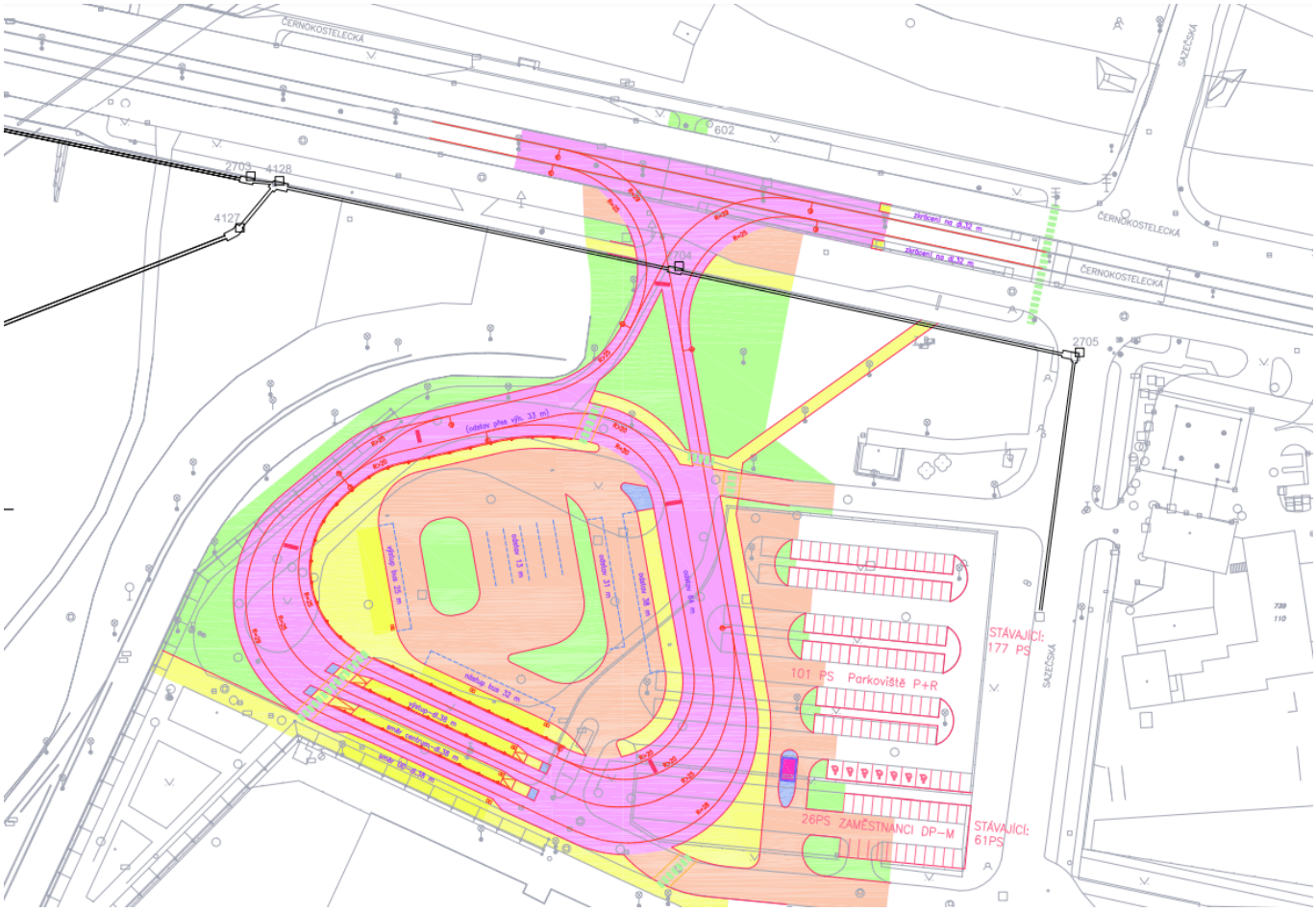
Pohled na nástupiště smyčky Depo Hostivař. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Varianta označená číslem 101 byla provozně favoritem Dopravního podniku pro svoji kompaktní podobu využívající plochu dnešního terminálu autobusů. Smyčka by tedy byla menší a nevynucovala by si mj. snížení počtu stávajících parkovacích míst. Nástupní ostrůvky by byly zvlášť pro výstup a nástup, takže by odpadlo objíždění zde končících tramvají okolo smyčky. Současně by byly zachovány stávající přístřešky u nástupišť autobusové dopravy a snížil by se objem prací vyvolaných investic (přeložek inženýrských sítí atp.). Proti tomuto návrhu stála varianta č. 203 zpracovaná na základě podnětu IPR Praha a podporovaná organizací ROPID. Jelikož nebylo možné dosáhnout mezi stranami jednání kompromisu, konala se na podzim 2016 porada u tehdejšího náměstka primátora pro dopravu Petra Dolínka, na níž byl spor rozhodnut ve prospěch přípravy a realizace varianty č. 203.

Skutečnost, že sám DPP výsledné řešení nepodporoval, vyplývala i z tiskové zprávy k tématu zahájení výstavby nové smyčky z března 2022, v níž si lze přečíst jistě ne náhodně formulovanou pasáž, že: *„Podoba smyčky, tj. počet kolejí a nástupišť, a také rozsah zeleně, byly určeny již v roce 2016 na základě studie, ze které byla vybrána varianta nejvíce vyhovující Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) z hlediska zeleně a veřejného prostoru a ROPID z hlediska organizace dopravy.“*



Varianta č. 101 preferovaná pražským DP. (zdroj: Metroprojekt/DPP)



Varianta č. 203, kterou upřednostňovaly Institut plánování a rozvoje a organizace ROPID. (zdroj: Metroprojekt/DPP)

Smyčka Depo Hostivař je dle vybrané varianty provozně navržena tak, aby na ní mohly spoje tramvajových linek nejen končit, ale také projíždět a po zastavení dále pokračovat. Preferovaná varianta má výhodu v umístění zastávek v poloze co nejbližší výstupům z metra, a to i za cenu většího prostorového nároku na smyčku. Řešení dle vybrané studie bylo důsledně respektováno a zachováno ve všech dalších stupních projektové přípravy. Projekt smyčky byl koordinován s budoucí železniční zastávkou, jejíž podoba se však v průběhu přípravy měnila, nicméně přístup k železniční zastávce by měl být připojen k pěší trase mezi stanicí metra a tramvajovou smyčkou. Stavba zastávky je ale momentálně v nedohlednu.

Vizualizace smyčky včetně parkovacího domu, jenž přibude snad v roce 2023.(zdroj: DPP)

Projekt tramvajové smyčky byl dále koordinován s parkovacím domem P+R, pro který byla v roce 2017 zpracována studie umisťující jej do prostoru dnešního povrchového parkoviště, mezi smyčku a Sazečskou ulici. S parkovacím domem čítajícím nově 650 parkovacích míst byla tramvajová smyčka důsledně a podrobně zkoordinována, avšak jeho realizace má vůči smyčce v současné době zpoždění, a tak lze výstavbu domu očekávat až v příštím roce. Smutnou realitou komplikovaných procesů přípravy a realizace staveb tak došlo ke stavu, kdy tramvajová smyčka je v prostoru první vlaštovkou budoucí podoby terminálu.

Ve výhledovém horizontu je pravděpodobné, že smyčka nabyde na významu také s další plánovanou tramvajovou tratí do Štěrbohol, která však zatím bojuje s komplikovaností systému přípravy staveb v naší zemi ve stádiu změny územního plánu. Rychlost těchto procesů můžeme ostatně demonstrovat právě na smyčce Depo Hostivař, která byla stavbou velmi jednoduchou, přesto však cesta od podrobné studie přes územní a stavební řízení, zajištění zhotovitele stavby a realizaci trvala šest let, z čehož samotná výstavba zabrala pouhých pět měsíců.

Příprava zelených povrchů se odehrávala tradičně na konci stavby. (foto: Honza Tran)

Pohled zezadu na tramvaje KT8D5.RN2 na smyčce Depo Hostivař první den provozu (13. 8. 2022). Linka 16 míří směrem k Ústředním dílnám, vůz ev. č. 9102 čerpá přestávku. (foto: Ing. Filip Jiřík)

Url: Tramvajová smyčka Depo Hostivař v Praze v provozu