

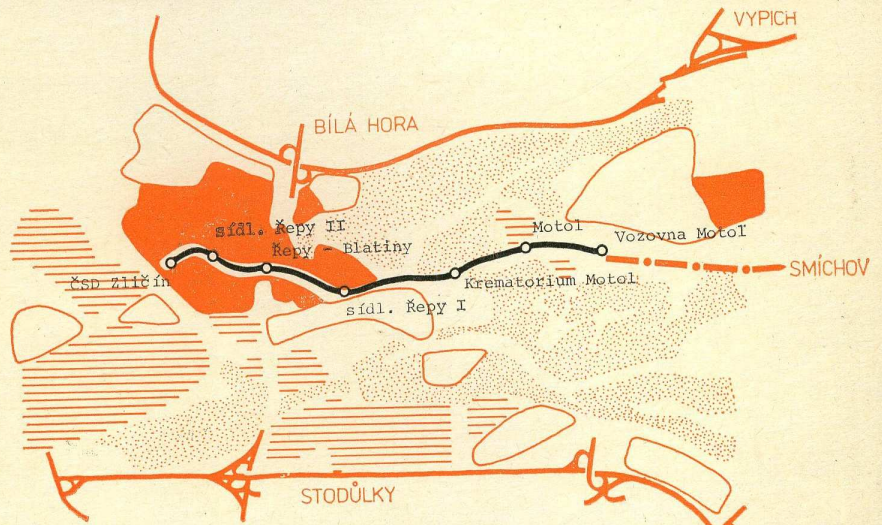
# KAM POVEDOU KOLEJE

Jestliže v centru Prahy převzaly hlavní nápor dopravy tunely metra, jež se odsud rozbíhají v pěti radiálních tazích, tramvaje ze svých tradičních tratí postupně vytlačené přebírají stále více roli napáječů, pendulujících mezi jednotlivými oblastmi městského osídlení a stanicemi podzemní dráhy. A budou ji plnit i v případě nových tratí, jež se objevily na mapě města v posledních létech, i když už v poněkud jiné formě, v kvalitě, jež má — především co do rychlosti a kapacity dopravy — odpovídat nárokům konce století. Tyto trati se svými parametry už mají blížít tramvajové rychlodráze. Budou po nich sice jezdit tramvaje už dnes vyráběné, především typu KT-8, budou však jezdit po vlastním tělese, tedy po kolejích pečlivě oddělených od ostatní dopravy mimoúrovňovým křížením. Tam, kde nebylo možné přetnout jiný typ dopravy v jiné úrovni, bude využito drážního systému. Stejně jako když projíždí vlak a přes silnice se spouští závozy, bude si i tramvaj ve městě „stavět dráhu“ sama, jen s tím rozdílem, že když pojedje, bude mít ostatní doprava, až na výjimky, červenou.

Pohled na plán Prahy prozradí, že nové tratě propojí metro se třemi pražskými sídlišti o čtyřiceti až šedesáti tisících obyvatelích, sídlišti, jež nejsou natolik velká, aby vyžadovala obsluhu metrem, ale přitom už tak velká, že jejich potřeba dopravy překračuje možnosti autobusů. Jde o sídliště Řepy, Modřany a Barandov.

První z těchto nových tramvajových tahů míří od Motola přes sídliště Řepy až ke zličínskému nádraží. Tramvaje se po jeho kolejích rozjedou už koncem příštího roku.

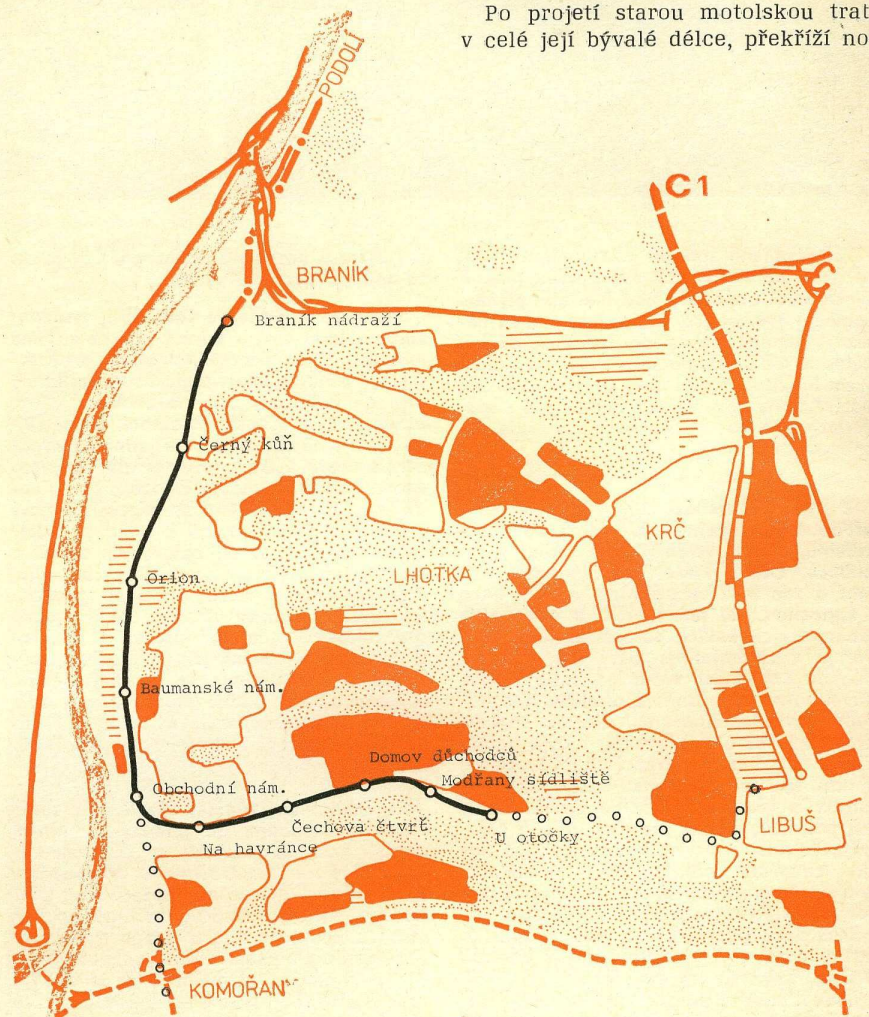
Motolská tramvajová trať bývala po celá léta jaksi neukončená. Kdysi tu stavěly tramvaje až téměř k první zatáčce před krematoriem. To ovšem jen pokud Prahou jezdily staré, ještě oboustranné tramvaje. Jen ty tu totiž mohly končit „naostro“ — dojet na konečnou a jet zase zpátky bez otáčení. Jakmile přešlo město na jednosměrné tramvaje typu T, zkrátila se motolská tramvajová radiála až ke Kotlářce — nejvzdálenějšímu místu, kde bylo možné vybudovat smyčku. Jen jedna linka, dnes je to sedmička, končí až v motolské vozovně. Přitom něco přes kilometr za starou konečnou vyrostlo sídliště pro třiatřicet tisíc lidí.



Sídliště Řepy I a Řepy II, rozdělené Slánskou ulicí, spojují dnes s centrem města autobusové linky. Jednak směrem na stanici metra Hradčanská, neboť sídliště patří k šestému praž-

skému obvodu, což vytváří samo o sobě řadu dopravních vazeb tímto směrem, a jednak přirozeně nejkratším směrem k městskému centru, motolským údolím k Andělu a stanici Moskevská trasy B metra.

Po projetí starou motolskou tratí v celé její bývalé délce, překříží no-



vá tramvajová trať pravý jízdní pruh silnice, uprostřed níž dosud jela, mostem do stráně naproti krematoriu. Po jejím úbočí pak bude pokračovat až k sídlišti, kterým projde, aby skončila u nádraží Zličín. Dva a půl kilometru nové trati, a samozřejmě i její pokračování k Andělu, bude, podle dopravních odborníků, užívat v ranní dopravní špičce až tři tisíce cestujících za hodinu.

V „zájmové oblasti“ druhé připravované tramvajové tratě — mezi nádražím v Braníku a sídlištěm Modřany — bydlí dokonce pětadesát tisíc lidí. Podle dopravních prognóz tudy budou jezdit asi dvě třetiny z nich.

Jak postupně rostlo sídliště Modřany, byli jeho obyvatelé, stejně jako v případě Řep, vozeni autobusy na stanici metra. V první řadě a především na trasu C — na stanice Kačero a Budějovická. V době otevření trasy B, tedy před rokem a něco, však už nároky této oblasti na dopravu začaly vytvářet na nejstarší trasu

pražského metra neúnosný tlak — proto také autobusy od spuštění trasy třetí jezdí z Modřan i cestou druhou — přes most Antonína Zápotockého na stanice Smíchovské nádraží a Moskevská. Ačkoli poměrně blízko jezdí od Braníka k Palackého náměstí, a tudíž také na trasu B, tři tramvajové linky, není tato cesta pro obyvatele sídliště nijak atraktivní: musejí začít cestu autobusem k branickému nádraží, a odtud teprve tramvaj k metru. Rychlost přepravy — a to je prvořadé kritérium kvality jakékoli městské dopravy — jednoznačně mluví pro první dvě tratě autobusů.

Nová trasa, po níž se mají tramvaje rozjet na přelomu let 1991 a 1992, měří sice jen necelých šest kilometrů — od dnešní smyčky u nádraží Braník až po konečnou na modřanském sídlišti — ale buduje se podstatně delší. Už před mostem Antonína Zápotockého

ho totiž tramvaj vybočí z nábřežní komunikace, tentokrát ve stejné úrovni s automobilovou dopravou k Modřanům; tady si bude tramvaj uvolňovat cestu tak, že se ohlásí semaforu na křižovatce, a ten automaticky dá autům červenou. Koleje pak zamíří k vodě, trať projde pod mostem podél řeky a dále pokračuje zhruba v trase dnešní ulice Modřanské do Modřan, kde asi šest set metrů za Baumanovým náměstím zatočí vlevo do Čechovy čtvrti a za ní pokračuje zeleným pásem sídliště Modřany. Téměř po celou délku trasy po vlastním tělese — s ostatní dopravou se vlastně stýká jen na staré trati od mostu Antonína Zápotockého k Palackého náměstí na několika křižovatkách, kde bude mít jednoznačně přednost, a ve vyšehradském tunelu. V úseku mezi mostem Antonína Zápotockého a odbočením do Čechovy čtvrtě se parametry této trasy nejvíce blíží trase rychlodrážní.

Největším stavebním oříškem počátku devadesátých let, alespoň co se týče dopravy tramvajové, bude podle inženýra Vavřince Bodenlose, vedoucího útvaru koncepce a generelu pražských Dopravních podniků, trasa třetí — tramvajová trať na sídliště Barrandov. Především pro topografické podmínky, určující vlastně jediný možný koridor, jímž se lze na barrandovské sídliště dostat: od smíchovského předmostí mostu Antonína Zápotockého vedle výstupní barrandovské komunikace.

Čtyři a půl kilometru budoucí tramvajové tratě — od dosavadní tramvajové smyčky až po okraj sídliště — tak povede, podle zpracované studie, při výstupu na barrandovskou plošinu částečně po mostech, částečně v tunelu, sídlištěm pak v zářezu.

Poslední trať, která Praze přibude počátkem devadesátých let, přesněji řečeno v roce 1990, bude vlastně první její „nadzemní“ tramvajovou tratí: Z kilometru a půl trasy mezi Palmovkou a Ohradou povede plná polovina po mostních konstrukcích. Z prostoru křižovatky Ohrada přejde tramvajová trať mimoúrovňově na severní stranu ulice Pod Krejčárkem, podél které pokračuje až k ulici Novovysočanské. Zde trať uhýbá severním směrem, po mostním objektu pokračuje podél ulice Pod plynojemem a mimoúrovňově křížuje obě želez-



niční tratě. Za protektorovnou Kožedělného podniku a Stadiónem mládeže se úrovnově zapojí do rekonstruované křižovatky tramvajových tratí na Palmovce. Tahle trať nespojuje s centrem žádné pražské sídliště, propojuje ale dva dopravní uzly města a dvě jeho tramvajové tangenty — východní, která začíná v Hostivaři a jeho průmyslovém pásu a míří do Kobylis, a severní od Dejvic do Vysočan. A protože ve stejném roce začne jezdit metro ze stanice Sokolovská do stanice Zápotockého, bude po jeho spuštění možné odvážet na tuto stanici i velkou část obyvatel Žižkova. Ani vybudování této tramvajové trati nebude nijak jednoduché, ale výpočty dokazují, že se stane jednou z důležitých tratí pražských tramvají: jen tím, že toto spojení bude možné využívat, ušetří se v celé oblasti kolem osmašedesáti autobusů, které bude možné přesunout na potřebnější tratě ve městě.

Samozřejmě, že přenesením těchto čtyř tramvajových tratí z plánů dopravních inženýrů do pražských ulic jejich výstavba neskončí. Naopak, pro následující léta se plánují další. Tak třeba k řepecké konečné motolské tramvajové radiály má být přive-

dena i trať z Bílé hory. Tím se uzavře jakási podkova tramvajových tras, začínající na jedné straně na stanici Moskevská u Anděla a končící na straně druhé až na Hradčanské. Alternativně se uvažuje o tramvajovém propojení z Motola kolem Motolské nemocnice, a dál na Vypich. Počítá se i s prodloužením radiály do Modřan: Tramvaje se mají rozjet jednak do Komořan a jednak na Líbuš. Mezi plánovači pražské dopravy se hovoří o dalších propojeních, jak na východě Prahy v Hostivařsko-Malešické průmyslové oblasti, tak i o tom, jestli a jak se na tramvaj napojí Zbraslav. Ale to už jsme ve století následujícím, o jehož představách o městské dopravě se dnes můžeme vlastně jen dohadovat.

Dušan Pokorný  
Kresby: Lubor Benátčan

