

Nová tramvajová trať Modřany – Libuš



Síť tramvajových tratí v hlavním městě Praze má nyní celkovou délku cca 142 km a v pravidelném provozu po ní jezdí 25 denních a 9 nočních linek, které v roce 2019 přepravily v průměru více než 1,2 mil. cestujících denně. Vedení města i pražský Dopravní podnik, jako investor, však stále podporují další rozvoj tramvajové dopravy včetně výstavby nových tratí. Mezi ně patří i úsek Modřany–Libuš. Jeho dopravně urbanistický přínos směřuje především k propojení velkých sídelních celků okolo dnešní modřanské tramvajové trati s budoucí linkou D pražského metra v plánované stanici Libuš. Pro řadu budoucích cestujících se tak zkrátí čas a zvýší komfort cestování veřejnou dopravou ve směru do centra města.

Z pověření Dopravního podniku hl. m. Prahy zahájil Metroprojekt v roce 2016 projektové práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí ve věci novostavby tramvajové trati v úseku Modřany–Libuš. Rozhodnutí o umístění stavby nabylo právní moci v červenci 2017 a následně byly zahájeny práce na dokumentaci pro stavební povolení, která byla vyhotovena ještě před koncem roku 2017 a v podobě čístopisu předána objednateli v únoru 2018. V současné době (listopad 2020) se již zpracovává dokumentace pro provedení stavby, na jejímž základě bude Dopravní podnik vybírat zhotovitele stavby. V ideálním případě se předpokládá zahájení stavby v roce 2021 s dokončením ještě v roce 2022.

Stavba se nachází na katastrálních územích Kamýk, Modřany a Libuš. Zasahuje tak území Městských částí Praha 12 a Praha–Libuš. Navrhovaná podoba trati je v souladu s územním plánem hlavního města Prahy, v němž je vymezena jako veřejně prospěšná stavba pod označením „VPS tramvajová trať Modřany – Libuš – Nové Dvory“. Jedná se o liniovou stavbu, která navazuje na stávající tramvajovou smyčku Levského na modřanském sídlišti. Nová trať je ze smyčky vedena bočně podél ulice Generála Šišky s následným vstupem do osy Novodvorské ulice v křižovatce těchto dvou ulic. Nová tramvajová trať je dočasně ukončena úvraťovou zastávkou přímo v Novodvorské ulici v místě, kde bude v budoucnu postavena stanice metra Libuš. Tramvajová trať bude v souvislosti se stavbou metra zároveň prodloužena do oblasti Nových Dvorů.

Nová tramvajová trať prochází mírně zvlněným územím, z hlediska nutných zemních prací je nejnáročnější hned počáteční úsek v místě napojení na stávající smyčku, kde je trať vedena v hlubším zářezu s většími prostorovými nároky na svahování zemního tělesa podél trati.

V území se nachází řada inženýrských sítí, z hlediska důležitosti je nejvýznamnější křížení s trasou vysokotlakého plynovodu v ulici Generála Šišky, dále navržená trasa probíhá v těsné blízkosti stávající regulační stanice plynu. V ulici Generála Šišky se jedná o nezastavěné území, v Novodvorské ulici pak tramvajová trať vstupuje do oboustranně zastavěného území (obytné území).

Z hlediska významu je Novodvorská ulice páteří komunikací zdejšího obytného území (Libuš), ulice Generála Šišky zajišťuje dopravní napojení na sousední městské čtvrti (Modřany) a nadřazenou komunikační síť. Kromě těchto dvou komunikací je stavbou výrazně dotčena i ulice Brunelova, nacházející se jižně od ulice Generála Šišky, která zajišťuje dopravní obslužnost areálu školních zařízení a chráněných bytů. Stávající vyústění této ulice (křižovatka s ulicí Generála Šišky) je zrušeno a posunuto západním směrem do místa signalizovaného přechodu pro chodce.

ZÁKLADNÍ PARAMETRY NÁVRHU

Tramvajová trať:

- délka tramvajové trati: 1,7 km
- počet zastávek: 4 oboustranné délky s délkou nástupiště 35 m
- počet tramvajových linek: 1 až 2 linky

Měničrna:

Půdorys budovy nové měničrny je navržen ve tvaru písmene „L“. V budově je umístěna nová rozpínací stanice PRE Distribuce. Vlastní spotřeba měničrny bude napájena z hlavního 100 kVA a pomocného 20 kVA transformátoru. Zastavěná plocha objektu je 194,5 m², obestavěný prostor 1 281,5 m³, zpevněná plocha před objektem 127 m².

Sociální zařízení:

Sociální zařízení bude umístěno v blízkosti konečné zastávky na východní straně Novodvorské ulice, v definitivním stavu bude tento objekt přemístěn do místa ukončení tramvajové trati. Objekt má obdélníkový půdorys, zastavěná plocha objektu činí 22,0 m², obestavěný prostor 70,4 m³.

Pracovní názvy zastávek:

- Modřanský vodojem, st. cca km 2,5, vstříčná nástupiště délky 35 m
- Observatoř Libuš, st. cca km 3,0, vstříčná nástupiště délky 35 m
- Sídlíště Libuš, st. cca km 3,5, vstříčná nástupiště délky 35 m
- Libuš, st. cca km 3,93, vstříčná nástupiště délky 35 m



Tramvajová trať Modřany–Libuš – 1. etapa, zakres do ortofotomapy



Vizualizace prostoru zastávky Modřanský vodojem

Staničení nové trati je napojeno na stávající staničení modřanské tramvajové trati. V úseku od km 2,27 cca do km 3,45 nejsou navrženy žádné výrazné úpravy pozemních komunikací. Je pouze nutné patřičně upravit vjezdy z komunikace Generála Šišky na účelové komunikace křížící tramvajovou trať (sběrný dvůr, skládka atd.). Nejvýraznější změnou je nutnost posunout příjezdovou komunikaci ke sběrnému dvoru východním směrem, což je vynucené výškovým řešením vedení nové tramvajové trati („TT“). Poloha nivelety TT je výrazně limitována nutností podejít v potřebné výšce vedení vysokého napětí, které se zde nachází. V této souvislosti bude nutné také posunout (východním směrem) stávající signalizační zařízení na výjezdu z hasičské zbrojnice, která je zde umístěna na severní straně ulice Generála Šišky.

V úseku od km 3,45 cca do km 3,65 je komunikace upravena v návaznosti na přestavbu křižovatky Generála Šišky – Novodvorská a vybudování nové tramvajové zastávky Sídliště Libuš. Dochází k posunu vyústění Brunelovy ulice, aby byla zajištěna potřebná vzdálenost mezi oběma křižovatkami.

V Novodvorské ulici je TT vedena v ose vozovky, podél ní je v obou směrech veden jeden jízdní pruh, přičemž je respektován pohyb cyklistů (buď ve formě jízdního pruhu pro cyklisty, nebo ve formě cyklopiktokoridoru). Minimální šířka vozovky mezi obrubníky (mimo místa odbočovacího či řadícího pruhu a přechodu pro chodce) je 5,5 m. Hrany hlavního dopravního prostoru zůstaly prakticky zachovány s případnou nezbytnou lokální rektifikací.

V křižovatce s Freiwaldovou ulicí je ve směru do centra posunuta východní hrana vozovky tak, aby v tomto místě bylo možné zachovat samostatný řadící pruh pro odbočení doleva (obytná oblast).

V oblasti za křižovatkou s Freiwaldovou ulicí (při pohledu ve směru do centra) bude vybudována dočasná úvraťová zastávka Libuš, kde bude trať do doby dostavby metra a prodloužení tramvajové trati na Nové Dvory (tento projekt prodloužení TT se již začíná chystat) prozatím ukončena. V souvislosti s touto zastávkou bylo nutné posunout severním směrem stávající přechod pro chodce, aby pěší při příchodu (odchodu) na zastávku nemuseli křížit trasu přejezdu pro cyklisty.

Prostor vlastní zastávky je pouze jednokolejný, výstup cestujících bude orientován na východní nástupiště, nástup bude realizován ze západního nástupiště. Za plochou vlastní zastávky se nachází prostor umožňující odstavení porouchaného tramvajového vlaku, v běžném prostoru ovšem nebude využíván. Objekt pro řidiče je umístěn na východní stranu Novodvorské ulice do pásu zeleně.

Ve vazbě na stavbu tramvajové tratě dojde k určitým posunům a úpravám stávajících autobusových zastávek v dotčeném území, všechny zastávky ovšem zůstanou zachovány, k výraznější úpravě linkového vedení dojde pravděpodobně až po dostavbě metra. Severně od úvraťové zastávky zůstane zachován současný podchod

pro chodce pod Novodvorskou ulicí, k jeho zrušení dojde až současně s výstavbou metra.

Vznikne jedna nová světelná signalizace, konkrétně na zaústění TT do osy ulice Novodvorské v rámci přestavby dnes kruhové křižovatky na „klasickou průsečnou“ ulic Generála Šišky – Meteorologická – Novodvorská – vjezd TT (jako čtvrté rameno). Hlavní směr je navržen v přímé (relace Generála Šišky – Meteorologická). Tramvaje jsou řešeny jako samostatný vjezd s ohledem na vedení tramvajového tělesa v přidruženém prostoru a následně převedeny na středový dělicí pás s TT. V křižovatce je uvažováno s preferencí cyklistů vytvořením představených vyčkávacích míst V19, na které navazuje vedení cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru ulice Novodvorská (cyklopiktokoridor, jízdní pruh pro cyklisty).

Nové vyústění Brunelovy ulice do ulice Generála Šišky nebude vybavené signalizací. Vyústění je posunuto západním směrem vstříčně proti současnému výjezdu z autobusové točky. V tomto místě se dnes nachází signalizovaný přechod pro chodce. V novém stavu tak vzdálenost obou křižovatek činí přibližně 150 m (oproti stávajícím 90 m).

Realizací stavby nové TT dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti dotčeného území, a to zejména v definitivním uspořádání, kdy bude tramvajová trať v těsném kontaktu s novou stanicí metra Libuš a dojde k funkčnímu provázání všech tří systémů pražské veřejné dopravy.

NEJVÝZNAMNĚJŠÍ PROBLÉMY, KTERÉ BYLY V RÁMCI PROJEKCE ŘEŠENY

- V průběhu zpracování došlo ke změně koncepce návrhu; namísto nyní plánované dočasné úvraťové zastávky v Novodvorské ulici byla původně navržena smyčka v sousedství stanice metra Libuš. V současné době je již myšlenka na návrh smyčky opuštěna, tramvajová trať bude v budoucnu dále prodloužena na Nové Dvory.
- Problematika SSZ: Původní návrh předpokládal celkem 3 nová SSZ, kromě křižovatky ulic Generála Šišky – Novodvorská měla být nově signalizovaná i křižovatka Brunelova – Generála Šišky a v definitivním uspořádání se smyčkou (viz výše) i odbočení tramvaje z Novodvorské do prostoru smyčky. Za účelem vyřešení této otázky



Vizualizace vedení trati podél ulice Generála Šišky



Vizualizace prostoru zastávky Sídliště Libuš a blízké křižovatky ulic Novodvorská – Generála Šišky

- proběhlo několik pracovních jednání a po dohodě dopravních orgánů města byl navrhovaný počet SSZ zredukován jen na jedno.
- Dopravní řešení bočního vedení tramvajové trati: Intenzivně byla diskutována otázka přednosti v jízdě v místech křížení bočně vedené trati s ostatními komunikacemi. V místech křížení s účelovými komunikacemi bude mít přednost v jízdě tramvaj, v místě křížení s Brunelovou ulicí bude naopak tramvaj dávat přednost ostatním vozidlům (výjezd z místa ležícího mimo vozovku), což je funkčně možné s ohledem na to, že v těsné blízkosti se nachází nová zastávka Sídliště Libuš a tramvaje se tak budou pohybovat nízkými rychlostmi.
 - Regulační stanice plynu: Zcela zásadní otázkou byla problematika stávající regulační stanice plynu, ležící v těsném sousedství zamýšlené tramvajové trati. Na tomto místě je nutné zdůraznit vzájemně vstřícný přístup obou dotčených organizací, Pražské plynárenské – Distribuce a. s. na jedné straně a Dopravního podniku hl. m. Prahy na druhé. Díky vzájemným kompromisům bylo možné za cenu drobných úprav stavebního řešení zachovat regulační stanici ve stávající poloze, přičemž trať je skutečně vedená jen v několika-metrovém odstupu od zdi objektu. Pro případ mimořádné události v podobě úniku plynu z regulační stanice byl dohodnut systém, jakým bude okamžitě zastavena tramvajová doprava na přilehlé trati, a to ve formě elektronických návěstí s povelům „Stůj“.

- Ochrana proti hluku: Jak jsme my, projektanti tramvajových tratí v dnešní době zvyklí, byla otázka ochrany proti hluku nejpalcivějším problémem celého projektu. Na základě provedeného akustického posouzení záměru vyvstala nutnost chránit kompletní zástavbu rodinných domů na východní straně Novodvorské ulice, přičemž v souvislosti s platností nových Pražských stavebních předpisů již není možné na území Prahy používat protihlukové stěny. V zájmu vyřešení celé situace proběhla nová podrobná měření stávající úrovně hluku a po dohodě zúčastněných stran bylo zpracováno nové akustické posouzení již se zohledněním nové legislativy, která v tomto oboru začala mezitím platit. Součástí projektu TT je tak nyní ochrana proti hluku pouze u přímo dotčených objektů v Novodvorské ulici.

SOUČASNÝ STAV PŘÍPRAVY PROJEKTU

Pokud se úspěšně podaří dotáhnout do konce všechny legislativní náležitosti a získat pravomocné stavební povolení, mohla by realizace projektu začít v roce 2021. Doba výstavby se předpokládá 14 měsíců, takže by nová trať mohla být v provozu v roce 2022. S ohledem na skutečnost, že v posledních letech čelí výstavba téměř jakékoli dopravní infrastruktury (nejen) v Praze průtahům a často i obstrukcím, by to byl úspěch pro všechny zúčastněné.

Ing. Zbyněk Froněk
METROPROJEKT Praha a. s.

Nová tramvajová trať Modřany – Libuš

Síť tramvajových tratí v hlavním městě Praze má nyní celkovou délku cca 142 km a v pravidelném provozu po ní jezdí 25 denních a 9 nočních linek, které v roce 2019 přepravily v průměru více než 1,2 mil. cestujících denně. Vedení města i pražský Dopravní podnik, jako investor, však stále podporují další rozvoj tramvajové dopravy včetně výstavby nových tratí. Mezi ně patří i úsek Modřany – Libuš. Jeho dopravně urbanistický přínos směřuje především k propojení velkých sídelních celků okolo dnešní modřanské tramvajové trati s budoucí linkou D pražského metra v plánované stanici Libuš. Pro řadu budoucích cestujících se tak zkrátí čas a zvýší komfort cestování veřejnou dopravou ve směru do centra města.