

# Novostavba tramvajové trati Divoká Šárka – Dědina v Praze

Dne 22. října 2023 byla v Praze slavnostně otevřena nová tramvajová trať z Divoké Šárky na sídlišťě Dědina. Výstavba trvala 16 měsíců. Investorem stavby byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, část nákladů pokryla dotace Evropské unie z Operačního programu Doprava 2. Kompletní projektovou přípravu včetně realizační dokumentace a inženýrské činnosti zajistil METROPROJEKT Praha a.s. a stavbu pak realizovala firma SUBTERRA a.s.

Novostavba tramvajové trati s délkou 2,3 km začíná v ulici Evropská za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále vede na samostatném tělese podél ulice Drnovská směrem k Letišti Václava Havla. Ukončena je jednokolejným obratištěm s jednou předjízdňou kolejí u křižovatky ulic Drnovská – Dědinská. Součástí stavby je i rekonstrukce stávající trati délky 270 m mezi smyčkou Divoká Šárka a křižovatkou ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou. Na trati je 5 párů zastávek s názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská.

Nová tramvajová trať v rostlé zástavbě v tomto případě vyvolala úpravu celého uličního prostoru v dotčeném úseku ulice Evropská a v celé délce ulice Vlastina včetně rozsáhlých přeložek stávajících inženýrských sítí.

## PŘÍPRAVA STAVBY

Jedná se o jednu z nejdéle připravovaných tramvajových tratí. V průběhu přípravy projektu došlo k mnoha dílčím změnám navrhovaného řešení. V roce 2011 byla dokončena vyhledávací studie, která byla podkladem pro další projekční přípravu, kterou jsme zahájili na konci roku 2012 zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR).

Závazné stanovisko EIA bylo vydáno v červenci 2015. Na základě podmínek EIA byla v dubnu 2016 DUR aktualizována. Největší změnou bylo vypuštění nové křižovatky Evropská – U Silnice a úprava celé původní koncepce vedení automobilové dopravy. V srpnu 2016 došlo k další významné aktualizaci DUR, kdy se po projednání návrhu s Výzkumným ústavem rostlinné výroby ukázalo, že tramvajová smyčka navržená dle územního plánu je v kolizi se 70 let trvajícím půdním pokusy a je nutné její tvar významně upravit včetně umístění zastávek, měnirny, sociálního zařízení a dalších. Následně došlo k několika dalším aktualizacím DUR na základě výsledků participačního procesu s veřejností, dále z důvodu průběžných změn stávajícího stavu v území a projednání návrhu DUR s dotčenými orgány státní správy. Žádost o územní rozhodnutí byla podána v červnu 2018 a územní rozhodnutí nabylo právní moci v prosinci 2019.

Situace stavby.



- Zastávka Divoká Šárka.
- ↘ Ulice Vlastina.
- ↓ Ulice Drnovská.

Průběh zpracování dokumentace pro stavební povolení a zajištění stavebního povolení byl o poznání rychlejší. DSP byla dokončena v červnu 2019, žádosti o stavební povolení byly podány v prosinci 2020 a v srpnu 2021 nabylo hlavní stavební povolení právní moci.

## PODROBNÝ POPIS STAVBY

Začátek stavby je v křižovatce ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou. V ulici Evropská byl zrekonstruován úsek dlouhý zhruba 270 m včetně napojení a úpravy stávající smyčky Divoká Šárka, kde byla zrušena vnější kolej.

Za upravenou smyčkou pokračuje nová tramvajová trať v ose komunikace na samostatném tělese. Za křižovatkou s ulicí Libocká je umístěna nová tramvajová zastávka Divoká Šárka. V křižovatce ulic Evropská-Litovická opouští trať ulici Evropská a pokračuje do ulice Vlastina. Oblast křižovatky Vlastina-Evropská byla vložením tramvajové trati významně přeřešena. Změnil se dopravní režim všech křižovatek v okolí včetně kompletní úpravy SSZ.

V ulici Vlastina v úseku mezi ulicemi Evropská – U Silnice je nová trať umístěna v úrovni vozovky společně s automobilovou dopravou pro lokální dopravní obsluhu. Osová vzdálenost kolejí je 3,5 m. Sloupy trolejového vedení jsou umístěny v jižním zeleném pásu. Průjezdna je pouze pro MHD a cyklisty. Na severní straně komunikace jsou umístěny parkovací pruhy pro podélné parkování. V blízkosti křižovatky s ulicí U Silnice se nachází zastávka Vlastina.



V úseku mezi ulicemi U Silnice–Klimčina je uliční profil rozšířen jižním směrem do stávajícího areálu kasáren, kde byla vybudována nová zeď ohraničující vojenský areál. Pro každý směr je pro automobily jeden jízdní pruh podél trati, která má zpevněný kryt a nájezdové obrubníky pro nouzové objety. Osová vzdálenost kolejí je 9,4 m. V ose trati tak vznikl 5,5 m široký zelený pás, kde jsou také umístěny sloupy trolejového vedení. Jižní kolej je opatřena dlážděným krytem až ke středovému zelenému pasu. Severní kolej má zpevněný kryt pouze po vnější kolejnici, ve zbylé části je zatravněný kryt se zavlažováním.

Ve Vlastině, v úseku mezi ulicemi Klimčina–Drnovská, je navrženo obdobné uspořádání jako v předchozím úseku. Jsou zde dvě nové tramvajové zastávky Ciolkovského a Sídliště Na Dědině, které jsou (mimo Sídliště Na Dědině ve směru z centra) společné i pro autobusové linky. Po obou stranách komunikace jsou zřízeny parkovací pruhy pro podélné stání vozidel.



V ulici Drnovská je tramvajová trať umístěna na boku komunikace v západní poloze na samostatném tělese. Mezi tratí a vozovkou byla vysázena stromová alej. Trať je zde s otevřeným kolejovým svrškem.

Nová jednokolejná tramvajová smyčka s jednou předjízdňou kolejí je situovaná poblíž křižovatky Drnovská x Dědinská. Trať v místě zastávek a rozvětvení je s dlážděným krytem, jinak je použit mlatový zákryt. Uvnitř smyčky je umístěno sociální zařízení pro řidiče, pískové hospodářství a měnárna, která je určena jak pro tramvaje pro budoucí elektrifikovanou linku 119 na pražské letiště.

Zastávky Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská nástupní jsou určeny pro jednu soupravu. Zastávka Divoká Šárka a konečná Dědinská výstupní jsou určeny pro 2 soupravy, s nástupišti délky 67 m. Na zastávkách, které jsou využívány i pro autobusy jsou

← Smyčka Dědinská.

↓ Dvojitá antivibrační vana.



Prefabrikovaný  
zastávkový panel.

použity prefabrikované zastávkové betonové panely. Tyto panely zajišťují stálou pozici nástupní hrany ve vztahu ke koleji. Všechny zastávky jsou navrženy s krytem z pražské mozaiky, jsou vybaveny přístřeškem a elektrickým informačním panelem, který zobrazuje údaje o odjezdu linek a případně další provozní informace. Zastávky směrem do centra mají navíc jízdenkový automat.

## SPECIÁLNÍ ULOŽENÍ KOLEJÍ

V konstrukci tramvajové trati byla poprvé v České republice použita tzv. dvojitá antivibrační vana. Vana je zřízena v části ulice Vlastina v úseku od ulice Evropské k ulici U Silnice, respektive k tramvajové zastávce Vlastina, a to v délce 340 m. Důvodem je maximální snížení přenosu vibrací, hluku a dalších negativních vlivů do okolí novostavby tramvajové tratě v nejužším profilu ulice Vlastina. Použitá konstrukce se skládá z desky pevné jízdní dráhy systému W-tram, která je uložena do dvouvrstvého systému s dvěma úrovněmi antivibračních rohoží různých dynamických a útlumových charakteristik. Spodní rohože jsou uloženy „konvenčně“ na pláň a do betonových L prefabrikátů. Na tuto první vrstvu AVR je dále zřízena vyztužená betonová vana tvaru hranatého U, na kterou je umístěna další vrstva antivibračních rohoží, v nichž je pak zřízena (kvůli hmotnosti) zesílená betonová deska W-tram. Tím, že vrchní antivibrační rohož je umístěna mezi dvojicí (tuhých) betonových desek, můžeme hovořit o tzv. „systému odpružené hmoty“. Pro zamezení šíření vibrací v podélném směru mezi jednotlivými segmenty spodní betonové vany byla tato konstrukce dále rozdělena na části



délky cca 2,5 m, mezi které byla jako akustická přepážka vkládána PVC fólie tl. 2 mm. Pohled na výstavbu konstrukce spodní betonové vany, včetně dobře patrných akustických přepážek, postupu výstavby a rozdělení na segmenty, je na přiloženém obrázku.

Ostatní konstrukce byly zvoleny v Praze standardně používané. Otevřený i uzavřený kolejový svršek na pražcích (v místě kolejových konstrukcích dřevěných, v širé trati betonových) ve šterkovém loži a pevná jízdní dráha s upevněním W-tram na betonové desce. Kolejnice jsou žlábkové NT1 nebo hlavové 49E1, doplněné profilem KRUG, v místech, kde je potřeba tramvajovou trať pojíždět.

## BUDOUCNOST

V platném územním plánu je zakresleno pokračování tramvajové trati směrem k Letišti Václava Havla, přesněji k Terminálu 3 (tzv. staré letiště). S prodloužením se počítá v trase Dědina – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park.

DPP v současné době dostal za úkol od rady hl. m. Prahy zajistit projektovou dokumentaci pro úsek Dědina – OC Šestka s předpokladem zahájení výstavby nejdříve v roce 2027. Trasa bude vedena západním směrem ze současné smyčky k Pražskému okruhu. Pražský okruh trať překříží po novém mostě, jehož vybudování bude součástí stavby tratě a následně se obloukem stočí do Fajtlovy ulice. V prostoru dnešních zastávek autobusů u OC Šestka bude umístěna zastávka Nádraží Dlouhá Míle, za kterou východně, bokem od komunikace, DPP vybuduje smyčkové obratiště. Projektční i stavební práce u OC Šestka budou probíhat v koordinaci s investiční akcí Správy železnic „Novostavba trati Praha Ruzyně – Praha Letiště Václava Havla“.

**Ing. Petr Vyskočil, Ing. Tomáš Pokorný,**  
**METROPROJEKT Praha a.s.**

