

Podoba konečné na nové tramvajové trati na Vinice přinese kvalitnější veřejný prostor, finanční úspory i méně omezení

Město Plzeň pokračuje v přípravě projektu nové tramvajové trati na Vinice, na jejíž realizaci již podalo žádost o evropskou dotaci. Původně měla být trať dočasně ukončena úvratí, která by až v pozdější fázi byla nahrazena plnohodnotnou smyčkou. Nakonec ale město přistoupilo rovnou k realizaci smyčky, která je z mnoha důvodů výhodnější – umožňuje využití celého vozového parku PMDP, obslouží výrazně větší část rozvojového území i stávající zástavbu a současně bude vhodnějším řešením z pohledu veřejného prostoru. Projekt je navíc levnější právě o mezikapitolu v podobě dočasné úvratí. Nová trať je projektem za zhruba 1,1 miliardy korun. S výstavbou by město chtělo začít v roce 2027, do dvou let by mělo být hotovo.

Nová tramvajová trať o délce 1,5 kilometru, která zajistí novou linku číslo 3, zásadně zlepší propojení sídliště Vinice a lokality Sylván, na nichž žije přes 7,5 tisíce obyvatel, s centrem města. S tímto se počítalo už při vzniku sídliště v 80. letech, dosud to ale zrealizováno nebylo.

Začátek nové trati, jež tak výrazně zlepší dopravní dostupnost do centra, bude v odbočce z tramvajové trati za zastávkou Zoologická zahrada a povede ve středním dělicím pásu ulice Na Chmelnících. Konečná měla být původně za křižovatkou s ulicí Znojemská, kde byla v plánu dočasná úvrať. Město se ale rozhodlo mezikapitolu vynechat a rovnou zakončit trať smyčkou. Původní studie s ní počítala v severnější části, kde však město nevlastní potřebné pozemky. Proto se smyčka posunula jižněji na pozemky ve vlastnictví města. Změna byla zahrnuta v územním plánu, který byl v loňském roce projednáván na městském zastupitelstvu.

Trať tak povede až do prostoru stávající trafostanice u ulice Mikulovská, kde je navržena konečná zastávka. Na to naváže smyčkové obratiště s jednou předjízdou kolejí. Smyčka bude na pozemcích města Plzně v blízkosti rozvojového území. Na něm plánují soukromí investoři výstavbu bytových a rodinných domů, obchodů a prostor služeb pro odhadem až 3,7 tisíce nových obyvatel. Trať je mimo prostor křižovatek, zastávek a tramvajové smyčky navržena jako zatravněná, lemovaná stromořadím. Plochy pro pěší jsou odděleny od vozovky zatravněným pásem se stromořadím, do kterého jsou od křižovatky s ulicí Nad ZOO po ulici Mikulovskou vkládána podélná a šikmá parkovací stání. Nově bude vysazeno celkem 304 alejových listnatých stromů a 3353 keřů.

„Zakončení úvratí bylo kdysi navrženo ve studii, a to jako dočasné ukončení první etapy výstavby. Vzhledem k tomu, že v oblasti je rozsáhlé rozvojové území, byla by konečná zastávka relativně daleko od tohoto území, ale i od stávající zástavby. Navíc by bylo nutné úvrať kvůli opatření proti ujetí odstavených vozů do trati realizovat v protisklonu. Prostor kolejíště úvratě by vytvořil hluboký zářez do středového pásu komunikace, tedy 3 metry pod jízdniční pruhy, a tím v ulici Na Chmelnících vizuální i prostorovou bariéru, především pro pěší prostupnost. Případné pokračování trasy by potom nebylo možné bez dlouhodobého přerušení provozu a vyžádalo by si kompletní přestavbu úseku od zastávek Znojemská, včetně demolice úvratě a navrhovaného zázemí pro řidiče, což by bylo velmi nákladné. Varianta úvratě také vyžaduje pouze využití obousměrných vozidel. Ty tvoří v současné době menší část vozového parku PMDP a z principu nelze využít jiné vozy. Ze všech těchto důvodů bylo nakonec rozhodnuto postavit rovnou definitivní řešení tramvajové tratě s ukončením trvalou smyčkou, které umožňuje využít jakékoliv tramvaje. Prodloužení tratě do smyčky umožnilo návrh zřízení

Magistrát města Plzně | Odbor komunikace a marketingu | nám. Republiky 1 | 306 32 Plzeň
tisková mluvčí Eva Barborková | M: 602 216 639 | T: 378 032 011 | E: barborkova@plzen.eu

další zastávky, která bude lépe dostupná jak pro stávající zástavbu, tak pro uvažovanou novou zástavbu dle územně plánovacích dokumentů. Technicky je také smyčka jednodušší. Obsahuje dvě výhybky místo čtyř, odpadá kolejové křížení (tzn. mimo jiné nižší nároky a náklady na údržbu),“ vysvětlila **Andrea Fojtíková**, náměstkyně Správy veřejného statku města Plzně, jenž má projekt na starost.

„Jsme rádi, že se město přiklonilo k variantě ukončení nové tramvajové tratě na Vinicích smyčkou, tedy stejně, jako na všech ostatní konečných v Plzni. Smyčku vítáme pro její provozní flexibilitu, můžeme zde na rozdíl od úvratí nasazovat všechny typy tramvají a umožní nám to využít novou trať také při mimořádnostech na jiných tramvajových linkách. Úvrať navíc nebyla koncipována jako definitivní řešení a smyčka se měla v další fázi dostavět, což by ve výsledku znamenalo více stavebních etap a opakovaná omezení pro obyvatele Vinic. Zároveň by úvrať vyvolala požadavek na nákup dalších obousměrných tramvají, které jsou až o 20 procent dražší než jednosměrné tramvaje,“ řekl dopravně provozní ředitel PMDP **Miroslav Macháň**.

Vedle stavby trati dojde také k úpravě ulice Na Chmelnicích, kde přibudou parkovací místa, zeleň a oboustranně také chodník a cyklostezka. Součástí bude úprava vodovodu a kanalizace částečně jako příprava budoucí výstavby. Linka číslo 3 bude končit v zastávce U Synagogy (Sady Pětatřicátníků), ale do budoucna je s touto linkou počítáno pro proložení linky číslo 4 na Bory.

V současné době spojení Vinic a Sylvánu s centrem zajišťují autobusy, což není kvůli dopravně vytíženým silnicím 1. třídy Karlovarské či navazující Klatovské ideální a ani ekologické. Autobusová linka č. 41 aktuálně přepravuje na Vinice cca 4 000 cestujících denně.

V souvislosti s projektem podalo město Plzeň žádost o dotaci do 39. výzvy určené pro ITI v Programu Doprava 2021–2027 Infrastruktura městské drážní dopravy (novostavby a modernizace), specifický cíl Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství. Město počítá s předfinancováním projektu ve výši 100 procent.



