

# Koncem října

Ještě dnes je můžete vidět jen z oken autobusů. Autobusů, které odtud za pár týdnů zmizí. Dvě dopravní stavby Prahy, jež spolu úzce souvisí: nové stanice metra směrem k Jihozápadnímu Městu a tramvajovou trať z Motola ke zličínskému nádraží. 29. října opustí své linky podél nich přes třicet autobusů a hromadná doprava přejde na koleje.

Uprostřed léta se v sídlišti Řepy kladly koleje do betonových panelů. Trať, tedy její výstavba pokračovala od konce, od tramvajové smyčky. Na druhé straně se od motolské vozovny blížila k servisu Renault. Prostor mezi ním a sídlištěm čekal nakonec. Tady totiž, jak říká zástupce investora inženýr František Vojta z pražských dopravních podniků, byla stavba nejobtížnější. U motolského krematoria bylo pro novou silnici a tramvajovou trať nutné přemístit nejvíc ze stopětdvaceti kubíků zeminy, jež si stavba nové tratě vyžádala. Proto se také koleje rozeběhly nejprve sídlištěm, kde pro ně nebylo třeba ani překládat inženýrské sítě, ani budovat potrubí —

— v němž by se dalo jít se skloněnou hlavou — pro odvod vody z ulice i případných rozvodněných vod Motolského potoka, což se ukázalo technicky nejsložitější součástí celé stavby. Přitom po celou dobu výstavby se — až na týden loni v červenci — nesměla zastavit autobusová doprava spojující Zličín se zatímni konečnou tramvaje Na Kotlářce.

Dnes už na trati dlouhé 2 576 metrů leží 3 420 betonových panelů s kolejemi. Tramvaje budou stavět u krematoria, předtím než tramvajová trať zabočí z Plzeňské do sídliště Řepy, aby dalšími třemi stanicemi obsloužila jeho obyvatele, dnešní i budoucí.

Osmadvacátého října ráno se tudy poprvé rozjedou tramvaje. Ve stejnou dobu se prodlouží cesta trasou B pražského metra o šest a půl minuty jízdy ze stanice Smíchovské nádraží na Dukelskou. V dopravě na levém břehu Vltavy to přinese celou řadu změn, ale změny k lepšímu pocítí i v jiných částech Prahy, především obyvatelé některých sídlišť.

Ještěliže dodnes obyvatelé sídliště

Řepy směřují ráno do centra Prahy ponejvíc autobusovou linkou na stanici metra Hradčanskou a odtud pak podzemím, stane se pro ně jednoznačně výhodnější užívat nové tramvajové tratě, po níž je tramvaje číslo 4 a 9 dopraví za zhruba dvacet minut na Moskevskou, za dalších deset už do centra nebo po trati „čtyřky“ přes Karlovo náměstí k náměstí I. P. Pavlova. Tramvaje sice zkrátí čas potřebný k dosažení centra města jen o několik minut, nabídnou však nejen vyšší komfort cestování, ale především zmizí každodenní přestupy na metro ve stanici Hradčanská. Obyvatelé okolí sídliště pak budou jezdit na tramvaj autobusy. Ty je zároveň mohou dopravit i na Bílou horu, pokud pracují v oblasti Prahy 6.

Také Pražané bydlící na Jihozápadním Městě — ve Stodůlkách a na Lužinách — nepocítí nějaké výrazné zkrácení cesty do středu města — k tomu, jak říká inženýr Jindřich Prior z Dopravních podniků, dojde teprve za čtyři roky, až tunely metra projdou celým sídlištěm — ale změní se především kvalita dopravy. Pro většinu z nich se cesta autobusem z metra zkrátí z patnácti dvaceti minut na přibližně pět sedm minut. Autobusové linky 184, 142, 211 budou končit na Dukelské, stejně jako tangenciální linka 174 ze stanice Hradčanské. Všechny přitom mají projíždět Lužinami v jedné trase. I tady se tedy podstatně zvýší, díky metru, komfort hromadné dopravy právě v téhle oblasti Prahy dlouho kritizovaný. A pro ty, kdo z jakýchkoli důvodů cestovat metrem nemohou, bude dále jezdit „stotřicítka“ i když trochu klikatěji — musí provázat místní dopravní vztahy — od Řeporyjí ke stanici Moskevská na Smíchově.

Prodloužení kolejové trasy městské hromadné dopravy jak v motolském údolí, tak i na okraj Jihozápadního Města, sníží samozřejmě zároveň i nároky na počet autobusů, které tudy jezdí ještě dnes. Některé budou použity k zesílení napájecích tras, další — zhruba v počtu třiceti — budou už 29. října ráno převedeny na trasy jiné: posílí především autobusovou dopravu na sídlištích Barrandov a Modřany.

d

Snímek: Josef Molín

