

Praha má po 74 letech novou vozovnu, do Hloubětína se ode dneška vrací tramvaje

21.3.2025 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dnes zahájil zkušební provoz nové vozovny Hloubětín. Jako první do ní zatáhla v 18:18 souprava z linky č. 8, pořadí 1. Od zítřka, soboty 22. března 2025 od ranního výjezdu bude hloubětínská vozovna po pěti letech a téměř devíti měsících opět sloužit k vypravování tramvají na pravidelné linky. Z pohledu cestujících se jízdní řády se zahájením provozu vozovny Hloubětín nemění. Pro DPP se ale významně zkrátí výjezdové a záťahové kilometry. Výstavba hlavní části vozovny zahrnující novou halu pro odstavování a opravu tramvají, přestavbu a modernizaci většiny areálu začala v září 2022. Stavbu zrealizovalo sdružení společností VCES a Chládek a Tintěra, Pardubice. Výstavba nové vozovny Hloubětín byla financována výlučně z rozpočtu hlavního města Prahy. Do budoucna se vozovna Hloubětín stane domovem i pro nové tramvaje Škoda 52T.

Hlavní částí stavby vozovny Hloubětín je nová hala s 22 kolejemi. Je rozdělena na halu pro odstav (koleje 1 – 17) s kapacitou až 61 článkových tramvají délky až 32 metrů (tj. odpovídající typu 15T nebo v současnosti vyráběných 52T) a halu údržby (koleje 18 – 22) se šesti stanovišti a kapacitou až 12 článkových vozidel. Obě části jsou stavebně odděleny, čímž se zmenšil prostor s nutností trvalého vytápění a osvětlení, což znamená úsporu energií. Hala sloužící pro odstav tramvají bude pouze temperována na teplotu cca 5°C. Hala údržby je vybavena nejmodernější technologií pro údržbu nízkopodlažních tramvají, včetně lávek, zvedáků i boxu pro lakování komponentů pláště tramvají. Současně s výstavbou nové haly byla opravena a doplněna venkovní kolejová harfa a vybudováno nové trolejové vedení v celé vozovně. Celkem tak bylo položeno 4 038 metrů kolejí a 6 077 metrů trolejového vedení.

Střecha nové haly je osazena fotovoltaickými panely s možností případného dalšího rozšíření. Elektrická energie v nich vyrobena bude pokrývat spotřebu elektřiny potřebnou na vlastní provoz vozovny. Na jižní a východní fasádě jsou nainstalovány solární panely k teplovzdušnému dotápění haly údržby. Na hlavní vytápění haly i dalších objektů bude sloužit kaskáda tepelných čerpadel, vzduchotechnika je vybavena rekuperačními jednotkami. K mytí tramvají v Hloubětíně bude DPP používat dešťovou vodu, kterou bude zachytávat do nově vybudované retenční nádrže o objemu 310 m³. Tzv. šedou vodu z umyvadel a sprchových koutů pak bude využívat ke splachování toalet. Odpadní vody z mycí linky bude recyklovat v místní čistírně odpadních vod.

Kromě nové haly DPP postavil v areálu vozovny Hloubětín další budovy pro Vrchní stavbu a pro Vnitropodnikovou dopravu DPP, které budou v Hloubětíně mít servisní zázemí pro nákladní a speciální automobily. Jedná se o několikapatrové budovy s garážemi, dílnami, sklady i kancelářskými prostory a zázemím pro obě provozovny DPP. Modernizací prošla také původní hala denního ošetření (nyní koleje 23 a 24), ze které zůstal pouze skelet. Dostala nejen novou fasádu, ale také kompletně vnitřní vybavení včetně kolejí, lávek i moderní myčky, která bude umět využívat dešťovou vodu. Součástí této investiční akce byly také přeložky inženýrských sítí, vybudování nové kanalizace, nového technologického kolektoru spojujícího energocentrum a halu, a řada rozsáhlých terénních úprav o celkové ploše 8 275 m². Severně nad samotnou halou například vznikla 150 metrů dlouhá a 4,5 metrů vysoká opěrná zeď. Druhou zeď zhotovitelé vybudovali na severním okraji areálu vozovny Hloubětín, která slouží k zajištění samotné Kolbenovy ulice. Kromě toho DPP nechal přestavět všechny komunikace, odstavné a parkovací plochy v areálu vozovny o celkové ploše 27 500 m². Parkové a sadové úpravy se týkaly celkové plochy 6 365 m², zhotovitelé v rámci nich vysadili 17 stromů a 3 214 keřů a květin.

„Hlavní město Praha má jako jednu ze svých priorit ekologickou a energetickou ohleduplnost k městu. Projekty, jako je tento, proto maximálně podporuji a věřím, že jich bude rychle přibývat. Tramvajová doprava je navíc úlevou pro dopravu v celé Praze, na které je stále co vylepšovat,“ říká
Bohuslav Svoboda, primátor hl. m. Prahy.

„Dokončení modernizace vozovny Hloubětín přichází právě včas. Stavíme totiž v Praze tramvajové tratě jako o závod. Máme v ruce stavební povolení na nové tratě Počernická, Malovanka – Strahov, Olšanská – Habrová, Libuš – Nové Dvory a Muzeum. Revitalizujeme a stavíme novou trať v horní části Václavského náměstí a chystáme tramvajový okruh zahrnující i rozestavěný Dvorecký most. Kupujeme také nové moderní tramvaje 52T a ty samozřejmě musíme mít kam dát. Nová vozovna Hloubětín tedy upevní naši pozici jedné z nejlepších MHD na planetě,“ doplňuje **Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP.**

První zatažení do nové vozovny

Skutečný provoz zahájí nová vozovna Hloubětín dnes večer zatažením soupravy tramvají T3 z linky 8, pořadí 1 v předpokládaném čase 18:18. Druhým zatahujícím vlakem T3 bude pořadí 34 na lince 22 v předpokládaném čase 18:39. Během dnešního večera do nové vozovny postupně zatáhnou všechny hloubětínské tramvaje, které dnes DPP vypravil na denní spoje ještě z Hostivaře a dalších vozoven, v sobotu ráno pak vozy z nočních spojů.

V návaznosti na zahájení provozu nové vozovny Hloubětín dochází ke změně organizace vypravení a zatahování některých linek. Z Hloubětína bude DPP od sobotního rána vypravovat většinu pořadí na linkách č. 7, 8, 12, 17 a 31. Naopak většina hloubětínských pořadí na lince č. 19 vypravovaných doposud z Hostivaře od sobotního rána přechází pod vozovnu Strašnice. Změny ve vypravení jednotlivých linek nemají žádný dopad na jízdní řády. Během tohoto víkendu se do vozovny Hloubětín manipulačními jízdami přesune i zbytek tramvají, které nebyly vypraveny v pátek do provozu. Současně bude probíhat také stěhování techniky a vozidel provozoven Vrchní stavby a Vnitropodnikové dopravy do nově vybudovaných objektů v areálu vozovny Hloubětín.

„Zprovoznění nové vozovny Hloubětín má pro DPP dva důležité pozitivní aspekty. Končí bezmála šestiletý exil kolegů, kteří se bez ohledu na roční období a počasí museli starat o hloubětínské tramvaje dočasně odstavené pod širým nebem na velkokapacitním kolejišti v Ústředních dílnách v Hostivaři. Přesunem do nejmodernějšího provozu DPP se jim skokově zlepší pracovní podmínky. Druhým pozitivem je výrazné zkrácení tzv. jalových kilometrů při vypravování a zatahování jednotlivých spojů,“ říká **Ladislav Urbánek, předseda představenstva a generální ředitel DPP.**

„Dnes končí zhruba jedenáctiletá anabáze přípravy této rozsáhlé investiční akce, která začala v roce 2013 zjištěním problému se střechou haly pro odstav, pokračovala v roce 2014 studií proveditelnosti, v lednu 2018 ukončením vypravování z haly, v červnu 2019 ukončením vypravování a vystěhováním tramvají z Hloubětína a v tom samém roce v srpnu odstřelem střechy haly. Nevyšlo to na den přesně, ale alespoň na měsíc – 11. března 1951 zahájila provoz původní vozovna Hloubětín. Dnešek se dá považovat za její restart. Pevně věřím, že vozovna Hloubětín verze 2025 vydrží déle než ta původní. Těší mě, že máme připravenou moderní vozovnu pro nové tramvaje 52T. První vozy očekáváme v Praze v nejbližších týdnech. Zcela logicky nové vozy patří do nové vozovny,“ dodává Jan Šurovský, místopředseda představenstva a technický ředitel DPP – Povrch.

„Těší nás, že dnes úspěšně předáváme Dopravnímu podniku hl. m. Prahy novou tramvajovou vozovnu v Hloubětíně, která je důležitým prvkem dopravní infrastruktury v metropoli. Poděkování za úspěšnou realizaci patří nejen projektovému týmu, ale i více než 50 subdodavatelům, kteří se na výstavbě podíleli. Stavební práce probíhaly při zachování částečného provozu, kdy v nočních hodinách zajížděly tramvaje na soustružení kol v areálu vozovny Hloubětín. Nejnáročnější etapou bylo období pokládky kolejí uvnitř hal, kterou bylo nutné zkoordinovat s litím betonových souvrství

podlah,“ uzavírá za sdružení zhotovitelů **Zdeněk Pokorný, předseda představenstva a generální ředitel společnosti VCES z francouzské skupiny Bouygues Construction.**

Náklady na výstavbu nové vozovny Hloubětín

Celkové náklady na výstavbu nové vozovny Hloubětín činí téměř 1,9 miliardy korun bez DPH. Tato částka zahrnuje i předchozí etapy, tj. přípravu projektu, bourání staré deponovací haly, odvoz sutin a výstavbu nového energocentra.

Výstavba vozovny Hloubětín v číslech

Historie investiční akce nová vozovna Hloubětín

Na projektu nové vozovny Hloubětín začal DPP pracovat v roce 2014 studií proveditelnosti. V roce 2017 získal na novou stavbu kladné pravomocné stanovisko posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA), v roce 2018 územní rozhodnutí a povolení k demolici staré vozovny. Na jaře 2019 DPP v areálu Ústředních dílen v Hostivaři vybudoval a zprovoznil velkokapacitní odstavné kolejiště pro dočasný odstav hloubětínských tramvají. 28. června 2019 DPP ukončil vypravování tramvají z Hloubětína a přesunul je do Ústředních dílen v Hostivaři. Odstřel střechy haly pro odstav hloubětínské vozovny proběhl 24. srpna 2019. V dalších měsících až do podzimu 2020 probíhaly v Hloubětíně bourací práce a odvoz sutin. Na začátku roku 2020 DPP získal všechna pravomocná stavební povolení a mohl začít s přípravami realizační fáze. Na začátku listopadu 2020 DPP zahájil výstavbu energocentra včetně měnírny, tj. první etapy nové vozovny Hloubětín. Nově energocentrum uvedl do provozu v říjnu 2021. V červnu 2022 DPP ve veřejné zakázce vysoutěžil zhotovitele stavby nové vozovny a podepsal s ním smlouvu. Samotná výstavba nové vozovny Hloubětín začala 7. září 2022.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2949-praha-ma-po-74-letech-novou-vozovnu-do-hloubetina-se-ode-dneska-vraci-tramvaje