

Zajímavosti ze stavby úseku Barrandov – Holyně

Na stavbu jeden kilometr dlouhé tramvajové tratě Barrandov – Holyně bylo potřebné kromě jiného:

- 4 kilometry nových kolejnic
- 48 stožárů trakčního vedení
- 2 892 m trolejového vedení
- 2 561 betonových pražců
- 1 192 metrů kamenných obrubníků
- 1 525 m² různých typů dlažby
- 4 440 m³ různých typů štěrku a štěrkodrtě
- 2 451 m² travních koberců na zatravnění tramvajového svršku.

Z historie tramvajové tratě Barrandov – Holyně – Slivenec

Zprovozněním tramvajové tratě Barrandov – Holyně dojde k dokončení záměru starého více než 35 let. V článku „Kam povedou koleje“ v časopisu Praha'87, který vydával tehdejší Národní výbor hl. m. Prahy byly v roce 1987 prezentovány plány na čtyři nové tratě: Motol – Řepy, Palmovka – Ohrada, Braník – Modřany a Hlubočepy – Holyně s plánovaným ukončením první pražskou úvratí. Zatímco první tři zmiňované tratě už dávno slouží cestujícím, trať plánovaná do Holyně byla nakonec jako poslední v roce 2003 postavena a zprovozněna pouze do smyčky Sídliště Barrandov. Ta se mimochodem ve druhé polovině 80. let měla jmenovat Jiřího Trnky, nynější nová zastávka Náměstí Olgy Scheipflugové měla pracovní název Centrum – západ a Holyně zůstala beze změny.

Plány hl. m. Prahy už od počátku 90. let počítaly s vedením tramvajové tratě až do Holyně. Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999 počítal s touto tramvajovou tratí jako hlavním prostředkem obsluhy území hromadnou dopravou. V roce 2010 změna územního plánu doplnila i úsek Holyně – Slivenec. V roce 2014 bylo ke stavbě tramvajové tratě vydáno územní rozhodnutí. Pravomocné stavební povolení na 1. etapu tratě DPP získal na podzim 2020.