

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov se představuje

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov představuje z celoměstského hlediska jeden z nejvýznamnějších dopravních a urbanistických počinů v jihozápadním kvadrantu Prahy. V souladu s konceptem územního plánu hl. m. Prahy byla tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov zařazena mezi **veřejně prospěšné stavby**.

Stávající obsluha sídliště Barrandov pomocí autobusů je zcela neúnosná, jak z hlediska vysoké četnosti autobusových spojů při nízkém stupni kultury cestování, tak z hlediska limitovanosti rozvoje této lokality. Ekologické aspekty jako hluk a exhalace vyplývající ze stávající intenzity autobusové dopravy jsou nepřijatelné zejména v lokalitách uvnitř urbanizovaného území sídliště. Nelze si představit situaci, za které by mělo dojít k dalšímu rozvoji obytné zóny směrem k Holyni, se zachováním stávajícího systému MHD. Dalším kritickým prvkem současného stavu je soustředění autobusové dopravy do koridoru výstupní Barrandovské komunikace (ulice K Barrandovu), která je velice často dopravně nepropustná v důsledku častých vážných nehod při výjezdu u Barrandovského mostu, nebo neprůjezdná kvůli námrazám a kluzkému povrchu v podzimech a zimních měsících.

Navrhovaná tramvajová trať řeší výše popsané problémy a navíc v daném prostředí představuje výrazně **městotvorný prvek**. Jeho efekt se konkrétně projeví v následujících situacích:



Zastávka Hlubočepy

- situována v bezprostřední návaznosti na prostor existující tramvajové smyčky (v důsledku výstavby nové tratě rekonstruované do nové podoby),
 - bezprostřední přestup na autobusové zastávky linek ve směru Hlubočepské údolí, Slivenecká, Klukovice, opačný směr Zlíchov, Křížová, Na Knížecí,
 - zastávka tvoří počátek prostorově segregované tratě a navazující mostní estakády, důraz je kladen na architektonické vyznění celého prostoru (náhrada stávající asfaltové plochy a betonového prefabrikovaného plotu),
 - každé z nástupišť zastřešeno samostatnou bílou ocelovou konstrukcí v délce necelé poloviny nástupiště.
- urbanistické a architektonické zkultivování koridoru podél výstupní Barrandovské komunikace (náhrada stávajícího severozápadního zcela holého svahu protihlukového valu tělesem tramvajové tratě), podpoření městského charakteru komunikace,
 - vytvoření přirozených center v sídlišti v místech situování jednotlivých tramvajových zastávek (zastávky budou tvořit architektonický a urbanistický akcent v území charakteristickým uniformitou panelové sídlištní zastavby),
 - vytvoření základního předpokladu pro další následnou urbanizaci ve směru k Holyni,
 - výrazné zvýšení atraktivnosti území podél stávajících či nově vznikajících

pěších koridorů směřujících k novým tramvajovým zastávkám (koncentrace obchodní vybavenosti a služeb podél těchto pěších tras v rámci izochrony pěší dostupnosti jednotlivých zastávek),

- obnova a založení nové zeleně v rámci zprovoznění tramvajové tratě (důraz kladen na krajinašské a architektonické aspekty návrhu tratě),
- zlepšení orientace a „čitelnosti“ sídliště v důsledku zřetelně situovaných stanic symbolizujících významné uzly v území.



Most přes Růžickovu roklí.

Navrhovaná tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov má svůj počátek těsně před stávající smyčkou linky č. 12 v Hlubočepích. Ta bude nahrazena smyčkou pouze manipulační, tvořenou jednokolejným kruhem připojeným jak ve směru k Andělu, tak ve směru nové tratě k Barrandovu. Smyčka tedy umožňuje manipulační obracení souprav z obou směrů a zároveň umožňuje případný odstav tramvajové soupravy či montážních a údržbových kolejových mechanismů. Těsně za touto rekonstruovanou smyčkou začíná plně prostorově segregovaný úsek tramvajové tratě, mající rychlodrážní charakter z hlediska prostorového vedení trasy. Na počátku prostorově odděleného koridoru na samostatném drážním tělese se nachází první z nových zastávek „Hlubočepy“. Přímo na ni navazuje přestup k autobusové zastávce ve směru do Hlubočepského údolí. Obě nástupiště na počátku prostorově segregované trasy mají svébytnou architektonickou podobu a jsou plně vybavená veškerými náležitostmi, představujícími nové standardní vybavení všech tramvajových zastávek nově navrhované trati Hlubočepy – Barrandov. Již v místech počátku nástupiště je patrný sklon tramvajové tratě, vyvolaný potřebou mimoúrovňově překročit Hlubočepskou ulici a železniční trať Praha – Rudná pomocí táhlé stoupající mostní estakády, díky níž se tramvajová trať postupně dostane na niveletu výstupní Barrandovské komunikace.

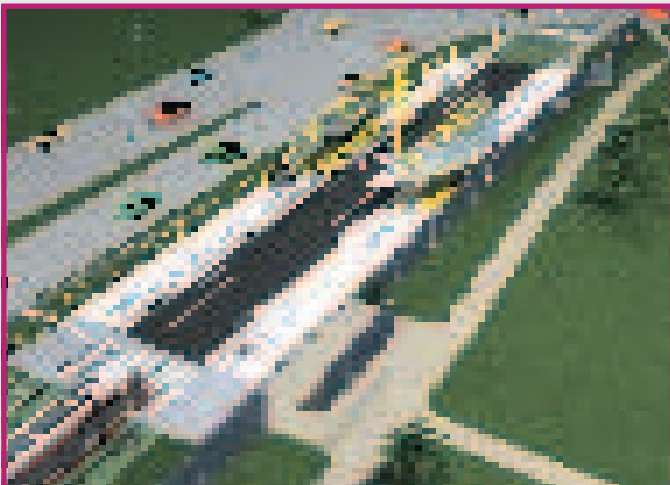
Mostní estakáda končí na terénní výspě u křižovatky Barrandovské výstupní komunikace s ulicí Pod Habrovou a se serpentinou vedoucí skrz vilovou čtvrt k Filmovým ateliérům. V této lokalitě se již nová trať přimyká k výstupní Barrandovské komunikaci, podél níž vede až k počátku sídliště Barrandov. Nová trať přitom překonává Růžickovu roklí novým mostem se stoupající niveletou totož-

(Pokračování na straně II)

Investor:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Inženýrská činnost:	Inženýring dopravních staveb, akciová společnost
Projektant:	Metroprojekt Praha, akciová společnost
Hlavní inženýr:	Ing. Petr Bláha
Autor architektonického a urbanistického řešení:	Ing. Arch. Patrik Kotas
Digitální vizualizace:	Ing. Jan Desat

(Pokračování ze strany I)

nou s paralelním stávajícím silničním mostem. Lze konstatovat, že stoupající niveleta dvou navazujících mostních estakád na počátku Hlubočepského údolí a nad Růžičkovou roklí nenaruší přírodní ráz dané lokality. Konkrétní vedení trasy v této stopě je výsledkem podrobného prověření několika variant, z nichž tato byla vybrána jako nejvhodnější.



Zastávka V Bokách

- situována paralelně se čtyřproutou ulicí K Barrandovu (Barrandovská výstupní komunikace, nástupiště úrovně přístupná),
- přímá pěší dostupnost kolonie rodinných domků podél Slivenecké ulice,
- dostupnost poněkud vzdálenější zástavby podél ulice Geologické pomocí existujícího podchodu pod čtyřproutou ulicí K Barrandovu,
- přestupní vazba na autobusovou linku ve směru Filmové ateliéry,
- nástupiště zastřešena společnou ocelovou konstrukcí světybného architektonického výrazu v délce cca 1/3 délky nástupiště,
- nástupiště situována přibližně na úrovni okolního terénu.

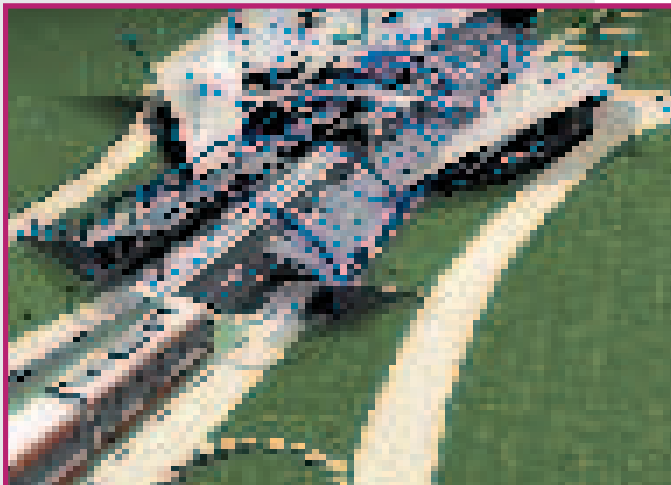
Těsně za mostem přes Růžičkovu roklí je tramvajová trať vedena paralelně podél čtyřprouté ulice K Barrandovu – a to na místě stávajícího sypaného hlukového valu, částečně v terénním zářezu. Hlukové odclonění rodinných domků na severním svahu Barrandovského masivu je zajištěno svislou protihlukovou stěnou, tvořenou konstrukcí z recyklovaných plastů (vizuálně připomínající svou strukturou stěnu z tmavého dřeva). Těsně před křižovatkou čtyřprouté ulice K Barrandovu (Barrandovské výstupní komunikace) s ulicí Geologickou je situována zastávka „V Bokách“. V izochroně pěší dostupnosti této zastávky se nachází rozsáhlá kolonie rodinných domků v okolí ulice Slivenecké. Pomocí stávajícího podchodu pod čtyřproutou ulicí K Barrandovu je zajištěna pěší dostupnost Geologické ulice. Tramvajová trať dále prochází táhlým obloukem paralelním s ulicí K Barrandovu směrem k počátku sídliště. Těsně před 2,5 km délky tratě je situována zastávka „Ateliéry“. Zastávka se nachází v nejpřiroze-

nější poloze, umožňující co největší dostupnost sídliště, přiléhajícího k trati od severozápadu.

Následně trasa pokračuje skrz sídliště pomocí hloubeného tunelového úseku pod ulicí Lamačovou a vystoupá do povrchové zastávky „Chaplinova“. Podobně jako zahloubená zastávka Ateliéry bude i Chaplinova navazovat na mimoúrovňovou nadzemní lávku, která v současnosti tvoří hlavní pěší osu nejen prostoru Chaplinova náměstí, ale celého sídliště. Na rozdíl od zastávky Ateliéry (jejíž nástupiště jsou pouze mimoúrovňově přístupná) jsou nástupiště stanice Chaplinova též přístupná úrovněm přechodem přes Lamačovu ulici. Je tím zaručena návaznost na stávající autobusové zastávky linek směřujících jednak k Holyni a Klukovicím, a jednak opačným směrem k Filmovým ateliérům. Po dopravní i urbanistické stránce bude zastávka Chaplinova nejdůležitějším dopravně-urbanistickým bodem celé nové tramvajové tratě. Svou izochronou pěší dostupnosti ideálně a ve všech směrech rovnoměrně pokrývá celé centrum stávajícího sídliště Barrandov. Je tedy logické, aby tato stanice tvořila nejvýraznější architektonický objekt celé trasy.

Těsně za stanicí Chaplinova trasa opět klesá do hloubeného tunelu, který pomocí směrového oblouku zavádí tramvajovou trať do Tréglovy ulice. Za západním portálem tohoto tunelu je situována zastávka „Klukovická“. Umožňuje pěší dostupnost důležitých objektů občanské vybavenosti jižně od Tréglovy ulice. Zastávka je mírně zahloubená oproti okolnímu terénu. Míra zahloubení je důsledkem výjezdu tratě z tunelu. Stanice umožňuje přímý vizuální kontakt mezi nástupištěm a okolím.

Tramvajová trať dále prochází na samostatném tělese podél Werichovy ulice až do konečné zastávky „Sídliště Barrandov“. Ze severní strany je trať lemována nízkým lesem, z jižní strany Werichovou ulicí s množstvím obytných budov až 12 pater vysokých v těsné blízkosti navrhované tramvajové tratě. Z důvodu splnění hlukových norem je nezbytná realizace protihlukových opatření v podobě zatravněného tramvajového tělesa (spojeného s adekvátním technickým řešením) a dále v podobě nízké 1,2 m vysoké betonové zídky, na niž



Zastávka Ateliéry

- situována na počátku sídliště Barrandov, mimo existující městské komunikace,
- nástupiště zahloubená oproti okolnímu terénu v důsledku navazujícího tunelového úseku,
- pouze mimoúrovňový přístup pro pěší pomocí rozšířeného schodišťového prostoru a pomocí chodníků navazujících na severovýchodní konce obou nástupišť,
- obě nástupiště propojena nadzemní pěší lávkou, navazující na pěší přístupovou komunikaci do jádra sídliště,
- nástupiště zakryta v celé své délce modrou ocelovou prosklenou konstrukcí,
- izochrona pěší dostupnosti stanice omezená pouze na severozápadní směr (sídliště Barrandov), dostupnost zástavby v okolí Geologické ulice a dostupnost Filmových ateliérů zcela znemožněna úplnou bariérou čtyřprouté ulice K Barrandovu včetně rozsáhlého systému kompaktních betonových protihlukových stěn,
- výrazná architektonická úprava tunelového portálu navazujícího na stanici.

navazuje vysoká prosklená protihluková stěna se subtilní nosnou ocelovou konstrukcí. Tato průběžná zídka, situovaná mezi stávající Werichovu ulicí a paralelně vedoucí novou tramvajovou tratí, má za cíl zachytit a utlumit v maximální možné míře zdroje hluku z tramvajového provozu. Byl zvolen princip, který umožňuje vizuální kontakt s tramvajovou tratí a přitom splňuje protihlukovou funkci. Kromě zachování vizuálního kontaktu mezi Werichovou ulicí a tramvajovou tratí je naprostou nezbytností zachování pohledového kontaktu se zelenou scénérií navazujícího lesa.

Zastávka Sídliště Barrandov je situována na západním okraji stávajícího sídliště těsně před tramvajovou smyčkou Barrandov. Tuto smyčku je nutno chápat jako dočasnou z dopravního hlediska, neboť by mělo dojít k následnému prodloužení tramvajové tratě do cílového prostoru Holyně v souvislosti s urbanizací dotčeného území. Smyčka Barrandov a navazující zastávka Sídliště Barrandov nevytváří prostorové a urbanistické předpoklady pro trvalou cílovou stanici celé tratě, neboť zde nelze výhodně vytvořit alespoň minimální přestupní uzel k návazné autobusové dopravě. Takovýto prostorově nenáročný terminál (včetně minimálního provozně technického zázemí tramvajové tratě) je možné vytvořit až v definitivní smyčce Holyně.

Základní údaje o stavbě

Údaje o projektovaných kapacitách:

– celková délka tramvajové tratě (dvoukolejná trať):	3 567 m	
– celkové převýšení:	cca 130 m	
– tramvajové smyčky Hlubočepy a Barrandov (jednokolejně):	880 m	
	délka výška nad terénem	
– z celkové délky:	– estakády:	– Hlubočepy 477 m 17,6 m
	– Růžičkova rokle 304 m 31,3 m	
	– celkem 781 m	
	– podjezdy:	– Lamačova 206 m
	– Tréglova 155 m	
	– celkem 361 m	
– počet zastávek:	6 dvojic	
	– Hlubočepy	
	– V Bokách	
	– Ateliéry	
	– Chaplinova	
	– Klukovická	
	– Sídliště Barrandov	
– nové měřírny:	– Hlubočepy	
	– Barrandov	
– průměrná mezistanční vzdálenost:	629 m	
– počet tramvajových linek:	3	
– špičkový interval linek:	8 minut	
– průměrný peážní interval:	2,66 minuty	
– časová dostupnost:	úsek Sídliště Barrandov – Anděl 16 minut	
– počet nových pracovníků:	44 (řidiči, údržba)	

Předpokládaná doba výstavby:

– zahájení	09/2000
– uvedení tram. tratě do provozu	12/2003
– dokončení	06/2004

V důsledku platných hygienických a hlukových norem a v důsledku stávající konfigurace existujících komunikací a blízkosti obytných budov v sídlišti byla zvolena jako jediné možná z technického a prostorového hlediska kombinovaná podzemní a povrchová trasa uvnitř areálu sídliště. Přestože je zdůrazněn městský charakter nové tramvajové tratě, je prostorově segregovaný charakter tratě s podzemními úseky nezbytný a nejvýhodnější. O to více vystupuje do



Zastávka Chaplinova

- situována v srdci sídliště Barrandov v prostoru existujícího Chaplinova náměstí,
- přímo navazuje na hlavní pěší osu sídliště, procházející přes stávající pěší lávku, která nadchází obě nástupiště tramvajové zastávky,
- obě nástupiště mezi sebou úrovně propojena, nástupiště ve směru do centra doplněná dvojicí schodišť (stavební a architektonická úprava existujících schodišť),
- v prostoru mezi těmito schodišti umístěno stávající veřejné WC, které podléhá rekonstrukci,
- obě nástupiště zastřešena v celé své délce červenou prosklenou ocelovou konstrukcí, plnící zároveň funkci prosklené protihlukové stěny,
- obě schodiště zastřešena lehkou zavěšenou prosklenou ocelovou konstrukcí, mající pohledový akcent v hlavní pěší ose,
- přímý přestup na existující autobusové zastávky linek ve směru Klukovice, Pražská čtvrť, Lochkov, Radotín, Holyně, v opačném směru Filmové ateliéry, Slivenecká.

popředí nutnost urbanistického, architektonického a funkčního akcentování jednotlivých zastávek jakožto svébytných prostorových a funkčních celků. Jako nezbytnou prostorovou i architektonickou součást všech zastávek je nutno chápat i navazující opěrné zdi zahlobených úseků tratě včetně všech tunelových portálů. Design všech opěrných zdí (opatřených obkladem ze smaltovaného plechu) a design tunelových portálů tvoří přímou součást architektury každé zastávky. Rovněž barevnost všech viditelných částí opěrných zdí, tunelových portálů, zábradlí a konstrukcí pro trolejové vedení je sjednocena s barevností stanice, ke které nejbližší přísluší. Každá stanice je charakteristická jiným barevným laděním. Odlišná barevnost každé stanice bude součástí jasně zapamatovatelnosti příslušné lokality. Zastávky uvnitř sídliště jsou barevně kontrastní vzhledem k uniformnímu charakteru sídliště. Naopak zastávky zasazené do přírodního charakteru území jsou svislé bílé. Symbolicky se to týká první a poslední zastávky, tzn. Hlubočep a Sídliště Barrandov. Mezilehlé zastávky jsou výrazně barevné (charakteristická je barva konstrukce zastřešení nástupišť, konstrukcí pro trolejové vedení a veškerá zábradlí).

Vybavení všech zastávek je odvozeno od současného evropského standardu. Na rozdíl od zastávek, které jsou přímou součástí uliční sítě (a které jsou tedy osvětleny z VO a u kterých je zaručen přirozený vizuální kontakt s okolím, garantující určitou míru bezpečnosti), jsou zastávky na trati Hlubočepy – Barrandov situovány převážně mimo klasický profil městských komunikací. To má za následek zvýšené nároky na zajištění bezpečnosti, odolnosti proti vandalismu, osvětlení a audiovizuální spojení s dispečerem i bezpečnostními složkami.

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov stále reálnější

Bude-li zachována současná dynamika přípravy tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov a nedojde-li k ohrožení předpokladů pro financování její realizace, je téměř v dohledu splnění dlouholetého zásadního cíle rozvoje městské hromadné dopravy v Praze – obsluhy Barrandova kapacitním dopravním systémem. Již v prosinci 2003 by totiž měl být na této tramvajové trati zahájen ověřovací provoz a v polovině roku 2004 pak bude stavba kompletně dokončena.

O parametrech této významné investice, jejíž realizace bude zahájena ve IV. čtvrtletí tohoto roku, jste byli na stránkách DP-KONTAKTu informováni již několikrát. Stačí proto jen stručně připomenout, že nová tramvajová trať bude realizována ve dvou etapách. Aktuální I. etapa tramvajové trati, k níž se vztahují výše uvedené termíny, má délku 3 567 m a bude ukončena dočasnou trma-

Na rozdíl od stávajících běžných nástupišť, vytvářejících převážně ostrůvky uvnitř městské komunikace (kdy nelze vytvořit žádné zastřešení nebo je možné umístit pouze malé přístřešky odsunutý od hrany nástupiště), skýtá prostorová koncepce zastávek tratě Hlubočepy – Barrandov neoddiskutovatelnou výhodu v možnosti integrálního řešení nástupišť již od hrany. To znamená, že je cestujícímu zaručena možnost nastoupit a vystoupit ze soupravy „suchou nohou“. V závislosti na předpokládané intenzitě využití jednotlivých zastávek i v závislosti na prostorových a urbanistických podmínkách jsou navrženy tři základní typy ocelových prosklených konstrukcí zastřešení nástupišť:

- a) každé nástupiště bude zastřešeno v necelé polovině své délky samostatnou zavěšenou ocelovou konstrukcí s charakteristickým prohnutím střechy nad nástupištěm (použito u zastávky Hlubočepy),
- b) obě nástupiště jsou zastřešena ocelovou konstrukcí zavěšenou z jednoho společného stožáru mezi kolejemi umístěného v těžišti celé zastávky (použito u zastávky V Bokách a v Klukovické), zastřešení pokrývá zhruba 1/3 délky nástupiště,
- c) obě nástupiště jsou zastřešena v celé své délce ocelovou prosklenou konstrukcí ve tvaru válcového segmentu, obě protilehlá zastřešení nástupišť jsou vzájemně konstrukčně spojena (a tím také rozepřena) společnými ocelovými oblouky eliptického tvaru, které slouží zároveň i jako brány pro zavěšení trolejového vedení v místě zastávky (použito u zastávky Ateliéry, Chaplinova a Sídliště Barrandov).

V případě zastávek Chaplinova a Sídliště Barrandov tvoří toto zastřešení zároveň významný prvek protihlukové ochrany. Tvar zastřešení v podobě prosklené stěny přecházející válcovým segmentem do střechy lze považovat za účinnou formu protihlukové stěny, nevytvářející jakoukoli vizuální bariéru.

Veškeré ocelové konstrukce budou provedeny s antikorozií úpravou a budou opatřeny nátery zaručujícími trvale barevnou stálost. Prosklené plochy budou provedeny z bezpečnostního šedého či modrozeleně tónovaného skla. Prosklený charakter většiny konstrukcí stanic dává šanci pro to, aby se cestující cítili relativně bezpečně i v místech odvrácených od tradičního parteru města. Moderní materiály přitom nabízejí velice dobrý standard v odolávání proti útokům vandalů (různé druhy bezpečnostních skel, smaltované plechy). Tyto materiály se také nejčastěji používají na zahraničních realizacích podobných druhů staveb.



Tunelový portál u zastávky Chaplinova

Závěrem lze jednoznačně konstatovat, že nová tramvajová trať je zcela nezbytná jak pro stávající existenci oblasti Barrandova, tak zejména pro její další rozvoj, který přímo podmiňuje. Kromě samotného dopravního významu se tramvajová trať stane výrazným městotvorným faktorem celého území, pro které bude výrazným motivujícím elementem k další urbanizaci. Jednotlivé zastávky budou představovat výrazné funkční a architektonické body v území. Zároveň lze konstatovat, že samotná trasa, procházející nesmírně členitým terémem s hodnotným krajinným obrazem, nebude působit rušivě. Naopak by trasa měla přispět ke kultivaci daného prostředí ve vztahu k obnově a doplnění zeleně.

Ing. Arch. Patrik Kotas
Metroprojekt Praha a. s.

jovou smyčkou na konci současné zástavby sídliště Barrandov. Po dostavbě sídlištního celku pak na ni naváže druhá etapa přibližně o délce 0,9 km s definitivní smyčkou, situovanou při okraji Holyně. Rozhodující úsek tramvajové trati, budovaný v rámci I. etapy, využívá k vstupu na barrandovskou terasu souběhu s ulicí K Barrandovu (tzv. výstupní barrandovskou komunikací – VBK), s 2 estakádami délek 477 m a 304 m, v prostupu vlastním sídlištním pak dvou podjezdů o celkové délce 361 m. Na trati je situováno 6 dvojic zastávek, bude obsluhována 3 tramvajovými linkami, jízdní doba mezi zastávkami Anděl – Sídliště Barrandov se bude pohybovat kolem 16 minut.

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov patří vedle připravovaných staveb metra k finančně nejnáročnějším počínům v oblasti rozvoje sítě městské hro-

(Pokračování na straně IV)

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov stále reálnější

(Pokračování ze strany III)

madné dopravy v Praze. V této souvislosti je proto vhodné připomenout některé faktory, opodstatňující navržené řešení, jakož i vývoj, který výslednému návrhu předcházela.

Odpovídající rozvoj dopravních sítí je důležitým předpokladem zvyšování úrovně městské hromadné dopravy a zachování jejího vysokého podílu na celkové přepravní práci v Praze. Zásadním úkolem je zde především vyřešení optimálního dopravního napojení rozhodujících sídlištních celků, které jsou zdroji silných přepravních zátěží a jejichž stávající obsluha autobusovou dopravou se pohybuje na hranici provozní a ekologické únosnosti. Právě dopravní obsluha Barrandova byla z tohoto pohledu předmětem dlouhodobého zájmu příslušných orgánů města, který zejména během posledních 6 let umožnil vytvořit podmínky pro reálné řešení daného problému.

V případě Barrandova je nutno připomenout, že rostoucí kapacitní nároky, vyplývající z dostavby tohoto sídlištního celku, jsou umocněny zcela nevyhovujícím komunikačním napojením jeho území, v podstatě redukováným na vý-



Zastávka Klukovická

- situována podél ulice Tréglovy v blízkosti významných objektů občanské vybavenosti,
- obě nástupiště částečně zahloubena vzhledem k okolnímu terénu v důsledku klesání trati směrem k západnímu portálu navazujícího tunelu,
- obě nástupiště úrovněově přístupná pro pěší jak pomocí chodníků, tak pomocí schodišť,
- obě nástupiště zastřešena v jedné třetině své délky společnou ocelovou zavěšenou konstrukcí, vytvářející základní architektonický symbol zastávky i dané lokality,
- zastávka má přímou vazbu na nástupiště autobusů linky ve směru Pražská čtvrt, Lochkov, Holyně.

stupní barrandovskou komunikací (VBK). Stávající autobusová doprava, blízkí se limitním hodnotám z hlediska své kapacity, tak naráží na všechna negativa souběhu s ostatní intenzivní automobilovou dopravou, umocněného dopady nepříznivých sklonových poměrů VBK (těžké havárie, problematická zimní údržba, časté opravy s omezením počtu jízdních pruhů a podobně).

Demografické prognózy se staly i přes některé změny náhledů na rozsah dostavby v daném území jedním z rozhodujících argumentů pro zajištění dopravní obsluhy Barrandova kapacitnějším dopravním systémem, než je stávající autobusový návoz. Jestliže v roce 1995 představovala záležitost dopravní obsluhy barrandovské terasy zabezpečení přepravních potřeb pro zhruba 19 500 obyvatel, do roku 2010 se tento počet může zvýšit na přibližně 29 000 obyvatel. K témuž časovému horizontu předpokládaný rozsah ranní vyjížďky z řešeného území postupně vzroste o plných 60%. Stávající forma autobusové dopravy, dosahující při výstupu na barrandovskou terasu již za současných podmínek souhrnného intervalu nižšího než 2 minuty, nemůže uvažované nárůsty odpovídajícím způsobem pokrýt. Právě proto se z rozhodnutí příslušných městských orgánů (usnesení RZHMP č. 1271 z 29. července 1994) stalo vyřešení dopravní obsluhy Barrandova závaznou podmínkou pro další výstavbu v této lokalitě.

Je nutno konstatovat, že různorodá úskalí dopravní obsluhy Barrandova byla velmi intenzivně vnímána po celé období jejího řešení, což v minulosti vyústilo ve zpracování řady návrhů, zaměřených prvořadě na hledání alternativních dopravních propojení, ale i na využití různých dopravních systémů, jež by vedle odpovídajících provozních a ekonomických parametrů naplnily i další zásadní požadavek posledního období – ekologické efekty.

K alternativě autobusové dopravy, která byla vždy uvažována ve stávající stopě (další dostatečné kapacitní stopy nebyly nalezeny) a bez možnosti vyhrazení zvláštního jízdního pruhu vzhledem k šířkovému profilu estakády VBK a značnému rozsahu jejího využívání (minimálně do doby vybudování vnějšího komunikačního okruhu) bylo dopracováno několik variant dopravy trolejbuso-

vě, značný počet návrhů tramvajového propojení, ve stadiu širších úvah zůstala možnost obsluhy Barrandova metrem, okrajově i železnicí.

■ Varianty trolejbusové dopravy byly v zásadě založeny na využití VBK pro vedení rozhodujících radiálních stop, v jedné subvariantě s doplněním tangenciálního propojení přes Prokopské údolí ke stanici metra Nové Butovice, nejnověji pak s využitím části Pražského Semmeringu při eventuálním zrušení železniční dopravy na předmětné trati. Pomineme-li určité přínosy ekologického charakteru, nedošlo by k podstatnému zlepšení obsluhy Barrandova, neboť trolejbusová doprava, s kapacitou obdobnou dopravě autobusové, by byla negativními důsledky provozu na VBK ovlivněna stejně jako autobusy, navíc s komplikací závislosti na trakčním vedení. Globálně prověřované možnosti znovuoobnovení trolejbusové dopravy v Praze, tedy zavedení dalšího dopravního systému, prokázaly nepřijatelnost obdobných záměrů, vyplývajících z vysoké investiční náročnosti ve vztahu k dosahovaným efektům. I z tohoto pohledu se staly úvahy o trolejbusovém napojení Barrandova nereálné.

■ Tramvajové napojení Barrandova, vycházející ze dvou základních způsobů dosažení výškové úrovně barrandovské terasy, tedy estakádovým vedením nebo tunelem, bylo rozpracováno v široké škále variant. Jejich postupné tříbení a dopracování vedla ke konsenzuálnímu potvrzení priority tohoto způsobu obsluhy Barrandova, a to ve formě estakádového řešení.

■ Možnost obsluhy Barrandova metrem narážela na nutnost překonání Prokopského, respektive Dalejského údolí. Z toho vyplývající potřeba výstavby mostu byla vedle technické náročnosti neslučitelná s požadavky stanovenými na ochranu životního prostředí v dotčené lokalitě. V úseku stávající trati B, kde by bylo eventuální větvení do směru na Barrandov teoreticky vhodné, nebylo s ta-



Zastávka Sídliště Barrandov

- situována podél nově navrhované polohy ulice Werichovy na okraji stávající zástavby sídliště,
- bezprostředně na nástupiště zastávky navazuje tramvajová smyčka Barrandov, mající pouze dočasný charakter vzhledem k předpokládanému prodloužení do definitivní konečné stanice Holyně,
- obě nástupiště jsou úrovněově přístupná pro pěší,
- vzhledem k potřebě zásadního protihlukového opatření v prostoru zastávky Sídliště Barrandov je zastřešení nástupiště koncipováno zároveň jako protihluková stěna; z tohoto důvodu byl použit stejný typ zastřešení v celé délce nástupiště, jako v zastávce Chaplinova,
- po dobu ukončení tramvajové tratě v této lokalitě bude cestujícím sloužit zastřešení pouze nad nástupištěm ve směru do centra Prahy, v opačném směru bude zastřešení v identické podobě dostavěno v rámci následného prodloužení tramvajové tratě do Holyně,
- v prostoru vlastní smyčky dochází k rozvětvení koleje do tří kolejí, umožňující odstav a předjíždění souprav.

kovouto možnost uvažováno, takže není založeno. Větvení v koncovém úseku V. B metra (přes Řeporyje), eliminující potřebu překonání Prokopského údolí, by zase znamenalo velmi neefektivní dopravní návaznost na Barrandov, v podstatě vratným směrem.

■ Možnost využití železnice pro obsluhu Barrandova je velmi sporná, neboť vedení příslušné železniční trati do Rudné je hluboko pod úrovní lokality Barrandova, navíc ve značně excentrické poloze. Vlastní plošná obsluha Barrandova by musela být zabezpečována jiným dopravním systémem, přičemž vytvoření jeho optimální vazby na železnici je velmi problematické.

Logickým výsledkem porovnání možností dopravní obsluhy Barrandova se stalo upřednostnění tramvajové dopravy. Jedná se o dopravní systém kapacitní, ekologický a navíc s výrazným městotvorným přínosem pro stávající i dobudovanou část sídliště Barrandov. Lze konstatovat, že konečné řešení, právem patří mezi priority Územního plánu hl. m. Prahy a veřejně prospěšné stavby, je výsledkem širokého konsensu a lze si jen přát úspěšný průběh vlastní realizace.

–st–