



Nová tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov



Zkušební provoz v zastávce K Barrandovu.

Právě zprovozněná tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov je po mnoha letech dalším dokončeným úsekem pražské tramvajové sítě. Z dopravního hlediska jde o jednu z nejvýznamnějších dopravních staveb v Praze. Rovněž se jedná o významný urbanistický počín přímo podmiňující možnosti dalšího rozvoje této části města.

Stávající obslužnost 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 buďto z důvodu častých vážných nehod při výjezdu u Barrandovského mostu, nebo je neprůjezdná z důvodu námraz a kluzkého povrchu v podzimních a zimních měsících.

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

- Urbanistické a architektonické zkulitování 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 tvoří architektonický a urbanistický akcent v území charakteristickým uniformitou panelové sídlištní zástavby.)
- Vytvoření základního předpokladu pro další následnou urbanizaci ve směru k Holyni.
- Výrazné zvýšení atraktivnosti území podél stávajících či nových 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 krajinářské a architektonické aspekty návrhu tratě).
- Zlepšení orientace a „čitelnosti“ sídliště v důsledku zřetelně situovaných stanic symbolizujících významné uzly v území.



Pohled do podjezdu pod Tréglovou ulicí v březnu 2003. Takové podjezdy byly na trati postaveny dva.



Traťový úsek podél Werichovy ulice, kde je postavena protihluková stěna, v březnu 2003...

...a při zkušebních jízdách 1. listopadu 2003.



Význam celé tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov si bezesporu zasluhuje, aby tato stavba byla chápána nejen jako čistě dopravní utilitární záležitost, nýbrž aby byla vytvořena jakožto dílo s jasnou architektonickou koncepcí již od prvopočátku projektové přípravy. Nostalgické záběry na tramvajové tratě ve městech z konce minulého či počátku 20. století jasně ukazují, že tramvajová trať byla také jedním z určujících fenoménů ve městě, který určoval styl té které doby a ve kterém se odrážel umělecký sloh jak architektury tak designu. Mimo jiné i proto historické snímky tramvajových tratí nevyvolávají pocit nepřijemného bariérového faktoru v organismu města. Naopak umělecky ztvárněné stožáry trolejového vedení, stylový mobiliář tramvajových zastávek a typický design tramvají tvořily dohromady harmonický celek, který podporoval a spoluvytvářel charakter konkrétního města. O to více s touto historickou tradicí kontrastuje stávající stav velké většiny existujících tramvajových tratí. Robustní a nehezské typové stožáry trolejového vedení, absence jakékoliv výtvarné sjednocující koncepce mobiliáře zastávek a holé betonové stěny jsou nejčastějším obrazem současného stavu MHD. Je to však celosvětový stav?

Odpověď je nikoliv! Celosvětová renesance tramvajové dopravy s sebou přinesla návrat původních městotvorných aspektů. Jak typicky městské tramvajové tratě (často kombinované s průjezdem skrz pěší zónu) tak i rychlodrážní úseky dnes představují významná architektonická díla, vytvářející novou tradici v této oblasti.

Popis nové tratě

Nová tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov má svůj počátek těsně před bývalou smyčkou linky č. 12 v Hlubočepích. Jednokolejná smyčka s předjízdou kolejí je 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 tohoto prostorově odděleného koridoru na samostatném drážním tělese se nachází první z nových zastávek **Hlubočepy**. Přímo na ni navazuje přestup v autobusové zastávce ve směru do Hlubočepského údolí. Obě nástupiště na počátku prostorově segregované trasy mají svébytnou architektonickou podobu a jsou plně vybaveny veškerými náležitostmi, představujícími nové standardní vybavení všech tramvajových zastávek nově dokončené 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 výšce u křižovatky Barrandovské výstupní komunikace s ulicí Pod Habrovou a se serpentínou vedoucí skrz vilovou čtvrť 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 Růžičkovu rokli novým mostem se stoupající niveletou totožnou s paralelním stávajícím silničním mostem. Těsně za mostem přes Růžičkovu rokli je tramvajová trať vedená paralelně podél čtyřproude ulice K Barrandovu – a to na místě stáva-



Každá z barrandovských zastávek bude mít svoji charakteristickou barvu. Zastávka Poliklinika Barrandov bude jistě ladit se sousedním Klukovickým hájem.

jícího sypaného hlukového valu, částečně v terénním zárezu. Hlukové odclonění rodinných domků na severním svahu Barrandovského masivu je zajištěno svíslou protihlukovou stěnou, tvořenou konstrukcí z tmavého dřeva. Těsně před křižovatkou čtyřpruhové ulice K Barrandovu (Barrandovské výstupní komunikace) s ulicí Geologickou je situována zastávka **Geologická**. V izochroně pěší dostupnosti této zastávky se nachází rozsáhlá kolonie rodinných domků v okolí ulice Slivenecké. Pomocí stávajícího podchodu pod čtyřpruhovou ulicí K Barrandovu je zajištěna pěší dostupnost Geologické ulice. Tramvajová trať dále prochází táhlým obloukem paralelním s ulicí K Barrandovu směrem k počátku sídliště. Tramvajová trať má pořád charakter zcela prostorově segregovaného rychlodrážního tělesa. Těsně před 2,5 km délky tratě je situována částečně zahloubená zastávka **K Barrandov**. Zastávka se nachází v nejpřirozenější poloze, umožňující co největší dostupnost sídliště, přílehajícího k trati od severozápadu.

Následně trasa pokračuje skrz sídliště pomocí hloubeného tunelového úseku pod ulicí Lamačovou a vystupá do povrchové zastávky **Chaplinovo náměstí**. Podobně jako zahloubená zastávka K Barrandovu bude i Chaplinovo náměstí navazovat na mimoúrovňovou nadzemní lávku, která v současnosti tvoří hlavní pěší osu nejen prostoru Chaplinova náměstí, ale celého sídliště. Na rozdíl od zastávky K Barrandovu (jejíž nástupiště jsou pouze mimoúrovňově přístupná) jsou nástupiště stanice Chaplinovo náměstí též přístupná úrovnovým 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 a urbanistické stránce bude zastávka Chaplinovo náměstí 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 Chaplinovo náměstí trasa opět klesá do hloubeného tunelu, který pomocí směrového oblouku zavádí tramvajovou trať do Tréglovy ulice. Za západním portálem tohoto tunelu je situována zastávka **Poliklinika Barrandov**. 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 je trať lemována 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 jen 1,2 m vysoké betonové zídky, na niž navazuje vysoká prosklená protihluková stěna se subtilní nosnou ocelovou konstrukcí. Tato průběžná stěna, situovaná mezi stávající Werichovou ulicí a mezi paralelně vedoucí novou tramvajovou tratí, má za cíl zachytit a utlumit v maximální možné míře zdroj hluku z tramvajového provozu. Byl zvolen princip, který umožňuje vizuální kontakt s tramvajovou tratí a přitom splňuje protihlukovou funkci. Kromě zachování vizuál-



Na nové trati bylo zapotřebí vyzkoušet i zásah „dráteníků“. Co kdyby došlo k poruše trolejového vedení, nebo se některé tramvaji porouchal pantograf? Pomocí kolejového adaptéru se automobil vrchního vedení dostane snadno i na tramvajovou trať na samostatném tělese s otevřeným svrškem, barrandovskou estakádu nevyjímaje.

Doufejme, že kolize s automobily bude co nejméně. Na snímku našťestí není opravdová nehoda. I rychlé uvolnění tratě je však nutné vyzkoušet, nehledě na skutečnost, že se musí rozjet v kopci i fronta tramvají.





I když během zkušebních jízd 1. listopadu 2003 bylo na zastávce K Barrandovu ještě hodně práce, vše napovídalo, že nová tramvajová trať je opravdu městotvorným proktem. Některé zastávky by mohly směle soutěžit se stanicemi metra.



Konečná zastávka Sídliště Barrandov. Architektonické pojetí nejdůležitějších stanic má mnoho společných prvků.



Typickým prvkem pro celou trať Hlubočepky – Barrandov je způsob upevnění trolejového vedení na obloukovité stožáry.

„Trojče“ sestavené z vozů T6A5 v zastávce Geologická 1. listopadu 2003. Zkušební provoz na každé zastávce pečlivě osobně sledovali dispečeri.



ního 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.

Architektonické řešení zastávek

V důsledku platných hygienických a hlukových norem a v důsledku stávající konfigurace existujících komunikací a blízkosti obytných budov v sídlišti byla zvolena jako jediná 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 nevhodnější. O to více vystupuje do popředí nutnost urbanistického, architektonického a funkčního akcentování jednotlivých zastávek jakožto svébytných prostorových a funkčních celků. Jako nezbytnou prostorovou a architektonickou součást všech zastávek je nutno chápat i navazující opěrné zdi zahloubených 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 sjednocená s barevností stanice, ke které nejlépe 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 světlivě bílé. Symbolicky se to týká první a poslední zastávky, to znamená Hlubočep a Sídliště Barrandov. Mezilehlé zastávky jsou výrazně barevné (charakteristická je barva konstrukce zastřešení nástupišť, konstrukcí pro trolejové vedení a veškerých zábradlí).

Rovněž lze konstatovat, že stoupající niveleta dvou navazujících mostních estakád na počátku Hlubočepského údolí a nad Růžičkovou roklí nenarušuje přírodní ráz dané lokality. Konkrétní vedení trasy v této stopě je výsledkem podrobného prověření několika variant, z nichž tato byla vybrána jako nejvhodnější. Architektonické pojetí obou mostních objektů společně se světlou barvou všech konstrukcí dobře harmonizuje se stávající zelení.

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 veřejného osvětlení a u kterých je zaručen přirozený vizuální kontakt s okolím, garantující určitou míru bezpečnosti) jsou zastávky na trati Hlubočepky – Barrandov situovány převážně mimo klasický profil městských komunikací. To má za následek zvýšené nároky na zajištění bezpečnosti, odolnosti proti vandalizmu, osvětlení a audiovizuální spojení s dispečerem i bezpečnostními složkami.

Tyto požadavky jsou naplněny tímto konkrétním vybavením:

- Každé nástupiště je dlouhé 70 metrů (odpovídá zastavení dvou tramvajových souprav za sebou).
- Většina nástupišť má šířku 4 metry, je-li nástupiště užší, je to vždy důsledek stísněných prostorových podmínek konkrétní lokality.



Dodávku proudu pro novou trať zajišťují dvě nové měniřny. Jedna z nich je u konečné.



Ruch na konečné tramvaje v Hlubočepcích. Jsou tu dispečeri, energetici, zástupci policie i hasičů. Všichni mají za úkol seznámit se s novou trať.

- Všechna nástupiště, která jsou úrovněově přístupná z čel, jsou opatřena vyrovnávací rampou, umožňující bezbariérový přístup.

- Nástupiště jsou zadlážděna dlažbou barevně odvozenou od charakteristické barvy ocelové konstrukce zastřešení nástupiště každé jednotlivé stanice.

- Na hraně nástupiště je kontrastní barvou vyznačen bezpečnostní pruh po celé délce nástupiště, nástupiště obsahují prvky pro orientaci nevidomých.

- Na rozhraní bezpečnostního pruhu a normálního zadláždění nástupiště je umístěna světelná stopa, tvořená zapuštěnými chodníkovými reflektory, které budou spoluvytvářet umělé osvětlení nástupiště a budou zvýrazňovat bezpečnostní pás na hraně. Zároveň budou sloužit jako signalizace příjíždějící soupravy, neboť vždy v momentu, kdy je příjíždějící souprava zhruba 300 až 200 m před zastávkou, začne celá světelná stopa blikat. Barva těchto reflektorů odpovídá charakteristické barevnosti jednotlivých zastávek.

- Počátek každého nástupiště bude opatřen novým typem zastávkového označnicku s prosvětlenými jízdními řády a červeně svítící plochou s piktogramem tramvajové zastávky. Design označnicku v novém provedení, výtvarně navazujícím na další architektonické prvky zastávek, je zatím umístěn ve zkušebním provozu pouze v zastávce Chaplinovo náměstí.

- Každé nástupiště je sledováno systémem bezpečnostních kamer napojených na pult dispečera (prvek aktivní bezpečnosti na nástupišti).

- Každé nástupiště je vybaveno zcela novým funkčním prvkem – integrovanou skříň, která obsahuje automatický výdej všech druhů jízdenek a bezpečnostní nouzový hlásič, umožňující přivolání pomoci. Tato skříň bude umístěna vždy v centru zastřešení nástupiště v místech prosklené závětrné stěny.

- Všechna nástupiště jsou vybavena lavičkami pro sezení (umístěnými převážně pod krytou částí nástupiště), design laviček navazuje na architektonické řešení a barevnost jednotlivých zastávek.

- Každé nástupiště bude uměle osvětleno samostatnými svítidly, jejichž design byl vytvořen speciálně pro tuto trať. Rampové svítidlo je umístěno vždy nad hranami nástupiště. Barevně svítící linka na bocích svítidla opět zdůrazňuje charakteristickou barevnost každé zastávky.

- Každé nástupiště bude vybaveno světelným informačním systémem, jehož funkční podoba a design se odvíjí od informačního systému ve stanicích metra.

Na rozdíl od stávajících běžných nástupiště, vytvářejících převážně ostrůvky uvnitř městské komunikace (kdy nelze vytvořit žádné zastřešení nebo je možné umístit pouze malý přístřešek odsunutý od hrany nástupiště), skýtá prostorová koncepce zastávek tratě Hlubočepce – Barrandov neoddiskutovatelnou výhodu v možnosti integrálního zastřešení nástupiště již od hrany. To znamená, že je cestujícím 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 nástupiště:

a. Nástupiště je zastřešeno v necelé polovině své délky samostatnou zavěšenou ocelovou konstrukcí s charakteristickým prohnutím střechy nad nástupištěm (použito u zastávky Hlubočepce).

b. Obě nástupiště jsou zastřešena ocelovou konstrukcí zavěšenou z jednoho společného stožáru mezi kolejemi, umístěného v těžišti celé zastávky (použito



Interiér měniřny Barrandov. Při zkušebních jízdách 1. listopadu se zkoušelo, co se stane při výpadku jedné či druhé měniřny. Tramvaje jezdily i „na jednu měniřnu“.

Detail tramvaje T3RP v zastávce K Barrandovu krátce před zahájením provozu s cestujícími.





Původní studie Patrika Kotase zastávky K Barrandovu.

Výstavba zastávky K Barrandovu na podzim roku 2003.



u zastávek Geologická a Poliklinika Barrandov), zastřešení pokrývá zhruba třetinu 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 zastávek K Barrandovu, Chaplinovo náměstí a Sídliště Barrandov).

V případě zastávek Chaplinovo náměstí 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 jakoukoliv vizuální bariéru. V zastávce Sídliště Barrandov je realizována v rámci této stavby tramvajové tratě pouze zastřešující konstrukce nad nástupištěm ve směru do centra. Výstupiště před smyčkou bude opatřeno identickým zastřešením až po následném prodloužení tramvajové tratě do Holyně.

Veškeré ocelové konstrukce jsou provedeny s antikorozi úpravou a jsou opatřeny nátěry zaručujícími trvale barevnou stálost. Prosklené plochy jsou provedeny z bezpečnostního šedého či modrozeleně tónovaného skla. Prosklený charakter většiny konstrukcí stanic dává šanci na to, aby se cestující cítili relativně bezpečně i v místech odvrácených od tradičního parteru města.

Popis jednotlivých zastávek

Zastávka Hlubočepy

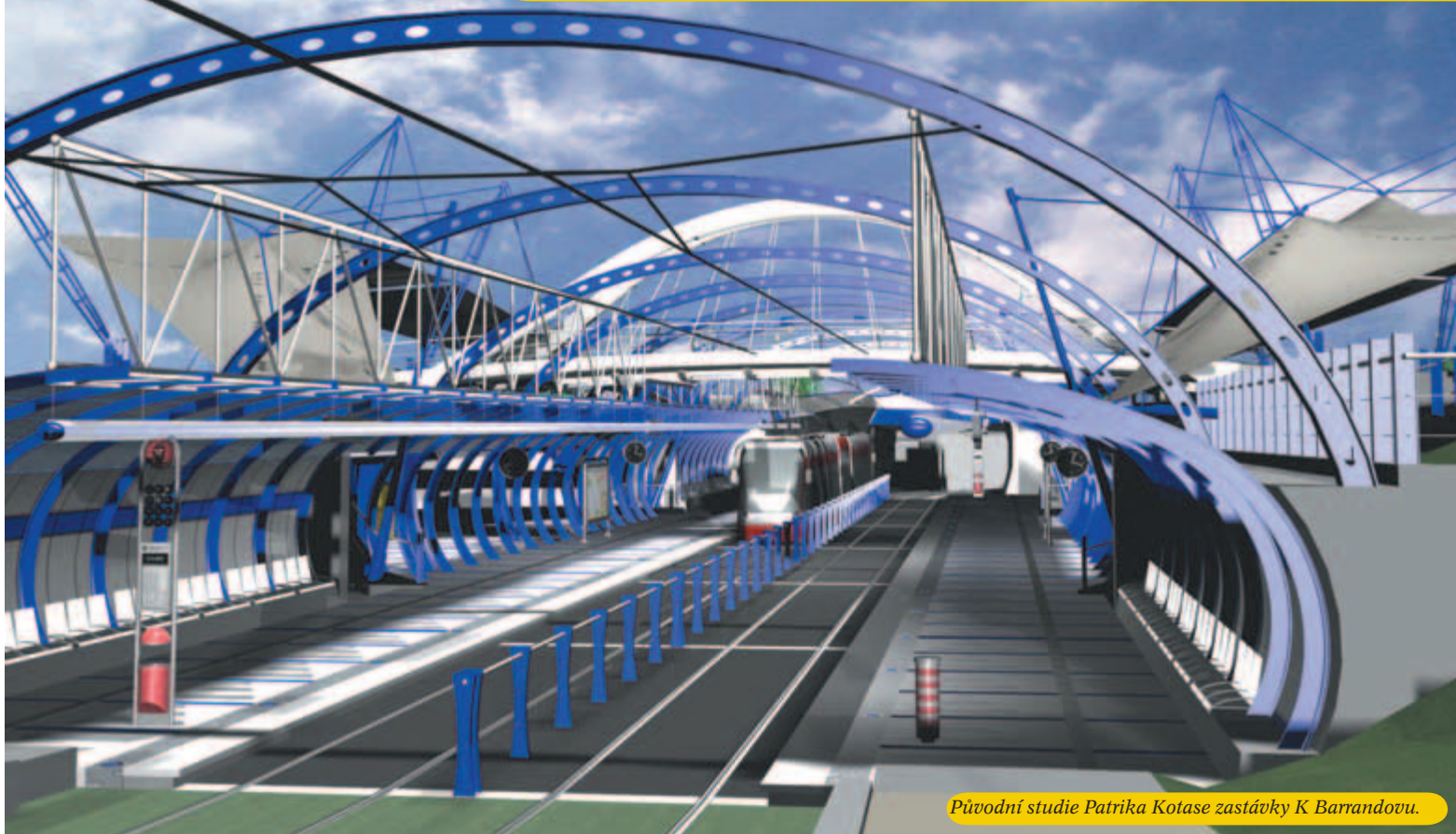
Je situována v bezprostřední návaznosti na prostor existující tramvajové smyčky v důsledku výstavby nové tratě rekonstruované do nové podoby. Je zde zajištěn přístup na autobusové zastávky linky ve směru Hlubočepské údolí, Slivenecká, Klukovice, opačný směr Zlíchov, Křížová, Na Knížecí. Zastávka tvoří počátek prostorově segregované tratě a navazující mostní estakády. Důraz je kladen na architektonické vyznění celého prostoru. Každé z nástupišť je zastřešeno samostatnou bílou ocelovou konstrukcí v délce necelé poloviny nástupiště.

Zastávka Geologická

Je situována paralelně se čtyřpruhovou ulicí K Barrandovu (Barrandovská výstupní komunikace). Nástupiště jsou úrovněvě přístupná. Přímo z nástupišť je zajištěn přístup průchodem k rodinným domkům podél Slivenecké ulice. Dostupnost poněkud vzdálenější zastávky podél ulice Geologické je realizována pomocí existujícího podchodu pod čtyřpruhovou ulicí K Barrandovu. Nástupiště je zastřešeno společnou ocelovou konstrukcí svěbytného architektonického výrazu v délce přibližně třetiny délky nástupiště. Charakteristická barva zastávky je ostře žlutá. Nástupiště je situováno přibližně na úrovni okolního terénu.

Zastávka K Barrandovu

Je situována na počátku sídliště Barrandov, mimo koridory existujících městských komunikací. Nástupiště je zahlobeno oproti okolnímu terénu v důsledku navazujícího tunelového úseku. Na nástupiště existuje pouze mimoúrovňový přístup pro



Původní studie Patrika Kotase zastávky K Barrandovu.

pěší pomocí rozšířeného schodišťového prostoru a pomocí chodníků navazujících na severovýchodní konce obou nástupišť. Obě nástupiště jsou propojena nadzemní pěší lávkou, navazující na pěší přístupovou komunikaci do jádra sídliště. Lávka s bílou obloukovou ocelovou konstrukcí tvoří hlavní architektonickou dominantu zastávky. Nástupiště jsou zakryta v celé své délce modrou ocelovou prosklenou konstrukcí, které dominuje zavěšená bílá membránová konstrukce z průmyslové textilie, zastřešující prostory obou schodišť. Jedná se o unikátní konstrukci, která je na takovém typu stavby realizována poprvé v České republice. V zastávce se nacházejí prostory pro obchodní vybavenost pro cestující. Výrazná je rovněž architektonická úprava tunelového portálu navazujícího na stanici. Portál je obložen smaltovaným plechem v kombinaci bílé a modré barvy.

Zastávka Chaplinovo náměstí

Je 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 jsou mezi sebou úrovně propojena, nástupiště ve směru do centra je doplněno dvojicí schodišť. V prostoru mezi těmito schodišti je umístěno WC, na nástupišti ve směru do centra je rovněž situován malý kiosek s prodejnou novin a časopisů. Obě nástupiště jsou zastřešena v celé své délce červenou prosklenou ocelovou konstrukcí, plnící zároveň funkci prosklené protihlukové stěny. Obě schodiště jsou zastřešena lehkou zavěšenou prosklenou ocelovou konstrukcí, mající mimo jiné naplňovat funkci pohledového akcentu v hlavní pěší ose. Je zde realizován přímý přestup na existující autobusové zastávky.

Zastávka Poliklinika Barrandov

Je situována podél ulice Tréglovy v blízkosti významných objektů občanské vybavenosti. Obě nástupiště jsou částečně zahlobena vzhledem k okolnímu terénu v důsledku klesání trati směrem k západnímu portálu navazujícího tunelu. Obě nástupiště jsou úrovně přístupná pro pěší jak pomocí chodníků tak pomocí schodišť. Nástupiště jsou zastřešena v jedné třetině své délky společnou ocelovou zavěšenou konstrukcí, vytvářející základní architektonický symbol zastávky i dané lokality. Charakteristickou barvou je kombinace tmavé a signální zelené. Zastávka má přímou vazbu na nástupiště autobusu.

Zastávka Sídlíště Barrandov

Je 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 úrovně přístupná pro pěší. Vzhledem k potřebě zásadního protihlukového opatření v prostoru zastávky Sídlíště Barrandov je zastřešení nástupišť koncipováno zároveň jako protihluková stěna, z tohoto důvodu byl použit stejný typ zastřešení v celé délce nástupiště jako v zastávce Chaplinovo náměstí. 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 příjezdové koleje do tří kolejí, umožňující odstav a předjíždění souprav.

Ing. arch. Patrik Kotas, Metroprojekt Praha a. s.



Před lety se mnoho obyvatel sídliště ptalo, jak se tramvaje dostanou nahoru. Ten úkol plní dvě estakády přes údolí Hlubočepského potoka a přes Růžičkovu rokli. Hlubočepská (na snímku) je dlouhá 467 m a dosahuje výšky až 19 m.

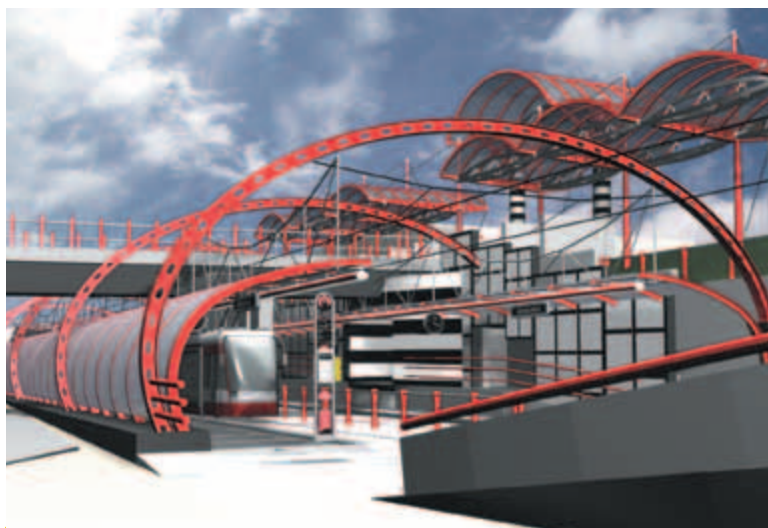
Zajímavostí zkušebních jízd byly tramvaje spřažené do třívozových vlaků. V pravidelném provozu ale „trojčata“ na Barrandov jezdit nebudou. Při zkouškách třetí vůz vlastně jen simuloval zátěž.



HLUBOČEPTY – BARRANDOV



Zastávka Hlubočepy v předvečer zahájení provozu s cestujícími



Původní studie...



... a skutečnost zastávky Chaplinovo náměstí.

Základní technické údaje o stavbě:

Počet zastávek:	6 dvojic (Hlubočepy, Geologická, Lipského, Chaplinovo náměstí, Poliklinika Barrandov, Sídlíště Barrandov)
Celková délka tramvajové tratě:	3567 m
• z toho délka 2. fáze:	3297 m
• z toho estakády:	761 m (Hlubočepský most – délka 477 m, maximální výška 19 m, počet polí 11; Most přes Růžičkovu roklí – délka 304 m, maximální výška 32 m, počet polí 7)
• z toho podjezdy:	365 m (pod ulicí Lamačovou – délka 206 m, maximální hloubka pod terénem 9 m; pod ulicí Tréglovou – délka 155 m, maximální hloubka pod terénem 8,5 m)
Celkové převýšení:	30 m
Maximální podélný sklon:	přibližně 6,9 %
Tramvajové smyčky:	Hlubočepy (rekonstruovaná 390 m), Barrandov (nová dočasná 490 m)
Nové měnírny:	2 - Hlubočepy, Barrandov
Průměrná mezistaniční vzdálenost:	629 m
Časová dostupnost Sídlíště Barrandov ze stanice Anděl:	16 minut

Investor stavby:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Zhotovitel:	Sdružení „Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, Praha“
Projektant:	Metroprojekt Praha, a.s.
Urbanistické a architektonické řešení:	Ing. arch. Patrik Kotas
Obstaravatel:	Inženýring dopravních staveb, a. s.
Termíny stavby:	
• zahájení stavby:	srpen 2001
• zprovoznění tratě:	prosinec 2003
• ukončení stavby:	srpen 2004

Ing. arch. Patrik Kotas, autor urbanistického a architektonického řešení a funkčního vybavení zastávek na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov se specializuje na architekturu dopravních staveb a designu dopravních prostředků. V rámci Metroprojektu Praha, a. s. je, kromě tratí na Barrandov, autorem architektonického řešení například stanice metra Rajska zahrada. Je rovněž autorem designu nových souprav pražského metra typu M1, jejichž výrobce je společnost Siemens kolejová vozidla, dále je autorem vnějšího barevného řešení a interiéru nových rychlostních souprav řady 680 Českých drah typu „Pendolino“, které začnou zanedlouho jezdit na trase Drážďany – Praha – Brno – Vídeň (výrobce společnost Alstom, Savigliano, Itálie).

...když na Barrandov nejezdily tramvaje?



Je dvacátý červenec 1927. První tramvaje přijely s velkou slávou na konečnou k hlubočepskému železničnímu přejezdu. Někde tady je dnes formálně začátek nové tratě Hlubočepy – Barrandov.



Sídlíště Barrandov, konec srpna 1985. V pozadí dokončovaná škola na budoucím Chaplinově náměstí, upravo první domy v severní polovině Dreyerovy ulice.



Dreyerova ulice v srpnu 1985. Dnes už by do ní takhle od magistrály vidět nebylo, protože tu stojí další dům. V místech, kde jsou panely složené k jeho stavbě, je dnes zahlobbená tramvajová zastávka K Barrandovu.



Silniční estakáda přes Růžičkovu rokli na podzim 1996. Je sobota odpoledne, na magistrále je nezvyklý klid. Dnes je vlevo tramvajová estakáda.

Pamatujete? Aby ne, vždyť to bylo přece včera...

Jenže první obyvatelé se na barrandovské sídlíště začali stěhovat už v polovině srpna roku 1985. A to už je tedy více než 18 let. Nejdříve se zabydlovaly první domy v jižní části Dreyerovy ulice a části ulice Pražského. To byla také jediná příjezdová (a slepá) cesta pro automobily. Jinak nic, jen staveniště. Polovina domů v ulici Pražského sloužila jako ubytovna pro stavbaře. V té době se dokončovaly další domy vymezené ulicí Dreyerovou, ale zatím stále jen na její východní straně. Poněkud izolovaně stály uprostřed staveniště čtyři „věžáky“, které jsou dnes po stranách ve vstupní části Lamačovy ulice.

Spojení na sídlíště zajišťovaly především „slivenecké“ autobusové linky č. 246, 247 a 248, jezdící v té době s ohledem na stavbu tzv. barrandovské výstupní komunikace přes Hlubočepy a tamní serpentinou přes dva železniční přejezdy, kde se i při nepříliš velkém počtu vlaků nepřijemně čekalo. Na tyto linky se nastupovalo u tramvaje v Hlubočepích, což byl od roku 1939, kdy byl zrušen vnitroměstský úsek tehdejší barrandovské autobusové linky S, tradiční přestupní bod mezi tramvajemi a autobusy. Obyvatelé sídlíště vystupovali v provizorní zastávce Geologická, za kterou autobus „esíčkem“ přešel napříč budoucí magistrálou, aby pokračoval na starou silnici směrem k ateliérům. Vystoupivší cestující seběhli s kopce ke Slivenecké ulici a pak opět šlapali do kopce ulicí Pražského.

První změna nastala při zahájení provozu metra B na Smíchovské nádraží od 3. listopadu 1985. Autobusové linky se vrátili na původní trasy po staré Barrandovské kolem ateliérů a po nové komunikaci vedené po vysoké estakádě přes Růžičkovu rokli začala jezdit nová autobusová linka č. 120 v trase Smíchovské nádraží – Geologická – Sídlíště Barrandov – Klukovice. Jezdila přes tzv. Nový Sliveneč či Pražskou čtvrt Štěpařskou ulicí. Jak už to v těch dobách bývalo, ani z jedné zastávky neexistoval do obydlené části sídlíště přístup. Z Geologické se muselo chodit oklikou do ulice Pražského, ze zastávky Sídlíště Barrandov (dnešní Lamačova) neexistovala cesta vůbec žádná. Teprve po několika měsících byly od obou zastávek vybudovány ze starých panelů provizorní chodníky, které obyvatelům značně ulehčily docházku.

Od 1. dubna 1987 byla doprava alespoň v dolní části sídlíště, tedy u zastávky Geologická, významným způsobem posílena úpravou trasy špičkové linky č. 105. Ta byla sice určena pro starý Barrandov a především pro zaměstnance filmových

ateliérů, ale až do uvedeného data byla velmi nerovnoměrně vytížena – to znamená ráno jezdily autobusy z Barrandova prázdné, odpoledne jely prázdné na Barrandov. Změnou její trasy do polookružní podoby (ráno nejdříve k ateliérům a do centra přes Geologickou a odpoledne obráceně) došlo k jejímu výhodnému obousměrnému vytížení. Mezitím pokračovalo obydlování nových domů. Od 4. března 1989 autobusy konečně vjely přímo do sídlíštních ulic. Byla zavedena linka č. 128 a „klukovická stodvacítka“ se tak stala linkou podružného charakteru. Linka č. 128 byla základní barrandovskou linkou vlastně až dosud. Do sídlíště brzy začaly zajíždět i některé spoje linky č. 192, čímž sídlíště získalo přímé spojení i někam jinam než „jen“ na svoje základní „běčko“ metra. Na obsluhu sídlíště se začala podílet částečně i linka č. 248. Časem horní část sídlíště posílila linka č. 126.

Nemůžeme tu popisovat podrobně vývoj barrandovských linek. Jen si ještě připomeňme, že částečně pod vlivem stavby tramvaje a především pro dopravní zácpy na magistrále se autobusy před časem přestěhovaly do delší, ale plynulejší trasy přes Hlubočepy. V době, kdy se tramvaj začala stavět, už bylo jasné, že se blíží velká změna.

Na závěr si musím trochu postesknout, že si autoři názvů zastávek nevzpomněli na to, že architekti, kteří novou bytovou zástavbu navrhovali, v projektové dokumentaci ani v době hluboké totality nepoužívali jméno „Sídlíště Barrandov“. Hovořili výstižně o „Novém Barrandovu“. A Barrandov to byl vskutku nový; vždyť po mnoha letech tu domy, i když panelové, opět tvořily normální ulice. Sice bez obchodů, ale opravdové ulice. Jistě by se název Nový Barrandov na orientaci lépe vyjímal, než svého času zprofanovaný pojem sídlíště. Nehledě na to, že zastávka „Sídlíště Barrandov“ se nám nyní přestěhovala už na třetí místo. Nejdříve byla „na magistrále“ (dnešní Lamačova), později (a vlastně donedávna) se tak jmenovala konečná linky č. 128 a dnes je tedy na konečné pod Pražskou čtvrtí. Copak ještě stále potřebujeme zdůrazňovat jen někdejšími socialistickými mocipány naplánovanou pouze obytnou funkci lokality bez jakéhokoliv dalšího vybavení, či její izolovanost a vzdálenost od ostatního světa? Je vidět, že i mnoho let v „nové době“ jsou v nás některé dřívější stereotypy hluboko zakořeněny. Možná řeknete, že o nic nejde. Já myslím, že jde.

Text a foto: Pavel Fojtík



Autobusová zastávka Geologická roku 1988. Po mnoho let důležitý bod obsluhy dolní části Nového Barrandova. Na snímku je alespoň trochu patrný provizorní chodník od zastávky.

Foto: Archiv DP



...a totéž místo o 15 roků později, 1. listopadu 2003 při zkušebních jízdách.



Autobusová zastávka Chaplinovo náměstí v roce 1996. Vzadu pod lávkou je dnes nová architektonická dominanta – stejnojmenná tramvajová zastávka.



Stejně místo v březnu 2003. Pod lávkou pro pěší je již staveniště, ale nic ještě nepřipomíná budoucí podobu tramvajové zastávky.



Autobusová zastávka Hlubočepy a začátek Hlubočepské ulice v roce 1996...



...a stejné místo v říjnu 2003. Tady začíná dosud nejnáročnější stavba tramvajové tratě.