



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

*Jakub Lípa*

**PŘESUN TRAMVAJOVÉ SMYČKY BÍLÁ HORA**

Bakalářská práce

**2020**

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K612** ..... **Ústav dopravních systémů**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Jakub Lípa**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora**

Název tématu (anglicky): Relocation of Bílá Hora Tram Loop

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- vypracujte analýzu problematiky stávající tramvajové smyčky Bílá Hora,
- navrhnete možné varianty přesunu tramvajové smyčky Bílá Hora, případně její rekonstrukce,
- analyzujte možná rizika plynoucí z přesunu tramvajové smyčky Bílá Hora,
- zhodnotte varianty návrhu.



- Rozsah grafických prací: grafická schémata dopravního řešení, další grafické výstupy stanoví vedoucí práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 28 0318, ČSN 73 6110, ČSN 73 6405, ČSN 73 6412, ČSN 73 6425  
Kubát, Pejša, Jacura, Trešl - Městská a příměstská kolejová doprava (Wolters Kluwer, 2010)  
Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 (IPR Praha, 2017)

Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Marek Zděradička**  
**Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce:


**28. června 2019**

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

**10. srpna 2020**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
Ing. Martin Jacura, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



  
doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Jakub Lípa  
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 28. června 2019

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi pomohli či poskytli podklady při vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Markovi Zděradičkovi za odborné vedení a konzultování bakalářské práce. Zároveň bych chtěl poděkovat celému týmu projektu Udržitelná mobilita v Praze a ostatním pracovníkům Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy za jejich obohacující přiblížení reálné praxe v oboru městského inženýrství. Dále bych chtěl poděkovat zástupcům městských částí a odborných institucí za věcné rady a připomínky, které byly rovněž zakomponovány do této práce. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu dosavadního studia.

## **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 10. srpna 2020

.....  
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní



## **PŘESUN TRAMVAJOVÉ SMYČKY BÍLÁ HORA**

Bakalářská práce

srpen 2020

Jakub Lípa

### **ABSTRAKT**

Předmětem bakalářské práce Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora je vypracování analýzy problematiky stávající tramvajové smyčky, navržení možných variant přesunu, případně její rekonstrukce. Součástí práce je analýza možných rizik plynoucích z přesunu tramvajové smyčky. Cílem práce je zhodnocení variant návrhu.

### **KLÍČOVÁ SLOVA**

Bílá Hora, tramvajová smyčka, přesun, rekonstrukce, veřejná doprava

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Sciences



## RELOCATION OF BÍLÁ HORA TRAM LOOP

Bachelor thesis

August 2020

Jakub Lípa

### **ABSTRACT**

The subject of the bachelor thesis Relocation of Bílá Hora tram loop is to analyze current problems of Bílá Hora tram loop, design possible options of relocation, alternatively its reconstruction. The thesis includes analysis of possible risks because of its relocation. The aim of this thesis is to evaluate individual drafts.

### **KEY WORDS**

Bílá Hora, tram loop, relocation, reconstruction, public transport

# Obsah

1	Seznam použitých zkratk a symbolů .....	7
2	Úvod.....	8
3	Informace o území .....	9
3.1	Vymezení území.....	9
4	Doprava v území.....	11
4.1	Tramvajová doprava .....	11
4.1.1	Provozní parametry – denní linky.....	13
4.1.2	Provozní parametry – noční linky.....	15
4.2	Autobusová doprava .....	16
4.2.1	Provozní parametry – linky MHD.....	16
4.2.2	Provozní parametry – linky příměstské .....	17
4.2.3	Školní linky.....	18
4.3	Metro .....	18
4.4	Silniční doprava.....	18
4.5	Cyklistická a pěší doprava .....	20
5	Prostor tramvajové smyčky Bílá Hora .....	21
5.1	Tramvajové obratiště se zastávkovými stanovišti.....	21
5.2	Autobusové obratiště se zastávkovými stanovišti .....	23
6	Analýza problematiky stávajícího stavu.....	24
6.1	Tramvajová doprava .....	24
6.2	Autobusová doprava .....	26
6.3	Pěší doprava .....	28
7	Návrhy řešení přesunu tramvajové smyčky .....	28
7.1	Varianta Karlovarská.....	30
7.2	Varianta Na Bělohorské pláni .....	35
8	Analýza rizik přesunu tramvajové smyčky.....	38
8.1	Územní plán .....	39
8.2	Metropolitní plán.....	40

8.3	Ochranná pásma sítí technické infrastruktury .....	41
8.3.1	Vodovodní soustava .....	41
8.3.2	Plynovody .....	41
8.3.3	Silnoproudá a slaboproudá soustava .....	42
8.3.4	Elektronické komunikace .....	42
8.4	Hluková zátěž .....	42
8.5	Majetkoprávní vztahy .....	44
8.6	Kácení zeleně .....	45
8.7	Zamítavé postoje občanů .....	45
9	Komunikace s městskými částmi a odbornými institucemi .....	46
9.1	Jednání – Městská část Praha 6 .....	47
9.2	Jednání – Městská část Praha 17 .....	48
9.3	Jednání – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy .....	48
9.4	Jednání – Magistrát hl. města Prahy .....	49
10	Zhodnocení variant návrhu přesunu tramvajové smyčky .....	50
10.1	Koncepce rozvoje tramvajových tratí v oblasti .....	50
10.2	Varianta Karlovarská .....	51
10.3	Varianta Na Bělohorské pláni .....	51
10.4	Hodnocení variant .....	52
11	Rekonstrukce tramvajové smyčky .....	53
12	Závěr .....	56
13	Použité zdroje a literatura .....	58
13.1	Číslované položky .....	58
13.2	Nečíslované položky .....	60
14	Seznam obrázků .....	61
15	Seznam tabulek .....	62
16	Přílohy .....	63
16.1	Seznam výkresů .....	63
16.2	Zápisy z jednání .....	64



# 1 Seznam použitých zkratek a symbolů

a.s.	Akciová společnost
BKV	Budapesti Közlekedési Vallalat (Budapeštský dopravní podnik)
DPP	Dopravní podnik hlavního města. Prahy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
IAD	Individuální automobilová doprava
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
os.	Osob
p. o.	Příspěvková organizace
PNS	První novinová společnost, a.s.
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, p. o.
SSZ	Světelné signalizační zařízení
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.

## 2 Úvod

Tato bakalářská práce vznikla jako výstup projektu Udržitelná mobilita v Praze v rámci spolupráce navázané mezi Ústavem dopravních systémů Fakulty dopravní Českého vysokého učení technického v Praze a Institutem plánování a rozvoje hl. města Prahy. Cílem této spolupráce je seznámení s novými tématy týkající se plánování dopravy v Praze, strategických dokumentů pro dopravu, plánování veřejného prostoru, územního plánování či participace.

Předmětem bakalářské práce je studie možnosti přesunu tramvajové smyčky Bílá Hora s vyhodnocením přínosu a analýzou možných rizik. Současný stav prostranství před památkově chráněným Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné, jehož součástí je tramvajové a autobusové obratiště, neodpovídá kvalitnímu pojetí veřejného prostoru. Kultivace tohoto místa bude mít pozitivní vliv na kvalitu života obyvatel dotčené oblasti, a to po stránce ekonomické, sociální i architektonické. Přeměněný parter bez odstavných ploch dopravní infrastruktury může sloužit jako místo setkávání či konání akcí.

Cílem bakalářské práce je analýza limitů v dotčeném území a zhodnocení jednotlivých variant přesunu.

Všichni uživatelé mají v rámci využití tohoto prostoru stejné příležitosti, nemůžeme však mluvit o příležitostech rovných. Jako nutná se jeví implementace prvků a úprav pro imobilní, nevidomé a slabozraké spoluobčany. Cílovým stavem je, aby se všichni mohli pohybovat v tomto prostoru bez nutnosti překonávání jakýchkoli omezení či bariér.

Tramvajová doprava je již po mnohá desetiletí vnímána jako městotvorný prvek. Jelikož při přesunu smyčky dochází k prodloužení tramvajové tratě, jedná se o příležitost, jak zatraktivnit veřejný prostor a potenciálně oslovit nové cestující. Při přípravě je však nutné brát v potaz limity území, nesouhlas ze strany obyvatelstva či názory politické reprezentace.

V rámci přiblížení reálné praxe dopravního inženýra byla provedena konzultace návrhu se zástupci dotčených městských částí, Magistrátu hlavního města Prahy a Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy, p.o.

## 3 Informace o území

### 3.1 Vymezení území

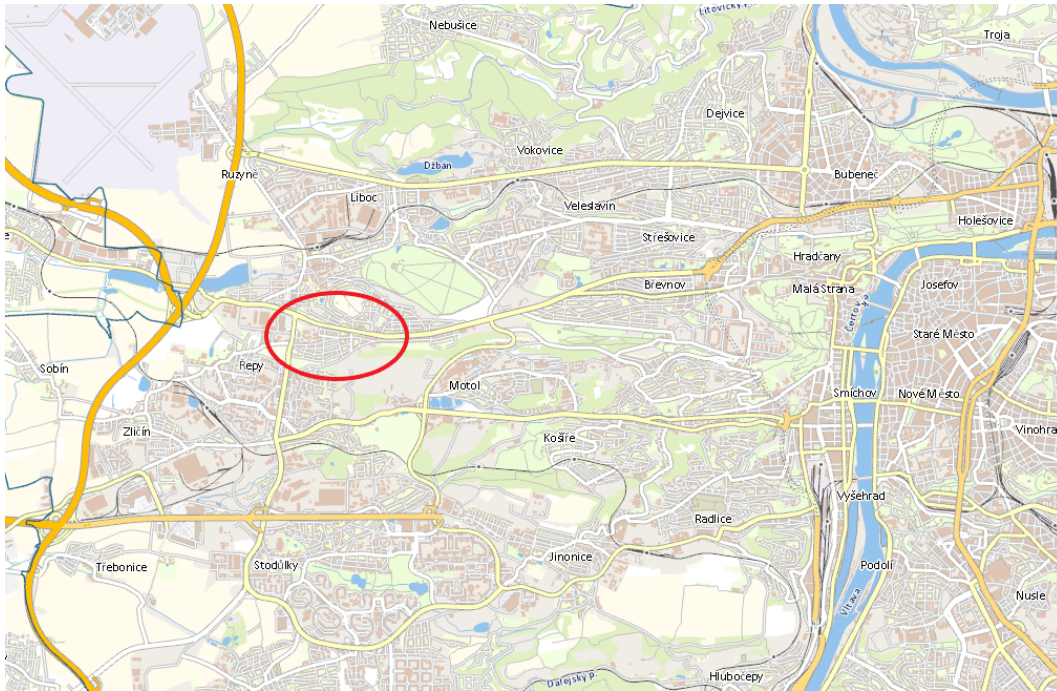
Lokalita Bílá Hora se nachází v levobřežní části hlavního města Prahy, na rozhraní tří katastrálních území – Břevnova, Ruzyně a Řep. Dle působnosti městských částí územně spadá pod Prahu 6 a Prahu 17. Jelikož přesné vymezení této lokality není známé, pro potřeby bakalářské práce bylo vymezeno tak, že severní část je ohraničena oborou Hvězda a dále západním směrem navazuje na Ruzyni. Ze západu je vymezena ulicí Slánskou, kde volně přechází do oblasti Jivin. Z jihu tvoří pomyslnou hranici ulice Opuková a U Boroviček a na východě volně přechází v Malý Břevnov.

Samotný název lokality je odvozen od návrší nacházejícího se v její severní části. Toto návrší je místem boje, který svedlo vojsko českého stavovského hnutí proti císařské armádě a armádě Katolické ligy. Prohra stavovské armády znamenala definitivní připojení Českého království k Habsburské říši. Velký rozvoj území nastal po zavedení tramvajové dopravy v třicátých letech 20. století, kdy zde probíhala čilá výstavba rodinných a vilových domů. [1]

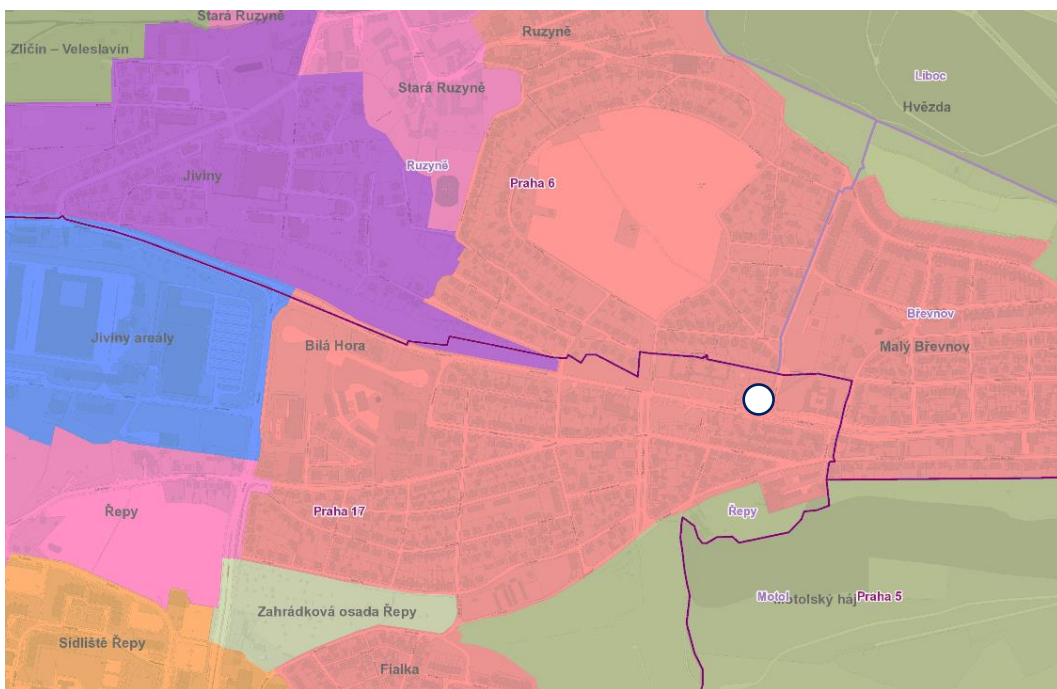
V současné době se na většině území nachází nízkopodlažní bytová zástavba sestávající z vilových, rodinných či bytových domů. Významnou dominantou je mohyla nacházející se na vrcholu Bílé hory připomínající již dříve zmíněnou bitvu. Další významnou památkou je památkově chráněný Poutní areál s kostelem Panny Marie Vítězné, který byl vybudován v pobělohorské době v těsné blízkosti císařské cesty jako součást poutní cesty z Prahy do Hájku. [2][3]

Hlavní osou území je ulice Bělohorská/Karlovarská, která území rozděluje na severní a jižní část. Přirozeným středem oblasti je prostor před poutním areálem, který je vymezen ulicemi Karlovarská, Řepská, Zbečenská a Zličínská. Na tomto prostranství se nachází zanedbaný, parkově upravený předprostor kláštera, tramvajové a autobusové obratiště s odstavňovou plochou a nelegální parkoviště. Aktuální stav tohoto místa neodpovídá povaze centrálního bodu území s možností kulturního či společenského využití.

Podél ulic Slánská a Karlovarská se nachází objekty obchodních řetězců Lidl a Hornbach. Velký prostor v území zaujímá i Státní zkušebna strojů a.s. V posledních letech část tohoto areálu nahradila výstavba bytových domů pod názvem Bělohorské zahrady. Na severní straně ulice Karlovarské se nachází pás izolační zeleně, oddělující rušný silniční provoz od obytné zástavby. Na tento pás navazuje chatová osada, Ruzyňský hřbitov a zástavba Jivin s obchodním řetězcem OBI.



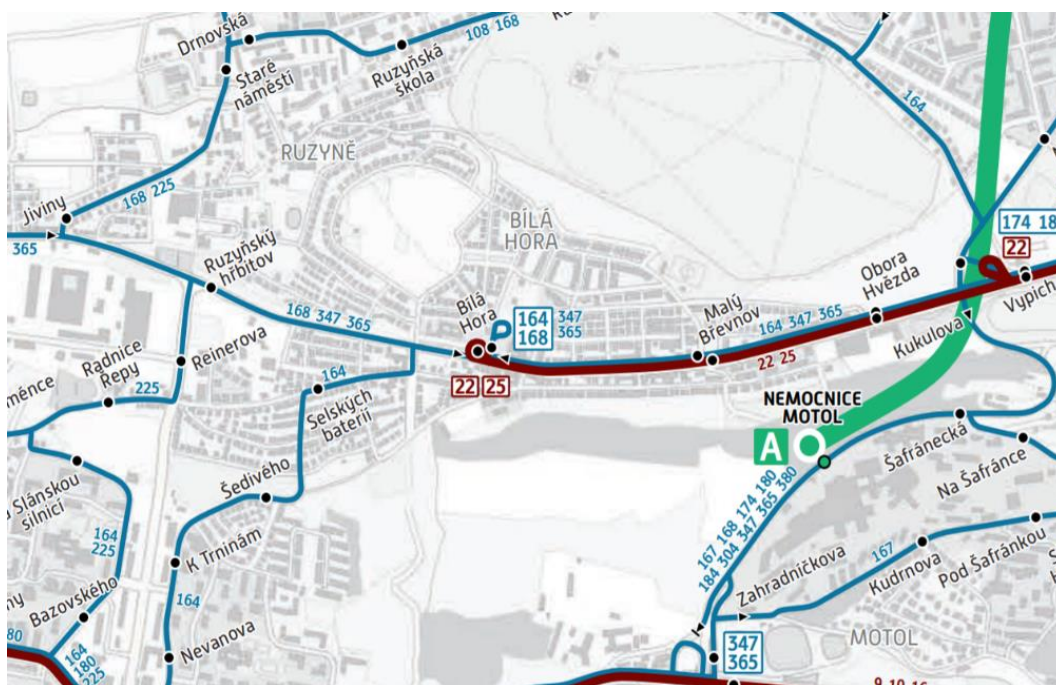
Obrázek 1 Řešené území v širších souvislostech (zdroj: [4])



Obrázek 2 Řešené území s vyznačenou aktuální polohou tramvajové smyčky Bilá Hora (zdroj: [4])

## 4 Doprava v území

Hlavní dopravní tepnou je ulice Karlovarská/Bělohorská, po které je do oblasti přivedena tramvajová doprava, ukončená smyčkou Bílá Hora. Kolejová doprava má v oblasti páteřní funkci, jelikož zajišťuje rychlé spojení s Břevnovem či Dejvicemi. Autobusová doprava plní z hlediska místní dopravní obslužnosti spíše doplňkovou funkci. Jedná se především o poptávku v okolí zastávek Ruzyňský hřbitov či Selských baterií. Západní oblast území je obsloužena autobusovou linkou č. 225, která svým trasováním slouží jako spojnice Ruzyně, Řep a Stodůlek s Velkou Ohradou.



Obrázek 3 Oblast na linkovém schématu PID (zdroj: [5])

### 4.1 Tramvajová doprava

Tramvajová doprava byla do oblasti Bílé Hory dovedena 17.října 1937, kdy byla prodloužena tramvajová trať z dosavadní konečné Vypich. Prodloužení tratě předcházelo mnohaleté úsilí místních obyvatel o rychlé spojení s centrem tehdy dynamicky se rozvíjející Prahy. Již v roce 1928 byla dokončena tramvajová trať v úseku Pohořelec – Vypich, kdy vybudování tramvajového spojení znamenalo výrazný nárůst poptávky po stavebních pozemcích v okolí. Plánované prodloužení až do oblasti Bílé Hory zhatila finanční recese, která postihla tehdejší

Elektrické podniky. Tento stav byl způsoben velkou finanční krizí na konci dvacátých let 20. století.

Oblast Bílé Hory byla od roku 1932 alespoň provizorně napojena na tramvajovou smyčku na Vypichu autobusovou linkou. Jakmile se ekonomická situace Elektrických podniků v průběhu třicátých let zlepšila, plánovaná trať byla dobudována. Nová trať byla v části atypická pro osovou vzdálenost kolejí přesahující 6,5 m. První rozsáhlá obnova tratě proběhla v roce 1975, kdy byla většina úseku tramvajové tratě Vypich – Bílá Hora rekonstruována za využití záďlažbových panelů. V rámci této rekonstrukce byla na jednokolejném obratišti Bílá Hora zřízena předjízdna kolej.

V 80. letech bylo v rámci rekonstrukce úseku Vypich – Falcká užito maďarské technologie BKV panelů (bloková kolejnice uložena na velkoplošných panelech). Jelikož se tato technologie v provozu příliš neosvědčila, již od devadesátých let minulého století docházelo k jejich postupné náhradě za otevřený kolejový svršek. Samotný prostor smyčky ani přilehlý traťový úsek Bílá Hora – Falcká nebyl od sedmdesátých let minulého století celkově rekonstruován. [6][7][8]

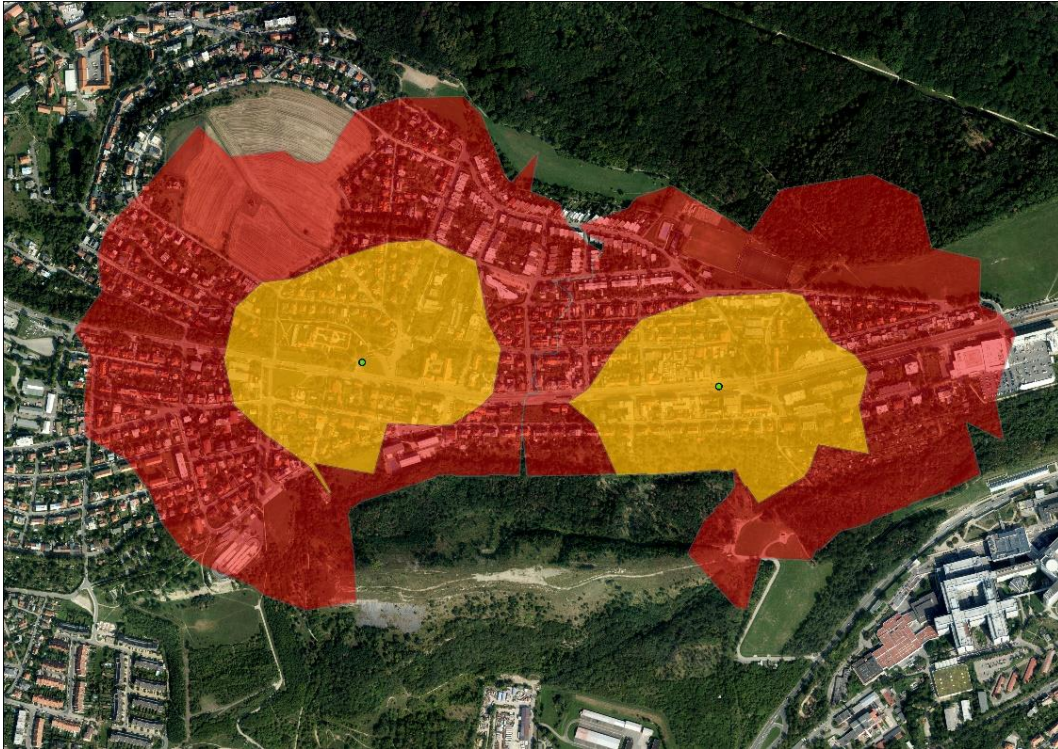
V současnosti jsou na Bílé Hoře ukončeny tramvajové linky č.22, č. 25 a č. 97. Dle dostupných průzkumů však nabídka mnohonásobně převyšuje poptávku.

Izochrony docházkové vzdálenosti zastávek použité v této práci byly vytvořeny v programu ArcMap Network Analyst. Tento program pracuje s daty o obyvatelstvu a pracovních příležitostech v okolí zastávek. Izochrony jsou generovány na základě reálné sítě chodníků, stezek či pěšin. V rámci relevance dat jsou izochrony počítány s poslední nácestnou zastávkou Malý Břevnov.

Název zastávky	Docházková vzdálenost 5 minut		Docházková vzdálenost 10 minut	
	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí
Malý Břevnov	822	137	1605	706
Bílá Hora.	597	240	2117	382

Tabulka 1 Docházkové vzdálenosti – aktuální stav





Obrázek 4 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut z tramvajových zastávek Bílá Hora a Malý Břevnov

#### 4.1.1 Provozní parametry – denní linky

##### Linka 22

Trasa: **(Bílá Hora)** – **Vypich** – **Malovanka** – **Pražský hrad** – **Malostranská (A)** – **Újezd** – **Malostranské náměstí** – **Národní divadlo** – **Národní třída (B)** – **Karlovo náměstí (B)** – **I. P. Pavlova (C)** – **Náměstí Míru (A)** – **Slavia** – **Koh-i-noor** – **Kubánské náměstí** – **Nádraží Strašnice** – **Radošovická** – **Zahradní Město** – **Nádraží Hostivař**

Diametrální tramvajová linka s celotýdenním rozsahem provozu přibližně od 5:00 do 0:30. Část spojů je v provozu pouze v úseku Vypich – Nádraží Strašnice. Na linku jsou vypravovány vozy o kapacitě 2xT. Dle Sborníku obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID tato kapacita tramvajového vlaku odpovídá přibližně 140 os./spoj. [9]

## Intervaly v pracovních dnech

Čas	Interval
0:30 - 5:00 – noční provoz	Linka není v provozu
5:00 - 6:00 – ráno	Nepravidelný interval
7:00 - 9:00 – ranní špička	8 minut
9:00 - 15:00 – polední sedlo	10 minut
15:00 - 19:00 – odpolední špička	8–10 minut
19:00 - 22:00 – večerní sedlo	10–15 minut
22:00 – 0:30 – polonoc	20 minut

Tabulka 2 Parametry linky 22 během pracovních dnů (zdroj: [10])

## Intervaly ve dnech pracovního klidu

Čas	Interval – sobota	Interval – neděle (svátek)
0:30 - 5:00 – noční provoz	Linka není v provozu	Linka není v provozu
5:00 - 9:00 – ráno	15–20 minut	15–20 minut
9:00 - 19:00 – den	15 minut	15 minut
19:00 - 22:00 – večerní sedlo	15 minut	15 minut
22:00 - 0:30 – polonoc	20 minut	20 minut

Tabulka 3 Parametry linky 22 během dnů pracovního klidu a svátků (zdroj: [10])

## Linka 25

Trasa: **Bílá Hora** – Vypich – Malovanka – Prašný most – Hradčanská (A) – Sparta – Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí – Vltavská (C) – Dělnická – Palmovka (B) – Balabenka – Multiaréna Praha – Nádraží Libeň – Hloubětín (B) – **Lehovec**

Tangenciální tramvajová linka s celotýdenním rozsahem provozu přibližně od 5:00 do 0:30. Na linku jsou vypravovány vozy o kapacitě 2xT. Dle Sborníku obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID tato kapacita tramvajového vlaku odpovídá přibližně 140 os./spoj. [9]



## Intervaly v pracovních dnech

Čas	Interval
0:30 - 5:00 – noční provoz	Linka není v provozu
5:00 - 6:00 – ráno	Nepravidelný interval
7:00 - 9:00 – ranní špička	8 minut
9:00 - 15:00 – polední sedlo	10 minut
15:00 - 19:00 – odpolední špička	8–10 minut
19:00 - 22:00 – večerní sedlo	10–15 minut
22:00 – 0:30 – polonoc	20 minut

Tabulka 4 Parametry linky 25 během pracovních dnů (zdroj: [10])

## Intervaly ve dnech pracovního klidu

Čas	Interval - sobota	Interval – neděle (svátek)
0:30 - 5:00 – noční provoz	Linka není v provozu	Linka není v provozu
5:00 - 9:00 – ráno	15 - 20 minut	15 - 20 minut
9:00 - 19:00 – den	15 minut	15 minut
19:00 - 22:00 – večerní sedlo	15 minut	15 minut
22:00 - 0:30 – polonoc	20 minut	20 minut

Tabulka 5 Parametry linky 25 během dnů pracovního klidu a svátků (zdroj: [10])

### 4.1.2 Provozní parametry – noční linky

#### Linka 97

Trasa: **Bílá Hora** – Vypich – Malovanka – Prašný most – Hradčanská (A) – Malostranská (A) – Malostranské náměstí – Újezd – Národní divadlo – Národní třída (B) – Lazarská (B) – Karlovo náměstí (B) – I. P. Pavlova (C) – Náměstí Míru – Koh-i-noor – Slavia – Kubánské náměstí – Nádraží Strašnice – Radošovická – Zahradní Město – **Nádraží Hostivař**.

Diametrální tramvajová linka s celotýdenním rozsahem provozu přibližně od 0:00 do 5:30. Na linku jsou vypravovány vozy o kapacitě 1xT. Dle Sborníku obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID tato kapacita odpovídá přibližně 70 os./spoj. [9]

Čas	Interval – pracovní den	Interval – noc pátek/sobota a sobota/neděle
0:30 - 5:00 – noční provoz	30 minut	20 minut

Tabulka 6 Parametry linky 97 (zdroj: [10])

## 4.2 Autobusová doprava

### 4.2.1 Provozní parametry – linky MHD

#### Linka 164

Trasa: **Sobín** – *Starý Zličín* – **Sídliště Řepy** – *Ke Kamence* – *Bazovského* – *Slánská* – *Šedivého* – **Bílá Hora** – *Vypich* – *Sídliště Petřiny* – *Petřiny (A)* – **Poliklinika Petřiny**

Jedná se o tangenciální autobusovou linku s celotýdenním rozsahem provozu přibližně od 5:00 do 0:30. Na linku jsou vypravovány midibusy a jejím provozovatelem je společnost Arriva Střední Čechy, a.s. Dle Sborníku obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID tato kapacita odpovídá přibližně 30 os./spoj. [9]

164	Pracovní den				Víkend		
Úsek	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Dopoledne	Odpoledne	Večer
1.	30–60 min	60 min	60 min	60 min	60 min	60 min	60 min
2.	20 min	30 min	20 min	30 min	30 min	30 min	30 min
3.	20 min	30 min	20 min	Linka není v provozu	30 min	30 min	Linka není v provozu
1. <i>Sobín – Sídliště Řepy</i> 2. <i>Sídliště Řepy – Bílá Hora</i> 3. <i>Bílá Hora – Poliklinika Petřiny</i>							

Tabulka 7 Parametry linky 164 (zdroj: [10])

#### Linka 168

Trasa: **Nové Butovice (B)** – *Poliklinika Lípa* – *Hůrka (B)* – *K Fialce* – *Šafránkova* – *Motol – Nemocnice Motol (A)* – **Nemocnice Na Homolce** – *Vypich* – *Větrník* – *Petřiny (A)* – *Sídliště Petřiny* – *Ruzyňská Škola* – *Staré náměstí* – *Jiviny* – **Bílá Hora**

Jedná se o tangenciální autobusovou linku s celotýdenním rozsahem provozu přibližně od 5:00 do 0:30. Na linku jsou vypravovány midibusy a jejím provozovatelem je společnost DPP, a.s. Dle Sborníku obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID tato kapacita odpovídá přibližně 30 os./spoj. [9]

164	Pracovní den				Víkend		
Úsek	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Dopoledne	Odpoledne	Večer
1.	15 min	30 min	15 min	60 min	60 min		
2.	30 min			60 min	60 min		
1. <i>Nové Butovice – Nemocnice Na Homolce</i> 2. <i>Nemocnice Na Homolce – Bílá Hora</i>							

Tabulka 8 Parametry linky 168 (zdroj: [10])

#### 4.2.2 Provozní parametry – linky příměstské

##### Linka 347

Trasa: **Zličín (B)** – *Chrástřany* – *Chýně* – **Chýně, nádraží** – *Chýně* – *Hostvice* – **Hostvice, nádraží** – *Jiviny* – *Bílá Hora* – *Nemocnice Motol (A)* – **Motol**

Jedná se o radiální příměstskou autobusovou linku s celotýdenním rozsahem provozu. Provozovatelem linky je společnost DPP, a.s. V úseku Hostvice, nádraží – Motol jsou provozovány pouze dva páry spojů během pracovních dnů. [10]

##### Linka 365

Trasa: **Motol** – *Nemocnice Motol (A)* – *Bílá Hora* – *Ruzyňský hřbitov* – *Hostvice* – *Jeneč* – **Unhošť, Náměstí** – *Kyšice* – *Velká Dobrá* – *Družec, Náměstí* – *Doksy* – *Tuchlovice* – **Stochov, Náměstí** – **Nové Strašecí, Palackého**

Jedná se o radiální příměstskou autobusovou linku s celotýdenním rozsahem provozu. Provozovatelem linky je společnost ČSAD MHD Kladno, a.s. V úseku Unhošť, Náměstí – Motol je provozováno 26 párů spojů během pracovních dnů, 9 párů spojů během víkendu. [10]

### 4.2.3 Školní linky

#### Linka 260

Trasa: **Zličín (B)** – *Chrástřany* – *Chýně* – **Chýně, nádraží** – *Chýně* – *Hostvice* – **Hostvice, nádraží** – *Jiviny* – *Bílá Hora* – *Nemocnice Motol (A)* – **Motol**

Jedná se o radiální příměstskou autobusovou linku s celotýdenním rozsahem provozu. Provozovatelem linky je společnost DPP, a.s. V úseku Hostvice, nádraží – Motol jsou provozovány pouze dva páry spojů během pracovních dnů. [10]

### 4.3 Metro

V roce 2015 bylo zprovozněno prodloužení trasy linky metra A ze stanice Dejvická do stanice Nemocnice Motol. Původní úvahy a přání politické reprezentace uvažovaly s prodloužením směrem na Letiště Václava Havla. Avšak koncepce obsluhy letiště je nyní sledována prostřednictvím železniční tratě projektem Správy železnic Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla. Jediným plánovaným rozvojem sítě metra je dle informací z Plánu mobility výstavba prvního úseku trasy linky D. [11] [12]

V rámci původního plánu se počítalo s vybudováním ražené jednolodní stanice Bílá Hora s ostrovním nástupištěm. Prostor stanice se nacházel šikmo pod ulicí Karlovarskou mezi křižovatkami Karlovarská x K Motolu a Karlovarská x Thurnova. přibližně 44,4 metrů pod povrchem. V projektu se počítalo i s možným kolejovým rozvětvením směrem na Zličín a vytvořením nové přestupní stanice tras linek metra A a B. [11] [13]

### 4.4 Silniční doprava

Nejvýznamnější místní komunikací na daném území je ulice Bělohorská/Karlovarská protínající oblast ve východozápadním směru. Jedná se o místní komunikaci I. třídy<sup>1</sup>, která slouží jako radiální spojnice Městského okruhu (vnitřní okruh) a Pražského okruhu (vnější okruh) v západním směru od centra města. Ulice Karlovarská se v oblasti Zličína přímo napojuje na dálnici D6 Praha – Karlovy Vary – Cheb a zároveň se kříží s dálnicí D0 (Pražský okruh) v rámci MÚK Řepy. Tato komunikace je ve většině trasy vedena v uspořádání čtyř

---

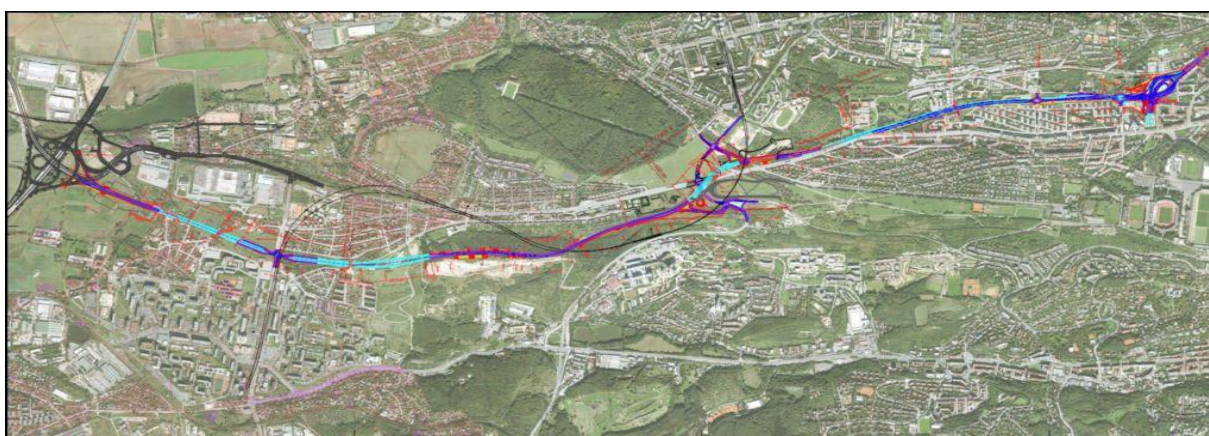
<sup>1</sup> dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

jízdních pruhů, pouze v úseku vymezeném křižovatkami s ulicemi Slánská a Bolívarova je vedena v uspořádání dvou jízdních pruhů. Toto úzké hrdlo způsobuje především v období špičkového provozu vznik kongescí.

Dle dokumentu Intenzity dopravy na sledované síti pro dopravní sčítání TSK-ÚDI 2019 byl během měření v průběhu průměrného pracovního dne na ulici Karlovarská mezi uzly č. 6040 Zličínská a č. 6041 Slánská zaznamenán v obou směrech průjezd 26 872 vozidel. [14] Aby došlo k odlehčení provozu na ulici Karlovarská/Bělohorská a odvedení tranzitní dopravy od zastavby Řep, Bílé Hory a Břevnova, připravovalo město od sedmdesátých let minulého století projekt tzv. Břevnovské radiály.

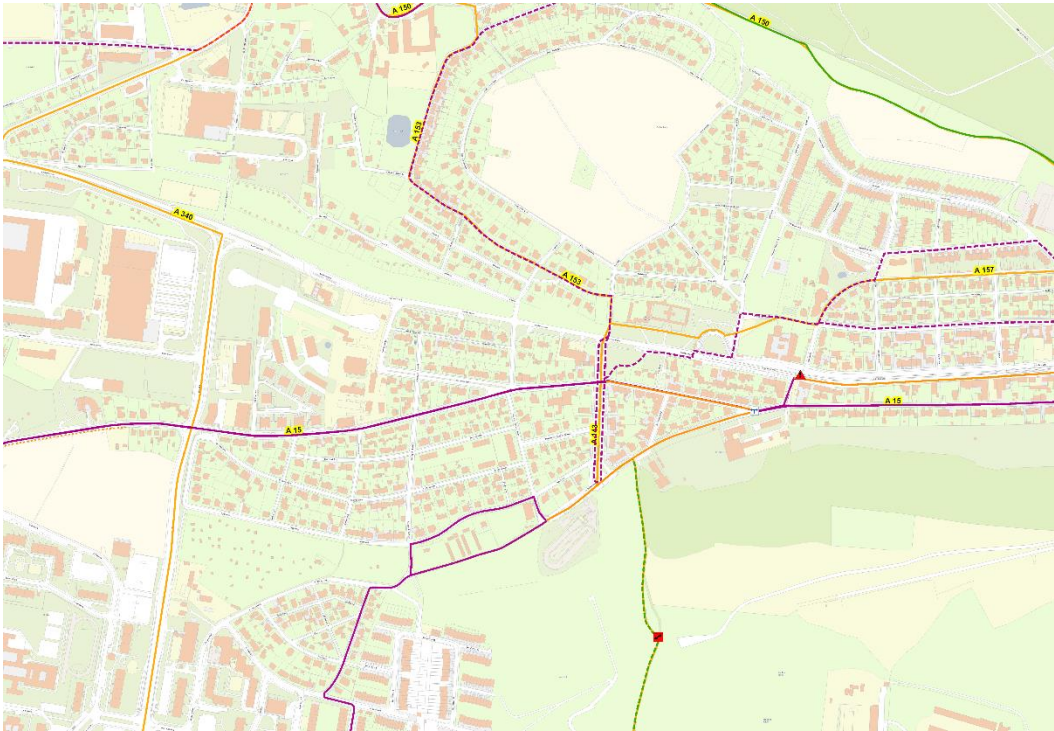
Břevnovská radiála je uvažovaná stavba směrově rozdělené místní komunikace funkční třídy B1 s uspořádáním jízdních pruhů 2+2. Délka stavby je 6,9 kilometru, převážná část trasy má být vedena v tunelových úsecích a křižovatky s dalšími komunikacemi by měly být řešeny jako výlučně mimoúrovňové. Náklady na stavbu se pohybují okolo 15 mld. Kč (bez započtení inflace) a dle Plánu udržitelné mobility a aktuálního postoje politické reprezentace města se v současné době neplánuje realizace této stavby. Podmínkou pro realizaci Břevnovské radiály je dle platných Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy předchozí realizace severní části Pražského okruhu. Bez jeho existence by se de facto vytvořil nežádoucí vysoce atraktivní průjezd městem přetěžující Městský okruh. Uspokojivě také nebylo dořešeno napojení ulice Slánská, která prochází obytným souborem sídliště Řepy. [15]

Další významnou komunikací je ulice Slánská, která zajišťuje propojení ulice Karlovarské se sídlištěm Řepy a Rozvadovskou spojkou. Pro obsluhu zastavěných částí území Bílé Hory slouží převážně jednosměrné a obousměrné obslužné komunikace.



Obrázek 5 Situace Břevnovské radiály s napojením na stávající síť komunikací (zdroj: [15])

## 4.5 Cyklistická a pěší doprava



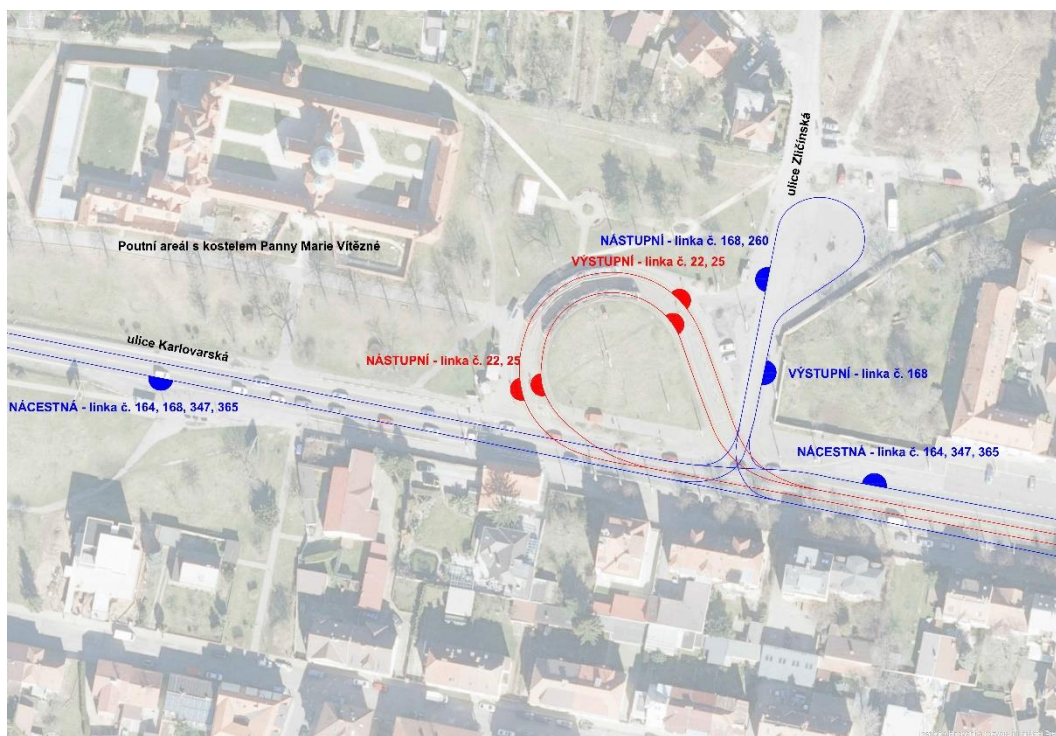
Obrázek 6 Mapový výřez z Cyklistické mapy a Generelu cyklistických tras (zdroj: [4])

V oblasti Bílé Hory dochází ke křížení několika významných cyklistických tras, což poskytuje místním obyvatelům komfortní obslužnost cyklistickou dopravou. Aktuální i plánované trasy jsou vedeny především po obslužných komunikacích, což zajišťuje bezpečný provoz s ohledem na segregaci od hlavních silničních proudů. Ve východozápadním směru je vedena oblastí páteřní cyklotrasa A15 směřující ze západního okraje Prahy do centra. Ze severu na jih je značena cyklotrasa č. 143 (Řepy, Plzeňská – Bílá Hora) a na ni navazující cyklotrasa č. 153 (Bílá Hora – Ruzyně). [16]

Pěší dopravě slouží chodníky, které jsou na většině území součástí přidruženého prostoru místních komunikací. V některých případech není chodník zřízen a chodci využívají dopravní prostor místních komunikací či vyšlapané cesty v jejich blízkosti.



## 5 Prostor tramvajové smyčky Bílá Hora



Obrázek 7 Schéma linkového vedení a poloha jednotlivých zastávkových stanovišť – zastávka Bílá Hora (zdroj: [4] s doplněním autora)

### 5.1 Tramvajové obřatiště se zastávkovými stanovišti

Tramvajové obřatiště Bílá Hora je koncová jednokolejná smyčka s jednou předjízdnou kolejí. Smyčka se nachází v katastrálním území Řepy (Praha 17), v těsné blízkosti křižovatky ulic Zličínská x Karlovarská a předprostoru památkově chráněného Poutního areálu s kostelem Panny Marie Vítězné. Kolejové větvení se nachází v ose komunikace Karlovarská, kde je využito elektromagnetické rozjezdové výměny s čepovými jazyky. Vnější a vnitřní kolej se poté v pravostranném směrovém oblouku stáčí do prostoru smyčky.

Výstupní zastávky jsou umístěny v přibližně 25 metrů dlouhém – částečně přímém úseku navazujícím na pravostranný směrový oblouk. Přední část výstupního prostoru již přechází do levostranného směrového oblouku. Výstupní zastávkový ostrůvek vnitřní koleje je od vnější koleje oddělen zábradlím, aby nedocházelo k nechtěnému výstupu cestujících do průjezdného průřezu koleje vnější.



Obrázek 8 Pohled na tramvajovou smyčku z nároží ulic Karlovarská x Zličínská

Obě nástupní zastávky jsou umístěny v levostranném směrovém oblouku, následně se vnější a vnitřní kolej opět sbíhají. I v tomto případě je nástupiště u vnitřní koleje odděleno zábradlím pro zvýšení bezpečnosti cestujících. Sjezdová výměna s čepovými jazyky je umístěna v ose ulice Karlovarská. Trakční vedení v prostoru smyčky je prosté na převěsech, zavěšené na trakčních sloupech. Trakční sloupy rovněž slouží k uchycení svítidel pouličního osvětlení.

Pro svou snadnou demontáž a montáž v rámci údržby rozjezdové a sjezdové výměny slouží jako kryt zámková dlažba. Kryt vnější a vnitřní koleje je ve zbylém prostoru obratiště tvořen asfaltovým kobercem.

Tramvajová smyčka je dále vybavena zásobníky písku do pískovačů, čtyřmi zastávkovými označníky, přístřeškem pro cestující a automatem na výdej jízdenek Mikroelektronika AV JG. Pro řidiče DPP je k dispozici sociální zařízení s odpočinkovou místností. V blízkosti této budovy se nachází stánek PNS, který již neslouží svému účelu a chátrá.

V současném stavu je na smyčce možné odstavit 13 vozů typu T bez možnosti průjezdu dalšími tramvajovými vlaky. [17]



## 5.2 Autobusové obratiště se zastávkovými stanovišti



*Obrázek 9 Pohled na odstavnou plochu autobusů a nástupní zastávkové stanoviště na ulici Zličínská*

Autobusové obratiště se nachází v těsné blízkosti obratiště tramvajového, což umožňuje kvalitní přestupní návaznost na tramvajovou dopravu. Autobusy odbočují z ulice Karlovarská do ulice Zličínská, kde je za prostorem křižovatky umístěno výstupní zastávkové stanoviště. Součástí autobusového obratiště je i odstavná plocha. Nástupní zastávkové stanoviště, nacházející se v těsné blízkosti výstupních zastávek tramvají, je vybaveno označníkem, přístřeškem, lavičkami a odpadkovým košem.

Další zastávková stanoviště jsou umístěna na ulici Karlovarská. Pro směr Vypich se nachází na volném prostranství naproti objektu poutního areálu, pro směr Ruzyňský hřbitov se nachází poblíž křižovatky ulic Karlovarská x Zličínská, v předprostoru objektu Hostinec Na Bílé Hoře. Obě zastávková stanoviště jsou vybavena označníkem, přístřeškem, lavičkami a odpadkovým košem.

## 6 Analýza problematiky stávajícího stavu

V době svého zprovoznění na konci třicátých let minulého století byla tramvajová trať Vypich – Bílá Hora ukončena na volném prostranství před areálem kláštera. Jednalo se o sídelní útvar vesnického charakteru se zástavbou podél hlavní komunikace (dnešní ulice Bělohorská/Karlovarská) s počínající výstavbou vilové zástavby

I přes postupný rozvoj území nedošlo dosud k přesunu tramvajové smyčky nebo k jejímu vhodnému zakomponování do veřejného prostoru. K této skutečnosti přispívá i zanedbání údržby tohoto prostranství či odkládání realizace rekonstrukce ulice Karlovarská, která má od křižovatky s ulicí Zličínskou po křižovatku s ulicí Slánskou charakter komunikace vedené extravilánem oproti reprezentativní městské třídě.

V následujících podkapitolách jsou specifikovány aktuální nedostatky v předprostoru poutního areálu.

### 6.1 Tramvajová doprava

Tramvajové obratiště v současné době neodpovídá požadavkům 21. století. Problematické je především umístění nástupního i výstupního zastávkového stanoviště pro cestující ve směrovém oblouku, absence signalizačních prvků pro slabozraké a nevidomé. Nevyhovující je také nástup a výstup cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace.

Výstupní zastávky jsou u obou kolejí částečně umístěny v levostranném směrovém oblouku. Řidič tramvajové soupravy proto není schopen pohledem do zpětného zrcátka zkontrolovat pohyb cestujících v prostoru dveří při výstupu ze soupravy. Z tohoto důvodu je v blízkosti čela stanicujícího vozidla umístěno obdélníkové dopravní zrcadlo a modernější vozidla jsou již vybavena kamerovým systémem snímajícím prostor dveří pro lepší dohled na výměnu cestujících. I přes tento fakt zde existuje riziko přivření cestujícího.



*Obrázek 10 Pohled na čelní prostor výstupních zastávek s obdélníkovými dopravními zrcadly*

Umístění zastávek ve směrovém oblouku přináší problém i při výstupu či nástupu do soupravy. Aby nedocházelo ke kolizi nástupní/výstupní hrany s průjezdným průřezem tramvajové soupravy, zastávkový obrubník je umístěn v dostatečné vzdálenosti od samotného vozidla. Velká vzdálenost obruby nástupiště od vozidla nutí cestující sejít z nástupního prostoru a nastupovat z úrovně temene kolejnice. Při nástupu musí překonat výškový rozdíl minimálně 320 mm (záleží na typu vozidla). Využití zastávek pro cestující pohybující se na invalidním vozíku je i při vypravení nízkopodlažní soupravy bez použití další pomoci nemožné.



*Obrázek 11 Problematický nástup cestujících s omezenou schopností pohybu i přes vypravení nízkopodlažní tramvaje typu KT8D5.RN2P*

## 6.2 Autobusová doprava

Nástupní zastávka umístěná v ulici Zličínská je nevyhovující především z hlediska bezbariérovosti, jelikož výška nástupní hrany se pohybuje v rozmezí 10 – 13 cm (měřeno pásmovým měřidlem). Zastávkový přístřešek je na mnoha místech posprejován a vnitřní strana drátoskla je pokryta nelegálním výlepem plakátů. Na zastávkovém stanovišti rovněž chybí jakékoli signalizační prvky pro slabozraké a nevidomé.

Totožné problémy se vyskytují i na zastávkových stanovištích autobusů umístěných na ulici Karlovarská, kde navíc chybí svislé boční výplně přístřešků pro cestující.

Odstavná plocha autobusového obratiště je označena zákazovým dopravním značením B01 Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) s dodatkovou tabulkou E12 MIMO BUS MHD. I přes tuto skutečnost zde dochází k odstavení turistických autobusů domácí i zahraniční registrace či nelegálnímu parkování osobních automobilů. Samotný povrch vozovky odstavné plochy je v havarijním stavu.





Obrázek 12 Zastávkové stanoviště na ulici Karlovarská směr Vypich



Obrázek 13 Zastávkové stanoviště na ulici Karlovarská směr Ruzyňský hřbitov

## 6.3 Pěší doprava



Obrázek 14 Pohled na prostor tramvajové smyčky z ulice Zličínská

V prostoru smyčky je patrné nekoncepční pojetí povrchu pro pěší. Na jednom místě se využívá mlátový chodník, na který navazuje vyšlapaná cesta vysypaná štěrkokdrtí. V navazujícím úseku je užit asfaltový povrch přecházející v zámkovou dlažbu. Užití různých povrchu podtrhuje pocit roztržitosti území a problém nastává i z hlediska údržby.

V mnoha případech je pohyb po těchto plochách nebezpečný, jelikož chybí jakékoli oddělení od silničního provozu. Na mnoha místech chybí umělé vodící linie a hmatné prvky, což znemožňuje pohyb zrakově postižených.

## 7 Návrhy řešení přesunu tramvajové smyčky

Při návrhu řešení dopravních staveb je třeba vážit mezi třemi pilíři udržitelnosti – enviromentálním, ekonomickým a sociálním. Tyto aspekty vychází z Plánu udržitelné mobility hlavního města Prahy, který má na základě spolupráce hlavního města se Středočeským krajem za úkol nastavit strategické dopravní plánování se zaměřením na zmírnění dopadů

na životní prostředí a efektivní využití veřejných prostředků či dlouhodobý růst kvality života ve městě. [12]

Jednotlivé návrhy mapují možnosti přesunu tramvajové smyčky a případné prodloužení tramvajové tratě Vypich – Bílá Hora. Při výběru a posuzování jednotlivých tras byl brán zřetel na tyto hlavní aspekty:

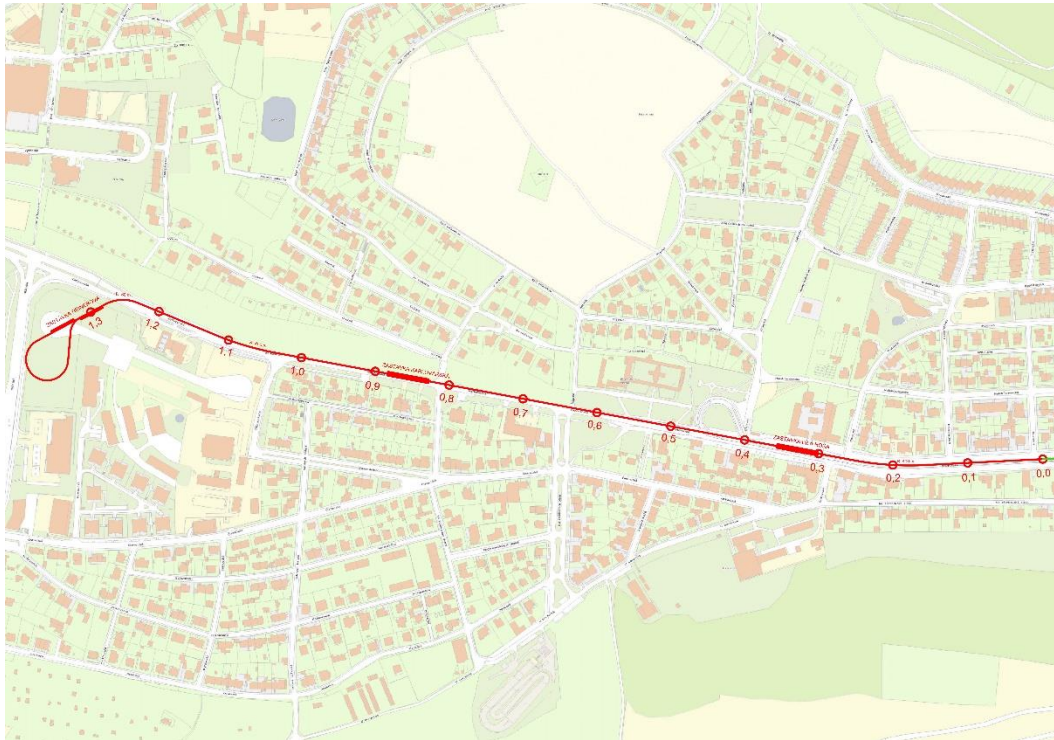
- Na zlepšení dopravní obslužnosti oblasti, jelikož zavedení kolejové dopravy může pro místní obyvatele atraktivit využívat městské hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.
- Na příležitost radikální přeměny předprostoru památkově chráněného Poutního areálu s kostelem Panny Marie Vítězné s ohledem na jeho strategickou polohu.
- Jednotlivé varianty tras jsou vedeny v blízkosti souvislé zástavby rodinných a vilových domů, proto musí být různými opatřeními zabráněno negativnímu vlivu návrhu na místní obyvatele.
- Limitujícím prvkem je vedení inženýrských sítí, jelikož přeložky mohou výrazně zvýšit finanční náročnost projektu.
- Trasování bylo zvoleno tak, aby byl co nejvíce minimalizován zábor území či rozsah terénních úprav.
- Z hlediska majetkoprávních vztahů byl kladen důraz na vedení jednotlivých variant po pozemcích ve vlastnictví města.
- Při návrhu byl kladen důraz na požadavky norem ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí.
- Soulad se strategickými dokumenty hlavního města: Manuál tvorby veřejných prostranství na území hlavního města Prahy či Standard zastávek PID.

Všechny zastávky jsou vybaveny požadovaným mobiliářem dle Standardu zastávek PID a prvky pro slabozraké a nevidomé. Samozřejmostí je zajištění bezbariérového přístupu. V prostoru nového tramvajového obratiště se nachází budova zázemí pro řidiče se sociálním zařízením a odpočinkovou místností. Při projektování tramvajové smyčky musí být brán



v potaz požadavek společnosti ROPID na kapacitu smyčky pro 16 vozů T (ekvivalent 8 vozů 15T).

## 7.1 Varianta Karlovarská



Obrázek 15 Situace varianty Karlovarská

První varianta nese pracovní název Karlovarská dle většinového vedení nové tramvajové trati v profilu stejnojmenné ulice.

Trasa možného prodloužení tramvajové tratě Vypich – Bílá Hora začíná na křižovatce ulic Bělohorská x Falcká, kde navazuje na úsek tratě Vypich – Falcká, který prošel v roce 2009 rekonstrukcí. Tratě je vedena na zvýšeném tramvajovém pásu v ose ulice Bělohorská směrem k původní smyčce, zde však dochází k přeložení trati severním směrem od původní polohy. [6]

Současná tramvajová smyčka je snesena a tramvajová trať dále pokračuje západní směrem v ose ulice Karlovarská a klesá do oblasti Jiviny. Varianta vedení tramvajové tratě v přidruženém dopravním prostoru na samostatném tělese nebyla sledována z důvodu zanechání prostoru izolační zeleně pro případný budoucí potenciál parkové úpravy či dotvoření uliční řady výstavbou bytových domů. V prostoru mezi křižovatkou ulic Karlovarská x Slánská a čerpací stanicí pohonných hmot OMV odbočuje levostranným

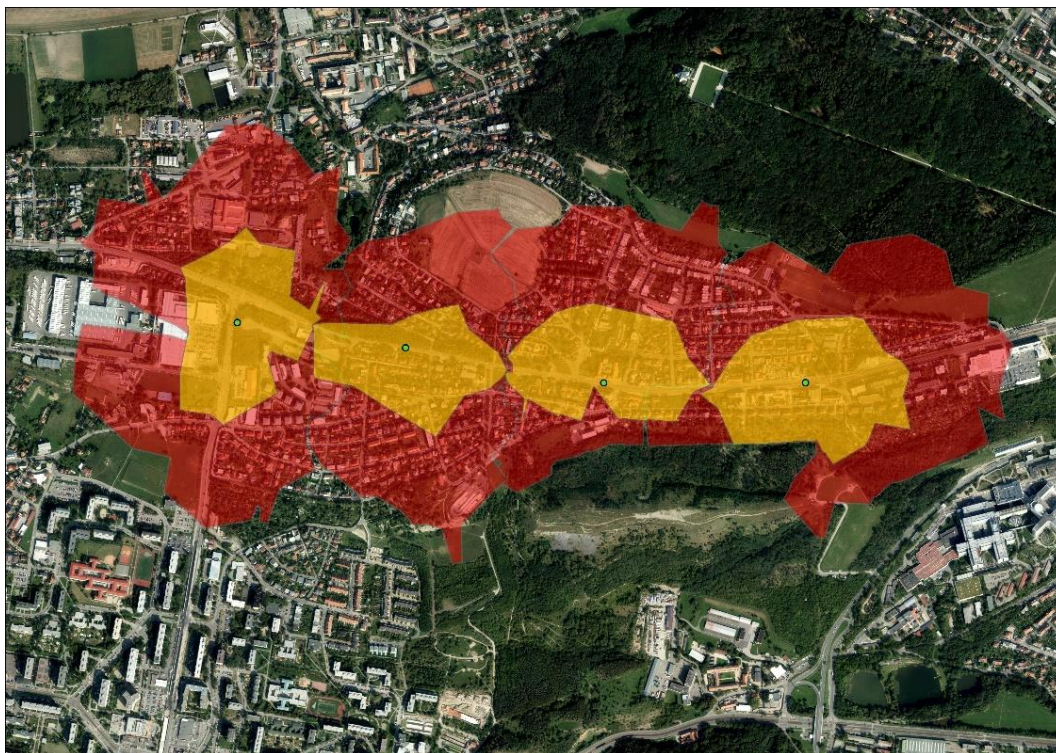


obloukem z ulice Karlovarské a po vlastním tělese se přimyká k ulici Slánské. V prostoru vymezeném ulicí Slánskou, pozemkem obchodního řetězce Lidl a bytovým domem Kutrovická č. p. 1722 se nachází jednokolejná smyčka s jednou předjízdou kolejí.

V návrhu této varianty dochází k přemístění existující tramvajové zastávky Bílá Hora a zřízení dvou zastávek nových. Díky přeložení tramvajové tratě severním směrem v úseku mezi křižovatkami Bělohorská x Falcká a Karlovarská x Zličínská je možné vybudovat novou zastávku v prostoru před objektem Hostince Na Bílé Hoře. Jedná se o sdruženou nácestnou zastávku se vstřícně umístěnými zastávkovými stanovišti, každé o délce nástupní hrany 67 metrů.

Následující nácestná zastávka Karlovarská je umístěna na stejnojmenné ulici poblíž křižovatky s ulicemi K Mohyle a Ke Kulturnímu domu. Jedná se o zastávku se vstřícně uspořádanými zastávkovými stanovišti a délkou nástupních hran 55 metrů.

Koncová/výchozí zastávka Reinerova se skládá z výstupního a nástupního zastávkového stanoviště, každé o délce nástupní hrany 33 m. Zastávková stanoviště jsou umístěna tak, aby byla přestupní vzdálenost na autobusovou dopravu co nejkratší.



Obrázek 16 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut na tramvajové zastávky Malý Břevnov, Bílá Hora, Karlovarská a Reinerova

Název zastávky	Docházková vzdálenost 5 minut		Docházková vzdálenost 10 minut	
	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí
<i>Malý Břevnov</i>	822	137	1499	701
<i>Bílá Hora.</i>	476	221	1391	292
<i>Karlovarská</i>	363	77	1193	117
<i>Reinerova</i>	22	141	926	1301

*Tabulka 9 Docházkové vzdálenosti – varianta Karlovarská*



*Obrázek 17 Prostor před objektem „Hostinec Na Bílé Hoře“, kde by došlo k přeložení tramvajové tratě vpravo od stávající osy TT ve směru z centra*





*Obrázek 18 Prostor výjezdu z tramvajové smyčky, v případě přesunu by došlo k přeložení trati do místa pořízení snímku, tedy vpravo od stávající osy TT ve směru z centra*



*Obrázek 19 Extraviánový charakter ulice Karlovarská v místech plánované stejnojmenné zastávky*





*Obrázek 20 V případě realizace varianty Karlovarská dochází v těchto místech k odbočení tramvajové trať z ulice Karlovarská na samostatné těleso*



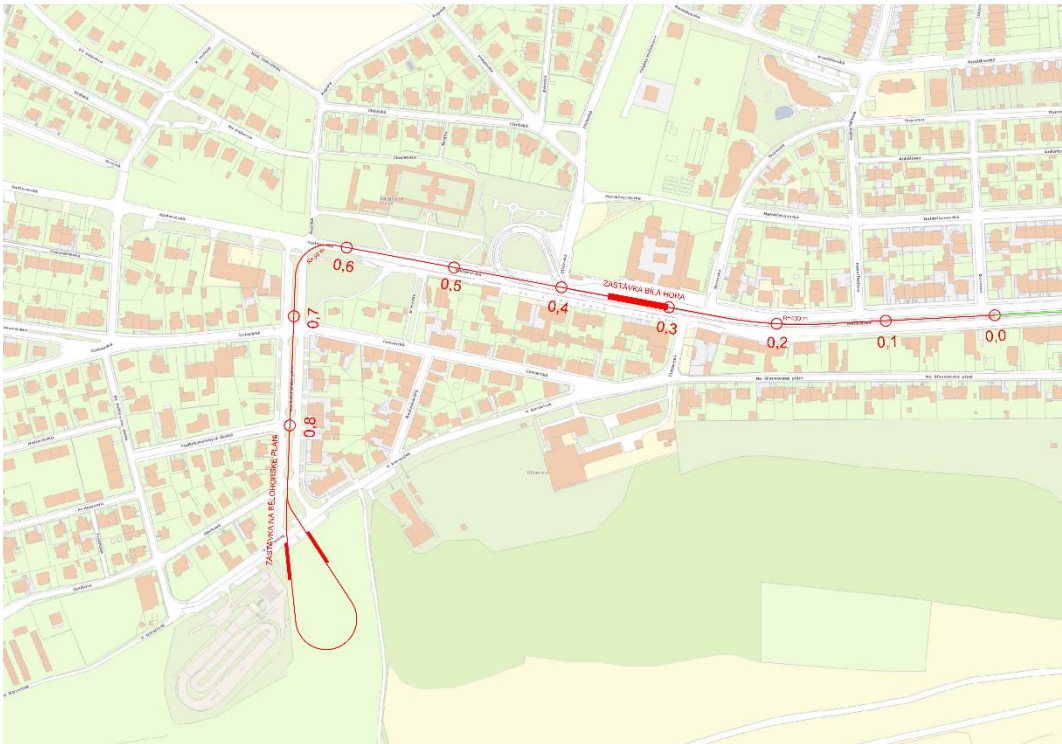
*Obrázek 21 Pohled na autobusovou zastávku Reinerova od křižovatky ulic Karlovarská x Slánská*





Obrázek 22 Pohled z parkoviště obchodního řetězce Lidl na budoucí prostor tramvajové smyčky

## 7.2 Varianta Na Bělohorské pláni



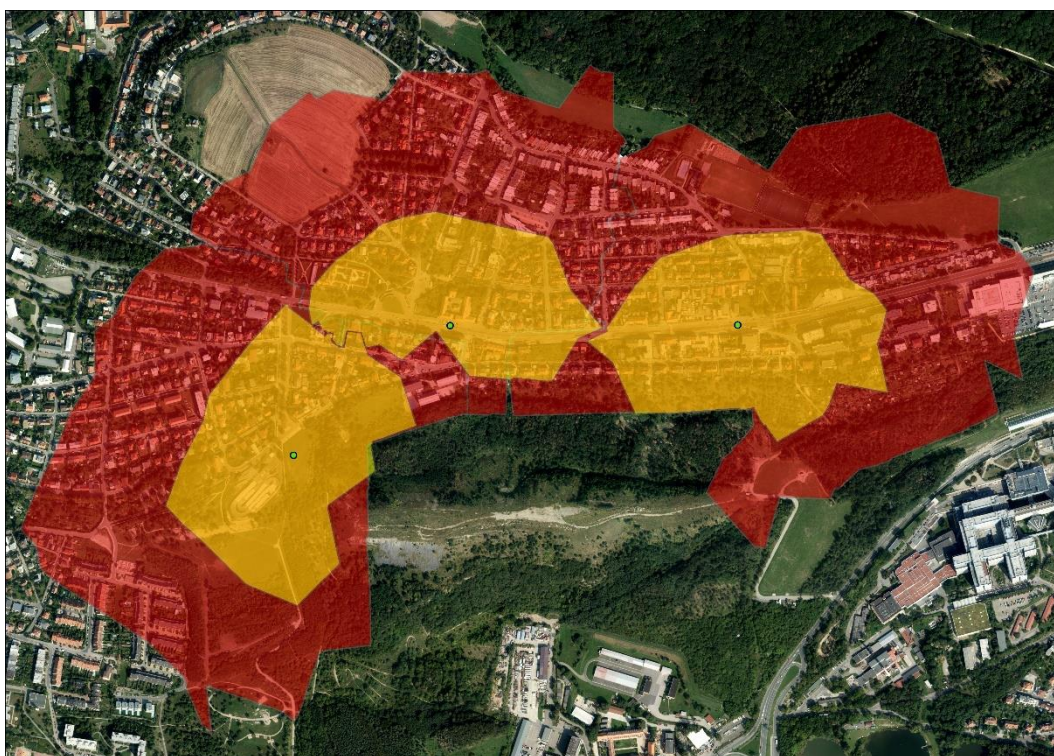
Obrázek 23 Situace varianty Na Bělohorské pláni (zdroj: [4] s doplněním autora)

Druhá varianta nese pracovní název Na Bělohorské pláni dle vedení nové tramvajové trati v profilu stejnojmenné ulice.

Navrhovaná trať začíná jako v předchozí variantě na křižovatce ulic Bělohorská x Falcká. Dále pokračuje v ose ulice Bělohorská směrem k původní smyčce, a i v tomto návrhu dochází k přeložení tramvajové trati severním směrem.

Původní tramvajová smyčka je snesena a tramvajová trať dále pokračuje západním směrem v ose ulice Karlovarská. Navrhovaná trasa levostranným směrovým obloukem odbočuje do ulice Na Bělohorské pláni, kde je rovněž vedena středem pozemní komunikace. Tramvajová trať je ukončena jednokolejnou smyčkou s jednou předjízdou kolejí na volném prostranství vymezeném ulicí U Boroviček a areálem BMX Řepy.

Stejně jako u varianty s pracovním názvem Karlovarská dochází k přemístění existující tramvajové zastávky Bílá Hora a její změně z konečné na nácestnou. Díky přeložení tramvajové tratě severním směrem v úseku mezi křižovatkami Bělohorská x Falcká a Karlovarská x Zličínská je možné vybudovat novou zastávku v prostoru před budovou Hostince Na Bílé Hoře. Jedná se o sdruženou zastávku se vstřícně umístěnými zastávkovými stanovišti, každé o délce nástupní hrany 55 metrů. Konečná zastávka Na Bělohorské pláni se skládá z výstupního a nástupního zastávkového stanoviště, každé o délce nástupní hrany 33 metrů.



Obrázek 24 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut na tramvajové zastávky Malý Břevnov, Bílá Hora, Na Bělohorské pláni



Název zastávky	Docházková vzdálenost 5 minut		Docházková vzdálenost 10 minut	
	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí	Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí
<i>Malý Břevnov</i>	822	137	1511	701
<i>Bílá Hora.</i>	396	176	1219	178
<i>Na Bělohorské pláni</i>	315	73	1354	217

*Tabulka 10 Docházkové vzdálenosti – varianta Na Bělohorské pláni*



*Obrázek 25 Tramvajová trať odbočuje z ulice Karlovarská do ulice Na Bělohorské pláni*



*Obrázek 26 Pohled na středový pás s lipovou alejí*



*Obrázek 27 Pohled prostranství určené pro umístění tramvajové smyčky*

## **8 Analýza rizik přesunu tramvajové smyčky**

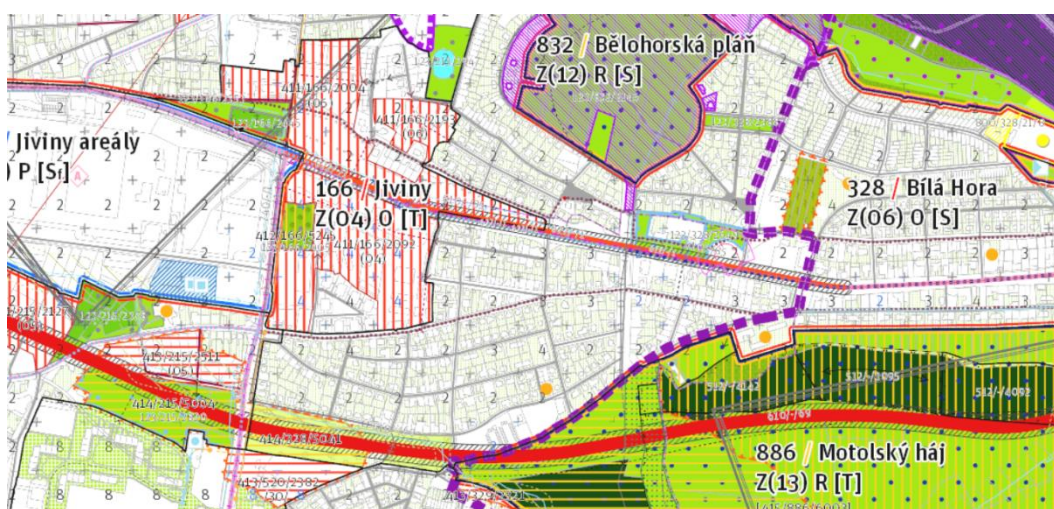
Při tvorbě návrhu byl kladen zřetel na limity v území, které mohou mnohonásobně zvýšit finanční náročnost projektu či úplně zastavit proces jeho přípravy. Při vytyčování byly tyto limity definovány a současně navrženo jejich řešení. Pro lepší přehlednost je součástí práce problémová mapa.





U obou navrhovaných variant přesunu tramvajové smyčky a prodloužení tramvajové tratě je respektován územní plán a funkční využití ploch většinou připouští realizaci tohoto návrhu. Problém nastává v plochách ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy, které ani podmíněně nepřipouští výstavbu tramvajové tratě. Zásah do těchto ploch je potřebný z důvodu rozšíření ulice Karlovarská. Dalším střetem je ve variantě Na Bělohorské pláni souběh s koridorem Územního systému ekologické stability. Celkově lze konstatovat, že obě varianty by si pravděpodobně vyžádaly změnu platného územního plánu, i z titulu vyhlášení veřejně prospěšné stavby.

## 8.2 Metropolitní plán



Obrázek 29 Výřez lokality z připravovaného Metropolitního plánu (zdroj: [4])

Metropolitní plán by měl od roku 2023 nahradit stávající územní plán a v současné době probíhá jeho připomínkování.

Varianta Karlovarská může využít stávající územní rezervu pro propojení tramvajové trati z Bílé Hory na Sídliště Řepy. Problém nastává v poloze tramvajové smyčky Reinerova, která je umístěna v transformační oblasti Jiviny. Prostor smyčky je veden jako nezastavitelná transformační plocha s rekreačním využitím, proto by zde bylo nutné provést změnu, která by umožňovala realizaci záměru.

Stejný problém nastává v umístění tramvajové smyčky Na Bělohorské pláni, kde se jedná o nezastavitelnou rozvojovou plochu s rekreačním využitím, která je součástí Územního systému ekologické stability. [19]

## 8.3 Ochranná pásma sítí technické infrastruktury

Při navrhování liniových staveb je nutné počítat s vedením inženýrských sítí, jelikož jejich přeložky mohou mnohonásobně zvýšit náklady projektu. Při návrhu variant byla proto vytipována potenciální místa, kde dochází ke kolizi tramvajové tratě a dané inženýrské sítě, a následně konzultována se specialistou technické infrastruktury sekce Infrastruktury IPR Praha Ing. Annou Tolarovou.

### 8.3.1 Vodovodní soustava

*Dle § 23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok zákona 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů, jsou ochranná pásma vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:*

- *u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně; o šířce 1,5 m,*
- *u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm; o šířce 2,5 m,*
- *u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvětšují o 1,0 m. [20]*

Ve variantě Karlovarská je v části trasy souběžně veden přívaděcí vodovodní řád DN800, odbočka z vodovodního řadu „Kopanina – Suchdol DN 1200“ do vodojemu Vypich.

Jelikož je dno vodovodního přívaděče uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem a jeho průměr je nad 500 mm, ochranné pásmo je vymezeno na 3,5 m na každou stranu. Stavba tramvajové tratě a rozšíření záboru komunikační sítě by znamenala nutnost přeložení tohoto vodovodu v délce přibližně 600 m.

### 8.3.2 Plynovody

*Dle § 68 Ochranná pásma zákona 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání v energetických odvětvích, se ochranným pásmem pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:*

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- u technologických objektů 4 m od půdorysu. [21]

U obou variant dochází v několika případech ke křížení s vedením nízkotlakých a středotlakých plynovodů, proto musí být dodrženo ochranné pásmo 1 m na obě strany od půdorysu což by nemělo vést k problémům při realizaci záměru.

### 8.3.3 Silnoproudá a slaboproudá soustava

*Dle § 48 Ochranná pásma zákona 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání v energetických odvětvích, je ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu. [21]*

Silnoproudé vedení nacházející se v záboru jednotlivých variant spadá do kategorie do napětí 100 kV, proto musí být dodrženo ochranné pásmo 1 m. U těchto sítí by neměl nastat problém v případě nutnosti jejich přeložení.

### 8.3.4 Elektronické komunikace

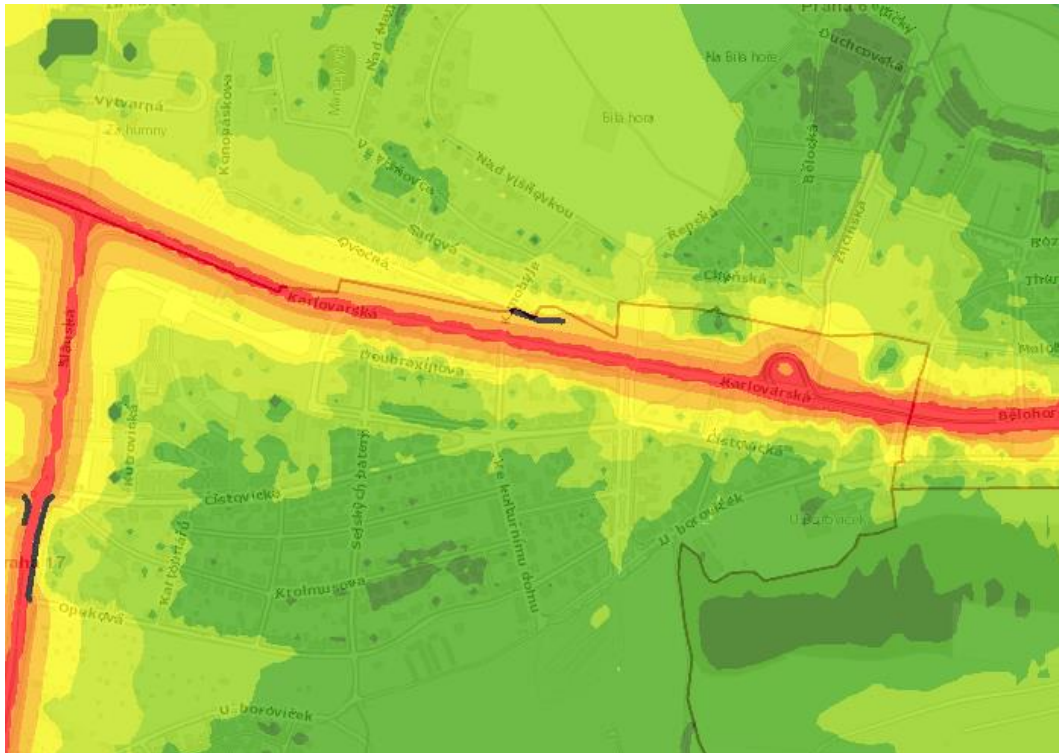
*Dle § 102 Ochranné pásmo komunikačního vedení zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů, je ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,0 m po stranách krajního vedení [22]*

U elektronických komunikací nacházejících se v záboru jednotlivých variant musí být dodrženo ochranné pásmo 1 m. Ani u těchto sítí by neměl nastat problém v případě nutnosti jejich přeložení.

## 8.4 Hluková zátěž

Nárůst emisního hluku může být problematický především v ulicích Bělohorská/Karlovarská a Na Bělohorské pláni. Tyto ulice jsou lemovány nízkopodlažní zástavbou sestávající z vilových a řadových domů. Odhlučnění tramvajové dopravy by bylo možné provést například výsadbou živého vegetačního pásu či aplikací prvků a zařízení snižujících emise hluku

a vibrací na samotném tramvajovém tělese, například instalací pryžových bokovnic či antivibračních rohoží. Při zřizování zatravněného krytu tramvajového svršku musí být brán zřetel na požadavek přizpůsobení povrchu pojezdění vozidly složek IZS. S ohledem na bezprostřední kontakt zástavby v ulici Na Bělohorské pláni lze předpokládat, že splnění limitů daných nařízením vlády by bylo pravděpodobně velice komplikované, až nereálné. Pražské stavební předpisy vylučují použití protihlukových stěn.



Obrázek 30 Výřez z Hlukové mapy – akustický vliv dopravní sítě (stav 2016)  
Hladina hluku – den (6:00-22:00) (zdroj: [4])



## 8.5 Majetkoprávní vztahy



Obrázek 31 Varianty vedení tratě z hlediska majetkoprávních vztahů (zdroj: [4] s úpravou autora)

Trasa obou variant byla stanovena takovým způsobem, aby zábor využíval především pozemků ve vlastnictví hl. města Prahy včetně jím ovládaných subjektů bez městských částí (žlutá barva). V rámci varianty Karlovarská dochází k nutnosti výkupu několika pozemků, které jsou ve vlastnictví fyzických (tyrkysová barva) či právnických osob (zelená barva). Jeden dotčený pozemek vlastní v podílnictví dva a více subjektů různých skupin (fialová barva).

Pozemky ve vlastnictví fyzických osob se nacházejí před objektem Hostince Na Bílé Hoře, podél ulice Karlovarská (izolační zeleň a přidružený dopravní prostor před nemovitostmi) nebo v okolí čerpací stanice pohonných hmot OMV. Dochází rovněž ke zkrácení zkušebního polygonu Státní zkušebny strojů, jehož pozemky jsou brány jako vlastnictví ČR včetně státem ovládaných subjektů. Během zpracování bakalářské práce došlo k prodeji městského pozemku parcelního čísla 394/78 (katastrální území Řepy) společnosti Lidl se záměrem rozšíření parkoviště prodejny. Na tento pozemek částečně zasahovala plocha tramvajového obratiště, a proto došlo k jejímu přeložení do nové polohy. I přes tento fakt je zachována krátká přestupní vazba na autobusovou linku č. 225 a dostupnost obchodních řetězců v blízkém okolí.

## 8.6 Kácení zeleně

Asanace stromů a keřů při stavbě dopravní infrastruktury je ve většině případů nutná a opodstatněná. Z diskusí se zástupci městských částí a odborných institucí vyplynulo, že v dnešní době je kácení stromů a keřů často neřešitelným problémem při stavbě liniových staveb, jelikož i přes náhradní výsadbu se objevují obstrukce ze strany ochránců přírody, spolků či místních obyvatel.

Ve variantě Karlovarská dochází k asanaci izolační zeleně, kde by při dodržení náhradní výsadby neměl nastat problém. Oproti tomu vedení tramvajové tratě v ulici Na Bělohorské pláni by bylo podmíněno vykácením lipové aleje ve středním pásu ulice.



Obrázek 32 Lipová alej v ulici Na Bělohorské pláni

## 8.7 Zamítavé postoje občanů

Jelikož varianty počítají s vedením tramvajové tratě již zastavěným územím, očekávají se negativní názory a zamítavé postoje ze strany místních obyvatel. Jak se v poslední době ukazuje, i přes nezpochybnitelné přínosy jakékoli stavby může dojít k blokování její přípravy a následné realizace z důvodu špatné komunikace a informovanosti. Cílem je proto nastavit

včasnou a vhodnou úroveň komunikace mezi zainteresovanými stranami, ať už formou participace, veřejných setkání či vyhotovením propagačních videí, letáků a webových stránek. Na ukázkou zde slouží propagační leták k výstavbě nové tramvajové tratě na předměstí Paříže. [23]



Obrázek 33 Propagační materiál ke stavbě nové tramvajové tratě na předměstí Paříže (zdroj: [23])

## 9 Komunikace s městskými částmi a odbornými institucemi

V rámci zhodnocení jednotlivých variant byl kladen důraz na konzultaci návrhu se zástupci dotčených městských částí a odborných institucí. Účelem bylo získat nezávislý a objektivní pohled na možná řešení problematiky stávající tramvajové smyčky a jejího případného přesunu. To umožňuje získat zpětnou vazbu k návrhům a upozornit na možná rizika. Zástupci se během jednání seznámili s návrhy a prezentovali svůj objektivní pohled na jeho jednotlivé části z pozice odborníků, kteří se ve svých funkcích zaměřují na problematiku dané lokality. Na základě těchto konzultací došlo k zapracování získaných poznatků do této práce. Z každého jednání byl vyhotoven autorizovaný zápis, který je součástí příloh této práce.

Pro konzultace byli osloveni zástupci dotčených městských částí. Zástupce Městské části Praha 6 byla radní pro oblast strategického rozvoje, památkové péče a výstavnictví

Ing. arch. Eva Smutná FEng. Zástupce Městské části Praha 17 byl místostarosta pro oblast dopravy a životního prostředí Martin Marek.

V rámci odborných institucí byl osloven Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, kde probíhala komunikace s náměstkem pro městskou dopravu a marketing Ing. Martinem Šubrtem. Jako zástupce Magistrátu hlavního města Prahy byl osloven Ing. arch. Václav Brejška, asistent dlouhodobě uvolněného člena Zastupitelstva hl. m. Prahy Ing. Adama Scheinherra, Ph.D., MSc..

## **9.1 Jednání – Městská část Praha 6**

Dne 23. 7. 2020 proběhlo na Úřadu městské části Praha 6 setkání s radní pro oblast strategického rozvoje, památkové péče a výstavnictví Prahy 6 Ing. arch. Evou Smutnou FEng. Na začátku schůzky došlo k představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.

Následovalo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality. Paní inženýrka konstatovala, že se jedná o lokalitu s převážně nízkopodlažní zástavbou, kterou protíná ulice Karlovarská tvořící jednu z hlavních os silniční sítě Prahy. Po výstavbě Pražského okruhu by byla ideální přeměna Karlovarské ulice z vytížené městské komunikace na obytnou městskou třídu. S realizací stavby Břevnovské radiály v současné době nepočítá. Prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné by po rekonstrukci mohlo sloužit jako plnohodnotný veřejný prostor.

Následovalo představení a zhodnocení variant přesunu tramvajové smyčky. Paní architektka spatřuje potenciál obsluhy obchodních řetězců Hornbach, Lidl či OBI. Může vzniknout nová přestupní vazba na autobusovou linku č. 225. Tramvajová trať dotvoří uliční prostor ulice Karlovarská. V rámci varianty Na Bělohorské pláni nespátřuje velký potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti. V případě umístění tramvajové smyčky v blízkosti areálu BMX existuje riziko nepříznivých geologických poměrů (navážka). Lze přepokládat odpor veřejnosti, jelikož je trať vedena v těsné blízkosti bytové zástavby. V blízké budoucnosti podporuje rekonstrukci stávající tramvajové smyčky a přilehlého prostoru.



## 9.2 Jednání – Městská část Praha 17

Dne 24. 7. 2020 proběhlo na Úřadu městské části Praha 17 setkání s místostarostou pro oblast dopravy Martinem Markem. Na začátku schůzky došlo k představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.

Následně proběhla diskuse možnosti přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality. Pan místostarosta klade důraz především na vyřešení dopravy v ulici Karlovarská. S výstavbou Břevnovské radiály v blízké budoucnosti nepočítá. Při rekonstrukci této místní komunikace připouští uspořádání jízdních pruhů 1+1, v současné době preferuje uspořádání 2+2, případně 2+1. Ideálním řešením by byl návrat k původnímu uspořádání ulice Karlovarská 1+1 již od Mimoúrovňové křižovatky Řepy, aby se vytvořilo hrdlo již na vjezdu do Prahy. Díky dennodenním kongescím v ulici Karlovarská řidiči hledají alternativní trasy, což způsobuje velký nárůst dopravy v ulici Čistovická, který neustále řeší.

V záležitosti rekonstrukce prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné je nutná koordinace s Prahou 6. K variantám přesunu tramvajové smyčky se staví zamítavě, nevidí v nich velký potenciál v rámci zlepšení dopravní obslužnosti. Současný stav obsluhy městskou dopravou považuje za dostatečný. Přiklání se k variantě rekonstrukce smyčky ve stávající poloze, která se aktuálně připravuje. Připouští možnou demolici rodinného domu vystupujícího z uliční řady a vykácení stromořadí podél jižní strany ulice.

## 9.3 Jednání – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Dne 30. 7. 2020 proběhlo na ředitelství Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) setkání s náměstkem pro městskou dopravu a marketing Ing. Martinem Šubrtem. Na začátku schůzky došlo k představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.

Následně proběhlo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality. Pan inženýr sdělil, že oblast je typická pro svou nízkopodlažní zástavbu. V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí ulice Karlovarská nepředpokládá v dohledné době stavbu Břevnovské radiály a v současné době ji nepovažuje za prioritu.

V rámci přesunu tramvajové smyčky vidí potenciál ve variantě Karlovarská, kde by došlo ke zlepšení dopravní obslužnosti, možnosti přestupu na tangenciální autobusovou linku č. 225 či zkrácení příměstských autobusových linek č. 347, 365 do zastávky Reinerova (případně

vytipovat vhodné místo k obratu). Ukončení příměstských autobusových linek je však podmíněno výstavbou TT Vypich-Motol. Varianta Na Bělohorské pláni má minimální potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti. V rámci rekonstrukce smyčky očekává aktivní účast společnosti ROPID při přípravě investiční akce.

Z hlediska obsluhy MHD nabídka tramvajových spojů mnohonásobně převyšuje poptávku. V blízké budoucnosti změna linkového vedení není plánována, při nutnosti hledání úspor však může dojít ke zkrácení linky č. 25 zpět na Vypich. Potenciál vidí v dlouhodobém rozvoji tramvajové sítě (výstavba TT Motol – Vypich). Následně by došlo ke změně linkového vedení, Bílá Hora by byla obsluhována tramvajovou linkou č. 22 a novou tramvajovou linkou č. 29 z Barrandova, Anděla a Kotlářky, linka č. 25 by byla přetrasována z Vypichu do Řep.

V rámci diskuse byly představeny požadavky na kapacitu smyčky. Kolejová kapacita smyčky z 13 vozů T zde aktuálně zahrnuje 8 vozů T ve výstupních či nástupních zastávkách, částečně, nebo plně v oblouku. Pro optimální fungování obratiště při provozu dvou linek by byla vhodná kapacita 16 vozů T (ekvivalent 8 vozů 15 T) s tím, že kapacita 8 T by měla být mimo prostor výstupních či nástupních zastávek. V případě nadále oddělených výstupních i nástupních zastávek, tedy včetně nich, na každé koleji možnost odstavit ekvivalent 8 T. Současně by ale výstupní i nástupní zastávky měly být v přímé. Pokud by byly výstupní a nástupní zastávky sloučené pro obě linky (vzor Černokostelecká), pak by kapacita smyčky měla odpovídat 4 T v těchto zastávkách a k tomu minimálně 6 T na vnější a 4 T na vnitřní koleji. V takovém případě by tedy byla vyhovující celková kapacita 14 vozů T.

## **9.4 Jednání – Magistrát hl. města Prahy**

Dne 31. 7. 2020 proběhlo v budově Nové radnice Magistrátu hl. města Prahy jednání s asistentem radního hl. m. Prahy pro oblast dopravy Ing. arch. Václavem Brejškou. Na začátku schůzky došlo k představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.

Následně proběhlo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality. Oblast je charakteristická pro svou nízkopodlažní zástavbu, s čímž souvisí nižší přepravní potenciál. V dnešní době je nutná rekonstrukce ulice Karlovarská, jelikož stavba Břevnovské radiály není aktuální. V rámci kultivace prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné probíhá příprava rekonstrukce, kdy dojde ke zkvalitnění veřejného prostoru. Zde je nutná koordinace mezi městskými částmi Praha 6 a Praha 17.

Poté došlo k diskusi o variantách přesunu tramvajové smyčky Bílá Hora. V rámci varianty Karlovarská dochází k částečnému zlepšení dopravní obslužnosti s výhledovým potenciálem. Prodloužení tramvajové tratě může sloužit jako impuls k transformaci území (bytová výstavba v oblasti Bělohorské zahrady a Jiviny). Není vyloučena varianta prodloužení TT do Řep, v současné době je však pravděpodobnější realizace paralelního propojení Vypich Motol. Varianta Na Bělohorské pláni má minimální potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti. Problémem mohou být hlukové limity – bezprostřední blízkost obytné zástavby a kácení lipové aleje, což se v dnešní době jeví jako velmi problematické. V současné době pan architekt preferuje rekonstrukci stávající tramvajové smyčky dle svého ideového návrhu.

## **10 Zhodnocení variant návrhu přesunu tramvajové smyčky**

### **10.1 Koncepce rozvoje tramvajových tratí v oblasti**

Na počátku 80. let minulého století započala výstavba nového sídlištního komplexu Řepy. V souvislosti s výstavbou sídliště Řepy byl kladen důraz i na zlepšení dopravní obslužnosti nově vznikajícího bytového celku, který měl být primárně zajištěn kolejovou dopravou. V roce 1988 došlo proto k prodloužení tramvajové tratě Motol – Sídlíště Řepy. [7]

Při navrhování silniční sítě nového obytného celku bylo počítáno s výstavbou tramvajového propojení dvou radiálních tratí. V rámci přípravy kolejového propojení Bílá Hora – Sídlíště Řepy vzniklo v průběhu osmdesátých a devadesátých let mnoho studií, stále však nedošlo k realizaci záměru. Ve středu ulice Bazovského dodnes nalezneme středový pás původně určený pro tramvajovou trať. Ve Strategii rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 má toto propojení status dlouhodobého záměru.

Zásadní změnu koncepce obsluhy této části města veřejnou dopravou způsobilo prodloužení trasy linky A pražského metra do stanice Nemocnice Motol. Po zprovoznění začalo být výrazně preferováno kolejové propojení Motolského údolí s Vypichem právě kolem stanice Nemocnice Motol. S ohledem na to se úvahy o prodloužení tramvaje z Bílé Hory do Řep zdají být neaktuální, jelikož kolejové propojení dvou radiálních tratí ulicí Kukolova s vazbou na Fakultní nemocnici Motol a stanici metra je atraktivnější. [24]

Z tohoto důvodu je proto prověřováno, jak přistoupit k ukončení tramvajové trati na Bílé Hoře. Má-li význam smyčku ponechat ve stávající poloze nebo ji přesunout s cílem zlepšení obsluhy území a vytvoření podmínek pro kultivaci prostoru.

## 10.2 Varianta Karlovarská

Varianta Karlovarská přináší zejména zkvalitnění dopravní obslužnosti v oblasti. Dochází zde k vytvoření nového přestupního bodu Reinerova a zlepšení obsluhy hobbymarketů Hornbach, OBI a diskontního řetězce Lidl veřejnou hromadnou dopravou. Zavedení kolejové dopravy do této lokality může fungovat jako potenciální impuls pro rozvoj transformační oblasti Jiviny, kde lze do budoucna předpokládat bytovou výstavbu.

Vzhledem k vedení tratě na zvýšeném tramvajovém páse v hlavním dopravním prostoru ulice Karlovarská bude nutná její rekonstrukce a rozšíření. S tím souvisí i výstavba nových chybějících chodníků či obslužných komunikací v přidruženém dopravním prostoru, které zajistí dostatečnou obsluhu stávající zástavby.

Trasa je limitována především nutností výkupu několika pozemků, které se nacházejí ve vlastnictví fyzických či právnických osob v prostoru před budovou Hostince Na Bílé Hoře, v okolí čerpací stanice pohonných hmot OMV či Státní zkušební strojů a.s., kde dochází ke zkrácení zkušebního polygonu tohoto ústavu.

Vzhledem k rozšíření dopravního prostoru je nutné kácení izolační zeleně po pravé straně tratě ve směru staničení. Vytyčená trasa musí respektovat ochranná pásma vodovodního přivaděče DN800 či silnoproudých sítí. V případě kolize je možné jejich přeložení. V těsné blízkosti tramvajové smyčky Reinerova se nachází bytový dům Kutrovická č. p. 1522, což může mít negativní vliv na zdraví jeho obyvatel. Pro zmírnění hluku při průjezdu tramvajového vozidla směrovými oblouky smyčky o malých poloměrech je navrhována instalace kolejnicových mazníků na vnější i vnitřní koleje.

## 10.3 Varianta Na Bělohorské pláni

Varianta Na Bělohorské pláni přináší především nižší finanční náklady. Stejně tak dochází k mírnému zlepšení obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou. Varianta však nemá přímou vazbu na objekty obchodní vybavenosti.

Negativní vliv má především zvýšení hlukové zátěže v okolí tratě, kde se v její bezprostřední blízkosti nachází nízkopodlažní zástavba. Místní občané mohou negativně vnímat nutné pokácení lipové aleje v ulici Na Bělohorské pláni či zrušení parkovacích míst v přilehlé oblasti. I v této variantě je pro zmírnění hluku při průjezdu tramvajového vozidla směrovými oblouky smyčky o malých poloměrech navrhována instalace kolejnicových mazníků na obou kolejích.



## 10.4 Hodnocení variant

Kritéria pro hodnocení jsou stanovena na základě rizik a příležitostí souvisejících s realizací záměru, podle kterých je každé variantě přidělen určitý počet bodů (0 – špatné, 1 – ucházející, 2 – dobré). Všechna kritéria mají stejnou váhu a varianta ohodnocená vyšším počtem bodů je považována za vítěznou.

- **Přepravní potenciál**
  - 0 – minimální potenciál
  - 1 – obsluha nového území
  - 2 – obsluha nového území a vznik nových přestupních vazeb
  
- **Kolize inženýrských sítí**
  - 0 – kolize s významnými inženýrskými sítěmi (páteřní sítě)
  - 1 – kolize s inženýrskými sítěmi
  - 2 – bezkolizní vedení trasy
  
- **Majetkoprávní vztahy**
  - 0 – většina pozemků mimo vlastnictví města
  - 1 – většina pozemků ve vlastnictví města
  - 2 – pozemky ve vlastnictví města
  
- **Blízkost zástavby**
  - 0 – trať vedena v bezprostřední blízkosti obytné zástavby po většinu trasy
  - 1 – trať vedena v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby po většinu trasy
  - 2 – trať vedena mimo obytnou zástavbu
  
- **Územní a Metropolitní plán**
  - 0 – trať není zanesena v územním či Metropolitním plánu
  - 1 – trať je většinově zanesena v jednom z plánů
  - 2 – trať je většinově zanesena v obou plánech

Kritéria	Varianta Karlovarská	Varianta Na Bělohorské pláni
	Hodnocení	Hodnocení
Přepravní potenciál	2	0
Kolize inženýrských sítí	0	1
Majetkoprávní vztahy	1	2
Blízkost zástavby	1	0
Územní a Metropolitní plán	1	0
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>3</b>

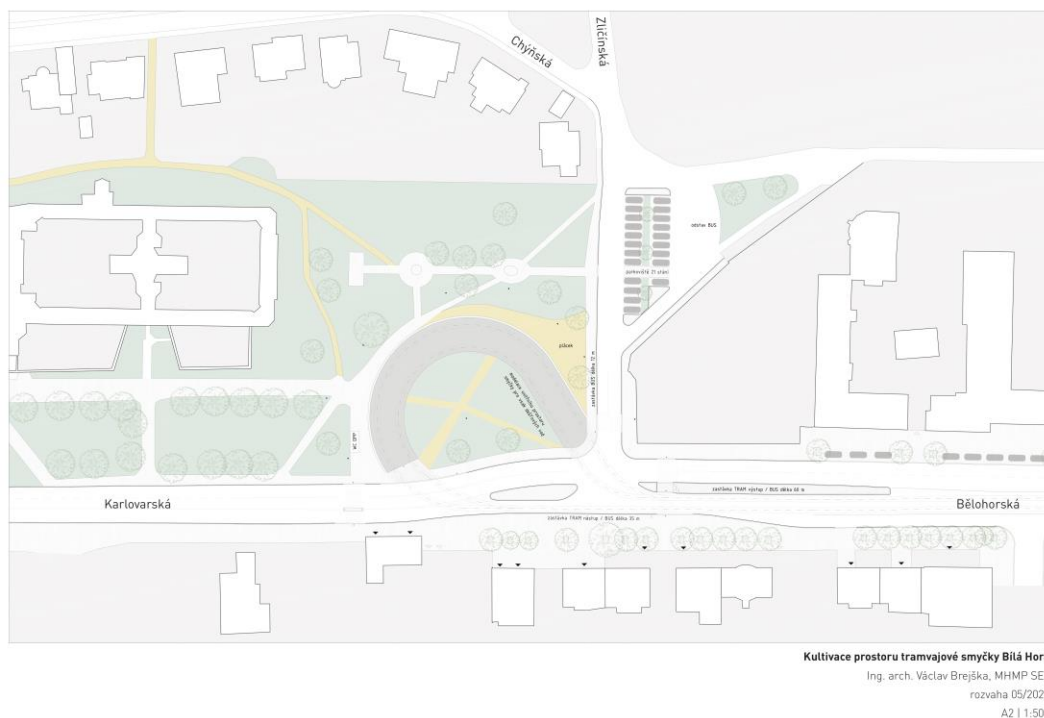
Tabulka 11 Hodnocení variant přesunu tramvajové smyčky

Na základě hodnocení kritérii byla vybrána varianta Karlovarská, především pro její přepravní potenciál a zanesení trasy v připravovaném Metropolitním plánu. Trasa je kromě toho vedena ve větší vzdálenosti od stávající zástavby.

## 11 Rekonstrukce tramvajové smyčky

I když se práce primárně zabývá prověřením variant přesunu smyčky, jednou z alternativ řešení neuspokojivého stavu kolem tramvajového a autobusového obratiště popsaného v kapitole č. 6, je i rekonstrukce stávající smyčky možnou variantou s cílem zlepšení podmínek pro cestující a zkulturnění veřejného prostoru. Během jara roku 2020 započala příprava rekonstrukce tramvajové smyčky Bílá Hora. V této souvislosti dne 4.6.2020 proběhlo setkání zástupců Magistrátu hl. města Prahy, městských částí Praha 6 a Praha 17, Dopravního podniku hl. města Prahy, TSK Praha či IPR Praha, na kterém byl prezentován ideový návrh

Ing. arch. Václava Brejšky, asistenta radního hl. m. Prahy pro oblast dopravy Ing. Adama Scheinherra, MSc., Ph.D..



Obrázek 34 Ideový návrh Kultivace prostoru tramvajové smyčky Bílá Hora, autor: Ing. arch. Václav Brejška

Na základě návrhu je cestujícím umožněno bezbariérově využívat tramvajové i autobusové zastávky Bílá Hora díky jejich přesunu do ulice Karlovarská. Dochází zde ke změně uspořádání jízdních pruhů, rekonstrukci chodníků a přilehlých komunikací. V rámci rekonstrukce obřatiště pro autobusy se počítá s vybudováním parkoviště o kapacitě 21 stání. Nová podélná parkovací stání vznikají i před objektem Hostince na Bílé Hoře. Velkým pozitivem této akce je kultivace předprostoru Poutního areálu s kostelem Panny Marie Vítězné.

V současné době (červenec 2020) probíhá prověřování této ideové studie ze strany TSK. Jelikož se počítá s vybudováním sdruženého zastávkového mysu ve směru Vypich, dochází k modelování dopravy v závislosti na vzniku nového hrdla. Při pozitivních výsledcích se počítá s přípravou investiční akce, vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Samotná rekonstrukce by měla být realizována postupně po etapách.

Současná poloha smyčky není zanesena v platném územním plánu, jelikož se původně plánovala relokace smyčky do prostoru odstavné plochy autobusového obratiště. Tento fakt by ale neměl znemožňovat její rekonstrukci ve stávající poloze, jelikož se nebude jakkoli měnit dispoziční uspořádání. Navíc v připravovaném Metropolitním plánu je tramvajová smyčka zanesena již ve stávající poloze.



## 12 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo navrhnout varianty přesunu tramvajové smyčky Bílá Hora. Jelikož se jedná o studii liniové stavby v již zastavěném území, byla zároveň zpracována analýza související problematiky. Celkově vznikly dvě varianty s pracovními názvy Karlovarská a Na Bělohorské pláni. Zhodnocení variant proběhlo za využití multikriteriální analýzy.

Varianta Karlovarská přináší zejména zkvalitnění dopravní obslužnosti v oblasti. Dochází k vytvoření nového přestupního bodu Reinerova a zlepšení obsluhy hobbymarketů Hornbach, OBI a diskontního řetězce Lidl veřejnou hromadnou dopravou. Zavedení kolejové dopravy do této lokality může fungovat jako potenciální impuls pro rozvoj transformační oblasti Jiviny, kde lze do budoucna předpokládat bytovou výstavbu.

Trasa je limitována především nutností výkupu několika pozemků, které se nacházejí ve vlastnictví fyzických a právnických osob či státem vlastněných subjektů. Vzhledem k rozšíření dopravního prostoru je nutné kácení izolační zeleně po pravé straně tratě ve směru staničení. Vytyčená trasa se snaží v co nejvyšší míře respektovat ochranná pásma vodovodního přivaděče DN800 a dalších inženýrských sítí.

Varianta Na Bělohorské pláni představuje oproti předchozí variantě nižší finanční náklady. Ke zlepšení obsluhy území městskou hromadnou dopravou dochází minimálně.

Tramvajová trať je plánována v bezprostřední blízkosti zástavby, což přinese zvýšení hlukové zátěže na obyvatele dotčených nemovitostí. Zamítavé postoje se předpokládají i v rámci nutné asanace lipové aleje v ulici Na Bělohorské pláni či zrušení parkovacích míst v přilehlé oblasti. Na základě těchto argumentů nedoporučuji sledovat variantu Na Bělohorské pláni.

Pozitivně hodnotím konzultace se zástupci městských částí, Magistrátu hl. města Prahy a Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy – ROPID. Konzultanti nejsou spokojeni s aktuálním stavem prostoru tramvajové smyčky Bílá Hora. V rámci přesunu tramvajové smyčky je zaujala varianta Karlovarská ukončená tramvajovým obratištěm v blízkosti aktuální autobusové zastávky Reinerova. Oceňují především zlepšení dopravní obslužnosti v oblasti, potenciální rozvoj oblasti a vytvoření nové přestupní vazby na tangenciální autobusovou linku č. 225. Na druhou stranu v nejbližší době preferují především rekonstrukci tramvajové smyčky ve stávající poloze.

V současné době probíhá příprava rekonstrukce prostoru tramvajové smyčky Bílá Hora. Toto řešení doporučuji k realizaci, jelikož v brzké době dojde k odstranění většiny nedostatků v prostoru stávající tramvajové smyčky. Přesunem zastávek do ulice Karlovarská a celkovou

rekonstrukcí povrchů pro pěší dopravu bude umožněno osobám se sníženou schopností pohybu a orientace plnohodnotně a bezpečně využívat daný prostor. Kultivace tohoto prostoru rovněž přispěje ke zkvalitnění veřejného prostoru v oblasti Bílé Hory.

V dlouhodobějším horizontu doporučuji sledovat možnost prodloužení tramvajové tratě do nového obratiště Reinerova, které by mohlo uživatelům nabídnout nové přestupní vazby a současně sloužit jako impuls pro přeměnu transformační oblasti Jiviny. Při rostoucí poptávce po bydlení v hlavním městě může nastat situace, že pozemky se stávajícími průmyslovými halami či hobbymarkety budou prodány a dojde zde k výstavbě nových bytových komplexů.

## 13 Použité zdroje a literatura

### 13.1 Číslované položky

- [1] RÁJA, Jan. Bitva na Bílé hoře: 8. listopadu 1620. In: *Bellum.cz: slavné bitvy českých dějin* [online]. Bellum.cz, 2020 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.bellum.cz/bitva-na-bile-hore.html>
- [2] SEMOTANOVÁ, Eva. *Ottův historický atlas - Praha*. Praha: Ottovo nakladatelství, 2016. ISBN 978-80-7451-442-5.
- [3] KOPECKÝ, František. Bílá Hora známá i neznámá. *ŘEPSKÁ 17: Zpravodaj Prahy 17* [online]. Praha: Městská část Praha 17, 2016, **22**(22016), 18 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://www.repy.cz/file/7231/>
- [4] *Geoportal hl. m. Prahy* [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, c2010-2019 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/>
- [5] PAVLŮ, Martin. Veřejná doprava v Praze: Public transport in Prague. In: *PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA: Ke stažení* [online]. Praha: ROPID, 2020 [cit. 2020-04-05]. Dostupné z: <https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/schemata-trvala/PrahaA1.pdf>
- [6] Trať Vypich - Bílá Hora. *Pražské tramvaje* [online]. c2001-2020 [cit. 2020-03-09]. ISSN 1801-9994. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cislocclanku=2012100501>
- [7] FOJTÍK, Pavel a František PROŠEK. *Pražský dopravní zeměpis: Svazek 2 Obce připojené ku Praze v letech 1960 a 1968*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2001. ISBN 80-238-7249-4.
- [8] FOJTÍK, Pavel a František PROŠEK. *Pražský dopravní zeměpis: Svazek 3 Obce připojené ku Praze v roce 1922*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2004. ISBN 80-239-3346-9.
- [9] *SBORNÍK obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID používaných v Praze a Středočeském kraji v roce 2016* [online]. Praha: ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), 2016 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: [https://pid.cz/wp-content/uploads/system/zkouska\\_obsaditelnosti\\_sbornik\\_2016.pdf](https://pid.cz/wp-content/uploads/system/zkouska_obsaditelnosti_sbornik_2016.pdf)
- [10] Jízdní řády podle linek. *PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA* [online]. Praha: ROPID, 2020 [cit. 2020-03-08]. Dostupné z: <https://pid.cz/jizdni-rady-podle-linek/>

- [11] *Železnice na letiště: Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla* [online]. Správa železnic, 2019 [cit. 2020-06-09]. Dostupné z: <https://www.zeleznicenaletiste.cz/>
- [12] *Polad' Prahu: Plán udržitelné mobility* [online]. Praha: PoladPrahu.cz, 2020 [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <https://poladprahu.cz/>
- [13] BARTOŇ, Vladimír a Jiří RŮŽIČKA. Prodloužení trasy A metra na Letiště Ruzyně: Metro line A extension to Ruzyně Airport. *Tunel: Časopis Českého tunelářského komitétu a Slovenskej tunelárskej asociácie ITA/AITES* [online]. Praha: Česká tunelářská asociace ITA-AITES, z. s. a Slovenská tunelárska asociácia ITA-AITES, 2007, **16**(42007), 4-9 [cit. 2020-06-17]. ISSN 1211–0728. Dostupné z: [https://www.ita-aites.cz/files/tunel/komplet/tunel\\_4\\_07.pdf](https://www.ita-aites.cz/files/tunel/komplet/tunel_4_07.pdf)
- [14] Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2019: pracovní den, 0-24 h. In: *TSK a.s.: Dopravní inženýrství - Intenzity dopravy* [online]. Praha: Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s., 2020 [cit. 2020-07-17]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>
- [15] *Břevnovská radiála* [online]. Praha: Magistrát hl. m. Prahy - Odbor strategických investic [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://www.brevnovskaradiala.info/>
- [16] Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020: Aktualizováno usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2460 ze dne 9. 9. 2014. In: *Praha.eu portál hlavního města Prahy: Dokumenty hl. m. Prahy pro rozvoj cyklistické infrastruktury* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, 2020 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: [http://www.praha.eu/public/b9/c8/8/1923443\\_539700\\_Aktualizovana\\_koncepce\\_V.\\_3\\_final.pdf](http://www.praha.eu/public/b9/c8/8/1923443_539700_Aktualizovana_koncepce_V._3_final.pdf)
- [17] Smyčka Bílá Hora. *Pražské tramvaje* [online]. Pražské tramvaje, c2001-2020 [cit. 2020-03-09]. ISSN 1801-9994. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041516>
- [18] Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy. In: *Praha.eu: portál hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2020 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/public/65/cc/f3/2706756\\_1068917\\_Priloha\\_c.\\_1\\_OPP\\_55\\_2018.pdf](https://www.praha.eu/public/65/cc/f3/2706756_1068917_Priloha_c._1_OPP_55_2018.pdf)
- [19] KOUCKÝ, Roman, Martin KUBEŠ, Jan ŠPILAR et al. *Metropolitní plán: kapesní atlas 2018*. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2018. ISBN 978-80-87931-78-3.



- [20] Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích: Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích). In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. AION CS, c2010-2020 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-274>
- [21] Zákon č. 458/2000 Sb.: Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. AION CS, c2010-2020 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-458>
- [22] Zákon č. 127/2005 Sb.: Zákon o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích). In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. AION CS, c2010-2020 [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-127>
- [23] Télécharger la fiche projet: Tram ligne 9 Nouvelle ligne Paris > Orly-ville. In: *Île-de-France Mobilités: Le réseau d'Île-de-France Mobilités - Projets* [online]. Paris: Syndicat des Transports d'Île-de-France [cit. 2020-07-31]. Dostupné z: [https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/ae8ca661-a7bb-403e-acb3-fcec68d14e5e\\_FP-2018\\_Tram-9\\_MEL.pdf](https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/ae8ca661-a7bb-403e-acb3-fcec68d14e5e_FP-2018_Tram-9_MEL.pdf)
- [24] ZAJÍČEK, Jakub. Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030: Implementační dokument koncepce. In: *IPR Praha* [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2017 [cit. 2020-07-10]. Dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie\\_2017\\_12\\_31\\_m.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_2017_12_31_m.pdf)

## 13.2 Nečíslované položky

ČSN 73 6405: *Projektování tramvajových tratí*. Praha: Český normalizační institut, 1995.

ČSN 73 6412: *Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2017.

KUBÁT, Bohumil. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7.

MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

*Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje.* V Praze: České vysoké učení technické, 2017. ISBN 978-80-01-06345-3.

## 14 Seznam obrázků

Obrázek 1 Řešené území v širších souvislostech (zdroj: [4]) .....	10
Obrázek 2 Řešené území s vyznačenou aktuální polohou tramvajové smyčky Bílá Hora (zdroj: [4]) .....	10
Obrázek 3 Oblast na linkovém schématu PID (zdroj: [5]) .....	11
Obrázek 4 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut z tramvajových zastávek Bílá Hora a Malý Břevnov .....	13
Obrázek 5 Situace Břevnovské radiály s napojením na stávající síť komunikací (zdroj: [15])	19
Obrázek 6 Mapový výřez z Cyklistické mapy a Generelu cyklistických tras (zdroj: [4]) .....	20
Obrázek 7 Schéma linkového vedení a poloha jednotlivých zastávkových stanovišť – zastávka Bílá Hora (zdroj: [4] s doplněním autora).....	21
Obrázek 8 Pohled na tramvajovou smyčku z nároží ulic Karlovarská x Zličínská .....	22
Obrázek 9 Pohled na odstavnou plochu autobusů a nástupní zastávkové stanoviště na ulici Zličínská .....	23
Obrázek 10 Pohled na čelní prostor výstupních zastávek s obdélníkovými dopravními zrcadly .....	25
Obrázek 11 Problematický nástup cestujících s omezenou schopností pohybu i přes vypravení nízkopodlažní tramvaje typu KT8D5.RN2P .....	26
Obrázek 12 Zastávkové stanoviště na ulici Karlovarská směr Vypich .....	27
Obrázek 13 Zastávkové stanoviště na ulici Karlovarská směr Ruzyňský hřbitov .....	27
Obrázek 14 Pohled na prostor tramvajové smyčky z ulice Zličínská .....	28
Obrázek 15 Situace varianty Karlovarská .....	30
Obrázek 16 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut na tramvajové zastávky Malý Břevnov, Bílá Hora, Karlovarská a Reinerova .....	31
Obrázek 17 Prostor před objektem „Hostinec Na Bíé Hoře“, kde by došlo k přeložení tramvajové tratě vpravo od stávající osy TT ve směru z centra .....	32
Obrázek 18 Prostor výjezdu z tramvajové smyčky, v případě přesunu by došlo k přeložení trati do místa pořízení snímku, tedy vpravo od stávající osy TT ve směru z centra .....	33
Obrázek 19 Extraviánový charakter ulice Karlovarská v místech plánované stejnojmenné zastávky.....	33

Obrázek 20 V případě realizace varianty Karlovarská dochází v těchto místech k odbočení tramvajové trať z ulice Karlovarská na samostatné těleso .....	34
Obrázek 21 Pohled na autobusovou zastávku Reinerova od křižovatky ulic Karlovarská x Slánská.....	34
Obrázek 22 Pohled z parkoviště obchodního řetězce Lidl na budoucí prostor tramvajové smyčky.....	35
Obrázek 23 Situace varianty Na Bělohorské pláni (zdroj: [4] s doplněním autora).....	35
Obrázek 24 Docházková vzdálenost 5 a 10 minut na tramvajové zastávky Malý Břevnov, Bílá Hora, Na Bělohorské pláni .....	36
Obrázek 25 Tramvajová trať odbočuje z ulice Karlovarská do ulice Na Bělohorské pláni.....	37
Obrázek 26 Pohled na středový pás s lipovou alejí .....	38
Obrázek 27 Pohled prostranství určené pro umístění tramvajové smyčky.....	38
Obrázek 28 Varianty vedení tratě zakreslené v územním plánu (zdroj: [4] s doplněním autora) .....	39
Obrázek 29 Výřez lokality z připravovaného Metropolitního plánu (zdroj: [4]).....	40
Obrázek 30 Výřez z Hlukové mapy – akustický vliv dopravní sítě (stav 2016) Hladina hluku – den (6:00-22:00) (zdroj: [4]) .....	43
Obrázek 31 Varianty vedení tratě z hlediska majetkoprávních vztahů (zdroj: [4] s úpravou autora) .....	44
Obrázek 32 Lipová alej v ulici Na Bělohorské pláni .....	45
Obrázek 33 Propagační materiál ke stavbě nové tramvajové tratě na předměstí Paříže (zdroj: [23]) .....	46
Obrázek 34 Ideový návrh Kultivace prostoru tramvajové smyčky Bílá Hora, autor: Ing. arch. Václav Břejška .....	54

## 15 Seznam tabulek

Tabulka 1 Docházkové vzdálenosti – aktuální stav .....	12
Tabulka 2 Parametry linky 22 během pracovních dnů (zdroj: [10]) .....	14
Tabulka 3 Parametry linky 22 během dnů pracovního klidu a svátků (zdroj: [10]).....	14
Tabulka 4 Parametry linky 25 během pracovních dnů (zdroj: [10]) .....	15
Tabulka 5 Parametry linky 25 během dnů pracovního klidu a svátků (zdroj: [10]).....	15
Tabulka 6 Parametry linky 97 (zdroj: [10]) .....	16
Tabulka 7 Parametry linky 164 (zdroj: [10]).....	16
Tabulka 8 Parametry linky 168 (zdroj: [10]) .....	17
Tabulka 9 Docházkové vzdálenosti – varianta Karlovarská.....	32

Tabulka 10 Docházkové vzdálenosti – varianta Na Bělohorské pláni.....	37
Tabulka 11 Hodnocení variant přesunu tramvajové smyčky.....	53

## 16 Přílohy

### 16.1 Seznam výkresů

- 1. Situace variant přesunu 1:3000
- 1.1 Situace – varianta Karlovarská 1:3000
- 1.2 Situace – varianta Na Bělohorské pláni 1:3000
- 2. Problémová mapa 1:3000



## 16.2 Zápisy z jednání

### Zápis z jednání

Datum a čas jednání:	23.7.2020 11:30-12:00	Místo jednání:	Úřad městské části Praha 6 Československé armády 601/23 160 00 Praha 6
Jméno studenta:	Jakub Lípa	Jméno protistrany:	Ing. arch. Eva Smutná, FEng. radní pro oblast strategického rozvoje, památkové péče a výstavnictví Praha 6
Účel jednání:	Bakalářská práce Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora		

Průběh jednání:

Zápis
<p><b>Na začátku schůzky proběhlo představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.</b></p> <p><b>Následně proběhlo projednání náhledů možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• jedná se o lokalitu s převážně nízkopodlažní zástavbou</li><li>• ulice Karlovarská tvoří jednu z hlavních os silniční sítě Prahy</li><li>• po výstavbě Pražského okruhu přeměna Karlovarské ulice z vytižené městské komunikace na obytnou městskou třídu</li><li>• realizace stavby Břevnovské radiály se v současné době nepředpokládá</li></ul> <p><b>Byla definována přidaná hodnota prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• možnost rekonstrukce, zatraktivnění, prostor pro pořádání akcí</li></ul> <p><b>Analýza a vyhodnocení možností přesunu tramvajové smyčky, případně její rekonstrukce:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• varianta Karlovarská<ul style="list-style-type: none"><li>○ zlepšení obsluhy území</li><li>○ potenciál obsluhy obchodních řetězců Hornbach, Lidl, OBI</li><li>○ nová přestupní vazba na autobusovou linku č. 225</li><li>○ dotvoření uličního prostoru</li><li>○ důvod k rekonstrukci Karlovarské ulice</li></ul></li><li>• varianta Na Bělohorské pláni<ul style="list-style-type: none"><li>○ nepředstavuje velký potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti</li><li>○ riziko geologických poměrů (navážka)</li><li>○ odpor veřejnosti, jelikož je trať vedena v těsné blízkosti bytové zástavby</li></ul></li></ul>

- rekonstrukce smyčky
  - přesun zastávek před objekt „Hostinec Na Bílé Hoře“
  - zachování podélných parkovacích míst před objektem „Hostinec Na Bílé Hoře“
  - případně možná demolice rodinného domu vystupujícího z uliční řady

## Zápis z jednání

Datum a čas jednání:	24.7.2020 9:00-10:00	Místo jednání:	Úřad městské části Praha 17 Želanského 291/12b 163 00 Praha – Řepy
Jméno studenta:	Jakub Lípa	Jméno protistrany:	Martin Marek místostarosta Praha 17 pro oblast dopravy a životního prostředí
Účel jednání:	Bakalářská práce Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora		

Průběh jednání:

Zápis
<p><b>Na začátku schůzky proběhlo představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.</b></p> <p><b>Následně proběhlo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• především vyřešení dopravy v ulici Karlovarská (až po výstavbě okruhu)</li><li>• městská třída 1+1 (v současné době preferováno uspořádání 2+2, případně 2+1)</li><li>• návrat k původnímu uspořádání ulice Karlovarská 1+1 již od Mimoúrovňové křižovatky Řepy</li><li>• velký nárůst provozu v ulici Čistovická při kongescích v ulici Karlovarská</li></ul> <p><b>Prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• možná rekonstrukce, nutná koordinace s Prahou 6</li></ul> <p><b>Analýza a vyhodnocení možnosti přesunu tramvajové smyčky, případně její rekonstrukce:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• varianta Karlovarská<ul style="list-style-type: none"><li>○ bez velkého potenciálu v rámci zlepšení dopravní obslužnosti, jelikož stávající stav je dostatečný</li><li>○ možné zvýšení intenzit IAD v ulicích Slánská a potažmo Plzeňská</li></ul></li><li>• varianta Na Bělohorské pláni<ul style="list-style-type: none"><li>○ žádný potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti</li><li>○ smyčka by byla umístěna na nestabilním podloží</li><li>○ přílehlou pláň využívá BMX při pořádaných závodech</li><li>○ ulice Na Bělohorské pláni byla v nedávné době rekonstruovaná</li></ul></li></ul>

- rekonstrukce smyčky
  - přesun zastávek před objekt „Hostinec Na Bílé Hoře“
  - pozitivní reakce provozovatelů maloobchodních jednotek na jižní straně ulice Karlovarská
  - možná demolice rodinného domu vystupujícího z uliční řady a vykácení stromořadí podél jižní strany ulice



## Zápis z jednání

Datum a čas jednání:	30.7.2020 13:00-13:45	Místo jednání:	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Rytiřská 10 110 00 Praha 1
Jméno studenta:	Jakub Lípa	Jméno protistrany:	Ing. Martin Šubrt náměstek ředitele pro městskou dopravu a marketing
Účel jednání:	Bakalářská práce Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora		

Průběh jednání:

Zápis
<p><b>Na začátku schůzky proběhlo představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.</b></p> <p><b>Následně proběhlo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• oblast charakteristická pro svou nízkopodlažní zástavbu</li><li>• plánovaná stavba Břevnovské radiály (v současné době se nejedná o prioritu)</li><li>• nabídka spojů mnohonásobně převyšuje poptávku</li></ul> <p><b>Analýza a vyhodnocení možnosti přesunu tramvajové smyčky, případně její rekonstrukce:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• varianta Karlovarská<ul style="list-style-type: none"><li>○ zlepšení dopravní obslužnosti</li><li>○ možnost přestupu na tangenciální autobusovou linku č. 225</li><li>○ možnost zkrácení příměstských autobusových linek č. 347, 365 do zastávky Reinerova (případně vytipovat vhodné místo k obratu)</li></ul></li><li>• varianta Na Bělohorské pláni<ul style="list-style-type: none"><li>○ minimální potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti</li></ul></li><li>• rekonstrukce smyčky<ul style="list-style-type: none"><li>○ aktivní účast společnosti ROPID při přípravě investiční akce</li></ul></li></ul>

**Změny linkového vedení v oblasti:**

- v blízké budoucnosti změna linkového vedení není plánována
- při nutnosti hledání úspor možné zkrácení linky č. 25 zpět na Vypich
- dlouhodobý rozvoj tramvajové sítě (výstavba TT Motol – Vypich)
- Bílá Hora by byla obsluhována tramvajovou linkou č. 22 a novou tramvajovou linkou č. 29 z Barrandova, Anděla a Kotlářky, linka č. 25 by byla přetrasována z Vypichu do Řep

**Požadavky na kapacitu smyčky:**

- pro optimální fungování obratiště při provozu dvou linek by byla vhodná kapacita 16 vozů T (ekvivalent 8 vozů 15 T) s tím, že kapacita 8 T by měla být mimo prostor výstupních či nástupních zastávek
- v případě nadále oddělených výstupních i nástupních zastávek tedy včetně nich na každé koleji možnost odstavit ekvivalent 8 T., současně by ale výstupní i nástupní zastávky měly být v přímé
- pokud by byly výstupní a nástupní zastávky sloučené pro obě linky (vzor Černokostecká), pak by kapacita smyčky měla odpovídat 4 T v těchto zastávkách a k tomu minimálně 6 T na vnější a 4 T na vnitřní koleji, tedy v takovém případě by byla vyhovující celková kapacita 14 vozů T

## Zápis z jednání

Datum a čas jednání:	31.7.2020 10:00-11:15	Místo jednání:	Magistrát hl. města Prahy Nová radnice Mariánské nám. 2/2 110 00 Praha 1
Jméno studenta:	Jakub Lípa	Jméno protistrany:	Ing. arch. Václav Brejška asistent dlouhodobě uvolněného člena Zastupitelstva hl. m. Prahy Ing. Adama Scheinherra, Ph.D., MSc.
Účel jednání:	Bakalářská práce Přesun tramvajové smyčky Bílá Hora		

Průběh jednání:

Zápis
<p><b>Na začátku schůzky proběhlo představení projektu a shrnutí problematiky aktuálního stavu tramvajové smyčky.</b></p> <p><b>Následně proběhlo projednání možností přesunu tramvajové smyčky s důrazem na potenciál lokality:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• oblast charakteristická pro svou nízkopodlažní zástavbu</li><li>• nižší přepravní potenciál</li><li>• nutná rekonstrukce ulice Karlovarská</li><li>• stavba Břevnovské radiály není aktuální</li></ul> <p><b>Prostranství před Poutním areálem s kostelem Panny Marie Vítězné:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• příprava rekonstrukce</li><li>• zkvalitnění veřejného prostoru</li><li>• koordinace mezi městskými částmi Praha 6 a Praha 17</li></ul> <p><b>Analýza a vyhodnocení možnosti přesunu tramvajové smyčky, případně její rekonstrukce:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• varianta Karlovarská<ul style="list-style-type: none"><li>○ částečné zlepšení dopravní obslužnosti (výhledový potenciál)</li><li>○ prodloužení tramvajové tratě může sloužit jako impuls k transformaci území (oblast Bělohorské zahrady a Jiviny)</li></ul></li></ul>

- možnost prodloužení do Řep (v současné době je pravděpodobnější realizace paralelního propojení Vypich-Motol)
- varianta Na Bělohorské pláni
  - minimální potenciál z hlediska zlepšení dopravní obslužnosti
  - hlukové limity – bezprostřední blízkost obytné zástavby
  - kácení lipové aleje – v dnešní době velmi problematické
- rekonstrukce smyčky
  - autor ideového návrhu
  - v současné době probíhá v rámci města příprava investiční akce
  - TSK Praha prověřuje vliv na silniční dopravu v ulici Karlovarská/Bělohorská
  - přesun zastávek před objekt „Hostinec Na Bílé Hoře“, zřízení zastávkového mysu pro směr Vypich
  - sdružené zastávky
  - limity v území (majetkoprávní vztahy, nemovitost vystupující z uliční řady, stromořadí)
  - postupná (etapovitá) realizace