



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 5. ROČNÍK

04/2012

**TÉMA**

## REKONSTRUKCE KLÁŠTERA KLARISEK V ČESKÉM KRUMLOVĚ

**SERIÁL**

HISTORIE MHD V PRAZE (4. DÍL)

**ROZHOVOR**

S NÁMĚTKEM PRIMÁTORA JOSEFEM NOSKEM

**PŘEDSTAVUJEME**

REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ  
PRAHA-SMÍCHOV – RUDNÁ U PRAHY – BEROUN  
(2. ČÁST)







Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Právě jste otevřeli letošní čtvrté vydání našeho časopisu, na jehož stránkách se Vám snažíme nejen pravidelně zprostředkovávat novinky ze života naší společnosti, ale také Vás informovat, jakých výsledků jsme dosáhli. A jaký byl tedy rok 2012? Pojďme se společně za ním ohlédnout.

K tuzemským úspěchům, pod kterými je METROPROJEKT podepsán, bezesporu patří projekt ekologizace teplárny Synthesia Padubice a projekty rekonstrukce památkově chráněných objektů kláštera klarisek v Českém Krumlově a objektu Liliová. V obou případech je investorem NPÚ. Mezi již tradiční zakázky patří projekty pražského metra, letos jsme mimo jiné zpracovali projekty rekonstrukce přístupu tělesně handicapovaných občanů na nástupiště stanic I. P. Pavlova, Anděl a Můstek. Dále naši projektanti dokončili přípravou dokumentaci modernizace železniční tratě v úseku Králův Dvůr – Beroun, a to včetně inženýringu. Ze zahraničních zakázek zmíním především projekt III. Metrodiametru v Sofii, který je dokončen jako podklad pro výběr zhotovitele.

Navzdory nelehké ekonomické situaci se stále daří posouvat naši společnost kupředu, získávat nové zakázky v nových oborech, budovat nová strategická partnerství. Bez Vás, obchodních partnerů, a především bez Vás, našich zaměstnanců, bychom těchto výsledků nedosáhli. A za to Vám všem patří můj upřímný dík!

Za celou redakční radu Vám přeji klidné a pohodové Vánoce, v novém roce hodně pracovních i osobních úspěchů a pevné zdraví!

JIŘÍ POKORNÝ



## Obsah

- Seriál**
- 02** Historie MHD v Praze – 4. díl
  - Téma**
  - 04** Rekonstrukce kláštera klarisek v Českém Krumlově
  - Představujeme**
  - 06** Rekonstrukce železniční tratě „Rudénka“ – dokončení
  - Reportáž**
  - 08** InnoTrans Berlin
  - Rozhovor**
  - 09** s náměstkem primátora Josefem Noskem
  - Aktuálně**
  - 10** Trasa D pražského metra – současný stav projektu
  - Ze života společnosti**
  - 12** Barborka

**04** **Téma**  
Rekonstrukce kláštera  
klarisek v Českém Krumlově



**09**  
**Rozhovor**  
s náměstkem  
primátora  
Josefem  
Noskem



**11** **Reportáž**  
InnoTrans Berlin

**Kapitolky z historie městské  
hromadné dopravy v Praze (4. díl):**

## Elektrická tramvajová dráha na Letné

**U příležitosti Jubilejní zemské výstavy roku 1891 byla jako soukromý počín českého vynálezce a podnikatele Františka Křížíka postavena první elektrická tramvajová dráha v Praze, která byla zároveň vůbec první elektrickou dráhou na území Koruny české a první dráhou s kladkovým sběračem proudu v Rakousko-Uhersku.**

Trat' začínala u horní stanice pozemní lanové dráhy u Letenského zámku (vzdálenost přestupu byla asi 20 m) a končila u horního vchodu do Královské obory v Bubenči. Přiblížila tak

místo výstavy jejím návštěvníkům. Důvody jejího zřízení nebyly praktické, spíše propagační a zkušební. Přesto dráha, byť s finančními obtížemi, sloužila zhruba 10 let.



Trať měla normální rozchod 1435 mm, celková délka trati byla 766 m, maximální podélný spád byl 1,75%. Byla jednokolejná, s dvukolejnými úseky na obou koncích v délce zhruba 50 a 70 m. Vedla středem Ovenecké ulice, svršek byl železniční, po stranách bylo 40 cm záďlažby, v meziorozchodu byl zásyp štěrkem. Na Letné byla postavena dřevěná staniční budova, dřevěná vozovna a elektrárna. Elektrárna vyráběla elektrický proud, který sloužil k pohonu tramvají i k osvětlení Ovenecké ulice. Elektrodynamický stroj poháněla lokomobila. Trolej byla zavěšena na převěsích mezi dřevěnými sloupy nebo okolními domy. Na trati jezdily dva otevřené vozy, jeden od norimberské firmy Schuckert a jeden od pražské firmy Ringhoffer s elektrickou výzbrojí Františka Křižíka. Elektrické motory o výkonu osm koňských sil byly napájeny stejnosměrným proudem o napětí 150 V a ovládány kontrolérem s klikou.

O povolení stavby zažádal Křižík u městské rady 6. března 1890, souhlas obdržel o 14 dní později. Souhlas k zahájení prací vydal tehdejší nejvyšší drážní orgán – Ministerstvo obchodu – 12. června 1890. Politická pochůzka, neboli místní šetření, proběhla 5. listopadu 1890. Proti stavbě se odvolal provozovatel koňky, námitky však nebyly uznány a 11. května 1891 byla udělena císařská koncese ke stavbě a provozování dráhy. Definitivní stavební povolení vydalo dne 20. května 1891 c. k. místodržitelství a 4. července 1891 byla stavba dráhy i související vozovky dokončena. Zkušební jízda proběhla 6. července, kolaudace trati

následovala 16. července 1891. Nejvyšší povolená rychlost byla stanovena na 10 km/h. Jízda trvala asi čtyři a půl minuty.

Slavnostní uvedení první elektrické dráhy do provozu se konalo 18. července 1891 v 9.00 hodin. Trať se provozovala po celou dobu výstavy, provoz byl ukončen 2. listopadu 1891. V roce 1892 požádal František Křižík o obnovení licence a zároveň zahájil přípravy na prodloužení trati. Od roku 1892 měly lanová i tramvajová dráha s různými dopravními společnými jízdenky, což byl první náznak integrovaného dopravního systému na území Prahy. Trať byla prodloužena až k Místodržitelenské letohrádku a její celková délka byla 1,4 km. Trolej byla na prodlouženém úseku zavěšena z jedné strany na výložnicích.



◀ Oba otevřené vozy ve vozovně na Letné



◀◀ František Křižík před svou tramvají u staniční budovy na Letné roku 1891.

◀ Uzavřený vůz z roku 1894

Provoz na prodloužené trati začal 1. září 1893. Byly přikoupeny dva uzavřené vozy od firmy Ringhoffer se stejnou elektrickou výzbrojí Františka Křižíka – jen převod mezi motorem a nápravou již nebyl řetězem, ale ozubenými koly. Roku 1899 se položily žlábkové kolejnice a provedla celková záďlažba.

Po celou dobu provozu ale měla dráha ekonomické problémy, vzhledem k minimální poptávce nebyla rentabilní. Definitivně byl její provoz ukončen v roce 1902. Svůj účel ale dráha splnila – byla senzační atrakcí během Jubilejní výstavy a posloužila jako zkušební úsek pro další rozvoj elektrických tramvajových drah. Křižík zde mimo jiné odzkoušel i spodní odběr elektrického proudu, později užitý na Karlově mostě.

ZBYNĚK PĚNKA ■



◀◀ Sdružená jízdenka na dráhu a lanovku, archiv DPP

◀ Vozovna a elektrárna na Letné



# Rekonstrukce kláštera klarisek v Českém Krumlově

**V únoru 2011 uspělo Sdružení společností METROPROJEKT Praha a.s. a Masák & Partner, s. r. o. ve výběrovém řízení na zpracování projektové dokumentace Rekonstrukce kláštera klarisek v Českém Krumlově. Přípravné a projektové práce začaly v podstatě ihned, protože získání pravomocného stavebního povolení (na podstatnou část projektu) do konce května 2011 bylo jedním ze základních podmínek pro získání finančních prostředků z dotačního programu.**

Klášteř, který byl postaven okolo roku 1350, v minulosti sloužil řádu sv. Kláry. Roku 1361 byly do své klauzury slavnostně uvedeny klarisky z opavského konventu. Roku 1610 a 1668 klášter částečně vyhořel a byl následně průběžně opravován. Roku 1738 byla dokončena nová stavba v areálu kláštera – třípodlažní sýpka a stavení s hrovnou a deseti obytnými místnostmi. V roce 1782 byl klášter klarisek v rámci josefínských reforem zrušen a počátkem roku 1806 zabrán pro vojenský špitál. Na konci 18. století a zejména v 19. století byl dále přebudován pro

armádní a civilní bydlení, což výrazně potlačilo původní klášterní dispozici.

## Objekt K2

Řešený objekt sloužil v minulosti jako hospodářské zázemí pro klášter řádu klarisek, jeho stavební vývoj není zcela znám. Je zřejmé, že objekt protíná část hradební zdi, která má původ v gotice. U této konstrukce byl pravděpodobně jako první vystavěn pivovar pro potřeby kláštera. Ostatní stavby dotčeného objektu mají původ v renesanci, baroku a klasicismu. Rozsah vlastního areálu kláštera s nejnútnejšími budovami lze sledovat podle ohrazení, kterým je hradba zachovaná v linii druhé brány vjezdu a dále do obou stran k severu i k jihu jako mezitraktová zeď. Předpokládá se, že klášterní pozemek obklopující konventní kvadraturu obsahoval ve středověku i ohrazenou zahradu. Bylo však nutno vyřešit spojení přísné klauzury s okolním světem, její zásobování a zaopatření. Tomu pravděpodobně sloužil dotčený objekt K2 v řadě okolních domů při Latránské ulici, jehož zástavba pravděpodobně proběhla až v renesanci.

Účelem stavebních úprav je zejména zastavení pozvolného chátrání objektu, jeho rekonstrukce a citlivá adaptace na nové funkční využití, navrácení významného postavení objektu v rámci městské památkové rezervace, jež je zapsaná v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Bývalý klášter klarisek bezesporu patří, spolu se sousedními konventy minoritů a bekyň, mezi nejvýznamnější dominanty města Český Krumlov. Navržené řešení směřuje k tomu, aby konečný výsledek obstál i při uplatnění těch nejnáročnějších kritérií orgánů památkové péče. Objekty budou po obnově sloužit pro kulturně-vzdělávací účely (expozice, výstavy,

koncerty, kurzy a workshopy atd.), pro občerstvení a ubytování lektorů, seminářistů a zaměstnanců kulturního centra, dále jsou zde navrženy řemeslné dílny a výstavní prostory. Součástí objektu bude i nezbytné administrativní, skladovací a hygienické zázemí.

## Architektonické a výtvarné řešení

Vzhledem k unikátnímu charakteru objektu předpokládá zhotovitel projektové dokumentace ustanovení komise z pověřených zástupců orgánů státní památkové péče, ale i ostatních dotčených orgánů státní správy (dále jen DOSS). Tato komise bude pravidelně zvána na kontrolní dny a budou s ní konzultovány veškeré kroky, aby výsledná podoba řešených objektů mohla být chlubou pro všechny zainteresované strany. V návrhu jsou respektovány hodnoty historické dispozicní a prostorové skladby s vyloučením zásahů do památkové podstaty objektu. V maximální míře jsou ponechány historické konstrukční elementy a je preferována jejich konzervace či dílčí oprava a uplatnění v nově navržených prvcích.

Níže prezentované architektonické řešení objektů je tedy nutno chápat jako momentálně nejpravděpodobnější z možných alternativ, nicméně nutně závislé na momentálním stupni poznatků. Dá se očekávat, že jak budou při postupné realizaci zjišťovány nové skutečnosti, bude tento architektonický záměr modifikován tak, aby ve výsledku byla v co největší míře zachována jedinečná charakteristika řešených objektů. Stejně tak je samozřejmé, že historická a architektonická kvalita areálu bude omezovat stavební program, rozsah stavebních zásahů i možné kapacitní nároky. Proto i v průběhu výstavby bude prioritní zájem směřovat k prohlubování znalostí o hodnotách jednotlivých objektů, jejich historickém vývoji, stavebních proměnách a širších vazbách a vztazích.

## Charakteristika objektu

Celý klášterní areál byl vytyčen již při svém založení v polovině 14. století. Obytné a sakrální prostory byly dosta-

▼ Model rekonstrukce areálu klášterů



## Základní údaje o stavbě

**Název akce:** Oprava a rekonstrukce areálu klášterů Český Krumlov – část areálu bývalého kláštera řádu sv. Kláry

**Místo akce:** Český Krumlov, areál mezi ulicemi Latrán a Pivovarská

**Stavebník:** Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov, IČ: 00245836

**Zastoupený/TDI:** Českokrumlovský rozvojový fond, spol. s r. o., Masná 131, 381 01 Český Krumlov

**Partneři projektu:** Městské divadlo Český Krumlov, Sdružení barokního souboru Hofmusic



věny jako první, kostel vysvěcen roku 1358, klarisky uvedeny roku 1361. Do poslední třetiny 14. století lze zařadit i základní stavební fázi domu bekyň.

Počátek další fáze stavby zařazujeme do konce husitských válek po polovině 15. století, kdy byl zbudován krov kostela, zvýšeny boční stěny lodi a zřejmě i zvýšeno patro konventu klarisek. Pozdně gotické období bylo završeno zbudováním síťové klenby velkého ambitu, novým zaklenutím kaple svatého Wolfganga. Patrně až v pozdní gotice byl ukončen stavební vývoj objektu sakristie a prostor nad ní. Původní přízemní stavbu kryla asi pultová střecha a v další fázi bylo vystavěno patro s rovným stropem a následovalo překlenutí valenou klenbou. Do pozdně gotických

stavebních úprav lze ještě zařadit druhotně osazené sedlové portály ve sklepech obou konventů a v ambitech.

Do středověké fáze lze též zařadit vznik hospodářského dvora. Další konstrukce jsou již renesanční klenby v přízemí a klasicistní stropy v patře. Do renesančních či manýristických úprav patří dochované trámové malované stropy v domě bekyň, stavba mostu přes ulici Latrán. Rozsah opravy minoritského konventu po požáru v 60. letech 16. století není doložen a na stavbě nebyl identifikován. Počátkem 17. století byla dostavěna věž. V druhé polovině 16. století byla provedena sgrafitová fasáda.

Období od 30. let 17. století bylo velmi přínosné pro celý klášterní kom-

plex a změnilo jeho výraz de facto zachovaný do dnešních dnů. V minoritském konventu byly v několika etapách postaveny a zaklenuty nové mnišské cely. Byla provedena většina kleneb u klarisek, včetně štukatury na stropěch v ambitu, následovalo kompletní nové zaklenutí kostela a jeho rozšíření jak na východ, tak i na západ. V rámci ženského areálu byly radikálně přebudovány hospodářské budovy, sýpka zvýšena o patro a změněna na cely. Zásadní přestavbou prošel od konce 30. let i dům bekyň. Nově bylo zaklenuto přízemí, štukaturou vyzdobeny stropy v patře a vše překryto novým stále zachovaným krovem.

Rozsáhlé stavební úpravy byly ukončeny ve 20. letech 18. století podkrovní vestavbou cel na minoritském konventu a úpravou vertikálních komunikací. V druhé polovině 70. let 18. století bylo západní křídlo ambitu zvýšeno o patro a kaple svatého Bartoloměje byla spojena s obytnou částí konventu.

Rok 1782, kdy došlo k sekularizaci kláštera klarisek, přinesl pro celý komplex včetně hospodářských budov zásadní změnu. Objekty využívala nejdříve armáda a později byly určeny jako obydlí pro panské úředníky. Výhodou této radikální změny jsou dochované plány s detailním rozmístěním bytů a nových příček, dokonce i se jmény nájemníků. První plán z roku 1832 ukazuje stav po převzetí zámeckou správou, kde je ještě zřejmá původní klášterní dispozice po barokní úpravě. Následují plány ze 60. let, které ukazují doplnění příček, stavbu schodišť v ambitu, zadržování původních gotických oken a předělení jižního ramene ambitu dřevěnými příčkami na sklepní kóje. Stejně rozvržení se provedlo i v přilehlých hospodářských budovách. Postupně zastavováno bylo též nádvoří před konventem. V roce 1822 byla v domě bekyň při západním průčelí v 2. np zřízena chodba na čtyřech pilířích. Následné dílčí úpravy byly prováděny pro zřízeníou měšťanskou školu a spočívaly zejména ve změnách dispozic. Roku 1893 byla položena do kostela a části ambitu terasová podlaha, která překryla renesanční náhrobky a vstupy do krypt.

Poslední výraznou stavební opravou v areálu kláštera klarisek je obnova ve 30. letech 20. století a pozdější oprava fasád.

**VLADIMÍR SEIDL,  
VÁCLAV JANKOVSKÝ ■**

◀ **Kostel Božího  
Těla a Panny  
Marie Bolestné  
před a po rekon-  
strukci**

[téma]



# Rekonstrukce tratě Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, 2. část

## „Rudenka“ v Prokopském údolí – historie a dnešek (a něco navíc)

**Nejstarší úsek tratě z Prahy-Smíchova do Rudné u Prahy pochází z roku 1873, kdy byl zprovozněn jako část Pražsko-duchcovské dráhy. Úsek z Berouna do Berouna-Závodí byl otevřen v roce 1876, jako součást trati Beroun–Rakovník. Historie spojovacího, sklonově nejnáročnějšího úseku Rudná u Prahy – Beroun-Závodí, se začala psát v roce 1897.**



► Schéma popisovaných lokalit v Prokopském údolí

Pražsko-duchcovská dráha sloužila zejména pro dopravu uhlí ze severočeské pánve, na kterou byla napojena u tehdy významného města Duchcov. Vznikla jako konkurence jiným železničním trasám, hlavně Společnosti státní dráhy, která měla v té době na dopravu severočeského uhlí do Prahy monopol. Průmyslová konjunktura na přelomu 19. a 20. století byla u zrodu řady vleček, které z úseku Pražsko-duchcovské dráhy vycházely. Sloužily převážně pro dopravu do lomů nebo závodů spjatých s těžbou.

Následující tabulka ukazuje přehled vleček v úseku Praha Smíchov – Rudná u Prahy (tehdy Dušníky) v letech

1919 a 1935 a dokládá tehdejší zájem podnikatelské sféry o železniční dopravu.

Na druhou stranu nutno dodat, že průmysl a rozvoj dopravy přinesly kromě pracovních příležitostí také negativní dopady. Dobové zprávy k tomu uvádějí: „Nyní je tu vše pokryto jemným prachem ze zdejších vápenic. Ale tamní obyvatelé tvrdí, že jest to prý zdravé na plíce.“ Jan Neruda je v jednom ze svých fejetonů ještě razantnější: „Údolí svatoprokopské doporučuji co nejpřátelštěji. Nesmírně poučný výlet. Mnoho vzácných rostlin. ...Jenže bohužel plno vápenek, a mnohý navštěvovatel, nalokav se výparů, padá do mdlob.“

V době po druhé světové válce však většina továren a lomů postupně zanikla, s nimi i jejich vlečky. Provoz trati tak zůstal téměř jedinou připomínkou dřívějšího průmyslového ruchu, současný železniční provoz je dnes jen odleskem minulosti; trať nyní slouží především pro zajištění příměstské dopravy za pomoci lehkých motorových vozů. Nákladní doprava zde od devadesátých let minulého století prakticky neexistuje z důvodu špatného stavu trati. V posledním období byla zrušena dříve rozsáhlá stanice **Praha-Hlubočepy** a na trati tak vznikl přes 6 km dlouhý jednokolejný úsek bez možnosti křižování vlaků, který podvazuje propustnost trati.

Původní šestikolejnou stanici obklopovala řada vápencových lomů a provozů na zpracování vápence. Již v roce 1860 zde podnikatel Ferdinand Bárta zahájil výrobu vápna. Později do podnikání vstoupil Karel Tichý. Firma Bárta & Tichý odkoupila pozemky okolo nádraží a vybudovala zde moderní vápenku s kruhovou pecí. Lom se nacházel severozápadně od stanice, trať od lomu dělil Dalejský potok, který vlečka do lomu překonávala mostem přibližně v km 4,475. Kromě normálně rozchodné vlečky sloužila pro důlní dopravu i drážka o rozchodu 600 mm. Ta v cca 5 km obsahovala lávku přes vlečkovou kolej, Dalejský potok a traťovou kolej, aby spojila oblast lomu s výsypkou.

► Přehled vleček odbočujících z trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy

	Rok 1919 – firma:	Rok 1935 – firma:
2,057 km	Hegert Zlíchov	Prastav
4,029 km	Bárta & Tichý (posun zvířaty)	Prastav (posun zvířaty)
4,275 km	Bárta & Tichý – keramické závody	Prastav – keramické závody
4,346 km	Český průmysl pro výrobu kyseliny uhličité	Český průmysl pro výrobu kyseliny uhličité
4,355 km	Jinonické vápencové lomy (Schwarzenberg)	Pražské vápenky v Jinonicích
6,190 km	Bárta & Tichý	Prastav – Klukovice
7,098 km	Antonín Hegert	Prastav
7,985 km	Bárta & Tichý	Prastav
8,405 km	Biskup, Kvis & Kotrba	Biskup, Kvis & Kotrba
9,361 km	–	Prastav – lom Požár
10,182 km	Bárta & Tichý – Řeporyje	Karel Malý – cihelny Řeporyje
10,462 km	Hugo Reiser – cihelny	Hugo Reiser – cihelny
13,859 km	–	Cukrovar Zvoleněves – nakládací rampa



Za druhé světové války budovali nacisté v lomu podzemní továrnu. Později byly podzemní prostory převzaty armádou a těžba v lomu byla postupně utlumována a v letech 1966–68 ukončena. V současné době lom využívá Armáda České republiky a celý areál je předmětem utajování. O tom svědčí i vyjádření Vojenské ubytovací a stavební správy k průzkumu inženýrských sítí, zajištěného pro účely projektu:

„...zájmové území stanovené pro rekonstrukční práce předmětné stavby koliduje v rozsahu Barrandovský most – obec Klukovice s územními zájmy AČR dle §. 175 zák. č. 183/2006 Sb. Vzhledem k charakteru těchto zájmů nelze poskytnout přesné průběhy IS ve správě VUSS...“

Mimochodem, v roce 1997 byla tehdy ještě v prostoru stanice natočena jedna ze stěžejních scén povídky Pítomci českého kultovního filmu Knoflíkaři, ve které herec Rudolf Hrušínský ml. leží mezi kolejnicemi a plive na tabulku s označením nad ním jedoucí lokomotivy. Je přesvědčen, že trefit kontrolní číslici 8 na tabulce dokáže jako jediný na světě, a to mu dodává sebevědomí a sílu žít.

V rámci projektu je namísto bývalé stanice, nyní zastávky, navržena dvoukolejná výhybna a trať je přetrasována tak, aby mohla být rychlost zvýšena ze současných 40 na 70 km/h. V právě probíhajících opravných pracích budou jako zárodek výhybny vloženy krajní výhybky trvale uzamčené do přímého směru. Při racionalizaci dojde k dokončení a aktivaci výhybny. Vlastní nástupiště bude přesunuto do atraktivnější polohy cca 500 m blíže ke Smíchovu, k přejezdu ulice Slivenecká. Po 140 letech tak zanikne další „památká“ na průmyslovou minulost okolí a vlaky budou moci výhybnou Hlubočepy poprvé v historii

projíždět téměř dvojnásobnou rychlostí. Doufejme, že to nenaruší obranyschopnost České republiky.

Za zastávkou **Praha-Holyně** ve směru na Rudnou (dříve Dušníky) odbočovaly z trati tři vlečky. Mimo jiné v km 9,36 do lomu Požáry, jehož část se stala po ukončení těžby národní přírodní památkou.

Z hlediska projektem navržených úprav jsou důležitější dvě předchozí vlečky, do lomů již dříve zmiňované firmy Barta & Tichý (km 7,91) a zejména do vápenky firmy Biskup, Kvis & Kotrba v km 8,41. Přípomínkou historie je opět snížená rychlost na hodnotu 40 km/h. V bezprostřední blízkosti tratě jsou navíc rozpadající se zbytky vybavení lomu – pilíře lávky a zdi bývalé nakládací rampy. Do ztichlého areálu vápenky, zejména v ruinách provozních budov severně nad tratí, se častou nesou zvuky příznivců paintballu, kterým toto prostředí vyhovuje.

Firma Biskup, Kvis & Kotrba byla založena v roce 1895, kdy začala ve Svatoprokopském údolí s těžbou vápence. Provoz se rozrůstal a byl spojen se železniční vlečkou. Postupně vznikly dvě

kruhové pece, které byly s lomy a výsypkou propojeny rozsáhlým systémem drážky o rozchodu 600 mm. Po válce došlo ke znárodnění, včetně částečné rekonstrukce provozu, ale roku 1968 byl provoz vápenky definitivně ukončen. Poté areál chátral, i když úplně opuštěn nebyl; ještě v osmdesátých letech zde žilo několik rodin a probíhala tu dokonce výroba polyetylenových sáčků. Až po roce 1989, kdy restituenti začali zvyšovat nájemné, obyvatelé továrny odešli a areál je zcela bezpřízorný. V roce 1968 se zde točila část seriálu Rychlé šipy – Vontská válka.

Nutno dodat, že těžba vápence v části lomu jižně nad tratí probíhá i nyní (snad jako v poslední prokopské lokalitě), ovšem již bez asistence železniční dopravy. Silnější trhací práce v lomu je nutno hlásit Správě tratí, neboť hrozí zhroucení, zejména zdi v blízkosti tratí, což může ohrozit bezpečnost drážního provozu.

V úseku dlouhém přes 1 km bylo podobně jako u stanice Praha-Hlubočepy nutno zvýšit rychlost, alespoň na 70 km/h, aby se vytvořil ucelený delší úsek, na němž bude vyšší rychlost reálně využita. Už po skončení opravné fáze dojde ke zkrácení jízdních dob osobních vlaků o téměř dvě minuty. Ještě více se úpravy projeví při jízdě odklonových rychlíků. Největší efekt bude samozřejmě dosažen až po dokončení celého projektu (druhé etapy).

Přiblížili jsme si pouze dvě dílčí části projektu, které však dokreslují charakter navrhovaných úprav. Věříme, že po časech opomíjení nyní dojde k jisté rehabilitaci trati. Přejme omlazené „Rudence“ mnoho dalších let bezpečného a spolehlivého provozu.

PETR ZOBAL ■

◀ **Záběry** na bývalé řeporyjské zhlaví stanice Praha-Hlubočepy názorně ukazují drobné přeložky trati pro zvýšení rychlosti. Na záběru vlevo je průběh koleje poznamenaná původním řešením zhlaví stanice, kdy byly výhybky nahrazeny pouze kolejovým polem, ale rychlostní omezení (40 km/h) zůstalo. Záběr vpravo ukazuje přetrasovanou kolej pro rychlost 70 km/h, včetně nové výhybky, která tvoří zárodek budoucí výhybny. Výhybna bude dokončena při stavbě „Racionalizace“.



▲ Po téměř 50 letech od ukončení provozu místní vlečky došlo k úpravě směrového vedení trati, které u bývalé vápenky firmy Biskup, Kvis & Kotrba umožní odstranit propad traťové rychlosti (zvýšení ze 40 na 70 km/h). Teprve minipřeložka provedená při opravných pracích v úseku Praha Smíchov – Rudná u Prahy v srpnu a září 2012 zhladila stopy po výhybkách, rampách a pilířích v areálu vápenky. Na pozadí silueta bývalé provozní budovy vápenky.



# InnoTrans Berlin 2012

**Bienále Mezinárodního veletrhu novinek v technologiích kolejové dopravy InnoTrans (innovation, transport) již tradičně v září hostí berlínský areál Messe Berlin.**



► Zastávka na nové TT v Adlershofu, konstrukce nástupiště umožňuje strojní údržbu.

Rozsahem se jedná o ojedinělou akci – letos se jí zúčastnilo 2 450 vystavovatelů ze 47 zemí. Veletrh navštívilo přes 110 000 návštěvníků. Mezi nimi byli i zaměstnanci Metroprojektu.

Pro projektanty železničních a tramvajových tratí jsou nejzajímavější expozice v halách 25 a 26, kde vystavují firmy vyrábějící a dodávající tratě a jejich komponenty. Mezi vystavovateli z oboru byly i české firmy včetně Pražské stro-

jirny. Mezi vystavenými konstrukcemi dominovaly konstrukce pevné jízdní dráhy a tramvajové konstrukce se širokopatnými kolejnicemi v masivních betonových blocích. Venkovní plocha patří tradičně mezi nejatraktivnější část veletrhu, jsou zde umístěné novinky z výroby železničních vozidel, vozů metra a tramvají. Letos se návštěvníkům představila např. souprava Regio Panter pro ČD, souprava Leo Expres, nebo

čtyřčlanková tramvaj For City pro lotyšskou Rigu.

Rozvíjející se Berlín nám vždy nabídne nějaké novinky ve výstavbě pozoruhodného systému městské kolejové dopravy. Tentokrát jsme se věnovali tramvajovým tratím. Ty byly v minulých desetiletích zachovány pouze ve východní části Berlína. Nyní je síť zapojena do celkového systému berlínské MHD, některé linky byly povýšeny na Metro-Tram s větší preferencí a s částečně modernizovanými konstrukcemi.

Zatím poslední úsek berlínských tramvajových tratí byl postaven v části Adlershof ležící asi 15 km od centra města. Úsek délky 1,5 km byl zprovozněn v září 2011 a napojuje na městskou síť rozvojové území Adlershofu, kde je institut Humboldtovy univerzity s 7 900 studenty a kde sídlí řada firem a výzkumných ústavů se zhruba 14 000 zaměstnanci. Jezdí zde linky 60 a 61 ve směru na Koepenick s možností přestupu na S-Bahn.

Jako první obnovení tramvajové trati na území bývalé západní části Berlína je v současné době stavěna trať na Invalidenstrasse (na několika místech se zde dochovaly kolejnice ležící bez provozu od konce druhé světové války), která propojuje Nordbahnhof a Hauptbahnhof. U hlavního nádraží bude trať ukončena tramvajovou smyčkou vedoucí okolo bloku zástavby. Trať bude otevřena v roce 2015.

ZBYNĚK PĚNKA ■

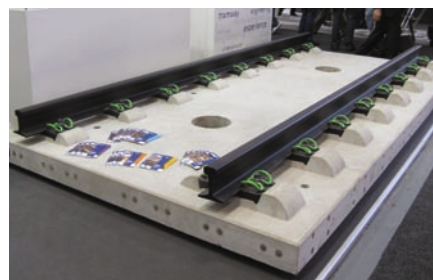
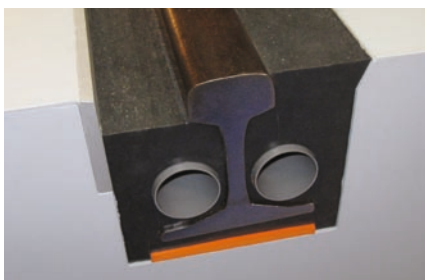
► Společná zastávka Tram a Bus přímo pod stanicí S-Bahn Adlershof



► Ze stavby TT před Hauptbahnhof – konstrukce se zabetonovanými dvoublokovými pražci.



► Ukázky vystavených kolejových konstrukcí





# Rozhovor s Josefem Noskem,

## náměstkem primátora



### Josef Nosek

Narozen v r. 1967 v Praze

Vzdělání: středoškolské, zakončené maturitní zkouškou

Politická kariéra:

od r. 1997 člen ODS

od r. 1998 zastupitel a předseda klubu zastupitelů MČ

2006–2011 předseda oblasti ODS Praha 8

od r. 2010 místopředseda pražské ODS

Zaměstnání:

1985–1987 technik; výpočetní středisko ČKD

1987–1989 vedoucí výpočetního střediska

Středočeské plynárenské

1989–1990 samostatný vědeckovýzkumný

pracovník ASŘ ÚDI Praha

1990–2000 podnikatel v oboru informatiky

a systémů zabezpečení objektů

2000–2/2011 starosta MČ Praha 8

od 30. listopadu 2010 – náměstek primátora

hlavního města Prahy pro oblast územního

plánu

Členství ve výborech ZHMP:

výbor ZHMP pro dopravu

výbor ZHMP pro veřejnou správu, EU fondy

a protikorupční opatření

Záliby, koníčky:

potápění, sci-fi, akvaristika

■ **Shodneme se asi, že stěžejním systémem městské dopravy je doprava hromadná. Jak se vám daří zvrátit poměr mezi MHD a osobní přepravou automobily ve prospěch MHD?**

Snahou o zvrácení tohoto poměru bylo například zavedení systémové změny MHD v září letošního roku. Nová MHD je totiž více přizpůsobena dnešním potřebám cestujících. Vznikla přímá spojení tam, kde dosud chyběla, zkrátily se intervaly na nejdůležitějších trasách. Celý systém se stal přehlednější a efektivnější. Věřím, že pro lidi bude čím dál výhodnější alternativou k osobnímu automobilu.

■ **Odlehčit městu od každodenní dopravní zácpy a zvýšit i preference MHD by určitě pomohla odstavná parkoviště. Jak tento problém vnímáte a především řešíte?**

Aktuální trend je rozšiřovat záchytná parkoviště typu P+R, a to i na území mimo hlavní město. Praha se totiž potýká s nedostatkem volných pozemků pro tyto účely, a tak řešíme variantu, že bychom záchytná parkoviště vybudovali také na území Středočeského kraje, ideálně u zastávek železniční dopravy.

■ **Jedenáct tisíc kamionů denně, to je číslo dobře známé obyvatelům Spořilova. Rýsuje se nějaké řešení? Diskutována byla vratná rampa u Kačerova.**

V květnu letošního roku jsem kvůli problematické situaci na Spořilově absolvoval jednání na Ministerstvu dopravy ČR. Podařilo se nám najít komplexnější variantu se stavebními úpravami, která by mohla odklonit až polovinu těžké nákladní dopravy. Momentálně probíhají jednání o výkupu pozemků a připravují se dokumentace nutné k opravě mostu na Kačerově. Předpokládám, že by se přibližně na jaře příštího roku mohlo s pracemi začít. I přesto zůstává jediným definitivním řešením celé tíživé situace dostavba Pražského městského okruhu, která je ovšem závislá na státu.

■ **Lze vůbec kamionovou dopravu odklonit, a tak obyvatelům Spořilova ulehčit?**

Definitivně až dostavbou silničního obchvatu.

■ **Jak se daří do systému hromadné dopravy zapojovat vlaky?**

Zrovna v říjnu letošního roku oslavila integrace železnice v Praze 20 let. Po těchto letech přepraví železnice po Praze denně více než 100 000 cestujících. Železnici v metropoli čeká také zásadní proměna, která povede ke vzniku skutečně rychlé městské železnice po vzoru velkých evropských aglomerací, jako je například S-bahn v Německu. V plánu je i další modernizace a zvýšení kapacity klíčových železničních tratí. A výstavba nových železničních zastávek.

■ **Projektem, který může nejen zvýšit komfort hromadné dopravy Pražanů, ale i zadržet automobily a autobusy na jižním okraji města, je návrh nové trasy D pražského metra. Má podle vás tento projekt reálnou budoucnost? Dáváte jeho přípravě zelenou?**

Metro D samozřejmě budoucnost má a pracuje se na jeho přípravě. Otazník však visí nad termínem jeho výstavby. Na tak velký projekt, kterým nová trasa metra je, městu v současnosti i v dalších několika málo letech bohužel chybí dostatek finančních prostředků.

■ **Metroprojekt je podepsán i pod dalším návrhem – zklidnění severojižní magistrály u Národního muzea. Odhadnete, kdy opět bude výstavba tunelu zařazena mezi strategické cíle pražské dopravy?**

Obávám se, že tento projekt se odsouvá kvůli své finanční náročnosti do daleké budoucnosti.

■ **Jak se vám s Metroprojektem Praha a.s. spolupracuje na řešení problémů MHD v Praze?**

Metroprojekt je strategický partner hlavního města po dlouhá léta a já pouze navazuji na úspěšnou práci svých předchůdců.

■ **Co všechny Pražany určitě zajímá, je otázka zdražování jízdného. Hrozí nám?**

Otázka jízdného samozřejmě zajímá většinu lidí. Možná málokdo ví, že reálná cena jedné jízdenky se pohybuje kolem stokoruny. Ale pokud mám odpovědět na dotaz, mohu vás uklidnit. Jízdné se v historicky krátké době zvyšovat nebude.

■ **Závěrečná otázka – kdy jste naposledy cestoval do práce MHD?**

MHD jezdím několikrát do týdne. Nejčastěji využívám tramvaj, občas i metro. V období ranní špičky je to mnohdy nejrychlejší dopravní prostředek a člověk se vyhne dlouhému čekání v kolonách aut. Mé pracovní vytížení a množství schůzek mne ale nutí využívat také osobní vůz. ■

# Trasa D pražského metra – současný stav projektu

**Na samém konci roku 2011 došlo ve vedení města Prahy k celkovému přehodnocení přístupu k velkým projektům rozvoje dopravní infrastruktury, a to zejména s ohledem na celkový nedostatek investičních prostředků. A tak jsme v roce 2012 hledali řešení pro zadání, které nebylo zcela nové, ale bylo značně modifikované.**

Alternativní řešení 2012 lze shrnout následovně. Investor nemá možnost zajistit financování původního návrhu trasy D v reálném časovém horizontu. Alternativou je hledání úspornějšího řešení, které při **minimalizaci počátečních nákladů** přinese **maximální užitek městu**.

Veškeré zkoumané alternativy řešení zachovaly původní dopravně urbanistické řešení, tj. vedení trasy a umístění stanic, které je územně stabilizované. Navržené alternativy jsou postupnými kroky – etapami, jak k tomuto cíli dospět při co nejmenším odchýlení od původního návrhu po dokončení celku. Alternativní řešení jsme hledali zejména pro **první etapu** výstavby

v dopravně nejpotřebnějším úseku **Pankrác – Depo Písnice**.

## Posuzované varianty

K původnímu návrhu z r. 2011 – variantě č. 1 s moderním dopravním systémem bez řidiče, byly na základě požadavku objednatele (DP hl. m. Prahy) navrženy dvě další varianty:

■ **varianta 2 – kompatibilní dopravní systém** s trasami A, B, C (vlak s řidičem) – úspora se dosahuje využitím stávajícího vozového parku metra a dále skutečností, že není třeba stavět nové depo. Základní provozní koncept zůstává zachován (tj. samostatná trasa D s přestupem na trasu C ve stanici Pankrác).

■ **varianta 3 – odbočení z trasy C** ve stanici Pankrác – s veškerými úsporami dle varianty 2, dopravní systém je rovněž kompatibilní s trasami A, B, C (vlak s řidičem). Změna provozního konceptu (odbočení a linkový provoz na trasách C a D) umožní další úspory ve stavebním řešení první etapy Pankrác – Depo Písnice (nestaví se nová stanice Pankrác na trase D).

## Možnosti etapizace výstavby

S ohledem na variantu 3 (investičně nejúspornější) – odbočení z trasy C – byly všechny navržené varianty nejprve porovnávány pro úsek Pankrác – Depo Písnice. U všech variant byla následně posouzena investiční náročnost dostavby a dovybavení celé trasy I.D dle platného územního plánu, tj. dostavba úseku Pankrác – Náměstí Míru. Kromě přímé dopravní vazby trasy D do širší centrální oblasti města se jedná o úsek, který zároveň tvoří potenciální náhradu za dopravní spojení realizované po Nuselském mostě.

Z územněplánovacího hlediska repektují varianty 1 a 2 územní plán v jeho aktuální podobě, varianta 3 vyžaduje jeho korekci pro doplnění druhé kolejové spojky v úseku Pankrác–Olbrachtova.

## Kompatibilní dopravní systém – varianty 2 a 3 – zásadní přínosy:

- možnost využití disponibilní kapacity stávajícího vozového parku,
- možnost využití stávajícího technického a technologického zázemí metra a stávajících mechanismů oprav a údržby,
- bez nutnosti okamžité výstavby nového depa Písnice a nového dispečinku trasy D pro etapu Pankrác – Depo Písnice (při vědomí všech provozně technologických souvislostí),
- ve variantě 3 navíc – možnost provozování úseku Pankrác – Depo Písnice v podobě odbočky z trasy C, v tom případě bez nutnosti výstavby nové stanice metra trasy D Pankrác v této etapě výstavby (trasa D bude dočasně zaústěna do stávající stanice Pankrác na trase C),



► 7a)  
Varianty 1 a 2  
– trasa D s přestupem ve stanici Pankrác

►► 7b)  
Varianta 3  
– trasa D odbočuje z trasy C ve stanici Pankrác





## Orientační propočet investičních nákladů variant

Jednotlivé úseky	Varianta 1 Návrh 2011 (DUR)	Varianta 2 Kompatibilní systém	Varianta 3 Odbočení z trasy C
Stavební část	23 838	19 851	16 608
Dopravní systém	7 091	5 619	5 048
Vedlejší náklady zhotovitele	2 104	1 756	1 518
Rezerva na SO a PS	2 097	1 750	1 513
<b>Celkem Pankrác – Depo Písnice</b>	<b>35 130</b>	<b>28 976</b>	<b>24 687</b>
<b>Dokončení trasy ID</b>			
<b>Celkem Náměstí Míru – Depo Písnice</b>	<b>45 088</b>	<b>42 815</b>	<b>43 703</b>
<b>Dokončení trasy ID s automatickým systémem metra</b>			
<b>Celkem Náměstí Míru – Depo Písnice – automatický systém</b>	<b>45 088</b>	<b>45 934</b>	<b>46 821</b>

Ceny jsou uvedeny v milionech Kč bez DPH, cenová úroveň roku 2011

Z tabulky plyne, že v nově navržených variantách lze oproti srovnávací variantě z r. 2011 (DUR s předpokladem užití nového, moderního, plně automatizovaného systému metra) dosáhnout úspor v řádu miliard Kč.

Při užití kompatibilního dopravního systému lze očekávat redukci nákladů na realizaci jižní části trasy metra v oboru cca 6 mld. Kč (varianta 2 – přestup na Pankráci), respektive cca 10 mld. Kč (varianta 3 – větvení trasy C).

■ přesun části investičních prostředků na realizaci celé trasy D do pozdějšího období (tj. do etapy výstavby úseku severně od stanice Pankrác), s očekávaným zlevněním prvních etap výstavby (jižní část trasy), tj. **minimalizace počátečních nákladů** se zachováním výše komentovaného **maximálního užítku pro město**.

### Kompatibilní dopravní systém – varianty 2 a 3 – zpětné (negativní) důsledky:

■ **momentální rezignace na** původně navržený nový, moderní, plně automatizovaný systém metra se všemi doprovodnými atributy, mezi které podle světových zkušeností patří zejména **vyšší spolehlivost, flexibilita a nižší provozní náklady**,

■ následné dovybavení je obecně možné, ale relativně nákladné; týkalo by se zejména automatického provozu vlaků bez řidiče a systému bezpečnostních oddělovacích stěn,

■ rezignace na systém s horním odběrem trakční energie (bezpečnost, energetika, pokračování trasy do regionu na jih) – prakticky nelze řešit následně,

■ **duální technologické vybavení vlaků** pro provoz po trase C i trase D, kde předpokládáme rozdílné zabezpečovací zařízení (dodatečné náklady a případná nižší spolehlivost),

■ ve variantě 3 delší (nepravidelný) špičkový interval na trase C v úseku Pankrác–Háje a Holešovice–Letňany.

### Možnosti financování

Způsob financování není na úrovni města Prahy rozhodnut. Projekt je primárně připravován pro financování z veřejných zdrojů (Praha, ČR, EU). Alternativou může být soukromá investice i provoz (PPP) nebo v řadě metropolitů osvědčený kombinovaný způsob, kdy stavební investice je financována z veřejných zdrojů a dopravní systém je financován i provozován formou koncese. Pro uvedené dva alternativní postupy však není vhodná investičně nejúspornější varianta 3 – odbočení z trasy C, neboť je provozně příliš svázána se stávající sítí metra.

### Závěrečné zhodnocení

Nově navržené varianty 2 a 3 s kompatibilním dopravním systémem reagují na aktuální požadavky a možnosti města a přinášejí nespornou reálnou možnost podstatné úspory v období realizace jižní části trasy metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice.

Tato úspora bude vyvážena jednak případným zvýšením nákladů dopravy trasy severním směrem (úsek Pankrác – Náměstí Míru) a dále částečnou ztrátou možnosti okamžité aplikace moderní koncepce metra, obdob-

ně jako v jiných zahraničních metropolitách.

Dosažení maximálních přepravních efektů vynaložené investice jak pro město Prahu, tak pro region jižně od Prahy je možné pouze při realizaci celého jižního úseku trasy D až k okraji Prahy, kde jsou u stanic Depo Písnice a Písnice umístěny kapacitní autobusové terminály a parkoviště P+R. Z uvedeného důvodu lze doporučit celý úsek Pankrác – Depo Písnice realizovat jako jednu investiční akci, s případným etapovým zprovozněním úseku Pankrác – Nové Dvory. Kontinuální realizace je zároveň investičně úspornější.

Aktuální postoj Magistrátu hl. m. Prahy k předloženým variantním návrhům byl vyjádřen v usnesení výboru pro dopravu ze září 2012, kde se doporučuje jednak pokračovat v další projektové a inženýrské přípravě trasy D a dále s ohledem na úspory investičních nákladů v první fázi výstavby sledovat varianty s užitím kompatibilního dopravního systému s trasami A, B, C (vlaky s řidičem), v budoucnu s otevřenou volbou mezi variantami 2 a 3 (tj. na Pankráci přestup nebo odbočení).

Veškeré informace o vývoji projektu a navrhovaném způsobu řešení jsou k dispozici na internetových stránkách Metroprojektu, respektive přímo na [www.novemetra.cz](http://www.novemetra.cz)

VLADIMÍR CIGÁNEK ■

# Eva Urbanová slavila s Metroprojektem



Svátek svaté Barbory, patronky všech barabů, se tradičně stává setkáním přátel společnosti METROPROJEKT. Letos pozvání do Národního domu na Smíchově přijala i Eva Urbanová, která slavnostní vánoční setkání zahájila svým recitálem. ■



JÍŘÍ ANDRŠEK – VESELÁ KAPELA  
3 CHTAU STANE JAKÝ ČAS?

RADOSTNÉ PROŽITÍ  
VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ  
A V NOVÉM ROCE  
HODNĚ ZDRAVÍ,  
ŠTĚSTÍ A SPOKOJENOSTI  
VÁM PŘEJÍ

ING. DAVID KRÁSA  
GENERÁLNÍ ŘEDITEL  
METROPROJEKT PRAHA A. S.

ING. JÍŘÍ POKORNÝ  
PŘEDSÍDA PŘEDSTAVENSTVA  
METROPROJEKT PRAHA A. S.

## JUBILEA

Svá životní jubilea oslavili **Milena Konečná, Michaela Kulhavá, Vlastimil Vaňourek, Robert Kučera a Martin Kubiček**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti.

## METROPROJEKT INFORMUJE

- firemní časopis • redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. arch. Evžen Kyllar, Ing. David Krása, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. Václav Valeš, Ing. Dana Sklenaříková
- Vydává METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2 • IČO: 45271895
- ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz