



METROPROJEKT INFORMUJE

**PRAŽSKÉ PROJEKTY - REPORTÁŽ
ROZHOVOR S ING. JAROSLAVEM KRISTENEM
MODERNIZACE STANICE METRA ČESKOMORAVSKÁ
A STANICE METRA PANKRÁC C
MODERNIZACE TRATÍ NA KLADENSKU
Z POHLEDU NÁKLADNÍ DOPRAVY**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 19. ROČNÍK

1
2026



Vážení přátelé Metroprojektu, vážené kolegyně a kolegové!
Číslo našeho časopisu, které držíte v ruce, jsme věnovali našim projektům v Praze a bezprostředním okolí, zejména pak projektům pro pražské metro. Po Praze máme řadu staveb, kde se těšíme na jejich dokončení. Připravili jsme proto do úvodu reportáž s fotografiemi a informacemi, jak je realizace těchto projektů daleko.

Dva naše projekty pro pražské metro byly na sklonku loňského roku dokončeny a slavnostně uvedeny do provozu. Jedná se o kompletní modernizace stanic metra Českomoravská na lince B a Pankrác na lince C, s přípravou pro přestup na linku D. Oběma stanicemi vlaky metra po dlouhé měsíce pouze projížděly a s potěšením sbíráme pozitivní ohlasy, jak tyto staronové prostory prokoukly.

Jak je na stránkách našeho časopisu zvykem, přinášíme vám rozhovor s člověkem, který má k tématům čísla konkrétní vztah. Nenapadl nás nikdo lepší než pan Jaroslav Kristen, který je s provozem a stavem pražského metra spojen po celý svůj profesní život, nyní v pozici technického ředitele u pražského Dopravního podniku.

V závěru se můžete začíst do zajímavé historické retrospektivy železničního nadšence Petra Zobala o nákladní železniční dopravě na Kladensku, která má přímou souvislost s naším velkým projektem železničního spojení Praha - Letiště - Kladno.

Přeji vám příjemné jarní čtení.

V úctě

David Krása
místopředseda představenstva

OBSAH

Pražské projekty - reportáž	2
Rozhovor s Ing. Jaroslavem Kristenem	6
Modernizace stanice metra Českomoravská	9
Modernizace stanice metra Pankrác C	13
Modernizace tratí na Kladensku z pohledu nákladní dopravy	15

METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

redakční rada: Ing. David Krása,
Ing. Tomáš Novotný, Ing. Vladimír Seidl,
Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Petr Zobal,
Ing. Tomáš Cmíral

vydává: METROPROJEKT Praha a.s.,
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7,
IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz

titulní strana: Stanice metra Českomoravská po celkové modernizaci,
foto Tomáš Cmíral

fotografie v čísle: Tomáš Cmíral, Petr Zobal, Tomáš Urbánek, Dana Hrdinová

NAŠE PROJEKTY V PRAZE

Jak si vedou stavitelé s realizací našich návrhů - reportáž

Po Praze je rozmístěna řada stavebních ohrad, na kterých lze aktuálně nalézt logo Metroprojektu s označením „generální projektant“ a jménem některého z našich kolegů. Vybrali jsme pro vás několik zástupců a pokusili se pro vás zmapovat, jak se tyto naše návrhy klubou na svět, v jaké fázi vývoje se nacházejí a kdy se můžeme (společně) těšit na jejich dokončení a předání do každodenní služby.

TRAMVAJOVÁ TRÁŤ VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ A MUZEUM

Jitka Brzoňová

O návratu tramvají na Václavské náměstí jsme zde psali již několikrát. Stavba byla zahájena v létě 2024 rekonstrukcí stávajících kolejí ve Vodičkově ulici po začátek ulice Jindřišské. Do nové trati byly vloženy výhybky pro odbočení a pokračování kolejí na horní část Václavského náměstí. Vybudována byla nová velká retenční nádrž na dešťovou vodu ve střední části náměstí. Stavebně je téměř dokončena a začínají práce na jejím technologickém vybavení. Zároveň v její blízkosti začala realizace nového výstupu z podchodu ve středu náměstí (Můstek A). Usazeny jsou i komory podpovrchového rozvodu energií, dále strojovny fontán a vybudován základ vánočního stromu.

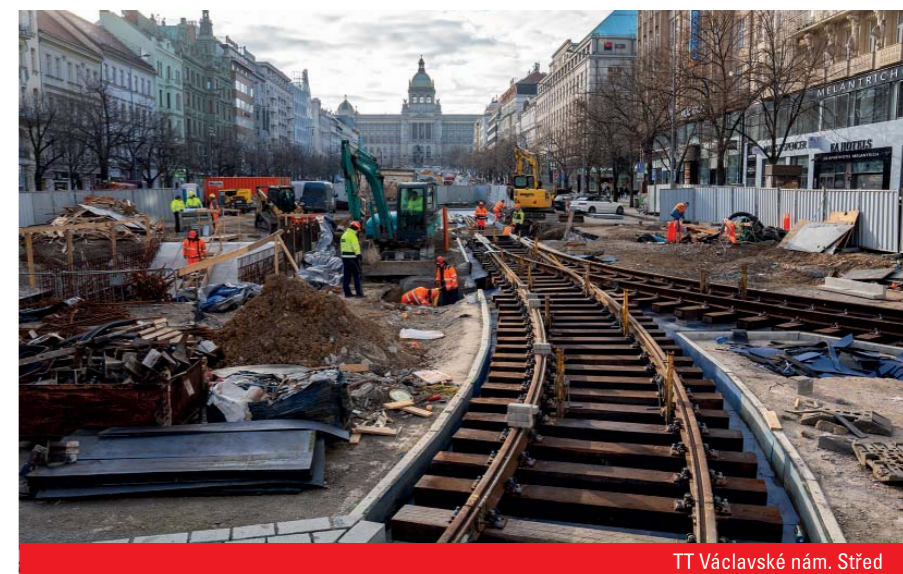
V loňském roce byla zesílena stropní deska podchodu Muzeum. Dnes na ní můžeme vidět nové tramvajové koleje a dokončené plochy pro pěší. Na tuto část magistrály byl již navrácen provoz. V těchto dnech se otevírá i nový výstup z podchodu na jihovýchodním nároží náměstí (Muzeum A, C).

V polovině loňského roku byla zahájena výstavba tramvajové trati u Muzea, která koleje z Muzejní oázy propojí s tratí ve Škrétově a Vinohradské ulici. Napojení kolejí je dokončeno, je provedena i většina přeložek inženýrských sítí a základů trakčních stožárů, sdružených s veřejným osvětlením. Zároveň byl v současnosti probíhající akcí TSK zrušen podchod pod Legerovou ulicí, jehož část byla využita pro nové technické zázemí.

Nyní pokračují práce na inženýrských



TT Muzeum, křižovatka Škrétova - Vinohradská



TT Václavské nám. Střed

sítích a osazování nových stožárů, pokládce kolejí a nových povrchů, následovat bude výsadba nových stromů, a to vše tak, aby mohlo být hotovo v polovině příštího roku. Postup prací je často limitován možnostmi dopravně inženýrských opatření i koordinací s řadou dalších staveb, probíhajících mnohdy ve stejných záborech. Od

dubna je to i oprava a údržba pomníku sv. Václava, kterou provádí Galerie hlavního města Prahy.

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Zhotovitel stavby: EUROVIA CZ (Václavské nám.), PORR a Hans Wendel CZ (Muzeum)

REKONSTRUKCE ULIC DUKELSKÝCH HRDINŮ A U VÝSTAVIŠTĚ

Kamil Orálek

Celá tato stavební akce byla zahájena koncem roku 2023 opravou tramvajové trati v úseku Bubenská - Na Zátorách. Nyní můžeme konstatovat, že tramvajová trať byla v celém úseku od Strossmayerova náměstí dokončena a zprovozněna v září 2025, přičemž úsek ve Stromovce bude realizován později, v zatím neurčeném termínu.

Do konce roku 2025 byly dokončeny i povrchy vozovek a chodníků v ulici U Výstaviště. Po dokončení povrchů byla v období vegetačního klidu provedena i výsadba zeleně. Zástupcům MČ Praha 7 se podařilo se zástupci Pražské teplárenské uzavřít dohodu, čímž se i do ochranného pásma stávajícího teplovodu umístily nízkokmenné stromy, v tomto případě mučovník Lamarkův, který zaplnil připravená výsadbová okna na severním chodníku mezi navrženými jehlíky japonskými.

Kolaudace vozovek a chodníků je nyní plánována na duben 2026.

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy (tramvajová trať), Technická správa komunikací hl. m. Prahy (vozovky a chodníky)

Zhotovitel stavby: DPP-JDCT / EUROVIA CZ a.s. (tramvajová trať) a EUROVIA CZ / POHL cz (vozovky a chodníky)

RAŽBY METRA D V ÚSEKU PANKRÁC - OLBRACHTOVA

Tomáš Urbánek

O ražbách tunelů pro Metro D v úseku Pankrác - Olbrachtova jsme zde psali opakovaně, naposled v čísle 04/2024. Tyto ražby nyní nezadržitelně spějí ke svému konci.

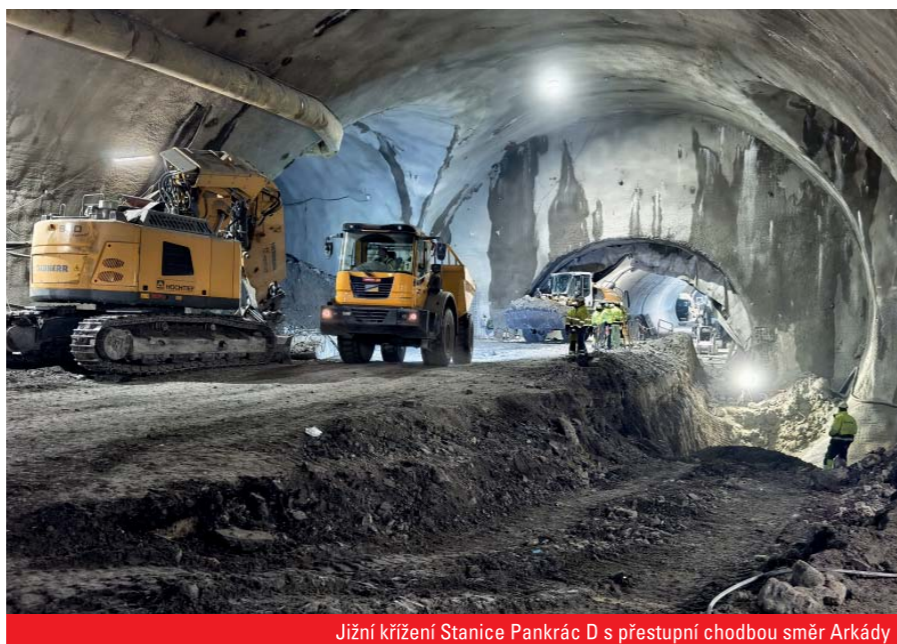
Stanice Olbrachtova je plně vyražena a v současné době probíhá betonáž definitivního ostění. Zbývá dokončit betonáž v jižním eskalátorovém tunelu, technologickém tunelu a na závěr bude provedena betonáž definitivního ostění i u propojky sever, kde v klenbě zůstane zavážecí otvor pro provádění vnitřních nosných konstrukcí, HSV PSV apod. Nosné konstrukce jižního vesti-



Rekonstrukce tramvajové trati a ulice U Výstaviště



Rekonstrukce tramvajové trati a ulice U Výstaviště



Jižní křížení Stanice Pankrác D s přestupní chodbou směr Arkády

bulu jsou již plně dokončeny a na povrch se tak mohla vrátit doprava, čímž byla ukončena nepříjemná uzavírka ulice Na Strži. S výstavbou severního vestibulu se začne po dokončení definitivního ostění v severním eskalátorovém tunelu.

Mezistaniční úsek a propojka CD byly plně vyraženy již minulém roce a v této době probíhají poslední betonáže definitivního ostění. Zhotovitele v následujícím období čekají náročné betonáže kolejových betonů a vystrojování tunelů technologiemi.

Ve stanici Pankrác stále probíhají ražby středního dílčího výrubu staničního tunelu a ražba dna přestupní chodby směrem k poště. Po dokončení těchto ražeb zbývá odstranit provizorní podpůrné betonové konstrukce, které sloužily jako dočasné zajištění výrubu mezi jednotlivými dílčími profily a vyrazit dvě prohloubení ve dně stanice. Tím bude dokončena ražba jednoho z největších tunelových profilů v Praze o průřezové ploše výrubu přesahující 410 m². Tyto práce budou dokončeny v polovině tohoto roku. V severní části stanice nyní probíhají betonáže definitivního ostění přístupové a vzduchotechnické chodby. Koncem roku 2025 byla do provozu spuštěna zrekonstruovaná stanice Pankrác C. Součástí rekonstrukce byla výstavba přestupní vazby na stanici metra D, eskalátorový tunel tohoto přestupu se nyní dokončuje v otevřené stavební jámě. Ražaná část tohoto tunelu byla dokončena již minulý rok. Betonáže posledního dilatačního dílu vestibulu Arkády mohou také pokračovat, protože na konci února bylo dokončeno definitivní ostění eskalátorového tunelu Arkády včetně přestupní chodby, která je ukončena ve stanici Pankrác D.

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Zhotovitel stavby: Sdružení SUBTERRA + HOCHTIEF CZ + STRABAG

STANICE METRA FLORENC C - REKONSTRUKCE STROPNÍ DESKY

Jaroslav Sedmidubský

Stavba, jejímž cílem je zejména zajistit prodloužení životnosti konstrukce stanice výměnou předpjatých strop-



Metro D - Izolační a armovací vozík severního eskalátorového tunelu stanice Olbrachtova



Stanice Florenc C - Zprovozněný výstup k autobusovému nádraží s nově doplněnou dvojicí eskalátorů namísto původního pevného schodiště

ních konstrukcí a realizací nového hydroizolačního souvrství, se pomalu blíží ke svému závěru. Z pohledu účastníků stavby se ovšem závěr blíží velice rychle. Po více než čtyřech letech stavební činnosti se práce na povrchu přesunuly do ulice Ke Štvanici a stavba včetně zařízení tak definitivně opustila plochy u Masarykova nádraží. V současnosti je pro veřejnost zprovozněn vestibul a dva výstupy z metra ve směru k Masarykovu nádraží a k autobusovému nádraží. Zprovoznění výstupu k Hudebnímu divadlu, ačkoliv je již také stavebně připraven, fyzicky bránila dočasná konstrukce pro převedení inženýrských sítí, která byla situována před tímto výstupem. Situace se ale brzy změní a po předpokládaném dokončení stavby na podzim tohoto roku, kdy by měly být ukončeny hlavní práce, by cestující veřejnost měla mít možnost užívat opět všechny veřejné prostory stanice.

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Zhotovitel stavby: Sdružení Metrostav CZ s.r.o. + Geosan spol. s r.o.

O náplni stavby Rekonstrukce stropní desky stanice metra Florenc C pojednával podrobně článek uvedený v čísle 1/2022 tohoto časopisu.

REKONSTRUKCE STANICE METRA FLORA

Lída Pánková

Projekční fáze Rekonstrukce stanice Flora byla završena soutěží na Zhotovitele, kterou investor Dopravní podnik hl. m. Prahy vyhlásil v druhé polovině roku 2024. Vítězná firma zahájila přípravné práce ve stanici a zároveň ražbu výtahové šachty Š1 dne 3. října 2025. V prvních měsících probíhaly ve stanici demontážní práce za provozu stanice. Jednalo se zejména o demontáž obkladů a zontů v kolejišti a v klenbě

střední lodi, drobnější kamenické práce ve vestibulu a podchodu. Začala kompletní rekonstrukce toho času již nefunkčních veřejných WC. Na začátku února na Hromnice a ani o den více byla stanice zavřena pro veřejnost. Ihned po uzavření začal boj s časem při demontáži stávajících sovětských pohyblivých schodů, ve stanici se naplno rozjely zbylé demontáže - jak stavebních konstrukcí, tak lehké technologie.

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Zhotovitel stavby: Sdružení STRABAG + OHLA ŽS



Stanice Flora - rekonstrukce eskalátorového tunelu

KOLEKTOR V AREÁLU LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA V PRAZE, BIM PROJEKT

Dana Hrdinová

Na Letišti Václava Havla v Praze probíhá výstavba nového kolektoru Hangár G a nové Trafostanice TS20, ve které bude umístěno podružné řídicí stanoviště nového kolektoru a schodiště s chodbou pro možný únik osob z kolektoru. Tyto stavby posílí technickou infrastrukturu letiště. Projektová příprava i vlastní realizace probíhají metodou BIM.

V současné době jsou provedeny nosné konstrukce ražené i hloubené části tras kolektoru, všech čtyř šachet Š8, Š9, Š10, Š11, únikové chodby a kabelového kanálu do TS20 v délce cca 650 m. Stojí i hrubá stavba nové trafostanice. Nosné konstrukce technické komory TK7 kolektoru s přípravou pro výhledové napojení kolektoru Sever a elektro kanálu jsou nyní ve výstavbě. Kolektor je také již propojen s koncovou šachtou stávajícího kolektoru a v koncové šachtě nového kolektoru Š11 je provedena příprava pro napojení kolektoru Sever - Jih, který bude řešen v rámci samostatné investiční akce. Práce PSV a vystrojování kolektoru a šachet kabelovými konstrukcemi probíhá ze směru od šachty Š11 a TS20. V současné době se provádí v hloubené části kolektoru mezi šachtami Š11 až Š9 a v trafostanici. Stavba by měla být zprovozněna ve 3Q/2026. ■

Investor: Letiště Praha
Zhotovitel stavby: Metrostav CZ



Kolektor Letiště ve výstavbě



Kolektor Letiště - dokončená část konstrukce



ROZHOVOR Ing. Jaroslav Kristen

**Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.,
technický ředitel - metro**

Vzdělání a profesní život

- 1975 Střední průmyslová škola strojnická ve Vsetíně
- 1975/1976 DPP - zámečnické koleťových vozidel
- 1981 Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině, obor Provoz a údržba dráhových vozidel
- od 1981 zaměstnán v Dopravním podniku hl. m. Prahy, Služba vozová, později jednotka Správa vozidel Metro na různých pozicích:
- 1981/1985 Technik v Odboru hlavního inženýra
- 1985/1990 Vedoucí technického oddělení depa Kačerov
- 1990/1991 Vedoucí služby vozové
- 1991/2009 Technický pracovník v Odboru nové techniky
- 2009/2018 Vedoucí odboru Provozně technického
- 2018/2025 Vedoucí jednotky Správa vozidel Metro
- od 2025 ředitel Úseku technického - Metro

Narozen 1956

V čele technického úseku Metro stojíte více než rok. S jakou strategií jste se funkce ujímal a jak se vám ji zatím daří naplňovat?

Moje strategie je charakterizována čtyřmi hlavními cíli:

1. Zajistit každodenní provoz metra.
2. Realizovat mým předchůdcem připravené velké opravy stanic metra.
3. Na základě realizované diagnostiky investičně připravit velké opravy dalších stanic metra.
4. Spolu s kolegy z dalších útvarů

Dopravního podniku hl. m. Prahy (DPP) pokračovat v přípravě realizace projektu Automatizace linky C a nové linky D.

Pro letošní rok schválil Magistrát rozpočet, ve kterém se počítá s částkou 120 miliard korun pro DPP. Jak se tento objem prostředků promítá v investičním plánu technického úseku - metro?

Pokud je mi známo, a je to dohledatelné ve veřejných zdrojích, Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo rozpočet na rok 2026 s plánovanými příjmy ve výši 116,4 miliardy korun a výdaji přesahujícími 119 miliard korun. Vámi zmíněná částka ve výši cca 120 miliard korun tak reprezentuje celkové výdaje hl. m. Prahy, tj. výdaje na dopravu, školství, kulturu, zdravotnictví apod.

Pokud budu konkrétní, tak celkové schválené investiční dotace z rozpočtu HMP na rok 2026 pro DPP činí aktuálně celkem 7 749 640 tisíc korun. Z této částky je pro TÚ Metro určeno 6 158 666 tisíc korun. Z této částky je pak určeno pro budovanou linku metra D 5 833 432 tisíc korun a ostatní investice pak 325 234 tisíc korun. Kromě toho DPP dále proinvestuje v TÚ Metro 2 859 909 tisíc korun z vlastních zdrojů.

Pražské stanice metra procházejí postupnou rekonstrukcí. Čerstvě byla dokončena modernizace stanice Českomoravská, stanice Flora naopak hlavní etapu rekonstrukce zahájila. Kon-

krétně čeho se dané modernizace a rekonstrukce týkají?

Obě modernizace se týkají celkové obnovy technologického vybavení instalovaného v dotčených stanicích. Nicméně primárně, než se projektované práce rozběhnou, bude po demontáži technologií a veškerých pohledových obkladů proveden důkladný stavební průzkum. Na jeho základě bude upraven / doplněn projekt obnovy stanice a zahájeny realizační práce. Z viditelné části stanice to bude hlavně výměna eskalátorů, výměna obložení, obnova informačního systému, vlastně bude obnoven celý prostor, kde se pohybují cestující. Pokud je to realizovatelné, bývá zřízen bezbariérový přístup na nástupiště stanice, jako je to v případě stanice Flora. Zpravidla to bývá kaskádou výtahů. Vedle veřejně přístupné části je předmětem obnovy i infrastruktura stanice v jejím zázemí, kam cestující nemají přístup. Opravují se, zpravidla formou kompletní výměny, elektrické rozvody, a to jak distribuční, tak i trakční, a to včetně vlastních elektrických stanic. Vyměněny / opraveny jsou i veškeré inženýrské sítě. Stranou nezůstává ani vlastní stavební část. Prostě vše je naprojektováno a realizováno tak, aby modernizovaná či opravená stanice byla s to absolvovat další cca 40letý provoz, zde mě nechtejte prosím za slovo, bez nutnosti zásadních rekonstrukčních zásahů.

Nejnákladnější investicí bezesporu zůstává výstavba metra D, jehož druhá etapa výstavby stojí už druhým rokem u anti-

monopolního úřadu. Rýsuje se odblokování výstavby?

Věc má dvě roviny. První se týká vyloučení „Sdružení PORR“ a předběžného opatření Krajského soudu v Brně, spočívající v zákazu uzavřít smlouvu s vybraným zhotovitelem. Zde je situace taková, že 26. 2. 2026 Nejvyšší správní soud zrušil předběžné opatření a vrátil spis Krajskému soudu k dalšímu řízení.

Druhou rovinou je samotný výběr zhotovitele stavební části úseku trasy I.D1b Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory. Zde je situace taková, že 9. 2. 2026 bylo DPP doručeno Rozhodnutí, ve kterém Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zamítl návrh uchazeče, „Sdružení STRABAG“, který rozporoval hodnocení referencí a kvalifikace vybraného zhotovitele. Následně 24. 2. 2026 podalo „Sdružení STRABAG“ proti tomuto rozhodnutí ÚHOS rozklad. Druhostupňové rozhodnutí ÚHOS se předpokládá v průběhu května 2026. Závěr: DPP stále čeká na rozhodnutí uvedených institucí.

Rada hl. m. Prahy schválila nový aktualizovaný Standard kvality. Dokument, který by měl reflektovat mj. i autonomní technologie využití pro automatické metro na linkách D a C. Můžete být konkrétnější?

Předmětem Standardů kvality PID – Metro, schválených Radou zastupitelstva hl. m. Prahy dne 2. 2. 2026, jsou hlavně vozidla metra, avšak automatické metro Standardy výslovně nezmiňují. Standardy kvality pro

metro byly vytvořeny v roce 2016 a uvedeny v platnost od 1. 1. 2017. Od té doby nebyly nikterak aktualizovány ani pozměňovány. Proto se dnes, kdy píšeme rok 2026, se některé části původního Standardu jeví jako zastaralé, nedopovídající dnešním představám o vlcích metra. Proto vznikla v nedávné minulosti iniciativa dotčené Standardy kvality podrobit „omlazující kůře“, aby v době, kdy bude v souvislosti s automatizací linky C a výstavbou nové linky D DPP jako součást obšáhleho zadání na celý automatizační systém pro uvedené linky definovat i zadání pro nové vlaky metra, byly k dispozici Standardy kvality, které budou reflektovat současný pohled a požadavky na taková vozidla.

S připravovanou linkou D a nejvytíženější linkou C souvisí i nezbytná obměna vozového parku. Nové soupravy budou průchozí a bez strojvedoucích. To ale nejsou jediné novinky. Na co se můžeme těšit?

Jak jste již sami řekli, nové soupravy metra budou díky automatickému provozu na linkách C a D bez strojvedoucích a budou průchozí, obdobně jak je tomu u moderních tramvají, provozovaných DPP. Novinkou bude elektronický dynamický informační systém, zobrazující na displejích nade dveřmi vedle schematických plánů vedení linek metra i dopravní informace, tj. časy odjezdů autobusů a tramvají ze zastávek v blízkosti jednotlivých stanic metra. Pro naše hendikepované spoluobčany uvádím, že každé dveře vlakové sou-

pravy pro výstup a nástup cestujících budou vybaveny zařízením pro rektifikaci mezery mezi bočnicí vozu a hranou nástupiště. Co se týká skladby vlaku, bude tvořen 5 vozy. Každý vůz bude mít na straně 4 dveře pro výstup a nástup cestujících. Klimatizace prostoru pro cestující nebude použita. Bude aplikován systém nuceného větrání, avšak oproti vlakům M1 bude zásadním způsobem přepracován tak, aby výměna vzduchu byla intenzivnější a příjemnější pro všechny cestující ve vlaku.

Změny se týkají i starších souprav. Cílem této modernizace je především zvýšit komfort a bezpečnost cestujících. Jakými úpravami soupravy projdou? A dotkne se modernizace celého stávajícího vozového parku?

Co se týká již modernizovaných vlaků 81-71M, které provozujeme na linkách A a B, tak s jejich další modernizací nepočítáme a tyto soupravy tak dojezdí do konce svého provozního života v tom stavu, v jakém je známe dnes. Kdy přesně se tak stane, nelze dnes říct, protože jejich provozní osud je svázán s termínem realizace automatizace linky C, která dostane vlaky nové, automatické.

Z linky C budou stávající vlaky M1 v počtu 53 vlaků převedeny na linku B. Samozřejmě, že se tak stane po nutných úpravách. Tímto krokem, situovaným cca do let 2030 až 2033/34, bude z provozu uvolněn přibližně stejný počet vlaků 81-71M. Co bude dál, tedy kdy a jak DPP přistoupí k automatizaci další linky, tj. A nebo B, je v současné

době v DPP předmětem dalšího interního zkoumání a úvah.

Diskutovaným tématem je i omezení vizuálního smogu, konkrétně snížení reklamních ploch uvnitř vozů. Proměnou by ale měly projít i vlastní stanice, a to v rámci projektu Čitelná Praha. Co si pod tím máme představit?

Co se týká reklamních ploch uvnitř nových vlaků, tak na nich bude možnost zobrazovat jakákoliv sdělení nad rámec dopravních informací a jejich počet bude omezen zhruba na polovinu. Ve většině dnešních vozů je nyní 8 reklamních rámečků, avšak v budoucnu je v plánu umístit v nových vozech pouze rámečky čtyři. O konečném počtu rámečků pro zobrazování reklamy v nových vlcích tak bude zcela jistě jednáno v rámci připravovaného soutěžního dialogu, který DPP povede se zájemci o dodávku automatického dopravního systému pro linky C a D. Přitom bude samozřejmě postupováno v souladu se zmíněnými Standardy kvality PID. S ohledem na přípravu výroby nových vlaků, i otázka počtu a umístění reklamních panelů musí být jednoznačně stanovena a dohodnuta ještě v rámci projektové fáze, tj. před započítáním výroby nových vlaků.

V posledních letech dopravní podnik intenzivně snižoval počet reklamních ploch ve stanicích metra. Z celkového počtu více než 100 tisíc od roku 2016 doposud odstraněných jednotlivých reklamních ploch, byla celá řada právě ve stanicích. Je pryč podlahová grafika, polepy schodů a další.



Projekt Čitelná Praha samotné reklamy neřeší. Řeší spíše uspořádání informačních nosičů ve stanicích tak, aby se vzájemně nerušily dopravní a reklamní informace. A tento požadavek hodláme uplatnit i v případě nových vlaků pro naše metro.

Jednu formu reklamy ale veřejnost přijímá pozitivně – LED panely osazené ve vybraných tunelech metra. Plánuje se jejich další rozšíření i s ohledem na případné nekomerční využití?

DPP uzavřelo smlouvu s nájemcem, který na stěny tunelu umísťuje svou technologii. Jedná se o finančně a technicky velmi náročnou věc. Dává proto smysl spíše pro komerční využití. Realizovat takové instalace v režii DPP nedává moc smysl. Pro následný provoz a kreativitu by podnik musel zaměstnat celou řadu odborníků. Cestou je spíš využití systémů nájemce pro potřeby DPP. Nekomerční užití by bylo finančně velmi náročné a efekt tím pádem diskutabilní.

Umělá inteligence velmi rychle proniká do různých oborů. Nejinek je tomu i v dopravě. Jak konkrétně se propisuje do chodu MHD, konkrétně do provozu a správy metra?

Problematika AI hýbe světem. To je fakt, avšak registrujeme rovněž různé názory na způsob její aplikace. Nicméně v provozu metra dnes pracujeme s pojmy, jako je zabezpečená jízda vlaku, vlakový zabezpečovač apod. V rámci těchto pojmů s AI v současné době

v DPP nepracujeme, protože AI není součástí stávajícího zařízení zabezpečujícího jízdu vlaků metra na všech třech provozovaných linkách, byť se na všech linkách používá zařízení na automatické vedení vlaku pod dohledem strojvedoucího (tzv. úroveň automatizace GoA2). Tato automatizace však pracuje na jiných principech, odlišných od principů činnosti AI.

Je známou skutečností, že DPP v současné době vypsál veřejnou obchodní soutěž na dodávku plně automatického dopravního systému pro automatizaci stávající linky C a novou linku D, která je realizována ve formátu soutěžního dialogu. V rámci tohoto dialogu DPP předpokládá, že problematika AI v automatických dopravních systémech bude předmětem jednání mezi DPP a přihlášenými uchazeči.

Na závěr nám dovolte malou odbočku. V Praze máme jednu z nejefektivnějších sítí veřejné dopravy na světě. Navzdory jejímu průběžnému rozšiřování a modernizaci se cena jízdného roky nezvyšuje. Je dotování jízdného dlouhodobě udržitelné? Jen pro letošní rok činí dotace města přes 25 miliard korun.

Cena jízdného je kategorie, která leží mimo působnost DPP, a proto mě nepřísluší se k této problematice vyjadřovat.

Děkujeme Vám za odpovědi. ■

Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Vladimír Seidl

MODERNIZACE STANICE METRA ČESKOMORAVSKÁ

Lída Pánková

Stanice metra Českomoravská byla uvedena do provozu v roce 1990, v té době byla koncovou stanicí úseku II.B. Jedná se o trojlodní pilířovou raženou stanicí s nástupištěm cca 25,5 m pod terénem. Za 35 let svého provozu neprošla stanice zásadní rekonstrukcí, naopak byla v r. 2002 zaplavena během devastujících povodní. Poté byla v rámci oprav v co možná nejkratším termínu uvedena znovu do provozu a na celkovou rekonstrukci a modernizaci technologického zařízení si musela ještě dalších 23 let počkat. Pro investora Dopravní podnik hl. m. Prahy zajistil Metroprojekt kompletní přípravu projektu a ze soutěže na Zhotovitele stavby vyšlo vítězně sdružení Hochtief - Syner. Modernizace vestibulu a stanice pro veřejnost započala 6. 1. 2025 zavřením stanice a završena byla jejím slavnostním znovuotevřením 20. 3. 2026.



vlak metra B vjíždí do modernizované stanice

V projekční fázi probíhala odděleně příprava dvou samostatných projektů - Modernizace stanice metra včetně veřejné části vestibulu - za tuto část odpovídal Metroprojekt, a Revitalizace neveřejných nadzemních částí včetně obnovy obvodového pláště vestibulu - tuto část mělo ve své gesci architektonické studio Qarta Architektura. Realizované byly oba projekty současně.

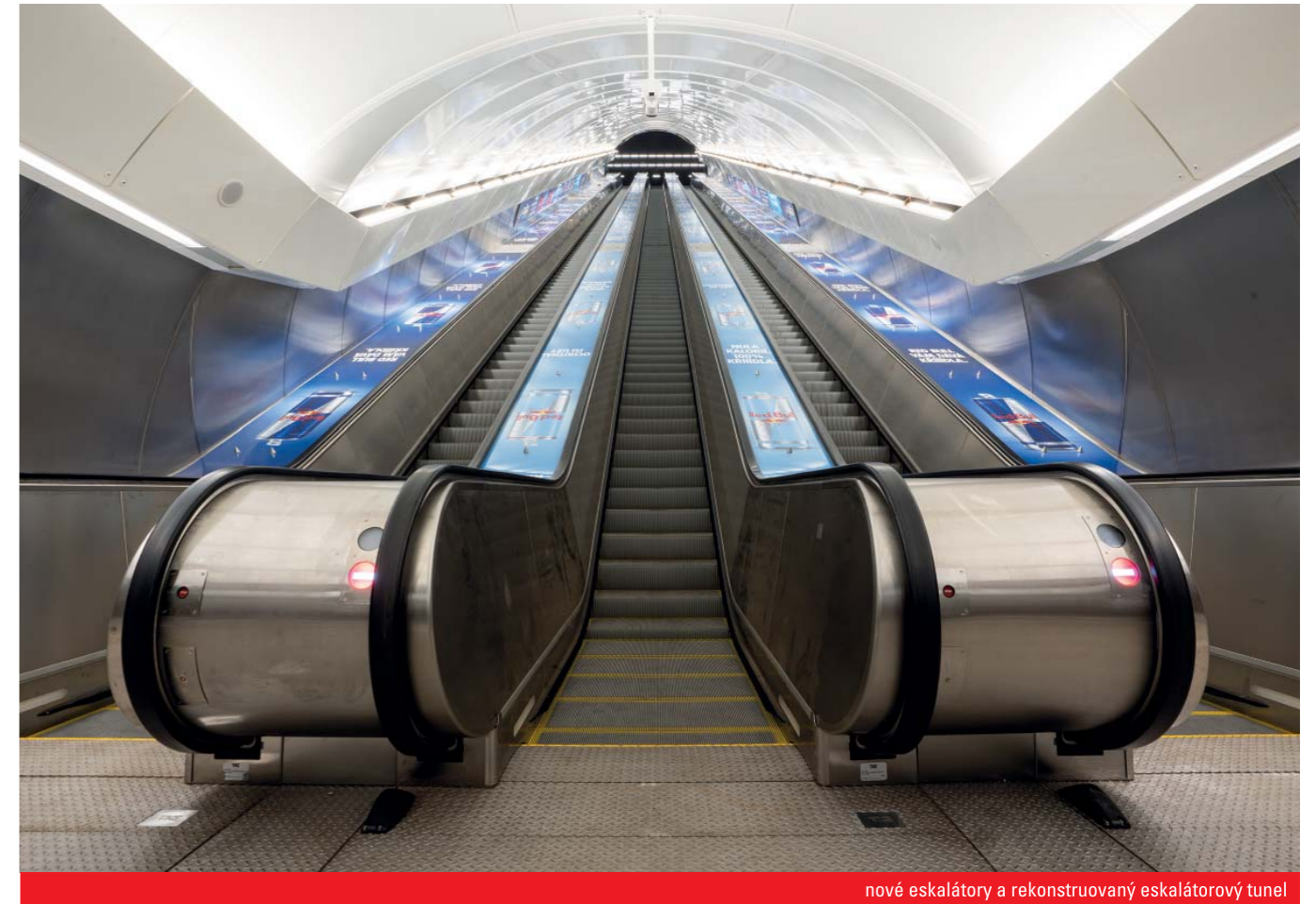
Výtvarné řešení

Již v průběhu projekčních prací Modernizace stanice metra proběh-

la výtvarná soutěž na novou podobu stěny za kolejištěm. Ze soutěže vyšel vítězný návrh dvojice Danda / Velčovský. Vítězný návrh představoval lehané spékané sklo, které opticky vytvářelo efekt zavřených vzduchových bublinek a propojil tak stanici Českomoravskou s trasou B, ve které je sklo hlavním spojujícím výtvarným prvkem. Tento návrh byl mezi představenými soutěžními návrhy jedinečný, proto byl v procesu tvorby projektové dokumentace tento materiál nakonec zvolen i na zakřivené plochy nástupiště. Klen-

ba zůstala v repasovaném bílém smaltovaném plechu. Velice rychle byl následně vybrán i doplňkový materiál na rovné plochy a tím byl broušený nerez.

V prvotních vizualizacích z dílny arch. Dandy, které jsou nejčastěji zveřejňovány, byly použity malé formáty skleněných dlaždic (snaha co nejvíce se přiblížit původnímu spárořezu). Tento návrh by byl ovšem velmi těžko realizovatelný z důvodu robustnosti nosné podkonstrukce a nutnosti orámování každé jedné skleněné kazety. Návrh byl přehodnocen a díky sou-



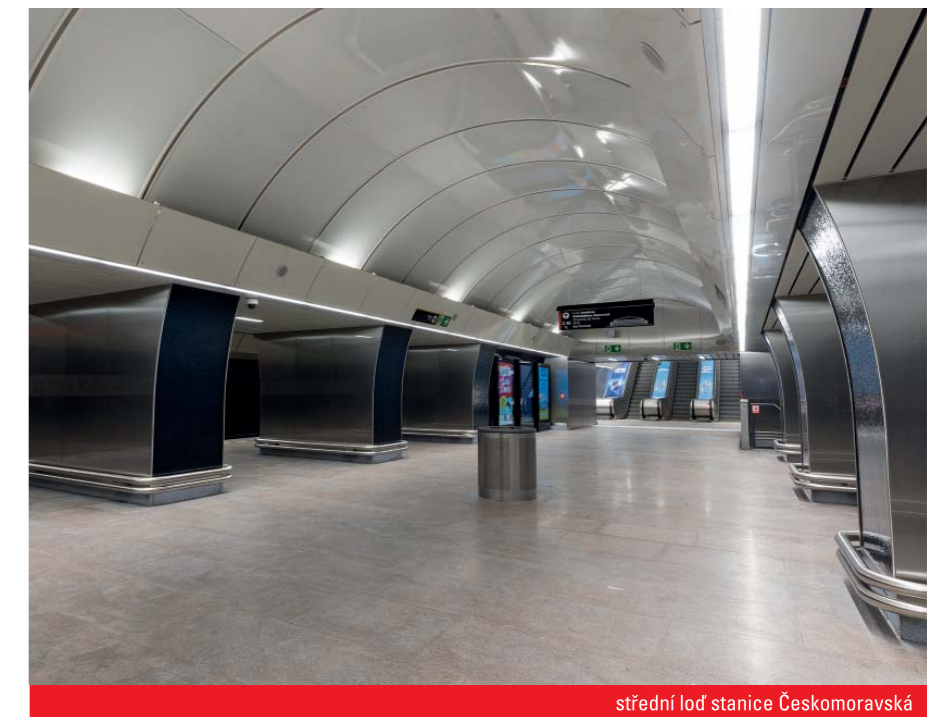
nové eskalátory a rekonstruovaný eskalátorový tunel

časné technologické úrovni a lze říci téměř encyklopedickým znalostem Ing. Špačka byly navrženy velikosti skleněných panelů, které v pražském metru nemají obdoby - 2,7 x 1,25 m. Bohužel nedostatečná znalost předpisů a norem na straně vítězů výtvarné soutěže, rozdílná pohledová vzdálenost skleněných prvků na nástupišti a za kolejištěm, zamotala hlavu celému odbornému projektovému týmu a výsledný efekt je značně odlišný od původně předvedeného vzorku při soutěži.

Z technologických důvodů bylo neproveditelné zvětšit velikost vzduchových bublin ve skleněných panelech za kolejištěm. Proto byla v těchto místech zvolena technika vrstveného bezpečnostního skla s klasickou technologií VSG, s grafikou zvětšeného měřítka bublin vzhledem k pohledové vzdálenosti od hrany nástupiště. Lze říci, že prostor, ve kterém měl být realizován obklad „bublínovým“ sklem dle výtvarné soutěže, nebyl pro tento specifický obklad vůbec vhodný. Naopak právě „bublínky“ naleznete na nástupišti na zakřivených plochách.

I zde byla technologie skla oproti původnímu návrhu vítěze výtvarné soutěže poupravena, a pilíře a neprostupová část je obložena spékaným vrstveným bezpečnostním sklem. Ty krásné kruhové pravidelné bublinky, které uvidíte, až když se ke sklu přitulíte, vykouzlí pouze jediný druh frity

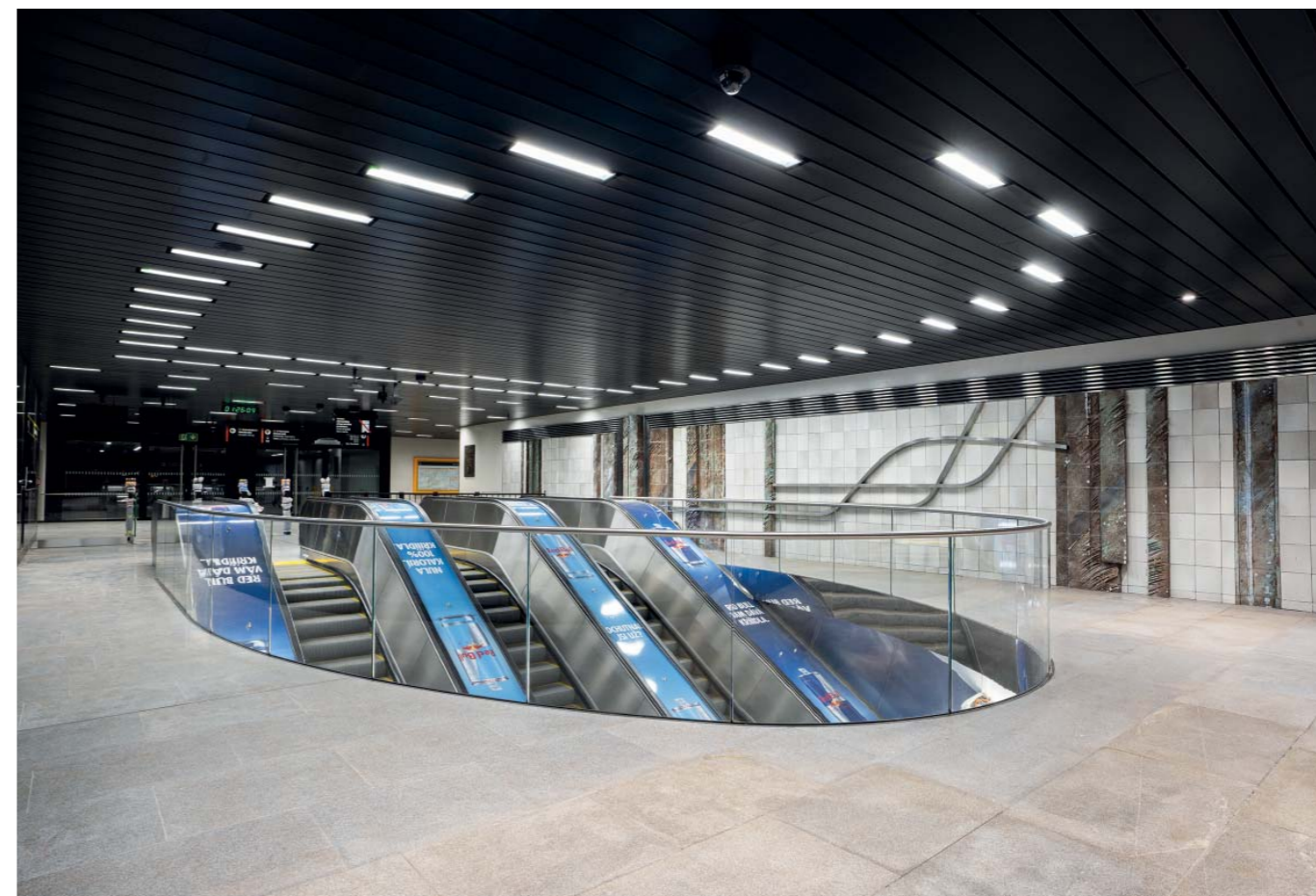
(plnivo mezi dvě skleněné desky u spékaného skla) - sklovina Schott. Aby výsledný efekt zůstal co možná nejděle takový, jaký jsme viděli při slavnostním otevření, opatřil Zhotovitel všechny povrchy samolepicí ochrannou fólií, která by měla odolat útokům vandalů. Zda se tak stane, ukáže čas.



střední loď stanice Českomoravská



střední loď stanice Českomoravská



modernizovaný vestibul stanice

Rekonstrukce stanice

Relativně brzy po odkrytí staničních obkladů a zontů se objevila pravá tvář stanice. To, čeho jsme se báli, co jsme měli na základě provedeného průzkumu podchyceno v projektové dokumentaci - kompletní výměna nástupištní desky - byl jen slabý odvar. Po snesení poslední desky zontů se od-



velkoplošný skleněný panel k montáži za kolejištěm (v porovnání s velikostí člověka)

kryly dopady nekvalitního původního návrhu, zbrklé stachanovské výstavby a v neposlední řadě i nešťastné povodně v r. 2002. Podrženo a sečteno, ocelové nosné pilíře a ocelové nosné průvlaky komůrkové konstrukce v vstupové části stanice byly masivně zasaženy korozí vlivem prostředí agresivních podzemních vod. Na základě vizuálního zjištění stavu nosné konstrukce byl do dalšího procesu zapojen Kloknerův ústav ČVUT. Byly provedeny 4 etapy průzkumu - postupně se navrtaly všechny komory všech částí ocelových průvlaků ke zjištění míry proinjektovanosti a stavu korozního zasažení, dále byly odebrány vzorky korozních produktů, krápníkových útvarů a v neposlední řadě i protipožárního nástřiku ocelové konstrukce. Právě posledně zmíněný průzkum byl zadán na základě obavy, že se nejedná o tzv. „torcret“, o protipožární nástřik s dostatečnou alkalickou rezervou pro zajištění koroze podkladové oceli v pasivním stavu. Výsledky průzkumu obavy potvrdily. V dalších krocích byla ocelová nosná konstrukce kompletně očištěna od zbytků výše uvedeného

„protipožárního nástřiku“, neproinjektované komůrky v ocelových průvlacích byly proinjektovány, na pilíře byla navařena nová KARI síť a následně byla celá nosná ocelová konstrukce znovu řádně a v příslušné tloušťce opatřena protipožárním nástřikem, vhodným pro daný druh konstrukce. Kompletní obnova degradované metalizolace v příčné požární propojce byla už jen třešničkou na dortu. Tyto výše popsané nepředvídatelné skutečnosti stály zhotovitele, investora a projektanta spoustu psychických sil, bezesných nocí, a hlavně prodloužení termínu uvedení stanice do provozu od jejího uzavření o přesných krásných 100 dní.

Vlastní výměna nástupištní desky, navržená v projektové dokumentaci, byla ve světle výše popsaných událostí jen plochá historka okresního formátu. Zhotovitel si s lehkostí poradil se všemi úskalími, které na něj po sejmutí dlažby a odkrytí PZD desek vykoukly a nové ocelové nástupištní průvlaky usazoval ve stísněném prostoru střední lodi stanice jako by stavěl halu Tesco na zelené louce.

Okamžitě po uzavření stanice začal zhotovitel také s demontáží sovětských pohyblivých schodů, sanací strojovny eskalátorů v úrovni pod vestibulem, přípravou eskalátorového tunelu a napínací komory ve stanici pro montáž trojice nových německých pohyblivých schodů fy Thyssen v těžkém provedení se základem ve strojovně v úrovni pod vestibulem. Stejnou technologii Hochtief instaloval již při rekonstrukci výstupu Na Knížecí ve stanici metra Anděl, takže jak technologové, tak i stavaři věděli, na jaké detaily si dát pozor. Zmizel tak další pozůstatek východní minulosti a nahradily ho lesknoucí se stroje z Hamburku - vydrží tolik, co ty, které byly „Сделаны в СССР“?

Architektura veřejné části vestibulu byla kompletně v dikci architektky Metroprojektu arch. Aleny Martínkové. Z původního designového řešení vestibulu bylo ponecháno pouze výtvarné dílo - keramický reliéf Ladislava Janoucha, ve kterém jsou zachovány keramické tvarovky použité jako původní obklad celé stanice. Dispozice a materiálové provedení obvodových

stěn obchodní jednotky a přepravního manipulantu byly upraveny - obloženy zrcadlovým sklem tak, že efekt zrcadlení dává pocit druhého uměleckého díla na protější stěně. Nové samonosné skleněné zábradlí obkroužilo průnik eskalátorového tunelu a desky vestibulu a vytvořilo téměř neviditelnou zábranu, která nebrání pohledu do vytvořeného volného prostoru, ve kterém může být v budoucnu umístěno další umělecké dílo. Černý lamelový podhled s vloženými svítidly zakrývá dřívě viditelné ocelové příhradové nosníky a dotváří tak atmosféru noblesního a reprezentativního prostoru celého vestibulu.

Komplexní proměnu vestibulu završila rekonstrukce technických prostor a obnova obvodového pláště budovy. Tuto část měla projekčně na starosti firma Qarta Architektura, za zhotovitele ji převážně prováděl druhý člen sdružení Syner.

Z vizuálního hlediska dostala celá stanice úplně nový kabát.

Stejně tak dostala stanice i nové technologické vybavení. Jeho kvalitu můžete obdivovat při cestě z vestibulu

až do vlakové soupravy. Zkušení dodavatelé silových, slaboproudých, vzduchotechnických a dalších návazných technologií neúnavně pracovali po celou dobu jim určenou, aby po uvedení do provozu vše odpovídalo nejnovějším standardům a předpisům.

Závěrem

Ize říci jediné - tato stanice má můj obdiv. Postavena a spuštěna v přelomové době, kdy se příliš nebdalo na kvalitu výstavby. Zažila si povodně v roce 2002, které degradaci konstrukcí značně uspíšily a v neposlední řadě snášela davy fanoušků z nedaleké O2 arény, které posilněny alkoholem testovaly únosnost nástupiště, ale i odolnost samotných vlakových souprav. Pověstná profesionalita a kvalita provedené práce zhotovitele sdružení Hochtief - Syner, detailně propracovaná dokumentace Metroprojektu a samozřejmě empatická synergie mezi investorem, zhotovitelem a projektantem zajistil stanici několik dalších desetiletí. ■

MODERNIZACE STANICE METRA PANKRÁC C

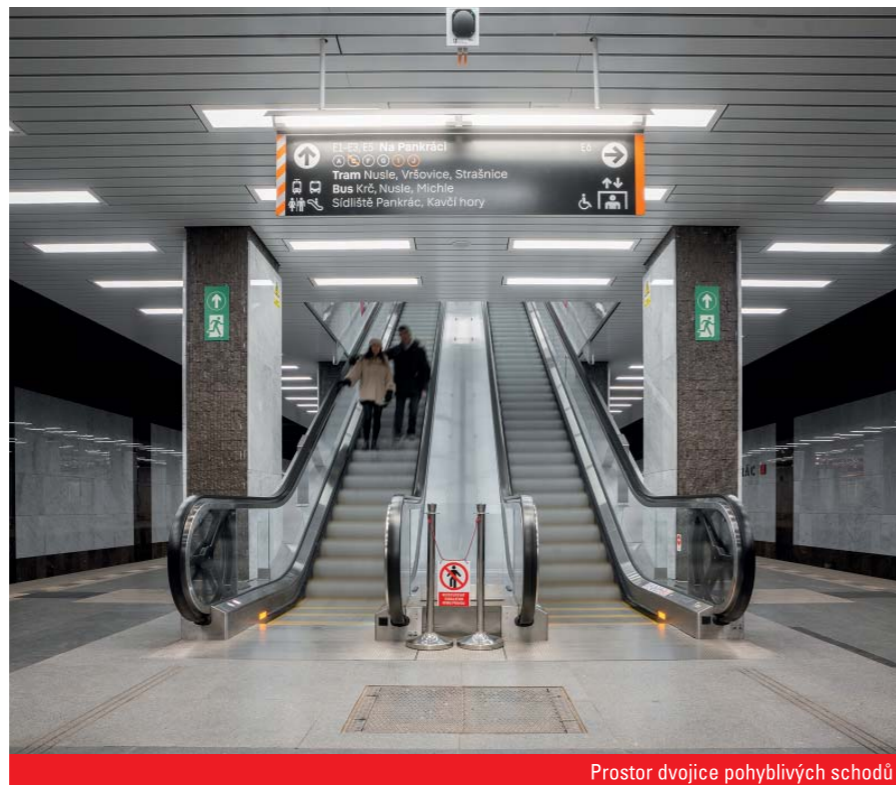
Jaroslav Sedmidubský

V závěru roku 2025 byla, po téměř roční výluce, znovu otevřena pro veřejnost stanice metra Pankrác trasy metra C. Podrobně jsme tento projekt představili na stránkách našeho časopisu před rokem, v čísle 1/2025. Dovolte nám tedy představit dokončené dílo, které zahrnuje veškeré přípravy na budoucí přestup na budovanou trasu D. Tento budoucí přestupní uzel bude z hlediska obratu cestujících jedním z nejméně frekventovaných v síti pražského metra.

Stanice Pankrác C (dříve Mládežnická) byla uvedena do provozu s prvním úsekem pražského metra I.C Florenc (dříve Sokolovská) - Kačerov v květnu 1974. Vznikla na pankrácké pláni, která od té doby prodělala bouřlivý stavební rozvoj a stala se samostatným velmi živým centrem s největší koncentrací mrakodrapů v celé metropoli. V těchto okrajových podmínkách probíhá od roku 2010 projektová příprava trasy D s přestupem C-D právě ve stanici Pankrác. Na tuto přípravu navázal v roce 2015 samostatný projekt, řešící **modernizaci stanice Pankrác C**.

Obtížnost, časová náročnost prací spojených s návrhem přestupních vazeb mezi trasou C a novou trasou D a nutnost zajištění bezpečnosti provozu metra vedly investora k rozhodnutí vyloučit stanici Pankrác C po nezbytně nutnou dobu z provozu pro veřejnost, se zajištěním průjezdu vlaků upravovanou stanicí.

Bylo logickým rozhodnutím využít této výluky k realizaci souběžně připravovaných, rozsáhlejších i drobnějších stavebních záměrů ve stanici Pankrác C. Tyto práce, které by bylo nutné provádět v krátkých nočních výlukách stanice, bylo možné, kromě prací v kolejišti, provést bez rušení každodenním provozem metra. Jednalo se zejména o rekonstrukci veřejných WC, modernizaci osvětlení, rekonstrukci vytápění, úpravy hlavní čerpací stanice fekálních vod, ochrany před bludnými proudy, rekonstrukci systému EPS, rekonstrukci služebních WC, opravu vnitřní kanalizace, modernizaci stavebního klimatického systému, modernizaci stavědla, klimatizaci reléové a sdělovací místnosti a místnosti optických zařízení a dalších.



Prostor dvojice pohyblivých schodů

Stavba metra I.D byla zahájena v dubnu 2022. S tím byly započaty i přípravné práce nad stropem stanice Pankrác C a v její těsné blízkosti.

Před vyloučením stanice z provozu bylo nutné zajistit dostatečně kapacitní náhradní dopravu. Proto bylo v předstihu realizováno prodloužení tramvajové trasy do prostoru ulice Na Pankráci. Po jejím zprovoznění 6. 1. 2025 byla stanice metra Pankrác C uzavřena pro veřejnost a předána zhotoviteli k provedení stavebních úprav a modernizací.

Novinky v modernizované stanici

Stanice byla znovu otevřena pro veřejnost 19. 12. 2026 a první návštěvníci měli možnost vstoupit do architektonicky i dispozičně upraveného prostoru

vestibulu a nástupiště. Náhrada původních masivních prosklených stěn roletami, odstranění dělicí konstrukce pro směrování toku cestujících, nové světlé obklady stěn a prosklené balustrády nových eskalátorů dle záměru architektů odlehčily vizuálně prostor vestibulu a celkově ho zpřehlednily. Jednou z výrazných změn, které si cestující po znovuootevření stanice mohli povšimnout, byla i aplikace nového typu **jednotného grafického informačního systému**.

Prostor stávajícího podchodu se zvětšil o zprovozněnou část **podchodu pod ulicí Na Pankráci** zajišťujícího propojení metra s nově vybudovanými zastávkami tramvaje v této ulici. Do budoucna je plánováno prodloužení



Pohled do prostoru vestibulu

podchodu směrem k objektu Gemini, které propojí stávající vestibul stanice Pankrác C a nový vestibul metra trasy D, začleněný do objektu Gemini.

Dalším přínosem ke komfortu cestujících je rekonstrukce veřejných WC, které byly dlouhodobě mimo provoz.

Společně s otevřením stanice byl rovněž zprovozněn **přímý vstup z podchodu stanice do přilehlého OC Arkády**. Po zprovoznění trasy D bude z tohoto prostoru i přímý přístup do stanice Pankrác D.

Co se na stavbě nyní děje?

Zprovozněním stanice v závěru minulého roku samozřejmě nebyly ukončeny veškeré práce v prostoru stanice Pankrác C. Objem prací, který bylo nutné během roční výluky realizovat, vedl, zejména ze strany zhotovitele, k maximálnímu nasazení a jejich náplň byla orientována na zprovoznění prostorů pro veřejnost, s důrazem na minimalizaci pozdějších omezení v provozu stanice.

V současnosti se, v místech návaznosti stanice Pankrác C na objekty trasy D, provádějí a dokončují konstrukce a prostory, které toto propojení v blízké budoucnosti umožní. Byla rovněž zahájena poslední etapa výměny hydroizolačního souvrství stropu stanice, navržená po jeho odkrytí a vyhodnocení stavu.

Vývojem prochází představa o finálním řešení veřejného prostoru v okolí stanice Pankrác C. Na základě studie zpracované kolegy z IPR Praha a za účasti všech dotčených subjektů se



Pohled na vstupní portály s roletami mezi vestibulem a podchodem



Pohled do prostoru 1. etapy nového podchodu propojujícího stanici s tramvajovými zastávkami

nyní upřesňuje finální podoba blízkého okolí stanice, s předpokládanými dopady do stavby metra I.D. Zvažováno je např. prosvětlení vestibulu Arkády stropním světélkem.

Pokud bychom ale chtěli již nyní částečně zrekapitulovat proběhlé práce ve stanici Pankrác C, můžeme konstatovat, že během roční výluky se díky intenzivní stavební činnosti podařilo stanici Pankrác C připravit pro náročnou roli nového přestupního uzlu tras C a D. Celý přínos těchto, doposud veřejnosti skrytých prostor a konstrukcí, bu-

dou moci cestující využít až v okamžiku zprovoznění nové trasy D. Můžeme si jen přát, aby se tyto prostory, v současnosti skryté pohledům veřejnosti, zpřístupnily cestujícím co nejdříve. ■

Základní údaje stavby:

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.

Zhotovitel: Sdružení Metro I.D – Subterra a.s., HOCHTIEF CZ a.s., STRABAG a.s.

MODERNIZACE TRATÍ NA Kladensku z pohledu nákladní dopravy

Petr Zobal

Po desetiletích příprav byly v letech 2024 a 25 zprovozněny modernizované koncové úseky na spojení Kladna a Prahy. V nejdelším z modernizovaných úseků mezi stanicemi Praha-Ruzyně a Kladno se předpokládá zahájení výstavby letos v dubnu. Zároveň se připravuje prostá elektrizace traťového úseku Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec, jehož součástí má být i úsek z Jenče do stanice Středokluky. O modernizaci železničního spojení centra Prahy a Kladna, s připojením letiště Ruzyně bylo napsáno mnoho, v dnešním článku se však podíváme na modernizační záměry pohledem nákladní dopravy.

Nákladní doprava u zrodu železnice na Kladensku před 200 lety

Nákladní doprava byla iniciátorem stavby jedné z prvních železnic na území České republiky, koňské pražsko-lánské dráhy. První kroky v přípravě tehdy nového druhu dopravy probíhaly před dvěma staletími; v letech 1825 - 27 nivelace trasy a po vydání C.K. Privilegia v roce 1827 pak realizace stavby v letech 1828 - 1830, alespoň v úseku mezi dnešními stanicemi Praha-Dejvice a Kladno, původně označenými jako Bruska a Vejhybka.

Trať byla úzkorozchodná, stavěná s minimem nákladních a složitých prvků, jak dokládá úryvek z dobového tisku: „...zvolená trasa se vyhýbá potokům, ve smyčkách se vyhýbá horám a výšinám.“ Šetření se projevilo i ve využití extrémního sklonu až 50 promile, v pražském úseku před koncovou stanicí Bruska. Ohledně přepravovaných komodit se uvádí: „...společnost zamýšlí dopravovat hlavně palivové a stavební dřevo, kamenné uhlí a některé výrobky zemědělské a manufakturní jako obilí,



Již 30 let proudí víceméně pravidelně dodávky odsiřovacího vápence z Nučic do severočeských elektráren. Na záběru z února 2026 projíždí vlak úsekem Unhošť – Kladno. V pozadí dominuje budova bývalého síla ve stanici Unhošť. Modernizovaná trať povede po přeložce vpravo

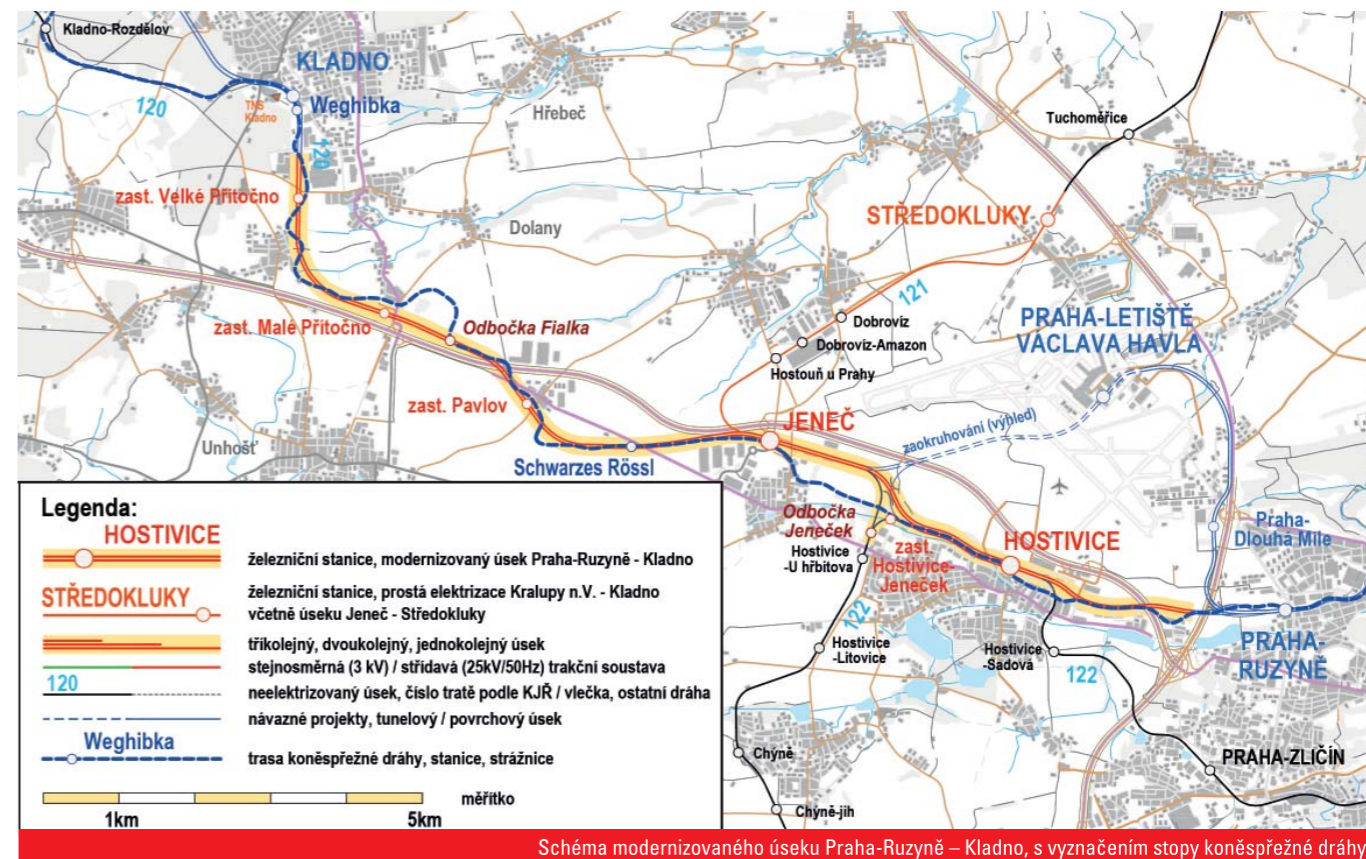
řepku, jetelové semeno, vlnu, potaš, dále pak mlýnské a stavební kameny, cihly, a výrobky z odlévaného a kujného železa.“

Po čtyřech letech provozu je ale dráha zadlužená a na prodej. Vedla k tomu malá únosnost vozů i tratí (převažovaly ploché nízké kolejnice na pískovcových blocích), což způsobovalo nízké vytížení dráhy, navíc neprovozované v zimním období. Ve světě tou dobou už naplno běží rozmach parní železnice, která postupně nahrazuje animální pohon. Koňku pak kolem roku 1845 zachraňuje rozvíjející se těžba uhlí na území panství Buštěhrad, kam spadá i kladenský revír, jenže úzkorozchodná dráha svou nízkou kapacitou zdaleka nestačila uspokojit poptávku po přepravě.

V roce dráhu 1853 tehdejší majitel



Zpočátku provozu na koněspřežné dráze se vlaky pohybovaly rychlostí chůze. Přibližně od strážního domku Schwarzes Rössl (u usedlosti Černý koníček v úseku Jenče – Pavlov) pak ložené vozy jely do Prahy samsopádem a bylo je nutno brzdit. Jak to mohlo před téměř 200 lety vypadat v krajině zobrazené na horním snímku, ukazuje ilustrace vytvořená s pomocí AI.



kníže Karel Egon Fürstenberg vložil do společnosti Buštěhradské železniční dráhy (BEB), která záhy realizuje napojení kladenského uhelného pásma novou tratí mezi dnešními stanicemi Kladno a Kralupy nad Vltavou. V úseku z Kladna do Prahy pak následuje přestavba koňky na klasickou normálně-rozchodnou železnici, včetně několika přeložek tratí. Parní provoz je zahájen v listopadu 1863, na Kladensku rostou další doly a hutě a uhlí je hlavní přepravní komoditou. Uhlí era ale nyní, po 200 letech, spěje ke svému závěru.

Nedávná minulost a současnost

Průmyslový charakter kladenského regionu je nyní spíš historií, a to se odráží v současném nákladním provozu, který je jen odleskem relativně nedávné doby. Neuvažujeme-li Kralupy nad Vltavou, v nedávné minulosti se zde nacházely dokonce tři seřadovací stanice: Hostivice, Kladno a Kladno-Dubí. Aktuálně provozované ucelené vlaky jsou novodobějšího charakteru, ale převážně závislé na těžbě a využití uhlí, jehož era je nyní v cílové rovině. Podle současného pohledu (i s poně-

kud rozvolněnou politikou Green deal) skončí uhelná energetika v celostátním měřítku přibližně kolem roku 2033, u kladenské elektrárny, do které proudí významný objem přeprav, je aktuálně avizován konec dokonce již na přelomu let 2026 a 2027. Některé další přepravy sice vznikaly, ale neměly dlouhého trvání. U vozových zásilek je situace podobná jako v celostátním měřítku a manipulační vlaky s výjimkou relace Kladno-Dubí nejsou provozovány vůbec nebo skomírají.

Trať Praha-Ruzyně – Kladno

Nákladní provoz na buštěhradské dráze krátce ožil po povodních v roce 2002, kdy byla využívána jako odklonová trasa pro spojení Prahy a severních Čech. Z ucelených vlaků je zde veden pouze jeden pár vlaků – souprava vápence z Nučic (Lomy Mořina) pro elektrárny Kadaň (Prunéřov) a Tušimice, a zpět souprava prázdných vozů k nákladce.

Vápencem proti emisím popílku a oxidu siřičitého

Odsíření obřích tepelných elektráren Tušimice a Prunéřov v severních Čechách, které bylo dokončeno v roce 1997, vyvolalo potřebu dodávek vhod-



Záběr vápencového vlaku z mezistaničního úseku Jenče – Unhošť, se siluetou letiště Václava Havla z března 2017. Vlak je dlouhý přes 400 metrů a vjíždí do úseku mezi mechanickou předvěstí a vjezdovým návěstidlem, které na trati slouží dodnes.



Zásilka vozů Volkswagen naložených na „patrech“ míjí v listopadu 2019 světelnou předvěst a míří od Unhoště do cílové stanice Jeneč. Vlevo za posledními vozy je opět možno nalézt budovu síla ve stanici Unhošť.

ného vápence. Ten byl nalezen v Lomech Mořina, napojených vlečkou do stanice Nučice. Převazy se rozjely od roku 1997 a trvají do současné doby. V závislosti na sezonních vlivech jsou vedeny v trase přes Lužnou u Rakovníka a Žatec přibližně čtyřikrát týdně.

Ve dnech jízdy přiváží v noci vyrovnávkový vlak dlouhou prázdnou soupravu ze severu a po rozpůlení v Hostivici pokračuje brzy ráno první várka do Nučic a se stejnými hnacími vozidly po vlečce až na Mořinu. Zde převezme první část ložené soupravy a odveze ji do Hostivice. Stejný postup se dopedne ještě jednou opakuje a po přivezení druhé ložené půlky dochází v Hostivici ke spojení do dlouhé soupravy a po vystředání strojvedoucích typicky po poledni dlouhý ložený vlak pokračuje do stanice Březno u Chomutova, kde přechází na elektrárenskou vlečku. Na přepravách spolupracují dopravci ČD Cargo a SD Kolejová doprava.

„Patra“ do Jenče

V roce 1997 zakoupila firma Hödlmayr ČR zavlečkový areál bývalého Agrochemického podniku v Jenči. Po třech letech zde bylo zprovozněno Technické centrum Hödlmayr ČR, které nabízí komplexní služby v oblasti skladování a distribuce automobilů. Do areálu po zprovoznění míří na manipulačních vlcích především jednotlivé vozové zásilky patrových vozů (odtud termín „patra“), po roce 2006 však železnice byla využívána pouze sporadicky.

Na lepší časy se začalo blýskat v únoru 2014, kdy Hödlmayr získal za-

kázku pro automobilku Volkswagen. Tentokrát vozy proudily do Jenče s proměnnou intenzitou, ale poměrně pravidelně, někdy i jako ucelené soupravy. Vozba probíhala, především na manipulačních vlcích, zpočátku ze stanice Praha-Libeň přes Prahu-Dejvice, později autovozy směřovaly do Jenče na manipulačních vlcích z Kralup nad Vltavou, vedených převážně přes Podlešín, občas i přes Kladno. Úvratí v Podlešíně lze otáčet autovozy tak, aby na rampě na vlečce vždy auta sjížděla světlo-tem dopředu. Bohužel i tato přeprava si přibližně od začátku roku 2025 dává další pauzu.

Rubanina z Vítkovských tunelů do zahradnictví v Jenči

V době stavby takzvaného „Nového spojení“ mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha - Hlavní nádraží dochází v roce 2004 u výhybny Vítkov k rozsáhlým výkopovým pracím, včetně stavby tunelů. Vytěžená zemina byla mezi říjnem a prosincem 2004 odvážena zpočátku vlaky dopravce OKDD na dvě deponie, ve Vraňanech (Lužci) a Jenči, v noci jezdily vlaky do Lužce, ve dne do Jenče. Deponie byla zřízena v prostoru trianglu Odbočky Jeneček, kdy se zemina sypala přímo z tehdy vyloučené koleje – pozůstatku původní trati Pražsko-ducovské dráhy. V prosinci 2004 přebírají vozbu České dráhy. Vlaky byly vedeny přes Hlavní nádraží a pražský Semmering. Po zimní přestávce byly jízdy obnoveny v polovině ledna 2005 a trvaly s různou intenzitou cca půl roku. Krátce byla zemina odvážena do býva-

lého zahradnictví v Jenči i v dubnu 2006 ze staveniště v prostoru Sluncová.

Hlína místo lupku

Při modernizaci tratě v úseku Praha-Vršovice a Praha-Hostivař docházelo k rozsáhlým zemním pracím zejména v prostoru unikátního bývalého gravitačního ranžiru v Praze-Vršovicích. V průběhu stavby byl s investorem domluven odvoz části výkopů do lokality Nové Strašecí, do vytěžených partií v areálu Českých lupkových závodů, a.s. (ČLUZ), který je ze stanice napojen vlečkou. Vozba byla zahájena v květnu 2019 a probíhala ještě v letech 2020 a 2021, v několika kampaních. Dopravcem byla společnost ČD Cargo. Vozba probíhala téměř výhradně v noci, s využitím oboustranně výklopných vagonů Ua (dumpcar), v soupravách po 14 vozech.

Mattoni už není

Od února 2018 probíhaly zkušební přepravy sortimentu minerálních vod z vlečky Kyselka zapojené do stanice Vojkovice nad Ohří na vlečku skladu FM Logistic v Tuchoměřicích u Prahy, zapojenou do mezistaničního úseku Středokluky – Noutonice. Typicky se jednalo o 13-15 vozové soupravy těžké lokomotivami řady 749 společnosti Rail Systém. Vlaky byly vedeny především po přirozené nejkratší trase přes



Souprava prázdných výklopných vozů Ua směřuje z Nového Strašecí, po vyložení hlíny ze stavby modernizace trati Praha-Vršovice – Praha-Hostivař k nakládce. Na záběru z května 2019 se blíží do stanice Kladno.

Žatec a Kladno a pak s úvratí ve stanici Hostivice do Středokluk.

Na jednokolejné trase, zejména v úseku Kladno–Středokluky, byla často vyčerpána kapacita tratě a vlak trávil hodiny čekáním např. ve stanici Hostivice, než se vytvořila volná trasa do cílové stanice. Podobně zdlouhavá byla i obsluha a manipulace na vlečce v areálu FM Logistic. Výsledkem bylo ukončení zkušebního provozu, kdy poslední jízda proběhla koncem listopadu 2018.

Modernizace trati

V současné době je trať jednokolejná, se zastaralým traťovým zabezpečovacím zařízením, v některých úsecích jen na bázi telefonického dorozumívání. Je zde možno provozovat vlaky s třídou zatížení C2 (20t/nápravu, 6,4 t/bm), normativ délky je pak 420 m, největší povolená délka vlaku 537 m, nejvyšší rychlost 80 km/h. Úsek je rozdělen stanicemi Hostivice, Jeneč a Unhošť. Propustnost trati je však rozsahem dopravy, zejména osobní, prakticky vyčerpána, resp. na hraně kapacity, což bylo jedním z hřebíčků do rakve u výše popisované přepravy Mattonek.

V novém stavu je navrženo zejména zvýšení rychlosti (až na hodnotu 145 km/h pro osobní vlaky, 130 km/h pak pro nákladní vlaky), zdvoukolejnění a elektrizace tratě. Nasazeno bude nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie s dálkovým ovládním z CDP Praha a instalace traťové části vlakového zabezpečovače systému ETCS L2 (s benefity) ve výhradním provozu. Trať bude elektrifikována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Součástí navržených úprav je také modernizace stanic Hostivice a Jeneč, úprava polohy a rozsahu Odbočky Jeneček a zřízení nové Odbočky Fialka.

Co se týče stanic, dojde k rozsáhlým změnám. Z hlediska nákladní dopravy výrazně stoupne význam stanice Jeneč, stanice Hostivice svou současnou funkci spíše ztratí a stanice Unhošť zanikne zcela, resp. bude nahrazena Odbočkou Fialka, což bude prakticky jen dvojice jednoduchých kolejových spojek, umožňujících změnu traťové koleje.

V přípravě projektu, konkrétně v procesu posuzování vlivu stavby na životní



Další záběr na vlak s autovozy z úseku Unhošť – Jeneč z května 2023. Za koncem vlaku dojde k odpojení nové stopy tratě vlevo, když povede po více než 4 km dlouhé přeložce až do stanice Kladno



V červnu 2018 se vrací vyložené vozy od dodávky sortimentu minerálních vod Mattoni úsekem Jeneč – Unhošť. Přepravy zajišťované prakticky historickými lokomotivami Bardotka ale skončily již ve fázi zkušebního provozu

prostředí, se projevil zajímavý fenomén, kdy samospráva města Hostivice uplatnila požadavek, aby ve stanici Hostivice nedocházelo k manipulacím se soupravami vápencových vlaků. Ve dnech jízdy vápenců nyní v Hostivici vlaky úvratí, jak ložené, tak vyrovnávkové, což je provázeno dělením a spojováním souprav. Opakované jízdy vápencových vlaků v úseku Odbočka Jeneček – Hostivice mají skutečně charakter závleku.

Po modernizaci tratě by se měla manipulace s vápencovými vlaky přesunout do stanice Jeneč, čímž výše popisované závleky odpadnou. Stanici Hostivice zůstane charakter křižovatkové dopravní, s připojením tratě od Prahy-Zličína a úseku od Odbočky Jeneček, který bude výhledově součástí nové tratě na Letiště Václava Havla. Zapojeny zůstanou všechny současné vlečky, do areálu Zadák, i do areálu Karlovarská a Maersk Logistics, které jsou nyní napojeny do mezistaničního úse-

ku Praha-Ruzyně – Hostivice. Nicméně jmenované vlečky v současné době nejsou využívány. Pro účely nákladní dopravy je navržena kolej č. 6 (nejvzdálenější od výpravní budovy) s užitečnou délkou přes 600 m.

Zatímco význam stanice Hostivice pro nákladní dopravu spíše poklesne, v sousední stanici Jeneč by mělo dojít k podstatnému rozšíření. Stanice vznikne přibližně v poloze dnešní zastávky Jeneč na trati č. 121 Odbočka Jeneček – Středokluky. Současná stanice Jeneč prakticky zanikne, stejně jako dnešní úsek trati č. 120 na Odbočku Jeneček, včetně jižní větve vlečky do areálu Hödlmayr.

Nová Jeneč bude mít opět charakter křižovatkové stanice, s přímým zapojením tratí od Středokluk a v budoucnu také nové dvoukolejné tratě od stanice Praha-Letiště Václava Havla. Bude obsahovat východní osobní část s nástupišti a západní nákladní část se třemi dopravními kolejemi s délkou 570-470 m,



V srpnu 2021 probíhaly opravné práce mezi Kladnem-Dubí a Kralupy nad Vltavou. Návoz štěrku z Kamenných Žehrovcí ve výsypných vozech zajišťovala opět téměř muzejní lokomotiva Čmelák. Industriálně nostalgickou siluetu stanice Kladno-Dubí dotváří nad kolejíštěm budova bývalého dolu František Josef, jehož těžní jáma dosáhla hloubky přes 360 m a těžba v něm byla ukončena po roce 1990

doplňnými dvěma manipulačními kolejemi s délkou 460 a 100 m (kusá kolej s čelní rampou). Do stanice bude nově zapojena severní větev vlečky Hödlmayer, svazek nákladních kolejí pak bude sloužit pro manipulaci vápencových vlaků a případně vlakům s leteckými pohonnými hmotami. Nákladní dopravci mají totiž ambici kerosin vozit do stanice Středokluky v závislé trakci; z Kralup nad Vltavou přes Kladno a Jeneč, zatímco v současné době je pro vlaky s kerosinem typická trasa z Kralup přes stanici Podlešín, kde se se zatrolejováním neuvažuje.

Dnešní stanice Unhošť leží v místě, kde nová trať ve směru Kladno povede po přeložce a současná stopa se stanicí zanikne. Dopravní funkci stanice Unhošť pro cestující převezme nová zastávka Malé Přítočno, funkci pro křižování vlaků pak nahradí dvoukolejné uspořádání. Provozní funkce stanice bude dále nahrazena zřízením dvou jednoduchých kolejových spojek, čímž vznikne Odbočka Fialka, která rozdělí delší mezistaniční úsek Jeneč – Kladno.

Trať Kralupy nad Vltavou – Kladno

Trať má převládající orientaci západ – východ, z Kralup nad Vltavou do Kladna-Dubí stále stoupá, stanice v Dubí je o 160 m výš než kralupský ranžír. V úseku jsou pravidelné trasy především pro uhelné vlaky dopravce PKP CI včetně vlaků vyrovnávkových. Dále se

zde přepravuje ocel pro zpracování ve válcovnách v Kladně-Dříň.

Počátky soukromých dopravců – Epocha OKDD

Nový Zákon o drahách umožnil od 1. 1. 1995 volný přístup na kolejovou síť Českých drah i pro externí dopravce. Toho záhy využívá společnost OKD, Doprava, a.s. (OKDD), která má dlouholeté zkušenosti s provozem na vlečkách, zejména na Ostravsku. OKDD převzala k 1. 7. 1997 vlečkové provozování Českomoravských dolů (vlečka na tehdy



Podobnou stálící jako zásilky odsiřovacího vápence jsou dodávky uhlí pro Elektrárnu Kladno. Na snímku ze září 2020 stoupá 16ti vozová souprava údolím Zákolanského potoka v úseku Otovice – Brandýsek. V čele soupravy lokomotivy Brejlovec v původním barevném schématu z doby dopravce OKDD

aktivní důl Schöller v Libušíně, připojená do stanice Kamenné Žehrovice) a vlečkový provoz v bývalém areálu Poldi napojený do stanice Kladno-Dubí, označovaný „DLT“ (zkratka Doly Libušín Tuchlovice). Z počátku tak směřují do Kladna-Dubí pod taktovkou OKDD černouhelné nákladní vlaky z Kamenných Žehrovcí.

Převzetí vozby OKDD se časově kryje s rozsáhlou rekonstrukcí a modernizací elektrárny v areálu bývalých oceláren SONP v Kladně-Dubí v letech 1997 - 2000. Nové energobloky zároveň zefektivnily výrobu tepla a umožnily ve větší míře spalovat dostupnější hnědé uhlí, což se odrazilo na vzrůstu přeprav mezi Kladnem a severočeskou pánví (důl Bílina napojený do stanice Světec-Ledvice). Do této doby spadá i dlouhodobý (20letý) kontrakt na dodávky uhlí. Další novější komoditou byl odsiřovací vápenc, dodávaný z Cementárny Čížkovice.

Černouhelné vlaky skomírají ruku v ruce s útlumem těžby černého uhlí; v roce 2002 zavírá poslední z kladenských dolů v Libušíně. Po roce 2010 končí i zásilky černého uhlí z Ostravska, současně s ukončením provozu staršího energobloku (K3+TG9 v roce 2013) v kladenské elektrárně. Definitivně těžba černého uhlí na Ostravsku končí v lednu 2026.

Okolo roku 2008 začíná do Kladna-

-Dubí proudit vápenc i z Velkolomu Čertovy schody, připojeného vlečkou do stanice Beroun, vlaky jsou trasovány přes Kralupy nad Vltavou a Prahu. Vozba hnědého uhlí a vápence nabrala na intenzitě kolem roku 2014, kdy v elektrárně vznikl nový energoblok K7.

Popeloviny (popílek, sádrovec) – tuhé zbytky vznikající při spalování - byly v určitých časových etapách transportovány po železnici, např. do areálu ČLUZ v Novém Strašecí (roky 2010 - 2012) nebo do areálu v Lužci nad Vltavou (2015 - 2017).

Současný provoz PKP CI

V současné době se vozí do elektrárny uhlí především z dolů Bílina (stanice Světec-Ledvice) a Vršany (Třebošice, Nádraží Washington nebo Počerady). Určitý útlum v dodávkách uhlí lze sledovat v posledních letech, kdy byly globální trhy rozkolísány covidovou epidemií i následnou válkou na Ukrajině, ale i zvyšující se cenou emisních povolenek, které tvoří majoritní podíl ceny hnědého uhlí.

Po roce 2020 stoupá v komoditním mixu přeprav podíl šrotu, na kterém se podílí i ucelené soupravy šrotu ve vozech Eas. V posledních letech jsou několikrát měsíčně vypravovány vlaky do PPS Děčín, kde soupravu přebírá společnost ČD Cargo Deutschland. Objevují se i nové přepravy strusky, která se odtěžuje z hald u bývalých dolů. Na přepravách se podílí ČD Cargo i PKP CI, cílovými stanicemi jsou Praha-Radotín (ČD Cargo) a Dětmárovice a Rüdersdorf v Německu (PKP CI), vlaky jsou zaváděny podle potřeby.

Kauza teplo pro Kladno

V průběhu let docházelo k vlastnickým změnám jak u kladenské elektrárny, tak u dopravce. Společnost OKD Doprava získal spolu s mateřskou OKD v privatizaci za pro stát nevýhodných podmínek podnikatel Zdeněk Bakala a přejmenoval jí na AWT. V roce 2017 se pak stává majitelem polský národní dopravce PKP Cargo, což platí doposud. Kladenské energocentrum také několikrát změnilo majitele, až jej po amerických a švýcarských investorech kupuje v roce 2019 společnost Sev.en Energy, patřící podnikateli Pavlu Tykačovi.

Společnost Sev.en Energy je aktuálně jedním z aktérů medializované kauzy tepla pro město Kladno, kdy se řeší zejména jeho cena. V závěru roku 2024 oznámila záměr ukončit výrobu tepla, když není schopna za podmínek uvedených v dlouhodobé smlouvě (desetileté, končící k 31. 12. 2030) dodávat teplo pro kladenské domácnosti. Důvodem mají být vysoké ceny emisních povolenek a zdražení dalších vstupů při výrobě tepla v krizi zmítané globální ekonomice.

Město Kladno naopak požaduje dodržení podmínek dlouhodobé smlouvy a ve výhledu 2-3 let plánuje výstavbu vlastního paroplynového zdroje tepla. Sev.en Energy kontrovalo o rok poz-

ději vyhlášením, že uzavře provoz celé kladenské elektrárny, jehož je teplárna dílčí součástí. V roli mediátora pak vystupuje Energetický regulační úřad (ERÚ), který nabádá obě strany k dohodě. Přes opakovaná jednání ke shodě zatím nedošlo, může následovat provizorní překlenovací fáze, kdy dodávky tepla zajistí třetí strana, do doby, než Město Kladno zrealizuje nový zdroj.

Pro železniční dopravu to bude znamenat začátek konce přeprav pro kladenské energocentrum. Dramatický pokles přeprav může nastat již v zimě 2026/27, po vypnutí elektrárny a po zprovoznění nového zdroje tepla (zřejmě mezi roky 2028 až 29) skončí přepravy uhlí a vápence úplně.



Další pracovní vlak se štěrkem projíždí u Zákolan úsekem Otovice – Brandýsek. Je červen 2024 a výsypné vozy míří na stavbu Modernizace trati Kladno – Kladno-Ostrovec, která bude zanedlouho zprovozněna



Zcela atypické jsou na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno cisterny. Zde směřují nové vyrobené vozy do areálu bývalé Poldi Kladno na odstavení. Na snímku z dubna 2024 vlak projíždí úsekem Otovice – Brandýsek, vpravo na horizontu vystupuje slovanské hradiště Budeč s románskou rotundou sv. Petra a Pavla



Další komoditou přepravovanou na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno, je starý známý odsířovací vápenc. Na rozdíl od vápence pro severočeské elektrárny, který se dopravuje v kamenné podobě, jsou dodávky pro Elektrárnu Kladno ve formě vápenné emulze dopravované v nádržkových vozech, tzv. Rajkách. Na záběru z prosince 2025 vlak odjíždí ze stanice Brandýsek do cílové stanice Kladno-Dubí. Uprostřed horizontu vystupuje těžní věž bývalého dolu Michael v Brandýsku a zcela vpravo pak bájná hora Říp

Ocel pro válcovnu

V Kladně-Dříní byly součástí bývalé Poldovky také válcovny, postavené v roce 1972. Po složitých porevolučních letech kupují areál Sochorových válcoven v roce 1998 Třinecké železářny a pod novým majitelem dochází k modernizaci a rozvoji areálu, zejména po roce 2008, kdy je zprovozněna nová zahřívací pec. Ruku v ruce s tím stoupají objemy zásilek kontisliktů, které proudí do Kladna-Dubí z mateřského závodu v Třinci. Z původních vozových zásilek jsou postupně vypravovány každodenní ucelené soupravy, v některých dnech přijíždí i dvě soupravy. Dopravcem je ČD Cargo, ze stanice Kladno-Dubí do válcoven pak zajišťuje přepravu PKP CI.

Ačkoliv jsou přepravy dlouhodobě stabilní, také na výrobu oceli v mateřském závodě v Třinci dopadá vysoká cena emisních povolenek v souvislosti se snahou vlády o dekarbonizaci. Starší technologie výroby je závislá na spalování uhlí a ať to bude rostoucí cena povolenek z důvodu Green dealu nebo náklady na modernizaci výrobních technologií, v důsledku se zvýšené náklady projeví v ceně oceli, která přestane být konkurenceschopná a hrozí tak konec výroby.

Budoucnost je v elektrizaci

Délka úseku Kralupy nad Vltavou – Kladno je 25 km. Jednokolejná trať č. 093 (dle KJŘ) je v úseku Kralupy – Kladno-Ostrovec rozdělena stanicemi Otovice, Brandýsek a Kladno-Dubí. Východním směrem je jednokolejná trať bez trakce, dovolená třída traťového zatížení C3 (20t/nápravu, 7,2 t/bm), rychlost 60 km/h. Největší povolená délka vla-



Naopak před stanicí Brandýsek, u křížení s dálnicí D7 rozvázně stoupá v listopadu 2025 uhelný vlak do Kladna-Dubí. Lokomotivy s přezdívkou Bangle mají pro změnu schéma z provozní epochy dopravce AWT

ku je 529 m, normativ délky vlaku pak 368 m. Traťové zabezpečovací zařízení je 3. kategorie, automatické hradlo, staniční rovněž, vyjma stanice Kladno-Dubí, kde je nasazeno zařízení TEST 11 (2. kategorie). Úsek Kladno-Ostrovec – Kladno je nově dvoukolejný, prošel v letech 2022 - 24 modernizací, ale zatím zůstává bez elektrické trakce.

Prostá elektrizace

Hlavním principem návrhu, jak napovídá samotný název stavby, je elektrizace trati střídavým systémem 25 kV 50 Hz pro umožnění elektrické vozby v osobní i v nákladní dopravě, a to bez dalších rozsáhlejších doprovodných stavebních nebo technologických úprav. Znamená to zachování stávající geometrické polohy koleje a také stávajících rychlostí. Z hlediska napájení jsou naplánovány úpravy TNS Kladno a výstavba spínacích stanic Kralupy nad Vltavou a Jeneč.

Nicméně neplatí to zcela; v úseku Kladno-Ostrovec (mimo) – Kladno-Dubí (včetně) má být elektrizace provedena včetně kompletní rekonstrukce trati v souladu se schváleným Územním plánem města Kladna.

Rozsáhlejší rekonstrukcí má projít stanice Kladno-Dubí, bude zřízeno nové nástupiště, změní se konfigurace kolejiště (nová osová vzdálenost kolejí), včetně úprav připojení vlečky

DLT (Poldovka). Nižší míra rekonstrukce je navržena i ve stanicích Brandýsek a Otovice, zejména z důvodu zřízení vysokých nástupišť.

V Zákolanech dochází k mimoúrovňovému křížení tratí; trať Podlešín – Středokluky je vedena nad tratí Kralupy nad Vltavou – Kladno. Zde je navrženo zahloubení stávající koleje, což ovlivní i blízký nadjezd.

Úsek Jeneč – Středokluky obsahuje pouze elektrizaci traťového úseku a vybraných kolejí ve stanici Středokluky.

Nově bude zřízeno zabezpečovací zařízení 3. kategorie s elektronickým stavědlem. Výstavba systému ETCS L2 je omezena pouze na úsek Kladno-Ostrovec – Brandýsek. V rámci stavby dojde k zajištění dálkového řízení z CDP Praha v plném rozsahu.

V oblasti silnoproudé technologie se neuvažuje s výstavbou nové trakční napájecí stanice, což může zejména v horizontu zprovoznění znamenat nedostatek trakční energie pro nákladní dopravu, protože napájecí stanice ve stanici Kladno má spíše záložní charakter a ani napájení z trati Praha – Děčín přes novou spínací stanici nepřinese pro vozbu těžkých nákladních vlaků od Kralup nad Vltavou nahoru na Kladno potřebný příkon. Situace by se měla zlepšit se zprovozněním výkonné napájecí stanice Praha-Liboc, zřejmě se vzdálenějším výhledem realizace. Příprava elektrizace je aktuálně ve fázi úvodního Záměru projektu, realizace se předpokládá v následujících letech.

Závěr

Podmínky pro budoucí nákladní provoz na Kladensku jsou alespoň ve fázi projektových dokumentací vytvořeny. Otázkou je časový horizont realizace staveb a jak se modernizace protne s politikou Green deal a útlumem uhelné energetiky, jelikož většina provozovaných přeprav je na provozu uhelných elektráren přímo závislá. Další otázkou je vybavení dopravců hnacími vozidly, které umožňují provoz s ETCS L2. Železniční nákladní dopravu by naopak mohla podpořit nová evropská či státní dopravní politika, která by nastavila srovnatelná pravidla v konkurenci se silniční dopravou. ■



Okolo zastávky Dřetovice v úseku Otovice – Brandýsek projíždí v březnu 2025 vlak s ocelovými polotovary do válcoven v Kladně-Dříní. Vozy nevyjadají příliš naložené, ale jelikož se jedná o ocelové ingoty, lokomotivy v čele i na postrku mají co dělat, aby náklad uvezly.



Kromě uhlí, oceli a vápence je další frekventovanou komoditou na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno také šrot. To je případ prvních tří vozů manipulačního vlaku z Kladna-Dubí do Kralup nad Vltavou, který se v posledních paprscích slunce v červnu 2017 blíží do stanice Brandýsek. V pozadí silueta bývalého dolu a později pivovaru Stehelčev. Komín je i ve skutečnosti poněkud nakloněný



Poslední a nejstarší záběr z listopadu 2010, kdy ze Zákolan odjíždí vlak s ocelovými polotovary do stanice Kladno-Dubí, tehdy ještě ve starších typech vozů. Zdejší krajina sice nepatří mezi přírodní klenoty, ale má svoji poetiku a charakteristický ráz, který může dotvářet i železniční trať a provoz na ní



METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz