

Proměna Sedmičky podél trati

12.11.2025 - | Městská část Praha 7

Z centra města se na Výstaviště dostanete už za pět minut. Modernizace železniční trati Praha - Letiště - Kladno přináší nejen kratší cestovní časy, ale i zásadní proměnu okolí Bubnů a Výstaviště. Co všechno se už změnilo, co nás čeká v nejbližší době a na co se můžeme těšit ve vzdálenější budoucnosti?

Procházím krásnou vstupní halou Masarykova nádraží, typické ukázky průmyslové architektury druhé poloviny 19. století. Na nástupišti 3 nastupuji do vlaku v 7.30. Profrčím cípem Prahy 8 po Negrelliho viaduktu s výhledem na ostrov Štvanice s bílou štíhlou HolKou a kolem budoucí hvězdy architektonické scény – Vltavské filharmonie, rozvíjející se na nábreží jako lotosový květ. První zastávkou je stanice Praha-Bubny, kde zastavujeme v prostorném moderním sloupovém nádraží v čase 7:33. Cesta pokračuje po estakádě přes průchod Nicholase Wintona v trase budoucí ulice v ose Veletržní-Dělnická, spojující Letnou s Holešovicemi. V 7:35 přijíždíme na jednoduchou moderní zastávku Praha-Výstaviště.

Těchto pět minut je jednou z hlavních odpovědí, proč je výhodné, že železnice prochází městem. Železniční doprava je spolehlivá, rychlá, bezpečná, kapacitní a ekologická. Problém se však skrývá v otázce: Jak?

Jedná se o dopravní stavbu, která svým vzhledem i technickým provedením může představovat pro veřejný prostor města velkou bariéru s mnoha nepochopitelnými zákoutími, jež generují problémy všeho druhu a zhoršují prostupnost jak pro automobilovou, tak hromadnou či bezmotorovou dopravu.

Splynutí s městem

Správa železnic jako investor celé akce výzvu přijala a za přispění města i městské části vytvořila železniční trať, jejíž součástí jsou nejen nová kvalitní veřejná prostranství, ale dokáže splynout s městem a přívětivým způsobem doplnit potřebnou veřejnou vybavenost území, jako jsou například obchody, kavárny a restaurace. Stavba se postupně stává součástí městského prostředí a vytváří uzlové body, které zvyšují dostupnost, atraktivitu i kvalitu naší městské části. Přínosy již vzniklé části, ale i budoucích etap projektu železniční tratě Praha-letiště-Kladno se zdaleka neomezují jen na dopravu. Z dalších benefitů pro město lze uvést převedení velké části trasy pod zem, zrušení přejezdů nebo vytvoření zelené spojnice Letenských sadů a Stromovky v trase původní trati.

Železniční spojení procházející městem není ničím neobvyklým. U našich evropských sousedů existuje hned několik pozitivních příkladů začlenění železnice do urbanizované části města – například systém příměstské rychlé železnice v Paříži, S-Bahn v Mnichově, stanice Rotterdam Centraal či Stadtbahnbögen v Berlíně, kde je více než 600 cihlových oblouků pod nadzemní železniční tratí Stadtbahn využito pro kavárny, restaurace, galerie, cykloservisy, bary i noční kluby. Vytvářejí tak místa s osobitým charakterem, která doplňují vybavenost území a podporují kulturní scénu i drobné podnikání. Ve všech těchto příkladech má zapojení dráhy do života města až iniciační vliv na život a rozvoj nových čtvrtí, snižuje potřebnost automobilové dopravy a přináší i další ekologické benefity, jako je snížení hluku a emisí.

Vizualizace estakády - ulice Strojnická a ulice U Výstaviště

Odkud kam

Na úvod je třeba s pokorou říci, že úsek dráhy procházející územím Sedmičky je pouze velmi malou

částí celkové trasy a padesátimiliardového projektu Správy železnic. Dráha propojující Prahu, Letiště Václava Havla a Kladno patří mezi nejzásadnější dopravní projekty regionu. Úvahy o tom, jak nejlépe spojit letiště s centrem a okolními částmi Prahy, trvají sice už desítky let, ale teprve v posledních letech získala podoba projektu konkrétnější obrysy. Projekt železničního spojení tvoří 11 samostatných etap. Hotová je rekonstrukce Negrelliho viaduktu, naplno běží rozsáhlá přestavba Masarykova nádraží. Od začátku srpna už jezdí vlaky po zmodernizovaném úseku mezi Bubny, kde vzniklo nejmodernější nádraží v Česku, a novou zastávkou u Výstaviště. V provozu už je také nový úsek Kladno – Kladno-Ostrovec, v Kladně mezitím roste nová nádražní budova. V blízké době by Správa železnic měla zahájit celkovou modernizaci trati z pražské Ruzyně až do Kladna, což bude nejdelší etapa celého projektu. V příštím roce pak začne příprava úseku od Výstaviště po novou podzemní stanici v Dejvicích a pokračují také geologické průzkumy v trase budoucích tunelů mezi Dejvicemi a Veveřetínem.

Avšak na to, abychom z Prahy 7 byli na letišti za 20 minut a v Kladně za 30 minut, si budeme muset ještě chvíli počkat. Z Prahy bychom na Letiště Václava Havla měli vlakem dorazit okolo roku 2030.

Abychom nezapomněli

Než si postupně projdeme jednotlivé části nové dráhy, dovoluji krátkou retrospektivu. Vrátime se o několik let zpět a začneme u stanice metra Vltavská. Ocitáme se v území, které bylo dlouho neprostupné, nepřehledné, s vyvýšeným, nepřístupným územím Bubny-Zátory ovládaným divokými zvěřmi, kam rozumný občan sotva kdy zabloudil – přestože zde nikdy neexistovaly nepřekonatelné bariéry. Území bylo rozdělené výrazným terénním skokem v úrovni železnice, kdy jediným průchodem mezi Letnou a Holešovicemi byl podchod pod Negrelliho viaduktem u břehu řeky; další nejbližší průchod se nacházel až kilometr severně vzdušnou čarou. Bubny-Zátory o rozloze bezmála 110 hektarů působily dlouhá léta jako slepé místo na mapě, vzpomínka na minulost, kterou musíme obcházet.

Od ulice Bubenské podél Strojnické vedla dráha na terénním valu porostlém náletovou zelení, který odděloval Letnou od Výstaviště. Nejbližší zastávka v tomto směru byla až v Praze 6. Prostupnost území zde byla omezená vedením dráhy, kterou bylo možné překročit jen na několika málo místech. Okolí trati bylo často zanedbané a zcela neodpovídalo centrální části města.

Okénko do budoucnosti

Teď se vrátíme do současnosti a možná i lehce vklouzneme do budoucnosti. Vltavská filharmonie zde fyzicky ještě nestojí, a přesto mnohé z toho, co vzniká, je přípravou na její grandiózní příchod a už dnes zásadně ovlivňuje podobu okolí. Nedávno otevřený průchod mezi stanicí metra Vltavská a ulicí Za Viaduktem vede v ose tramvajové trati, která jednoho dne povede po povrchu – na rozdíl ode dneška, kdy mimoúrovňově kříží Bubenskou – přímo přes nadzemní část metra Vltavská do Antonínské ulice a dál ke Strossmayerovu náměstí. Tato ulice se shluky stromů je po jedné straně doplněna budovami obdobné výšky, jakou má blízká okolní zástavba, a z druhé strany parterem filharmonie. Celá se otevře vstříc nábřeží a parku před budoucí filharmonií.

Směrem k řece bude možné projít bez nutnosti překonávat vícepruhové komunikace. Terénní zlomy, které dosud bránily plynulé prostupnosti, přehlednosti a využití, budou minulostí. Budova nového nádraží je základním stavebním kamenem budoucí zástavby rozvojového území Bubny-Zátory, dlouhodobě nezastavěné plochy mezi Holešovicemi a Letnou.

Samotná stavba, kromě funkce dopravního uzlu, přinese i občanskou vybavenost v podobě kaváren, restaurací, veřejné toalety a řady dalších služeb. Na své střeše navíc nabízí veřejnosti široký rozhled do okolí (v současnosti vždy od pondělí do soboty v čase 15–18 hodin). Její technická velkorysost je dána vizí rozvoje: střešní platforma je připravena na to, aby v budoucnu mohla stavba růst spolu s

okolní zástavbou. Tento princip využívání zastavěné plochy pro další výstavbu reaguje na budoucí urbanistickou strukturu a šetří plochy města.

Vánoční dárek urbanismu

Proměna tohoto území nezůstala bez povšimnutí. Významným oceněním je komentář kanadsko-dánského urbanisty a odborníka na městský design a mobilitu Mikaela Colville-Andersena, který v krátkém videu na svém YouTube kanálu Coolville feat.: The Life-Sized City označil toto místo za vánoční dárek urbanismu. Nadšeně popisuje změny, k nimž došlo nejen zde, ale i v dalších částech Sedmičky. Proto vám, kteří propadáte skepsi z dopravních změn v našem území, nekonečných sloupkových alejí či dalšího omezování automobilové dopravy, doporučuji: vyhledejte si video Prague 7 - the district that is doing amazing things in urbanism a společně s tímto odborníkem sledujte změny jako „urbanistické porno“. A vězte, že - slovy Mikaela Colville-Andersena - Praha 7 dělá pro kvalitní městské prostředí mnohem víc než jakékoliv jiné město. To vám garantuju.

Zastavení v čase

Další z významných míst, která visí na dráze jako korálky a procházejí v současné době proměnou, je bývalá nádražní budova Praha-Bubny. Místo, kde se na dlouhou dobu zastavil čas, a donedávna, když jste procházeli ke stopám bývalých kolejí, zasáhla vás těžká atmosféra umocněná drážními hodinami, jež se zastavily někdy v dávné minulosti na čase za čtyři minuty tři čtvrtě na dvanáct. Rekonstrukce objektu, který bude sloužit jako Centrum paměti a dialogu Bubny, je v plném proudu. Nová podoba stavby vychází z návrhu ateliéru ARN, zachovává původní charakteristické prvky nádražní budovy a je nově oblečena do betonu s moderní, jednoduchou estetikou prošípanou detaily odkazujícími na historii, která tímto místem nevybíravě procházela. Stavba by měla být dokončena a otevřena veřejnosti v létě 2027.

Milenci rozdělení zdí

Hned za budovou lze pod kolejemi projít po budoucí ulici Nicholase Wintona, která přímo propojí ulice Veletržní a Dělnickou. Cesta je prostě asfaltová, ohraničená ploty, které oddělují prostor od soukromých pozemků, a vede napříč holým územím v délce 300 metrů. Přesto je to skvělý počín, jenž stál městskou část ve spolupráci se Správou železnic a soukromým vlastníkem pozemků mnoho úsilí a času. Pro pěší a cyklisty představuje velké zkrácení, i když její skutečný význam je spíše symbolický. To, co bylo desítky let místem nikoho, se částečně otevřelo a propojilo Holešovice s Letnou - dvě území, která jsou jako Pýramos a Thisbé, milenci rozdělení zdí, schopní spolu mluvit jen skrze malou prasklinu, ale nikdy se (zatím) nemohou volně setkat. „Závistná zdi, proč stojíš milencům v cestě? Což by to bylo tak mnoho, nám dovolit, bychom se mohli sloučit?“ (Publius Ovidius Naso: Proměny)

Současně je to předzvěst pro nedočkavě vyhlížeující investory - velké rozvojové území Bubny-Zátory, dlouho uzamknuté stavební uzávěrou, bude brzy osvobozeno změnou územního plánu a zahájí se výstavba nového města pro více než 25 000 nových obyvatel. Může se sem tolik lidí a souvisejících nových aut vejít? Ano, a vše bude fungovat mnohem lépe než doteď. Věřte mi.

Příběh estakády

Blížíme se k cíli naší procházky. Jdeme podél železnice, místy dokonce pod ní, protože trať nyní probíhá ve výšce nad hlavami chodců. Vyvýšená konstrukce dráhy na sloupech, odborně estakáda, umožňuje, aby se ulice Strojnická a předprostor Výstaviště mohly propojit. Kdo si ještě živě pamatuje železniční val, který kdysi vedl blíže zástavbě ulice Strojnické, drátěné ploty ozdobené reklamními tabulemi a za nimi auta směrem k Výstavišti, ten si jistě užívá nový prostorový zážitek vizuálního propojení všech souvisejících veřejných prostranství. Že zde bude nový „parčík“, přímo naproti předprostoru Výstaviště naznačuje v tuto chvíli zatím jen několik čerstvě vysazených stromů. Po dokončení rekonstrukce ulice U Výstaviště včetně dopravního zklidnění bude místo určeno hlavně pro lidi. Tento volný pohled však nevydrží dlouho.

Pod estakádou mezi rovnými štíhlými sloupy vybuduje Správa železnic moderní prosklené vestavby určené pro občanskou vybavenost a doplní veřejné toalety, které tu v širším území dlouhodobě chybějí. Po posledním veřejném setkání, jež proběhlo na začátku tohoto roku, jsme se se Správou železnic dotazovali občanů na využití těchto podstavců: Jaký obchod nebo služba by vám tady udělaly radost? Obdrželi jsme více než 400 odpovědí, přičemž většina si představovala na tomto místě bistro, restaurace, kavárny, cukrárny, ale také květinářství nebo potraviny. Na podstavby bychom se mohli těšit v roce 2027.

Tady jsem!

Technické řešení estakády s jednoduchým pravidelným rytmem přímých sloupů a tenkou, lehce klenutou mostovkou, bez vysokých stěn, umožňuje vizuální průhledy a působí lehce, bez nepříjemného omezení okolní, převážně bytové zástavby. Ani toto řešení nevzniklo snadno – ještě v roce 2015 existoval návrh, který dráhu uzavíral do vysokého tubusu na oblých nožkách se zastávkou Praha-Výstaviště přímo před obytným blokem domů v ulici Strojnická. Možná by i toto řešení mělo své příznivce, jako výrazná dopravní stavba se zajímavou konstrukcí, která se nebojí svou přítomnost ve městě nijak nezakrývat a bezostyšně svou architekturou přiznává: Tady jsem!

Městská část Praha 7 však s tímto řešením nesouhlasila. Správa železnic přišla s novým přístupem, který vychází vstříc požadavkům městské části na stavbu, jež se snaží lépe začlenit do stávajícího historického prostředí památkové zóny, s péčí o nově vznikající veřejné prostory a méně projevuje charakter dopravní stavby technicistního typu. Kombinace kolejových absorberů (protihluková opatření umístěná přímo na kolejích, jejichž úkolem je pohlcovat hluk vznikající při kontaktu kola a kolejnice) a mezikolejové odrazové stěny umožnila velmi nízké akustické zábrany, a minimalizovala tak vizuální zastínění bytových domů. Současně zůstala zamýšlená architektonická kompozice Průmyslového paláce na ose ulice Dukelských hrdinů dobře viditelná. Přesun zastávky Praha-Výstaviště na stávající místo je s ohledem na další vazby logický a bytové domy nebudou ohroženy větší hlukovou zátěží způsobenou brzděním a rozjezdem vlaků.

Zní to všechno hezky, ale je dobré přiznat, že jedna věc se nepovedla – časová koordinace. Ačkoliv městská část na to od začátku upozorňovala, řešení navazujících prostor, zejména ulice Strojnické a okolí estakády, není dokončeno. Rok 2025 ukazuje, že prostory jsou stále nefinální a bude třeba ještě mnoho práce, než území dosáhne cílové podoby podle koncepční studie zpracované na základě zadání MČ Praha 7 a opakovaně projednávané s veřejností. Studie však nastavila správný směr realizace jednotlivých částí a všechny další úpravy budou vycházet z tohoto dokumentu až k cílové podobě území.

Svoboda pohybu

A jsme na Výstavišti. Pět minut jízdy je za námi. Můžeme vyrazit do Stromovky, na Výstaviště, do ulice Dukelských hrdinů nebo třeba podél hřbitovní zdi směrem k lávce spojující Stromovku a Letnou. Tedy ještě úplně ne, stavba tohoto průchodu stále probíhá, ale než dočteme toto číslo Hobuletu a vyjde další, budeme moci nový průchod vyzkoušet. Zkratka kolem Lesní mateřské školy Bobulka mezi ZŠ Umělecká a areálem školky Umělecká umožní bezpečné a přehledné spojení až k ulici U Studánky. Kromě zajímavých pohledů na projíždějící vlaky vytvářejí tato místa veřejný prostor odpovídající historickému kontextu. Ať si o tom myslí kdo chce, co chce, urbanistický význam tohoto spojení je nepopíratelný a budoucnost ukáže jeho přínos.

Stojíme na vlakové zastávce, odkud můžeme svobodně jít, jakým směrem chceme. A to je pro život ve městě moc dobře.

V tuto chvíli, kdy ostatní úseky dráhy nejsou dokončeny, zastavují vlaky z centra na Výstavišti jednou za hodinu, a není proto překvapivé, že zastávka zatím není příliš využívána. Po plném dokončení projektu se však dá očekávat vyšší frekvence spojů. Po trase železnice Praha-letišť-Kladno se počítá

s průměrnou frekvencí ve špičce deset vlaků v každém směru. Z toho šest spojů obslouží letiště, čtyři páry vlaků Kladno. Díky modernizaci se maximální traťová rychlost zvýší na 85 km/h, elektrické vlaky navíc pojedou tiše. Trať se stane komfortní alternativou dopravy nejen do centra, směrem na letiště a dále na Kladno, ale také rychlou spojnici napříč Prahou 7. Nuže, nasedat do vlaku a jedeme!

→ Podrobnosti ke všem etapám, mapový portál a aktuální informace o přípravě projektu jsou k dispozici na speciálním webu **zeleznicealetiste.cz**

→ **Územní studie Bubny-Zátory**

<http://www.praha7.cz/promena-sedmicky-podel-trati>