



# OSMIČKA

NOVINY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 8

www.Praha8.cz

ZÁŘÍ 2001

ZDARMA



**Rekonstrukce  
Pernerovy ulice**

STRANA 2



**Připojení  
Libně ku Praze**

STRANA 3



**Metrem  
až do Ďáblic**

STRANA 5

- POZVÁNKA NA ZASTUPITELSTVO
- KNIHA KE 100. VÝROČÍ
- VLASTIVĚDNÉ VYCHÁZKY
- BÁSNÍČÍ A PERIFERIE STR. 2
- KARLÍNSKÉ DIVADLO STR. 3
- NÁVAZNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA STR. 4
- ČISTĚNÍ KOMUNIKACÍ
- DOPRAVNÍ OMEZENÍ
- DISKUSE O METRU STR. 5
- FESTIVAL LEVITACE
- PROGRAMY DIVADEL
- JUBILEA STR. 6

## 100. výročí připojení města Libně k Praze

Až do konce 19. století měla Libeň statut předměstské obce. Teprve roku 1898 byla povýšena na město. Samostatným městem však zůstala jenom tři roky. Po dalších jednáních mezi představiteli pražské a libeňské radnice bylo posléze dosaženo dohody o připojení Libně ku Praze. Na základě zemského zákona z 16. dubna 1901 se Libeň stala od 12. září téhož roku osmou částí královského hlavního města Prahy.

Ve dvacátých letech se Libeň plně začlenila do rozvíjejícího se velkoměstského organismu Prahy - nyní již metropole samostatné Československé republiky. V souvislosti se vznikem tzv. Velké Prahy k 1. lednu 1922 byly k Praze VIII, kterou tvořila pouze Libeň, připojeny některé dosavadní předměstské obce: Kobylisy, Střížkov, Troja a Bohnice. Libeň ovšem zůstala přirozeným centrem této městské části.

Na dnešním náměstí dr. Holého, podél Rokytky i na mnoha místech Horní Libně vyrůstaly bloky moderních domů. Stavělo se i v samém centru Libně. Proti průčelí zámku se roku 1932 vztýčila moderní konstruktivistická stavba paláce Svět s exkluzivními byty, restaurací, kavárnou a biografem.

Vedle sokolovny vyrostla budova obchodního domu Teta a palmovecký



Tržiště u Libeňského zámku

kopec dostal v roce 1931 svou typickou dominantu - kulovitý plynový zásobník. Starý dřevěný most, spojující od roku 1903 Libeň s Holešovicemi, ustoupil ve druhé polovině dvacátých let novému, betonovému Libeňskému mostu, který byl nejdelším ze všech pražských mostů. V roce 1931 po něm projela první tramvaj z Holešovic do Libně. Dosud totiž měla Libeň s ostatní Prahou tramvajové

spojení pouze přes Karlín. V letech 1925-31 je pak vybudováno na romantickém skalnatém vrchu jádro areálu nemocnice Na Bulovce.

Maloměstský ráz Libně se postupně měnil. Mnohých z libeňských obchodů snesly srovnání s obchody pražského centra. Vzpomeňme např.: textilní velkoobchod Čapkův, Rejmánkův, Wagnerův, nebo Mrklasovo železářství.

Vedle nich samozřejmě existovala i hustá síť typicky libeňských obchůdků všeho druhu. Libeň měla též řadu ordinací praktických i odborných lékařů a čtyři lékárny. A rovněž malé kulturní centrum navštěvované zejména místní inteligencí a studenty nedalekého gymnázia - Švejkovo knižkupectví.

Petra Klugová

## Rozhovor se starostou Josefem Noskem

### Proměny Prahy 8



*Městská část Praha 8 se v minulých letech díky výstavbě sídliště Bohnice a Ďáblice velmi rozrostla. Proto v současné době radnice tolik investuje do oprav a obnovy panelové výstavby. Spolu s tímto programem probíhá obnova starších a historických objektů. Stejně jako v celé Praze se i v Městské části Praha 8 mnoho finančních prostředků věnuje na obnovu a vybavení školských zařízení a oprav parků a pod.*

*Pane starosto, jakými dalšími změnami prochází Praha 8 a s jakými problémy se v této souvislosti potýkáte?*

V centru Libně vyrostlo několik významných staveb, například nové sídlo pražského Metrostavu a.s. a v horní Libni administrativní komplex společnosti pro platební karty CCS a.s. V Kobylisích byl postaven nový areál Zeměměřičských a katastrálních úřadů. V minulých letech bylo také posuzováno několik variant pro uvažovanou stavbu metra. V září roku 2000 pak konečně byla zahájena výstavba trasy IV.C.1.

Největším problémem, který nás v současné době tíží,

je dopravní dostupnost obytných částí Prahy 8 do středu města a zpět. Proto podporujeme urychlenou výstavbu severního okruhu kolem Prahy, v nejrychleji realizovatelné variantě „J“, který významně napomůže řešení dopravní situace a zejména propojí Městské části Praha 6, 7 a 8.

**Praha 8 má v současné době mnoho volných ploch, které svoji polohou jistě lákají investory. Jaký je zájem?**

Zásilhou některých firem se zejména objekty kdysi průmyslového Karlína mění na velmi zajímavé architektonicky řešená administrativní a obchodní centra. Příkladem již realizovaných staveb jsou Palác Karlín č. 1 a Corso Karlín, které vyrostlo ze zcela zchátralého objektu někdejší haly motorárny ČKD Praha. Kolem Vltavy, podél slepého ramene, se vybuduje pěší zóna a dojde k novému přemostění Vltavy z karlínského na libeňský břeh.

**Pane starosto, obyvatel v Praze 8 sice nepřibývá, ale přesto, jak Vy vidíte otázky spojené s možností nového bydlení?**

Podle předběžných výsledků o sčítání lidí v roce 2001 měla naše městská část 103 673 obyvatel. To znamená mírný pokles proti období před deseti lety. Přesto v Praze 8 akutně chybí byty. Nové bytové domy a soubory stavené na komerční bázi však vznikají. Poslední větší obytný soubor, který v Praze 8 vznikl, leží v lokalitě Velká skála a nabízí krásný výhled na celou Prahu. Jsou

realizovány i menší projekty - jako obytné domy Na Korábě I. a začíná se stavět dům Na Korábě II.

Nicméně musíme včas zareagovat i na vzrůstající věkový průměr obyvatel Prahy 8. Za posledních 10 let významně vzrostl počet obyvatel nad 60 let věku. S tímto demografickým stavem souvisí rozvoj kvalitního sociálního zabezpečení, budování nových zařízení pro seniory. Na Praze 8 jsme v sociální péči, při srovnání s ostatními městskými částmi, na předním místě.

**Na závěr bych se Vás chtěla zeptat, jak Vy osobně vnímáte stoleté výročí připojení Libně k Praze?**

Mohu pouze konstatovat, že naši předci byli velmi prozíraví, když se dokázali zasadit o rychlé připojení k dnes hlavnímu městu Prahy. Zajistili si tak rychlejší rozvoj městské části, získali přístup k finančním prostředkům, na které by malé město Libeň nedosáhlo a mohli budovat tehdy nejmodernější infrastrukturu. Musíme si uvědomit, jak velice byla Libeň průmyslová. Vždyť snad větší část průmyslu, která byla při reformě správních obvodů v Praze v roce 1922 přiřazena k Praze 9 (celé závody ČKD), byla původně na libeňském území. Dodnes je to katastrální území Libně.

Přihlédnou-li k samotnému růstu Prahy, pak musím říci, že další vývoj jednoznačně ukázal, že toto rozhodnutí bylo správné.

Pane starosto, děkuji Vám za rozhovor.

Petra Klugová

### Diakonie děkuje všem za humanitární sbírky!

Humanitární sbírky pokračují od 15. září, každou sobotu od 10,30 do 13,40 hodin až do odvolání.

Přijímáme pouze dětské, dámské a pánské prádlo včetně ložního povlečení a oděrníků látek. Prosíme o čisté prádlo bez molů! Nebereme elektrospotřebiče, hračky, boty a peřiny. Věci přijímáme pouze v papírových krabicích, plastkových taškách nebo pytlích.

Bližší informace na telefonním čísle 68 45 958 v době sběrného dne. **Farní úřad Československé církve husitské, nám. dr. Holého 2, Praha 8 - Libeň.**

-jak-

### Otevřený klub maminek „Mami, pojď si hrát“

Chcete se potkat s novými lidmi, kteří momentálně prožívají podobné období jako vy? **Mateřskou dovolenou?**

Od 1. října Vás i s Vašimi dětmi opět rádi uvítáme v našem klubu. Každé pondělí, úterý a čtvrtek od 9,00 do 12,00. Od 10,00 do 11,00 bude vždy připraven program, který povede náš pedagog. Vyzkoušíte si výtvarné, pohybové a hudební činnosti zaměřené především na spolupráci rodič-dítě. Získáte nové nápady, rady a informace. Nebudete na to sami! Bližší informace 02 / 24 81 45 42.

Mgr. Petra Martinovská

### Chodec, cyklista a řidič!

Končí srpen a začne opět školní rok. Děti se nám vracejí z prázdnin opálené a odpočaté, ale méně pozorné na ruch velkoměsta. Zmateně přebíhají ulicemi sem a tam, nerozvážně jezdí na kole a hrají si i ve vozovce.

Všichni jsme někdy chodili, mnoho nás pěstuje cyklistiku a většina z nás zná silnici i z pohledu řidiče. A co, cykliste? Jezdí uprostřed vozovky a veselé si povídají. O řidičích, automobilistech, ví lecky chodec své. „Neohleduplní, jezdí rychle, parkují všelijak“, dodávají starší lidé. Kde je pravda? Ve vzájemné toleranci a dodržování dopravních pravidel. Pokud my, řidiči, budeme šovatí vach k chodcům, kteří pospíchají na autobus a pokud my, cyklisté pochopíme, že na silnicích jezdí auta, když k tomu přidáme i úsměv na tváři, vytvoříme určitě lepší náladu. Pak se nám společnými silami podaří ochránit naše děti, protože zmařený dětský život je nenapravitelná tragédie.

Soňa Teplá

### Vážení čtenáři,

Jsem rád, že se do Vašich rukou dostává první poprázdňinové číslo Osmičky, které by rádo bylo trochu netypické. Chtěli jsme je pojat alespoň zčásti slavnostně, neboť Libeň si 12. září 2001 připomíná 100 let od doby, kdy během slavnosti v obřadní síni Libeňského zámku předal poslední libeňský starosta Josef Voctář agendu samostatného města do rukou tehdejšího primátora Prahy Dr. Karla Srby. V několika článcích a zvláště dobovými fotografiemi se Vám snažíme přiblížit atmosféru tehdejší Libně. Trochu vybočuje jen snímek nehezkého domu Na hrázi, v němž však žil a psal své díla Bohumil Hrabal, snad neznámější osobnost spojovaná s Libně, který zde bydlel společně s malířem Vladimírem Boudněkem.

Při přemýšlení nad libeňskou historií, jakožto VIII. pražského obvodu a při přípravě knihy, věnované tomuto výročí, na kterou upozorňujeme uvnitř novin, jsme našli množství krásných a zajímavých míst. Většinu z taktó získaných dojmů i fotografií jsme však mohli uplatnit jen v knize. Zde je pouze jakási „ochutnávka“.

Další velké téma, které je stále přítomno v Osmičce, je doprava. Doprava je záležitostí, která se dotýká snad každého občana Prahy, a v Praze 8 je zvláště palčivá. Tentokrát ji reflektujeme ponejvíce z úhlu pokračující výstavby metra a také některých prací na komunikacích v Karlíně.

Protože bych rád i v úvodníku udržel slavnostnější ráz tohoto čísla, dovoluji si připojit závěr z rozsáhlé básně s libeňským motivem, z pera básnířky a komunistky Markéty Procházkové.

Jdu kolem Kolčavky  
dávno tu nežijí pstruzi  
Umklí blízký mlýn -  
po koních ani ohlávky  
Všechno je tak jiné  
a jenom zámek  
světýl maják Libně  
na cestu září  
a Rokytka dál plyne  
změněnou krajinou.

Váš

Tomáš Květek, šéfredaktor







## Libeň jako součást hlavního města

12. září 1901 byl svátečním dnem. Od časného rána vyhrávala v ulicích kapela měšťanského sboru granatníků a na všech domech, stáncích v tržnici i na vozech elektrické dráhy vlály prapory - většinou červenobílé, tedy národní a zemské.

Slavnost připojení Libně ku Praze začala ovšem již předchozího dne zvláštním večerním představením historického dramatu J. J. Kolára „Primátor“ v divadle U Deutschtů. Celé město bylo slavnostně osvětleno a zvláště vynikal vyzdobený zámek, kde se měl nazítří uskutečnit oficiální akt sloučení. Slavobrána před zámeckou branou nesla na jedné straně nápis „Vítejte nám!“, na druhé straně pak vzletně proklamovala: „Nuž, již rádi spějeme, Praho, v náruč tvou, buď nám vždycky za to matkou pečlivou!“

V deset hodin dopoledne přivítal velký zámecký sál významné hosty v čele s místopředsedou Království českého hrabětem Coudenhovem a pražským primátorem dr. Vladimírem Srbem. Mezi hosty byli dále viceprezident zemského finančního ředitelství, tři dvorní radové, francouzský konsul pan Meroux-Valois a také starostové okolních obcí. Po projevech libeňského starosty Votčáče, primátora Srba a místopředsedy Coudenhova převzal náměstek primátora dr. Frič agendu - nyní již bývalého - města Libně. Oficiální oslavy pak uzavřely bohoslužby v zámecké kapli.

Veselí v ulicích však pokračovalo až do pozdních večerních hodin. Křížkova elektrická dráha přivážela po celý den návštěvníky z ostatních částí Prahy, kteří si chtěli prohlédnout nejmladší čtvrť svého města. Nutno podotknout, že výrazně přispěli ke zvýšení obrátu libeňských hospodských a trhoviň. Večer uspořádali členové bývalého obecního zastupitelstva banket v restauraci Na poště. Tak

se Libeň, jako v pořadí druhé pražské předměstí po Holešovicích - Bubnech, připojených roku 1884, stala součástí hlavního města.

Další města a obce jako Karlín, Bohnice, Kobylisy, Střížkov, Troja a Čimice se staly součástí osmého pražského obvodu až při velké správní reformě v roce 1922.

Petra Klugová



Dům v ulici Na hrázi, ve kterém žili V. Boudník a B. Hrabal.

## Libeň od počátku po připojení ku Praze

Archeologické nálezy svědčí o tom, že území dnešní Libně bylo osídleno již v pravěku. Ve starší době kamenné, zhruba před 25 tisíci lety, tábořili na skalnatých ostrovech kolem Bulovky pravěcí lidé, ve 4. až 3. tisíciletí před naším letopočtem se podél Vltavy a Rokytky usazoval zemědělské obyvatelstvo. Na území Libně byla objevena řada pozůstatků z různých prehistorických období. Podle archeologických nálezů patřila Libeň pravděpodobně k prvním slovanským osadám v pražské kotlině.

V písemných pramenech se však osada Libeň poprvé objevuje až roku 1363, tedy poměrně pozdě, uvážíme-li, že například první zmínka o sousedním Karlínu je z 10. století, o Střížkovu z roku 1228 a o Kobylisích z roku 1305.

S potokem Rokytka čili Rokytkou, který se v Libni vlévá do Vltavy, se setkáváme už v nejstarších pramenech. Ve 13. a 14. století se nacházely podél Rokytky dvě tvrze, z nichž první stávala přibližně na místě dnešního libeňského zámku a druhá v Podviní, na rozhraní dnešní Libně a Vysocha.

Prvním, historicky doloženým držitelem Libně byla staroměstská patricijská rodina Rotlevů, již mj. patřil i ústřední dům pražského Karolína a od konce 14. století i tvrz v Kolodějích. Z roku Rotlevů pocházel také Jan z Koloděj, který kolem roku 1434 prodal Libeň a Holešovice novoměstskému měšťanovi Václavu Cvočkovi. Ten však zaplatil jen část ceny a tak nebyla koupě zapsána do zemských desek. Proto mohl v roce 1436 Jan z Koloděj odkázat Libeň svému strýci Alešovi z Koloděj a Rotlevové tak vlastnili Libeň až do roku 1438, kdy doplatil Václav Cvoč dlužnou částku.

V průběhu husitských válek se v Libni roku 1424 utábořilo Žižkovo vojsko táhnoucí proti konzervativním Pražanům. V té době byly po zdejším stráněch rozesety vinice a viničné usedlosti, které

Libeňský most směřující z Holešovic na Palmovku.



zde vznikaly již od 14. století a vtiskly libeňské krajíně charakteristický ráz.

Počátky velkého průmyslového rozmachu Libně spadají do první poloviny 19. století. Roku 1832 byla založena známá Rustonka. Roku 1843 měla Libeň 232 domů, v nichž žilo 2200 obyvatel. V roce 1871 zahájila přes toto území provoz Severozápadní dráha a téhož roku byla založena Českomoravská akciová strojírna. Brzy následovala celá řada dalších podniků, od malých dílen až po velké továrny. Jak rostla průmyslová Libeň, stahovalo se sem stále více dělnických rodin, pro něž se stavěly pavlačové domy. Romantická a idylická tvář této obce ustoupila dynamickým komínům a činžovním zástavbám. Roku 1874 byla zavedeno veřejné petrolejové osvětlení, které po deseti letech vystřídalo osvětlení plynové.

V roce 1898 byla Libeň povýšena na město a začala používat vlastní znak. V jeho levé polovině byla umístěna část pražského štítu a pravá polovina byla



Dřevěný provizorní pilotový most z let 1903-1928.

dále půlna, přičemž vpravo byla červená a vlevo v modrém poli stříbrno-červeně dělené břevno, tedy kombinace slovanských barev. Na základě zemského

zákona z 16. dubna 1901 byla Libeň 12. září téhož roku připojena k Praze jako její osmá část.

Petra Klugová



CKOU ZPĚVOHRU. Hugo Kraus zůstává jen do konce sezóny 1948. Od 1. 9. 1948 do 30. 6. 1950 se už nechodí do Komické zpěvohry, ale do DIVADLA UMĚNÍ LIDU V KARLÍNĚ. Chvilí je divadlo pod národní správou. Ředitelem je Oskar Krejčí. Začátkem roku 1949 přichází nový ředitel Felix Bartoš. Felix Bartoš byl ředitelem Antonína Zápotockého a po válce dělal Vesnické divadlo. Protože táhlo Bartošovi na sedmdesátku, rozhodl Zápotocký, že se stane ředitelem na rok. Bartoš se přimluvil u Zápotockého, aby vzal zpět Vlastu Buriana.

Ve stejné době od 1. 8. 1950 do 1951 převzal provoz Československý státní film a ke Karlínu je připojeno Divadlo

státního filmu ve Vodčickové ulici. (Někdy uvedené pod zkratkou DFS - Divadlo filmového studia.) S divadlem spolupracuje Oldřich Nový, který zde uvedl několik muzikálů jako **Plukovník chce spát**, **Moje žena Penelopa**. Mezi tanečníky čteme jména některých bývalých členů Milcova Tanečního divadla. Největší událostí bylo uvedení amerického muzikálu **Divotvorný hrnec** v českém zpracování Voskovce a Wericha. Jan Werich toto představení přenesl z bývalého divadla U Nováků. Šlo o vůbec první evropské uvedení.

V padesátém roce se to v Karlíně ředitelem jen hemžilo. Z politických důvodů byl jmenován ředitelem **Tadeáš Šerínský**, dramaturgem **František Rychlík** a uměleckými šefy **Jindřich Plachta** a **Jan Werich**.

Zanavřel se na ředitelských dveřích štítek se jménem nového ředitele **Šourka**. Jeho význam byl se jen těžko mohl měřit s osobností **Jiřího Frejky**, který přichází ve stejné době jako hostující

režisér, chystající premiéru hry **Nebe na zemi**. Od února roku 1951 je od 1. 8. uměleckým šéfem v divadle, které se pro tentokrát od 21. 8. 1951 do 30. 6. 1954 nazývá **Divadlo hlavního města Prahy** (provozovatelem byl ÚNV, který vymyslel pro divadlo tento nový název).

Frejka se dokázal obklopit významnými umělci, hudebním skladatelem Václavem Trojanem, básníkem Vítězslavem Nezvalem, výtvarníkem Františkem Trösterem, choreografem Sašou Machovem (mimořádně vynikajícím choreografem baletu Národního divadla). Poprvé v historii karlínského divadla, kromě večeru Tanečního divadla Borise Míle, došlo k uvedení celovečerního baletního představení. Večer se skládá z **Coppélie** a **Louskáčka**. Měl premiéru 24. 1. 1954. **Choreografii vytvořila Laurette Hrdinová**.

Začátkem října 1952 se Jiří Frejka zastřílil ve své kanceláři loveckou puškou. Přesto, že lékaři několik dní bojovali o jeho život, zemřel 27. 10. 1952.

## HISTORIE KARLÍNSKÉHO DIVADLA VI.

Po Frejkově smrti je pověřen vedením divadla herec a režisér **František Paul**, po němž je jmenována **Marie Budíková**, která brzy onemocní a v ředitelské funkci za ní zaskakuje jeden z členů divadla **Ota Motyčka**. První premiérou je Fidoľvačka v režii **Oldřicha Nového**, který je uměleckým šéfem.

Od září roku 1954 do 5. 3. 1961 si karlínské divadlo už zase říká jinak - **Státní divadlo v Karlíně** - provozovatelem je od roku 1958 Ministerstvo kultury NV hlavního města Prahy. S novým názvem dostává i nového ředitele, kterým se stává **Eman Ziegler** (manžel karlínské zpěvačky Jiřiny Marešové), uměleckým šéfem je **Julius Lébl**, který se později stává ředitelem divadla. S divadlem opět spolupracuje i **Oldřich Nový**, který už v roce 1953 inscenuje první poválečnou karlínskou **Mam'zelle Nitouche**. Představení se hraje nepřetržitě osm let a zaznamenává neuvěřitelných 354 repríz. Oldřich Nový zde, v letech 1955 - 1958, pracuje jako umělecký šéf. Společně s Léblem postavili klasický

operetní repertoár. Znovu zazněl **Netopýr**, **Cikánský baron**, **Polská krev**, **Giroflé-Giroflá**, **Orfeus v podsvětí**, **Paganini**, **Ptáčník**. Taneční svět se dočkal dalších celovečerních baletů: **Sněhurky** v choreografii a režii Jiřího Němečka j.h., **Malé Fadetky** v choreografii Jiřího Blažka j.h.

V letech 1961 - 1963 se divadlo jmenuje **Hudební divadlo v Karlíně**. Od roku 1961 je ředitelem režisér **Rudolf Vedral**. Ředitel Vedral vedle dalšího uvádění klasiky zařazoval i větší počet novinek, mezi nimi i muzikály **Žebrácká opera**, **Slavné město Mahagony**, **Slavnost v Harlemu** a balet **Milóše Vacka** a **Jaroslava Mareše Vítr ve vlasech** v choreografii **Jiřího Blažka**.

Novinky přijímá obecenstvo s různým nadšením. V roce 1962 se Rudolf Vedral pokoušel získat diváky Horníkovým **Tvrďákem**. Když se začalo v Karlíně dávat operetě, muzikálům i baletu, došlo k organizační změně, která tyto nové snahy potlačila.

Petra Kindlová

## Stanice metra Kobyliisy - návazná autobusová doprava

**Problematika vedení trasy metra na severní terasu je řešena již od počátku projektování pražského metra. Od té doby vznikla řada variant a kombinací směrů i výškových vedení trasy s různými uspořádáním obsluhy území metrem a návaznou povrchovou dopravou.**

Obtížnost řešení tohoto úkolu, charakterizovaná též množstvím a různorodostí dosud uvažovaných řešení, vyplývá jednak ze skutečnosti, že velké obytné celky Severního města jsou rozmístěny v západovýchodním pásu, zatímco metro do tohoto prostoru vstupuje ve směru od jihu k severu, a dále z nutnosti překonání značných přírodních bariér (vodního toku Vltavy a značného výškového rozdílu mezi úrovní trojské kotliny a severní terasy), přičemž omezujícím technickým faktorem je zejména maximálně přípustné stoupání trati metra.

V současné situaci se jeví jako nejvýhodnější řešit návaznou dopravu ke stanicím trasy I.V.C metra autobusy. Problematiku umístění nového terminálu vnější dopravy a jeho napojení na systém MHD bude možné uspokojivě vyřešit až při prodloužení trasy C metra do Letňan. Realizace trasy I.V.C 1. etapa by měla mít příznivý dopad již na stávající koncovou stanici Nádraží Holešovice, kde sníží dnešní vysoký obrát cestujících. Stávající autobusový terminál MHD při jižním vestibulu stanice bude možné výrazně prostorově omezit, neboť zde zůstane pouze dvě méně kapacitní autobusové linky.

Výstavba stanice Kobyliisy výrazně zhodnotí okolní území, které se stane přirozeným centrem střední a západní části severní terasy. Při návrhu linkového vedení návazné dopravy ke trase I.V.C 1. etapa metra se vychází ze současného stavu, parametrů MHD a výhledových předpokladů. Oblast Bohnic a Čimic je dnes obsluhována autobusovou dopravou s přímou návazností na trasu metra C ve stanici Nádraží Holešovice.

Po uvedení trasy I.V.C 1. etapa do provozu budou Bohnice a Čimice obsluhovány autobusy od Kobyliiského nám. ulicí Čimickou do Čimic a ulicemi K Pazderekám a Lodžskou do Bohnic. Od stanice Kobyliisy jsou dále vedeny dvě

tramvajové stopy ulicí Trojskou ke stanici metra C Nádraží Holešovice a ulicí Zenklovou ke stanici metra B Palmovka. Tyto zůstávají zachovány. Po ulici Čimické přes Kobyliiské náměstí je dnes vedeno 8 autobusových linek z Bohnic a Čimic. Současný stav dopravní obsluhy je na bázi autobusové a tramvajové. Oblast Bohnic a Čimic je svázena ke koncové stanici metra trasy C Nádraží Holešovice a ulicí Zenklovou ke stanici Palmovka. Oblast Proseka, Letňan, Čakovice, Kbel je navázána opět pomocí autobusů několika stopami ke stanicím metra a to k Nádraží Holešovice, Palmovka, Vysočanská a Hloubětín. Nejvíce zatížená je trasa v uli-

ci V Holešovičkách, kde je vedeno 8 autobusových linek.

Prodloužením trasy C z Nádraží Holešovice až do Ládví dojde k zásadní úpravě návazné dopravy. Stanice Kobyliisy je situována do centra Kobyliis. Vlastní stanice je umístěna částečně pod ulicí Pod sídlištěm, částečně pod obytnými domy v této ulici. Západní vestibul je situován na Kobyliiské náměstí a je podpovrchový. Východní vestibul je polozapuštěný, umístěn pod křižovatkou ulic Pod sídlištěm a Klapkovou, nově je řešena návaznost na autobusovou dopravu a podchod pod ulicí Pod sídlištěm. Východní vestibul je podchod pod ulicí Pod sídlištěm. Východní vestibul je polozapuštěný, umístěn pod křižovatkou ulic Pod sídlištěm a Klapkovou, nově je řešena návaznost na autobusovou dopravu a podchod pod ulicí Pod sídlištěm. Východní vestibul je podchod pod ulicí Pod sídlištěm. Východní vestibul je polozapuštěný, umístěn pod křižovatkou ulic Pod sídlištěm a Klapkovou, nově je řešena návaznost na autobusovou dopravu a podchod pod ulicí Pod sídlištěm.

Výstavba autobusových závlivů v ulici Pod sídlištěm se bude realizovat mezi ulicemi Vrší a Klapkovou. Zúžením stávajícího středního dělicího pásu na 1,5 m lze vybudovat i závliv mezi Vrší a Kobyliiským náměstím, čímž se rozdělí přestupní vazby mezi autobusy a metrem rovnoměrně mezi oba vestibuly. U západního vestibulu bude výstupní hrana o délce 32 m a nástupní 32 + 24 m. U východního vestibulu budou jak koncoví linky, tak i průjezdné a regionální. Jižní závliv má délku 105 m a severní 106 m, za kterým bude ještě stanoviště pro 4 vozy TAXI o délce 22 m. U všech zastávek budou nové přístřešky s informačním systémem. Podél všech stojících autobusů budou vždy ještě 2 jižní pruhy v každém směru.

Pro koncoví linky u stanice Kobyliisy bude třeba vybudovat minimálně nutné odstavy autobusů.

Z důvodu stavění zástavby je jediná možná lokalita mezi ulicemi Březiněveskou a Zdlbskou, kde za cenu demolic vnitrobloku je možné umístit dostatečný počet odstavňích stání pro potřeby busů MHD, včetně zachování stávající tramvajové točny Střelnická alespoň manipulačně. Jedná se o linky z Bohnic a Čimic, které mají výstup a nástup v závlivě v ul. Pod sídlištěm. Ostatní linky pokračující dále Střelnickou. Po odstranění objektu stavebnin lze umístit na plochu mezi ulicemi Březiněveskou a Zdlbskou až 11 odstavňích pro kloub a 5 pro sólo. Tím by byla pokryta potřeba na požadované odstavy autobusů v oblasti Kobyliiského náměstí. Nově upravená odstavňí plocha respektuje i stávající vzrostlou zeleň, kterou zachovává a doplňuje ji.

Zároveň s výstavbou bude vybudována protihluková zeď v ulici Březiněveská, která chrání okolní zástavbu před nadměrným hlukem a prachem a přispěje ke architektonickému dotvoření vnitrobloku. Dvě linky by zůstaly ukončeny na dnešní konečné Ke Střici. V tomto případě je možné ponechat autobusový provoz na stávajících druhých koncových zastávkách v oblasti Bohnic a Čimic v současné podobě, bez jejich stavebních úprav a provozního přitížení, pouze s doplněním zeleně a případně i nových přístřešků.

Stávající komunikace Čimická je 4 pruhová směrově rozdělená komunikace se středním dělicím pruhem o šířce 3 m. Pro lepší provoz MHD bude rozšířena Čimická ulice od ulice Písečné po Kobyliiské náměstí z dnešních 2 jízdních pruhů na 3, z důvodu zvýšení kapacity stávající vozovky ve směru do centra s pravým vyhrazeným pruhem pro autobusy MHD. Stávající autobusová zastávka Kobyliiské náměstí na Čimické bude zachována pro oba směry vzhledem k místní obsluze a přejmenována na Služskou.

Po zprovoznění trasy I.V.C 1. etapa metra na severní trasu se výrazně zlepší dopravní obsluha celé této části města. Zároveň pokračuje příprava dalšího úseku metra I.V.C 2. etapa přes Prosek až do Letňan, neboť až po vybudování autobusového terminálu a záchytného parkoviště typu P+R u koncové stanice v Letňanech dojde ke komplexnímu vyřešení návazné dopravy na celé severní trasě.



Odstavné parkoviště autobusů by mělo stát mezi ulicemi Březiněveská a Zdlbská.

odbor dopravy



## Dopravní omezení v Karlíně

### ÚPLNĚ UZAVÍRKY

- ul. Pernerova**  
v úseku: od ul. Šaldova po ul. Thámova a dále od ul. Kollárova po ul. Peckova  
termín: 6.8. – 26.9.2001 1. etapa \*
- ul. Pernerova**  
v úseku: od ul. Jirsíkova po ul. Vítkova a dále od ul. Kollárova

cca 150m směrem k ul. Thámova  
termín: 27.9. – 27.10.2001 2. etapa \*

**ul. Pernerova**  
v úseku: od ul. Vítkova po ul. Peckova a dále od ul. Thámova cca 150m směrem k ul. Kollárova  
termín: 27.10. – 27.11.2001 3. etapa \*

\* termín je bez obrusné vrstvy, která bude provedena v době vhodných klimatických podmínek

### ČÁSTEČNĚ UZAVÍRKY

- ul. Sokolovská**  
od ul. 1. pluku po ul. Švábky  
termín: do 31.12.2001
- ul. Křížkova**  
od ul. 1. pluku po ul. Hybešova  
termín: do 31.12.2001\*
- ul. Thámova**  
v úseku ul. Křížkova a ul. Pernerova  
termín: do 15.10.2001

- ul. Vítkova**  
v úseku Pobežňní – Sokolovská  
termín: do 31.10.2001
- ul. Thámova**  
v úseku Pobežňní – Sokolovská  
termín: do 31.10.2001
- ul. Šaldova**  
v úseku Pobežňní

\* v roce 2002 bude TSK hl.m. Prahy provádět obnovu povrchu vozovky, včetně chodníků