

Seminární práce z projektu *Moderní trendy v železniční dopravě*

Provoz a vlakovost nákladní železniční dopravy v rámci uzlu Praha

Vývoj pražského uzlu z pohledu nákladní dopravy

Většina železničních tratí na území České republiky vznikla pro potřeby nákladní dopravy a nejinak tomu bylo i v Praze. Koněspřežka do Lán sloužila především pro přepravu uhlí a dřeva, podobné to bylo i s dráhou Buštěhradskou, Pražsko – duchcovskou a několika dalšími. V počátcích železničního provozu měla každá železnice v Praze své vlastní koncové nádraží, které bylo společné jak pro odbavení osob, tak nákladu. Později začala být jednotlivá nádraží vzájemně propojována, čímž postupně došlo ke vzniku pražského uzlu.

Ten však brzy přestal kapacitně postačovat stále vzrůstající intenzitě dopravy, a tak se v roce 1873 objevily první záměry vybudovat nové seřaďovací nádraží v Nuslích na stávající trati Praha – Tábor. Stavba byla dokončena v roce 1880 jako nádraží Nusle – Vršovice (dnešní Praha-Vršovice) a byla do něj zaústěna i místní dráha od Modřan a spojovací trať ze Smíchova. Samotné seřaďovací nádraží se rozkládalo vpravo od traťové koleje ve směru na Tábor a bylo dlouhé asi jeden kilometr. Bylo dokončeno až v roce 1886 a bylo charakteristické svým desetipromilovým spádem od Hostivaře, jenž umožňoval posunování bez použití lokomotiv. Po vzniku Československé republiky přestalo nádraží postačovat vrůstajícím dopravním nárokům. Proto byla obnovena výstavba nového seřaďovacího nádraží na území mezi Vršovickými a starými Strašnicemi, započatá a pozastavená ještě za Rakouska - Uherska. Slavnostní zahájení provozu se konalo 18. června 1919, kdy již byla dokončena spojka z „Horní“ Libně přes Malešice, která umožňovala odklonit nákladní vlaky ze severu mimo Wilsonovo nádraží.

Trať spojující horní libeňské nádraží se stanicí Vršovice – Nusle byla plánována již od roku 1913, její přípravu však zastavil příchod první světové války. Nicméně stejná válka a problémy s vedením vojenských transportů středem města posléze zapříčinili i její dostavbu. Nedostatek pracovních sil během války však způsoboval velká zdržení, a trať tak byla dokončena až v roce 1919, kdy už ji armáda (narozdíl od drah) nepotřebovala. Na trati byla vybudována výhybna Malešice, která se později rozrostla na důležitý nákladní uzel, neboť v roce 1936 do ní byla zaústěna odbočná trať na nákladové nádraží Žižkov a v roce 1939

dvoukolejná spojka do Běchovic. Po druhé světové válce fungovaly Malešice až do šedesátých i jako osobní nádraží. Ze stanice vychází řada vleček, z nichž nejvýznamnější jsou vlečky České pošty a malešické teplárny.

Ale zpět k vršovickému nádraží. Nové kolejiště se táhlo od osobního nádraží až k Zahradnímu Městu a stejně jako na původním nádraží měly všechny za sebou umístěné kolejové skupiny (vjezdová, směrová, staniční, odjezdová) sklon osm až devět promile. Tato skutečnost byla oproti běžnému způsobu se svážným pahrbkem sice výhodná pro úsporu lokomotiv, kladla však větší nároky na počet pracovníků v kolejišti. V osmdesátých letech prošlo seřaďovací nádraží rozsáhlou modernizací, jež spočívala mimo jiné v dosazení zařízení PRAGA (Přísunová a rozpouštěcí automatizace gravitačních nádraží), to už se ovšem blížil konec jeho provozu. Pokles železniční nákladní dopravy po roce 1990 způsobil jeho postupný zánik a obrovské plochy se stopami vytrhaných kolejí dnes zarůstají plevelem.

Součástí vršovického železničního komplexu je i dopravní Praha Vršovice čekací koleje, která se nachází nedaleko nadjezdu Jižní spojky přes trať do Hostivaře, a kde nákladní vlaky občas čekají na uvolnění spojky do Krče nebo přepřahují lokomotivy.

Nejdůležitějším místem pro nákladní železniční dopravu v Praze je již zmíněná stanice Praha Libeň, která byla otevřena na Olomoucko – pražské dráze v roce 1877. Od vzniku do současnosti měnila několikrát, tak jako mnoho jiných pražských nádraží, svůj název. Nejprve se jmenovala pouze Libeň, roku 1913 byla přejmenována na Libeň státní nádraží a v roce 1923 na Libeň horní nádraží (to proto, že v Libni se nacházelo ještě dolní nádraží, které dnes chátrá v ohradě Metrostavu nedaleko stanice metra Palmovka). Druhá světová válka přinesla (kromě závažného poškození nádraží spojeneckými bombardéry) doplnění názvu stanice o slovo Praha a teprve roku 1985 byl zaveden dodnes platný název Praha-Libeň.

Protože se stanice nacházela v průmyslové oblasti Libně a Vysočan, brzo se stala důležitým nákladním uzlem. V roce 1919 byla napojena výše popsanou tratí do Prahy-Vršovic a v roce 1926 přes výhybnu Vítkov na Wilsonovo nádraží. V roce 1960 bylo rozhodnuto o celkové proměně stanice. Byla vybudována nová staniční budova na Harfě (dnes zastávka tramvaje Nádraží Libeň) a především postaveno moderní seřaďovací nádraží se svážným pahrbkem. Celá stavba byla dokončena v roce 1978. Rok poté byla vybudována jednokolejná nákladní spojka do Prahy-Vysočan (v současné době slouží i osobní dopravě Praha Masarykovo nádraží – Praha-Vysočany s úvratí v západním zhlaví libeňského nádraží). O další rok později, v prosinci 1980, byla do provozu uvedena tzv. Holešovická přeložka, která spojuje

děčínskou a pardubickou trať a umožňuje vést nákladní vlaky a mezinárodní rychlíky mimo centrum města.

V roce 2004 došlo k opravě odbavovací haly, stavbě třetího nástupiště mezi kolejemi č. 6 a 10 a menším úpravám kolejí u Českomoravské ulice. V blízké budoucnosti čeká libeňské nádraží další změna, neboť v souvislosti se stavbou Nového spojení bude jeho západní zhlaví doplněno o dvě koleje (po jedné na každé straně současné trati do Prahy Masarykova n.) a naopak ubude kolej do výhybny Vítkov.

Nádraží je velmi zajímavé také z hlediska vleček. Zhruba v místě dnešní tramvajové zastávky Sazka Arena vedla kdysi přes Českomoravskou ulici vlečka do továrny ČKD lokomotivka. Ta však v dobách největší slávy ČKD výrazně omezovala městskou dopravu a proto byla v roce 1965 vybudována vlečka nová, která vycházela z výtažné koleje v ranžiru, přešla mostem potok Rokytku a Poděbradskou ulici a zaústila do nově vybudovaného předávacího nádraží, známého také jako Východní nádraží nebo Praha-Východ. Do něj byly kromě lokomotivky zaústěny i vlečky vysočanské spalovny, Prahy a několika dalších závodů ČKD z areálu u stanice metra Kolbenova. Protože dnes už rozhraní Libně a Vysočan nepatří výrobě lokomotiv, ale hokejistům, zarůstá pláň Východního nádraží stromy. Zatím jsou zde však stále patrné pražce staničních kolejí a vleček i zmiňovaný most přes Rokytku.

Současnost

Praha-Uhřetěves

Při cestě vlakem z Prahy-Hostivaře do Prahy-Uhřetěvesi není možné nevšimnout si pohoří kontejnerů na pravé straně trati. Jedná se o největší kontejnerový terminál ve střední a východní Evropě patřící společnosti Metrans. Denně odsud odjíždí několik vlaků do Hamburku, několik vlaků týdně směřuje do Bremerhavenu a do slovenské Dunajskej Stredy. Denně odjíždí vlaky do Zlína a jednou týdně do maďarského Gyoru. Obsluhu terminálu si firma Metrans zajišťuje třemi vlastními lokomotivami řady 740. (údaje z roku 2003)

Praha-Žižkov

Z rozsáhlého nákladového nádraží je část kolejí vytrhána a většina plochy je využívána pro jiné než původní účely. Několik kolejí vedle hlavní budovy používá společnost ČSKD Intrans jako výchozí stanici kontejnerových vlaků do stanice Hamburg Waltershof. Ty jsou

vypravovány čtyřikrát týdně a čtyřikrát týdně rovněž na Žižkovské nádraží z Hamburku přijíždějí zpět. Obsluhu nákladového nádraží zpravidla zajišťuje lokomotiva řady 742 z Prahy-Malešic. Ještě je třeba dodat, že i když se v případě Žižkova operuje s termínem nádraží, jedná se dnes pouze o nákladiště a vlaky z Malešic jsou vedeny jako „posun mezi dopravnami“. Podle plánů by měl být provoz na Žižkovském nádraží postupně utlumován a roku 2007 by zde mělo vzniknout nové obchodní a obytné centrum Prahy 3, ale soudě podle provozu kamiónů s kontejnery v jeho blízkém okolí k útlumu zatím nedochází. Není sice příliš prozřetelné se tak výhodně umístěného nádraží zbavovat, nicméně jeho nepoužívané a zarostlé části jsou pro Žižkov velkou ostudou.

Praha-Libeň

Kolejovým uspořádáním se Libeň vymyká obecné představě o seřadovacím nádraží. Protože bylo budováno v zastavěné oblasti, nebylo možné postavit vjezdovou, směrovou a odjezdovou skupinu za sebou, ale bylo nutné je uspořádat vedle sebe. Navíc je směrová skupina fakticky sloučena se skupinou odjezdovou, čímž se omezuje počet manipulací s vozy. Jako vjezdová skupina tak slouží koleje 28 – 38, a jako směrová a odjezdová koleje 51 – 62. Koleje s čísly 63 - 67 jsou používány pro místní potřebu, rozposunování, a sestavování manipulačních vlaků.

V současné době dochází ke změnám v organizaci železniční nákladní dopravy, které jsou způsobeny jednak jejím poklesem a jednak snahou tento pokles zastavit. Namísto staré technologie, kdy např. skupina vozů z Ostravy do Prahy byla zařazena do vlaku do Olomouce, tam byl vlak rozpuštěn a vozy připojeny k vlaku do České Třebové atd., se dnes používá způsob, kdy vlak jede přímo z Ostravy do Prahy a po cestě odpojuje a připojuje různé skupiny vozů. Tím se cesta vozů z výchozí do cílové stanice výrazně zkracuje a dá se efektivně využít tzv. noční skok, což znamená, že v noci, kdy jezdí málo osobních vlaků, je možné přepravit náklad prakticky na druhý konec republiky.

Kvůli této nové technologii se v posledních letech změnila struktura dopravy ve stanici Praha-Libeň. Ubylo výchozích a cílových vlaků a namísto nich přibýly tzv. tranzitní vlaky se zpracováním, jejichž výchozími nebo cílovými stanicemi jsou Brno, Nymburk, Kralupy n. V., České Budějovice, Středokluky, Cheb, Horní Dvořiště a Ostrava. Tyto spoje jsou vedeny v kategoriích NEx, Rn nebo Pn.

Výchozí nebo cílové manipulační vlaky v současném GVD směřují do Prahy-Malešic, Satalic, Běchovic, Čakovic, Radotína, Roztok u Prahy a Čelákovic. Výchozí a cílové spoje v kategorii

Pn jezdí do/z Českých Budějovic a Berouna a vlaky kategorie Rn jsou sestavovány a rozpouštěny pro Prahu-Uhřetěves, Prahu-Zličín, Hostivici, Plzeň a Benešov u Prahy.

Prameny

Atlas drah České republiky, Zdeněk Hudec a kolektiv, vydavatelství Malkus 2004

Praha a železnice, Milán Polák, vydavatelství Milpo Media 2005

Internet:

<http://www.cdcargo.cz> České dráhy, a.s., divize Cargo

<http://www.metrans.cz> Metrans, a.s.

<http://www.intrans.cz> Česká a slovenská kombinovaná doprava – Intrans, a.s.

Technická skupina UŽST Praha-Libeň