



Hlávka Praha-Stodůlky, pohled z opačné strany, zvláštní rychlík vedený lokomotivou 477.043 jede směrem do Kladna, foto Miroslav Šecl 9. 9. 1982



Průběžný nákladní vlak vedený lokomotivou T679.1571 u hlásky Praha-Stodůlky, probíhají stavební práce na budoucí výhybně, foto Petr Ovsenák 9. 8. 1983

Odstavné nádraží Praha jih – pokračování a dokončení

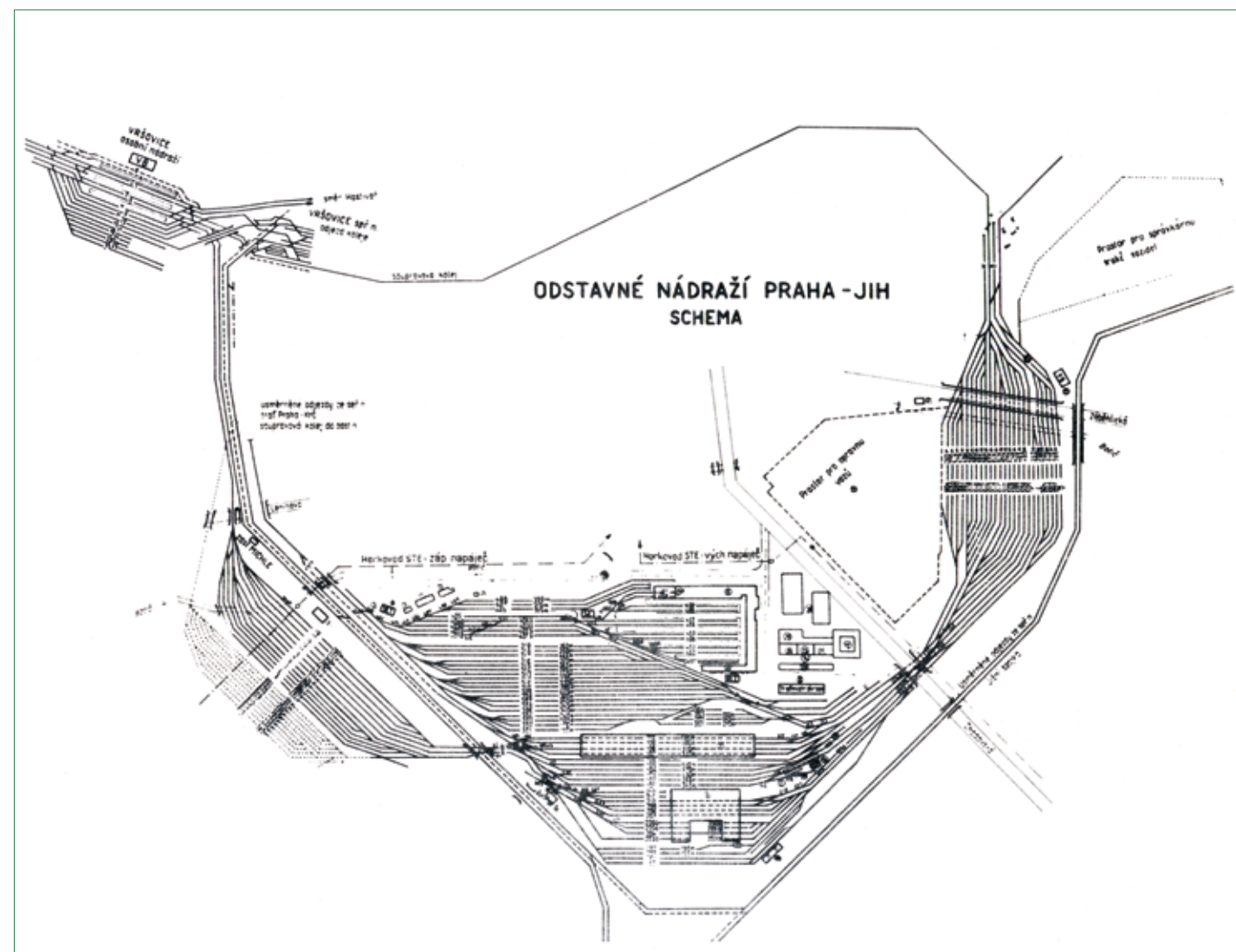


Schéma ONJ Praha, na obrázku jsou naznačeny i usměrněné odjezdy, jejichž realizace byla zrušena, sbírka SUDOP PRAHA a. s.

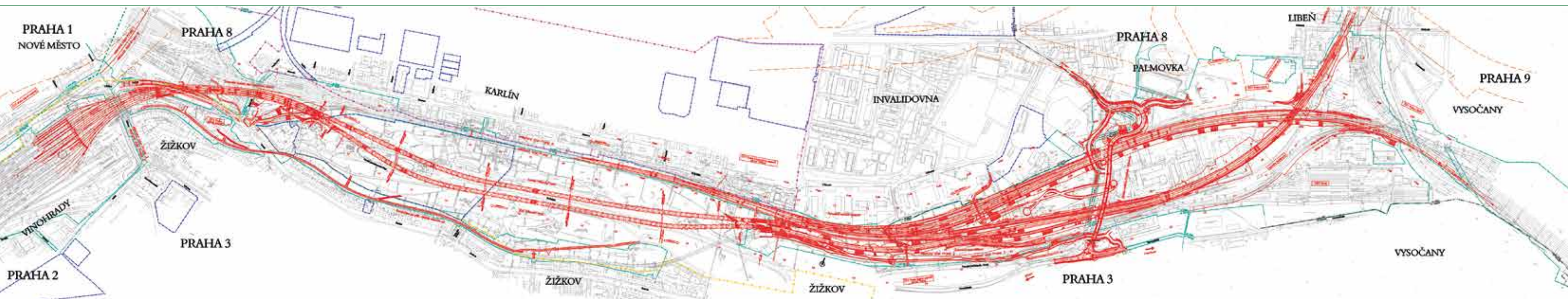
K opravdovým pojmům v představě železničního uzlu Praha patří projektování a stavba Odstavného nádraží Praha jih. Stavba byla řešena jako komplex provozů a zařízení pro zajištění provozního servisu, čištění, údržby a vystrojení vlakových souprav osobní železniční dopravy. Vzhledem ke značnému rozsahu celého areálu a finanční a časové náročnosti byla příprava a realizace stavby rozčleněna do souboru staveb. Celý areál je rozčleněn na tři hlavní kolejové skupiny – vjezdovou skupinu s jednokolejnou spojkou do osobního nádraží žst. Praha-Vršovice, střední (pořádací) skupinu s rozhodujícími provozními a technologickými celky a odjezdovou skupinu s jednokolejnou spojkou do seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice. Stavba byla zahájena v říjnu 1961 a ukončena po neuvěřitelných 38 letech v roce 1999.

Jak již bylo uvedeno, desetidílnou mozaiku staveb ONJ odstartovala v říjnu 1961 stavba ONJ, 1A část.

V únoru 1969 byla zahájena stavba ONJ, 1B část. Byla to stavba bohatá na speciální technologické celky, jakými byla tunelová myčka italské firmy Cecato Vicenza s čistírnou odpadních vod, hlavní hala pro provozní ošetření vlakových souprav (POVS) s průjezdnými kolejemi a dvě rychlomyčky. Dále bylo provedeno zatrolejování vjezdové a střední skupiny včetně osvětlovacích věží. Stavba byla dokončena v prosinci 1978.

V témže měsíci byla zahájena stavba ONJ, 3. část – přemostění Botiče. Jednalo se o 150 m dlouhé přemostění potoka železobetonovou deskou. Stavba byla dokončena po čtyřech letech.

V prosinci 1974 odstartovala stavba ONJ, 2. část. V náplni měla technologickou část POVS, spalovnu odpadků z čištění osobních vagonů a parní kotelnu dánského výrobce DANSTOKER o výkonu 2,5 tuny páry/h. Stavba byla dokončena v prosinci 1988.



Situace realizovaného Nového spojení, archiv SUDOP PRAHA a. s.

Dne 1. prosince 2008 byla slavnostně uvedena do provozu stavba Nového spojení, jejíž realizace začala 12. července 2004.

Po předchozím, téměř čtyřicetiletém, hledání „optimálního řešení“ se našlo v roce 1996 pro Nové spojení řešení, které mohlo být konečně realizováno. Na základě dokumentace EIA z roku 1996 bylo rozhodnuto vést tratě Praha-Libeň – Praha hl. n. a Praha-Turnov v úseku mezi Trocnovskou ulicí a oblastí Sluncová horou Vítkovem dvěma dvojkolejnými tunely.

Tato trať je považována za jednu z nejdůležitějších infrastrukturních staveb v Praze a snaha vylepšit spojení hlavního nádraží s Libní spolu s propojením do Vysočan má své kořeny již v 50. letech 20. století. K plnému zprovoznění stavby „Nové spojení“, jejíž koncepce postupně krystalizovala od roku 1992, došlo 2. prosince 2008. Plný provoz vlaků začal fungovat s novým grafikonem od 14. prosince téhož roku. Ve zkušebním provozu byla více než 12 let kvůli zprísňení hlukových limitů a doplňování protihlukových opatření. Potřebné razítko od Drážního úřadu dostalo Nové spojení na začátku března 2021.

Cílem této stavby bylo zvýšení kapacity přírodních železničních tratí do železniční stanice Praha hlavní nádraží pro osobní dopravu ze směrů Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice a zapojení železniční stanice Masarykovo nádraží do systému příměstské a městské železnice i od Vysočan; to vše doplněno o modernizaci západní části žst. Praha hl. n.

Splněním těchto cílů bylo umožněno zapojení všech dálkových mezinárodních i vnitrostátních vlaků do jednoho ústředního místa – do žst. Praha hl. n. jakožto ústředního nástupního, výstupního a přestupního bodu dálkové dopravy – a zavedení systému

příměstské a městské železnice na území hlavního města a přilehlých regionů Středočeského kraje.

Kolejové řešení

V rámci stavby byl nově vybudován dvoukolejný úsek trati Praha-Turnov v km 0,400–4,800 (Praha hl. n. – odbočka Balabenka). Bylo upraveno směrové vedení dvoukolejné trati Česká Třebová – Praha v km 405,600–408,200 včetně jejího zapojení do žst. Praha-Libeň. Nově byla postavena trať Praha-Libeň – Praha hl. n. a traťové spojky propojující tratě Praha-Turnov a Česká Třebová – Praha. V rámci kolejové části bylo postaveno i nové severní zhlaví žst. Praha hl. n. (původně součást stavby „Modernizace západní části Praha hl. n.“). Do stavby byla v průběhu doby zařazena a provedena úprava zhlaví v žst. Masarykovo nádraží.

Na výstavbu nových spojek navazuje nasazení moderního zabezpečovacího zařízení, které umožňuje ovládání celého kolejiště hlavního nádraží a Nového spojení z jednoho pracoviště JOP, a realizace moderního sdělovacího zařízení včetně rádiového spojení v nových tunelech.

Komunikace

Pro výstavbu výše uvedených tratí bylo nutno doplnit či upravit i část městské komunikační infrastruktury. Mimoúrovňové křížení železničních tratí v ulici Pod Plynojemem v úseku Novovysočanská–Švábky odstranilo letité fronty vozidel před spuštěnými závory. Husitská ulice byla pod novou železniční estakádou v oblasti Masarykova nádraží rozšířena na čtyři pruhy. Areál Krejčárek získal nové komunikační napojení. K portálům tunelů byly postaveny nové příjezdové komunikace

pro příjezd vozidel IZS. Na tělese opuštěné vítkovské trati vznikla cesta pro pěší a cyklisty s návaznostmi na pěší komunikace vrchu Vítkov.

Umělé stavby – mosty a propustky

Pro mimoúrovňová křížení nových železničních tratí a železničních tratí s komunikacemi bylo postaveno celkem 10 nových mostních objektů a 11 propustků, jimž vévodí především čtyřkolejná železniční estakáda z přepjatého betonu délky cca 450 m přes Masarykovo nádraží mezi západními portály tunelů a Seifertovou ulicí, dvoukolejná estakáda Sluncová z předpjatého betonu délky 322 m na trati Praha-Libeň – Praha hl. n. navazující na východní portály tunelů, „tunelový most“ pod tratí Praha-Turnov v km 3,319 a nový železniční most spřažené ocelobetonové konstrukce pro křížení tratí na zhlaví žst. Praha-Libeň.

Čtyřkolejná železniční estakáda přes Masarykovo nádraží

Bezesporu nejzajímavější a nejsložitější mostní stavbou, architektonickou dominantou a tváří celé stavby Nového spojení v Praze, je železniční estakáda Masarykovo nádraží. Tento most převádí čtyřkolejnou železniční trať z Prahy hlavního nádraží do Libně a Vysočan, přes ulici Husitskou, ulici Trocnovskou a prostor zrušeného lokomotivního depa Masarykova nádraží. Opěra Hlavní nádraží sousedí s mosty Seifertova (dokončenými v letech 2002 a 2004), opěra Vítkov je umístěna bezprostředně před portály nových tunelů pod Vítkovem.

Příčný řez mostem je komůrkový, s jednou hlavní komůrkou a dvojicí komůrek bočních. Horní deska

(mostovka) je vynášena filigrány se spráhující monolitickou deskou. Mostovka nad střední komůrkou je podepřena dvojicí monolitických trámů. Mostovka nad krajními komůrkami je podepřena jednak trámem, jednak obloukovou vzpěrou, která je zároveň důležitým architektonickým prvkem stavby. Spodní deska mostu je monolitická.

Architektonické řešení mostní konstrukce a její spodní stavby bylo vedeno snahou o maximální odlehčení konstrukcí. V kontrastu vůči velkým silám a momentům působícím v těchto konstrukcích byly navrhovány pokud možno subtilní dimenze s oblémi měkkými tvary a architektonickými detaily. Důležitým vizuálním prvkem trati jsou trakční trolejové stožáry. Na rozdíl od ostatních provozovaných tratí Českých drah, kde jsou používány výhradně typové konstrukce, byl v tomto projektu navržen zcela nový, atypický design stožárů a bran trakčního trolejového vedení.

Tunely

Pro převedení tratí Praha-Libeň – Praha hl. n. a Praha-Turnov vrchem Vítkov v úseku mezi Trocnovskou ulicí a oblastí Sluncová byly proraženy dva paralelně vedené dvoukolejné tunely. Oba byly raženy metodou NRTM se společnými hloubenými úseky v blízkosti portálů – z celkové ražené délky tunelů připadá na jižní 1 250 m a na severní 1 150 m. Dalších 281 m délky bylo postaveno v hloubených stavebních jámách.

Trakční vedení

Veškeré nově budované trati a traťové spojky jsou elektrizovány i vzhledem k ekologii železničního provozu v městské zástavbě. Trakční zařízení je v centrální