

# Čelákovice a železnice

**Výstavba železničních tratí výrazně přispěla k rozvoji Čelákovic i oblasti situované severovýchodně od Prahy. Městem procházejí tři železniční trati, a to 231 Praha – Kolín, 074 Čelákovice – Neratovice a 233 Čelákovice – Mochov. Nejvýznamnější proměny se v letech 2016–2022 dočká v rámci optimalizace čtvrtá nejvytíženější trať v České republice spojující Prahu a Kolín přes Čelákovice, Lysou nad Labem, Nymburk a Poděbrady.**

## HISTORIE A SOUČASNOST

V úseku Praha-Vysočany – Čelákovice – Nymburk byl zahájen provoz vlaků dne 4. října 1873. Železniční trať měla být původně projektována přes Brandýs nad Labem, ale pro odpor tehdejších starostů a zároveň poštmistra byla nakonec odkloněna ve směru na Jirny. Nakonec pro nesouhlas jedné šlechtičny byla trať přeložena přes Čelákovice.

O téměř deset let později, dne 11. ledna 1883, byl zahájen provoz na jednokolejných neelektri-



Nádražní budova v Čelákovících. Zdroj: *Staniční kronika*

fikovaných železničních tratích 074 v úseku Čelákovice – Lázně Toušeň – Brandýs nad Labem (do Neratovic o 16 let později) a 233 Čelákovice – Mochov, kde byly v počátku provozovány pouze nákladní vlaky, osobní doprava zde byla zahájena až v roce 1939. Od roku 2006, s výjimkou Polabského motoráčku, zde žádné jiné vlaky pravidelně nejezdí. V listopadu 2014 nabídl stát tuto trať spolu s čtyřmi dalšími k prodeji za minimálně 32 mil. Kč, avšak nikdo nevyvolal o tuto trať zájem. Železniční trať Čelákovice – Mochov (– Český Brod) měla původně propojovat dvě hlavní tratě, Praha – Nymburk – Kolín a Praha – Český Brod – Kolín, ale k prodloužení železnice z Mochova do Českého Brodu se nikdy nepřistoupilo. Možná v budoucnu se využije tato spojnice při budování vysokorychlostních železničních tratí v České republice.

Lokální dráha do Brandýsa nad Labem měla v Čelákovících vlastní nádraží, ze kterého ústila kolej na hlavní trať Rakouské severozápadní dráhy umožňující přímý průjezd vlaků z Lysé do Brandýsa nad Labem. Z každé dráhy byly vedeny ještě tovární vlečky, například z Čelákovice do cukrovaru v Mochově (později mrazíren) a do cihelen v Záluží či z Toušeně do tamního cukrovaru.

Zatímco dráha vedoucí z Prahy byla v rukou Rakouské severozápadní dráhy, lokálka vedoucí do Brandýsa nad Labem byla v majet-

ku Rakouské společnosti místních drah. Úsek mezi Prahou-Vysočany a Lysou nad Labem byl zdvoukolejňen v letech 1925–1928 a v roce 1976 byla část trati elektrifikována. Dnes slouží tato trať jako odklonová v případě mimořádností na 1. tranzitním železničním koridoru v úseku mezi Prahou a Kolínem přes Český Brod.

Stavební povolení pro původní výpravní budovu v Čelákovících bylo vydáno již v říjnu 1871. K výstavbě současného objektu nádraží se přistoupilo v polovině 20. let 20. století, kdy pro-



bíhalo zdvoukolejňování trati. Čelákovická nádražní budova byla rekonstruována v roce 2009 a oprava si vyžádala výdaje v objemu 20 mil. Kč. Oprava nádraží zahrnovala zateplení objektu, opravu fasády, výměnu oken a dveří, novou střešní krytinu a klempířské prvky, nová komínová tělesa a lávky, opravu přístřešku a dlažby, WC pro veřejnost, rekonstrukci pokladny a čekárny pro cestující, plynovou přípojku s kotelnou a elektrickou instalaci pro provozní místnosti.

## OPTIMALIZACE TRATI 231

Díky zprovozněnému Novému spojení je zmodernizován úsek mezi žst. Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Vysočany. Stejně tak bylo rekonstruováno v letech 2009–2010 zabezpečovací zařízení a doplněna automatická hradla v úsecích Praha-Horní Počernice – Mstětice a Mstětice – Čelákovice. V úseku mezi Prahou-Vysočany a Prahou-Horními Počernicemi je výhledově v plánu výstavba nové železniční zastávky Praha-Rajská zahrada v blízkosti stejnojmenné stanice metra linky B, kde je sídliště s 25 tisíci obyvateli.

Mezi Prahou-Vysočany a Lysou nad Labem projde trať v letech 2016–2022 optimalizací, kterou bude financovat Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Současná maximální rychlost vlaků činí 100 km/h a maximální rychlost navrhovaná po rekonstrukci je 140 km/h.

Po výstavbě ostrovního nástupiště v žst. Praha-Horní Počernice bude v letech 2016–2018 probíhat v první etapě peronizace žst. Čelákovice. Její součástí je výstavba ostrovního nástupiště, dvou vnějších nástupišť a dvou podchodů s cílem zvýšit kapacitu trati a zabezpečit výhledově 15minutový interval vlaků. Všechny rekonstruované objekty budou mít předepsanou výšku nástupištní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice. Přístup na obě nástupiště předpokládá bezbariérové řešení s výtahy a plošinami. Dne 29. dubna 2016 uveřejnila SŽDC oznámení o zahájení zadávacího řízení na realizaci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice“ s předpokládanou hodnotou 719 811 000 Kč bez DPH. Tuto stavbu je možné začít realizovat, protože byla po téměř třech letech dokončena modernizace tříkolejného traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly, kdy trať 231 plnila funkci odklonové trasy.

S rekonstrukcí železniční stanice Čelákovice počítá návrh jízdního řádu železniční dopravy pro období od 11. prosince 2016 do 9. prosince 2017. Lze předpokládat prodloužení jízdní doby osobních vlaků mezi Prahou a Nymburkem, avšak nepředpokládá se redukce počtu spojů. Důvodem prodloužení jízdní doby bude především menší počet staničních kolejí a jednokolejný provoz ve vybraných úsecích a rovněž vypnuté zabezpečovací zařízení v některých stavebních postupech.

Součástí druhé etapy je optimalizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice v letech 2018–2019 a navazujícího úseku Čelákovice – Mstětice v letech 2020–2021. Rekonstruovány budou všechny podchody pro pěší a podjezdy pro automobily a nahrazen současný železniční most přes Labe novým, který bude mít průběžné šterkové lože. Nadále se počítá s možností zavěšení lávky pro pěší a cyklisty o šířce 3 m na novém železničním mostu. Zatím je v Čelákovících ocelový železniční most tvořen dvěma shodnými souběžnými jednokolejnými mosty. V letech 1908 a 1921 byl tento most výrazně přestavěn. Během výstavby nového mostu bude zajištěn po dobu zhruba jednoho roku provoz vlaků po jedné koleji po provizorním mostu přes Labe. Poté se práce přesunou do úseku Čelákovice – Mstětice. Mezi nejvýznamnější akce bude patřit přeložka železniční trati v Záluží, snesení vlečky do depozitárního areálu Národního technického muzea, oprava železničních přejezdů a podjezdů a výstavba nového silničního nadjezdu na silnici č. 101 ve Mstětících. V rámci obou etap bude modernizován železniční svršek (koleje, výhybky), železniční spodek (zemní těleso, odvodnění), rekonstruováno trakční vedení a posílena trakční měřična v Čelákovících. Ve vybraných úsecích trati budou vybudovány protihlukové stěny. Mezi nejvýznamnější dopady stavby na život obyvatel města patří v rámci první etapy omezení parkovacích ploch v blízkosti nádraží, uzavírky podchodů pro pěší a cyklisty, podjezdů pro automobily, železničního přejezdu na trati 074 a změny v trasování autobusových linek č. 405 a 443. V rámci druhé etapy bude uzavřen podjezd pro automobily a podchod pro pěší a cyklisty u železniční zastávky Čelákovice-Jiřina a v případě nutnosti nebude dočasně obsluhována zastávka Čelákovice-Jiřina. Rovněž bude nově vybudován silniční nadjezd a zrušen železniční přejezd ve Mstětících.



Úsek dotčený stavbou je dlouhý 29,5 km a nachází se v něm čtyři železniční stanice (Čelákovice, Mstětice, Praha-Horní Počernice, Praha-Vysočany) a dvě železniční zastávky (Čelákovice-Jirřina, Zeleneč). Zdroj: **SUDOP Praha**



Vedení trasy železniční trati po optimalizaci přes Čelákovice. Zdroj: **SŽDC**

## JÍZDNÍ ŘÁDY A VYUŽÍVÁNÍ VLAKŮ CESTUJÍCÍMI

Do frekvenčního průzkumu bylo v říjnu 2015 zařazeno 863 vlaků Pražské integrované dopravy (PID) kategorií Os, Sp a R s Tarifem PID, které přepravily v průběhu jednoho pracovního dne na území hl. m. Prahy 116 759 cestujících. Ze 45 sledovaných železničních stanic a zastávek v rámci PID na území hl. m. Prahy je nejvytíženější Masarykovo nádraží (42 956 cestujících), hlavní nádraží (32 324 cestujících) a Smíchov (13 715 cestujících). Nejvytíženější tratě směřují z Prahy do Berouna, Kralup nad Vltavou a Benešova u Prahy.

Ze statistik je zřejmé, že více cestujících využívá osobních vlaků z Prahy do Čelákovice, než v opačném směru. V pracovní dny nastupuje denně do vlaků směřujících do Prahy průměrně 2 330 cestujících a z vlaků přijíždějících z Prahy vystupuje průměrně 2 800 cestujících. Čelákovickým nádražím projde denně zhruba 5 000 cestujících a zastávku Čelákovice-Jirřina, která byla zprovozněna v roce 2006, využívá denně zhruba 1 200 cestujících. Na trati 074 využívá zastávku Čelákovice zastávka více než 250 cestujících denně. O víkendech jsou tyto údaje zhruba poloviční až třetinové.

Počty vlakových spojů obsluhujících Čelákovice v Jízdním řádu 2016 jsou rekordní. Denně zde zastavuje více než 80 osobních vlaků, které jezdí v pracovní dny i o víkendech a státních svátcích minimálně ve třicetiminutovém interva-

lu. Před sto lety projelo Čelákovice průměrně 26 osobních vlaků a 10 rychlíků denně. Ještě v roce 1989 odjžděly vlaky z Prahy do Čelákovice v 7.44 a poté až v 10.32 hod., dnes je tato tříhodinová mezera těžko představitelná. V rámci PID zpracovávají České dráhy přepravní

fant má 310 míst k sezení). Na trati 231 došlo ke zlepšení situace poté, kdy byl posílen vlak 9111 (odj. v 6.50 hod. z Čelákovice). Nejvíce nevytíženějších vlaků s obsazeností převyšující 110 % je aktuálně na tratích směřujících do Prahy z Benešova u Prahy, Kolína a Berouna.



Železniční most. Foto: **Kamil Voděra, www.ceskamesta.cz**

průzkumy, z kterých jsou zřejmé nejvytíženější vlaky v příměstské dopravě. U nejobsazenějších vlaků (nad 110 % kapacity) se snaží organizace ROPID, dopravce České dráhy a objednatelé dopravy Středočeský kraj a hl. m. Praha řešit tuto situaci posilováním souprav, a to za předpokladu, že to dovolují technické parametry a jsou volné soupravy k dispozici. Kapacita se vždy vztahuje k místům k sezení, která tvoří základnu 100 % (1 jednotka řady 471 CityEle-

Jízdní doba vlaků mezi Prahou a Čelákovice se v minulosti proměňovala. Nejdelsí jízdní doba vlaků 38 minut byla v Jízdním řádu 2001/2002, kdy vlaky zastavovaly i v žst. Praha-Libeň. Aktuálně je jízdní doba vlaků o 10 minut kratší. Změnily se i kategorie vlaků zastavujících v Čelákovicích. Až do konce roku 2003 zastavovaly v Čelákovicích vedle osobních vlaků i rychlíky. Od Jízdního řádu 2003/2004 zastavují ve městě jen osobní vlaky, jejichž počet neustále vzrůstá. Od Jízdního řádu 2003/2004 jezdí většina vlaků na pražské Masarykovo nádraží. Výjimku tvoří brzké ranní a pozdní noční vlaky a rovněž posilové vlaky v dopravní špičce pracovních dnů, které obsluhují pražské hlavní nádraží. Plně integrace do PID se železniční trať 231 dočkala mezi Prahou a Lysou nad Labem 15. prosince 2002.

Středočeský kraj chce využít Operačního programu Doprava (OPD 2) k pořízení nových vlakových jednotek pro regionální drážní osobní dopravu. Kompletní obnova vozového parku je plánována na linkách S9 Milovice – Čelákovice – Praha – Benešov u Prahy a S2 Praha – Čelákovice – Nymburk – Kolín + S20 Kolín – Kutná Hora – Čáslav. Vlakové spojení mezi Prahou a Čelákovice by mělo být v budoucnu zajišťováno novými elektrickými jednotkami a stávající vozidla typu 471 City Elephant budou přesunuta na jiné elektrifikované tratě v rámci kraje.

## Počty osob přepravených vlaky PID v průměrný pracovní den v říjnu 2015

Číslo trati	Železniční stanice, resp. zastávka na území Středočeského kraje	Počet přepravených cestujících	
		Do Prahy	Z Prahy
171	Černošice	7 812	7 111
091	Roztoky u Prahy	7 602	8 343
221	Říčany	7 464	7 998
231	Zeleneč	7 335	8 508
011	Úvaly	6 297	6 947

Zdroj: **ROPID**

## Nejvyšší průměrná obsazenost vlaků v pracovní dny na trati 231

Vlak	Čelákovice odjezd (směr)	Obsazení	Kapacita	%	Nejvytíženější úsek
9115	7.50 (Praha-hl. n.)	333	310	107	Zeleneč – Praha-Vysočany
9107	5.50 (Praha-hl. n.)	326	310	105	Zeleneč – Praha-Vysočany
5852	5.34 (Praha-Mas. n.)	316	310	102	Zeleneč – Praha-Vysočany
9404	7.04 (Praha-Mas. n.)	623	620	101	Zeleneč – Praha-H. Počernice
9402	6.04 (Praha-Mas. n.)	613	620	99	Zeleneč – Praha-Vysočany

Zdroj: **ROPID**

Téma zpracoval  
**Petr Studnička**