V minulosti se i poměrně v jádru hlavního města Prahy nacházely různé podniky, továrny nebo sklady, které byly většinou napojeny vlečkou, jelikož v minulém století se automobilová doprava využívala minimálně, a lidé se spoléhali zejména na dopravu železniční. Z toho i vyplývá, co stálo za masivním vlnou likvidace železničních vleček, ale k tomu se dostaneme později… Vlečky se v 20. století používali hlavně pro zásobování areálu nebo odvoz výroby a materiálu ven do světa, proto byly vlečky v areálu rozvinuté, jedny koleje mířili do lokomotivní remízy, druhé smiřovali například k nákladovým rampám a některé fungovaly jako odstavné… Avšak je zcela jasné, že toto automobilová resp. kamionová doprava nepotřebovala… Přijede kamion, naloží se zboží a kamion odjede… Toto byl hlavní důvod tragického úpadku využití železničních vleček… Avšak ne všechny vlečky skončili z důvodu nahrazení kamiony… Některé skončili hlavně po sametové revoluci, kdy mnoho továren zkrachovalo a část z nich bylo zbouráno…

Na začátku 90. let se v Praze nacházelo přes 120 vleček… V současné době je to pouze okolo 37… To je o 83 méně než v roce 1990…. Můžeme říci, že v Praze byly celkem 3 “centra vleček”, tedy nádraží nebo spojka, ze které se vlečky odpojovaly… Jedná se o dnes již neexistující nádraží Praha – Východ, Holešovická přístavní dráha ( HPD ) a Hostivařská vlečková dráha ( HVD ). Na prvních dvou zmíněných místech vlečkový provoz ustál na začátku 21. století, na HVD byly první vlečky rušeny po roce 2009, dnes je provoz poměrně malý….

Začněme Východním nádraží ve Vysočanech…. Vysočany byly v minulosti známé kvůli rozrůstající mu se industriálu zejména v továrnách jako ČKD, Praga nebo Odkolek. ČKD byla ve Vysočanech hned dvakrát… Jižní areál ( ČKD Lokomotivka a Kompresory ) a Severní areál ( ČKD Elektrotechnika a Slévárny ) Oba areály byly napojeny vlečkou, severní areál z vysočanského nádraží, jižní areál z libeňského… V 50. letech, kdy se výroba zvýšila začali obě vlečky kapacitně nedostačovat a tak v 60. letech vznikl plán na výstavbu poměrně velkého nádraží s obratem až 400 vozů denně… Stavby byly zahájeny v roce 1963 a vybudoval se mohutný násep v údolí Rokytky a 2 mosty a také výrazná zářez pod Kolbenovou ulicí… V roce 1965 byla nová vlečka s nádražím dokončena a posléze uvedena do provozu… Vlečka se odpojovala z nákladového obvodu libeňského nádraží, poté překročila ulici U Elektry a poté ostrým obloukem kolem Hloubětínské Tesly překonala 1 mostem ulici Poděbradskou až se s ní vyrovnala, kde bylo také zmíněné Východní nádraží… Z východního zhlaví se ještě odpojovala další část vlečky, směr Praga a ČKD Slévárny…

Důvodem zrušení Holešovické přístavní dráhy je překvapivě velmi odlišné, než od například Východního nádraží. Když se v srpnu 2002 prohnala Prahou ničivá povodeň, postihla zejména čtvrtě jako Karlín, Holešovice, Troja atd. znemožnila provoz na přilehlých vlečkách a také na nákladovém nádraží v samém srdci holešovického přístavu… Po roce 2002 avšak nikdo nestál o opravu nádraží nebo vleček, které byly nesjízdné a zanedbané. Dalším faktem bylo, že místo velké části přístavu se plánovala bytová výstavba, která po roce 2006 pohltila bývalý areál nákladního nádraží…. A tak v roce 2004 vydal drážní úřad povolení pro zrušení vleček HPD a i kolejí a nádraží v přístavu. Koleje byly odstraněny v roce 2006, dnes se ovšem dají nalézt velmi výrazné pozůstatky, zejména v ulici Jankovcova…