

# Vlaky na Modřance zrychlí, ale...

MARTIN NAVRÁTIL

Čtrnáctistránková(!) reakce pánů Štěpána a Václava Háalka z Čisovic zejména k problematice trati 210 (Praha–Čerčany/Dobříš) byla kromě médií adresována celkem na šest institucí rozhodných pro železniční dopravu ve Středočeském kraji, pochopitelně včetně dopravce, Českých drah, konkrétně Odboru osobní dopravy a přepravy. Jejich odpovědi na svůj předchozí dopis (z května 2008) oba pánové nepovažovali za dostatečné a požadovali řešení a odstranění nedostatků s tím, že pouhé zdůvodnění problému nevyřeší.

Háalkovi v prvním dopise zaslali podrobné návrhy na možné zrychlení dopravy na trati 210 s očekáváním, že se jízdní doby budou postupně zkracovat. *Opak se stal skutečností!* píší v reakci a jako příklad z návrhu jízdního řádu 2008/09 uvádějí spoj Os 19017, který 52 km z Dobříše do Prahy překoná za 1 hodinu 44 minut, zatímco autobus jede o třetinu levněji a za 40 minut. *Je evidentní, že cestující z Dobříšska použijí radši autobusový spoj,* píší Štěpán a Václav Háalkovi a dodávají: *Pokud by se přepravní časy vlaků zkracovaly, dráhy nás nenutily vystupovat na konečné ve Vršovicích a udržel se slušný komfort cestování, cestující ze zmíněného úseku by se k železnici vrátili.*

To, aby vlaky „Modřanky“ jezdily až na hlavní nádraží, prosazoval po služební linii i dozorcí provozu ČD žst. Praha Vršovice Petr Pavlík, jehož jsme zároveň požádali o komentář ke klíčovým bodům z dopisu Štěpána a Václava Háalka. S řadou jejich námitek podle něj nelze než souhlasit. O vedení vlaků z tratě 210 na hlavní nádraží se snažilo pražské KCOD a ROPID, avšak jeho kapacita tuto alternativu neumožňuje, takže Praha hl. n. se v novém GVD objeví pouze u Os 19000 s obratem na 9001. K otázkám zvýšení traťových rychlostí odkazuje i na SŽDC, s. o., která vytváří podmínky pro vlaky dopravce ČD.

Podobné je to nyní i s konstrukcí jízdního řádu. Tady snaha o zrychlení poněkud naráží na komisní přístup zpracovatele grafikonu (SŽDC – SENA), který se řídí striktně platnými údaji zadanými v systému SENA, které většinou vycházejí z platné tabulky traťových poměrů. Vše má podle Petra Pavlíka „svě“ lhůty, a tak se letos stalo třeba to, že ačkoliv byl v prosinci 2007 opraven Jarovský

tunel, grafikon pro rok 2008 s tím nepočítá a stále se jezdí „papírově“ tunelem 10 km/h. Toto zrychlení se projeví až v roce 2009.

Bohužel, třežba v roce 2008 dochází ze strany SŽDC k několika investicím do zlepšení parametrů tratě 210, které budou ukončeny do 11. 12. 2008 a umožní zvýšení bezpečnosti a zrychlení GVD, do nového jízdního řádu se podaří prosadit pouze křížování na modřanské zastávce a možný příjezd Modřanami po 9. koleji rychlostí 80 km/h, říká P. Pavlík.

Jak si jistě pozorný cestující všiml, ve Skochovicích, v Modřanech a na Zbraslavi se dokončuje modernizace přejezdů a stanic. Stanice Zbraslav a Modřany budou vybaveny moderním zabezpečovacím zařízením JOP Remote 98, které bude umožňovat zvýšení rychlosti a vyšší bezpečnost. Stanice Praha Modřany, kde bylo poměrně moderní zabezpečovací zařízení paralyzováno následkem povodní ze srpna 2002, bude nově dálkově řízena výpravčím z Braníka a dojde tak i k personálním úsporám. Do Prahy Braníka se může vjíždět do přímého směru od Modřan (na 1. služební koleji) až 80 km/hod. *Toto se mi s obtížemi podařilo prosadit pouze z jednoho směru, protože vjezdová výhybka č. 9 na druhé straně (směrem do Krče) neumožňuje konstrukčně vyšší rychlost než 40 km/h,* uvádí vršovický dozorcí provozu.

Cíli pro zlepšení se něco děje, bohužel další připravovaná zlep-



V žst. Praha Zbraslav by v 1. staniční koleji bylo možno zvýšit rychlost ze 40 na 60 km/hod hned po zprovoznění jednotného ovládacího pracoviště a nového zabezpečovacího zařízení, které se předpokládá letos k datu 11. 12. 2008. Foto: AUTOR (2x)



Návěstidla s kříží neplatnosti a rezivějící přestavníky či výhybková návěstidla jsou smutným obrázkem stanice Praha Modřany už od povodní v srpnu 2002. Modřany budou po dokončení obnovy zabezpečovacího zařízení nově dálkově řízeny výpravčím z Braníka, na zastávce se opět bude moci křížovat a i díky funkčním přejezdovým zabezpečovacím zařízením dojde ke zvýšení rychlosti.

šení z výše uvedených důvodů SENA do konstrukce jízdního řádu zahrnout nemohla. Konkrétně se jedná o:

- Možné zvýšení rychlosti v žst. Praha Zbraslav ze 40 na 60 km/h v pokračování traťové koleje po staniční 1. koleji (po zprovoznění jednotného ovládacího pracoviště JOP, které je plánováno k 11. prosinci 2008). Plánované křížovací intervaly až šest minut (např. Os 19005, 19020 a 9003) budou naprosto zbytečné, protože žst. Praha Zbraslav bude vybavena elektromotorickými přestavníky, odjezdovými návěstidly a zařízení JOP bude umožňovat současné vjezdy.
- Odstranění trvalého omezení rychlosti (10/20 km/h) přes přejezd u komořanské zastávky do Modřan (pouze v tomto směru, protože z druhé strany nejsou splněny na komořanském přejezdu rozhledové poměry pro rychlost vyšší než 40 km/h.

- Zvýšení rychlosti z 10 na 40/60 km/h na modřanském přejezdu z důvodu obnovení činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení.

- Odstranění pomalých jízd na odbočce Skochovice z důvodu vybudování dvou přejezdových zabezpečovacích zařízení. Ty se sice nepovede odstranit k novému GVD, ale až v průběhu ledna 2009.

Nezbývá než závěrem souhlasit s jedním z tvrzení pánů Štěpána a Václava Háalkových z Čisovic o tom, že mnohdy vítězí byrokracie. Markantní je to hlavně na přejezdech, kde se nedaří prosadit zvýšení rychlosti a přejezdy používané minimálně zrušit. *Stačí jedno ne-souhlasné vyjádření majitele pozemku, a to se vždy najde, a nikdo s tím nic neudělá,* uvádí Petr Pavlík, který doporučuje nejen těmto pisatelům obrátit se i na Středočeský kraj, který je ze zákona objednavatelem regionální dopravy. V případě dostatečné podpory ze strany uživatelů tratě 210, případně občanských iniciativ a aktivit starostů a obcí, by se mohla v budoucnu situace zlepšit výrazněji. První krůčky v podobě modernizace zabezpečovacího zařízení v Modřanech a Zbraslavi jsou ostatně již nyní vidět a věřme, že se co nejdříve projeví i prakticky, a nikoliv až v grafikonu 2009/2010.