

Ke kritice trati číslo 210

Do redakce došlo několik připomínek k trati číslo 210 Praha-Vrané nad Vltavou/Dobříš. Poněkud jsme je zestručnili a požádali SŽDC, s. o., o stanoviska k jednotlivým problémům. Děkuje se za odpovědi tiskovému mluvčímu SŽDC Bc. Petru Hallovi.

■ Proč o víkendu nejede vř spojů linky S80 mezi Prahou Vršovicemi a Prahou hl. n.? Stěžovatel prý viděl poloprázdné kolejště 28.–29. 12. 2008.

Obecně kolej nelze považovat za volnou, když na ní nestojí v daném momentu vlak, protože aby mohl nějaký vlak do stanice vjet, musí být pro něj postavena vlaková cesta, aby se na návěstidle před stanicí mohla rozsvítit návěst dovolující jízdu do stanice a vlak mohl plynule bez zpomalení vjet. Jinými slovy to zhruba znamená, že po odjezdu jednoho vlaku do vjezdu jiného vlaku na tutéž kolej musí uplynout jistá doba cca 5 minut, po kterou je kolej sice na první pohled prázdná, ale ve skutečnosti jí nelze pro jiný vlak využít z výše uvedeného důvodu.

To je ovšem velmi zjednodušené vysvětlení, protože nastávají i další momenty, které využití té které koleje ovlivňují, jako např. kolizní jízdy jiných vlaků po zhlaví (výhybkách) stanice, které znemožňují na danou kolej onu vlakovou cestu postavit. V daném případě trati od Vraného je ještě významným omezujícím prvkem nutnost objíždění soupravy hnacím vozidlem pro jízdu vlaku zpět. To zatěžuje vždy celkem šesti jízdami zhlaví stanice, znemožňuje použití dělené koleje pro jiný vlak apod. Lze říci, že v případě vlaku vedeneho o víkendu motorovou lokomotivou by doba obsazení koleje činila kolem 30 minut.

■ Po nákladné modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího

zařízení v úseku Praha Braník–Praha Zbraslav se nezvýšila traťová rychlost. Z jakého důvodu byla na přejezdu na Závisti (km 36,9) snížená rychlost na 20 km/h, když byl zabezpečen uzamykatelnou závorou? Co přinesla modernizace úseku – prý je teď delší jízdní doba (podle stěžovatele je to horší a všichni se jen vymlouvají)?

Přejezd v ulici Závist v Praze Zbraslavi byl pořízen vlaky pouze dvacetikilometrovou rychlostí. Tato ulice se totiž z pravé strany trati od ulice Komořanské směrem k přejezdu dosti prudce svažuje a na přejezdu nebylo světelné zabezpečovací zařízení. To tam bylo instalováno a zapojeno až 12. prosince roku 2008. Ještě téhož dne bylo posláno navrhované zvýšení rychlosti na šedesát km za hodinu ke schválení. Tabulky traťových poměrů (TTP) se nedají měnit okamžitě, nejprve je musí schválit provozní složky SŽDC a potom musí dle předpisu být tři týdny před začátkem platnosti zveřejněny na serveru pro provozní pracovníky. Takže zvýšená rychlost na šedesát km byla zavedena dnem 9. ledna 2009.

Zmíněný přejezd v ulici Závist, která není pouhou cestou, ale „normální“ pražskou ulicí, nelze zrušit, městský obvod Zbraslav (Praha 16) je proti, ačkoliv tam před více než zhruba 12 lety nelegálně bez projednání s Drážním úřadem a tehdejší Traťovou distancí Praha západ osadil trvale uzavřenou zábranu. Dnes je tato trubková „závora“ dokonce zavařena, takže projdou jen chodci a cyklisté. Měla tak být zvýšena bezpečnost a omezena frekvence v ulici Závist, neboť řidiči silničních vozidel si tu krátili cestu. Železniční provoz tímto opatřením není omezen, takže správce trati neprotestoval, vzniklý stav ovšem „neposvětil“. Odstra-

nění zábrany je záležitostí města. Postup rušení přejezdu je dán §42 zákona 500/2004 S. správní řád a ruší ho silniční správní úřad.

■ Modřany zastávka–Komořany, kdy je nyní po rekonstrukci přejezdu a zapojení SZZ prodloužena jízdní doba z 3 minut na 5. Proč? Byly započteny doby na obou zastávkách. Dříve nebyly započteny?

Přejezd v ulici U soutoku za zastávkou v Praze Komořanech byl vybudován někdy v osmdesátých letech při výstavbě místní přeložky trati. Dlouhá léta tento úsek nebyl majetkem ČD ani SŽDC, zůstal v majetku investora, města Prahy, protože to byla vyvolaná investice v souvislosti s výstavbou tramvajové trati do Modřan. Přejezd byl již tehdy vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které ale bylo zničeno povodní v srpnu 2002. Železniční složky ho však opravit nemohly, protože nesměly investovat do „cizího“ majetku.

Oprava se mohla uskutečnit až po převedení do majetku SŽDC, k němuž došlo až v roce 2007, kdy to umožnila legislativa. Diskutovat o prodloužení jízdní doby v řádu jednotek minut na trati, kde celková cestovní doba je v řádu hodin, nepovažujeme za smysluplné. Mimochodem z širšího pohledu např.

traťového úseku Praha Vršovice–Vrané n. Vlt. je cestovní doba u námátkou vybraných vlaků stejná (33 minut bez křížování) – viz např. vlaky 9051, 9017 apod.

■ Úsek Jílové–Týnec: „Argument, že není kde křížovat, aby to bylo výhodnější z časového hlediska, je hloupost odpovědných pracovníků, co zrušili Malou Hrašticí nebo Krhanice. Měli jste si propočítat, jak to bude výhodné pro cestující, a ne koukat jen na úsporu mzdových nákladů, když tyto stanice nebudou obsazeny. Naprosto zřejmé je to v úseku Jílové a Týnec, kde citelně Krhanice chybí, neboť vlaky na sebe v Jílovém či Týnci nesmyslně dlouho čekají..!“

Nejsme těmi, kdo tyto stanice zrušili, mimochodem Malá Hraštic má jen trvalou výlukou služby výpravního a je případ od případu (např. při jízdách nostalgických vlaků) aktivována. Stanice Krhanice byla postupně rušena v letech 1997–2004, neboť koleje č. 3 a 5 byly dlouhodobě, vzhledem k tehdejšímu poměrně slabému provozu, nadbytečné, navíc neodpovídaly současným technickým normám a požadavkům. Vyšší společenská objednávka spojů na této trati přišla až po zrušení stanice a jejím následném převedení do kategorie zastávka. Redakce