

Železniční i veřejnost mohou devastaci své trati zatím jen smutně přihlížet

Katastrofální stav železniční infrastruktury, především na vedlejších tratích, musí nutně vzbuzovat obdiv a úctu k pracovníkům na nejnižších úrovních, kteří za trať zodpovídají, přičemž ne vlastní vinou již dávno ztratili pocit jistoty, zda vlivem kritického stavu železničního svršku a spodku nedojde v úseku, za který nesou odpovědnost, k železniční nehodě.

K takovým tratím, kde se traťmistrům rozpadá železniční trať přímo před očima, patří trať 210 Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany (Dobříš). Neexistence koncepce státní dopravní politiky, nejasné otázky privatizace, případně otázka, zda je nutno vůbec všechny regionální tratě privatizovat, způsobuje, že se na těchto tratích již neprovádí odpovídající údržba, případně rekonstrukce tak, jak to situace vyžaduje. Cestující a personál železnice jsou tak denně vystavováni ohrožování vlastní bezpečnosti a je smutné, že toto obecné ohrožování je zcela vědomé, protože kritická situace na tomto úseku je všem zodpovědným pracovníkům dostatečně známa.

Měchenický most - brzda dopravy i obchodu

Kritickým místem uvedené trati je zejména most přes Vltavu v km 29,200 - 29,400 nedaleko Měchenic. Přes více než stoletý most je zde několik let zavedena "přechodná" pomalá jízda 10 km/hod. Z hodnocení revizního mostmistra vyplývá, že životnost mostu je již nulová. Na závěr zprávy je konstatována kritická situace a potřeba okamžité rekonstrukce. V zimě r. 1994/1995 zde došlo ke snížení nápravového tlaku z 20 na 16 tun. Přepřavou tak bylo vhozeno pěkné poleno pod nohy a není divu, že rozkládání zásilek do dvou vozů se jim nevyplácí a přecházejí na kamionovou dopravu. Tím se železnice zcela vědomě připravuje o tržby. Dokonce zde hrozilo i zastavení provozu nebo silné omezení osobní dopravy. Vozbu většiny vlaků zajišťují lokomotivy řady 749, u kterých naštěstí není třeba plnit vodní nádrž pro parní generátor. Tyto lokomotivy mají povolenou výjimku pro přechodnost přes uvedený most za podmínky maximální rychlosti 10 km/hod. a nesmějí se na mostě zastavovat a rozjíždět, aby vzhledem k jejich nápravovému tlaku nedošlo k nežádoucímu působení dynamických sil na konstrukci mostu.

Co "zavinil" měřicí vlak

Na nejhorších úsecích trati Praha-Modřany - Praha-Zbraslav - Vrané nad Vltavou byla po průjezdu měřicích vlaků na základě vyhodnocení geometrické polohy koleje (GPK) okamžitě snížena traťová rychlost na 20 km/hod. Osobní vlaky jezdily zpožděny minimálně o 20 minut a nespokojenost cestujících rostla natolik, že management DDC řešil uvedenou situaci tím, že došlo k vyčlenění částky 400.000 Kč na nejnútnejší udržovací práce. Po výměně pražců ve stycích kolejových polí mohla být zvýšena traťová rychlost na 40 km/h.

"Socialistické" řešení problémů přetrvává

O neúnosné situaci v oblasti bezpečnosti železničního provozu seznámil tehdejší dozorcí přepravy pan Petr Pavlík s kolektivem zaměstnanců ministra dopravy pana Budinského. Výsledek je ale prakticky roven nule. Do současné doby GR ČD, jemuž byl dopis postoupen, na něj nereagovalo.

Při natáčení televizní reportáže o tomto problému hodlal pan Pavlík se situací na trati seznámit veřejnost. Setkal se ovšem s názorem, že upozorněním na neúnosný stav bezpečnosti provozu dělá věc špatnou, že odhání železnici zákazníci, protože lidé se bojí přes měchenický most jezdit. Najdou se i takoví cestující, kteří údajně při jízdě přes most stojí u dveří a čekají, kdyby se most pod vlakem zřítíl, aby mohli vyskočit ze soupravy jako první. Takže je kvěcem zřejmé stále lepší přistupovat jako za socialismu, tedy, aby lidé o negativních věcech pokud možno nic nevěděli.

Nekvalitní trati se nejlépe přizpůsobí jen koněspřežka

V současné době se nepříznivý stav trati nachází mezi normou a kritickým bodem. Provoz na trati se tedy zatím zastavit nemusí. Přidělované prostředky na údržbu stačí však stěží na odstraňování hrubých závad v rozchodu a strmosti koleje. A tak se volí náhradní řešení: místo provedení jediné ekonomicky účelné a zcela nutné komplexní rekonstrukce trati, vyčítění příkopů a obnovení odvodnění spodku, přizpůsobuje se nepříznivému stavu svršku nasazení vhodných kolejových vozidel. Ideální se zde jeví, s ohledem na svou kapacitu, soupravy složené z lokomotivy č. 749 a parových osobních vozů Bmo.

Co by mohlo zajímat Generální inspekci

Výše uvedené souvislosti nutí k jednomu zamyšlení. Kam se ztrácí vytěžený materiál ze staveb koridoru, když například

klad kolejnice, po kterých se jezdilo rychlostí 120 km/h, by mohly být použity pro regionální tratě? V Praze-Braníku musel traťmistr nechat vyjmout kolejnice z odstavné koleje, vložit je do traťové koleje a z traťové koleje tyto nevyhovující kolejnice dát do stanice, aby tam vůbec nějaké byly.

Jiný příklad "hospodaření" hovoří o létě 1994, kdy bylo realizováno nové kolejové rozvětvení v Praze-Modřanech. Současně byla vybudována nová dvoukolejná zastávka, avšak jeden a půl roku se stejně jezdilo jednokolejně, třebaže bylo vydáno kolaudační rozhodnutí a nová kolej se mohla provozovat. Trať je v dezolátním stavu a tam, kde máme novou kolej, tak po ní nejezdíme.

Zakopané peníze jsou i mezi Prahou-Braníkem, kde je staniční zabezpečovací zařízení TEST 10, a Prahou-Modřany, kde je RZZ. Obě stanice mají připraveny výstupy pro traťový souhlas, kabel je uložen v zemi, celé toto stálo miliony, ale dosud se jezdí "na hubu", protože na dokončení celé akce pryč chybí směšných 400 tisíc korun. Jak velí tradice - dokud se nic nestane, tak se nic neřeší.

"Posázavský pacifik" úpěnlivě volá o pomoc. Zatím ale marně. Přitom celá trať je cestujícími velmi využívána, stejně jako skutečnost, že region Čísovice se prudce rozvíjí a o železniční dopravu má velký zájem. Bez skutečně kvalitní a dobře zabezpečené dopravní cesty však tyto požadavky nebude možné uspokojit.

Text a snímek Jan Kušnír