

Přežije trať 210 neúdržbu?

V pátek 10. května bylo, po průjezdu měřicího vlaku, rozhodnuto s okamžitou platností o zavedení pomalé jízdy 10 km/hod. mezi žst. Praha Modřany, Praha Zbraslav a Vrané nad Vltavou. Na odstranění nejhrubších závad byla objednána podbíječka. Po příjezdu podbíječky musel být přerušen provoz „posázavského pacifiku“ mezi zmíněnými stanicemi. Traťová kolej byla od 14.20 do 17.10 hod. vyloučena.

Přes úzkou spolupráci stanic, provozního dispečera i SDC Praha západ se nedařilo zajistit náhradní autobusovou dopravu. Střediska ČSAD Praha Smíchov a Praha Vršovice neměla v pátek žádné volné autobusy; výsledkem celého snažení byl jeden autobus od soukromého dopravce. Na poslední chvíli se podařilo dozorcům stanice Praha Braník dohodnout autobusy od Dopravního podniku hl. města Prahy.

Vlaky o síle 3 Bmo byly v tomto úseku nahrazeny kloubovými autobusy DP. Pro zvyšující se frekvenci byla v 15.30 hod. povolána další operativní záloha DP - dva autobusy karoza. Díky perfektní organizaci DP a za nemalého přispění výpravčích žst. Praha Zbraslav pana Karla Boráka a žst. Vrané nad Vltavou pana Petra Kryštůvka, kteří operativně řídili obraty souprav, dosáhlo zpoždění vlaků pouze deseti až třiceti minut.

Tato mimořádná výluka je důsled-

kem neprovádění údržbových prací na této trati, tedy záležitostí Divize dopravní cesty. Co by se stalo, kdyby nebyla zajištěna náhradní autobusová doprava při silné páteční frekvenci, je lépe nedomýšlet. Přispěje tato krizová situace ke změně pohledu na údržbu a opravy této tratě?

Železničářům „Posázavského pacifiku“ se podařilo vyřešit tuto nečekanou výluku, avšak trať 210 se jim i nadále rozpadá přímo před očima. Kdy konečně někdo z kompetentních pracovníků vedení ČD vyřadí „černého Petra“ z karet tratě této tratě, který je odpovědný za technicko-bezpečnostní stav tratě? Vždyť nebyť měřicího vlaku, neobjevila by se zde ani tolik potřebná podbíječka.

Se špatným stavem trati 210 byl seznámen dopisem i ministr dopravy Ing. Budínský při besedě s železničáři v listopadu 1995 v Praze hl. n. Do dnešního dne nepřišla odpověď.

Protože se naše trať dostala do kategorie „regionálních tratí“, je vidět nezájem vedení ČD o její budoucnost. Naopak - o co jeví zájem DDC, jsou pozemky a pronájmy na této trati. Z nich se ale nevrací pro tuto trať ani koruna.

Jak je možné, že v žst. Praha Modřany je pozemek sousedící s koleji pronajímán DDC za 50 Kč/m²/rok, když při pronájmu dle Kn I/I je pro tuto stanici určena DOP minimální částka o 100 Kč vyšší? Hovoří se prý dokonce o případném odprodeji tohoto pozemku, ač sousedí přímo s kolejištěm. Jednou z mála věcí, které můžeme přepravcům nabídnout, je skládka materiálu u vykládací/nakládací koleje...

Na závěr si dovoluji parafrázovat větu z jednoho televizního pořadu: Trať 210 nepřežije rok 2000 při současném stavu údržby.

Ještě chci poděkovat všem pracovníkům, kteří zajišťovali průběh mimořádné výluky, a velký dík patří též Dopravnímu podniku za stoprocentní přístavbu a organizaci při zajištění náhradní dopravy pro ČD.

PETR PAVLÍK

O vyjádření k tomuto článku se redakce obrátila na OPŘ Praha, kde nám sdělili, že s obsahem, pokud se týká provozu, souhlasí. Divize dopravní cesty se vyjádřila následovně:

V zájmu objektivit uvádíme, že technický stav trati 210 nevyplyvá z nezájmu vedení ČD, DDC, ani Správy dopravní cesty Praha západ, ale je důsledkem dlouhotrvajícího a stále se prohlubujícího nedostatku finančních prostředků pro údržbu a opravy dopravní cesty. I v těchto podmínkách musí traťováci udržívat trať v provozuschopném a bezpečném stavu a to se bohužel někdy neobejde bez mimořádných výluk, jako byla ta v článku zmíněná. Měřicí vůz pro geometrickou polohu koleje je běžným diagnostickým prostředkem programově používaným DDC. Následné použití automatické podbíječky, která vyjízdí na opravné práce na základě výsledků

měření, nebylo v daném případě žádoucí mimořádností.

Podnětem, který byl adresován ministru dopravy ČR kolektivem zaměstnanců žst. Praha Modřany v říjnu 1995, se Divize dopravní cesty zabývá a na základě technicko-ekonomického rozboru bude s Divizí obchodně provozní za účasti Ministerstva dopravy ČR projednána perspektiva tratě 210.

Základním předpokladem pro udržení trati sítě ČD v trvale provozuschopném stavu, a zejména trati regionálních, je zvýšení podílu nákladů na infrastrukturu, který v současné době kryje potřeba z necelé poloviny.

K zmíněnému pozemku je třeba uvést, že nájemcem je Elektrizace železnic Praha; tento pozemek dlouhodobě užívala jako resortní podnik. EŽ má na něm vybudovaný vlastní objekt. Až do roku 1995, kdy za nájemné vztahy odpovídal tehdejší předseda pan Pavlík, nebyla žádná smlouva sjednána.

V rámci úpravy všech nájemních vztahů bylo v letošním roce vyvoláno jednání s EŽ Praha o urovnání vztahů k pozemku ČD. Byla sjednána smlouva o pronájmu pozemků ČD, kde byly respektovány stanovené ceny dle Opatření GR ČD č. 108/95-D. (PP/KVR v souladu s cenovou mapou pronájmů pozemků - žst. Praha Modřany je zařazena do poslední kategorie atraktivnosti, tj. šesté).

Stanovený nájem byl projednán a odsouhlasen GR v souladu s platnou směrnicí. Zastavěná plocha pod objektem ve vlastnictví nájemce byla dohodnuta na 200 Kč/m²/rok a ostatní plocha, která je zčásti příjezdovou komunikací a zčásti je stanovena jako manipulační plocha zcela volná, na 50 Kč/m²/rok. K tomuto pozemku je velmi problematické komunikační napojení.

V roce 1995 požádala EŽ Praha o odprodej pozemku. Byl založen spis obchodního případu a v současné době je v projednávání veškerých závažných dražních složek (dle příslušných směrnic).

ŽELEZNIČÁŘ 1996