

Stav tratě z Čerčan do Prahy známé jako Posázavský pacifik je nevyhovující, místy až havarijní, shodli se na tom jak strojvedoucí, tak i inspektor bezpečnosti práce

Je čtvrtek 9. srpna, krátce po osmé hodině ranní. Z Čerčan odjíždí osobní vlak 9004 řízený strojvedoucím Tomášem Sukem. Na „paiubě“ motorového vozu jsou vedle strojvedoucího, vlakové čety a cestujících přítomni i inspektor bezpečnosti a ochrany zdraví při práci Mgr. Jiří Krmenčík a předseda závodního výboru OSŽ „libeňského“ depa Karel Anděl. „Na vlastní kůži“ se totiž přijeli přesvědčit, nakolik jsou nášky strojvedoucích oprávněné. Trať, svého času označovaná za perlu českých lokálek, je totiž v současnosti doslova v zuboženém stavu. Zarostlé koleje, stromy a keře zasahující do profilu tratě, „otřepy“ na kolejích, nevyhovující kolejové styky, či takzvané „zelené tunely“, pod nimiž koleje dlouho zůstávají mokré, to jsou alespoň ty nejzákladnější nedostatky, pro něž je stav tratě jedněmi označován přívlastkem nevyhovující, druhými havarijní, třetími jako bezpečnost ohrožující.

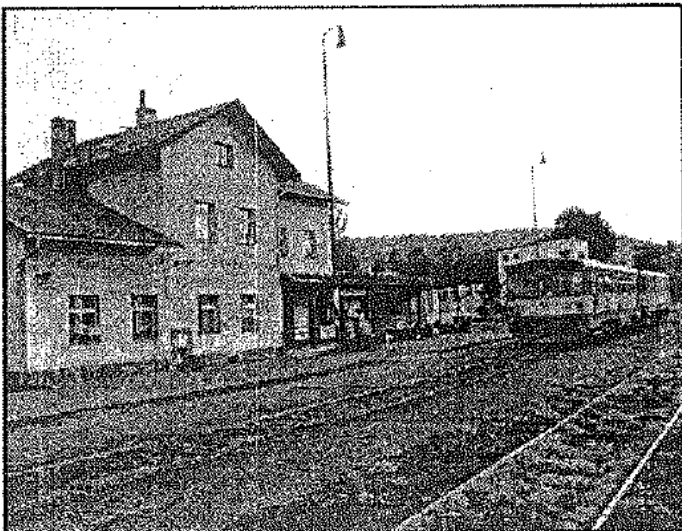
Motoráček mezitím opouští první zastávku na trati, Poříčí nad Sázavou, a stoupá ke Svárovu. Ač koleje v těchto místech nejsou zarostlé trávou a ani porost podél tratě nevytváří ony známé „zelené tunely“, přichází ke slovu písek. „Koleje jsou posilnuté ranní rosou,“ komentuje situaci Tomáš Suk a mačká tlačítko ovládače: „Raději ho tam šoupnu, vidíte, už se to chytlo. Vyjel bych ale i tak, není to zase tak kritické, ale trvalo by to déle.“ Tráva v kolejišti je evidentně stříkána proti vegetaci. „Já bych si dovolil říct, že tady ale jezdí tolik vlaků, že to těžko může zarůst. Jsou ale místa na trati, kde jsou ty koleje zarostlejší,“ dodává Tomáš Suk. Na přetřes se dostává i stav železničního svršku. Je vyhovující a nebo nevyhovující? „Viděl jste tu kolejiv tom oblouku před zastávkou?“ reaguje Tomáš Suk na otázku bez sebemenšího zaváhání. „Když už má takovýto otřep, tak je to stav naprosto nevyhovující, to si přiznejme. A to nemluvím o kolejových stycích. Za Svárovem vás provedu padesátkou ob-

loukem a budete rádi, že stojíte, že to tak musím říct. Co styk, to rána,“ dodává. Mezitím vlak poblíž čtvrtého kilometru tratě projíždí krátkým úsekem, kde keře a stromy vytvářejí jakousi přírodní obrysnici. Co je mimo tento profil, musí pryč. „Já jsem tady jednou projel s motorem, který měl dvě zrcátka. Po mé jízdě, bohužel, nezbylo ani jedno. Ale abych měl zrcátka stále sklopené a jen na zastávce si ho vyklápěl, tak od toho tady to zrcátko přece není,“ říká Tomáš Suk s tím, že pozor si musí dát jak strojvedoucí, tak i cestující. „Už se mi stalo, že jsem byl učesan, i když ono už není co česat,“ dodává se smíchem: „Ale je to rozhodně nepřijemné.“ O mnoho hůř však může podle Tomáše Suka dopadnout cestující, který se na rozdíl od strojvedoucího

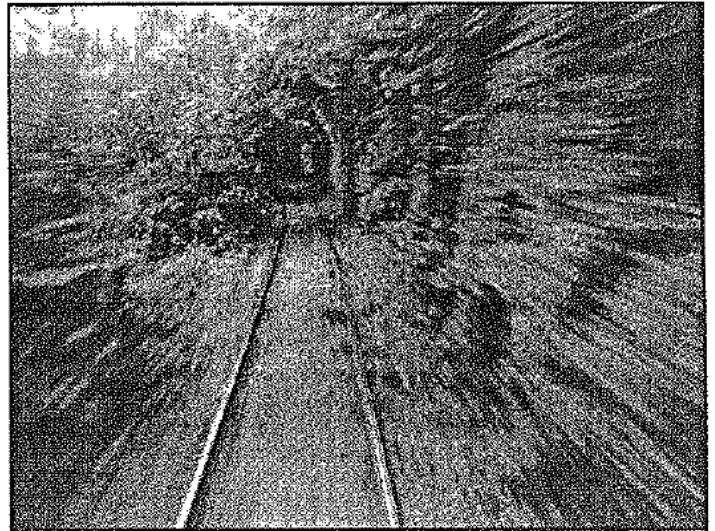
dívá dopředu: „Stačí, aby to nějakému děcku vyšlehlo oko. Jak to budou řešit? To budou dohady, to budou soudy.“

Motoráček za Svárovem nabírá rychlost. Ve chvíli, když jedeme traťovou padesátkou, motor sebou prvně hodí. „To byl ještě ten lepší styk,“ glosuje Tomáš Suk, „Teď přijde na řadu ten druhý, horší.“ To jsou podle Tomáše Suka okamžiky, kdy cestující strojvedoucímu vždycky nadávají. Když jede pomalu, tak za to, že přijedou pozdě, když jede naopak rychle, že s nimi mlátí. „Člověk se nezavděčí, vždycky je to špatně,“ říká a dodává, že za rozlité kafe už mu ale dlouho nikdo nenadával. „Lidé tady jsou už poučení, tady nic takového nedělají.“

(Pokračování na str. 3)



Osobní vlak 9004 (810 486-1) řízený strojvedoucím Tomášem Sukem během pobytu v Týnci nad Sázavou.



Porost podél tratě na řadě míst vytváří jakési zelené tunely, zejména na vranské části tratě.

Stav tratě z Čerčan do Prahy známé jako Posázavský pacifik je nevyhovující, místy až havarijní

(Dokončení ze str. 1)

Po zhruba dvacetiminutovém pobytu v Týnci nad Sázavou vlak vyráží znovu na trať a třebaže před přejezdem u Chrástu nad Sázavou strojvedoucí houká, projíždí ještě před vlakem přes trať auto. „Můžu houkat jako prorvaný, ale nic víc s tím nemůžu udělat, než tam fláknout rychlobrzdu a čekat, jak to dopadne,“ říká s tím, že přejezdy jsou vůbec bořest zdejších tratí: „Máme tady přejezd, kde je rychlost třicet a přitom tam projedou tři traktory a jeden kombajn za rok. Lidé tam nechodí, že by si krátili cestu, ani auta tam nejezdí. Nikdo tam neviděl nic jiného než kombajn a traktor. A přitom je tam třicítka. A pak máme přejezd mezi Mokrovraty a Starou Hutí na dost frekventované silnici třetí třídy, a tam je traťová padesátka. Tak ať mi to někdo vysvětlí. Kdo tohle vymýšlí? Vždyť to nemá logiku!“

Strojvedoucí si rovněž často stěžují na to, že v hustém porostu nejsou vidět návěstidla, natož kilometrovníky. Takže musí jezdit spíše podle intuice než podle návěstí a musí brzdit dřív, než se v křovinách u tratě objeví ukrytá návěst pro pomalou jízdu či nižší traťovou rychlost. Rychlost je totiž prémiových ukazatelem, stačí jet jen o málo rychleji, a prémie jsou ty tam. „Tady brzdím raději dřív, proto že kilometrovníky jsou zarostlé a tu desítku vidím až na poslední chvíli,“ říká Tomáš Suk před jedním z takovýchto úseků a dodává: „To raději přidám dvacet třicet metrů, ale to jsou zase vteřiny, a to se počítá do jízdní doby.“ Po chvíli Tomáš Suk znovu brzdí, blížíme se k Lukám pod Medníkem. Kdysi malebná stanice, dnes chátrající objekt, alespoň z vlaku to tak vypadá. Ze tří kolejí je zde už pouze jedna, přesto na jilovském zhlaví stále stojí nefunkční vjezdové návěstidlo opatřené dřevěným křížem. Je ale tak zarostlé, že jej strojvedoucí sedící na pravé straně motorového vozu uvidí zhruba až na vzdálenost pěti metrů. „Ještě ho nevidím a to už jsem takřka pod ním. Teprve teď, ještě že tam ten kříž je,“ říká Tomáš Suk s úlevou a dodává, že neví, co by dělal v případě, kdyby tam ten kříž nebyl: „Tak tady zastavím, ale co dál, vždyť já nemohu z toho vozu ani vylézt?“ Bukové křoviny v okolí návěstidla totiž vytvářejí dokonalý živý plot. Karel Anděl k tomu žertem dodává, že při vjezdu do zastávky z opačné strany se v minulosti stávalo, že nějaký vtípaček kříž občas sundal. To pak znamenalo zastavit, vzít jej ze země, pověsit ho a jet dál. „Ještě, že ti ho tam nechali,“ poznamenal k tomu Tomáš Suk žertem.

Blížíme se k Davli, před námi jsou davelské tunely. Před prvním z nich Tomáš Suk ukazuje na návěst traťové rychlosti. „Ta

desítka je před tunelem zbytečně daleko,“ říká s tím, že v místě stávajícího přejezdu, mezi tunely, má v budoucnu stát zastávka: „Od grafikonu se v jízdním řádu objevila nová zastávka Davle přírodní park, ale s poznámkou: ode dne vyhlášení. Takhle zavedli před šesti, sedmi roky zastávku Velké Hamry město, ale pak z toho nakonec sešlo.“ Nalevo se objevuje měchenický most, neklamná známka toho, že se blížíme ke Skochovicím. Před zastávkou stojí „doubie“ semaforů: mechanický a světelný. „Světelné návěstidlo už tady stojí nejméně tři roky. Proč nefunguje? Protože k němu nikdo nepřivedl kabel. To návěstidlo spadne dřív, než ho někdo zapojí,“ míní Tomáš Suk.

Ve Vraném nad Vltavou přistupuje hodně lidí, takže rekapitulujeme: zaprvé je potřeba odstranit náletové dřeviny, aby byla dobře vidět návěstidla, za druhé je potřeba přemístit návěst tak, aby se co nejméně prodlužovaly jízdní doby. „A já bych ještě dodal, úpravu svršku,“ dodává Tomáš Suk: „Neříkám výměnu kolejí, ale opravu styků určitě.“ A výsledek? Podle Tomáše Suka by výše uvedená opatření přinesla podstatné zkrácení jízdní doby: „Tvrdím, že těmito úpravami lze zkrátit jízdní dobu z Čerčan do Prahy o dvacet minut.“

Jsmo v Praze, za stanicí Praha-Zbraslav strojvedoucí Tomáš Suk opakovaně houká. „Tady nás asi musí mít rádi,“ říká, „ale kdybych náhodou, nedej bože, tady někoho přeje, tak deset lidí z vlaku dosvědčí, že jsem nehoukal. Znáte to!“ Desítkou se blížíme k přejezdu, a to i přesto, že je opatřen závorou. „Desítkou se tady jezdí proto, že zdejší obyvatelé nesouhlasili s tím, aby byla závora uzamčená. Takže proto tady musí být desítka,“ vysvětluje Tomáš Suk: „Kdyby to totiž bylo trvale pod zámkem a oni by někde chtěli jet, tak by si museli zajít do stanice na Zbraslavi pro klíče a domluvit si čas, kdy pojedou.“

Přijíždíme na hlavní nádraží, naše jízda končí. Podle prvních poznatků může stávající stav podle Jiřího Krmenčíka skončit až zákazem práce. „Tedy píchnutím červeného terče,“ říká Jiří Krmenčík a závěrem dodává: „Předpisem je totiž jasně stanoveno, jak musí vypadat svršek a jaký musí být profil a tady rostou doslova švestky přímo v kolejkách. To jsou problémy, které se obecně odrážejí v pracovní kázní. Když dráha nepíní předpis, nepíní ho ani zaměstnanec a jednoho dne to může skončit tragickou nehodou. Stačí, kdyby souprava začala hořet, vždyť na trati jsou místa, kde nelze ani otevřít dveře, natož pak vystoupit! Jak je možné, že někdo nevezme pilu a nevyřeže to!“

Michael Mareš

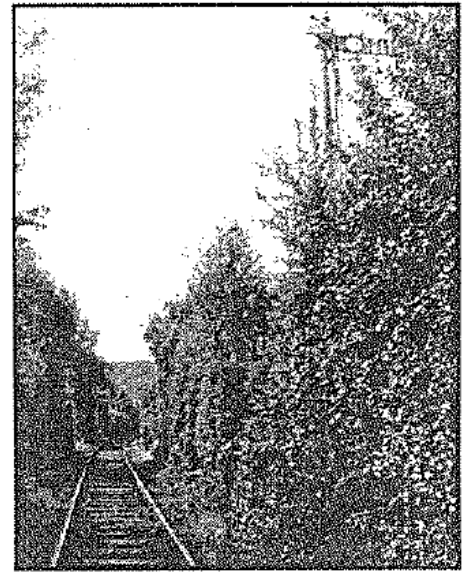
Vyřezávání křovin podél trati není prý pro traťováky na Posázavském pacifiku prvořadý úkol

Na prvním místě geometrická poloha kolejí a až na druhém likvidace křoví, takové jsou podle Jaroslava Veselého, vedoucího provozního střediska Praha Braník, Správy trati Praha-západ, priority v údržbě trati. „Na to, abych prořezával kolem tratě křoví, na to nemám lidi,“ říká rezolutně. Na celý obvod provozního střediska, tedy zhruba na sto kilometrů tratě, počínaje jižní spojkou v Praze a konče tratí z Vršovic na Dobříš a ze Skochovic do Čerčan, má totiž Jaroslav Veselý k dispozici jen devět lidí. A to je rozhodně málo. Šance, že se to v brzké době změní, podle Jaroslava Veselého zatím není. „Nemáme nikoho, kdo by o tuto práci měl zájem,“ říká Jaroslav Veselý a pro úplnost dodává: „Na úseku Dobříš – Měchenice je jeden pochůzkář, v Týnci nad Sázavou jsou tři lidé a v Praze Krči jich je pět. Dohromady tedy mám v dělnických funkcích včetně pochůzkářů devět lidí.“ Na otázku, kterou lze na této trati slyšet takřka dennodenně, tedy, proč, když už nic jiného, se alespoň neprořezávají dřeviny podél tratě, zejména, když to „nic“ nestojí, odpovídá Jaroslav Veselý stručně a jasně: „Pro mě, vzhledem k počtu lidí, co mám k dispozici, je směřodatná především geometrická poloha kolejí. A co se týká křovin, tak přednostně prořezáváme dřeviny v okolí nechráněných přejezdů, kterých je řádově kolem osmdesáti, a okolí návěstidel,“ dodává Jaroslav Veselý. A že se i tak najdou na trati zarostlá místa? „Co si budeme povídat, když na jedné straně začnete, tak než dojdete na konec, můžete začít znovu.“ Také další argument, že je to pro to, že traťováci kmínky vyřezaného porostu, které zůstávají v zemi, nenatírají ochrannými prostředky, které by zabránily jejich dalšímu růstu, Jaroslav Veselý odmítá: „To se někdo musí špatně divat! Samozřejmě, že je natíráme Rundapem, ale ten má největší účinnost na podzim, jinak to vyřáží znovu.“

„Traťováci ale“ podle Jaroslava Veselého nemohou keře a stromy prořezávat jen tak, kdy se jim zamane. Prořezávku porostu totiž musí dopředu oznámit. V případě náletových dřevin do průměru osmi centimetrů příslušnému obecnímu úřadu a v případě větších dřevin až na okresní úřad, na odbor životního prostředí. Výjimkou nebývá ani zamítavé stanovisko ekologů. „Záleží na tom, na koho narazíte,“ říká Jaroslav Veselý s tím, že u náletových dřevin do průměru osmi centimetrů problémy nebývají: „Ale

co je nad tuto hranici, smí se provádět pouze v období vegetačního klidu.“

Jaroslava Veselého však spíše než hustý porost podél tratě trápí technický stav tratě. Zanesené příkopy, podmáčená trať, vyhnílé pražce a s tím související špatná geometrická poloha kolejí, to jsou věci, které mu vadí víc, než křoví vedle kolejí. „Z hlediska bezpečnosti provozu je pro mne technický stav tratě důležitější, i když ani mně se nelíbí, že je trať tak zarostlá. Ale za dané situace nepovažuji za prvořadé řešit křoví podél tratě,“ říká s tím, že i přesto vnímá obavy vlakového doprovodu z toho, že jednoho dne, lidově řečeno, větev někomu vy-pichne oko: „Ano, to by byl malér,“ přitakává. Investovat by se ale podle něj mělo přednostně do kolejového svršku, který byl v převážné míře naposledy obnovován někdy koncem šedesátých let. Ač finanční prostředky, které jsou ročně na železniční svršek, zabezpečovací zařízení a údržbu vynaloženy, považuje Jaroslav Veselý za nedostačující, odmítá názor, že by se do tratě neinvestovalo vůbec: „Ta trať je zanedbávaná už několik let, ale že by se vůbec nic neinvestovalo, to se zase říct nedá,“ říká s tím, že trať projede dvakrát do roka měřicí drážina a zjištěné závady se hned odstraňují. „Co já vím, trať ale nebyla léta čistěna. Obecně je zde špatná drážebnost upevňovačů a také jsou lamy vyhnílé pražce. To je největší problém. Osobně si ale myslím, že by trať potřebovala to, co jsme předloni vyzkoušeli na úseku Modřany – Zbraslav, tedy těžkou střední opravu,“ dodává závěrem Jaroslav Veselý s tím, že to jsou ale investice, na které dráha nemá: „Kdybychom ty peníze měli, tak bychom tu trať uměli opravit tak, že by již tyto stížnosti nebyly. Podle mého názoru je na vině stát, respektive neexistující dopravní politika státu. Někdo by již konečně měl říct: tuto trať chceme, a pokud ano, tak tady jsou peníze na její údržbu.“



Nefungující vjezdové návěstidlo bývalé železniční stanice Luka pod Medníkem opatřené dřevěným křížem. Je zarostlé tak, že jej strojvedoucí sedící na pravé straně motorového vozu uvidí zhruba na vzdálenost pěti metrů.

Resumé:

SDC Praha má dvě správy trati, Správa trati Praha-západ je jednou z nich, ona sama se dále člení na šest (místních) provozních středisek: Braník, Karlštejn, Smíchov, Olbramovice, Benešov a ONJ. Provozní středisko Braník zahrnuje tři bývalé traťové okruhy a asi sto kilometrů trati. Na každém bývalém okruhu je traťmistr, ten má k dispozici jednoho pochůzkáře. V případě provozního střediska Braník tedy připadá na jednoho pochůzkáře cca 30 kilometrů trati.

Michael Mareš



Zatímco na prořezávání křovin a dřevin podél trati Posázavského pacifiku prý nemají České dráhy lidi, na nádraží v Praze Braníku jsme zastihli tři mladíky (dva z nich jsou na snímku), kteří u Českých drah vykonávají osmnáctiměsíční náhradní vojenskou službu. Podle jejich slov se jim práce na dráze líbí. „Jsem doma a ještě si vydělám peníze,“ uvedl jeden z nich. V den naší návštěvy zrovna vytrhávali trávu ve staničních kolejích.