

cena 89 Kč

číslo 6/2008

dráha



Motorová jednotka 814.023 projíždí odbočkou Skochovice na trati 210.

Foto Jakub Džurný, březen 2008



Lokomotiva 749.102 v čele osobního vlaku z Čerčan do Prahy projíždí úsekem Poříčí – Svárov, který prošel obnovou na podzim roku 2007.

Výluky na dolním Posázavském pacifiku

Železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany s odbočkou do Dobříše, kterou v jízdním řádu Českých drah nalezneme pod číslem 210, byla řadu let novodobé historie známá především svým špat-

ným technickým stavem. Průjezdny průřez připomínající tunel, do kterého se vjelo u komořanské zastávky a vyjelo za Jilovým, byl jednou z mnoha specialit této lokálky.

Situace se však začala postupně měnit k lepšímu, a tak „zelený tunel“ dnes již na trati nenalezneme. Ba co víc, poslední roky přinesly ještě razantnější změny než jen pouhé odstraňování náletových dřevin. Nastala doba rozsáhlejších rekonstrukcí traťového svršku, při jehož obnově se používá vyzískaný materiál vytěžený z probíhající modernizace IV. tranzitního koridoru. S rekonstrukcemi se začalo po krátkých úsecích, které s postupujícími pracemi vytváří souvislý celek.

Čerčany – Týnec nad Sázavou (podzim 2004 – ROV č. 6334)

V úseku z Čerčan do Týnce nad Sázavou se v září 2004 uskutečnila první z řady nepřetržitých výluk, které mají rekreační trať uvést do lepšího stavu. Před samotnou nepřetržitou výlukou se uskutečnily ještě denní výluky (od 7.20 do 14.20 h) v termínech 2. až 5. a 8. až 12. listopadu. Při nich se prováděly přípravné práce pro následující obnovu traťového svršku i spodku. K té došlo od 15. do 26. listopadu 2004 a opravoval se úsek od výhybky č. 7 v Čerčanech po km 1,540. Zároveň byl opraven přejezd v km 1,003 a nedaleký ocelový most přes Benešovský potok. V posledních dnech výluky proběhlo i podbití úseku mezi Poříčím nad Sázavou a Týncem. V dalším týdnu (od 29. listopadu do 3. prosince) pak mezi čerčanskou stanicí a Poříčím proběhly ještě v denních výlukách dokončovací práce. Tato výluka jako by chtěla nesměle nastínit, co bude lokálka čekat v několika následujících letech.



Dvojice lokomotiv 742.361 a 742.520 (dopravce Viamont) odjíždí s vlakem šterku ze žst. Zbraslav do Čisovic.

Foto Petr Stašek, 24. 7. 2005

Dobříš – Čisovice**(13. červenec – 5. srpen 2005 – ROV č. 0326)**

Další významnější výluka se uskutečnila až za rok, přičemž oprava se dotkla úseku Dobříš – Čisovice. Práce byly rozděleny do dvou etap. První etapou byly denní výluky traťové koleje mezi Mníškem pod Brdy a Čisovicemi, které se uskutečnily ve dnech 13. až 14. července a 18. až 21. července 2005. Během nich se provedlo pročištění příkopů a banketů v km 16,500 – 19,000. Ve vyloučeném úseku byla doprava nahrazena autobusy, přičemž z Mníšku pod Brdy do Dobříše se opět pokračovalo vlakem, což zajišťovala vozidla „zavřená“ za výlukou.

Po dokončení prací při denních výlukách se v termínu od 25. července do 5. srpna nepřetržitě vyloučila traťová kolej v úseku Mníšek pod Brdy – Čisovice. V úvodních třech dnech výluky se provedlo strojní čištění s ukládáním odpadu do odklízovacího stroje PSE. V dalších dnech byla provedena výměna pražců, vzájemná výměna kolejnic mezi pasy, osazení pražcových kotev, doplnění kolejového lože, pročištění trojice propustků v km 18,510, 17,500, 17,250, oprava přejezdů v km 18,472 a 18,584, oprava odbočné výhybky na vlečku Kovohutě Mníšek a svařování vybraných úseků. Poslední den se uskutečnilo podbíjení pomocí ASP. Po ukončení výluk se již za plného provozu provedla úprava kolejového lože do profilu.

Po dobu nepřetržité výluky byla zavedena náhradní autobusová doprava v úseku z Čisovic až do Dobříše, ve dnech 26. a 27. července dokonce již ze zastávky Bojov. V těchto dnech byla totiž rozšířena výluka i na úsek z Čisovic do km 21,200 směrem na Měchenice, jelikož sem jezdil odklízovací stroj PSE sypat odpad. Aby se nemusely při jízdě ze zastávky Bojov do Měchenic soupravy sunout, byly zavedeny dvouhlavé vlaky. Na nich se objevovala většinou dvojice motorových vozů řady 810, často doplněná o jeden vložený vůz řady 010. Zpestřením byly vlaky Os 19003 a 19008, na nichž bylo možné spatřit poměrně kuriózní soupravy sestavené ze dvou motorových lokomotiv (řada 742 a 714) a trojice přípojných vozů řady 010.

Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy
(září 2005 – ROV č. 0335)

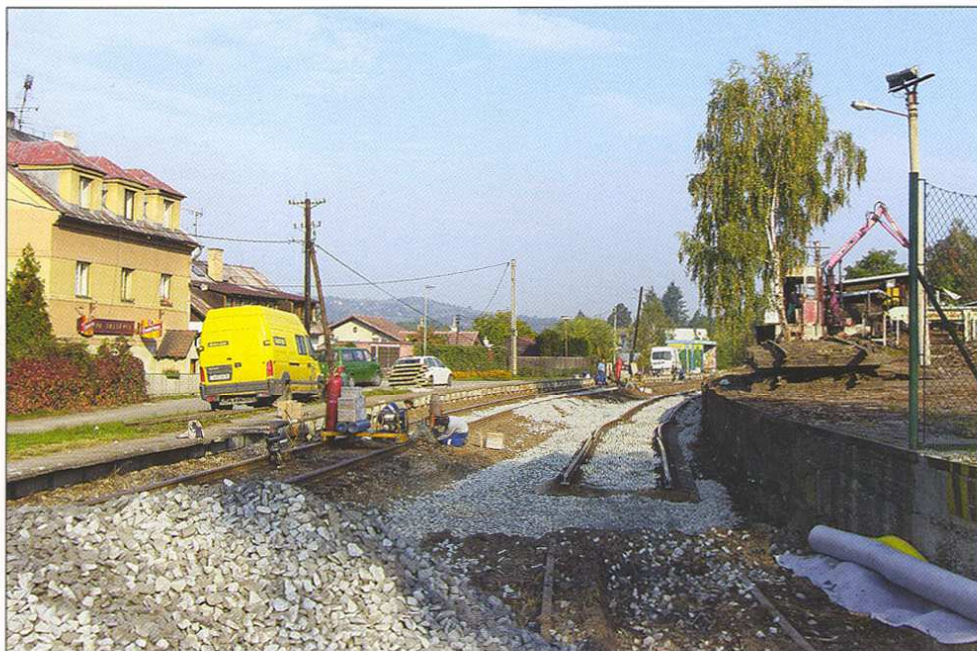
Následující výluka roku 2005 na sebe nenechala dlouho čekat a započala ihned po skončení hlavní rekreační sezony. Cílem zářijové výluky byl úsek z Týnce nad Sázavou do Jílového u Prahy. Konkrétně se zde opravovala traťová kolej v km 11,200 – 13,320, tedy od zastávky Chrást nad Sázavou po výhybku č. 1 bývalé stanice Krhanice (zrušena s koncem grafikonu 2003/2004, 12. prosince 2004). Práce probíhaly během denních výluk, kdy byla v opravovaném úseku nejdříve zavedena pomalá jízda 20 km/h (6. – 14. září), a pak při nepřetržité výluce (14. – 26. září). Konečné úpravy pak pokračovaly.

Pohled na kolejiště zastávky a nákladíště v Kamenném Přívozu během rekonstrukce v září 2007.

Foto Miroslav Kočovský

Fotografie z 24. září 2007 zachycuje dobříšskou trať v úseku Mníšek – Nová Ves pod Pleší, jež prošla rekonstrukcí v srpnu 2007.

Lokomotiva 742.514 s pracovním vlakem u zrušené stanice Krhanice. V pozadí je vidět motorový vůz 810.099, čekající na výlukové autobusy z Týnce. Snímek z 10. září 2005.





Nestabilní svah nad tratí u vjezdového návěstidla do Zbraslavi ze směru od Vraného nad Vltavou byl zajištěn při podzimní výluce roku 2006.

čovaly během tří denních výluk v termínu od 27. do 29. září. Při nepřetržité výluce byla náhradní autobusová doprava zavedena pouze z Týnce do Krhanic, odkud do Jílového pendlovala souprava „metra“ (810 + 2x 010 + 810). V Jílovém se pak opět přestupovalo a dále na Prahu již jela normální souprava.

Kromě práce na samotné traťové koleji se v dotčeném úseku provedla oprava přejezdů v km 11,471, 11,651, 11,958, 12,388 (přechod) a 13,286. Co však bylo na této výluce zásadní, bylo rozhodnutí o snesení výhybky č. 1 ve zrušené stanici Krhanice a její nahrazení kolejovým polem. V tom okamžiku zůstala na týneckém zhlaví pouze dvojice zbývajících výhybek (č. 2 a 3), což však nemělo dlouhého trvání. Obě výhybky byly totiž po skončení výluky sнесeny, což se částečně týkalo i koleje č. 3 a 5. Dopravní kolej č. 3 byla sнесena celá až po výhybku č. 4 na jílovském zhlaví. Manipulační kolej byla zkrácena

na a nově zakončena zarážedlem přibližně v polovině původní délky. Výhybka č. 4, kterou manipulační kolej vybočovala z dopravní koleje č. 3, byla trvale uzamčena do odbočky. Zároveň došlo k přesunutí výkolejky (Vk1) směrem k výhybce č. 5. V souvislosti s rekonstrukcí traťové koleje též došlo k sнесení již neplatného kranického vjezdového mechanického návěstidla od Týnce a jeho předvěsti z tohoto směru. U původní dopravní koleje č. 1 bylo vybudováno sypané nástupiště pro cestující.

Při této výluce došlo k zajímavé události, a to obnovení nakládky na vlečce kranického kamenolomu, která se nachází mezi zastávkou Prosečnice a bývalou stanicí Krhanice. Před zmiňovanou výlukou bylo vyčištěno kolejíště vlečky a nedaleko jejího zakončení se začal budovat pásový dopravník. Toho roku se na vlečce objevuje malá motorová lokomo-

tiva 702.583 určená pro posun s vozy při nakládce. K té došlo hned v září 2005 a nakládán byl štěrk pro rekonstrukci popisovaného úseku. Obsluhu vlečky tehdy zajišťovala firma Viamont s lokomotivou 742.514, pronajatou od ostravské firmy ODOS.

Jako zajímavost lze uvést, že další nakládky v lomu probíhají v režii firem OKD-D a Viamont, které přepravují štěrk na probíhající modernizaci IV. koridoru. Nakládka vozů probíhá převážně pomocí zmiňovaného pásového dopravníku, avšak při jeho poruše se používají kolové nakladače, z nichž se štěrk sype rovnou do vozů. Ložené nákladní vlaky z lomu sestávají převážně z dvojice lokomotiv řady 740 a soupravy čítající přibližně sedm vozů. Při návozu prázdných vozů a odvozu delších souprav většinou ještě pomáhá třetí lokomotiva, která jinak zůstává v lomu a posunuje s vozy. Domácí stroj 702.583 tak většinou zahálí odstaven v ústraní. Několikrát však byl využit i mimo lom, a to při posunu na některé z výluk kolem Krhanic.

Při zářijové výluce došlo i k malé nehodě, a to k vykolejení podvozku pro přepravu kolejových párů v Davelském tunelu. Kolejové páry byly převáženy jako manipulační vlak Mn 85575 na výluku do Krhanic. Vlak byl sestaven z lokomotivy 742.514, pěti kolejových párů a postrkového stroje 704.519. Nepatřičné chování vlaku zjistil strojvedoucí lokomotivy 742.514 a soupravu okamžitě zastavil. Následně zjistil vykolejení jednoho podvozku vodor 77, jehož příčinou byla technická závada na ložisku jednoho z kol. Nehoda si vyžádala přerušení železniční dopravy mezi odbočkou Skochovice a žst. Davle od 14.05 do 19.55 h.

Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy (11. září – 6. říjen 2006 – ROV č. 6349)

Předchozí výluka završila výlukovou činnost pro rok 2005. Na další a rozsáhlejší výluku bylo potřeba počkat přibližně rok, a to až do podzimu 2006. To totiž byly zahájeny práce v úseku z Týnce nad Sázavou do Jílového u Prahy. Celý úsek byl nepřetržitě vyloučen na dobu 26 dní, přičemž obnova probíhala na dvou úse-



Při stavebních pracích u Nové Vsi pod Pleší asistovaly i motorové lokomotivy 753.724 a 740.658.

Foto Petr Čejchan, 22. 8. 2007

cích s rozdílným rozsahem prací. Prvním úsekem byla traťová kolej mezi Týncem a Chrás-tem (km 10,075 – 11,200), kde se uskutečnilo strojní pročištění kolejového lože. Druhý úsek se nacházel mezi Kamenným Přívozem a Jilovým u Prahy (km 18,240 – 20,000), kde kromě strojního čištění kolejového lože došlo i na výměnu kolejnic a pražců. Dále byl během výluky opraven propustek v km 18,900, opravený přejezdy v km 11,194, 18,813 a 18,999 a navařena srdcovka na výhybce č. 1 ve stanici Jilové u Prahy.

Není bez zajímavosti, že o sobotách se díky výluce pohyboval v úseku z Jilového do Prahy motorový „panták“ (Os 9008) sestavený z dvojice motorových lokomotiv řady 749 a šesti (první víkend dokonce sedmi) patrových vozů Bmto.

Vrané nad Vltavou – Zbraslav (9. říjen – 10. listopad 2006 – ROV č. 6360)

Skončení „týnecké“ výluky přineslo cestujícím pár dní klidu, ale ten netrval dlouho, protože hned 9. října začala měsíční výluka v úseku Vrané nad Vltavou – Praha-Zbraslav. Účelem bylo zajištění stability svahu v km 35,300 – 36,050, tedy v místech u vjezdového návěstidla do Zbraslavi ze směru od Vraného nad Vltavou. Místo bylo nechvalně známé sesuvy půdy na trať, ke kterým docházelo téměř pravidelně při každém větším dešti. K vyřešení problémů se sva- hem se přikročilo opravdu velkoryse. Během výluky se uskutečnilo odtěžení svahu, zřízení pračkové zdi, vykáčení stromů nad trať (km 35,570 – 35,710 a 35,770 – 35,870), očištění skalního výchozu od navětralých bloků, zasilování a zřízení zachytného plotu v horní části skalního výchozu (km 35,710 – 35,770 a 35,870 – 35,970) a rekonstrukce drážního příkopu v km 35,300 – 35,370. Jelikož práce na výluce probíhaly bez problémů, podařilo se dokonce zkrátit požadovaný termín o dva dny, takže výluka mohla být ukončena již 10. listopadu 2006.

Dobříš – Mníšek pod Brdy (6. – 30. srpen 2007 – ROV č. 0371)

Letní výluka v roce 2007 znamenala pro „Dobříšku“ hodně. Dva roky předtím se o této trati mluvilo především v souvislosti s usne- sáním Středočeského kraje, který na svém zase- dání dne 19. září 2005 rozhodl, že nebude ob- jednávat v rámci tzv. základní dopravní obslu- žnosti spoje na několika tratích, mezi něž patřila právě i „Dobříška“. Zdálo se tedy, že osud tehdy 98 let staré tratě se pomalu naplnil. Nakonec si však kraj dopravu na trati objednal, ale i tak per- spektiva se nezdála být růžová. Zřejmě proto se do trati v dalších letech příliš neinvestovalo.

Situace se změnila v srpnu 2007, kdy byla za- hájena poměrně velkoryse pojatá výluka v úseku z Dobříše do Mníšku pod Brdy. Ve vyloučeném úseku se uskutečnilo strojní čištění štěrkového lože včetně úpravy příkopů a banketů traťové kole- je v km 11,338 – 13,350. Dále se zde provedla vý- měna kolejového roštu, výměna dřevěných praž- ců, byla zřízena bezstyková kolej a opravily se pře- jezdy v km 13,232, 12,486 a 11,928.

Další práce prováděné během výluky se týka- ly stanice Malá Hraštice. Její původní kolejíště se

Trojice záběrů Miroslava Kočovského do- dokumentuje situaci v bývalé krhanické stani- ci. Horní snímek představuje současný stav místa bývalého týneckého zhlaví. Spodní dvojice snímků zachycuje práce během pod- zimní výluky roku 2007.





Noční záběr na vranský portál Jarovského tunelu, jehož oprava proběhla v termínu od 5. listopadu do 20. prosince 2007.

skládalo z trojice kolejí, z nichž dvě byly dopravní (č. 1 a 3) a jedna manipulační (č. 2). Při výluce však kolejiště doznalo několika změn. Došlo k snesení manipulační koleje (č. 2) i její výhybky na mníšeckém zhlaví (č. 4), která byla nahrazena kolejovým polem. Výhybka manipulační koleje na dobříšském zhlaví (č. 2) byla ponechána a uzamčena do přímého směru. Na mníšeckém zhlaví též došlo k opravě původní výhybky č. 3 a k opravě silničního přejezdu v km 8,315. Současně bylo upraveno zabezpečovací zařízení stanice (úprava ústředního zámku, zhotovení nové tabule na zavěšování klíčů). Na místě, kde se dříve nacházela manipulační kolej, bylo u koleje č. 1 zbudováno sypané nástupiště se zpevněnou nástupní hranou (ze starých betonových pražců).

Zajímavostí této výluky bylo nasazení „brejlovce“ 753.724 společnosti Viamont. Jelikož tato lokomotivní řada nemá na posázavskou trať přechodnost, musel být nejdříve odstraněn tento le-

gislativní problém. To se podařilo, a tak v úterý 21. srpna lokomotiva 753.724 dorazila do Měchenic společně se strojem 740.658 v čele sedmnáctivozového vlaku se šterkem. V Měchenicích byl vlak odstaven a na místo rekonstrukce jezdil po částech. Tak tomu bylo až do čtvrtka 23. srpna, kdy se prázdná souprava vrátila přes Prahu zpět na sever Čech.

Týnec nad Sázavou – Jílové nad Sázavou (září 2007 – ROV č. 0373)

Ukončením loňské zbraslavské výluky zavládl na „Čerčance“ opět relativní klid, což trvalo až do již obligátního „výlukového září“. Pak se opět rozběhly práce v úseku z Týnce do Jílového, kde byly na dvou místech opravovány koleje. Prvním byl prostor v bývalé krhanické stanici, kde byla naplní prací hlavně traťová kolej od místa, kde se skončilo před dvěma roky, tedy v prostoru bývalé výhybky č. 1 (km 13,360). Od tohoto

místa se provedla kompletní obnova koleje, a to až po výhybku na vlečku místního kamenolomu (km 14,415). Dále se opravila výhybka krhanického nákladiště a též proběhly některé drobnější práce jako oprava propustků, vyčištění příkopů, došlo k odstranění drátovodů a torza mechanického vjezdového návěstidla ze směru od Jílového. Při výluce došlo ještě k jedné zásadní změně bývalé stanice, a to výstavbě nástupiště podél traťové koleje. Nástupiště o délce 120 a šířce 3 metrů vyrostlo v km 13,360 – 13,480. Nástupní hranu tvoří prefabrikované dílce SUDOP s výškou nástupní hrany 0,3 metrů nad temenem kolejnice. Touto úpravou byly vymazány téměř všechny odkazy na bývalou stanici. Tu nám nyní připomíná hlavně původní nádražní budova, která stojí u nového nástupiště.

Druhým místem, kde probíhaly práce během této výluky, byl Kamenný Přívoz a okolí. Zde se opravovala jak traťová kolej směrem na Prahu (km 17,310 – 18,250), tak kolejiště místní zastávky a nákladiště. Na nákladišti byla zrušena výhybka č. 2 a kusá kolej byla ukončena před přejezdem v km 17,145. Dále směrem ke starému nákladišti nebyla obnova prováděna. Současně byla provedena oprava přejezdu v km 17,582 a oprava propustků v km 17,415 a 17,680. Nesmíme zapomenout i na drobné opravy, které prováděla místní „traťovka“. Jednalo se například o opravu přejezdu v km 16,449, svařování kolejí v úseku Týnec – Krhanice, odstranění části kolejí starého nákladiště v Prosečnici, případně čištění nástupiště a nátěr budovy na zastávce v Chrástu nad Sázavou.

Výluka měla být ukončena 27. září, k čemuž došlo jen částečně, jelikož obnovené úseky nebyly kompletně dokončeny (zbývalo dosypání šterku a podbití). Důvodem nesplnění termínu byly mimořádné přepravy šterku z krhanického kamenolomu na úsek Říčany – Praha-Uhřetěves. Proto bylo vlakům OKD-D povoleno zajíždět na rozpracovaný úsek, což pozdrželo dokončovací práce. V pátek 28. září tak byla trať dočasně otevřena pro veškerý víkendový provoz, přičemž na nedokončených úsecích byla zavedena snížená rychlost. Po víkendu byla trať od 1. do 3. října opět uzavřena a veškeré práce byly dokončeny.

Čerčany – Týnec nad Sázavou (4. říjen – 4. listopad 2007 – ROV č. 0380)

Ihned po skončení výluky v úseku z Týnce do Jílového začala výluka opačným směrem, tedy z Týnce do Čerčan. Při obnově tratě se tak navázalo tam, kde skočila listopadová výluka roku 2004. Konkrétně tedy byl obnoven úsek v km 1,500 – 4,468, a to včetně opravy trojice přejezdů v km 1,983, 2,748 a 3,341. Tato výluka se výrazně zapsala do tváře zastávky a nákladiště v Poříčí nad Sázavou, jelikož zde došlo ke zrušení výhybky č. 1 a navazující kusé koleje. Z bývalé zastávky s nákladištěm se tak stala pouhá zastávka. Část prací při výluce se týkala i stanice Týnec nad Sázavou, kde proběhlo svařování některých výhybek na čerčanském zhlaví (tj. výhybky č. 1, 2, 4 a 5). Ani „traťovka“ při této výluce nezahálela. Například na svárovské i peceradské zastávce byly nově natřeny přístřešky pro cestující a vyčištěna nástupiště.

Jistou zvláštností této výluky bylo zavedení speciálního výlukového jízdního řádu. Ten upravil odjezdy a příjezdy autobusů náhradní dopravy tak, aby nevznikala velká zpoždění navazujících vlaků ve stanici Týnec nad Sázavou. Jen díky tomu se podařilo zajistit, že většina vlaků jela opravdu včas.

Jako každá výluka, i tato přinesla jednu provozní zajímavost, která potěšila řadu železničních foto-



Manipulační vlak do Týnce nad Sázavou trasovaný mimořádně z Prahy. Fotografie z 29. října 2007 zachycuje vlak nedaleko Kamenného Přívozu.



Na obnově železniční stanice Praha-Braník se podílely i motorové lokomotivy společnosti Viamont.

Foto František Krása, duben 2008

grafů. Jednalo se o úpravu trasování manipulačního vlaku do Jilového a Týnce, který normálně jezdí z Čerčan. Protože byl tento úsek vyloučen, byl vlak veden z Prahy přes Vrané. Z Prahy do Davle byla pro tento účel využívána trasa pravidelného vlaku Mn 85555. Z Davle do Týnce pokračoval v případě potřeby jako Mn 85985. Zpět do Davle se vracel jako Mn 85984 a pak dále jako pravidelný Mn 85556 do Vraného a jako Mn 85552 do Prahy-Vršovic. Po několika letech se tak ve skalách nad řekou Sázavou objevil nákladní vlak s lokomotivou řady 749, většinou s 749.006, která vozbu davelského manipuláku zajišťovala téměř pravidelně.

Vrané nad Vltavou – Zbraslav (5. listopad – 20. prosinec 2007 – ROV č. 0394)

Na mimořádné události vydatný rok 2007 však neskončil předchozí výlukou. Hned následující den se práce přesunuly směrem ku Praze, na jedno z nejkritičtějších míst „pacifiku“, kterým byl Jarovský tunel. Ten se nachází v úseku mezi zastávkou Jarov a stanicí Vrané nad Vltavou a díky své délce 390 metrů jde o nejdelší tunel na trati. Bohužel již dlouhou dobu byl ve špatném stavu a přibližně od roku 2000 v něm byla zavedena pomalá jízda 10 km/h. Proto se již delší dobu uvažovalo o jeho opravě, ke které nakonec došlo v termínu od 5. listopadu do 20. prosince 2007.

Po dobu výluky byla trať vyloučena v úseku Vrané nad Vltavou – Praha-Zbraslav. Rekonstrukce tunelu představovala odstranění staré tunelové obezdívky v prostoru vranského portálu, skalní výrub pro elektrický průjezdný průřez, vybudování odvodnění, novou hydroizolaci a přestavění vranského portálu. Kromě rekonstrukce tunelu proběhlo ještě zajištění stability svahu v km 35,300 – 36,050 a oprava propustků v km 34,430 a 35,457.

I tato výluka přinesla hned dvě zajímavosti v úpravě trasování vlaků a nasazení vozidel. Především se jednalo o celotýdenní nasazení motorové lokomotivy řady 749 a soupravy dvou patrových vozů na vlaky v úseku Čerčany – Vrané nad Vltavou.

tavou (tato situace nastala již loni, při zbraslavské výluce). Druhou zajímavostí, která se též opakovala loňského roku, bylo přesměrování dobříšského „manipuláku“ po odklonové trase přes Čerčany. Dobříšská zátěž tak odjížděla z Čerčan manipulačním vlakem Mn 85984 (odjezd 3.00 h), který končil svou jízdu ve Vraném nad Vltavou (příjezd 4.15 h). Z Vraného pak vlak pokračoval ve zpožděné trase Mn 85551, přičemž pravidelný odjezd byl naplánován po Os 19004. Zpět z Dobříše jel manipulační vlak Mn 85550 ve své trase do stanice Vrané nad Vltavou, odkud odjížděl jako Mn 85985 (odjezd 22.05 h) směrem do Čerčan (příjezd 23.33 h).

Praha-Braník (březen a duben 2008 – ROV č. 6317)

První větší výluka roku 2008, která proběhla v druhé polovině března a začátkem dubna, se soustředila hlavně na obnovu železniční stanice Praha-Braník a přilehlý úsek traťové koleje směrem ke stanici Praha-Krč. Přímou v branické stanici se realizovala rekonstrukce části kolejí staniční, opravil se přejezd na krčském zhlaví stanice (km 8,540) a bylo zbudováno vyvýšené nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3. Samotná výluka byla rozdělena do několika etap, přičemž cestujících se dotkly jen dvě etapy, při nichž všechny vlaky do Čerčan a Dobříše začínaly i končily v Braníku. Náhradní autobusová doprava ze stanice Praha-Vršovice do Prahy-Braníka nebyla zavedena a cestující museli v tomto úseku využívat městskou hromadnou dopravu.

První etapou výlukové činnosti byly čtyři sedmihodinové denní výluky (vždy od 8.20 do 15.20 h) v termínu od 17. do 20. března, při nichž se vyloučila traťová kolej mezi stanicemi Praha-Krč a Praha-Braník. Další část výluky začala 26. března a trvala až do 9. dubna. V tomto termínu se uskutečnila obnova staniční koleje č. 1 a budování nového zvýšeného nástupiště mezi touto kolejí a kolejí č. 3. Zároveň došlo od 31. března do 6. dubna k nepřetržité výluce traťové koleje v úseku Praha-Krč – Praha-Braník včetně krčského zhlaví bran-

nické stanice. Dále se od 5. do 8. dubna uskutečnila rekonstrukce branického přejezdu, který byl v tomto termínu uzavřen pro veškerou silniční dopravu. Jistou zajímavostí z doby výluky je incident ze 7. dubna, kdy neukázněný řidič osobního auta nerespektoval značku zákaz vjezdu na uzavřený branický přejezd a vjel do vyfrezované části vozovky, kde uváznu. Bližící se osobní vlak Os 19001 naštěstí před vozidlem bezpečně zastavil.

Díky týden trvající nepřetržité výluce došlo i k několika zajímavostem v nasazení vozidel. Hlavní z nich byla opět změna v trasování dobříšského manipulačního vlaku. Ten jezdil stejně jako v případě předchozí výluky z Čerčan, veden motorovou lokomotivou řady 749 zapůjčenou od společnosti ČD. Jistým zpestřením též bylo nasazení lokomotivy řady 749 s dvojicí patrových vozů Bmto na osobní vlaky z Braníka do Čerčan i v pracovních dnech, případně souprava 749 + 6x Bmto + 749 na vlaku Os 9002 dne 5. dubna.

Závěr

Cílem tohoto článku bylo vytvořit alespoň trochu ucelený přehled rozsáhlejších výluk na trati dolního „Posázavského pacifiku“ v uplynulém období. Není zde samozřejmě zmínka o všech proběhlých výlukách. V námi zmiňovaném období se uskutečnila například výluka přejezdu v Týnci nad Sázavou (červenec 2006), při níž bylo dosazeno nové zabezpečovací zařízení typu AŽD RE místo starého SSSR. Dále v termínu od 9. do 12. května 2005 se provedla oprava ocelového mostu u zastávky Petrov u Prahy (km 26,995), v červnu téhož roku proběhla oprava dobříšského přejezdu a výhybek v Malé Hrašticí a mnoho dalších. Můžeme jen doufat, že současné tempo, které je silně závislé na přísunu materiálu vytěženého ze stavby IV. koridoru, vydrží i v dalších letech. Obnovu by totiž potřebovala i řada dalších úseků, a to i ten nejkrásnější, mezi Davlí a Jilovým.

Text a neoznačené foto Jakub Džurný

