

Váš dopis zn.
Ze dne 6. 3. 2024
Naše zn. 26117/2024-SŽ-GR-O16
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Alexandr Vrtěl
Telefon +420 972 241 550
Mobil +420 602 663 743
E-mail vrtel@spravazeleznic.cz

Datum 3. května 2024

Vážený pan
Jiří Slavík
poslanec
místopředseda Kontrolního výboru
člen Hospodářského výboru

Vážený pan
Ing. David Michalička
starosta města Říčany

Vážený pane poslanče,

Vážený pane starosto,

Správa železnic si velmi váží Vašeho zájmu a péči o veřejnou dopravu, které prostřednictvím zasláných návrhů projevujete. Zejména pak skutečnost, že Váš návrh podporuje i vazby mezi jednotlivými řešenými linkami, považujeme za mimořádně příkladný a svědčící o uvědomění role železniční dopravy tvořící páteřní síťové pokrytí regionu dopravní obsluhou. Za takovou podporu Správa železnic děkuje. Právě stabilní síťové vazby jsou devizou, kterou železniční doprava disponuje v porovnání s jinými dopravními módy a jak dokazují i příklady ze zahraničí, právě podpora síťovosti přináší očekávané společenské benefity na poli veřejné dopravy.

Vaše návrhy jsme detailně prověřili z pohledu dopravní technologie, neboť jsme si vědomi, že Váš návrh nemohl postihnout veškerá místní technologická specifika, která s ohledem na jízdní doby jednotlivých spojů, křižování a dostižení vlaků v dopravních, obsazení staničních a traťových kolejí apod., mohou nastat.

Níže předkládáme k jednotlivým linkám naše zjištění, resp. rizika, která spatřujeme v případě, že by k realizaci daného provozního konceptu došlo.

4.1 linka R49 Praha-Benešov-Votice:

Jízdní doby jednotlivých spojů uvažujeme pro vozidla řady 471 – CityElefant. Ve směru z Prahy při dojezdu do Senohrab těsně za linkou S9 sice chybí cca +1 minuta, ale řešení na přípoje a trať 516 existuje (viz ovšem komentář k lince S80). V opačném směru je udržení přípojí v ŽST Čerčany bez obtíží možné. Za rizikovou považujeme jízdní dobu z Čerčan do Prahy-Hostivaře, kde vzhledem k reálným dynamickým možnostem vozidla a vzhledem k parametrům infrastruktury v daném úseku schází v jízdní době cca 1 minuta. Tato skutečnost je však řešitelná drobným posunem tras směrem ku Praze.

Z hlediska obracení spojů v ŽST Votice musíme konstatovat, že tato stanice nikdy, resp. v době její rekonstrukce, nebyla uvažována jako bod, ve kterém k obracení spojů dochází. Konfigurace stanice je pro takovou činnost velmi nevhodná a stání obracejícího vozidla ve stanici narušuje jízdy projíždějících spojů. Problém je ovšem řešitelný přestavováním vozidla na jinou kolej cestou posunu.

4.2 linka S9 Praha-Senohraby:

V případě linky S9 považujeme jízdní doby za v zásadě aplikovatelné s výjimkou úseku mezi Senohraby a Prahou-Hostivaří. Obdobně jako v případě linky R49 je však tento nedostatek po technologické stránce řešitelný a aplikovatelnost přeložené studie tím není nijak snížena, či dokonce ohrožena. Při obracení spojů této linky v ŽST Senohraby dále upozorňujeme na nutnost prověřit konkrétní dynamické parametry jízdy vlaku, které nastanou v souvislosti se zavedením zabezpečovače ETCS.

4.3 linka S8,S88 Praha-Čerčany/Dobříš:

U linky S8, resp. S88, je ve Vraném nad Vltavou uvažována realizace současných vjezdů. Vzhledem k parametrům konkrétní stanice však nyní není takové řešení s ohledem na bezpečnost provozu a cestujících možné. Jízdu vlaků ve stanici je nutné organizovat tak, aby vlaky vjížděly postupně. Takové řešení však považujeme za technicky možné, neboť potřebný čas na realizaci postupných vjezdů do Vraného n. V. lze vyzískat z navrženého křižování v Jílovém n. V. nebo v Týnci n. V. na jehož realizaci je zapotřebí kratší než Vámi navržený čas.

V předložené studii není řešen úsek z Vraného n. V. do Dobříše. Tento úsek považujeme za neměnný a nenacházíme v něm aktuálně žádné dopravně-technologické riziko.

4.4 linka S80 Benešov-Čerčany-Ledečko:

Autor studie si je vědom, že řešení linky S80 Benešov – Čerčany – Ledečko je za stávajících podmínek nereálné a navrhuje hledat jiné řešení. Správa železnic je bohužel nucena tuto hypotézu potvrdit. Za stávajícího stavu infrastruktury a pro zamýšlené vozidlo ř. 814 chybí k stabilní realizaci 60minutového intervalu s křižováním v ŽST Hvězdovice a ŽST Ledečko cca 3 minuty.

Připojujeme se zde k názoru autora, že vhodnými infrastrukturními opatřeními by bylo možné dosáhnout potřebného, v zásadě nepřilíš velkého, zkrácení jízdních dob. Jedná se zejména stavební opatření v obou stanicích, ve kterých by mělo docházet k pravidelnému křižování vlaků, tedy ve Hvězdovicích a v Ledečku. Účelem takových úprav by mělo být dosažení nulového intervalu křižování a zároveň zajištěna bezpečnost vystupujících a nastupujících cestujících. Z pohledu posuzování studie konstatujeme, že návrh takových opatření dalece přesahuje možnosti tohoto posuzování; omezujeme se tedy jen na konstatování, že taková opatření by zřejmě nevybočovala z rámce podobných stavebně-technických opatření, jak jsou průběžně realizována při modernizacích jiných tratí, a tedy je považujeme za realizovatelná.

4.5 linka S98 Benešov-Olbramovice-Sedlčany:

Studie navrhuje využití vozidel řady 841. Správa železnic konstatuje, že jízdní doby této řady jsou na úseku Olbramovice – Sedlčany srovnatelné se stávajícími vozidly řady 810:

I při projíždění dvou zastávek v daném úseku (Voračice a Minartice) činí zkrácení jízdní doby v úseku Olbramovice – Štětkovice cca 0,5 a 1 minutu. Takové zkrácení nepovažujeme z hlediska konceptu za významné.

Úsek Olbramovice - Štětkovice - Olbramovice lze za předpokladu projíždění překonat za 32,5 minuty, předkládaný model ale uvažuje s časem pouhých 29 minut. V takovém případě lze realizovat přípojně vazby od linky R17 v Olbramovicích (R17 přijede X:39, přípoj odjede v X:42). Ve směru zpět spoj linky S98 přijede do Olbramovic (pokud nebude projíždět zastávky) v X:16 a v X:20 může odjet přípojný spoj linky R17 směr Benešov. Přípojných vazeb na linku R17 je tedy dosaženo, byť odchýlnou technologií od zamýšlené studie. Zároveň jsme ale nuceni

takový koncept označit za velmi náchylný k jakýmkoliv provozním nepravidlostem, neboť v konceptu nejsou zahrnuty žádné rezervy na vyrovnání zpoždění. Z hlediska získání stabilní obsluhy tedy doporučujeme usilovat o vhodná stavebně-technická opatření minimálně v dopravně Štětkovice za účelem minimalizace intervalu křížování.

4.6 linka S90 Benešov-Tábor:

Navržený model považujeme za reálný, byť v důsledku odchylek od modelu na lince S98 vyžaduje drobné úpravy. Detailní výčet úprav modelu linky S90 neuvádíme, neboť se větví na mnoho různých v úvahu připadajících konstrukčních zásahů, včetně možnosti drobné homogenizace tras v neprospěch linky Ex7 o cca 1 minutu. Proti tomuto návrhu naopak působí iniciativa připravovaného zvýšení traťové rychlosti v úseku Votice – Tábor. I tato okolnost vyvolá potřebu navržený model linky S90 příhodně upravit. V žádném případě však nevyvolá jeho celkovou nerealizovatelnost.

Závěr:

Předloženou studii považujeme v zásadě z technologického hlediska realizovatelnou, byť vyžaduje a) drobné úpravy požadovaných tras u některých linek, b) v textu popsané stavebně-technické úpravy infrastruktury.

Pokud budete chtít dopravní model podle předložené studie dále sledovat, doporučujeme obrátit se na naši organizaci, která je provozovatelem dráhy, s potřebou realizace výše nastíněných úprav infrastruktury tak, aby mohly být projednány, vyprojektovány a realizovány v dostatečném předstihu a nebyla tak realizace Vašeho záměru ohrožena.

S pozdravem

Ing. Alexandr Vrtěl
ředitel odboru jízdního řádu