

Popis stávajícího stavu traťového úseku Praha-Krč – Vrané nad Vltavou

Semestrální práce

Umístění trati

Traťový úsek Praha-Krč – Vrané nad Vltavou je součástí tratě č. 210 Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš. Ve stanici Praha-Krč je trať napojena na nákladní spojku z Prahy-Vršovic do Prahy-Radotína. Ve stanici Praha-Vršovice je trať napojena na trať č. 221 Praha-hlavní nádraží – Benešov u Prahy. Za stanicí Vrané nad Vltavou dochází u zastávky Skochovice k rozdělení trati na trať do stanice Dobříš a trať do stanice Čerčany (obě jsou dále vedeny pod číslem 210). Trať do Dobříše již dále není napojena na žádnou další dráhu. Trať do Čerčan je zde ukončena napojením na trať č. 221 (Praha – Benešov u Prahy) a trať č. 212 (Čerčany – Světlá nad Sázavou). Železniční stanice Praha-Krč se nachází v údolí Kunratického potoka v těsné blízkosti Jižní spojky, která je součástí silničního Městského okruhu. Za stanicí Praha-Krč se od trati do Vraného odpojuje trať do Radotína. Trať do Vraného za stanicí Praha-Krč klesá do stanice Praha-Braník. Za stanicí Praha-Braník trať překonává Modřanskou ulici a dále vede podél Vltavy. Do Modřan tato trať také vytváří protipovodňový val. V centrální části Modřan se v severní části stanice Praha-Modřany nachází zastávka. Za stanicí Praha-Modřany je pak zastávka Praha-Komořany, která je od městské čtvrti Komořany poměrně vzdálená. Následující stanicí je Praha-Zbraslav, která je poslední stanicí na území hlavního města. Stanice je umístěna na druhém břehu Vltavy, než Zbraslav, nedaleko je však Most Závodu míru, který vede přímo do centrální části Zbraslavi. I za Zbraslaví trať pokračuje po pravém břehu Vltavy přes rekreační osadu Jarov, ve které je umístěna zastávka. Mezi Jarovem a Vraným nad Vltavou se na trati nachází Jarovský tunel. Stanice Vrané nad Vltavou je umístěna přímo ve městě Vrané, nedaleko od hráze zdejší hydroelektrárny.

Popisy stanic

Praha-Krč

Stanice Praha-Krč se nachází v km 5,117 – 6,165 trati 210. Traťové zabezpečovací zařízení je ve směrech Praha-Radotín a Praha-Vršovice, os.n. automatickým hradlem (TZZ III. kategorie), ve směrech Praha-Braník a Praha-Vršovice vj.n. telefonickým dorozumíváním (TZZ I. kategorie dle D2). Stanice je vybavena SZZ III. kategorie – RZZ (cestový systém), návěstidla jsou světelná, na sobě nezávislá s rychlostní návěstní soustavou. Ve stanici je 1 staniční dozorce a jeden výpravčí, který stanicí obsluhuje ústředně. Ve stanici odbočují 3 vlečky: vlečka „METRO depo Kačerov“ z koleje 12 v.č. 21 v km 5,841; vlečka „PODANÝ“ z koleje 14 v.č. 20A v km 6,006; vlečka „IPS Praha Krč II“ z koleje 10, v.č. 13 v km 6,623. Ve stanici je 8 dopravních kolejí (1,1a+1,2,3,4,6,8,10) o délkách 482 – 916 m. Dále je zde 6 manipulačních kolejí (3a,6a,6c,12,14,14a). Stanice má celkem 2 nástupiště. I. nástupiště je u koleje č. 3, jednostranné, boční s délkou 250 m. II. nástupiště je u kolejí 1 a 2, oboustranné, poloostrovní s délkou 250 m.

Ve stanici je poměrně čilý provoz, kdy se zde kříží nákladní spojka z Prahy-Radotína do Vršovic s tratí 210. Význam stanice pro osobní dopravu však není velký. V okolí stanice není příliš rozsáhlá obytná zástavba a stanice je velice špatně přístupná pomocí MHD. Určitou příležitostí pro osobní dopravu v této stanici je plánovaná stavba trasy metra D, která má vést právě přes tuto stanicí.

Praha-Braník

Stanice Praha-Braník se nachází v km 8,578 – 9,114 trati 210. Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Praha-Krč i Praha-Modřany je telefonickým dorozumíváním (TZZ I. kategorie dle D2). Ve stanici je staniční zařízení TEST 10 (řídící stavědlo) – světelná odjezdová návěstidla jsou skupinová, vjezdová návěstidla a předvěsti jsou světelná, návěstidla obsluhuje výpravčí z ŘS TEST 10. Stanici obsluhuje 1 výpravčí, stavědla II a III jsou obsazena jedním signalistou v každém ze stavědel. Ve stanici odbočují 3 vlečky: vlečka „ZZM“ z koleje 7 v.č. 10 v km 8,507; vlečka „Pivovar Braník“ z koleje 2 v.č. 5 v km 8,838; vlečka „Praha-Braník“ z koleje 3a, v.č. 1a v km 9,168. Ve stanici jsou 4 dopravní koleje (1,2,3,5) o délkách 251 – 313 m. Dále jsou zde 2 manipulační koleje: 7 o délce 70 m a 3a o délce 104 m. U kolejí 1,2,3 jsou sypaná nástupiště o délkách 200 – 300 m.

Stanice má velký význam především pro osobní dopravu. V okolí sice není významnější zástavba, stanice je však velice dobře napojena MHD díky tramvajové trati a terminálu několika autobusových linek. Stanice je také tradičním výchozím místem pro cesty na trať 210. Díky zachovalému historickému vzhledu je stanice častým místem výjezdu historických souprav jak pro trať 210, tak pro trať 171 přes Prahu-Vršovice a Prahu-Smíchov. Po zrušení provozu pivovaru v Braníku je význam stanice pro nákladní dopravu velmi malý.

Praha-Modřany + Praha-Modřany zastávka, Praha-Komořany

Stanice Praha-Modřany se nachází v km 11,210 – 12,739(=39,209) trati 210. Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Praha-Braník i Praha-Zbraslav je telefonickým dorozumíváním (TZZ I. kategorie dle D2). Ve stanici je SZZ III. kategorie – RZZ blokového provedení s tlačítkovou volbou. Návěstidla jsou světelná, na sobě nezávislá s rychlostní návěstní soustavou, obsluhuje je výpravčí. Stanici obsluhuje 1 výpravčí a 1 staniční dozorce (denní směna). Ve stanici odbočuje více vleček: vlečka „NESTLÉ“ z koleje 2, v.č. 20 v km 11,991; vlečka „Cukrospol“ z koleje 2, v.č. 7 v km 12,595; vlečky „EŽ Praha, Modřanské strojírny a SIGMA“ z koleje 2, v.č. 5 v km 12,606. Ve stanici je 7 dopravních kolejí (1,2,3,7,9,1a,9a) o délkách 194 – 624 m. Dále jsou zde 3 manipulační koleje (4,5,6) o délkách 194 – 254 m. Ve stanici Praha-Modřany jsou u kolejí 1,2,3,7 a 9 nástupiště délek 125 m (u koleje 2 jen 8 m), nástupiště se však neužívají a neudržují, protože se stanice nepoužívá pro osobní dopravu. V Praze-Modřanech zastávce je u kolejí 1a a 9a stanice Praha-Modřany ostrovní nástupiště délky 240 m, které se pro osobní dopravu používá. Nedaleko od stanice Praha-Modřany jižním směrem je zastávka Praha-Komořany v km 38,890, která se rovněž používá v osobní dopravě.

Zastávka Praha-Modřany používaná v osobní dopravě je velmi vhodně umístěna nedaleko Obchodního náměstí v centru Modřan. Velmi dobrá je dostupnost zastávky pomocí MHD díky sousedící tramvajové trati a několika autobusovým linkám, které zastavují u zdejší zastávky. Zastávka Praha-Komořany je sice vzhledem k nedalekým Komořanům umístěna na velmi výhodném místě na trati, přesto není příliš využívána vzhledem k nutnosti překonání značného stoupání mezi zastávkou a obytnou zástavbou v Komořanech. Samotná stanice Praha-Modřany byla poměrně významná pro nákladní dopravu díky několika vlečkám vedoucím ze stanice. V poslední době se ovšem význam stanice zmenšuje, zejména se nepoužívá vlečka „NESTLÉ“, která je již z velké části v nepoužitelném stavu, dále se vzhledem ke zrušení provozu v Modřanském cukrovaru, který byl v roce 2005 z větší části zdemolován, nepoužívá ani vlečka „Cukrospol“. Velkým zásahem do zdejšího nákladního provozu byly povodně v roce 2002, po kterých se již na některých vlečkách neobnovil provoz. Spolu s omezením průmyslových aktivit v Modřanech (cukrovar, čokoládovny a přílehlé areály) tak zdejší nákladní provoz značně ztratil na svém významu.

Praha-Zbraslav

Stanice Praha-Zbraslav se nachází v km 36,076 – 36,579 trati 210. Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Praha-Modřany je automatickým hradlem DTS (dispečerský traťový souhlas) bez návěstního bodu. Ve směru Vrané nad Vltavou je traťové zabezpečovací zařízení telefonickým dorozumíváním (TZZ I. kategorie dle D2). Ve stanici je staniční zabezpečovací zařízení DRS (dispečerské reléové stavědlo) RZZ z JOP. Stanice je obsazena jedním výpravčím. Ve stanici neodbočují žádné vlečky. Stanice má 2 dopravní koleje: kolej č. 1 (délky 312 m) a kolej č. 3 (délky 335 m). Dále jsou zde 2 manipulační koleje č. 2 a 5. U koleje č. 1 je úroňové jednostranné sypané nástupiště (č. II) délky 150 m, u koleje č. 3 je jednostranné sypané nástupiště (č. I) délky 113 m.

Stanice je umístěna nedaleko Mostu Závodu míru, který vede do pražské čtvrti Zbraslav. Samotná stanice leží na druhém břehu Vltavy než obytná zástavba. Stanice není dobře dostupná ani pomocí MHD, v blízkosti jezdí pouze autobusová linka č. 165, která je vzhledem k velmi dlouhé trase nepříliš spolehlivá. Vzdálenost od centra Zbraslavi je sice malá, Zbraslavské náměstí je nedaleko Mostu Závodu míru, přesto stanice není příliš využívána. Určitou příležitostí pro osobní dopravu ve stanici by bylo zlepšení autobusového spojení se Zbraslaví. Stanice má také zázemí pro nákladní dopravu, přesto je její význam i v nákladní dopravě malý.

Zastávka Jarov

Zastávka se nachází na jižním konci osady Jarov v km 33,815 trati 210. V současnosti je v zastávce pouze provizorní přístřešek pro cestující.

Vrané nad Vltavou

Stanice Vrané nad Vltavou se nachází v km 31,692 – 32,142 trati 210. Traťové zabezpečovací zařízení je ve směru Praha-Zbraslav i ve směru odb. Skochovice telefonickým dorozumíváním (TZZ I. kategorie dle D2). Ve stanici je staniční zabezpečovací zařízení I. kategorie, návěstidla nezávislá na výměnách. Návěstidla obsluhuje výpravčí ze stavěcího kozlíku. Stanice nemá odjezdová návěstidla. Na odbočce Skochovice je závislý elektromechanický výhybkářský přístroj, který obsluhuje signalista. Stanice je obsazena jedním výpravčím, obě stavědla jsou obsazena jedním signalistou. Ve stanici odbočuje vlečka „Jihočeské papírny“ z koleje 3, v.č. 5 v km 31,852. Stanice má 4 dopravní koleje: 1 (délka 348 m), 2 (délka 306 m), 4 (délka 252 m), 6 (délka 252 m). Dále jsou ve stanici 2 manipulační koleje: 3 (délka 165 m), 3a (délka 40 m). Nástupiště jsou u kolejí 1 (délka 150 m), 2 (délka 305 m), 4 (délka 260 m), 6 (délka 220 m).

V osobní dopravě má stanice zcela zásadní význam pro obsluhu obce Vrané nad Vltavou, kdy zdejší trať je hlavním prostředkem veřejné osobní dopravy v obci. Kromě železnice je obec spojena autobusovou linkou do Zvole a přívozem přes Vltavu do místa, kde je možné přestoupit na levobřežní autobusové linky PID. Stanice Vrané nad Vltavou společně se zastávkou Skochovice vytváří pro obec dostačující obsluhu. V nákladní dopravě vzhledem ke zrušení provozu ve zdejších papírnách nemá stanice velký význam.

Stanice Vrané nad Vltavou je poslední stanicí před odbočkou Skochovice, kde dochází k větvení trati 210 na směry do Měchenic, Mníšku pod Brdy a Dobříše a směr do Davle, Jílového u Prahy a Čerčan. Dříve bylo v osobní dopravě častým jevem, že ve zdejší stanici na sebe vlaky z obou směrů vzájemně navazovaly a do Prahy pokračoval pouze jeden z nich, dnes však většina spojů přes stanici projíždí střídavě do Dobříše a do Čerčan, díky čemuž se mezi Prahou a Vraným podstatně zkrátil interval.

Provoz na trati

Trat' 210 je jednokolejná neelektrizovaná trať.

Osobní doprava

Vlaky osobní dopravy mají na této trati zvláštní jízdní řády pro dny pracovní a pro víkendy. Důvodem tohoto opatření je značná odlišnost poptávky po osobní dopravě v pracovní dny a během víkendu, zejména díky významnému turistickému provozu. Další zajímavostí trati je, že se jedná o jednu z posledních tratí v okolí Prahy, kde nebyl zaveden taktový grafikon. V současném jízdním řádu již většina vlaků vyjíždí a končí ve stanici Praha – hlavní nádraží. V minulých letech bylo obvyklé, že vlaky z trati 210 končily ve stanici Praha-Vršovice, kde bylo možné přestoupit do vlaků z trati 221. Důvodem tohoto omezení bylo značné přetížení Vinohradských tunelů před dokončením stavby Nového spojení. Významným výchozím místem mnoha cestujících je však až stanice Praha-Braník, která je dobře napojena tramvajovou tratí do centra.

Celá trať 210 je zaintegrována do systému PID, do stanic Měchenice a Davle je zavedena plná integrace do systému PID (cestující mohou využívat i jízdenky pro jednotlivou jízdu). Na základě údajů z průzkumu skladby jízdních dokladů (zjišťována skladba pouze na území hl. m. Prahy, mimopražské údaje nejsou k dispozici), který se provádí každoročně ve vlacích integrovaných do systému PID, bylo zjištěno, že cestující využívají jízdenky PID ve vlacích na této trati poměrně často:

6.10.2010 (pracovní den) byly zjištěny následující údaje: Osloveno bylo 1433 cestujících, z nich 161 cestovalo bezplatně (režijní jízdenky), 33 použilo traťové jízdenky ČD, 486 použilo ostatní jízdenky ČD, 361 použilo tramvajenku PID včetně vnějších pásem, 99 použilo tramvajenku PID pouze pro Prahu, 27 cestovalo bezplatně na doklady PID (junior, senior), 229 použilo kombinaci tramvajenky PID a jízdenky ČD; z jednotlivých jízdenek PID byla nejpoužívanější jízdenka pro 5 pásem (15 cestujících) a jízdenka pro 4 pásma (8 cestujících), zastoupení ostatních druhů jízdních dokladů je zanedbatelné.

9.a10.10.2010 (víkend) byly zjištěny následující údaje: Osloveno bylo 1106 cestujících, z nich 89 cestovalo bezplatně (režijní jízdenky), 1 použil traťovou jízdenku ČD, 508 použilo ostatní jízdní doklady ČD, 42 použilo tramvajenku PID včetně vnějších pásem, 65 použilo tramvajenku PID pouze pro Prahu, 17 cestovalo bezplatně na doklady PID (junior, senior), 370 použilo kombinaci tramvajenky PID a jízdenky ČD, jednotlivé jízdenky PID měly zanedbatelné využití.

Z následujících údajů jsou jasně patrné rozdíly ve skladbě cestujících během pracovního dne a o víkendu, kdy přes pracovní den je zřetelně výrazně vyšší využití jízdenek PID a traťových jízdenek ČD. O víkendu jsou naopak více využívány jednotlivé jízdenky ČD nebo kombinace tramvajenky PID pro Prahu a jednotlivých jízdenek ČD mimo území Prahy. Zároveň je patrné, že na území Prahy není tato trať příliš významná pro vnitroměstskou dopravu, vzhledem k nízkému podílu cest uskutečněných díky tramvajence PID pouze pro Prahu. To je dáno především špatným přístupem ke stanici Praha-Zbraslav ze Zbraslavi a velmi dobrým spojením Braníka a Modřan s centrem tramvajovou tratí. Rovněž je zde patrné velmi malé využití jednotlivých jízdenek PID, což je způsobeno především velmi krátkým úsekem s plnou integrací.

Použitá vozidla: V osobní dopravě na této trati slouží několik typů vozidel. Nejrozšířenější jsou motorové vozy 810 a vlečné vozy 010 (někdy použito několik vlečných vozů 010 tažených lokomotivou). Dále jsou zde především během víkendů rozšířené soupravy patrových vozů Bmto, které za stanici Vrané nad Vltavou přejíždějí do Čerčan. Především během víkendů se na této trati objeví také motorové soupravy Regionova.

Nákladní doprava

Na trati jsou podle potřeby zapsané 2 páry nákladních Mn vlaků v trase Praha-Vršovice – Dobříš a 1 pár Mn vlaků v trase Praha-Vršovice – Jílové u Prahy. Dále je zde v průběhu

nočních hodin veden 1 pár Lv vlaků v trase Praha-Vršovice – Dobříš a 1 pár Lv vlaků v trase Praha-Vršovice – Čerčany.

Poděkování

Za získání provozních údajů traťového úseku Praha-Krč – Vrané nad Vltavou (seznam vlaků + dopravní schémata stanic) velice děkuji provozním zaměstnancům stanice Praha-Braník, především panu Petru Pavlíkovi. Za zapůjčení fotoaparátu při poruše vlastního přístroje děkuji Lukáši Tůmovi, studentu Fakulty dopravní, oboru letecká doprava.