

Vaše značka: MUCE 74527/2017 OISM
Naše značka: 0025/18/DÚ
Vyřizuje: Vecko / 721 665 444
Datum: 12.01.2018

Vážený pan
Mgr. Filip Kořínek
starosta
Riegrova 1209
252 28 Černošice

Společné vyjádření IDSK a ROPID ke stížnosti na zpoždování vlaků na trati 171 (linka S7) Praha – Beroun

Vážený pane starosto,

obdrželi jsme od Vás stížnost na zpoždování vlaků linky S7 na trati 171 Praha – Beroun, ke které zasíláme následující společné vyjádření organizátorů IDSK a ROPID.

Předně bychom rádi uvedli, že situaci na železniční trati č. 171 Praha – Beroun pečlivě sledujeme a jsme si vědomi významného zhoršení kvality provozu na vlacích linky S7, kdy se vyskytují častá zpoždění, případně dokonce odříkání vlaků. Tato situace je pro nás, jako pro objednatele železniční dopravy na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje, **dlouhodobě neakceptovatelná a řešíme ji.**

Tato problematika již byla podrobně diskutována na společném jednání s dopravcem, kde byly zevrubně popsány příčiny tohoto stavu. Zásadní pro neplnění jízdního řádu na trati č. 171 je zavedení expresních vlaků ve směru Plzeň, které dále vyčerpaly kapacitu již v minulém jízdním řádu silně zatíženého úseku Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov. Problémy navíc působí nedostatečná přesnost těchto expresních vlaků, přičemž jakékoliv zpoždění jednoho vlaku ovlivní několik dalších desítek vlaků a není prostor, jak toto zpoždění eliminovat bez odříkání vlaků v koncových úsecích své trasy (především mezi stanicemi Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov a Beroun - Karlštejn).

K současné neutěšené situaci přispívá **krátký čas na obrat souprav linky S7 ve stanici Beroun**, který činí od 10. 12. 2017 pouze 6 minut. Pokud souprava přijede do Berouna se zpožděním, odjede odchylně od pravidelného jízdního řádu i zpět, a poté je v mnoha případech v některé ze stanic na trati předjeta rychlíkem či expresem, což zpoždění ještě navýší. Toto předjíždění je dáno vyhláškou Ministerstva dopravy 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. V ní je uvedeno pořadí vlaků při zpožděních, výlukách kolejí apod., které upřednostňuje expresní vlaky, rychlíky a dokonce i vybrané nákladní vlaky před vlaky osobními. Do loňského roku platilo opatření, které na základě dohody mezi Správou železniční dopravní cesty a Českými drahami stanovilo, že ve směru do Prahy jsou Řevnice poslední stanicí, kde je možné osobní vlaky předjíždět rychlíky a expresy. Tato dohoda od nového jízdního řádu platit přestala a pravidelnost osobních vlaků je těmito předjížděními více ohrožena. Dle statistik zpoždění od začátku platnosti nového jízdního řádu 2018 bývá předjíždění například ve stanici Dobřichovice běžně realizováno. Protože považujeme tento stav

za neudržitelný, **jsme připraveni plně podpořit znovuoobnovení zákazu předjíždění osobních vlaků za stanicí Řevnice ve směru do Prahy**. V tomto směru vyvolá dopravce České dráhy jednání se SŽDC a Ministerstvem dopravy ČR.

Alespoň částečným řešením by bylo přidání jedné soupravy do oběhu k odstranění těchto krátkých obrátů. Požadavek na zajištění vhodné soupravy již byl na dopravce vznesen, v průběhu prověřování této možnosti však bylo zjištěno, že s ohledem na probíhající modernizaci železniční stanice Beroun není toto opatření realizovatelné. Dalším řešením, které by mohlo zkrátit technologické pobyty v železniční stanici Beroun, a tím zkrátit dobu obratu, je nasazení strojvedoucích na obě čela vlaku. Testování tohoto opatření předpokládáme v následujících dnech.

Důvodem pro modernizaci patrových vozů, které umožnilo navýšení kapacity vozového parku, byl **nedostatečný počet elektrických jednotek řady 471 CityElefant**, které zajišťují vozbu na většině osobních vlaků na elektrifikovaných tratích v pražské aglomeraci. Vzhledem k neustále rostoucímu počtu cestujících a posilování zejména ve špičkových hodinách však již není pro další posílení provozu (které by bylo na některých vlcích zapotřebí, protože jejich kapacita je již překračováno nad 100 % z pohledu sedících cestujících) dostatečný počet jednotek. Při současné potřebě rychlého a relativně levného řešení (v porovnání s nákupem nových vozidel) byla zvolena právě cesta modernizace patrových vozů. Problémem, který se s těmito soupravami pojí, je delší pobyt ve stanicích a zastávkách z důvodu komplikovaného postupu při zavírání dveří, což samozřejmě zhoršuje již tak špatnou situaci z pohledu plnění grafikonu vlakové dopravy. Od dopravce bylo žádáno o změnu metodiky výpravy vlaků, a tím zkrácení technologických časů na minimum.

V minulém roce bylo podepsáno společné memorandum k otázkám budoucího využití železniční trati Praha - Beroun, které vyjádřilo potřebu rekonstrukce a optimalizace trati pro příměstskou dopravu a potřebu přesunutí dálkové dopravy mimo údolí Berounky na novou samostatnou trať. Memorandum popisuje problémy, které stojí za současným nevyhovujícím stavem. Jedná se především o **nedostatečnou kapacitu trati**, která je využívána dvěma segmenty osobní dopravy - dálkový (objednáváný Ministerstvem dopravy, letos posílený o nové expresy) a regionální. Jako příklad nedostatečné kapacity na trati 171 uvádíme fakt, že jsme byli bohužel nuceni v úseku Dobřichovice - Praha-Radotín od prosince zcela zrušit posilový osobní vlak, jedoucí v minulém jízdním řádu z Černošic v 6:54. Za strategicky důležité považujeme zahájení modernizace trati mezi Prahou a Berounem, a také maximální podpora záměru výstavby trati nové, která by odvedla dálkový i nákladní segment, čímž by uvolnila prostor pro další rozvoj dopravy regionální.

S pozdravem

Pavel Procházka

ředitel IDSK

Ing. et Ing. Petr Tomčík

ředitel ROPID