# **3B oblast Praha hl.n. – Vršovice**

# **Aktuálně k 15.2. 2025**

Pro tvorbu reliéfu kolejiště jsem se inspiroval současnou podobou zobrazení na dispečerském sále 3B CDP Praha.

K dispozici jsou dva základní reliéfy kolejiště:

1. Reliéf kolejiště pod sebou:

Obvody stanic Praha Vršovice a Praha hl.n. jsou zobrazeny ve dvou liniích pod sebou.

Reliéf kolejiště je přednastaven na tři statické pozice monitoru.

Pro rozlišení monitoru 1920x1080 lze použít pozic 1 a 2

Pozice se ukotví klávesou „1“ a „2“ na alfanumerické klávesnici a upevní stiskem klávesy „f“.

Pro rozlišení monitoru 3840x2160 je určena pozice 3, která vycentruje reliéf doprostřed monitoru.

2. Reliéf kolejiště souvisle:

Reliéf kolejiště obou stanic je souvisle propojený v jedné linii. Toto rozložení je vhodné pro majitele monitorů s menším rozlišením, kdy je možno pohled na reliéf posouvat nebo použít pro ukotvení obrazu tří přednastavených pozic (1,2,3) pro rozlišení 1920x1080, které se prolínají.

Samozřejmě je možnost nastavení pozic individuálně.

GVD:

Vlaky obsažené v simulaci se vyskytují ve všech svých denních variantách, v kterých jednou se všemi svými denními variantami řazení, manipulací, obratů či jinými dopravními úkony.

Upozorňuji předem, že zde nenaleznete žádné sváteční varianty, stejně tak jako vlaky nebo jejich varianty jedoucí jen jeden či několik dní v průběhu gvd.

Vlaky v simulaci jsou prakticky ve variantách „pondělí až neděle“.

Dále upozorňuji na to, že řazení vlaků a obrázky vozů jsou pouze více či méně shodné s realitou. Tato simulace není přehled aktuální vlakotvorby dopravců!

V simulaci se samozřejmě hojně vyskytují vlaky, které v oblasti mění svůj dopravní druh vlaku. Ku příkladu: vlak Ex, který v oblasti změní druh na soupravový bude mít v hlavičce vlaku druh: ExSv. Vlak: SvOs bude takový, který do oblasti přijede soupravově a uvnitř oblasti se změní na osobní. Pro hráče je pochopitelně podstatné vědět, v které stanici v oblasti se mění druh vlaku, aby mohl určit prioritu vlaku, proto je v poznámkách u každého takového vlaku napsáno v které stanici se tak děje. Dále je uvedeno, zda vlak prochází oblastí jedním směrem či úvratí a v které stanici se úvrať provádí.

Obě varianty zobrazení kolejiště ( souvisle, pod sebou ) mají ještě své další dvě podvarianty, a to:

1. čistá ( klasická, bez skrytých přejezdů)

2. se skrytými přejezdy

Simulace se skrytými přejezdy:

V kolejišti jsou skrytě implementovány přejezdy, které v simulaci navodí stav, kdy při stavění jízdní cesty od návěstidla před stojícím vlakem a posunem nebo blížícím se vlakem či posunem k tomuto návěstidlu nedojde ihned k rozsvícení povolujícího znaku, ale až po uplynutí nějaké určité doby. Tím jsem chtěl kompenzovat stav, aby se vozidlo nerálně rozjelo ihned „tři sta z místa“, ale až s časouvou prodlevou, kterou přičítám reakci strojvedoucího a rozjezdu vlaku či zpomalení před zakazující návěstí a opětovnému zrychlování po spatření povolujícího znaku.

Stanice Praha hl.n. je tradičně rozdělená na obvod Sever (PhS) a Jih (PhJ). Indexy jsou uvedeny u všech zastavujících vlaků, aby bylo přehledné, na kterou stranu má vlak vjet hnacím vozidlem, bez ohledu na to, zda-li obsadí jen jednu nebo obě části koleje. Problematická situace nastává v okamžiku, kdy hráč z dopravních důvodů vjede s vlakem (který se má vybavit na jihu) na severní část (a opačně). Je třeba mít na vědomí, že se vybaví až na té správné části koleje a je mu k tomu zapotřebí pomoci.

Návěstní rychlostí světelná soustava v simulaci funguje jen omezeně v rámci programových možností a schopností Staničáře.

Tradičně jsem si pohrál se vstupy do oblasti.

U vstupů 102 a 202 ze Zahradního Města , Ba1 z odbočky Balabenka, PV1 z výhybny Prahy-Vyšehrad, JO z obvodu ONJ Praha jih-odjezd, JV z obvodu ONJ Praha jih-vjezd, 203 z výhybny Praha-Vyšehrad do Vršovic jsem to naprogramoval tak, aby následný přijatý vlak za předchozím vstoupil do oblasti (traťového úseku) skutečně až po uvolnění potřebných úseků (traťového úseku) Obdobně to platí pro vstup PK z Prahy-Krče, tam je mezistaniční oddíl rozdělen na dva traťové oddíly automatického bloku a vlak vstoupí do tratě po uvolnění prvního traťového oddílu, stejně tak je možno stavět do Krče z Vršovic až po uvolnění prvního taťového oddílu. Pro vstup Li2 z Libně je to trochu odlišné. V Libni máme cesťáky a je možno od peronu stavět už po uvolnění kolejí mezi perony a záhlavím ku Praze (nikoli traťové koleleje Li-Ph). Tuto složitější situaci jsem vyřešil pomocí vlastních zkušeností a výpočtů a určil, že pro následný vlak z Libně na hlavní po předchozím je možno nejdříve postavit a ten se po splnění nějakých úkonů dopravců rozjede od peronu z Libně v okamžiku, kdy ten předchozí, plus mínus cirka autobus, vjel za návěstidlo 602S.

V poznámkách u vlaků se objevují následující univerzální značky:

● -Pravidelný (i nepravidelný) vjezd na obsazenou kolej

P -Vlak odjíždí do sousední dopravny proti správnému směru

103Vs/105Ph/apod. -Vlak jede do Vršovic po 103TK/do Phn po 105TK/apod.

Končícím vlakům tvořených soupravou s lokomotivou, které objíždějí a pokračují jako jiný vlak se po zastavení a vybavení automaticky odpojí lokomotiva. U vlaků s lokomotivou, které úvraťují je potřeba odvěsit loko ručně.

U vlaků tvořených jednotkami, které končí a mění se na jiný vlak se po zastavení vybaví (křížek v pragotronu). Pokud se mění na jiný vlak odjíždějící opačným směrem je nutno původní vlak nejdřív otočit, aby byl čelem u návěstidla, které bude projíždět a pak až teprve přečíslovat, jen tehdy bude spolehlivě fungovat finta s dvojtým časem odjezdu.

Pečlivě čtěte info o vlaku. Spousta vlaků se ve stanici dělí, spojuje, manipuluje s vozy. Aby vám něco neodjelo, neuniklo.

U jednotek a souprav, které se dělí a jejichž přední část pokračuje stejným nebo opačným směrem a zůstává jim původní číslo a zadní část se odvěšuje a mění je zapotřebí nejdřív vlak otočit tak, aby odvěšovaná měnící se část byla čelem k návěstidlu, poté ji odvěsit (změní se na posun), přečíslovat. Přední části zůstane původní číslo.

Délky kolejí a jednotlivých kolejových úseků nejsou vyměřovány od návěstidla k návěstidlu, ale přesně od izolovaného styku resp. počítacího bodu.

Výhybky, jejich závislosti a základní polohy jsou nastaveny v rámci programových možností Staničáře podle služebních pomůcek.

Jelikož Staničář neumí nastavit přednostní variantní jízdní cesty, musel jsem ho pomocí svého know-how přesvědčit, aby stavěl přednostně tak, jak to já a pravidelný provoz vyžadují.

Jelikož je vytvoření a zobrazení imaginárních traťových úseků, tak jak je máme mezi hlavákem a Vršovicemi (101TK, 102TK, 103TK, 105TK) prakticky nemožné, nakonec jsem se uchýlil k vytvoření funkčnímu kompromisu, který bohužel přináší odlišný způsob volby koncového bodu při stavění VC. Postup stavění výše zmíněných VC včetně stavění PC do úseků s mínusovou hodnotou jsou vysvětleny v obrázkovém návodu.