

ETCS a zase ETCS. A co ostatní trati?

Blíží se 1. leden 2025, kdy Česká republika spustí výhradní provoz pod systémem ETCS na vybraných hlavních tratích. Má jít o 622 km (Národní implementační plán stanovil úkol 1145 km, ale ten se dodržuje jen v případě, že se to hodí). Připomínáme, že jsem v Evropě unikum – na rozdíl od jiných zemí nepovolujeme na těchto tratích provoz vlakům, které mají hnací vozidla vybavena tzv. národním vlakovým zabezpečovačem. Systém ETCS je prý odolný proti všem vnějším vlivům, přenos dat mezi vlakem a radioblokovou ústřednou vždy poběží na 100 %, nejsou třeba ani klasická návěstidla a ta pro jistotu pár měsíců po spuštění ETCS zrušíme. Co se bude dít, když dojde k výpadkům signálu GSM-R, když bude porucha staničního, ztrátového či přejezdového zabezpečovacího zařízení, uvidíme. Předpis na to bude myslet a dispečer to NĚJAK zařídí. Se zavedením výhradního provozu hrozí podle slov pana ministra, že může dojít k dvaceti až padesáti zastavením vlaků denně z důvodu ztráty komunikace. Že hrozí u dlouhých vlaků přetržení vlaku, že mohou vznikat tzv. plochá kola, to nějak řeší? V srpnu bylo rozhodnuto, že doba, po kterou nebude zařízení reagovat na ztrátu komunikace, se prodlouží z 18 na 40 sec. Nikomu nevádí, že úprava všech zabezpečovacích zařízení bude hotova nejdříve v dubnu 2025?

Výhradní provoz pod ETCS „potěší“ ty, kteří jsou v Praze a okolí zvyklí na linku Beroun – Český Brod. Ta z důvodu, že ČD nemají dostatek vozidel řady 471 s výbavou ETCS, bude rozdělena. Z Berouna do Prahy hlavního nádraží, přejít na Masarykovo nádraží a jet dále. Hledaly se výmluvy, že to není kvůli ETCS (dokonce se to svádělo i na most přes Vltavu), ale nenašly.

Ale i s ohledem na to, co zavedení ETCS stojí, se ZNOVU ptáme: „a co bezpečnost ostatních tratí?“ 935 km tratí je zabezpečeno pouze telefonickým dorozumíváním (zjednodušeně – výpravčí si po telefonu nabízejí vlaky, dávají informace o tom, že vlak dojel), máme však také 70 tratí (počítáno podle prováděcích nařízení k D3) o délce 1296 km, kde se drážní doprava organizuje podle Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopavy D 3 – tam spolu komunikují přes mobilní telefon či vysílačku strojvedoucí a dirigující dispečer, který dává souhlas k jízdě. A máme pouze jednu jedinou trať, vybavenou tzv. radioblokem (Číčenice-Volary) o délce 56 km, kde povolení k jízdě dává dispečer pomocí radiového signálu a pomocí GPS se kontroluje, že vlak nejede za „povolené“ místo.

Několikanásobně levnější radioblok „zařídil“ tehdejší náměstek ministra dopavy ing. Tomáš Čoček (dopis č.j. 157/2016-910-IZD/5 z 27. dubna 2017), který byl pány Řehákem a Valentou z MDČR ubezpečen, že tudy cesta nevede. Bylo to v době, kdy se systém připravoval pro trať Strakonice – Volary a uvažovalo se i o dalších tratích. *Zde malá poznámka – posledním, kde se o radioblok osobně zajímal, byl generální ředitel SŽDC ing. Surý. Ten v tomto systému viděl přínos, protože tzv. interoperabilní zařízení typu ETCS pro vedlejší tratě prostě neexistuje.* O radiobloku více zde www.efektivnizeleznice.cz/uploads/clanky/vysvetleni-radioblok.pdf

Ted' se objevila informace o systému firmy Sherlog, která ve spolupráci s dopravci České dráhy a GWTR chce na šumavských tratích otestovat systém, varující před možnou nedovolenou jízdou vlaků. O systému firmy Sherlog více zde www.efektivnizeleznice.cz/uploads/clanky/sherlog.pdf

Zavádění ETCS na hlavních tratích někdy připomíná Kocourkov. V plánu je zavedení na tzv. levobřežce, tedy na trati z Prahy až na státní hranici se SRN u Dolního Žlebu. Přestože je na celém úseku moderní elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie, o jehož fungování jsou všechna data k dispozici a zavedení ETCS mimo úprav stávajících zařízení nic nebrání, „odborníci“ z MDČR usoudili, že je třeba vyházet peníze a že je třeba vše vyměnit. Ať to stojí, co to stojí. Zatím „jen“ 13 miliard Kč. A největším překvapením, které normální lidé nechápou, je, že k výměně veškerých zabezpečovacích zařízení má dojít ještě před změnou napájecí soustavy ze 3 kV stejnosměrných na 25 kV 50 Hz střídavých. Nějak plánovačům uniká, že změna trakce s sebou ponese další (a nemalé) náklady na úpravu zabezpečovacích zařízení. Ale jsme bohatá země a asi si to můžeme dovolit. Vždyť stále vidíme chlubení

se tím, kolik se investuje do železniční infrastruktury. A že oproti silničním stavbám jsou ty železniční již pomalu dvakrát tak drahé jako před čtyřmi, pěti lety? Nevadí, chlubíme se čísly, ne výsledky. A co by se stalo, kdyby někdo moudrý řekl, že dokud nezměníme napěťovou soustavu na trati Z Prahy na sever, ponecháme stávající vyhovující stav a investujeme těch 13 mld. korun do zabezpečení regionálních tratí. Když je radioblok či systém Sherlog kvůli „odborníkům“ nepřijatelný, co vybudovat staniční a traťová zabezpečovací zařízení třeba na těch dlouhých tratích D 3 a zavést ETCS Stop. A třeba se najde i silný generální ředitel Správy železnic, který konečně zarazí ten nesmyslný boj mezi jednotlivými složkami – objeví se informace, že se vybuduje nějaké zabezpečovací zařízení a hned jiné správy vnesou požadavky, které celý záměr zhatí. To se musí najednou modernizovat nástupiště, podbit kilometry tratí, vyměnit desítky sloupů osvětlení apod. a ekonomika je v háji. Když má být tzv. prostá elektrizace, může být i prosté zřízení zabezpečovacích zařízení.

A levobřežku vybavíme ETCS až po konverzi napájecí soustavy.

Podobná situace je i na druhé straně Labe – 6. listopadu došlo v důsledku výrazného poklesu napětí v trolejovém vedení k neschopnosti vlaku 6402 a případ ukázal, že by se měla mnoho let plánovaná rekonstrukce trati konečně realizovat. Ale ne po vzoru trati Praha – Děčín, ale tak jak navrhujeme my – změna napájecí soustavy, úprava zabezpečovacích zařízení, nakonec ETCS.