

Už i odboráři protestují proti výhradnímu provozu ETCS

S blížícím se 1. lednem 2025, kdy má být na 622 km tratí zaveden výhradní provoz pod dohledem ETCS, se ozývá stále více hlasů, které zpochybňují český postup zavádění ETCS. A protože propagátoři a stoupenci výhradního provozu neví, jak protesty dopravců, strojvedoucích, zaměstnanců Správy železnic či i odborářů (vyjma snad Federace strojvůdců) utišit, přináší nové a nepravdivé argumenty. Těmi „vybavují“ i ministra dopravy, který je potom s vážnou tváří sděluje médiím.

Novinkou v argumentech je, že se národní systém liniového vlakového zabezpečovače (LVZ) a ETCS L 2 vzájemně ruší. Pan ministr není odborník na železnici, takže asi neví, že v průběhu posledních let, kdy se evropský systém v České republice zaváděl, vedle sebe na tratích působí jak LVZ, tak ETCS. A neruší se. A také proč. Systém ETCS a systém národního VZ jsou technicky a principiálně naprosto odlišné systémy, které spolu nesdílejí žádnou komponentu, není žádného technického prvku, který by společně využívaly, či byly společně v souběhu, jež by mohl jeden druhý ovlivňovat. Liniový vlakový zabezpečovač (jeho pevná část) vysílá do kolejového obvodu signály o frekvenci od 1,8 Hz (žluté mezikruží) do 5,4 Hz (zelené světlo), tento signál snímá zařízení, umístěné na hnacím vozidle před první nápravou ve směru jízdy. ETCS využívá komponent v kolejišti umístěné uprostřed mezi kolejovými pásy, se kterými digitálně bezdrátově komunikuje (emituje energii a následně přijímá data) lokomotiva přejíždějící nad tímto prvkem. ETCS 2 pak používá pro přenos informací mezi vlakem a radioblokovou centrálo signál GSM-R, jehož frekvence je v pásmu kolem 900 Mhz.

Sekundárně se lze bavit o problematice navazujících komponent. Příkladem mohou být doposud používané starší stykové transformátory na hranicích jednotlivých kolejových obvodů, které dnešní vysokovýkonné elektrické lokomotivy přesycují a způsobují neodůvodněné obsazení kolejového obvodu, což ve svém důsledku funkčně ovlivní systém ETCS. V tomto stavu zabezpečovací zařízení tento stav vyhodnotí jako porušení podmínek pro bezpečnou jízdu vlaku a může to vést k povelu jedoucímu vlaku k nouzovému brzdění. Toto ale není problémem ovlivňování vlakových zabezpečovačů, ale problémem zanedbané infrastruktury, která svými vlastnostmi nedostačuje potřebám přenosu výkonu moderních lokomotiv. Tento problém se týká pouze úseků s napětím 3000 V v trolejovém vedení.

Další úvahou v této záležitosti může být jakýsi záměr Správy železnic jak inovovat a v jaké podobě infrastrukturu; tento záměr označuje ETCS s benefity či benefitizovaná infrastruktura, což je ale zcela nový přístup, resp. záměr, protože přesné specifikace k tomu doposud neexistují, neustále probíhá interní diskuse SŽ o její podobě a funkci (například v počtu doplňujících návěstních svítilen), ke konfiguraci železniční infrastruktury v oblasti dělení kolejiště na úseky. Tam se výhradně počítá jen s počítači náprav a s kratšími úseky s jejich postupným vybavováním, a tedy se nepředpokládá realizace kolejových obvodů s přenosem kódu pro LVZ. Tedy nejsou kolejové obvody, není ani národní systém LVZ. Nicméně taková funkce rozhodně není vyloučená a i na takové infrastruktuře lze systém kódování jako záložní realizovat (i dnes už existují na infrastruktuře stanice, např. Poříčany, kde primárně detekce obsazení úseku je zajištěna počítači náprav, nicméně na části kolejiště (hlavní a předjízdne koleje) je z důvodu zajištění vyšší úrovně bezpečnosti je kódování doplněno a je funkční).

Dalším argumentem, s nímž se nyní vystoupilo, je, že když se buduje ETCS, není třeba národní systém. A že instalace LVZ do jedné železniční stanice vyjde i na 100 miliónů korun. Tohle je už extrémní nesmysl – pan ministr jen papouškuje nesmyslné informace, které mu někdo podstrčí – za 100 miliónů se zrealizuje celá nová velká stanice včetně kabeláže, vnějších prvků a celého zařízení. Je to tedy naprosto (úmyslná) manipulace posluchačů uvedením nesmyslného čísla. Klasický vlivový způsob podpory nějaké nepravdy tím, že je vyřčena, je ohromující a přitom nepodpořena jakýmkoliv důkazem s vědomím, že není důležité (pro příjemce a pro to, aby to uvázlo v paměti příjemce), co je pravda, ale co je vyřčeno

jako první a demonstrativně. Pokud odborníci* na ministerstvu dopravy rozhodli a nařídili, že se kolejové obvody, nutné pro fungování LVZ, nesmí budovat, tak dodatečné zřízení by už bylo ve velkých uzlech náročné. Ale jen se těžko chápe, proč se nešlo cestou ostatních, moderněji vybavených železnic, které si národní systém zachovávají i nadále, třeba i z důvodu, aby nemusely nákladně vybavovat starší hnací vozidla mobilní částí ETCS. I železniční stanice po přestavbě mohly mít kolejové obvody a mohl v nich fungovat přenos informací na hnací vozidla „po staru“. Nemuseli jsme se bavit o mimořádné události v Pardubicích, nemuselo se na modernizovaných tratích jezdit maximální rychlostí 100 km/hod., protože legislativa bez vlakového zabezpečovače více nedovoluje.

Možná i pan ministr si časem všimne, že informace, které mu podávají podřízení, jsou zkreslené a že ho někteří jedinci (možná i záměrně) mystifikují.

Podle Národního implementačního plánu se po modernizaci stanic či tratí, pokud se do jednoho roku spustí provoz pod dohledem ETCS, reaktivuje stávající národní systém. Nikdo ovšem Českou republiku k tomuto kroku nenutí, je to opět jen rozhodnutí tzv. odborníků. Viz Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, která poprvé uvádí a definuje data, ke kterému členské státy musí ukončit činnost národních vlakových zabezpečovačů. Těmito roky jsou pro hlavní transevropské koridory rok 2040, pro spojovací významné tratě rok 2045 a pro zbytek sítě rok 2050. Nikdo to po nás dříve nechce ...

**odborníkem se člověk nestává tím, že si to o sobě myslí nebo že to o něm říkají kamarádi. Když si zjistíte, kdo na úrovni ministerstva dopravy rozhoduje, nařizuje, zjistíte, že jde o jedince, kteří nemají dopravní vzdělání, v reálné dopravě neodpracovali ani minutu, ale naprosto přesně ví, co se má dělat, jak se to má dělat a kdy se to má dělat. Výsledek vidíme.*