

Pernink – Nové Hamry pět let poté.

Dne 7. července 2020 v 15:08 hod. došlo k mimořádné události (srážka vlaků), když se v km 35,582 srazily osobní vlaky 17113 a 17110 s tragickými následky – dvě osoby usmrceny, 22 osob zraněno, škoda 25390500 Kč.

Drážní inspekce vydala po skončení šetření bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které i s ohledem na již aplikované prvky zabezpečovacího zařízení na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice, v úseku Nejdek – Potůčky státní hranice, jako jedné z navržených variant „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace, zajistí posouzení a realizaci jednotlivých variant včetně stanoveného harmonogramu jak na vybraných tratích D3 dle „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, tak i na ostatních tratích v železniční síti ČR, na kterých se v současné době drážní doprava organizuje zjednodušeným řízením, s cílem zvýšení úrovně zabezpečení jízdy drážních vozidel.

Drážní inspekce, co se týče tzv. bezpečnostních doporučení, funguj dosti svérázně – u některých mimořádných událostí (jako např. Třemošnice – Čáslav místní nádraží 4.3.2019, Bohumín 27.6.2022 doporučuje zavedení ETCS všude – i na vlečkách, tratích zkušebních, místních, speciálních či dokonce v metru), jinde i při závažných událostech zajištění bezpečnosti naprosto ignoruje a žádná doporučení nevydává.

Po mimořádné události u Perninku se ministr dopravy i generální ředitel Správy železnic předháněli v tvrzeních, jak se rychle zvýší bezpečnost na tratích, které nepatří do sítě TEN-T. Co se za pět let na (nejenom) regionálních tratích pro zvýšení bezpečnosti udělalo?

Prvním opatřením na tratích se zjednodušeným řízením dopravy bylo (i přes varování dopravních psychologů – strojvedoucí se nezajímá, PROČ je ohlašovací povinnost, ale že se MUSÍ ohlásit) zavedení ohlašovací povinnosti ve všech dopravních. Pak se hovořilo o technice, která zvýší bezpečnost.

Nejprve se mluvilo o ETCS Effective, poté se název změnil na ETCS STOP, ETCS L0, nyní se nově v podkladech Správy železnic objevilo jako ETCS L1, byť zdaleka tato varianta evropského zabezpečovače ani zdaleka neplní to, co má ETCS L1 umět (v podstatě jen zabrání projetí hlavního návěstidla s návěstí Stůj, pokud je ovšem hnací vozidlo vybaveno mobilní částí ETCS).

Za pět let se zabezpečilo systémem ETCS L1 „neuvěřitelných“ 84 km (!!) tratí, na takto vybavených tratích nejedí ani jedno (!!) vozidlo s mobilní částí tohoto vlakového zabezpečovače. „Vtipných“ je pak 9 km mezi Temelínem a Týnem nad Vltavou, kde není ani pravidelná osobní doprava.

30. června 2025 se Správa železnic spolu s ministerstvem dopravy pochlubila, jak úspěšný je výhradní provoz pod dohledem ETCS L2. Počítají se počty vlaků, ujeté kilometry, km vybavených tratí (jen podle oficiální mapy zabezpečení tratí úseky, vybavené ETCS, na km nevychází), co už zavedení ETCS již stálo a jak budeme úspěšně pokračovat.

Spolek pro efektivní železnici vždy podporoval zavádění ETCS, ale ne za každou cenu – vždyť smíšený provoz mohl ušetřit minimálně vyšší stamilióny korun, které se mohly investovat do zvýšení bezpečnosti na ostatních tratích. Existuje řešení, které je desetkrát levnější, než ETCS (i úrovně L1), ale tzv. „odborníci“ z ministerstva dopravy i řad politiků (odborníci v uvozovkách proto, že když se podíváte na jejich profesní dráhu, zjistíte, že drtivá většina z nich nemá vystudovaný žádný dopravní obor, neodpracovala v reálné dopravě ani minutu, ale zato naprosto přesně ví „co dělat, jak to dělat, kdy to dělat“).

Tím řešením je tzv. radioblok, s úspěchem provozovaný or roku 2014 na trati Volary – Číčenice. Nedovolí jízdu vlaku za hranici, kterou určí dispečer, nedovolí bez povolení pohyb v dopravně po zastavení. Ale protože není kompatibilní s předraženým ETCS, dostal „stopku“. Několikanásobně levnější radioblok „zařzl“ tehdejší náměstek ministra dopravy Ing. Tomáš Čoček (dopis č.j. 157/2016-910-IZD/5 z 27. dubna 2017), který byl svými podřízenými z MDČR ubezpečen, že tudy cesta nevede. Bylo to v době, kdy se systém připravoval i pro trať Strakonice – Volary a uvažovalo se i o dalších tratích. O radiobloku více zde www.efektivnizeleznice.cz/uploads/clanky/vysvetleni-radioblok.pdf.

Ale ptáme se: (s ohledem na to, co zavedení ETCS stojí) **„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 dopravy D 3 – tam spolu komunikují přes mobilní telefon či vysílačku strojvedoucí a dirigující dispečer, který dává souhlas k jízdě. **Kdy konečně se začne řešit bezpečnost tady?**

M09 Vlakový zabezpečovač (ATP) Cab signalling (ATP)

stav předpokládáný k začátku roku 2025 / condition supposed to beginning of 2025

- ETCS úroveň 1 / ETCS level 1
- ETCS úroveň 2, smíšený provoz / ETCS level 2, mixed operation
- ETCS úroveň 2, výhradní provoz / ETCS level 2, exclusive operation
- vlakový zabezpečovač LS / cab signalling LS
- vlakový zabezpečovač INDUS/PZB / cab signalling INDUS/PZB

dráha jiného vlastníka
rail system owned by another subject

