

ETCS – jak dále?

Spolek pro efektivní železnici (SPEŽ) od svého vzniku upozorňoval na problematiku budování ETCS v České republice. Přehnané ambice bez finančního zabezpečení, základní neznalosti problematiky zabezpečovacích zařízení u „odborníků“, kteří o zavádění evropského zabezpečovače rozhodovali, nejasnosti kolem toho, jakou vlastně verzi chceme, nové a nové subvarianty ETCS L 2 vedly nakonec k tomu, že „spadla klec“.

Nejprve se opatrně uvažovalo o tom, že ETCS L2 je přeci jenom nákladné a že jeho zavádění „po česku“ (když ETCS, tak vyměníme i to, co není třeba, peněz je dost) je neudržitelné. Tak se připustila i varianta L1, o „národní“ variantě L STOP se přestalo hovořit a spása se hledala u prostředků pro zastavení vlaku (PZV), kdy přepínatelné balízy mají hlídat, aby vlak neprojel návěstidlo v poloze stůj. SPEŽ upozorňoval, že Plán modernizace české železnice (dříve Národní implementační plán) je nereálný a že se vůbec nedodrží. Za ministra dopravy pana Kupky jsme byli nepřáteli české železnice, nikdo nechtěl vést diskuzi o tom, co je vlastně třeba udělat, abychom zabezpečili české tratě. Mluvilo se jen a jen o hlavních tratích – marně jsme upozorňovali, že máme další tisíce km tratí, kde je jediným zabezpečením telefonický či přes radiostanici vedený hovor mezi dopravními zaměstnanci či mezi strojvedoucím a dirigujícím dispečerem. Marně jsme upozorňovali, že i zavádění PZV či „lehké“ varianty ETCS vyžaduje vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Podle slov bývalého ředitele Správy železnic jsme my Češi byli jsme Evropy – na západ a jih od nás nepospíchali se zaváděním ETCS, ale na všech tratích, kde jezdí vlaky osobní dopravy, zaváděli traťová a staniční zabezpečovací zařízení a své národní zabezpečovací systémy pro přenos návěstí na hnací vozidla.

My jsme v ČR zavedli výhradní provoz pod dohledem ETCS na pár stovkách kilometrů a ti, kteří měli (a mají) rozhodovat, hned vymysleli – sneseme návěstidla, ušetříme milión korun na každý kilometr tratí. Že je v případě snesení návěstidel potřebné upravit (= přeprogramovat) stávající zabezpečovací zařízení a že to není bez nákladů, nikoho nezajímá. Když SPEŽ podal podnět k Bezpečnostní radě státu, že v případě nefunkčnosti ETCS se výrazně omezí propustnost tratí v případě výpadku GSM-R se provoz zastaví, byli jsme za nepřátele pokroku.

22. května Správa železnic prezentovala, že zavádění provozu pod dohledem ETCS se výrazně zpomalí – do roku 2033 se implementace sníží „jen“ o 4070 km (!!!). Byl představen nový plán zavádění ETCS, připouští se, že implementace bude i ostrovně po částech tratí. Však strojvedoucí to zvládnou, sledovat, pod jakým dohledem jedou/nejedou.

A protože najednou finance na rozvoj české železnice nejsou, byla „osekána“ i elektrizace tratí. Také proč ne, když se ukázalo, že náklady, které si chtěly účtovat české firmy, byly dvojnásobné proti těm například v Rakousku. Kraje chtějí jednotky BEMU (kombinace jízdy pod trolejí a na baterie), ale nabíjet vozidla nebude kde. Možná stále doufají, že „podojí“ stát a ten nařídí Správě železnic, aby budovala nabíjecí stanice.

Na další stránce přinášíme nejnovější plán implementace ETCS na síti Správy železnic (zdroj prezentace SŽ). Připomínáme, že tento plán není schválen Ministerstvem dopravy ČR, které slíbilo, že Plán modernizace České železnice upraví do poloviny roku 2026.

Implementace ETCS (horizont 2033)

V případě modernizace zabezpečovacího zařízení na celostátních a regionálních tratích se může objevit instalace ETCS L1 i ostrovně.

Pro období 2026–2030 (včetně):	
Původní plán	Nový plán
3 780 km	730 km (TEN-T + modernizované úseky)
Rozsah snížen o cca 3 050 km	

Pro období 2031–2033 (včetně):	
Původní plán	Nový plán
1 690 km	670 km
Rozsah snížen o cca 1 020 km	

- ETCS v provozu
- ETCS v realizaci
- Zprovoznění ETCS do roku 2033 (včetně)
- Síť TEN-T Comprehensive
- 2027 Termín dokončení akce
- 2027* Možné dřívější spuštění ETCS

