

Zavádění ETCS v České republice – ode zdi ke zdi?

Vloni 1. ledna byl spuštěn výhradní provoz pod dohledem ETCS na některých hlavních tratích. Vedením Správy železnic i ministerstva dopravy to bylo vnímáno jako velký krok, vedoucí k moderní české železnici. Generální ředitel Správy železnic prohlásil, že jsme dokonce považováni za šprty.

Spolek pro efektivní železnici podporoval a podporuje zavádění moderních zabezpečovacích zařízení na železnici, jen vyslovil pochybnosti o způsobu, jak bylo ETCS zaváděno u nás. Navrhoval, aby prostředky, které byly vynaloženy na osazení mobilní části ETCS do starších hnacích vozidel, byly investovány do zabezpečení dalších tratí a aby povinnost jezdit pod dohledem ETCS byla jen pro ta vozidla, která mobilní část mají (Rakousko, Německo s výhradou pro nové tratě).

Spolek sleduje samozřejmě vývoj u sousedních železnic a nedá se o rakouských či německých vedoucích železničních pracovnících říci, že by Čechy považovali za šprty. Ba naopak – zvedali obočí, v soukromí i naznačovali ťukání na čelo. Vedlo je k tomu jediné – i bohaté státy zavádí ETCS postupně, s rozvahou. DB InfraGo nám jasně sdělilo, že zatímco se my chlubíme pár stovkami kilometrů pod dohledem ETCS, oni raději zavedli GSM – R na celé síti (i ve spolupráci s veřejnými operátory – u nás to nejde, je to prý nebezpečné, proto vynakládáme stovky miliónů, abychom měli vlastní, oddělenou síť) a zabezpečili všechny tratě, kde se provozuje osobní doprava, staničními a traťovými zabezpečovacími zařízeními a národním zabezpečovačem PZB. A ETCS pomalu zavádí na nejdůležitější tratě a nijak nespěchají – vždyť každé hnací vozidlo, které jede po síti DB, musí „umět“ spolupracovat se systémem PZB/LZB.

Ministerstvo dopravy ČR vydalo Plán moderního zabezpečení české železnice (aktualizován v roce 2024), který se stejně neplní a z něhož vychází i příloha G Prohlášení o dráze. Dopravci, nucení „Plánem“ i Prohlášením o dráze, soutěží vybavení svých vozidel mobilní částí ETCS, přestože vůbec není jasné, jak to vlastně bude dál. Plán i Prohlášení na papíře platí, ale Správa železnic již ruší některé soutěže na implementaci ETCS pro vedlejší tratě, a pro vůbec jednu z nejdůležitějších tratí (úsek Kralupy nad Vltavou – Děčín státní hranice) ani soutěž znovu nevypsala. A Správa železnic připouští, že „jízdni řád“ zavádění ETCS může být změněn, že se omezí ony velkolepé a jak se nyní ukazuje, i přehnané představy. Nejsou peníze. Nejsou peníze na ETCS, natož aby se něco udělalo pro zvýšení bezpečnosti na vedlejších tratích. Po mimořádných událostech v Perninku či u Milavče byly sdělovací prostředky plny slibů, co se vše udělá pro zvýšení bezpečnosti. Neudělalo se v podstatě nic. Pár kilometrů s ETCS L 1 na dvou tratích. Ale stále jsou tu stovky kilometrů tratí, kde bezpečnost závisí jen na lidském činiteli.

V České republice se používá i spojení ETCS s benefity – těmi benefity má být snesení návěstidel a ponechání pouze Stop značek a Lokalizačních značek. Ptali jsme se Správy

železnic, jaké to přinese úspory. V obsáhlé odpovědi jsme se dozvěděli, že přínosy nikdo nepočítá a že se dají těžko zjistit – ono nejde o to, že odstraním návěstidlo, musím upravit software zabezpečovacího zařízení, aby zařízení „nehledalo“ návěstidlo a nechtělo „zkoumat“, zda je vše v pořádku. Protože snesení současných návěstidel a komunikace pouze přes GSM – R (data pro vlak a z vlaku, hlasová komunikace) přináší nebezpečí, že v případě výpadku radiových sítí (porucha, ale i také úmysl) bude v podstatě železniční provoz výrazně omezen či dokonce zastaven, oslovili jsem Bezpečnostní radu státu a navrhli, aby stávající návěstidla byla pro případ nouze zachována. Zákon stanoví, že Bezpečnostní rada státu musí odpovědět do 30 dnů – za vlády pana Fialy nepřišla reakce žádná, za současné vlády přišlo, že podnět byl přijat. A tím to končí. Zákon sem, zákon tam, to je realita České republiky.

A poznámka na závěr s dotacemi pro implementaci mobilní části ETCS na hnací vozidla – ETCS nelze koupit jako housku na krámě. Hledá se a soutěží dodavatel, který je ochotný/schopný ETCS zabudovat. Když dojde k redukci velkolepých plánů na zavádění ETCS, může se stát, že dopravci budou po státu či Správě železnic žádat kompenzace za zbytečně vynaložené investice. A když stát slíbí dotace dopravcům, proč nenajde odvahu a u starších vozidel nerozhodne sám, co se zavede? Příkladem budiž řada 749. Co dopravce, tak dotace na prototypovou instalaci. Proč stát neřekne, že se jednotně zavede do všech vozidel jím vybrané zařízení? Ony se ty lokomotivy zase tak neliší.