

ETCS s benefity – náklady za stovky miliónů korun

V poslední době se rozhořely debaty stoupenců a odpůrců tzv. ETCS s benefity. Ale nejprve vysvětlení, o co jde.

Výhradní provoz pod dohledem ETCS L2 se může odehrávat na tratích, kde jsou ponechána klasická světelná návěstidla. Ta sice mohou dávat nějakou návěst, ale při jízdě vlaku s povolením k jízdě (Plný dohled) se strojvedoucí řídí pouze tím, co zobrazuje displej DMI. Tedy klidně jede i proti stůj, má – li jízdu povolenu mobilní částí ETCS. Tento způsob umožňuje při výpadku ETCS přejít do nouzového provozu, kdy se strojvedoucí řídí návěstmi návěstidel, ale protože není funkční traťové zabezpečovací zařízení, může jet maximální rychlostí 100 km/hod. Proto jsou na těchto tratích odstraňovány rychlostníky pro rychlosti nad 100 km/hod. – rychleji můžu jet podle ETCS, to mně rychlost ukazuje.

Výhradní provoz ale může být i tam, kde se již klasická návěstidla odstranila a byly instalovány návěsti pro provoz ETCS – stop značky s nebo bez svítilny a lokalizační značky. Tuto variantu Správa železnic a nadřízené ministerstvo dopravy nazývá ETCS s benefity. Benefitem má být to, že nebudou klasická návěstidla a že se uspoří náklady na provoz návěstidel. Na takto vybavených tratích ovšem v případě výpadku ETCS nastává daleko složitější situace – vlaky pojedou na písemný rozkaz a nejvyšší rychlostí 40 km/hod., protože pojedou podle rozhledu. Na těchto tratích se odstraní rychlostníky pro rychlost vyšší než 40 km/hod. Výpadek traťové části může mít jakékoliv důvody; ten nejhorší případ bude ten, že nebude fungovat GSM-R a nebude spojení se strojvedoucím ani hlasové, bude se komunikovat přes veřejné operátory.

Spolek pro efektivní železnici vyzval Bezpečnostní radu státu, aby s ohledem na dění ve světě zastavila i projektování ETCS s tzv. benefity, a to z prostého důvodu – jakékoliv kybernetické útoky na železniční infrastrukturu mohou mít dalekosáhlé důsledky na provoz a bezpečnost. Staniční, traťová a přejezdová zabezpečovací zařízení jsou silně chráněna proti útokům zvenku, protože jsou v podstatě oddělena od okolního světa. Síť GSM-R

ovšem ne, je přístupna i z veřejné sítě, byť datová část je chráněna lépe. Nefungující traťová část ETCS při činnosti klasických návěstidel přinese snížení rychlosti vlaků, ale omezení provozu bude malé. Při výpadku ETCS na tratích bez návěstidle nastane v podstatě zastavení provozu.

A teď k té „úspoře“ za snesená návěstidla. Spolek pro efektivní železnici podle zákona o svobodném přístupu k informacím požádal Správu železnic, aby vyčíslila úspory, ke kterým dojde, budou – li snesena stávající návěstidla. SŽ odpověděla, že není schopna úspory vyčíslit, protože nemá potřebné podklady.

Spolek pro efektivní železnici se zeptal dodavatelů zabezpečovacích zařízení na náklady, které vznikly při vynucené, ale ne nezbytné, výměně kolejových obvodů za počítače náprav v úseku Pardubice – Přelouč. Byť to nesouvisí s ETCS s benefity, protože zde ještě dlouho budou klasická návěstidla, zarazila nás cena 30 mil. Kč. K této sumě se ještě vrátíme.

Snesení stávajících návěstidle v dopravně a jejich nahrazení stop značkou znamená přeprogramování elektronického zabezpečovacího zařízení, nové připojení pro stop značky, dále přezkoušení zařízení a samozřejmě ověřovací provoz. A odhadované náklady u „obyčejné“ železniční stanice se čtyřmi dopravními kolejemi hovoří o minimálně 20–25 mil. Kč. A protože na tratích, kde je ETCS, musí spolu spolupracovat staniční, traťové i přejezdové zabezpečovací zařízení, při odstranění oddílových návěstidel vznikají další mnohamiliónové náklady na úpravy všech výše uvedených zabezpečovacích zařízení. Takže otázka zní – zavedení ETCS s benefity při nákladech stovek miliónů korun je opravdu benefitem???

Správa železnic zdůrazňuje, že ETCS zvyšuje propustnost. Bohužel zastánci této teorie asi nikdy neslyšeli (jak by mohli, když nemají příslušné vzdělání) o tom, jak se počítá propustnost. Je úplně jedno, jede – li vlak podle návěstidel nebo podle ETCS, doba obsazení jednotlivých prvků sítě zůstává při stejné rychlosti stejná, takže se propustnost nemění. Při odstranění návěstidel na širé trati se počítá se zkrácením vzdáleností mezi lokalizačními značkami na cca poloviny nynější zábrzdné vzdálenosti. Od této úpravy si autoři myšlenek na zvýšení propustnosti slibují ono navýšení. Ale neřeší to,

co nejvíce omezuje propustnost – jízdu v dopravnách. Obsazení zhlaví, staničních kolejí, provozní intervaly, to je to, co nejvíce ovlivňuje propustnost. A tam se nic měnit nebude. A vracíme se k výměně kolejových obvodů za počítače náprav – abychom zkrátili vzdálenosti mezi návěstmi ETCS na širé trati, musíme samozřejmě předělat traťové zabezpečovací zařízení – vložit další počítače náprav, připojit je na kabelizaci a jsme u oněch cca 30 mil. Kč za jeden mezistaniční dvoukolejný úsek.

Při přestavbě uzlu Stuttgart se počítalo, že na širé trati budou lokalizační značky po 400 m. Výpočty DB ale ukázaly, že vlaky budou za sebou popojíždět a že stejně pro plynulou a rychlou jízdu potřebují alespoň 3–4 volné úseky a že vzdálenost 400 m je v podstatě k ničemu.

ETCS úrovně L2 bez návěstidel, to se bude hodit na vysokorychlostních tratích – budou to novostavby, kde se bude při projektování s tímto stavem počítat. Ale – provozovatelé vysokorychlostních tratích v zahraničí ponechávají v činnosti i národní zabezpečovací systémy, protože počítají s variantou, že ne vždy všechno funguje bezchybně a že může k nějakým výpadkům dojít. U nás je situace jiná – v Pardubicích se postaví nové staniční zabezpečovací zařízení, které je vybaveno i národním systémem přenosu návěstí na hnací vozidlo, ale je zakázáno ho zapnout. Výsledek? Čtyři mrtví, velké materiální škody a teď se jen čeká, kdo podá trestní oznámení na neznámého pachatele, který zbytečnou smrt čtyř cestujících zavinil.