

Miliardy do zabezpečení železnic. Systém ETCS zabránil projetím návěstidel s návěstí Stůj, kapacitu tratí však nezvýšil

Evropský zabezpečovací systém ETCS podle Nejvyššího kontrolního úřadu výrazně zvýšil bezpečnost železniční dopravy v Česku a zabránil nebezpečným projetím návěstidel s návěstí zakazující jízdu. Očekávané přínosy v podobě rychlejší dopravy, vyšší kapacity tratí či kratších jízdních dob se však zatím podle kontrolorů nenaplnily. Kritika míří také na zpoždění při zavádění systému na klíčových železničních koridorech.

Zavádění evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (ETCS) zvýšilo bezpečnost a spolehlivost provozu na tratích transevropské železniční sítě. Ostatní přínosy ale naplněny nebyly a ke zrychlení provozu a vyšší kapacitě tratí to zatím nevedlo. Zjistil to Nejvyšší kontrolní úřad při kontrole peněz určených na zavedení traťové části ETCS. Podle něj se také zavádění ETCS zpožďuje. Ministerstvo dopravy v reakci uvedlo, že zvýšení bezpečnosti cestujících bylo hlavním cílem zavádění ETCS.

"Toho se spolu se zlepšením spolehlivosti provozu jednoznačně podařilo dosáhnout, jak ve své zprávě potvrzuje i Nejvyšší kontrolní úřad," uvedlo ministerstvo dopravy. Podle něj se díky zabezpečovačům podařilo i zvýšit rychlost.

Zjištění NKÚ se týká tratí s takzvaným výhradním provozem. To je režim, kdy na daném úseku tratě smí jezdit jen vlaky vybavené ETCS. Systém vyhodnocuje jízdu vlaku a při zjištění rizika a nereagování strojvedoucího systém automaticky zasáhne a vlak zastaví. NKÚ připomíná, že zavedení systému má podle očekávání přinést vyšší bezpečnost i spolehlivost, vyšší kapacitu tratí, zrychlení provozu a kratší dojezdové časy na železnici.

Podle zjištění NKÚ se při plně aktivním systému ETCS na tratích s výhradním provozem v období od jeho zavedení v únoru 2025 do konce srpna 2025 nestalo, aby vlak projel návěstí "stůj". "Takže lze potvrdit, že zavedení systému přispělo k vyšší bezpečnosti a spolehlivosti provozu na železnici," uvedl NKÚ. To potvrdilo i ministerstvo dopravy.

Další přínosy, jako je vyšší kapacita tratí a zrychlení provozu i kratší dojezdové časy se podle NKÚ do ukončení kontroly nepodařilo Správě železnic naplnit. "Aby po tratích mohlo jezdit více vlaků najednou a také rychleji, je nutno změnit stávající systém řízení vlaků a zavést v tuto chvíli technicky nejvyspělejší úroveň systému. Správa železnic ke změně řízení vlaků doposud nepřistoupila," uvedl NKÚ.

"Zabezpečovač již umožnil na celé řadě úseků zvýšit rychlost vlaků a historicky poprvé také dosáhnout v běžném provozu více než 160 km/h, konkrétně na dvou úsecích jižního koridoru z Prahy do Českých Budějovic," uvedlo ministerstvo dopravy. "Na rychlost 200 km/h budou připravené například i právě modernizované úseky tratě z Brna do Přerova, i tam je to podmíněno výhradním provozem ETCS," dodalo.

Bezpečnost na železnici

Zavádění systému se podle kontrolorů zpožďuje. Z 99 aktuálních investičních akcí se podaří dokončit 44 v termínech, které stanovila Správa železnic. Úřad poukázal i na to, že zatímco na některých méně významných regionálních tratích nyní tento systém zaveden je,

na klíčových koridorových tratích dokončen není. Jde třeba o úsek Kralupy nad Vltavou – Děčín. Úřad také zjistil, že podklady, které Správa železnic poskytovala ministerstvu dopravy, neobsahovaly informace o stavu pokroku v zavádění ETCS. Ministerstvo nemělo tak úplné a spolehlivé informace pro rozhodování.

NKÚ doporučil posoudit celkové náklady a možnosti dosažení přínosů ETCS na tratích mimo transevropskou železniční síť a rozdělit úseky tratí podle priority. Ministerstvo uvedlo, že právě to se Správou železnic udělalo, a to zveřejněním aktualizované střednědobé koncepce rozvoje ETCS letos v květnu.

Výhradní provoz ETCS je podle informací z letošního května nyní na 670 km tratí, tato síť se letos rozšíří o 180 km. Na konci loňského roku byl ETCS nainstalován na 1435 km tratí. Do roku 2033 má přibýt na dalších 1400 km, z toho na 730 km do roku 2030. Původně Národní implementační plán počítal s tím, že po roce 2030 bude ETCS vybaveno téměř 5200 km tratí, zejména v TEN-T. Na zbývajících 4100 km měl být nainstalován do roku 2040.

Poznámka Spolku pro efektivní železnici – zvýšení rychlosti nad 160 km/hod. na dvou úsecích o délce 12 km je opravdu „úspěchem“ zavádění ETCS. Na tratích, kde se jezdilo a jezdí rychlostí 160 km/hod. zavedení ETCS přineslo lepší informovanost strojvedoucích o tom, jak daleko má postavenou vlakovou cestu. Bohužel zvýšení propustnosti vůbec nesouvisí se zaváděním ETCS, ale s tím, jak se zmodernizují stávající staniční a traťová zabezpečovací zařízení. Rekonstrukce tratí po roce 1990 bohužel na řadě úseků naopak propustnost snížilo – vzdálenost oddílových návěstidel se zvětšovala, aby se ušetřilo. A novým umístěním návěstidel i odpovídá nové zabezpečovací zařízení – a to neumožní jízdu vlaků, pokud oddíl není volný. U Brandýsa nad Orlicí se objevily ETCS Stop značky po cca 200 m – nikdo nesdělil proč – povolení k jízdě zařízení stejně nevydá, dokud traťový oddíl nebude volný. DB chtělo zvýšit propustnost tratí kolem uzlu Stuttgart, ETCS lokalizační značky umístilo po 400 m, ale ke zvýšení propustnosti to moc nevedlo – vlaky, zastavující po cca 2000 m potřebují traťové oddíly delší, aby „neposkakovaly“ od návěsti (značky) k návěsti.