

Nový zabezpečovací systém ETCS se musí půl roku před svým spuštěním celý kompletně překonfigurovat

26.6.2024 - | PROTEXT

Zátěžové testy ETCS, které prováděla Správa železnic v březnu a poté v červnu tohoto roku, zjistily, že tzv. „prodleva systému“, která byla v České republice nastavena na 18 sekund, je zbytečně krátká a způsobuje zbytečné poplachy a nouzová zastavení vlaků. Rozhodla proto o jejím prodloužení na 40 sekund stejně jako například v Německu či Rakousku.

To ale znamená, že je třeba znovu překonfigurovat a přezkoušet činnost zařízení na trati, včetně 132 stanic. Podle expertního týmu SPEŽ nelze tento úkol v tak krátkém termínu zvládnout. Hrozí, že 1. ledna 2025 vlaky vyjedou na tratě s nestabilním zabezpečovacím systémem (různé časy reakcí na ztrátu spojení), který může často kolabovat. To vždy způsobí kompletní zastavení celé železniční dopravy na příslušné trati. Množství nepravidelností a zpoždění tak bude enormní a hrozí i nebezpečí dalších nehod.

„Prodleva systému je nejdelší časový úsek, kdy může být palubní jednotka ETCS v lokomotivě zůstat bez spojení s traťovým systémem. Ve chvíli, kdy palubní jednotka nemá od systému ETCS informace delší dobu než 18 sekund, automaticky zastaví vlak a vydá pokyn ke generálnímu stopu. V České republice je v současné době prodleva nastavena na zbytečně krátkou dobu a k prodlevám dochází relativně často. Přenastavení prodlevy na 40 sekund je proto racionální rozhodnutí. Znamená to ale kompletní rekonfiguraci všech tratí a stanic,“ říká Josef Hendrych, předseda Spolku pro efektivní železnici a bývalý náměstek generálního ředitele Správy železnic. Rekonfigurace všech tratí a stanic je velmi složitý a technicky náročný proces. Znamená nejen přenastavení samotného systému a všech palubních jednotek ve všech lokomotivách, které budou po tratích s výhradním provozem pod ETCS jezdit. Především to znamená, že všechny tratě a stanice bude muset znovu projet měřicí vůz, ověřit funkčnost všech zařízení vysílačů a balíz (čidel) a případně systém doplnit a znovu přeměřit. Následně by mělo dojít k provoznímu ověření spolehlivosti systému, vychytání jeho chyb a teprve poté k nasazení do ostrého provozu. Otestovat v reálném provozu bude nutné i palubní jednotky a jejich sladění se systémem hnacích jednotek (lokomotiv a hnacích vozů).

„Dlouhodobě upozorňujeme na to, že ETCS je zatím provozně nevyzrálý systém s nižší spolehlivostí než dosavadní národní zabezpečovací systémy. To není specifikum České republiky, ale je to stejné v celé Evropě. Měli jsme možnost vyslechnout si zkušenosti našich kolegů z Rakouska, Německa, Itálie, Maďarska a dalších evropských států i mimo EU s praktickým provozem ETCS na jejich národních tratích. Ze zkušeností vyplývá, že ETCS je zatím provozně velmi nespolehlivý a trpí častými výpadky,“ pokračuje předseda Spolku pro efektivní železnici. V České republice se zavádí ETCS L2 (Level 2). Například ve Švýcarsku ale další implementaci této verze zastavili, protože jim po nasazení na 10 % tratí způsobuje jejich nižší propustnost.

Česká republika plánuje od 1. ledna 2025 zavést na vybraných úsecích železničních koridorů tzv. výhradní provoz pod ETCS. Na koridorové tratě budou smět vjíždět lokomotivy nebo hnací vozy, a to pouze do první železniční stanice, maximální rychlostí 60 km/hod., a to po dobu jen pěti let. V Německu, Rakousku, Maďarsku ani Itálii, která je se zaváděním ETCS možná nejdále v Evropě, však nic takového neplánují. Ve všech těchto zemích nechávají v provozu i dosavadní národní zabezpečovací systém a tratě provozují v duálním režimu. Důvodem je jednak záloha, ale hlavně to, aby do stanic mohly zajiždět i vlaky, které ETCS vybavené nejsou, a u nichž dovybavení novým

mobilním zabezpečovacím zařízením nedává ekonomický smysl. To je důležité zejména u regionálních tratí, které ani v těchto zemích nejsou a nebudou ETCS vybaveny. Kdyby neexistoval duální režim, nemohly by na hlavní koridorové stanice regionální spoje svážet cestující. V České republice však toto nebude časem možné a regionální vlaky budou muset být vybavené ETCS za desítky milionů korun jen kvůli vjezdu do koncové stanice.

O ETCS - ETCS je zkratka pro evropský vlakový zabezpečovací systém (z anglického European Train Control System). Je jednou ze součástí ERTMS. Měl by postupně nahradit cca 20 různých národních systémů vlakových zabezpečovačů a tak dosáhnout interoperability v železniční dopravě, tj. vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnacích vozidel na hranicích, popřípadě bez nutnosti vybavení hnacích vozidel různými národními systémy. Počítá se s jeho rozšířením především na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech, do budoucna by měl nahradit všechny stávající národní systémy.

O Spolku pro efektivní železnici - Spolek pro efektivní železnici vznikl v roce 2013 pod starým názvem Spolek za bezpečnou železnici. Je názorovou a komunikační platformou osob a institucí, kterým není lhostejný osud železnice v České republice. Naším hlavním posláním je podpora věcné diskuse a zprostředkovávání výměny názorů mezi předními odborníky a širokou veřejností na aktuální témata. V diskuzích se soustředíme především na otázky rozvoje bezpečné železniční dopravy jako efektivního a ekologického způsobu přepravy, která patří svým významem mezi klíčové součásti kritické infrastruktury státu. Vysokou odbornost, ale i názorovou rozmanitost garantují osobnosti, které jsou součástí našeho expertního týmu, z nichž všichni mají dlouholeté pracovní či akademické zkušenosti.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/novy-zabezpecovaci-system-etcs-se-musi-pul-roku-pred-svym-spustenim-cely-kompletne-prekonfigurovat/2536882>