

Umožněte duální provoz vlaků bez vybavení ETCS a odložte výhradní provoz minimálně o tři roky, vyzývají experti ministra dopravy v otevřeném dopise

28.3.2024 - | PROTEXT

Česká republika při zavádění ETCS postupuje zbytečně rychle, tvrdě a neústupně. Žádný z evropských států neplánuje podobně jako Česká republika přejít kompletně na ETCS do roku 2030. Podobně žádný jiný evropský stát neplánuje vypnout své stávající zabezpečovací systémy, mj. proto, že ETCS není stoprocentně provozně spolehlivé a státy jím ani neplánují pokrýt všechny vedlejší tratě. V neposlední řadě žádný evropský stát nezavádí ETCS přesně podle specifikací ERA (European Rail Agency). Svým přístupem si Česká republika způsobuje zbytečné problémy a zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému výrazně prodražuje o miliardy korun. Expertní tým SPEŽ proto nedávno oslovil ministra dopravy Martina Kupku a v otevřeném dopise ho vyzval k odložení tzv. výhradního provozu ETCS v České republice minimálně o tři roky, na rok 2028. Zároveň žádá, aby byl umožněn souběžný provoz vlaků vybavených i nevybavených systémem ETCS.

„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 nevyzrálý systém s nižší spolehlivostí než dosavadní národní zabezpečovací systémy,“ říká Josef Hendrych, předseda Spolku pro efektivní železnici a bývalý náměstek generálního ředitele Správy železnic. V České republice se zavádí ETCS L2 (Level 2). Ten je ale zatím provozně velmi nespolehlivý a trpí častými výpadky, jak ukázaly zkušenosti s jeho používáním na trati Olomouc – Uničov i nedávný zátěžový test mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Břeclavi. Podobné zkušenosti s ETCS L2 mají i ve Švýcarsku, kde jim podobně jako u nás nasazení tohoto systému na 10 % tratí způsobuje jejich nižší propustnost. Další implementaci Level 2 proto dočasně zastavili.

Česká republika plánuje od roku 2025 zavést na vybraných úsecích koridorů tzv. výhradní provoz pod ETCS. Na koridorové tratě včetně nádraží tak nebudou moct vjet lokomotivy nebo hnací vozy, které by nebyly tímto systémem vybaveny. 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 zajíždět 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 svázat cestující. V České republice však toto nebude možné a regionální vlaky budou muset být vybavené ETCS za desítky milionů korun jen kvůli vjezdu do koncové stanice.

EU chce do roku 2030 převést na silnice 30 % nákladní dopravy. Nákladné vybavování starších hnacích vozidel vozidlovou jednotkou ETCS omezuje menší dopravce, kteří na takto drahé zařízení leckdy nemají dostatek finančních prostředků a kteří na dopravním trhu vyplňují mezery v případech přeprav, o které „velcí“ nemají zájem.

Snad nejhorší je ale neústupné prosazování zavádění ETCS přesně podle specifikací tak, jak je

spravuje Evropská železniční agentura ERA. Všechny ostatní státy žádají o různé úpravy a výjimky a evropský regulátor jim je při řádném zdůvodnění schvaluje. Třeba v Maďarsku chtějí provozovat ETCS L1 až do rychlosti 300 km/h, přičemž u nás zavádíme L2 proto, že L1 je údajně možné provozovat jen do rychlosti 160 km/h. V Rakousku mají tolerovanou jízdu vozidla bez příjmu signálu GSM-R stanovenou na 40 sekund, u nás je norma 18 sekund. To vede k výrazně vyšším nárokům na pokrytí tratě a vyšším nákladům na telekomunikační infrastrukturu. A zavádění radiového spojení s vlakem pomocí GSM-R je v ČR také rarita – Německo i Rakousko ve velkém využívá sdílení sítí s veřejnými operátory a mají v podstatě stoprocentní pokrytí železniční sítě GSM-R. Problémy s činností ETCS L2 na trati Olomouc – Uničov – Šumperk souvisí také se „špatným“ přihlášením hnacího vozidla do sítě GSM-R. Je zcela nepochopitelné, proč síť GSM-R nedokáže data na vozidlo/z vozidla převzít jakoukoliv stanicí BTS jako je to běžné ve veřejné síti.

Ve Finsku zase dosáhli toho, že místo GSM-R běží ETCS na síti TETRA (u nás by mohlo běžet např. na celoplošné síti Pegas provozované ministerstvem vnitra) a do budoucna počítají s komerčními 5G sítěmi. Zcela tak odpadá nutnost budování oddělené telekomunikační infrastruktury. Rakousko, Německo i Norsko požádaly o prodloužení termínů na zavádění ETCS, takže mohou nová zabezpečovací zařízení instalovat jenom tam, kde se to staré dostane na hranici životnosti.

„Evropská zkušenost jasně ukazuje, že ETCS je sice moderní zabezpečovací systém, ale jeho neústupné plošné zavádění bez umožnění duálního provozu s hnacími vozidly nevybavenými ETCS, a to ještě před termíny stanovenými EU, je předčasné a hlavně zbytečné. ETCS musí nejdříve stejně jako kterýkoliv jiný systém projít provozním ověřením a úpravami, které zajistí jeho celkovou spolehlivost a efektivitu. Požádali jsme proto ministra dopravy Martina Kupku v otevřeném dopise o umožnění duálního provozu vlaků bez ETCS a o přehodnocení plánovaného výhradního provozu ETCS v České republice,“ uzavírá předseda Spolku pro efektivní železnici Josef Hendrych.

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 (SPEŽ) - 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/umoznete-dualni-provoz-vlaku-bez-vybaveni-etcs-a-odlozt-e-vyhradni-provoz-minimalne-o-tri-roky-vyzyvaji-experti-ministra-dopravy-v-otevrenem-dopise/2498692>