

Martin Netolický: Je ETCS skutečně překážkou pro provoz parních vlaků?

14.11.2024 - | Krajský úřad Pardubického kraje

Žádné výjimky nebudou. Takové stanovisko zaujali pracovníci Správy železnic a Ministerstva dopravy ČR, kteří se zabývají implementací ETCS, tedy jednotného celoevropského zabezpečovače.

Debata o tom, co se stane po 1. lednu 2025, kdy je na některých tratích zaveden výhradní provoz ETCS, ve vztahu k tzv. parní trakci čili provozu vlaků tažených historickými parními lokomotivami, probíhá několik let. Bohužel bez valného výsledku. I proto jsem se zúčastnil setkání v Národním technickém muzeu, které mělo podle původního záměru přinést řešení. Po několika prezentacích jsem ovšem zjistil, že řešení by mohlo být poměrně jednoduché, byť vyžaduje úpravu norem v některých předpisech. O čem se ale vlastně z hlediska provozu bavíme? O jednotkách mimořádných spojů ve vybraných dnech (akcentuji pouze v některých měsících v roce), kdy ožívají parní stroje a vyráží na tratě. Přitom se nejedná pouze o jízdy pro milovníky historie a železnice či rodiny s dětmi. Jde o propagaci železnice jako takové, profesí na ní pracujících a ukázkou techniky pracující v základě na bazálních fyzikálních zákonech. Tomu všemu říkáme železniční nostalgie, přitom jde o přesah do kulturního dědictví či turismu. Ostatně obdobně tomu je v jiných zemích světa a Česká republika by neměla být výjimkou.

Tak jako obvykle se tváříme, že digitalizace a absolutní automatizace je hlavní příčinou toho, že postupně na koridorové tratě a následně i některé navazující nevyjedou parní vlaky. Přitom ale tyto spoje mohou na tratě bezesporu vyjíždět v mimořádném režimu, který je z pochopitelných důvodů připravován (ostatně musí být připravován) pro případ výpadku systému ETCS. Poněkud úsměvně pak působí snaha problém řešit vývojem speciálního přípojného vozu (hytláku), který by měl v případě parního vlaku komunikovat s komponenty evropského zabezpečovače, abychom velmi rychle zjistili, že to vlastně konstrukčně není úplně možné.

Jak například lze jízdu mimořádného vlaku mimo režim zabezpečovače ETCS (akcentuji jakéhokoliv) řešit? Vjezdem do volného mezistaničního/traťového úseku za přesně stanovených podmínek, které není problém precizovat. Obdobných návrhů je však možné najít víc. Zaznamenal jsem tři argumenty, které to mají vyloučit. Jednak, že by šlo o výjimku, kterou nepřipouštíme (přitom ji už ve výše uvedeném případě poruchy systému ETCS stejně máme), druhým je riziko mimořádné události - nehody, tedy vliv na bezpečnost a třetím kapacita koridorů. První argument jsme již vyvrátili, u druhého je třeba se ptát, kolik z ročně vykazovaného počtu mimořádných událostí - nehod bylo způsobeno lidským činitelem u parního provozu. Smysluplné zvýšení bezpečnosti proti současnému stavu je ale možné u parního vlaku zajistit i jiným způsobem, a to například nutným osazením parní lokomotivy dvěma dopravně způsobilými osobami, kdy jedna osoba kontroluje druhou, nebo jak s tím počítá mechanismus nouzového provozu při poruše ETCS na jedoucím vozidle, a to volným celým mezistaničním úsekem před vlakem jedoucím bez dohledu ETCS. Ve stanicích totiž bude ještě několik let probíhat pohyb vozidel bez dohledu ETCS zcela běžně. Třetí argument je potom věcí organizace a logistiky dopravy na konkrétních tratích včetně koridorů nikoliv překážkou technického charakteru. To vše platí, dokud budou ještě tratě vybaveny návěsní soustavou, jak ji známe dnes. Třeba se do doby než dojde k její plánované demontáži (pokud k ní vůbec dojde) podaří najít jiné trvalé technické řešení.

Aby to nebylo úplně snadné, tak ještě uvedu, že systém ETCS je zaváděn v několika úrovních, přitom ta přísnější tzv. L2 není jen na koridorech, které mimochodem propojují prakticky celou síť, ale i na

radě regionálních tratí, které v žádném případě nelze označit za jakkoliv přetížené. Mohl bych jmenovat případy z Pardubického kraje. Jinými slovy při troše vůle by se cesta našla. Na tom se ostatně shodli i účastníci schůzky v Národním technickém muzeu. Bohužel objednatelé dopravní obslužnosti byli z debaty vyloučeni, přitom jsem na místě zjistil, že právě jimi je dosti argumentováno. Na setkání byli zástupci spolků, kteří provozují historická vozidla, a shoda byla napříč. Je třeba hledat reálné řešení a ne pouze restrikce, přitom ale s akcentem na bezpečnost a plynulost provozu na železnici. Že to je možné? O tom svědčí i přístup okolních států. Některé problém ani nevnímají, jiné si připravily alternativy. Jak jsem uvedl, parní provoz není jen o vzpomínkách a zamáčknutí slzy železničními pamětníky či nostalgiky. Existuje zde širší veřejný zájem včetně propagace železnice jako takové. Když budeme tak tvrdošíjně a dogmaticky odmítat, pak se rozlučme příkladně s oblíbenými každoročními Dny železnice (regionálními i národními). Konají se totiž v místech, kde v nejbližší době bude zaveden systém ETCS L2. Není to škoda, když bezpečné řešení je možné nalézt? Jen se ovšem musí chtít.

Ze setkání vzešla řada podnětů, které by měly být nyní posouzeny odpovědnými pracovníky obou gesčních institucí. Na dané téma se také setkám s generálním ředitelem Správy železnic Jiřím Svobodou a ministrem dopravy Martinem Kupkou. Myslím, že záležitost je třeba vidět v širším kontextu. Již nyní lze ale vyloučit argumentaci, že cesta neexistuje. Určitě ano a samozřejmě bezpečná.

Martin Netolický

hejtman Pardubického kraje

<https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/126976/martin-netolicky-je-etcs-skutecne-prekazkou-pro-provoz-parnich-vlaku>