

PRAHA, 8. července 2020

Železniční tratě v ČR jsou zabezpečené

Všechny tratě, celostátní i regionální, provozované Správou železnic jsou plně zabezpečené. Provoz na nich je dán platnými předpisy, a to i v případě zjednodušeného způsobu řízení provozu dle předpisu D3. Podmínkou je jeho plné dodržování. Svědčí o tom několik desetiletí prověřený způsob, který dokáže řešit veškeré známé provozní stavy.

Jaké je zabezpečení tratí v ČR

Pro tratě řízené dálkovým způsobem a tratě řízené jednotlivými výpravčími je vydán předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a na tratích s nízkou intenzitou provozu, což jsou zpravidla tratě regionální, je provoz řízen dispečerským způsobem podle předpisu SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy.

Způsob řízení jednotlivými výpravčími nebo dálkový způsob řízení je především o sjednávání jízdy vlaků mezi výpravčími, kteří následně obsluhují zabezpečovacího zařízení dávají strojvedoucímu souhlas k jízdě vlaku. V případě dálkového způsobu řízení je určený traťový dispečer plně odpovědný za svěřený úsek, který je mu zobrazován na zařízení, má tedy plnou kontrolu nad jednotlivými vlaky v přiděleném úseku a zároveň i nad většinou částí zařízení dopravní cesty, jako jsou přejezdy, výhybky, traťové zařízení atd.

Jak funguje řízení provozu na tratích dle předpisu D3

U tratí se zjednodušeným způsobem řízení provozu je situace s ohledem na velmi nízkou intenzitu dopravy odlišná. Pohyb jednotlivých vlaků je povolován dirigujícím dispečerem, který je plně odpovědný za volnost jednotlivých traťových úseků a určených staničních kolejí v dopravních (stanice neobsazené výpravčím). Samozřejmě nese plnou odpovědnost za dodržování předepsaných pravidel daných platným jízdním řádem vlaků. V případě zpoždění jednoho z vlaků zavádí opatření na úpravu křížování vlaků. Uvedené opatření provádí nezpochybnitelným způsobem, a to vydáním rozkazu. Všechny kroky z řízení provozu zaznamenává dirigující dispečer do předepsané dokumentace vedené i elektronicky.

Pro zvýšení bezpečnosti, resp. zabránění selhání lidského činitele, jsou veškeré kroky komunikovány se strojvedoucími vlaků, kterých se aktuální stav týká. Strojvedoucí jsou vybaveni předepsanými pomůckami jízdního řádu a musí je aktivně používat.

Uvedený způsob řízení provozu na málo vytižených regionálních tratích je využíván i v sousedních státech, například v Německu. Nelze tedy tvrdit, že toto zabezpečení provozu je zastaralé a nevyhovující z hlediska bezpečnosti. Intenzita dopravy na regionálních tratích řízených podle předpisu SŽDC D3 se významně snížila o nákladní dopravu, čímž se plně eliminovalo zavádění různých opatření v řízení osobní dopravy. Navíc všechna všeobecná předpisová ustanovení jsou rozpracována na místní podmínky a upravují tak způsob řízení provozu na předmětné trati a všichni účastníci jsou přezkoušeni ze znalosti těchto podmínek.

Pokud zainteresované strany dodržují všechny předpisy, nařízení a ustanovení, probíhá bezproblémová komunikace mezi strojvedoucími a výpravčími, je provozování dráhy zcela bezpečné. V případě mimořádností (výpadek telefonního spojení nebo radiového spojení) je

předpisem i nařízením řešen náhradní způsob řízení provozu, což zajišťuje možnost provozu železniční dopravy i v těchto případech.

Nové technologie v zabezpečení tratí

Jednou z možných cest, jak na tratích provozovaných v režimu D3 změnit úroveň zabezpečení, je kromě výstavby konvenčního zabezpečovacího zařízení a budování nadstavby v podobě ETCS v plném rozsahu například implementace ETCS v takzvaném „low-cost“ provedení. V této oblasti probíhá technický vývoj, který přináší některá úskalí a není ještě ukončen. Správa železnic se přesto snaží hledat řešení a zabývá se možností vybudování ERTMS co nejjednoduššího technického provedení na trati Strakonice – Volary, kde je dnes zaveden zjednodušený způsob řízení dopravy.