

PRAHA, 21. dubna 2020

Systémem ETCS budou brzy pokryty další stovky kilometrů tratí

Správa železnic pokračuje v zavádění jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (ETCS) na své síti. Brzy jej získá také část třetího tranzitního koridoru, úsek Plzeň (mimo) – Cheb, kde práce postoupily z fáze přípravy do realizace. Pokryto bude celkem 111 kilometrů tratí. Intenzivně se pokračuje i na úsecích Praha-Uhřetěves – Votice a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín.

Samotná instalace systému ETCS úrovně 2 v úseku Plzeň (mimo) – Cheb by měla být dokončena v první polovině příštího roku. Navazovat na ni bude 2. etapa stavby, která řeší výstavbu staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Cheb pro možnost zapojení ETCS a nové traťové zabezpečovací zařízení v úseku Cheb – Františkovy Lázně. Její dokončení je plánováno v roce 2022.

Na trati z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Kolína aktuálně probíhá příprava stavby pro úsek Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Uhřetěves, v rámci které bude ETCS ještě v letošním roce pokryto 37 km tratí. Vlastní práce odstartují v řádu týdnů. Dalších 75 kilometrů bude na zbývajícím úseku instalováno v letech 2022–2026. Práce pokračují také na čtvrtém koridoru v úseku Praha-Uhřetěves – Votice, kde bude pokryto celkem 55 kilometrů tratí. Hotovo má být v příštím roce.

Aktuálně je systémem ETCS pokryto 255 kilometrů železničních tratí ve správě Správy železnic, dalších 206 kilometrů mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné postoupilo do zkušebního provozu a 108 kilometrů mezi Přerovem a Českou Třebovou přibude v letošním roce. Pro několik dalších úseků momentálně probíhá projektová příprava. Národní implementační plán počítá s tím, že od 1. ledna 2025 nebudou na koridorové tratě vpuštěny vlaky nevybavené palubní částí systému ETCS.

Nutnost zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení si vyžádala především skutečnost, že v současné době existuje v členských státech Evropské unie celá řada různých vlakových zabezpečovacích zařízení. Ta vykazují kromě zcela zásadní rozdílnosti v konstrukci a technickém řešení také odlišnou úroveň zajištění bezpečnosti železničního provozu. Jejich hlavní nevýhodou ale je, že vlaky v mezinárodní přepravě musí být vybaveny různými typy zařízení, která komunikují s vlakovými zabezpečovací státy, na jehož území se právě nachází. Jeden společný systém tento nevyhovující stav odstraní.

Další nespornou výhodou systému ETCS je, že umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků. Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje v přesně vymezeném úseku trati. Pokud například strojvedoucí nerespektuje návěst Stůj, systém chybu zjistí a vlak může bezpečně zastavit. Dohlíží také na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku a nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla. Před zahájením provozního nebo nouzového brzdění ale nejdříve varuje strojvedoucího, aby

měl možnost změnou způsobu řízení vozidla sám snížit rychlost, případně zastavit, a tím zásah systému odvrátit.

U Správy železnic je systém ETCS aplikován tak, aby splnil požadavky národních předpisů z hlediska vybavení infrastruktury potřebným zabezpečovacím zařízením. V návaznosti na právní předpisy České republiky platí u investičních akcí spolufinancovaných z fondů EU podmínka, že v případě modernizace trati pro rychlost vyšší než 100 km/h vždy vzniká povinnost jejího zabezpečení systémem ETCS. Na tratích Správy železnic se aktuálně instaluje jeho úroveň 2 (Level 2), která vyžaduje použití datových přenosů v radiové železniční síti GSM-R, což je obdoba mobilní sítě GSM s funkcemi a úpravami pro železnici.