

PRAHA, 27. dubna 2020

Hnací vozidla Správy železnic budou umět komunikovat se systémem ETCS

Správa železnic vypisuje tendr na dodavatele palubních jednotek ETCS. V souvislosti se zaváděním tohoto jednotného evropského vlakového zabezpečovače na české železniční síti chce takto vybavit 98 svých speciálních drážních vozidel určených pro údržbu a opravy. Předpokládaná hodnota zakázky je 980 milionů korun. Spolufinancování bude zajištěno z Operačního programu Doprava a prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Prostřednictvím veřejné zakázky se vybaví třicet tři vozidel MVTV 2, deset vozidel MVTV 2.2, osm vozidel MVTV 2.3, tři vozidla MTW 100 a čtyřicet čtyři vozidel MUV 75. Dosazení mobilní částí ETCS umožní jejich provoz na tratích, na kterých je instalovaná traťová část tohoto vlakového zabezpečovače. Povinnost instalovat systém ETCS do hnacích vozidel platí i pro dopravce. Národní implementační plán počítá s tím, že od 1. ledna 2025 nebudou na koridorové tratě vpuštěny vlaky nevybavené palubní částí systému ETCS.

Aktuálně je systémem ETCS pokryto 255 kilometrů železničních tratí v České republice. 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. Dále se pracuje na úsecích Plzeň – Cheb, Praha-Uhřetěves – Votice a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. Pro několik dalších úseků momentálně probíhá projektová příprava.

Systém ETCS umožňuje spolehlivě a kontinuálně kontrolovat jízdu vlaků. Použitá technologie dohlíží na to, zda se vlak pohybuje v přesně vymezeném úseku tratě. Pokud například strojvedoucí nerespektuje návěst Stůj, chybu zjistí a vlak může bezpečně zastavit.

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 zabezpečovačů. Ty 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 zabezpečovači státu, na jehož území se právě nachází. Jeden společný systém tento nevyhovující stav odstraní.