

Budování systému ETCS a jeho dopady na regionální železniční dopravu

Ing. Zdenek Chrdle, ACRI

Priorita státu by měla být: konkurenceschopnost železnice

- Kroky státu jako vlastníka dráhy a správce infrastruktury musí systematicky vést k zajištění udržitelné mobility prostřednictvím:
 - Kvalitní a kapacitní infrastruktury
 - Zajištěním systémové bezpečnosti
 - Stabilních podmínek pro podnikání dopravců

Implementace ERTMS

- Budoucnost zabezpečení provozu je EU stanoveno v systému ERTMS
- MD – definovalo tzv. přechodné období – jeho délka a naplnění je v současné době předmětem sporu :
- Mezi MD a odborníky v ACRI
- Mezi MD a některými kraji ---- PROČ ??
- Po přechodné období je bezpodmínečně nutno zajistit, aby nedošlo ke:
 - Snížení kapacity tratí
 - Snížení úrovně bezpečnosti
 - Ekonomickému znevýhodňování dopravců

Implementace ETCS

- Přechodné období, jeho délka, naplněnost jednotlivých kroků i cílový stav :
 - - jdou nad rámec požadavků EU
 - - jdou jinou cestou než v sousedních zemích /Rakousko, Německo/
 - - mohou znamenat omezení rychlosti dopravy na řadě tratí, zhoršení bezpečnosti, neúměrné náklady a likvidaci regionální dopravy jako celku

Dopady na dopravce

- **Dopravci nesou značnou finanční zátěž vyplývající z nutnosti vybavit velký počet vozidel palubní částí ERTMS**
- Komplexnost palubního ERTMS, nutnost jeho rozsáhlého testování a autorizace neumožňuje toto provést v horizontu několika málo let
- Pokračování dohledu systémem národního systému je nutností, která zajišťuje minimální úroveň zabezpečení
- Absence národního systému znamená nejen nižší úroveň bezpečnosti ale zejména nižší rychlost, menší kapacitu a v důsledku **snížení konkurenceschopnosti železnice vůči silnici**
 - **V přímém rozporu s dopravní politikou EU i ČR!**

Dopady na infrastrukturu

- 1/ Na tratích určených pro výstavbu ETCS to znamená omezení rychlosti do 100 km/h, snížení bezpečnosti a propustnosti do doby komplexního vybudování ETCS
- 2/ Na tratích, které nejsou určeny pro instalaci ETCS bude tedy rychlost také omezena na 100 km/h a omezena bezpečnost s tím, že tento stav bude již definitivní
- 3/ Na regionálních tratích se z *hlediska ekonomického pohledu* nebudou moci budovat systémy ETCS ani standardní zabezpečení a tratě zůstanou v dopravním režimu D3 s rychlosti do 50 km/h s nulovou technickou bezpečností (telefonické dorozumívání D3). Je otázkou jak dlouho na nich kraje budou objednávat dopravu a zda desítky tratí ČR nebudou zrušeny

Dopady na infrastrukturu

- 4/ Pro kraje a regionální dopravu to bude znamenat, že tratě, na nichž nebude instalován systém ETCS, musí být technicky od tratí s vybavením ETCS odděleny. To znamená, že i regionální vozidla nebudou moci zajíždět do stanic s ETCS a nebo musí být tímto systémem vybavena. Náklady na vybavení regionálních vozidel systémem ETCS jsou enormní, jen pro jízdu několika desítek či stovek metrů do stanice k peronu. I tento fakt může vést k zastavení dopravy na řadě regionálních tratí.

Národní implementační plán Německo

2.3.1:

Na stávajících tratích zůstanou v provozu systémy PZB a LZB, as třídy B. Dosud se nepředpokládá, že by systémy třídy B byly vypnuty.

Národní implementační plán Rakousko

3.1 Vzhledem k tomu, že PZB je rozmístěna téměř na celé rakouské síti, je plánováno pokračovat v provozu a (omezené) investice do zařízení PZB na stávajících tratích i po roce 2030. Po úplné migraci rakouských **dálkových** linek do ETCS se přerušení provozu PZB očekává ve druhé polovině třicátých let 20. století..

Dopady národního implementačního plánu pro Česko Podle ACRI a železničních odborníků:

- - rychle vybudovat systém ERTMS
- - vypnout národní zabezpečovací systémy
- - odstranit návěstidla z tratí
- - na tratích, kde se nevyplatí budovat ETCS, nedělat nic
- - samy se časem zruší

Pojďme diskutovat

- Plně však věříme v moudrost lidí, kteří rozhodují, a věříme tomu, že nastane komunikace, diskuse a pochopení, nastane systémová shoda pro rozvoj naší železnice.

Děkujeme za pozornost

Dr Libor Lochman

Executive Director

CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies

Avenue des Arts 53 - 1000 Brussels – Belgium

www.cer.be

Ing. Zdenek Chrdle

Místopředseda předsednictva **ACRI** pro železniční infrastrukturu

ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu

Pobřežní 224/20, Praha 8

www.acri.cz