European Train Control Systém (ETCS)

ETCS u dopravce s velice výrazným mezinárodním přesahem a to dnes i do země mimo EU

(CZ, AT, NL, SK, SL, DE, PL, HU, IT, HR, RO, SRB)

METRANS

© METRANS

ETCS

Provoz v CZ

Provoz ETCS v CZ dnes považujeme za zvládnutý.

Mrzí nás, že když už dopravci byli přinuceni velice rychle instalovat mobilní části ETCS, že rozvoj systému v ČR se velice zpomalil a nosné tratě nám zůstaly prakticky jen na východ od Prahy.

Za nosné tratě rozhodně nepovažujeme tratě Praha – České Budějovice a Beroun – Cheb…

Takže máme výstřel do Kralup a jinak? Nic, nic a nic… Ale přitom máme vozidla a můžeme se jen smutně koukat na zhaslá DMI…

A to říkáme z pozice dopravce, který procentuálně využívá ETCS na všech vlacích nejvíce. (Upozornění: takovou statistiku jsem ještě neviděl, ale tím, že se pohybujeme prakticky jen na páteřních koridorech, tak si myslíme, že nebudeme daleko od pravdy).

Chyby strojvedoucích klesly na zcela minimální úroveň (cca 1 x měsíčně).

Poruchy mobilních částí s výjimkou toho, že mobilní část najde jinou BTS než má jsou dnes na „snesitelné“ úrovni, tedy cca 2 – 3 týdně.

© METRANS

ETCS

Provoz v CZ

Nicméně nás zaráží snaha Správy železnic, jak se pro „možnou?“ úsporu v instalaci celkového systému ETCS v ČR snaží omezovat jeho výhody pro dopravce a zneužívat mobilní části pro něco, pro co vlastně ani nebyly zamýšlené.

O co mi jde?

O systémy ETCS L1 LS a PZV.

Takže strojvedoucí ztratí informace o tom, jak má vést svůj vlak a je mu BOHUŽEL umožněno projetí návěstidla v poloze Stůj se všemi důsledky vytvoření MU.
A jak je toto řešení ekonomické? Bavíme se například o „pravobřežce“ v úseku Lysá – Děčín. GSM-R tam je již nyní. Co to přinese Správě železnic, kolik na tom reálně ušetří?

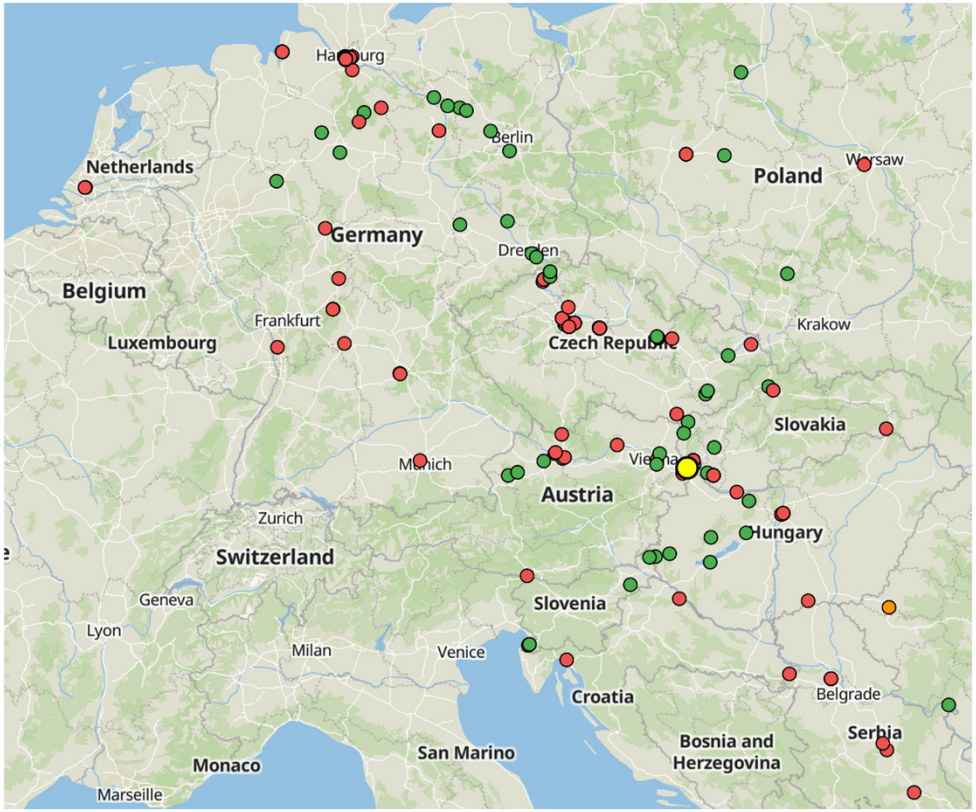
U dopravců je to jisté → těm to jenom sebere bezpečnost. Co bezpečnostní analýzy?

© METRANS

ETCS

Provoz v mezinárodním konceptu

Skupina METRANS dnes provozuje cca 130 lokomotiv s ETCS, což je cca 80% lokomotivního parku. Obrázek níže vám ukáže, kde všude můžete naše lokomotivy potkat. Co tečka, to jedna lokomotiva…



© METRANS

ETCS

Provoz v mezinárodním konceptu

A jak to vlastně funguje, když neděláte ETCS jen pro jeden nebo dva státy?

a) Je problém poshánět „klíče“

Koho vlastně napadlo, že každá RBC musí mít svůj „klíč“? Jenom CZ jich vydává 128 a to je přitom velice osvícená infrastruktura, která po prvních problémech s rozvojem sítě ETCS (ano, byli jsme to my, kteří to reklamovali, když jsme najednou neměli na loko klíče pro Lichkov, České Budějovice nebo Lichkov. SŽ reagovala promptně a tedy po nás již všichni dopravci dostávají „klíče“ pro budoucích 128 RBC, přestože ještě ani neexistují.

Bohužel, takové „osvícené“ infrastruktury jsou spíše výjimkou, skoro bych řekl, že jedinou.

V AT máte expiraci klíčů jen 5 let…
V HU a SRB s klíčovým centrem prostě a jednoduše nekomunikují…

Jinde když vítězoslavně přidají jednu či dvě RBC, okamžitě by chtěli, abychom měli klíče a okamžitě začali na to „jejich“ ETCS jezdit, když ty lokomotivy přece máme…

Nestačil by jeden „centrální neměnný klíč“, když jsou stejně přístupy modemů lokomotiv hlídány i na úrovni RBC?

© METRANS

ETCS

Provoz v mezinárodním konceptu

Může se to zdát jako malichernost. Ano, byla by to malichernost, kdyby zpracování a nahrání sady „klíčů“ nestálo 2 500 EUR na lokomotivu, tedy na 100 lokomotiv více jak 6 miliónů Kč!!! A k tomu to trvá více jak měsíc. A musíte flotilu postahovat k technikovi ve správný čas a na správné místo a zabere mu to 4 hodiny.

© METRANS

ETCS

Provoz v mezinárodním konceptu

b) Výcvik strojvedoucích:

V CZ a SK vyškolíme kvalitně strojvedoucího na provoz pod ETCS za 4 dny (32 hodin) včetně najetí minimálně 100 km při prověření všech poruchových stavů. Zde nám CDP velice pomáhá (pochvala) a jsme rádi, že na IV. koridoru to takto funguje.

Nicméně výrazné vlny školení máme za sebou a dnes již doplňujeme jen jednotky nováčků. Totéž je v NL, AT a u nás v SK.

Nicméně například v DE je vyžadováno 13 školních dní pro provoz pod ETCS a to tam mají pro nás využitelný kousíček asi 60 km pod Berlínem směrem na Drážďany. Člověk by si řekl, „vykašleme se na to“. Jenže abychom se mohli v Děčíně rychle vystřídat, tak lokomotiva musí jet již třeba z Hamburku plně připravená se všemi testy a to bez tohoto školení nejde…

Třináct dní školení je 104 hodin, po které nemůže strojvedoucí vykonávat svou základní práci, tedy řídit vlaky.

© METRANS

ETCS

Provoz v mezinárodním konceptu

c) Retrofity, upgrade ETCS na vyšší verze a údržba

Zatímco v ČR u retrofitů vidíme obrovskou snahu dodavatelů věc zvládnout rychle a správě a s uživatelskou podporou, nevidíme jí bohužel u toho nosného dodavatele, kde bohužel máme všechny mobilní jednotky.

Zpoždění retrofitů 2 roky žádný problém, proto máme právě nyní převzaté pouze lokomotivy 386 002, 003, 005 a 025 (mělo jich být 26 do konce roku 2024). Říkáme jim TRAXX MS 2,5.

Servis, řešení poruch? Čekej dopravče…

Měsíc? Žádná míra…

© METRANS

ETCS

Závěr

S ohledem na to, že jsem byl požádán včera dopoledne, abych zaskočil za nemocného kolegu Adolfa od GW Train Regio, není má prezentace úplně dokonalá, spíše je to sbírka myšlenek.

Rád vám osvětlím další myšlenky v diskuzi a rozloučím se s vámi již klasickým a několikrát opakovaným posledním slidem.

© METRANS

ETCS

Závěr

Představ si to. Stojíš u plechové cedule a stejně se každých deset vteřin podíváš, jestli náhodou „NEZEZELENALA“ ☺ ☺ ☺

Foto: Wikipedia.

Děkuji Vám za pozornost.

© METRANS