

ROZHOVOR DN

Ondřej Fanta, VUZ: Testování ETCS a digitalizace procesů jsou nyní pro nás klíčovými úkoly

Zavádění jednotného celoevropského zabezpečovacího systému ETCS je nyní jednou z největších a nejnáročnějších výzev pro tuzemskou železniční dopravu. Ing. Ondřej Fanta, Ph.D., technický ředitel Výzkumného Ústavu Železničního, a. s. (VUZ), odpověděl redakci Dopravních novin na otázky týkající se aktivit společnosti v souvislosti s ETCS.



Ing. Ondřej Fanta, Ph.D.

gradovali jsme traťové technologie i na velkém zkušebním okruhu na nejvyšší systémovou verzi ETCS, abychom drželi krok s trendem na tratích SŽ. Spolu se SŽ a Drážním úřadem jsme dopracovali postupy pro testy kompatibility (tzv. ESC testy), což je jedna z posledních ověřovacích zkoušek, zda vozidlo správně komunikuje s tratí, a můžeme tak snížit požadavky na kapacitu pro provádění testů na koridorech sítě SŽ.

zval vzniklé náklady. Ale zase, je to nesmírně složité, nesmí to být v takovém rozsahu, aby přestalo fungovat konkurenční prostředí na trhu vozidlových ETCS. A to se bohužel trochu děje, na umělou výraznou

správce infrastruktury a zahraniční zákazníci tak mohli ve Velimi odlatit ETCS pro svoji infrastrukturu.

Jaké další změny podle Vás čekají VUZ v příštím roce?

Určitě nechystáme žádné zásadní změny. Kromě již zmíněných kapacitních a rozvojových projektů se soustředíme nyní na větší využití IT technologií, aby nahradily někte-

VUZ je dlouhodobě ziskovou dceřinou firmou Českých drah. Jaký má na vaše podnikání vliv současná pandemie koronaviru?

Jaro nás, respektive naše zahraniční zákazníky na čas vyřadilo z provozu, protože se nedostali přes hranice, ale využili jsme to k nějakým údržbovým a modernizačním činnostem a jak se otevřely hranice, tak jsme se

Jakou roli momentálně sehrává VUZ v testování a instalaci ETCS?

Role VUZ je v zavádění ETCS v ČR dlouhodobě poměrně významná. Téměř od počátku máme velmi dobrou spolupráci se společnostmi AŽD a Starmon, kdy působíme v roli hodnotitele bezpečnosti jak pro ETCS, tak pro konvenční zabezpečovací zařízení na většině infrastrukturálních projektech. Je to souvislá činnost zaměřená na prokazování plnění požadavků norem pro zabezpečovací zařízení. Pak jsou to činnosti Notifikované osoby, kde se pro změnu posuzuje shoda s technickými specifikacemi interoperability (TSI), a to opět jak pro infrastrukturální - pevnou část, tak nyní čím dál častěji i pro tu mobilní - vozidlovou část ETCS. V některých vozidlových projektech ETCS také působíme i v roli hodnotitele bezpečnosti.

Dá se tedy říci, že infrastruktura je připravená a teď jsou na řadě vozidla?

Takhle jednoznačně ještě bohužel ne, proces výstavby je velmi nákladný a složitý, takže si ještě budeme muset počkat. Ale vzhledem k blížícímu se výhradnímu provozu máme čím dál více zákazníků právě s vozidly. Up-

Jakou roli by podle Vás měl v zavádění ETCS hrát stát? Jak by měla podle Vás vypadat zejména dělba finančních nákladů na tento systém?

Ta otázka má několik rovin, osobně nejsem příznivcem robustního státu, který by měl příliš regulovat a pak dotovat nebo sanovat nějaké diskrepance. Měl by nastavit férovou legislativní hladinu a nechat trh vzkvétat. Vymezit mantinely je OK, ale čím více mu určuje směr, tím více ho deformuje. V ideálním případě by tak dopravce a zákazník měli být přesvědčeni, že investice do ETCS má smysl a že ji chtějí zaplatit. V nadsázce lze říci, že za co nejsem ochoten zaplatit, to nepotřebuji.

V ideálním případě by dopravce i zákazník měli být přesvědčeni, že investice do ETCS má smysl.

V současnosti ale narážíme již na významnou přeregulovanost železniční dopravy, zejména oproti silniční. V takovém případě je podle mého názoru nutné, aby stát nastavil splnitelné podmínky a termíny a v co nejvyšší míře kompen-



Foto: VUZ

poptávku po ETCS nestihli zareagovat výrobci a je složité vůbec vysoutěžit ucelené dodávky.

Jaké plány či novinky hodláte realizovat v nejbližší době na Železničním zkušebním okruhu ve Velimi? Co vše se nyní na okruhu testuje a bude testovat?

Samozřejmě zde máme celou řadu zajímavých projektů, ale nemohu bohužel konkrétní věci prozradit, to je v rukou výrobců. My chystáme nějaké rozšíření zejména kvůli kapacitě, odstavě koleje a skladovací halu. Z nových technologií rozšiřujeme právě alespoň částečně ETCS na malý zkušební okruh, aby některé funkce šlo řešit a zkoušet i tam a odlehčit tak okruhu velkému. Technickou lahůdkou by pak mohlo být vzdálené připojení k různým radioblokovým centrálám tak, abychom nasimulovali prostředí jiného

ré činnosti dělané ručně a na papír. Mám na mysli věci, jako jsou vydávání elektronických certifikátů a protokolů, online žádanky o přístup do areálu nebo přejímání vozidel. Přizpůsobujeme se tak i omezením plynoucím z pandemie. A doufáme, že naši zákazníci budou spokojeni.

rozjeli na plné obrátky. Zavedli jsme celou řadu opatření pro minimalizaci rizika přenosu a naše služby jsou bez omezení. V činnostech notifikované osoby a certifikací se pak pandemie kromě častějších konferenčních volání neprojevila našťastí téměř vůbec. Tomáš Lébr

BEZPEČNOST

Správa železnic letos plánuje rekonstrukci 200 přejezdů

Správa železnic pokračuje ve zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. V loňském roce zrekonstruovala celkem 155 úrovnových křížení za více než 1,5 miliardy korun. Letos plánuje upravit dalších 200 přejezdů s předpokládanou částkou téměř 2 miliardy korun.

„Každoroční navyšování přidělených investičních prostředků se pozitivně projevuje také na stále vyšší částce, která je určena na potřebné úpravy přejezdů. Díky tomu zvyšujeme bezpečnost jak železničního, tak i silničního provozu. V tomto trendu hodláme pokračovat i v následujících letech,“ řekl k letošnímu plánu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Vloni nejméně nehod od vzniku Správy železnic

Modernizace přejezdů a jejich vyšší zabezpečení se projevily i v počtu nehod na přejezdech. Vloni došlo k 143 střetnutím, což je o 22 méně než v předchozím roce a nejméně od vzniku Správy železniční dopravní cesty (nyní Správy železnic) v roce 2003. Drážní inspekce v celoročním shrnutí uvedla, že oproti roku 2019 klesl počet mimořádných událostí na žele-

zničních přejezdech o 19 procent. To se pozitivně projevilo i na počtu usmrcených, kterých však bylo méně jen o devět procent (39).

Plán na loňský rok počítal s úpravami 142 přejezdů, avšak podařilo se jich zrealizovat o 13 více. Na 95 místech se zvýšilo zabezpečení, na dalších 60 kříženích spočívala rekonstrukce v instalaci moderních technologií nebo úpravě povrchu u přejezdových konstrukcí.

Z hlediska zvyšování bezpečnosti bylo nejčastějším opatřením doplnění světelné výstražné signalizace závorami, a to v 41 případech.

V letošním roce plánuje Správa železnic zrekonstruovat na 200 přejezdů za téměř 2 miliardy korun, na velké části z nich dojde ke zvýšení zabezpečení. Celkem 40 křížení tak získá ke stávající světelné signalizaci také závory; ty se budou instalovat i na dalších 30 místech. (tl)

inzerce

**VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.**
www.cdvuz.cz