Matematická hříčka s TTP: (16 × 44)+96-565-106 = 129

Nenechte se zmást specifickým nadpisem, jednotlivá čísla a výsledek, které jsou v textu tučně zvýrazněné, podrobně vysvětlím. Od matematiky ale rychle ke skutečným a žhavým problémům naší železnice. O Tabulkách traťových poměrů (TTP) bylo v poslední době, zejména po obrovské nehodě nákladního vlaku mezi Chodovou Planou a Mariánskými Láznìmi, napsáno hodně, ještě víc však bylo učiněno slibů. Asi všichni rychle zapomněli na sérii smutných mimořádných událostí z jara loňského roku, rychle nám z paměti vyšuměla zásada, že mimořádným událostem je třeba předcházet.

V září loňského roku jsem jako strojvedoucí ČD přešel z pracoviště v České Třebové do Ústí nad Labem a začal vykonávat další seznání, abych zjistil, co už asi každý strojvedoucí ví – mohu totiž odpřisáhnout, že nástrahy ve svérázech návěstění a nesouladech TTP na nás čekají opravdu na každé trati, je jedno, jestli zrovna jezdíte pod Hradcem Králové, Českou Třebovou nebo na severu Čech. I když se v poslední době daří některé zásadní problémy dopravní cesty opakovanými upozorněními účinně řešit a TTP zaznamenaly některé pozitivní trendy (např. v sumarizaci změn ke dni vydání), stejně *„pořád někde něco vázne“*, jak ostatně zpívá i Lucie Bílá ve své písni Desatero.

TTP a poznání strojvedoucích

K 1. červnu 2020 mám podepsáno poznání na **565** km tratí (stále platí na koridoru v úseku Česká Třebová–Kolín, v částech tratí 505A a 505C a na celé 505B, poznání mám stále i na lokálce Choceň–Litomyšl řízené dle předpisu D3, na severu Čech moje poznání zahrnuje všechny tratě, které jezdíme v turnusových skupinách 1601 a 1602). To číslo 565 je ale vůči jiným strojvedoucím naprosto směšné – vzpomeňme třeba bohumínské kolegy jezdící na páteřní trati Bohumín–Praha hl. n., kteří musejí vykonat seznání i na všech odklonových trasách, nebo kolegy u nákladních dopravců, kteří brázdí polovinu České republiky. Kupříkladu jeden známý u ČD Cargo má platné poznání z Petrovic u Karviné přes Bohumín, Olomouc, Prahu, Kralupy až do Děčína, stejně tak z Kolína do Děčína po pravém břehu Labe, z České Třebové přes Brno až do Břeclavi, z Chocně přes Hradec Králové do Velkého Oseka, k tomu všechny odklonové a objízdné trasy a některé regionální tratě na východě Čech. Odhadem je to asi 1 075 km. Připomínám, že na seznání dnes stačí už jen dvě jízdy oběma směry, k tomu svým podpisem stvrdíte i znalost staničních řádů, příslušných TTP a ZPD, část B, pro případ, že někde pravidelně posunujete a odstavujete vozy. Tak to už je na hlavu jednoho strojvedoucího trochu moc, že?

Když jsem v roce 2017 vykonával poznání na úseku tratě 501A, svezl jsem se z České Třebové do Kolína expresem a narazil na jednoho staršího bohumínského kolegu. Právě on si „postěžoval“, že pokud se na hlavním tahu nevyskytne mimořádná událost, na odklonovou trať 505A Choceň–Hradec Králové–Velký Osek vyjede jen jednou za 10 až 11 měsíců v čele soupravového sběrného vlaku 1301, který byl tehdy trasován z Prahy přes Nymburk, Velký Osek a dál právě na Hradec Králové a Choceň. Kolega se mě dotázal, zda je na trati 505A mezi stanicemi Čermná nad Orlicí a Borohrádek stále ta výhybka B1 na vlečku ŽPSV s mechanickým krycím návěstidlem Lk a mechanickou Samostatnou předvěstí PřLk? Zůstal jsem stát jako opařený, vždyť výhybka i obě popsaná návěstidla byly dávno v roce 2016 sneseny. Na základě podnětu jsem 11. 5. 2017 sepsal hlášenku na nesoulad TTP a stavu na trati 505A, přičemž při nejbližší změně byly návěstidla i výhybka (po více jak roce od odstranění z trati!) z tabulky 01 vymazány. Tomuto kolegovi však vděčím za mnohé – právě od této chvíle jsem si TTP začal všímat mnohem víc než kdy předtím.

Domnívám se, že vedení ČD i zaměstnanci Správy železnic až moc sázejí na naše poznání. Myslíte si, že strojvedoucí, který má podepsanou znalost na téměř 1 100 km tratí, může znát každé návěstidlo? Zvlášť, když se na trať dostane jednou za 10 až 11 měsíců? Existují sice velmi přehledné úseky (např. Choceň–Pardubice hl. n. s konstantní traťovou rychlostí 160 km/h na 35 km), pak jsou ale tak složité úseky, kde se traťová rychlost mění téměř každý kilometr kvůli rozdílným poloměrům oblouků a situaci znepřehledňuje sled dolních a horních (případně jiných) rychlostníků. Takový případ se objevuje kupříkladu na trati 503A mezi stanicemi Velké Žernoseky–Ústí nad Labem-Střekov (u obou traťových kolejí v obou směrech se na 20 km nachází neuvěřitelných **96** rychlostníků!). Myslíte si, že strojvedoucí v tomto úseku může jet jen dle svého poznání, že tedy zná zpaměti každé návěstidlo? Já si myslím, že naprosto zásadní pro naši práci je důkladné návěstění ze strany správce infrastruktury, vždyť ostatně dopravci za pronájem dopravní cesty platí nemalé peníze.

TTP a hlášení strojvedoucích

Jako strojvedoucí u ČD pracuji od prosince 2015, samostatně jezdím od srpna 2016. Od té doby jsem sepsal desítky hlášenek (plánuji je jednou spočítat a shrnout do ZS v podobě malého resumé) a věřím, že i díky tomu se podařilo dosáhnout bezpečnější a kvalitnější dopravní cesty. Ze své praxe vím, že rychlost vyřizování požadavků sepsaných v hlášenkách je různá. Chybějící návěstidla pro elektrický provoz jsou osazena velmi rychle, obvykle během 3 až 5 dnů. Správci železnice moc dobře vědí, že kdyby na přechodu koleje s trakčním vedením a bez trakčního vedení, kde není osazeno příslušné návěstidlo, došlo k poškození sběrače hnacího vozidla, škoda by dosáhla statisíců korun a plná odpovědnost za MU by ležela právě na Správě železnic.

U ostatních návěstidel je doba dodání různá. Zde se totiž nejvíc sází právě na poznání strojvedoucích, neboli s dosazením není třeba tak spěchat. Správa železnic argumentuje, že chybějící návěstidla musí nejprve objednat, některé hlášenky na příslušná místa ani nedoputují, a tak se pořád dokola setkávám s chybějícími anebo naopak přebývajícími rychlostníky, chybějícími označníky (jim bude věnován samostatný článek), poničenými vzdálenostními upozorňovadly nebo nesouladem TTP se stavem na trati. Uvedu tři alarmující příklady, aniž bych blíže zjišťoval, proč to zrovna tak strašně vázlo:

Návěstidlo Konec nástupiště na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce u 1. traťové koleje (trať 503A) směrem na Lysou nebylo dodáno ani za 85 dnů od mého prvního hlášení ze dne 22. 1. 2020. A tak jsem 16. 4. sepsal další hlášenku a návěstidlo bylo po pár dnech konečně osazeno (odhadem tak 90 dnů od prvního zjištění).

Ještě delší prodleva nastala v osazení návěstidla Tabule před zastávkou na 1. traťové koleji mezi stanicemi Nymburk hl. n.–Kostomlaty nad Labem (opět trať 503A). Zde chybělo návěstidlo před zastávkou Kamenné Zboží, na jehož absenci jsem prvně upozornil již hlášenkou č. 5010 dne 16. 12. 2019. Jelikož ani za 122 dnů pracovníci Správy železnic návěstidlo na trať nedosadili, dne 16. 4. 2020 jsem sepsal další hlášenku a Tabule před zastávkou byla po pár dnech konečně dosazena (**129** dnů od mého prvního zjištění, přičemž ono číslo je zároveň i výsledkem úlohy z nadpisu tohoto článku).

Na trati 503A se velmi často vyskytují problémy s přenosem kódu na VZ. Pokud absenci příslušného světla na VZ v části nebo v celém oddílu zaznamenám, volám okamžitě výpravčímu. Přes 8 týdnů, ale při soustavném hlášení, trvalo odstranění závady v přenosu kódu na necelých 400 m 2. traťové koleje od přejezdu P2941 na zastávce v Mělníku-Mlazicích až po oddílové návěstidlo autobloku v km 375,196. A ústečtí kolegové si jistě vzpomenou na 2. traťovou kolej za jízdy od Lysé nad Labem na Starou Boleslav, kdy od oddílového návěstidla autobloku v km 344,9 nenastal přenos kódu v celém dvoukilometrovém oddílu. Při každé jízdě jsem evidentní poruchu traťové části VZ hlásil výpravčím, přesto jsme se opravy dočkali až po 7 týdnech. Zde se tedy o rychlosti řešení závad rozhodně mluvit nedá.

Nejlepší situace dle mého pozorování panuje na východočeských tratích – koridor od České Třebové až ke Kolínu, trať 505A Choceň–Hradec Králové–Velký Osek, kde jsem v minulosti sice napsal mnoho připomínek, ale ty byly promptně řešeny a dnes se závady objevují jen minimálně. Velmi špatná situace stále přetrvává na tratích pod pražským oblastním ředitelstvím Správy železnic a také na severu Čech. Doufám, že v následujících měsících se podaří i zde dosáhnout patřičného zlepšení.



Rychlostníky N (dolní 85 a horní 95 – na obrázku vpravo) v km 419,357 na 2. koleji tratě 503A ve směru jízdy od zastávky Libochovany do stanice Sebuzín. Po náročných 106 dnech a opakovaných urgencích bylo docíleno, aby horní Rychlostník N 95 odpovídal údaji ve sloupci 6 tabulky 06b TTP příslušné tratě. Foto: Kamil Bureš

Důležitost TTP

TTP považuji za jediný dokument, z něhož se strojvedoucí mohou dočíst informace o traťových poměrech. Do projektových dokumentací se asi nikdo z nás nedostane, stejně tak do jiných interních dokumentů Správy železnic. Proto je naprosto zásadní, aby TTP obsahovaly vždy korektní informace. Považuji se za konzervativního člověka, a tak je mně celkem jedno, jaký formát příslušné tabulky budou mít. Nesmí ale obsahovat chyby! A tady je bohužel před námi ještě pořádný kus práce. Kupříkladu trať 503A Nymburk hl. n.–Lysá nad Labem–Mělník–Ústí nad Labem-západ, využívaná pro rychlíky linky R23, osobní vlaky linek U32 a S2 a zejména pro nákladní dopravu směřující do Německa nebo na Podkrušnohorskou magistrálu, není ani po desítkách hlášenek z hlediska návěstění zcela v pořádku a zatím se nepodařilo dotáhnout do konce ani nesoulady v TTP (zbývají ještě rozpory ve značení oddílových návěstidel autobloku v úseku Nymburk hl. n.–Lysá nad Labem).

Od 21. ledna 2020 jsem začal nesoulady TTP této tratě soustavně řešit a hned koncem ledna sepsal 5 obsáhlých hlášenek s 27 nedostatky. Do dnešního dne přibyly další hlášenky s tím, že jsem popsal už rekordních **44** nesouladů na jedné trati. Mezi typické příklady nedostatků v Tabulce 01 *„Umístění určených zařízení a stavebně technické parametry dráhy“* patří neuvedení km poloh některých proměnných návěstidel (mezi stanicemi Všetaty a Mělník u nesprávných kolejí nebyla do TTP zanesena oddílová návěstidla hlásky Míkov 1Lo a 2So a jejich Samostatné předvěsti Př1Lo a Př2So), u několika zastávek nebyla zanesena km poloha návěstidel „Konec nástupiště“ do TTP, či naopak tato návěstidla na trati chyběla, ač byla v TTP uvedena. To samé se týkalo i návěstidel s návěstmi „Přepněte VZ na kmitočet 50/75 Hz“. U zastávky Mělník-Mlazice byl zkomolen název do podoby „Mazlice“, ale přiznávám, že teď v době koronavirové krize by byly Mazlice rozhodně příjemnější.

V Tabulce 06ab *„Traťové poměry rozhodující o traťové rychlosti“* se objevovaly opět už zde popsané závady – rychlostník na trati, ale chyběla jeho hodnota v TTP, či naopak. Ovšem ne jedenkrát jsem zaznamenal tak nepochopitelné bludy, které totálně podrývaly bezpečnost železničního provozu. V ostrém oblouku u Staré Boleslavi bylo totiž do TTP zaneseno, že traťová rychlost pro hnací vozidla skupiny přechodnosti 3 byla 100 km/h, kdežto pro ostatní, pro něž platí rychlostníky N, byla jen 90 km/h. Jednalo se samozřejmě o tiskovou chybu, která už byla odstraněna. A podobná specialita se objevila v téže tabulce i mezi Liběchovem a Mělníkem, kdy na 2. traťové koleji při jízdě proti správnému směru měly být v km 378,700 umístěny Rychlostníky N – dolní 120 a horní 90. To, že by vlaky využívající horní rychlostníky, jely rychlostí o 30 km/h nižší než na dolní rychlostníky, jsem zatím nikde jinde neviděl. I tento nesoulad byl po mém upozornění z TTP odstraněn.

Rekordy mého sledování

Zatím nepřekonaný „rekord“ jsem zaznamenal na krátkém dvojkolejném mezistaničním úseku tratě 503A, konkrétně mezi stanicemi Ústí nad Labem-Střekov a Ústí nad Labem západ. Jedná se v podstatně jen o most přes Labe, délka úseku dosahuje něco málo přes 1,2 km. Tak na tomto úseku bylo v rozporu celkem **16** návěstidel – chyběly Radiovník s návěstí PKS 66, Označník na střekovském záhlaví žst Ústí nad Labem západ, černá tabulka s bílým mezikružím upozorňující, že „Hlavní návěstidlo v žst Ústí nad Labem-Střekov je sloučeno s předvěstí“, přebývaly dva Výstražné kolíky s indexem „D“, zejména však chybělo 11 Rychlostníků (typu N i 3).

A druhý rekord se týká prodlevy v osazení vzdálenostních upozorňovadel. Na 2. traťové koleji při jízdě proti správnému směru ze žst Polepy do žst Hoštka bylo před oddílovým návěstidlem AB 2-3961 umístěno jen Vzdálenostní upozorňovadlo I (chybělo II a III). Dále v tom samém úseku a na téže koleji před oddílovým návěstidlem AB 2-3948 bylo pro změnu zase umístěno jen Vzdálenostní upozorňovadlo II (chybělo I a III). Na tento nedostatek jsem sepsal první hlášenku dne 12. 11. 2019, jelikož jsem dosazení návěstidel nezaznamenal, další hlášenku jsem sepsal dne 15. 1. 2020. Vzdálenostní upozorňovadla byla nakonec dodána až zhruba za 140 dnů od prvního nahlášení.

V mém sledování jsou toto extrémní případy, a to jak v počtu chybějících návěstidel, tak v délce vyřizování oprávněného požadavku.

Anabáze kvůli hornímu Rychlostníku N

Na závěr uvedu ještě jeden alarmující případ. Dne 15. 2. 2020 vstoupila v platnost 53. změna TTP tratě 503A, Tabulka 06ab, kde u 2. traťové koleje mezi stanicemi Velké Žernoseky a Sebuzín byla v km 419,357 snížena traťová rychlost návěstěná horním Rychlostníkem N z 95 na 90 km/h. Ani týden od této změny TTP ale nebyla provedena výměna rychlostníku na trati, proto jsem dne 22. 2. 2020 sepsal hlášenku č. 580. Žádal jsem v ní pracovníky Správy železnic, aby po provedeném šetření Rychlostníky N v km 419,357 zcela odstranili, protože pokud by platila nově uvedená hodnota v TTP (85/90), pak by byly tyto rychlostníky duplicitní. Ty samé hodnoty totiž návěstí Rychlostníky N (dolní 85, horní 90), které jsou v km 418,802, tedy o 555 m blíže k zastávce Libochovany. Stejně tak jsem požadoval, aby po odstranění Rychlostníků N v km 419,357 byla vymazána i příslušná hodnota v TTP, Tabulka 06ab. Dny ubíhaly, věnoval jsem se řešení jiných záležitostí, ale k nápravě stále nedocházelo. Jednalo se sice jen o minimální rozdíl v traťových rychlostech (5 km/h), ale i ten může být někdy fatální. Uklidňoval jsem se jenom tím, že v ZS č. 2 ze dne 31. ledna 2020 byl otištěn článek „*Směrodatné pro jízdu vlaku je to, co je fyzicky umístěno na trati*“. Tedy v mém popsaném případu platila stále rychlost 95 km/h návěstěná horním Rychlostníkem N. Nesoulad mezi TTP ale panoval dál, proto jsem se dne 26. 4. 2020 obrátil na člena prezidia FSČR Pavla Slánského, přeposlal jsem mu hlášenku ze dne 22. 2. 2020 a obrazové přílohy daného místa. Dne 7. 5. mně přišel e-mail od ing. Vytlačila z GŘ ČD, že můj požadavek postupoval na SŽ prostřednictvím schránky „Helpdeskdopravci“ již 24. 2. a 28. 4. poslal opakovaný dotaz na průběh řešení této závady. Dne 11. 5. jsem od ing. Vytlačila obdržel další mail, kde jsem konečně získal vyjádření od Správy železnic, OŘ v Ústí nad Labem.

Představte si, že i když panoval jasný nesoulad mezi TTP a situací v km 419,357, pracovníci Správy železnic nám sdělili (a svoje tvrzení zdokumentovali i obrazovými přílohami), že osazená návěstidla rychlostníků jsou ve shodě ode dne 15. 2. 2020 s platnou 53. změnou v TTP tratě 503A, Tabulka 06b. Díky obětavosti ing. Vytlačila, jemuž tímto ještě jednou děkuji, byl na Správě železnic poslán opakovaný požadavek, ten byl konečně uznán jako oprávněný. Dodatečnou změnou TTP tratě 503A, Tabulky 06b, s platností od 1. 6. 2020, byla v km 419,357 na 2. traťové koleji opravena po **106** dnech hodnota rychlostníku ve sloupci N 130 na původní rychlost 95 km/h. Několikeré upomínání a tři a půl měsíce při řešení jednoho nesouladu nakonec přineslo vytoužené ovoce a dnes tedy návěstidla mezi stanicemi Velké Žernoseky–Sebuzín odpovídají informacím zaneseným v TTP *(viz obrazová příloha výše)*.

Závěrem...

Vím, že se za poslední měsíce udělalo na tratích Správy železnic opravdu hodně, ale jak dokládá můj článek, v TTP se stále vyskytují závažné chyby a velmi pokulhává řešení podnětů od dopravců. Hlášenky často nedoputují na správná místa. A pokud ano, tak se na GŘ ČD třídí a zasílají najednou, čímž vzniká výrazná časová prodleva. Důležitá návěstidla ale přece na tratích nemohou chybět dlouhé měsíce! Jako v případě návěstidel pro elektrický provoz je třeba jejich osazení v řádech dnů. V případě dalších návěstidel, jako jsou vzdálenostní upozorňovadla, sklonovníky a staničníky, umím přimhouřit oči a vyčkat pár týdnů.

Na GŘ ČD se chystá nová platforma pro hlášení závad na tratích, ale chtěl bych jasně vyjádřit svůj názor, že je celkem jedno, kam budu posílat hlášení, hlavně ale musejí být nedostatky řešeny. Navrhuji, aby chybějící návěstidla I. kategorie (rychlostníky, výstražné kolíky, označníky, návěstidla pro elektrický provoz ...) byla na trať osazena nejdéle do pěti dnů od nahlášení, návěstidla II. kategorie a ostatní problémy musejí být vyřešeny nejdéle do třiceti dnů. Jedině tak můžeme společnými silami dosáhnout na kvalitnější a bezpečnější dopravní cestu.

Děkuji zástupcům FSČR, zejména Pavlu Slánskému, že moje podněty vyslyšeli a přeposlali dále. Děkuji také těm několika málo jednotlivcům, kolegům-strojvedoucím, kteří před problémy naší železnice nezavírají oči a píší hlášenky v naději, že můžeme dosáhnout zlepšení.

Kamil Bureš