Otazníky kolem rádiovníků. Strojvedoucí potřebují mít jasno!

I když předpis SŽDC D1 prošel 10. června 2018 v pořadí již čtvrtou změnou (v textu vyznačenou zeleně), stále se jedná o dokument, který nereflektuje potřeby moderní železnice 21. století, a tak nejen strojvedoucí volají po jeho urychlené novelizaci. Články totiž obsahují i takové případy, s nimiž se mnozí kolegové v minulosti nesetkali (jízda vlaku za nemožného dorozumění) a v budoucnu ani nesetkají (návěst „Nekraťte pravidelnou jízdní dobu" – dnes jsou jízdní doby tak šibeniční, že už stejně víc krátit nejdou). Nalezneme zde spoustu absurdit (strojvedoucí při žádosti o svolení k posunu třeba v Liberci musí udávat trakci svého hnacího vozidla, i když je Liberec stanicí bez elektrifikace), kromě toho mnohé stati umožňují několikerý výklad – ale který je ten správný?

Situace s předpisem D1 tedy nápadně připomíná naše zákony, které si každý právník může vyložit po svém, teprve soudce musí najít nějaký rozumný kompromis, který však často zvrátí vyšší instance. A tak doufejme, že na rozdíl od politiků a jejich zákonů nám představitelé SŽDC nový předpis D1 nebudou jen slibovat.

V tomto ohledu se nyní více zaměřím na návěstidla z článku 1232 předpisu D1, dávající návěst „Přepněte kanálovou skupinu", tedy na tzv. rádiovníky. Ve zmiňovaném článku se píše, že tato *návěst přikazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu. Je-li na rádiovníku černé velké písmeno „X" před, nebo nad číslem kanálové skupiny, informuje o zkoušce spojení s dispečerem, bez písmene „X" s výpravčím.* Význam slovesa „přikazovat" je v tomto článku (snad) nezpochybnitelný, ale co sloveso „informovat"? Musí strojvedoucí po přepnutí kanálové skupiny provést D-TEST s výpravčím, nebo s dispečerem přesně podle návěsti rádiovníku, nebo je to jedno?

Jasno v této otázce nepřináší ani předpis Z11, který v článku 45 „Zkouška spojení" uvádí: *„Spojení navazuje s výpravčím stanice, v jehož obvodu se vlak nalézá, nebo s dispečerem, který přímo řídí železniční provoz, při vjezdu do jeho obvodu."* Po gramatické stránce je totiž tato věta nesmírně zajímavá, protože před spojkou „nebo" je napsaná čárka, která ukončuje vloženou vedlejší větu. Jenže čárka před spojkou „nebo" také značí odporovací poměr mezi hlavními větami, kdy významově může platit buď jen první hlavní věta (spojení s výpravčím), nebo jen druhá (spojení s dispečerem) – nemohou platit obě zároveň. Z tohoto souvětí však nepoznáme pravý záměr čárky před spojkou „nebo", tím nedostaneme potřebné rozuzlení. Určitě by v článku 45 předpisu Z11 mělo být doplněno, že strojvedoucí provádí zkoušku spojení v souladu s návěstmi rádiovníků umístěných na trati.

Podle všeho se zdá, že je jedno, jaký D-TEST strojvedoucí provede. Jak jinak si totiž vysvětlit, že na jedné trati u téže kanálové skupiny se na rádiovníku jednou X nachází, podruhé nikoliv? Vloni jsem sepsal několik hlášenek, že na trati 505A v úseku Újezd u Chocně–Hradec Králové zastávka a Odb. Plačice–Velký Osek-Kanín neodpovídají návěsti rádiovníků hodnotám uvedeným v TTP. Trať ve zmiňovaných úsecích je osazena rádiovníky s číslem kanálové skupiny 65, ale jen v několika případech bylo číslo doplněno symbolem X.

Hlášenky putovaly dlouhou cestu, neboť za správné umístění rádiovníků na trati a uvedení informací v TTP nenese odpovědnost SŽDC, nýbrž její organizační jednotka – Technická ústředna dopravní cesty se sídlem v Malletově ulici 10/2363, Praha-Libeň. TÚDC, založená již v roce 1957, je tedy správcem železničního telekomunikačního majetku. Na základě mého prvního podnětu byly v září 2017 na trati 505A rádiovníky s číslem kanálové skupiny 65 doplněny písmenem X tak, aby odpovídaly hodnotám uvedeným v TTP. Během letošního podzimu by pak měly být novými rádiovníky X65 osazeny i tratě, které do uvedené 505A zaúsťují, např. lokálka 541D Chlumec nad Cidlinou–Městec Králové–Křinec, kde se v km 2,000 dodnes nachází rádiovník 65 bez písmene X.

V další etapě jsem se zaměřil na rádiovníky 72, neboť i ty přinášejí podobné rozporuplnosti. Na třech tratích zaúsťujících do uzlu Hradec Králové hl. n. (od Chocně, Chlumce nad Cidlinou a Jičína) jsou osazeny rádiovníky s číslem kanálové skupiny 72 bez písmene X. Stejně tak je to na celé trati 505C od Pardubic hl. n. až za Jaroměř. Jen na Plačické spojce se v km 3,200 nachází rádiovník X72. Tak je tohle normální?!

Naprostou raritou je rádiovník 72 v km 1,650 (odhadem) na trati 505C mezi stanicemi Pardubice hl. n. –Pardubice-Rosice nad Labem. Ten pro jistotu není vůbec uveden v TTP!

Technická ústředna dopravní cesty tedy vyhověla mým připomínkám, i když dle vyjádření Ing. Vladimíra Říhy je opravdu jedno, jestli strojvedoucí v době, kdy míjí rádiovník, provede zkoušku spojení na výpravčího, nebo dispečera (nebo na oba). Písmeno u čísla kanálové skupiny tedy nemusí respektovat. Ale ve chvíli, kdy se už vlak nachází v tzv. vnitřní oblasti rádiovníku, musí strojvedoucí respektovat symbol, který se na návěstidle na vstupu do oblasti nachází (př. rádiovník X65 v úseku Újezd u Chocně–Hradec Králové zastávka, výchozí vlak z Týniště nad Orlicí provede po naladění kanálové skupiny 65 zkoušku výhradně s dispečerem. Když se tento vlak bude blížit do Hradce Králové, mine v km 30,700 rádiovník X72 a v tu chvíli je jedno, jestli provede spojení s dispečerem, nebo výpravčím).

Ing. Říha to v dopise vysvětluje: *„Na všech tratích (které jsou v článku uvedeny) je zapnut na systému TRS-SRD automatický D-TEST na „dispečerskou" ZL47. Znamená to, že v oblasti Hradce Králové dostane vozidlová RDST potvrzení od dispečerských ZL47 o úspěšném testu spojení, i když není na rádiovníku symbol „X". D-TEST se pak zaznamenává do REDATu i s číslem vlaku, a to se pak objeví i na displeji ZO47 (ovládací skříňka) dispečera."* Protože z tohoto vyjádření jsem nebyl úplně moudrý, znovu jsem 22. 5. 2018 učinil na ing. Říhu dotaz, ten mně o dva dny později odpověděl: *„Pokud uděláte D-TEST na výpravčího, nebo na dispečera v oblasti přechodu (tzn. v místě rádiovníku), tak je to jedno. Výsledek pro vás bude vždy stejný. Rozdíl by byl, kdybyste D-TEST chtěl provádět někde dál na trati, tam by již z technických důvodů fungoval pouze D-TEST na dispečera."*

Jedná se tedy o další z řady metodických výkladů předpisu D1 i Z11. Zastávám názor, že strojvedoucí nemůže vědět, jaké systémy mají výpravčí či dispečeři ve svých kancelářích zapnuté a co všechno umožňují. My máme respektovat návěstidla na trati a ta mají odpovídat skutečným stavům. Proto po opakovaných podnětech bylo přislíbeno, že co nejrychleji budou všechny rádiovníky ve východních Čechách s čísly kanálových skupin 65 a 72 doplněny písmenem X (viz tabulka).

Prosím kolegy, kteří na těchto tratích jezdí, aby nové rádiovníky sledovali. V případě, že do konce tohoto roku se u zde uvedených návěstidel neobjeví symbol „X", dejte mi o tom vědět prostřednictvím redakce Zájmů strojvůdce, ať se můžeme pokusit zjednat nápravu.

Kamil Bureš

TTP	km	traťový úsek	současný stav	nová návěst
511A	3,500	Hradec Králové–Hněvčeves	72	„X 72"
505A	30,700	Týniště nad Orlicí–Hradec Králové	72	„X 72"
505A	24,300	Hradec Králové–Chlumec nad Cidlinou	72	„X 72"
541D	2,000	Chlumec nad Cidlinou–Křinec	65	„X 65"
510A	27,000	Chlumec nad Cidlinou–Ostroměř	65	„X 65"
509A	5,100	Jaroměř–Česká Skalice	72	„X 72"
508-	44,200	Jaroměř–Stará Paka	72	„X 72"
505C	1,65	Pardubice hl. n. –Rosice nad Labem	72	„X 72"



V km 1,650 tratě 505C se mezi stanicemi Pardubice hl. n. a Rosice nad Labem nachází rádiovník 72, který není uveden v TTP. I toto návěstidlo by mělo být co nejdříve upraveno do nové podoby X72. Text a foto: Kamil Bureš