Místo na dobře známou trať vjíždíme na tenký led

Rizikových návěstidel na tratích neubývá

Na konci července 2024 vyšel v dvojčísle Zájmů strojvůdce č.13-14 velmi obsáhlý příspěvek pojednávající o systémech návěstění na české železnici a formě zabezpečení, která je dle tria zkušených autorů z Centra dopravního výzkumu v Brně značně riziková. S popsanými závěry této vědecké instituce bez výhrad souhlasím, i když nastíněné problémy se týkají tratí zejména kolem Brna, u nichž nedisponuji seznáním. S ing. Pavlem Skládaným jsem od té doby ve spojení a konzultoval jsem s ním i další nástrahy na tratích SŽ.

Nejen na jižní Moravě, bohužel již v celé republice se v posledních letech rozjel nepříjemný nešvar, kdy Správa železnic po rekonstrukcích kvůli propustnosti na trať sice instaluje zabezpečovací zařízení 3. kategorie, konkrétně AB s oddílovými návěstidly, ta jsou ale bez přenosu kódu. Jak známo, národní VZ již není dovoleno nově zřizovat a vždy má být pro tyto případy sledováno nasazení ETCS. Dostáváme se tak na scestí – nespuštění kódování na nových stavbách nás připravuje o účinnou pojistku, která by mohla ve složitých dopravních situacích (např. návěstidla v ostrých protisměrných obloucích) strojvedoucího varovat.

Provozním řádem drah jsme limitováni na maximální traťovou rychlost 100 km/h v případě, kdy není aktivován národní VZ, i když trať je konstrukčně připravena na rychlost vyšší. Uvedený a pro strojvedoucí nevyhovující stav železničních novostaveb bude platit do doby, než SŽ aktivuje moderní zabezpečovač ETCS. Přechodový stav ale na některých tratích trvá zbytečně dlouho – kupříkladu úsek mezi ŽST Lysá nad Labem a ŽST Čelákovice na trati 524A s dokončenou optimalizací v roce 2023. A není to jediný případ - na téže trati to jsou i všechny další mezistaniční oddíly, které již rekonstrukcí prošly, takže od pražských Vysočan přes výhybnu Skály, ŽST Praha-Horní Počernice až po vjezd do ŽST Mstětice. Stejně tak modernizovaný úsek tratě 521B mezi mezi pražským Smíchovem a Radotínem a pak také ten, na který se blíže zaměřím ve svém příspěvku.

Trať 505C pro provozní odklon vlaků

Když jsem loni na jaře obnovoval seznání tratě 505C, všichni hradečtí strojvedoucí, kteří zde vozí elektrické jednotky Panter, mě upozornili na riziková návěstidla v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Pardubice hlavní nádraží – tedy slévání jejich návěstních znaků s okolním osvětlením. Zatímco hradečtí strojvůdci tato číhající rizika dobře znají, co ostatní kolegové? Pro strojvedoucí nejen v Bohumíně, ale i v Olomouci, Praze, Brně či Břeclavi může trať 505C fungovat jako odklonová v případě, že se na koridoru od Prahy (trať 501A) stane mimořádná událost. Všichni máme podepsanou Kartu seznání, ale reálně hrozí, že se od obnovy seznání na odklonovou trať dostaneme třeba po 11 měsících, ještě za tmy a zhoršených povětrnostních podmínek. Místo na nám dobře známou trať vjíždíme na tenký led, který se může kdykoliv prolomit. Posuďte sami, o jak závažný problém se jedná…

Splývající návěsti cestových návěstidel

V obvodu ŽST Pardubice-Rosice nad Labem se před ostrým levotočivým obloukem nacházejí na stéblovském zhlaví pro směr od konce k začátku trati cestová návěstidla Sc1c a Sc2c, a to v km 3,776. V celé stanici není aktivován národní VZ, návěstidla jsou tedy bez přenosu kódu. Nacházejí se na konci rovného úseku od zastávky Pardubice-Semtín, takže ve dne jsou velmi dobře viditelná, v noci nikoli. Jak je patrné z obrazové přílohy č. 1, návěsti cestových návěstidel „Stůj“ a „Rychlost 40 km/h a Výstraha“ zcela zanikaly v záplavě světel z průmyslového areálu „Pardubice Rosice Park“. Nejen chladně žlutá svítidla, ale také červeno-modré reklamní neony (všechny barvy pro dráhu přímo zaslíbené!) se slévaly s návěstními znaky cestových návěstidel a strojvedoucí si měl při rychlosti 100 km/h vybrat tu „správnou“ návěst. Zbytečný kontrast způsobovala i skutečnost, že na stéblovském zhlaví jsou dodnes výhybky č. 26-29 a místo zrušeného přejezdu s PZS P5352 v km 4,239 zbytečně a nadmíru osvětlené, jak dokládá obrazová příloha č. 2.

Do řešení nevyhovujícího stavu se pustil hradecký strojvedoucí-instruktor ing. Martin Diák a na tento problém psal hlášení, dokonce komunikoval s pracovníkem SŽ, OŘ Hradec Králové panem Lorencem. Díky kolegově ochotě a všímavosti zalarmovala Správa železnic majitele průmyslového areálu a došlo k výraznému zlepšení popisovaného stavu, když svítidla, až na jedno jediné, byla správně sklopena. Zmírnění světelné intenzity je patrné i na obrazové příloze č. 3. Bohužel, jedná se zatím jen o dílčí úspěch, bezpečnostní riziko stále přetrvává.

Další zlepšení stavu by mohlo nastat poté, kdy dojde k osazení vzdálenostních upozorňovadel (černých desek s bílými trojúhelníky) před návěstidla Sc1c, Sc2c, i když ta se nacházejí na konci rovného úseku a ve dne jsou dobře viditelná. Stejně tak zhasnutí svítidel nad výhybkami č. 26-29 by vedlo ke snížení kontrastu v zorném poli strojvedoucího.

Svatozář nad pardubickým hlavním nádražím

Aby toho nebylo málo, jen o dva kilometry dál směrem ke konci trati se objeví podobný, možná ještě zákeřnější problém. Při jízdě proti správnému směru (po 2. TK) ze ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je vjezdové návěstidlo 2RS v km 1,605 do ŽST Pardubice hl. n. schováno za mírným levotočivým obloukem a je velmi špatně viditelné - v obrazové příloze č. 4 je na návěst „Stůj“ tohoto návěstidla upozorněno červenou šipkou. Při jízdě po správné koleji (1. TK) ve směru ze ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je vjezdové návěstidlo 1RS v km 1,605 sice lépe viditelné, ale v noci se jeho návěst „Výstraha“ či dvousvětlová návěst slévá s velmi intenzivním žlutým osvětlením průmyslového areálu PARAMO – viz obrazová příloha č. 5.

Před vjezdovými návěstidly 1RS a 2RS jsou sice vzdálenostní upozorňovadla osazena, ale návěstidla opět nepřenášejí kód národního VZ. Při jízdě do ŽST Pardubice hl. n. z mostu přes Labe navíc trať mírně klesá a záměna návěstí uvedených vjezdových návěstidel je poměrně velká.

Existuje řešení komplikované situace?

Nerad zakládám ruce do klína, nerad jen popisuji, komentuji, ale snažím se přispět k nápravě. Prvním krokem je uveřejnění tohoto příspěvku, aby všichni strojvedoucí, kteří se na trať 505C mohou potenciálně dostat, byli na riziková návěstidla připraveni. Centrum dopravního výzkumu v Brně oba popisované případy zapracovalo do příručky o rizikových návěstidlech a tu postoupí bezpečnostní komisi Ministerstva dopravy ČR, zároveň poslouží při jednáních se Správou železnic a Drážní inspekcí. Možná i díky tomu se zavedení ETCS plánované na rok 2025 na této trati nebude zbytečně odkládat.

Dále jsem v aplikaci HelpDesk sepsal hlášenku č. 5229 a SŽ, OŘ Hradec Králové, jsem vyzval k osazení Vzdálenostních upozorňovadel před cestová návěstidla Sc1c, Sc2c. Tento požadavek plně podporuje i ing. Skládaný z Centra dopravního výzkumu v Brně, který zhodnotil mnou popisovaný stav v Rosicích jako nevyhovující, působící dojmem vážného bezpečnostního rizika - je možná záměna návěsti s jiným světelným zdrojem či úplné přehlédnutí strojvedoucím, který zde jede po delší pauze a přesnou polohu návěstidla nemusí znát. Vzdálenostní upozorňovadla by tak strojvedoucím umožnila odvodit si přesnou polohu hlavních návěstidel. Vždyť upozorňovadla (dříve nazývané mlhovky) nejsou žádnou výjimkou i v naprosto rovných úsecích tratí – vezměme v úvahu např. koridor mezi Prahou a Českou Třebovou, konkrétně stanici Kostěnice. Jak od Moravan, tak od Pardubic se vjezdová návěstidla 1L, 2L a 1S, 2S nacházejí v dlouhých rovných úsecích s dostatečnou viditelností (zcela jistě přes 1 000 m) a navíc všechna hlavní návěstidla přenášejí kód národního VZ. Přesto před všemi čtyřmi vjezdovými návěstidly je celá sada upozorňovadel situována. A ŽST Pardubice-Rosice nad Labem? Cestová návěstidla bez přenosu kódu s výrazným ovlivněním okolními světelnými zdroji, ale upozorňovadla chybějí!

Žádné upozorňovadlo není stejné

Chtěl bych na závěr podotknout, že osazení „mlhovek“, tedy černých desek s bílými trojúhelníky je jedním z nejrychlejších a snad i nejlevnějších řešení, jak strojvedoucího upozornit, že vjíždí přibližně do třísetmetrového pásma v takovém úseku trati, kde panují nedostatečné rozhledové poměry. Jenže i upozorňovadlo je takové zařízení, které vyžaduje opravu či občasnou výměnu, aby stále splňovalo svůj účel. Obrazová příloha č. 6 ukazuje upozorňovadlo II na trati 502A na 2. TK před vjezdovým návěstidlem 2L Odbočky Babín ve směru od ŽST Poděbrady. Deska je celá posprejovaná a bílé trojúhelníky neviditelné. Na téže trati se objevilo i kuriozní návěstidlo před vjezdem do ŽST Libice nad Cidlinou ve směru od Poděbrad v přibližném km 311,400 – obrazová příloha č. 7 popisuje stav na 1. TK, kdy z upozorňovadla III jeden trojúhelník upadl a ty zbylé jsou tak silně zaprášené, že jsou v noci stejně neviditelné.

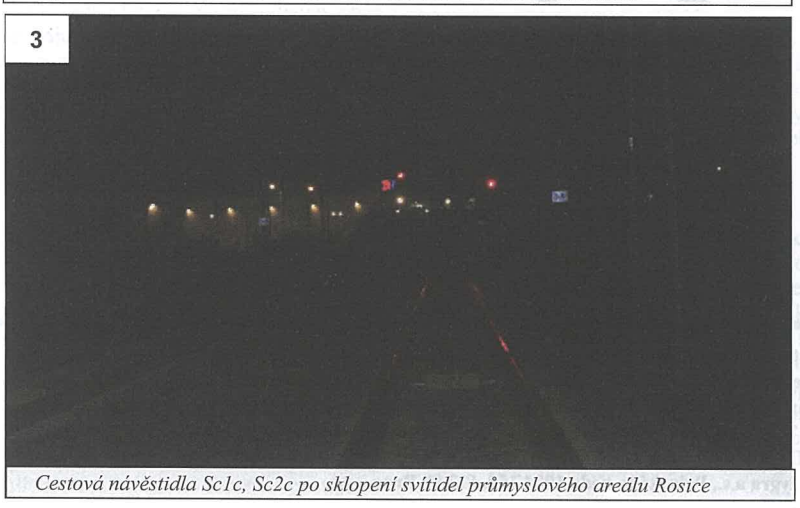
V tomto je výrazně zanedbávána činnost, neprobíhá periodické čištění, nebo výměna návěstidel a čeká se jen na hlášení strojvedoucích, aby se ledy trochu pohnuly. Pokud hlásím špatně viditelné návěstidlo vlivem vegetace (a že jich loni bylo požehnaně), jako přes kopírák dostávám odpovědi typu: „Viditelnost odpovídá ustanovením normy TNŽ 34 2620“, u ostatních hlášenek pak často kroutím hlavou nad vyjádřením typu: „Měnit, posouvat a doplňovat návěstidla nebudeme!“ S tímto laxním přístupem se idea bezpečné železnice hodně vzdaluje, ale o tom zase někdy příště.

Text a foto Kamil Bureš



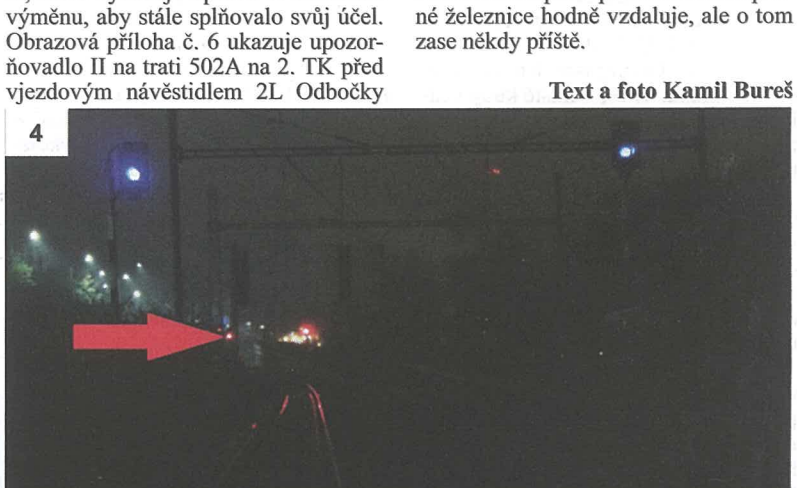
1 Žst Pardubice- Rosice nad Labem, návěsti cestových návěstidel Sc1c, Sc2c


2 Zbytečně osvětlené stéblovské zhlaví žst Pardubice - Rosice nad Labem


3 Cestová návěstidla Sc1c, Sc2c po sklopení svítidel průmyslového areálu Rosice


4 Návěst Stůj vjezdového návěstidla 2RS do žst Pardubice hl. n.


5 Návěst Výstraha vjezdového návěstidla 1RS do žst Pardubice hl. n.



6 Posprejované vzdálenostní upozorňovadlo II před vjezdem na odbočku Babín


7 Zničené vzdálenostní upozorňovadlo III před vjezdem do žst Libice nad Cidlinou