

Sobotní výpadek ETCS ukázal nutnost zachovat návěstidla i národní zabezpečovač LVZ tam, kde je nainstalovaný. Při příštím výpadku by vlaky místo stokilometrové rychlosti mohly jezdit jen čtyřicítkou.

Praha, 17.3. 2025 - Sobotní celoplošný výpadek zabezpečovače ETCS (European Train Control System) způsobil i několikahodinová zpoždění železničních spojů po celé republice. Podle předběžného sdělení jeho důvodem měla být porucha telekomunikační sítě GSM-R, která zajišťuje přenos signálu mezi jednotlivými radioblokovými centrály a mobilní částí na hnacích vozidlech. Ukazuje se tak, že ETCS není všespásný systém, jehož funkcionality by umožňovala nejenom vypnutí národního zabezpečovače LVZ ale dokonce i snesení fyzických návěstidel na tratích (vjezdová, cestová, odjezdová, oddílová návěstidla apod.). Jenže právě to je přítom v plánu ministerstva dopravy.

„Vlaky v sobotu jezdily maximálně stokilometrovou rychlostí a nabíraly i několikahodinová zpoždění. Kdyby zůstal v provozu národní zabezpečovač LVZ jako povolený záložní systém, mohly by jezdit maximální traťovou rychlostí a cestující si nemuseli ničeho všimnout. Pokud by ovšem skutečně došlo až k demontáži návěstidel, jak plánuje české ministerstvo dopravy, mohly při příštím výpadku vlaky jezdit podle rozhledových poměrů jen čtyřicetakilometrovou rychlostí,“ řekl dnes Josef Hendrych, předseda Spolku za efektivní železnici.

Nejedná se přitom o první problém s českým ETCS. Už při jeho zavádění se ukázalo, že systém trpí tzv. tripy – výpadky spojení mezi hnacím vozidlem a systémem, které způsobí automatické nouzové zastavení souprav. Tyto problémy se týkají zhruba jednoho procenta všech vlaků, tj. okolo 500 vlaků měsíčně a zpoždění cca 15 minut u každého spoje. Letos v zimě se pak ukázalo, že antény Dopplerových radarů umístěné na hnacích vozidlech se obalují sněhem a ledem, čímž dochází k několikanásobnému zvýšení tripů a lavinovitému šíření zpoždění na všech tratích.

Na mnoha tratích, kde je v provozu ETCS, je přitom nainstalovaný i plně funkční národní zabezpečovací systém LVZ. Ten by v případě výpadků ETCS mohl plně převzít jeho funkci a zcela ho nahradit. Cestující by pak ani nemuseli poznat, že k nějakému problému vůbec došlo. LVZ je také výrazně robustnější systém, který má oproti ETCS mnohem vyšší odolnost v extrémních podmínkách, a je mnohem odolnější proti hackerům i fyzickým útokům. To se ukázalo loni ve Francii, Německu i Polsku, kde se ETCS stalo cílem hybridních útoků, které vyřadily železniční systémy těchto států na celé dni. Zachování národního zabezpečovacího systému v duálním provozu by tak mělo být i otázkou obrany státu.

Za úplně nejhorší nápad ale považuje expertní tým SPEŽ demontáž fyzických návěstidel. V případě výpadku ETCS by tak strojvůdci v podstatě „oslepli“ a museli by jezdit jen podle lokalizačních značek na základě pokynů předávaných rádiem, pokud by ovšem fungovala hlasová komunikace přes GSM-R. Maximální rychlost by podle rozhledových poměrů dosahovala také jen 40 km/h a zpoždění by se počítalo ve vyšších jednotkách hodin nehledě na omezenou propustnost trati.

„Ministerstvo dopravy by mělo revidovat Národní implementační plán ETCS, a zachovat duální provoz ETCS a LVZ všude, kde to jde. Stejně tak ministerstvo by mělo upustit od naprosto bezprecedentního kroku, kterým je plánované snesení fyzických návěstidel. Nikde v Evropě nevypnuli svoje národní zabezpečovací systémy, nikde není výhradní provoz pod ETCS a nikde jinde by nikoho ani nenapadlo navrhnout sešrotování návěstidel. Těmito návrhy si zahráváme se samotnou provozuschopností české železnice,“ uzavřel Josef Hendrych.

O ETCS – ETCS je zkratka pro evropský vlakový zabezpečovací systém (z anglického *European Train Control System*). Je jednou ze součástí ERTMS. Měl by postupně nahradit cca 20 různých národních systémů vlakových zabezpečovačů, a tak dosáhnout interoperability v železniční dopravě, tj. vedení vlaků po celém území Evropy bez nutnosti výměn hnacích vozidel na hranicích, popřípadě bez nutnosti vybavení hnacích vozidel různými národními systémy. Počítá se s jeho rozšířením především na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech, do budoucna by měl nahradit všechny stávající národní systémy.

O Spolku pro efektivní železnici (SPEŽ) - Spolek pro efektivní železnici vznikl v roce 2013 pod starým názvem Spolek za bezpečnou železnici. Je názorovou a komunikační platformou osob a institucí, kterým není lhostejný osud železnice v České republice. Naším hlavním posláním je podpora věcné diskuse a zprostředkovávání výměny názorů mezi předními odborníky a širokou veřejností na aktuální témata. V diskuzích se soustředíme především na otázky rozvoje bezpečné železniční dopravy jako efektivního a ekologického způsobu přepravy, která patří svým významem mezi klíčové součásti kritické infrastruktury státu. Vysokou odbornost, ale i názorovou rozmanitost garantují osobnosti, které jsou součástí našeho expertního týmu, z nichž všichni mají dlouholeté pracovní či akademické zkušenosti.