

*Ing. Josef Schrötter, nezávislý železniční expert, e-mail: schrotter.josef@seznam.cz*

## **Nedávný kolaps Evropského vlakového zabezpečovače ETCS potvrdil, že je nutné po určitou dobu zachovat také národní systém vlakového zabezpečovače**

V posledních zhruba pěti letech jsem v mnoha svých článcích a vystoupeních v rámci odborné veřejnosti požadoval, aby vedle ETCS byl ještě dva až tři roky v provozu taktéž národní vlakový zabezpečovač a aby na příslušných železničních tratích zůstala i oddílová návěstidla. Důvodem byla provozní praxí ověřená skutečnost, že každý nově zavedený systém vykazuje po jistou dobu určité nedostatky, které je ještě potřeba odstranit. Hovoříme o vanové křivce spolehlivosti systému. Kolaps ETCS ze dne 15. března 2025, který byl způsoben totálním výpadkem přenosového rádiového systému GSM-R potvrdil, že jsem měl pravdu. Jen díky tomu, že v řadě traťových úseků ještě fungují kolejové obvody a národní vlakový zabezpečovač, mohli strojvedoucí v uvedenou dobu jezdit v náhradním systému.

Celá řada zahraničních železničních správ si ponechala právě z tohoto důvodu vedle ETCS i národní systém vlakového zabezpečovače (VZ). Naši „odborníci“ na Ministerstvu dopravy ČR však takový racionální přístup bezhlavě odmítli, ostatně jako všechny ostatní připomínky odborné veřejnosti, a odborné útvary Správy železnic pak musely pokyny MD splnit. A bohužel i ministři dopravy – přes má již zmíněná opakovaná naléhavá upozornění – se spokojili s „pohádkami“ pracovníků odboru drážní dopravy MD, že takový obezřetný postup není potřeba.

Ministerští úředníci se také vymlouvají na to, že pravidla EU nedovolují souběh ETCS a národního VZ. Není to samozřejmě pravda. Zásadní problém je v tom, že co jsme si sami zakotvili do obsahu svého „Národního implementačního plánu ETCS“, tak to tam je, a to se po nás nyní vyžaduje. A tak jsme se paradoxně stali obětí vlastního plánu. Ale nikdy přece není pozdě požádat o výjimku nebo změnu, jak to udělala nedávno Itálie a předtím Německo! Po čase, když se zjistí, že národní VZ je nadbytečný, tak se prostě zruší. Jak je to jednoduché a prosté! Na naší železnici přece vždy platilo, že vlaky musí jezdit a byly pro to také vytvořeny podmínky nejen v technice, ale i v předpisech.

Vždyť při současné složité mezinárodní politické situaci, kdy je zde dokonce i nebezpečí válečného konfliktu, může v takovém případě být vážně a v první řadě ohrožena právě funkčnost rádiového železničního systému. Proto jsem byl velmi nemile překvapen, když bylo v závěru loňského roku zveřejněno prohlášení ministerstva dopravy, že v červenci letošního roku bude na koridorových železničních tratích s již zprovozněným evropským vlakovým zabezpečovačem zahájena demontáž návěstidel. A tuhle myšlenku následně potvrdilo i vedení Správy železnic. Zřejmě si představitelé těchto státních institucí neuvědomili ani to, že takový postup by na těchto páteřních železničních tratích opět znamenal úpravy hardware a software na celém koridoru a s tím opět spojené vynaložení značných finančních prostředků. Mně osobně to dokonce připadlo, jako by chtěli plně zaměstnat naše dodavatelské firmy, aby ty již pak neměly kapacitu vstupovat do tendrů na budování nových úseků s ETCS a pro jejich realizaci se tím umožnil příliv zahraničních firem.

Je známo, že v případě krizových situací je železnice velmi důležitým dopravním prostředkem nejen pro přepravu armády a její techniky, významnou součástí v rámci činnosti složek integrovaného záchranného systému, stejně jako obecně z hlediska přepravy osob a

nákladů. Ostatně právě pro případ těchto možných událostí byly ještě nedávno připraveny v železničních stanicích zásoby Státních hmotných rezerv. Je ovšem smutnou skutečností, že cca před třemi lety byly z těchto skladů například rozprodány všechny systémy nouzových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Takže v tomto směru už bohužel nemáme nic.

Na závěr mi dovoluje malé nahlédnutí do poměrně blízké budoucnosti. Už po roce 2030 by se měl u nás budovat nový železniční rádiový systém FRMCS (The Future Railway Mobile Communication System). Přestože ETCS bude v té době zřejmě již fungovat spolehlivě, dojde k náhradě GSM-R tímto novým systémem. Rádiový systém a vlakový zabezpečovač ETCS ovšem jsou spojité nádoby, a tak lze s docela velkou pravděpodobností předpokládat, že se zavedením FRMCS opět mohou vyvstat i problémy s výpadky v provozu evropského vlakového zabezpečovače. A nelze samozřejmě opomenout, že další finanční prostředky budou muset na celý tento proces další změny vynaložit i naši dopravci, především aby adaptovali svá hnací vozidla na takto inovovaný systém.

Každý nový zabezpečovací systém byl donedávna provozně ověřován minimálně jeden rok na několika místech, aby se projevila všechna roční období. Právě končící letošní zima, byť jinak vcelku poměrně mírná, přesto v souvislosti s ETCS poukázala mimo jiné na namrzání rychlostních čidel na hnacích vozidlech. Jak smutně úsměvné byly pak „hraběcí rady“ jejich dodavatele, aby se to omývalo horkou vodou. Proč to zde zmiňuji? Myslím, že již bylo dost špatných rozhodnutí a je třeba si uvědomit, že železnice stále je nezpochybnitelnou páteří naší dopravy a podle toho je potřeba ve vztahu k ní postupovat uvážlivě a také s povinností správného hospodáře.