



Na trati, na které došlo přesně před týdnem k nehodě, zakázalo ministerstvo dopravy zapnout zabezpečovací systém!

Praha, 25.9. 2024 - Viníkem železniční nehody ve středu 18. září t.r. v Praze-Libni na trati Odbočka Balabenka nejsou jen strojvůdci z motorového vlaku na lince Čakovice - Masarykovo nádraží, kteří nedovoleně projeli návěstidlo. Svůj díl viny nese i ministerstvo dopravy, které nepovolilo na této trati zapnout zabezpečovací systém, který tam je vybudován. A také ROPID, který do hustého provozu v hlavním městě objednává dopravu bez zabezpečovacího zařízení.

„Jedna moje známá se mě nedávno ptala, jak je možné, že i přes obrovské investice do zabezpečovacích zařízení je na železnici čím dál tím víc nehod. Ten dotaz je zcela legitimní a odpověď na něj je jednoduchá. My se domníváme, že na tom má lvi podíl tlak na co nejrychlejší zavedení výhradního provozu ETCS na českých železnicích. Vede totiž například k absurdním zákazům jako je ten, který zakázal zapnutí národního zabezpečovacího systému LVZ na trati, na které došlo minulý týden ve středu k nehodě. Kdyby tam byl LVZ zapnutý, k nehodě by nemohlo dojít, protože motorový vůz byl vybavený kompatibilním řídicím systémem MIRELL,“ řekl dnes Josef Hendrych, předseda Spolku za efektivní železnici.

Ministerstvo dopravy ve snaze vytvořit poptávku po co nejrychlejším zavedení ETCS zakazuje zapnutí národního zabezpečovacího systému LVZ (liniový vlakový zabezpečovač), který přitom byl nedávno za vysokých nákladů vybudován. Zřejmě se domnívá, že objednatelé dopravy a dopravci pak budou na co nejrychlejší zavedení ETCS sami co nejvíce tlačít, aby nejezdili zcela bez jakéhokoliv zabezpečení. Česká republika je přitom v tomto přístupu k výhradnímu zavedení ETCS na svých železnicích v Evropě naprosto osamocená. Všechny ostatní státy nechávají vedle ETCS v provozu i své národní zabezpečovače jako záložní systémy pro případ kybernetického nebo fyzického útoku na železniční infrastrukturu. Ale také jako robustní doplněk k ETCS, který má mnohem vyšší spolehlivost. To, že tlak na předčasné vypnutí zabezpečovače LVZ je nesmyslný, nechtěně uznalo nedávno i samo české ministerstvo dopravy. Teprve po nehodě vlaku společnosti RegioJet v Pardubicích v červnu letošního roku povolilo na této trati zapnutí zabezpečovacího systému LVZ, který byl na trati v době nehody nainstalován, a dokázal by jí zabránit, kdyby byl v době jejího vzniku zapnutý.

Tlaku ministerstva dopravy podléhají i objednatelé dopravy. Ti místo toho, aby na ministerstvo tlačili, aby LVZ zůstal v provozu, přistupují na stav, kdy vlaky jezdí bez jakéhokoliv zabezpečení. Tento nezodpovědný přístup zvláště vynikne v případě pražského ROPIDu, který objednává do extrémně hustého pražského provozu motorové soupravy bez jakéhokoliv zabezpečení. Jednotka 813-201, která byla podle předběžných vyjádření viníkem nehody, je přitom vybavená řídicím systémem MIRELL, který je plně kompatibilní s LVZ, a dokázal by nehodě zabránit. Při ekonomické síle ROPIDu by přitom nebyl problém zapnutí zabezpečovače LVZ si vynutit.

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.