Ministerstvo dopravy a Správa železnic chtějí rušit návěstidla a vypínat národní zabezpečovač LVZ. Když jsme se zeptali proč, ani jedna instituce nevěděla.

23.6.2025 - | PROTEXT

Po letošním celoplošném výpadku ETCS se v dubnu ministr dopravy Martin Kupka v článku na iDnes.cz vyjádřil, že „… rozhodnutí o zrušení návěstidel a vypnutí liniového zabezpečovače posuneme na rok 2027 …“ (https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/etcs-zabezpecovaci-zarizeni-zeleznice-vlak-navestidlo.A250401_165915_domaci_vals). Podobně se ve stejném článku vyjádřil i generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Spolek proto poslal na ministerstvo dopravy i Správu železnic obsáhlý dotaz podle zákona 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím. Cílem bylo zjistit, zda existuje rozhodnutí o vypnutí LVZ a snesení návěstidel v písemné podobě, zda existuje rozhodnutí o odložení těchto kroků do roku 2027 a především, zda ministerstvo a SŽ vědí, jaké jsou náklady na LVZ a provoz a údržbu návěstidel. Ministerstvo neodpovědělo vůbec a Správa železnic sdělila, že nemá nic písemně a náklady na LVZ ani návěstidla nezná. Tím ale obě instituce de facto přiznávají, že neexistuje jediný důvod, proč by se měla rušit návěstidla a vypínat LVZ.

„Pro zrušení návěstidel a vypnutí českého systému LVZ ministerstvo i Správa železnic dlouhodobě argumentují vysokými náklady. Když jsme se ale zeptali, kolik to stojí, odpověděli nám na osmi stranách, že vlastně vůbec nevědí. Na základě čeho to tedy chtějí rušit a vypínat?“ ptá se Josef Hendrych, předseda Spolku za efektivní železnici. Ve své odpovědi Správa železnic pouze odkázala na Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2024/1679, podle kterého má k vypnutí národních zabezpečovačů postupně docházet v letech 2040 až 2050 podle typu tratě. O rušení návěstidel v nařízení není ani slovo.

Návěstidla (lidově semafory) strojvedoucím určují, zda smějí vjet za návěstidlo a pokud ano, jakou rychlostí. ETCS je sice může zcela nahradit, ale pouze pokud funguje. V případě výpadku ETCS by tak strojvůdci v podstatě oslepli a museli by jezdit jen na základě pokynů předávaných rádiem, pokud by ovšem fungovala hlasová komunikace přes GSM-R. Maximální rychlost na tratích, kde jsou ještě klasická návěstidla, je omezena na rychlost 100 km/hod., na tratích bez návěstidel pouze 60 km/hod. Zpoždění by se počítalo ve vyšších jednotkách hodin nehledě na výrazně omezenou propustnost tratí. Celoplošné sešrotování návěstidel je naprosto bezprecedentní krok, ke kterému nikde jinde v Evropě nebo na světě nedošlo. Výjimkou jsou pouze vyhrazené vysokorychlostní tratě, kde se ovšem klasická návěstidla nikdy nezřizovala.

Na mnoha tratích, kde je v provozu ETCS, je 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 dny. Zachování národního zabezpečovacího systému v duálním provozu by tak mělo být i otázkou obrany státu a vojenské mobility, na čemž se letos v únoru shodli evropští generální ředitelé železnic během zasedání řídícího výboru a 75. valného shromáždění Společenství evropských

železničních a infrastrukturních společností (CER). LVZ již také nebylo zapnuto po přestavbě železniční stanice Pardubice, třebaže fyzicky bylo namontováno, ale byl zákaz ho aktivovat. Při mimořádné události zemřeli čtyři lidé. Podle stanoviska Agentury Evropské unie pro železnice přitom měl být LVZ zapnutý (viz https://sosad.cz/sosad-uspel-s-podnetem-kvuli-ohrozeni-bezpecnosti-pri-zavadeni-etcs-u-agentury-evropske-unie-pro-zeleznice/).

„Pro zachování duálního provozu ETCS a LVZ všude, kde to jde, voláme dlouhodobě. A snesení návěstidel náš expertní tým odsoudil jako ten úplně nejhorší nápad. Jsem rád, že nám ministerstvo i SŽ nakonec daly za pravdu. Teď je třeba udělat další krok. Předně by se měl změnit Národní implementační plán ETCS, který s vypínáním LVZ počítá. Pro zachování návěstidel by pak bylo nejlepší, kdyby k tomu vydala závazné stanovisko Bezpečnostní rada státu, aby už nikdy nikoho podobné nesmysly ani nenapadly,“ 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 27 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 pro 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.

https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/ministerstvo-dopravy-a-sprava-zeleznic-chteji-rusit-navestidla-a-vypinat-narodni-zabezpecovac-lvz-kdyz-jsme-se-zeptali-proc-ani-jedna-instituce-nevedela/2689935