

„Zapomněli jsme to tam dopsat.“ Správa železnic překvapila dalším utahováním šroubů, bez ETCS prakticky nepůjde projet Prahu

Jan T. Beránek



Jak to jede, pane ministře? Provoz pod ETCS si na trenážeru v roce 2024 vyzkoušel i ministr dopravy Martin Kupka. Autor ▪ Jan T. Beránek

Správa železnic (SŽ) od prosince upraví provoz v Česku tak, aby na další tratě měly ještě složitější přístup vlaky bez zabezpečovače ETCS. Ukazuje to dopis o změnách v systému, který rozeslal správce infrastruktury dopravcům a HN ho mají k dispozici.

Rozšíření výhradního provozu je ale podle zjištění HN ještě rozsáhlejší, než co se čekalo a co ještě 18. listopadu potvrdila SŽ dopravcům. „Zapomněli jsme to tam dopsat,“ říká šéf Správy železnic Jiří Svoboda.

Rozšiřování na další tratě

Od prosince 2024 smí na hlavní koridory, hlavně z Prahy směrem na Moravu, jen vlaky vybavené ETCS, což je v podstatě soustava čidel a počítače. Zabezpečovač sice výrazně snižuje riziko nehody, zároveň ale zvyšuje náklady dopravcům. Hlavně nákladní dopravu tím zásadně znevýhodňuje vůči kamionům.

Co je ETCS

ETCS (European Train Control System) je jednotný evropský vlakový zabezpečovač. V případě ohrožení bezpečnosti převezme řízení a vlak zpomalí nebo zastaví. Typicky v situaci, kdy strojvedoucí přehlédne červenou na návěstidle.

Funguje díky propojení palubní jednotky a snímačů na lokomotivě s čidly v kolejišti a stožáry podél tratí. Neustále vyhodnocuje dění na trati a stanovuje vlaku automaticky maximální rychlost, kterou v ten daný moment může bezpečně jet, a udržuje odstup od dalších vozidel či souprav na stejné koleji.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Od 14. prosince se výhradní provoz pod ETCS rozšíří na další dvě tratě: lokálku z Chocně do Litomyšle a na malou část koridoru z Prahy do Děčína, konkrétně z Prahy-Běchovic do Kralup nad Vltavou. To se vědělo.

Zatímco první zmiňovaný úsek velké problémy zřejmě nezpůsobí, omezení provozu do Kralup bude mít na dopravce velký dopad. Právě na tuto trať totiž soustředili starší vozidla, která nemají tak velké odpisy.

Nově půjde z klíčové průmyslové oblasti pod Krušnými horami projet na východ republiky bez ETCS v podstatě jen po druhém břehu Labe přes Všetaty. Vlaky bez evropského zabezpečovače, kterých je stále hodně, tak budou muset do Prahy jezdit složitou zajiždkou přes Lysou nad Labem, nebo hledat jiné trasy, kde ale bude nutná dieselová lokomotiva.



„Pro nás nákladní dopravce bude hodně složité, abychom to nějak zvládli. A to ještě jen za předpokladu, že bude možné projet přes Libeň, což z toho dokumentu není úplně jasné,“ řekl HN šéf jedné z menších železničních firem. Toho nakonec čekalo zklamání. Po odeslání dopisu dopravcům se totiž na interním portálu SŽ objevila mapa, podle které bude ETCS povinné i na nákladní spojení z Prahy-Libně do Malešic.

„V prvním dopisu dopravcům nebyl, zapomněli jsme to tam dopsat,“ odpověděl HN Svoboda. Opravené znění rozeslala SŽ v pátek.

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 117930/2025-SŽ-GŘ-O11
Listů/příloh 3/1

Vyřizuje
Mobil
E-mail

Datum 20. listopadu 2025

Všichni dopravci

Správa železnic, státní organizace
Ředitel CDP Praha, CDP Přerov
NŘP všech OŘ

Na vědomí:
NŘP GŘ, Ředitelé všech OŘ, GŘ O13, O15

pouze elektronicky

Zahájení výhradního provozu ETCS – oprava

Tímto dopisem se **zrušuje a nahrazuje dříve vydaný dopis čj. 115955/2025-SŽ-GŘ-O11**.
Všechna ustanovení, která byla doplněna oproti zrušenému dopisu jsou označena **červeně**.

Dne **14. prosince 2025 v 00:00** dojde v souladu s Prohlášením o dráze 2026, přílohou „G“
k zavedení výhradního provozu ETCS na traťových úsecích uvedených v této tabulce:

Úsek	Aplikační varianta	Systémová verze
Praha-Běchovice (mimo) – Kralupy n.V. (mimo)	ETCS L2	1.1
Praha-Libeň – Praha-Malešice	ETCS L2	1.1
Praha-Běchovice – Praha-Malešice	ETCS L2	1.1
Choceň (mimo) – Litomyšl	ETCS L1 LS	2.1

„Tímto dopisem se zrušuje předchozí dopis...“ Stručné oznámení, kterým SŽ oznámila jen pár týdnů dopředu, že Praha bude pro velkou část nákladních vlaků neprůjezdná.

Printscreen: Archiv HN

„Tohle zlomí spoustě dopravců vaz,“ reagoval s údivem zmíněný manažer s tím, že opatření nedává smysl ani bezpečnostně. „Naprosté faux pas, dozvídat se to takhle,“ dodal.

Praha tedy bude pro vozidla bez ETCS průjezdná jen s úvratí v Libni a dál přes hlavní nádraží. Tam ale bývá těžké projet kvůli plné kapacitě, navíc nákladní vlaky nesmí v noci jezdit centrem Prahy kvůli hluku.

Náklady na vybavení lokomotivy novým zabezpečovačem se typicky u starších typů pohybují kolem 20 milionů korun, což je často víc než zůstatková hodnota vozidla. Celá nová lokomotiva teď stojí obvykle mezi 100 a 150 miliony korun.

Správa železnic i současné vedení ministerstva dopravy trvají na tom, že na hlavní koridory vozidla bez tohoto zabezpečovače už nesmějí. Nová vláda naznačuje opatrnější přístup.

„Ale nedá se čekat, že to zvrátí úplně. Jakmile je někde výhradní provoz, tak asi už není politická vůle to vrátit,“ řekl HN bývalý náměstek generálního ředitele Správy železnic Josef Hendrych. Ten patří mezi jedny z mála insiderů, kteří kritiku výhradního provozu ETCS pronášejí nahlas. Zřejmě i díky tomu, že přestože dál v branži pracuje, ze Správy železnic odešel a má důchodový věk.

Zmizet mají i rychlostníky

Od prosince pak chystá Správa železnic další krok, který by případné zrušení výhradního provozu podstatně zkomplikoval.

„V úsecích se zavedeným výhradním provozem ETCS dojde v období od 14. prosince 2025 do 14. ledna 2026 k redukci návěstí pro traťovou rychlost,“ uvádí dopis SŽ dopravcům. V podstatě tak má zmizet většina plechových tabulek, takzvaných rychlostníků, které určují povolenou rychlost vlaku – hlavně ty, jež dovolují víc než stovku.

Vysvětlení je takové, že kdyby měl systém ETCS poruchu nebo byl vypnutý, tak se stejně víc než sto kilometrů v hodině jezdit nesmí. „Rychlostníky pozbyly svého účelu,“ uvádí dopis. Zda tím správce infrastruktury něco ušetří, není jasné.

Oficiálně kvůli úsporám přitom už letos chtěla Správa železnic na koridorech odstraňovat i návěstidla.

„Pod tlakem to zatím odložili. Tohle by byl už nevratný krok, který je přitom finančně také diskutabilní. Návěstidlo by beztak nahradili takzvanou doplňkovou návěstní svítilnou (*umožňující jízdu například při posunu nebo poruše ETCS – pozn. red.*). A to by znamenalo hodně úprav staničních zabezpečovacích zařízení a další investice,“ řekl Hendrych.

Končící ministr dopravy Martin Kupka (ODS) v budoucnost ETCS dál věří. „Zaměření se na ETCS považuji za správné rozhodnutí, jiné systémy nedovedou zastavit vlak na takové úrovni. Navíc to bylo udělané i se zohledněním evropského přístupu, i když ten se také nyní poněkud vyvíjí,“ řekl Kupka.