

## **Je nejvyšší čas udělat českou i evropskou revizi strategie zavádění ETCS. Stát ho za miliardy buduje i tam, kde ho v budoucnu provozovat nechce.**

**Praha, 21.4. 2026** - Česká republika má podle Plánu moderního zabezpečení české železnice (Implementace ETCS) – dříve Národní implementační plán – zavést do konce roku 2030 zabezpečovací systém ETCS na 5192 km tratí. Tento plán je však zcela nerealistický hned z několika důvodů – vedle vysokých investičních a provozních nákladů je to i nedostatečná kapacita železničního průmyslu a zejména nejednotný technologický standard v rámci Evropské unie. Toho si je dobře vědom nový ministr dopravy Ivan Bednárik i nový generální ředitel Správy železnic Tomáš Tóth, kteří se v tomto smyslu vyjádřili v nedávné minulosti. Plán modernizace jako zásadní strategický dokument české železnice by proto měl co nejdříve projít revizí, aby česká železnice nepřeshlovala na místě a zbytečně nerealizovala do budoucna nepotřebné investice.

*„Mezi státem i odbornou veřejností panuje jednoznačná shoda, že ETCS je budoucnost železničních zabezpečovacích systémů, ze které nevede cesta zpět. Stejná shoda ale je i v tom, že současné tempo a rozsah implementace jsou neudržitelné. Jak pokračovat dál však nikdo neví,“* říká **Josef Hendrych, předseda Spolku pro efektivní železnici**. V současné době se přitom připravuje spuštění ETCS i na regionálních tratích, aniž by však byla dokončena implementace na těch nejdůležitějších tratích. Do budoucna se přitom s provozováním plnohodnotného ETCS na regionálních tratích nově už nepočítá! Hrozí tak, že Správa železnic vynakládá zbytečné prostředky na budování nepotřebné infrastruktury.

*„Oficiální účtenka za pokrytí ETCS zní v současné době na 50 miliard korun. Ta reálná bude určitě o dost vyšší. Další náklady představují mobilní jednotky do hnacích vozidel, kde se jednotková cena pohybuje na 20 miliónech korun, ale i vyšších částkách. To představuje zvýšení kupních cen hnacích vozidel o zhruba 15 % a v případě starších vozů i o víc,“* vypočítává Josef Hendrych. Vedle těchto nákladů je třeba připočítat ještě nutnost přechodu z telekomunikačního standardu GSM-R na nový standard FRMCS okolo roku 2030. To bude představovat další miliardy korun na vybudování infrastruktury a výměnu palubních zařízení. Náklady na údržbu a revize ETCS infrastruktury i mobilních jednotek jsou také čtyřikrát až pětkrát vyšší než u současných národních zabezpečovacích zařízení.

Největším problémem ETCS ale podle Hendrycha jsou nesjednocené technické standardy ETCS v jednotlivých evropských zemích. *„Původním cílem ETCS byla především interoperabilita – jedna palubní jednotka měla umožnit, aby jedna lokomotiva mohla projet celou Evropou. Realita je taková, že ETCS má čtyři různé standardy. Každá země zavádí jiný a jejich kompatibilita je přitom jen částečná. Sen o jednom zabezpečovací a jedné Evropě se tak rozplynul. Stejně jako sen o vyšší kapacitě tratí, které se mělo dosáhnout menšími rozestupy mezi vlaky, protože v reálném provozu se jezdí stále stejně,“* pokračuje Hendrych. Česká Správa železnic v současné době uvažuje o zavedení alternativních zjednodušených systémů jako PZV (Prostředek zastavení vlaku) nebo ETCS Stop na regionální tratě. PZV si vyvinula sama Správa železnic a chce si jej také sama implementovat. I tyto zjednodušené systémy však vyžadují velmi drahou plnohodnotnou palubní jednotku ETCS.

ETCS s výjimkou vyšší bezpečnosti železničního provozu nesplnila žádný z původních cílů jejího zavádění. Zvýšení bezpečnosti bylo ale realizováno jen za cenu výrazného celkového zvýšení finančních nákladů železniční dopravy. Výsledkem pak je, že zejména nákladní železniční doprava se stala prakticky nekonkurenceschopnou, a je v celé Evropě vytlačována ve prospěch nákladní silniční dopravy. Osobní doprava funguje jen za cenu masivních dotací, které jsou na jeden ujetý kilometr pětkrát vyšší než u autobusové dopravy.

*„Nesmírně si vážíme realistického přístupu současného ministra dopravy i generálního ředitele Správy železnic. Je ale nejvyšší čas udělat aktualizaci plánu modernizace ve dvou krocích. Nejdříve zastavit další zavádění ETCS a z něj odvozených systémů na regionální tratě a následně zahájit českou a evropskou odbornou diskuzi. Výsledky těchto diskuzí by měl být jednotný ETCS, který bude skutečně fungovat v celé Evropě, a který přitom železnici nezruinuje. Náš odborný tým je připraven do této diskuze přispět. Do té doby bych se přimlouval za ‚generální stop‘ pro další budování ETCS v České republice,“* 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.