

Na zavádění ETCS by Česko mohlo ušetřit miliardy, zbytečně děláme celé Evropě pokusnou laboratoř

Praha, 30. října 2023 – Od 1. ledna 2025 budou muset být všechna hnací vozidla (lokomotivy nebo hnací vozy) v České republice, které byt jen překříží 1. a 2. železniční koridor, vybavena evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Rozhodlo o tom ministerstvo dopravy v roce 2017 za ministrování Daniela Ťoka vydáním Národního implementačního plánu ERMTS (aktualizován v roce 2021). Česko bude první zemí na světě, která zavede ETCS na takto rozsáhlé drážní síti ve výhradním provozu (pomineme – li vysokorychlostní tratě našich západních sousedů). Českou republiku i železniční dopravce to bude zbytečně stát miliardy korun. Navíc není jisté, zda se to vůbec stihne. Česká republika za peníze daňových poplatníků zcela zbytečně sehraje roli pokusné laboratoře, na jejichž zkušenostech se budou všichni ostatní učit. Při efektivním zavádění ETCS s připuštěním smíšeného provozu by ministerstvo dopravy a jím řízené organizace mohly ušetřit podle našeho odhadu až 3,6 miliardy korun, tj. 30 % nákladů na zavedení ETCS do hnacích vozidel během příštích 2 let.

„Zavádění ETCS je zbytečně rychlé a zbytečně rozsáhlé, jedním slovem neefektivní. Místo toho, abychom se k ETCS dopracovali postupnou evolucí a poučili se zkušenostmi z jiných zemí, provádíme revoluci. Mobilní částí ETCS tak budeme zbytečně vybavovat drážní vozidla, která je vůbec nepotřebují. Předčasné zavádění ETCS se navíc mine s účelem zvýšení propustnosti tratí, protože podle zprávy Drážního úřadu má v tuto chvíli kvůli častým výpadkům ETCS zcela opačný efekt a propustnost naopak snižuje,“ říká Josef Hendrych, předseda Spolku pro bezpečnou železnici a bývalý náměstek generálního ředitele Správy železnic.

Podle expertního týmu spolku je plán na zavádění ETCS v České republice neefektivní hned v několika zásadních bodech:

- Výhradní provoz** – Na klíčové páteřní tratě v České republice budou smět pouze hnací vozidla vybavená ETCS. Moderní evropský zabezpečovací systém budou muset mít všechna vozidla, která třeba jen projedou koridorovou stanicí, nebo koridor překříží při přejezdu z regionální tratě na navazující regionální trať, a jinak budou jezdit po tratích bez ETCS. Zabudování mobilní jednotky do hnacího vozu přitom stojí řádově 10-20 miliónů korun. Tyto náklady budou muset dopravci vynaložit i na 50 let stará hnací vozidla, kde mobilní jednotka bude mít vyšší cenu než zbytek vozidla, za které přitom ale není náhrada. Mobilními jednotkami ETCS budou muset být vybaveny i všechny stavební stroje, které budou na koridorových tratích pracovat a pojedou na výluku jako vlaky. Např. v Německu a v dalších státech je povolen smíšený provoz, který za přísných bezpečnostních podmínek umožňuje vjezd na tratě vybavené ETCS i hnacím vozidlům bez tohoto zabezpečovacího zařízení. Zavádění ETCS je tak v Německu řádově méně nákladnější a probíhá bez větších zádrhelů. Tam ovšem na rozdíl od České republiky nechávají v činnosti i národní zabezpečovač. V České republice lze naopak očekávat obrovské množství problémů zejména při vybavování starých vozidel mobilními jednotkami ETCS.
- Větší využívání jednoduchých místo plně vybavených mobilních jednotek** – Mobilní jednotky ETCS lze pořídit ve dvou variantách. Jednoduchá mobilní jednotka umožňuje provoz na jedné konkrétní trati a stojí řádově okolo jednoho miliónu korun. Ve všech podstatných parametrech poskytuje stejné zabezpečení jako plně vybavená mobilní jednotka, která může stát až 10-20 miliónů korun (např. jednotky řady 680). Nové lokomotivy a hnací vozy jsou už z výroby vybavené plně vybavenými mobilními jednotkami ETCS a na koridorových tratích by jiné, než plně vybavené mobilní jednotky jezdit neměly. Na regionálních tratích, které budou vybavené nižší verzí ETCS Light, by bohatě stačily jednoduché mobilní jednotky ETCS. Protože ale takto vybaveným vozidlům stát neumožní provoz ani v koncových stanicích na koridorech, kam regionální spoje sváží cestující, všichni provozovatelé železniční dopravy budou nuceni vybavit svá vozidla tou nejdražší variantou mobilní jednotky ETCS.

3. **Využití institutu místní dráhy** – Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. zná institut tzv. místní dráhy, na které nemusí být nainstalováno žádné zabezpečovací zařízení. Ten se ale v praxi vůbec nevyužívá, protože Správa železnic zná jako nejnižší stupeň železniční dráhy jen regionální trať, která zabezpečení naopak vyžaduje. Stát tak bude v blízkém budoucnu vynakládat další desítky miliard korun na vybudování infrastruktury ETCS na tratích, kde za den projede třeba jen minimální množství spojů.

„Celkový potenciál úspory nákladů na zavedení ETCS do hnacích vozidel v České republice při zohlednění efektivity se pohybuje v řádu tři až tři a půl miliardy korun v příštích dvou letech. Ocenili bychom, kdyby ministr dopravy Martin Kupka znovu zvážil termín a zejména rozsah a podmínky zavedení výhradního provozu ETCS na 1. a 2. koridoru. Bylo by vhodné vyvolat jednání s dopravci, s jejich profesními sdruženími jako ŽESNAD a SVOD Bohemia a najít řešení, vyhovující jak bezpečnosti, tak i ekonomice dopravců. Náš expertní tým je připraven o tom vést dialog s ministerstvem dopravy i Správou železnic a poskytnout veškeré své know-how k tomu, abychom se na české železnici nejen dočkali ETCS, ale aby jeho zavádění bylo maximálně efektivní,“ uzavírá Josef Hendrych, předseda Spolku za bezpečnou železnici.

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 navazuje na aktivity Spolku za bezpečnou železnici, který vznikl v roce 2013. SPEŽ 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.