

Otazníky i vykřičníky železničního neštěstí u Domažlic

Česká železnice se po roce dostala opět na přetřes dokonce i světových médií a v tom nejhorším. Tragické železniční neštěstí ukončilo ve středu 4. srpna asi v 8 hodin 7 minut předčasně jízdu Západního expresu 351 Mnichov – Praha a osobního vlaku 7406 Plzeň – Domažlice. Oba vlaky se čelně srazily mezi zastávkou Milavče a dopravnou Radonice a expres, vedený dieselelektrickou lokomotivou Herkulem od Siemensu o výkonu 2000 kW ještě po nárazu tlačil cca 75 metrů motorovou jednotku osobního vlaku řady 844 – RegioShark od Pesy. Osudný střet obou vlaků nepřežili oba strojvedoucí a cestující z osobního vlaku, sedící hned za strojvedoucím.

Oba vlaky se měly křížovat ve výhybně Radonice a proč se tak nestalo? Jako první se k výhybně blížil expres z Mnichova a jeho strojvedoucího označil nepřímo za viníka sám vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček již několik desítek minut po neštěstí a vícekrát před médii opakoval: „Projel na žlutou, na červenou, nereflektoval červený výstražný signalizátor uvnitř vlaku, stejně tak pravděpodobně mačkal dále tlačítko bdělosti, to ještě musíme zkontrolovat v německé lokomotivě.“ Drážní inspekce je oproti loňským předčasným soudům správně opatrnější a připouští chybu strojvedoucího nebo závadu techniky. V současnosti již zjistila, že strojvedoucí expresu před srážkou brzdil, a to ještě ve výhybně. Každopádně vše je v šetření a do toho všeho je třeba jako nepatřičná odmítnout další vyjádření ministra dopravy Karla Havlíčka, že se kvůli nehodám na železnici upraví zákon, když 5. 8. na tiskové konferenci v Brně k neštěstí uvedl: „Co se týká zákona, který řeší legislativu ve smyslu monitoringu strojvůdců, tak když strojvůdce udělá prohřešky, že třeba projede právě návěstidlo „Stůj“, tak to nebylo trestáno. Teď to trestáno bude. Stejně tak i jiné prohřešky, které může udělat,“ vysvětlil ministr s tím, že se zavedou i určité sankce. To, co prezentuje ministr dopravy, který je přes svůj seriózní výraz ministrem dopravy na částečný úvazek a především jen pro média, je důkazem, v jakém jsou resort dopravy a železnice marastu.

Panu ministru dopravy na výletu resortem dopravy připravili rádcové špatné podklady. Jeho vyjádření k řešení projetí návěstí „Stůj“ je nedůstojné a necitlivé k obětem neštěstí – právě strojvedoucím, kteří neprojíždějí návěstidla s návěstí „Stůj“ schválně jen tak z plezíru, ale jako první jsou na ráně se svými životy, které u Domažlic vyhasly. V obou případech šlo o strojvedoucí Českých drah (ČD), kde je systém bezpečnosti dopravce spojen s takovými tresty a sankcemi, že někteří strojvedoucí za takový prohřešek, i když se nic nestane, přicházejí o práci a jejich nadějí pro uplatnění je benevolentnější alternativní dopravce. Ten nepřefazuje strojvedoucího do vykonání přezkoušek na jinou práci, neposílá jej na psychotesty, řekne mu „ty, ty, ty“ a jede se dál. A právě takovému dopravci fandí v dálkové dopravě sám pan ministr Havlíček a přiděluje mu jako levnějšímu výkony.

Drážní inspekce již prezentovala, že zkontrolovala viditelnost, resp. dohlednost všech návěstidel výhybny Radonice a všechno bylo v pořádku. Doposud se ale na veřejnost nedostal celkem podstatný detail. Situace výhybny je atypická v tom, že díky táhlému oblouku a špatným rozhledovým poměrům je mezi vjezdovým návěstidlem a předvěstí výhybny opakovací předvěst. Strojvedoucí expresu, který se blížil k výhybně od Domažlic, tak viděl za sebou 2 zelená světla a bezprostředně za tím druhým bylo vjezdové návěstidlo se žlutým světlem jako „Výstrahou“. To mohl přehlédnout pohledem do sešitového jízdního řádu či na cokoliv ve služebním tabletu a ve výhybně měl vlakovou cestu postavenou do přímého směru. Šlo o velmi zkušeného strojvedoucího s předchozí praxí výpravčího, který se uměl vžít i do provozní situace řízení provozu. Jako výpravčí by vlak, který má čekat na křížování, vzal do odbočky a tady jej jízda v přímém směru zřejmě utvrdila v pokračování jízdy přes výhybnu, dokud podle všeho nezahlédl návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla a

nezačal pomocí rychlobrzdy brzdit, ale už bylo pozdě, když v následujícím oblouku se vynořil osobní vlak.

Na německé lokomotivě strojvedoucí neměl žádný „červený signalizátor“ a nemačkal tlačítko bdělosti, jak díky ministru dopravy nesprávně převzala média. Bdělost prokázal povolováním sešlápnutého pedálu systému SIFA(Sicherheitsfahrshaltung). Když strojvedoucí přebíral lokomotivu a Západní expres ve Schwandorfu, až ke státní hranici jej na bavorské straně zhruba 70 km hlídalo vlakové zabezpečovací zařízení PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung), jinak bodové ovlivňování vlaku, u kterého dochází k přenosu návěstí na lokomotivu v jednotlivých bodech, jejichž poloha je vázána především na návěstidla a k přenosu se využívá rezonančních obvodů. Zatímco na německé straně je jakákoliv chyba v podobě nereagování na návěst návěstidla eliminována, na české straně je strojvedoucí odkázán sám na sebe a přikovaný k pedálu prokazuje jen bdělost.

Situace železničního spojení Mnichov – Praha je ostudou České republiky a ukazuje tristní stav české železnice. Za ten jsou odpovědné všechny dosavadní loutky v čele resortu dopravy napříč politickým spektrem. Co si asi o nás myslí cestující cizinec, který absolvuje cestu vlakem z Mnichova do Prahy? Že přijel do nějaké hodně zaostalé země, kde lezou ještě po stromech. Přestože se na německé straně nedostalo této železnici zájmu, který si zaslouží, a to především díky dlouhodobému nezájmu České republiky, kde se preferovalo jen dálniční spojení, soupravu Západního expresu táhne z Mnichova do Řezna nejdříve elektrická lokomotiva rychlostí až 160 km/h, pak vlak převezme dielelektrická s rychlostí 140 km/h, která u nás může jet díky nevybavení našimi systémy jen 100 km/h. I to však bohatě stačí, protože i po „modernizaci“ z minulého desetiletí si kolem Domažlic vystačíme s traťovou rychlostí 80 km/h bez dalšího zabezpečení.

V roce 1989 jsme se přimkli k západní Evropě a chtěli ji dohánět. V případě železnice jsme si 32 let nevěšili perspektivního a jednoho z nejdůležitějších spojení na Mnichov. Propast se zvyšuje a nejen to, bezpečnost ještě zhoršuje. Ministr dopravy Havlíček je podepsán na angažmá levnějších a pro něj „lepší“ alternativních dopravců na dálkových linkách a tratích bez jakéhokoliv zabezpečení, kde je jediným komunikačním prostředkem mobilní telefon, pokud je zapnut anebo pokud má vůbec dispečer nebo výpravčí správné telefonní číslo na strojvedoucího a nedovolá se jinému na nocležnu či dovolenou. A právě na těchto tratích výpravčí moc dobře vědí, proč rychlíky levnějšího a „lepšího“ alternativního dopravce berou na křižování do odbočky a některé dokonce před křižováním radši zastavují pro jistotu před stanicí.

Pokud se vrátíme k neštěstí u Domažlic, ve výhybně v Radonicích, která je dlouhá, se běžně křížuje i bez zastavení protijedoucích vlaků a je možné, že původně to vycházelo na dřívější příjezd osobního vlaku. Tomu dispečer postavil vlakovou cestu do odbočky a expresu do přímého směru. Osobní vlak 7406 zastavil před výhybnou na zastávce Milavče a mohl se tam zdržet déle než dispečer předpokládal. Expres 351 byl z Německa zpožděný a strojvedoucí ještě malý, zhruba minutové zpoždění doháněl. Kolem okolností osudného střetu obou vlaků je ještě mnoho otázek, ale kdyby se strojvedoucí expresu 351 vrátil zpět do dřívější role výpravčího a dispečera, zřejmě by strojvedoucímu Ex 351 řekl radiostanicí: „Fíro 351, nemusíš to hnát, sedmdesátčtyři nulašestka proti trochu drhne.“

Závěrem je třeba dodat, že problematika bezpečnosti na železnici je plná pokrytectví. Všichni vyjadřují svůj soucit s oběťmi neštěstí a jejich rodinami, avšak jen do té doby, dokud to je téma pro média. Vloni byly po letní sérii nehod hlavním tématem evropský systém zabezpečení ETCS a miliardové investice do zabezpečení, přitom Ministerstvo dopravy v čele s ministrem Havlíčkem záhy upřednostnilo na dálkové tratě místo nabídky ČD s ETCS dopravce s nabídkou bez ETCS a německými motorovými jednotkami z kopřiv a let 1987-88, které představují novou kvalitu dálkové dopravy v nezávislé trakci, odpovídající letům před rokem 1989, a nejsou kompatibilní s našimi systémy. Samo ministerstvo, které ve skutečnosti ovládají soukromé zájmy a soukromý sektor, dělá přesně opak než ministr Havlíček proklamoval a prezentuje. I za neštěstí u Domažlic

je spoluodpovědný. Podobně Plzeňský kraj, truchlící nad událostí u Domažlic, nedávno upřednostnil v regionální dopravě nabídku alternativního dopravce bez ETCS, levnější o 2 Kč na vlakový kilometr než ČD s ETCS. Tyto faktické kroky objednatelů veřejné dopravy na železnici s pouhým akcentem na cenu dostávají Českou republiku a její železnici mezi nejzaostalejší a nejnebezpečnější v Evropě. Kolik neštěstí a obětí na životech je ještě nutných k procitnutí?

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy