

V poslanecké sněmovně zazněla nepříjemná pravda o bezpečnosti české železnice

Pod záštitou předsedy podvýboru pro dopravu – poslance STANu Ondřeje Lochmana se minulý týden uskutečnil **seminář** na téma „**Bezpečnost na železnici**“. Díky STANu se po mnoha letech podařilo v poslanecké sněmovně otevřít odbornou platformu, kde se říkala pravda o bezpečnosti české železnice, ale také o skutečné situaci evropského zabezpečovací systému ETCS a hrozícího dopadu na objednatele a efektivitu železničního systému. STAN reprezentoval rovněž náměstek ministra dopavy Václav Bernard a předseda jeho odborné komise doprava a infrastruktura Roman Šigut.

Semináře se zúčastnili vedle odborné veřejnosti také zástupci objednatelů a koordinátorů veřejné dopavy. Všechny přednášky a prezentace zaujaly a stojí za to se jim postupně věnovat.

O zabezpečení železničních tratí v Německu a problémech v souvislosti se zaváděním ETCS referoval Jan Eisold z Technické univerzity v Drážďanech. Německo má historicky výhodu v zabezpečení svých tratí induktivním vlakovým zabezpečením Indusi a dalšími vývojovými stupni tohoto zařízení označovanými zkratkou PZB (*Punktformige Zugbeeinflussung*). Jde o bodové ovlivňování vlaku. Dochází k přenosu návěstí na vozidlo v čele vlaku v jednotlivých bodech, jejichž poloha je obvykle vázána na návěstidla. Nejnovější model PZB 90 z 90. let minulého století tak bude ještě dlouho používán, následně třeba i s ETCS, na jehož zavádění Německo ve skutečnosti nespěchá. Doposud nejsou známy ani náklady a rozsah zavedení, ke kterému dochází jen v případech nových investic do vysokorychlostní infrastruktury.

Ředitel Integrované dopavy Středočeského kraje, p.o., Zdeněk Šponar se ve své přednášce zamyslel nad zaváděním ETCS na regionálních tratích a prezentoval obavy z extrémních nákladů pro objednatele. Ty se snažil rozptýlit ředitel Odboru drážní dopavy Ministerstva dopavy Jindřich Kušnír. Představil plán zabezpečování tratí s tím, že dojde ke koordinaci s objednatelem a realizaci podle důležitosti a intenzit využití tratí. Postup implementace ETCS představil manažer programu ETCS Správy železnic Tomáš Konopáč. Ředitel pro Evropské záležitosti AŽD Praha s.r.o. Vladimír Kampík má ERTMS/ETCS za vstupenku k pokročilým technologiím pro řízení dopavy a jejich zavádění přirovnal k rychlosti využívání chytrých mobilních telefonů.

V rámci diskuse se zástupci ŽESNADu díky proběhnuvším investicím do palubních jednotek lokomotiv pro nákladní dopravu hlásili k co nejplošnějšímu zavádění ETCS. Dalšími diskutujícími byl označen stávající Plán implementace ETCS jako nerealizovatelný a neufinancovatelný. Většinová shoda je v tom, aby kapacity a finanční prostředky na ETCS směřovaly systematicky přednostně na koridorové tratě a nerozměňovaly se nesmyslnými ostrůvky na regionálních tratích.

Nejkurióznější bylo setkání dvou protichůdných světů v případě Drážní inspekce. Po dlouhé době se tváří v tvář potkali dlouholetý generální inspektor Roman Šigut, nezákonně zbavený funkce, a jeho nástupce Jan Kučera. Ten byl kdysi pravou rukou svého předchůdce. Pokud jde o pravomoci a počet zaměstnanců, finanční prostředky a odborné zázemí Drážní inspekce a Drážního úřadu, na semináři se jich paradoxně zastal Roman Šigut, Jan Kučera mlčel. Zatímco Roman Šigut se stal údajně nadbytečným, personálně poddimenzovaná Drážní inspekce i přes „stachanovské závazky“ nestíhá v současnosti ani to základní, proč vznikla. To ostatně prezentovala 5. září ve své zpravodajské relaci Česká televize a je i v rozporu s evropskou legislativou. [Drážní inspekce má problémy s vyšetřováním nehod na tratích, úřadu chybí zaměstnanci — ČT24 — Česká televize \(ceskatelevize.cz\)](#)

Drážní inspekci (DI) a mimořádné události v drážní dopravě představil nehodovými statistikami vedoucí jednoho z oddělení ústředního inspektorátu Martin Vančura. Zajímavé je, že ústřední inspektorát byl k 1. lednu 2020 vládou na návrh Jana Kučery v rozporu se zákonem o drahách účelově zrušen, aby se Jan Kučera mohl zbavit Romana Šiguta, který tento útvar do konce roku 2019 jako jeho ředitel řídil. Nelze však dohledat, kdy zase ústřední inspektorát vznikl. Vláda jej změnou systemizace ale doposud neobnovila.

V diskusi došlo na systém bezpečnosti české železnice, který prokazatelně selhal a přestal existovat kvůli omezeným pravomocím Drážního úřadu a Drážní inspekce. Jan Kučera čelil kritice v souvislosti s nedávnými dotazníky strojvedoucích, které suplovaly část činnosti DI. Další kritika byla zmíněna v souvislosti s postupem vyšetřování i závěry DI u vykolejení nákladního vlaku ČD Cargo mezi Chodovou Planou a Mariánskými Lázněmi. K němu došlo 28. července 2019. Zatímco Okresní soud v Chebu opakovaně prezentuje selhání systému a kritizuje postup vyšetřování DI, Jan Kučera to odmítl jako nepravdivé. Původní rozsudek s podrobnostmi a kritikou DI zveřejnil informační web Zdopravy.cz [anonymizovane-rozhodnuti.pdf \(zdopravy.cz\)](#).

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy