

V zabezpečení drah jdeme správným směrem, říká Kupka k tragické nehodě v Pardubicích

11.6.2024 - Martin Kupka, Jiří Liebreich | Občanská demokratická strana

Je zdokumentováno, že vlak projel návěstidlo v poloze Stůj. Strojvedoucí si chybu uvědomil a vlak dobrzdil. Snažil se zabránit větším škodám. Bohužel až v úseku vlakové cesty jiného vlaku. To byla pravděpodobně příčina nehody.

Se znalostí aktuálních zjištění, jak byste popsal, k čemu během nehody došlo?

Zda v tom hrála roli technická závada či jiný faktor, vyšetřuje Drážní inspekce. Nic nenasvědčuje systémovému selhání dopravce, případný technický problém může odhalit až vyšetřování. Oceňuji, že se dopravce choval vůči cestujícím i zraněným s velkou mírou empatie. Očekávám, že zprávu inspekce o události dostane ministerstvo v řádu měsíců.

K nehodě došlo na jednom z největších železničních uzlů v Česku, který byl modernizován za téměř 6,4 miliardy korun. Web Zdopravy.cz zjistil, že kvůli probíhající rekonstrukci už byl v momentu nehody odstraněn národní liniový zabezpečovač, ale vyspělejší ETCS má začít fungovat až koncem tohoto roku. Bylo možné postupovat lépe?

Ve stanici funguje jak traťový, tak staniční zabezpečovač. To znamená, že jsou zapojena všechna signalizační zařízení a z dispečinku se přesně staví vlakové cesty. V okamžiku, kdy modernizujete traťové úseky, nicméně dochází k rozpojení vazeb například pro návěstní opakovač, tedy zařízení, které přenáší stav návěstidla do kabiny řidiče. Tohle od okamžiku zahájení modernizace do okamžiku spuštění ETCS nemůže fungovat, protože by to mohlo vytvářet další rizika a problémy. Žádný ze stávajících systémů by nicméně nedokázal vlak automaticky zastavit.

Není chyba, že i v roce 2024 česká železnice plně spoléhá jen na neomylnost lidského faktoru?

Ano, a proto stát rozhodl v roce 2015 o zavedení ETCS. Systému, který dokáže vlak v případě potřeby zastavit.

Ještě aby ne, když na systém přechází železnice v celé EU...

Dokonce budeme jedni z prvních.

Zpět k odstraněnému a nenahrazenému liniovému zabezpečovači. „Systém by měl vést k co největší eliminaci lidských chyb. Případ Pardubic ukazuje, že strojvedoucím naopak vytváříme ještě nebezpečnější prostředí,“ uvedl pro Zdopravy.cz David Philipp ze CityRail. Společnost je dopravce a zároveň školí strojvedoucí v oblasti bezpečnosti. Nejsou Philippova slova v rozporu s tím, co říkáte vy?

Také bych ministru dopravy nebo Správě železnic vyčítal dopuštění takové situace, pokud by nepřicházeli se skutečným řešením problému. Českou železniční síť tvoří asi deset tisíc kilometrů dráhy. Z nich je jen jedna čtvrtina vybavena návěstním opakovačem. Tedy signalizací, která zejména v nepřehledných situacích ukazuje strojvedoucímu, jak vypadá signalizace návěstidla, které ho teprve čeká. S tím nejsem spokojen, a proto urychlujeme přechod na ETCS, byť čelíme velkému odporu těch, kdo jej nechťejí.

Nedokážu si představit, že by mohlo například v současném letectví dojít k nehodě, jejíž pravděpodobnost vzniku mohl snížit bezpečnostní systém, který však byl bez dočasné náhrady vypnut. Je přijatelné dělat takové kompromisy z bezpečnosti?

I z letectví známe příklady, že není snadné přecházet z jednoho systému na druhý. Železnice je zároveň velmi bezpečným typem dopravy, byť zdaleka ne dokonalým. Díval jsem se například na statistiku, kolikrát vlaky projely návěstidlo Stůj v minulých letech.

Viděl jsem ji, je šokující...

I pro mě: 176 projetí Stůj v roce 2022, z toho 72 v úsecích s onou doplňkovou signalizací, o jejímž odstranění se bavíme. To je zřejmý signál, že nás stávající zabezpečení neochrání a že musíme něco dělat.

Čísla to jsou jistě neuspokojivá, na druhou stranu mohla být ještě vyšší, pokud by doplňková signalizace nefungovala vůbec...

Statistika nicméně ukazuje, že stávající systém je nedostačující a nepokrývá rizika, po jejichž eliminaci veřejnost volá.

Lze takto obhájit odstranění zabezpečovače bez náhrady na řadu měsíců?

Lze v situaci, kdy tak činíme proto, abychom aplikovali modernější ETCS, který má nehodám skutečně zabránovat. Proto mu věnujeme tolik pozornosti.

To je jistě žádoucí. Otázka spočívá v tom, zda je přijatelné zavádět nový systém a řadu měsíců tolerovat snížení bezpečnosti provozu.

Bohužel nemůžete souběžně dělat rekonstrukci stanice a zachovat propojení všech systémů a kódování. Práce na železničním uzlu ještě probíhají, což se týká i jeho osazení systémem ETCS.

Když jste společně s premiérem Petrem Fialou otevírali týden před evropskými volbami přestavěné nádraží v Pardubicích, mluvil jste o něm jako o kompletně dokončeném. To jste se na slavnostní akci jen zmýlil?

Z hlediska stavební činnosti byla modernizace uzlu dokončena. Také jsme říkali, že ve stanici bude ve speciálním režimu omezena rychlost na 100 km/h, protože čekáme na dokončení ETCS. Spojitost s volbami nebyla úmyslná, nebyla cílem.

Takže vylučujete jakýkoli tlak na to, aby se otevření zmodernizované stanice stihlo před volbami?

Vylučuji. Bohužel nikdo z nás není schopen zabránit všem nehodám. Proto se zaměřuji na ETCS, který dokáže vlak zastavit a v Pardubicích poběží od listopadu, byť čelíme silnému odporu. Zavádění systému je velmi nákladné, kdybychom ho chtěli letos začít zavádět například na levobřežní trati mezi Prahou a Děčínem, tak by se náklady pohybovaly mezi deseti a třinácti miliardami korun.

Kdo tlačí proti zavedení ETCS?

Menší dopravci. Říkají to veřejně. Jsou ale v menšině. I pro techniky Správy železnic i dopravců a nezávislé konzultanty je ETCS stěžejní. Lidský faktor bude na železnici ještě dlouho hrát svou úlohu, na nás tedy je, abychom zajistili míru zabezpečení, která rizika snižuje.

Zvýšíte alokaci finančních prostředků do bezpečnosti železnice v reakci na nehodu?

Už dříve bylo rozhodnuto o přidělení rekordního množství prostředků v řádu miliard do bezpečnosti. Máme necelých sedm měsíců na to, abychom režim ETCS na vybraných tratích ve výhradním provozu spustili.

Čistě osobně - obáváte se horkého období, kdy bude železnice na nový bezpečnostní systém přecházet? Změny mohou dočasně vést k mimořádným událostem, které by jistě vytvářely další politický tlak na ministra dopravy.

To bych nemohl spát ani hodinu denně. Mohl bych říct, že přechod na ETCS z vámi zmíněných důvodů zastavuji a do toho rizika nejdu. S každým přechodem systému jsou spojené nejistoty. Platí to rovněž v letectví, změny systémů někdy vedly i k uzemnění letadel. Pohybujeme se v prostředí, kde může docházet k chybám.

Z vašich slov mi vyplývá, že se v tento moment nechystáte vyvodit zodpovědnost kohokoli, kdo měl s nehodou v Pardubicích něco společného. Je to tak?

Velmi podrobně se věnuji zprávě Drážní inspekce, tomu, co jsme mohli udělat lépe. Už nyní analyzujeme úzká hrdla a co s nimi dělat. Vyvaruji se ale hysterických reakcí. Mou odpovědností je maximálně směřovat k tomu, do čeho už stát i soukromí dopravci velmi investovali. Dotáhnout to do konce. Činíme však řadu dalších kroků ke zvýšení bezpečnosti.

Například?

Novinkou je monitoring licence strojvůdců, aby dodržovali odpočinek. Zaznamenáváme také zeměpisné souřadnice, protože strojvůdce má úplně jinak kvalitní odpočinek, když ho tráví na ubytovně či doma, nebo když se přemísťuje z jednoho konce republiky na druhý. Novinkou jsou i ty navigační systémy, které zahrnují informace o stavu dráhy.

Jak pokročily přípravy stavby vysokorychlostních tratí?

Letos by už mohly proběhnout investorské dny, tedy první příležitosti, jak konkrétněji probrat přípravu železničních projektů. Jedním z prvních by mělo být moderní železniční propojení centra Prahy a Letiště Václava Havla. Rychle se daří postupovat i na moravské části vysokorychlostní železnice, budeme mít závazné stanovisko EIA pro Moravské brány. Zároveň chceme mít rychle podrobnosti pro trať mezi Brnem a Břeclaví. Úseků ale bude samozřejmě více.

Z železnice na silnici: koncem loňského roku jste uvedl, že se dálniční síť letos rozroste o 118,1 kilometru, loni to bylo patnáct. Odpovídá tomu průběh staveb?

Určitě to bude přes sto nových kilometrů. Ohrožený je úsek mezi Hulínem a Fryštákem kvůli soudním sporům. Věřím, že se i tento úsek podaří dotáhnout.

Roční skluz nabral opakovaný tendr na stavbu dálnice D35, která je po D4 druhá, jež má vzniknout jako takzvaný PPP projekt. I příprava D4 se v minulosti o několik let protáhla, jen čtyři roky uplynuly od výběru poradce pro výběr koncesionáře do zahájení stavby. Vyplatí se stavět formou PPP, když státu trvá příprava tak dlouho?

Věřím, že se v případě D35 podaří zvládnout vše dřív, za nějaké tři roky od okamžiku výběru poradce. Ministerstvo se PPP na dálnicích učí, je to nová věc. Teď už máme pilotní projekty. Jsou důležitým odrazovým můstkem nejen pro ministerstvo dopravy, Ředitelství silnic a dálnic a Správu železnic, ale také pro české dodavatele. PPP režim totiž přenáší více zodpovědnosti a práce i na ně.

Abychom dokázali dostavět dálniční síť do roku 2033 a rozběhnout vysokorychlostní tratě, musíme rozšířit množství nástrojů, jak investice financovat. Kdybychom rezignovali a řekli, že je PPP moc složité a zdoluhavé, znamenalo by to, že investice musí utáhnout státní rozpočet. Nebo bychom stavby realizovali na úkor dluhové služby státu. A ta má své limity.

Už víte, jak bude vypadat rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury pro příští rok?

Oproti letošnímu rozpočtu, který činil 150 miliard korun, vzroste o 25 až 30 miliard. Už dva roky využíváme úvěr Evropské investiční banky, prověřujeme i možnost vydávání dalších dluhopisů prostřednictvím ministerstva financí a další nástroje.

Závěrem mi ještě povězte, zda vám dává smysl vyplácet dotace firmám, podnikatelům a živnostníkům na pořízení osobních elektrických vozů, když je zřejmé, že v tomto zanedbatelném množství nemají šanci rozhybat trh s elektromobily. Byť formálně podpora spadá pod ministerstvo průmyslu a obchodu.

Nejsem příznivec těchto dotací, proto na ministerstvu dopravy s žádným takovým nástrojem nepracujeme. Naopak zaměřujeme pozornost na podporu dobíjecí infrastruktury, ta je odpovědností státu. Česko je navíc tranzitní zemí a rozhodně nechce, aby se mu vyhýbali investoři, obchodní partneři či turisté. I z debaty s kapitány automobilového průmyslu vím, že oni vědí, že díky dotacím prodají více vozů, také ale připouští, že dotace zároveň uměle drží ceny vozů vysoko.

Bavíme se ještě před zveřejněním výsledků evropských voleb: čekáte výraznější změnu v tom, jak bude EU tlačit na tempo zavádění elektromobility, respektive omezování spalovacích motorů?

To uvidíme. Už se nám ale díky proměně normy Euro 7 podařilo státy přimět, aby se na věc dívaly mnohem racionálněji. Ukázalo se, že nadměrná regulace by výrazně ohrožovala autoprůmysl. Nerealističnost původních požadavků by vedla k prodlužování stáří vozidel a udržování neekologického parku vozidel.

Je reálné, aby nově složený Evropský parlament zmírnil nařízení, které zakazuje prodej spalovacích aut po roce 2035?

Určitě. Ostatně EU bude muset povinně vyhodnotit toto opatření v roce 2026. Zákaz spalovacích motorů je podle mě zbytečný. Já osobně budu tlačit na to, abychom se pohybovali v co nejracionalnějším prostředí a aby ke změnám došlo. Očekávám, že se budu po volbách pohybovat v prostředí, které bude změnám nakloněnější. Jsou potřeba, nejen v dopravě, ale například i energetice. Pro to, aby byla Evropa konkurenceschopnější v souboji se Spojenými státy i Čínou.

<https://www.ods.cz/clanek/25804-v-zabezpeceni-drah-jdeme-spravnym-smerem-rika-kupka-k-tragicke-nehode-v-pardubicich>