„Ani tragická nehoda pendolina lidi nepoučila," říká v rozhovoru starosta Studénky Lubomír Šobich

„Řidiči na přejezdu nadále každý den riskují"

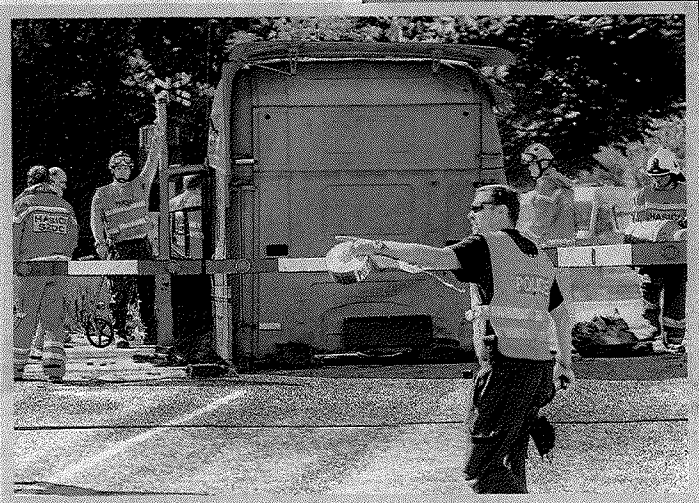
Martin Pjentak
redaktor MF DNES

Výstavba podjezdu namísto železničního přejezdu na frekventované železniční trati mezi Prahou a Bohumínem ve Studénce, kde se staly už dvě závažné nehody, je podle starosty Lubomíra Šobicha nezbytná. „Navzdory srážce vlaku s kamionem, která se zde stala před dvěma lety, je přejezd místem, kde řidiči i nadále prakticky každý den riskují bez ohledu na výstražná znamení semaforu," vysvětluje.

Město se aktivně účastní přípravy projektu na vybudování podjezdu, který bude určen pouze pro osobní dopravu a pěší a jehož investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). „Jedním z důležitých cílů je zajištění výstavby objízdné trasy pro kamiony, které už podjezdem nebudou moci jezdit," dodává.

Studénka je dnes známá hlavně kvůli železničním tragédiím. Srážka pendolina s kamionem na přejezdu u nádraží však nebyla první nehodou na tomto místě.
Tuším, že předchozí se stala v roce 1991. Tehdy rychlík narazil při údržbových pracích právě na tomto přejezdu do parního válce. Vlak vykolejil, parní válec začal hořet a jeho obsluha zahynula. To bylo první varování, které se na tomto přejezdu stalo. Nachází se totiž na frekventované trati. V 80. letech se uvádělo, že za 24 hodin tudy projede v obou směrech 220 až 240 vlaků. I když je teď frekvence určitě menší, nebezpečí zůstává stejné.

Po této nehodě se už nic závažného nepřihodilo?
Potom se dlouho nic nestalo. Naštěstí, i vzhledem k tomu, jak někteří účastníci silničního provozu přistupují k pravidlu, že se na železniční přejezd nevjíždí, když svítí červená. Až pak následovala nehoda polského kamionu v roce 2015 a nedlouho poté tam zůstal stát portugalský kamion, jehož řidič však duchaplně prorazil závory a odjel, pár sekund po něm projel po přejezdu rychlík.



Řidiči si ale nedávají pozor ani dnes...
Bohužel. Každodenně se tam pohybuji jako řidič nebo jako cyklista a zaznamenávám případy, že zde lidé nerespektují výstražná znamení. Na přejezdu jsou kamery, které zachycují všechny přestupky a ty pak řeší příslušný správní orgán. Od zmíněné nehody navíc policisté i strážníci věnují místu zvýšenou pozornost.

Situaci má vyřešit podjezd, který bude sloužit pouze osobní dopravě a pěším. Město proto usiluje o to, aby se současně s podjezdem vybudovala objízdná trasa pro kamiony, které už se přes přejezd nedostanou. Co je cílem?
V současnosti část kamionů jezdí kolem nádraží přes zmíněný přejezd. Jsou to ty, které míří od Příbora. Další jedou od Ostravy přes celou část Studénky, včetně rodinné zástavby. A někteří z nich se také cestou přes Studénku vyhýbají povinnosti platit

> Jedním z důležitých cílů je pro nás také zajištění výstavby objízdné trasy pro kamiony.

mýtné. To jsou věci, které vedly k tomu, abychom spolu se situací na přejezdu zároveň řešili také problémy s kamionovou dopravou. Naším cílem je vyloučit tranzit přes celé město.

Kdy a jak se nápad na objízdnou trasu, která má vést kolem areálu bývalé vagonky, zrodil?
Myšlenka na objízdnou trasu pro kamiony vznikla při jednání v areálu bývalé vagonky těsně po nehodě pendolina. Napadlo mě, že kamiony jezdící do podniku MSV Metal, který je od celého areálu oddělen, by mohly jezdit stejně jako v minulosti prostorem bývalého závodu. Jeho současný majitel řekl, že s tím nesouhlasí. Je tam však taková boční cesta kolem bývalé stolárny. Začali jsme s tou myšlenkou pracovat s tím, že by kamiony jezdící od Brna, Ostravy, Frýdku-Místku najížděly na kruhovém objezdu u benzinky a sjížděly po Butovické ulici do areálu bývalé vagonky, tedy i do dnešní kovárny, po nově vybudované komunikaci. Seznámili jsme s tím ministra dopravy Ťoka, který byl pro. Na jeho doporučení jsme pak začali jednat se SŽDC a vše se začalo řešit naprosto konkrétně.

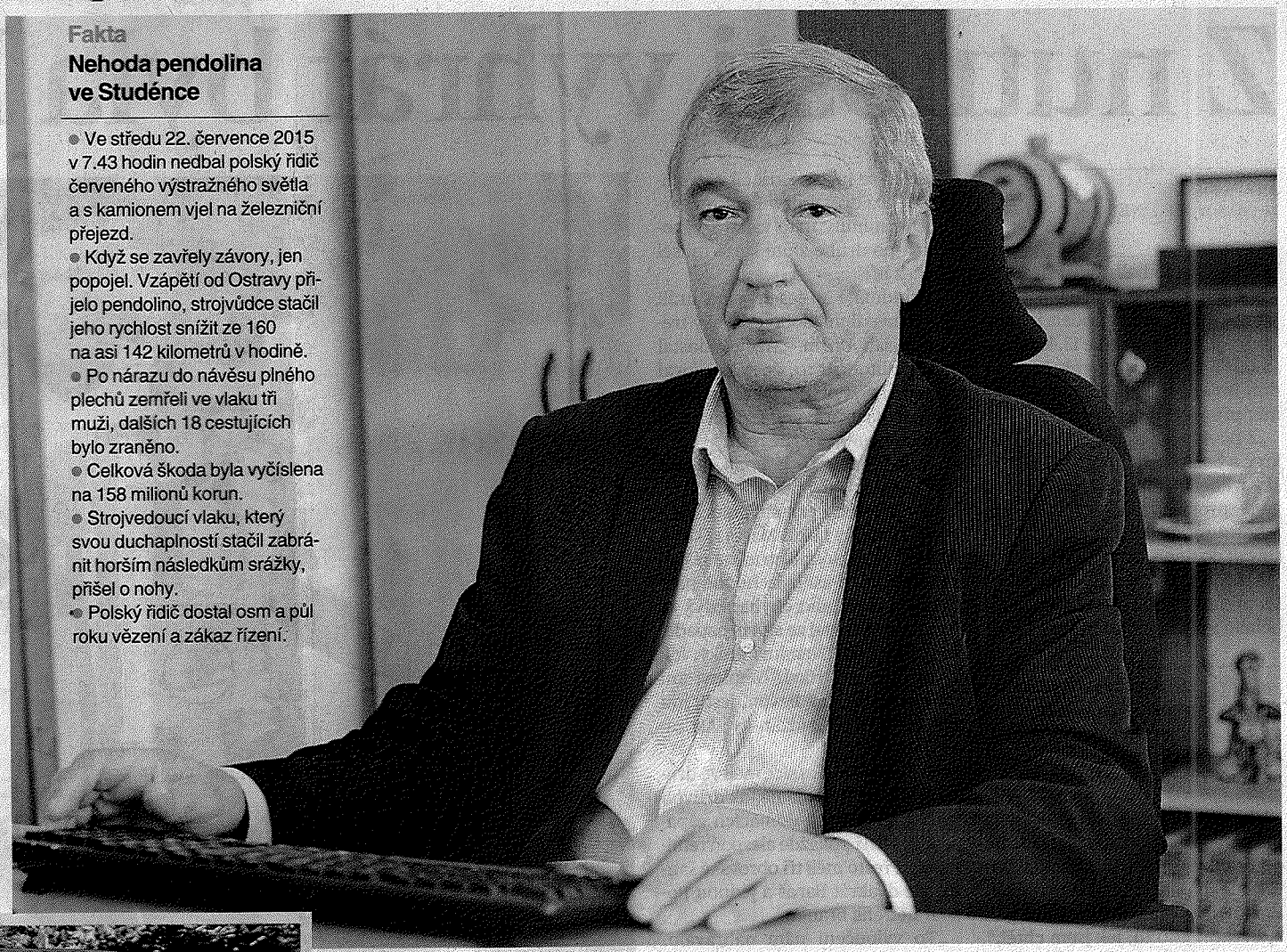
Město má ale k některým částem projektu připomínky...
Dostalo se to do fáze, kdy nás projektant a potenciální investor SŽDC vyzval, abychom se vyjádřili k některým návrhům, jak v této věci postupovat dále. Shodou okolností se zároveň bude rekonstruovat svršek železniční trati Studénka-Bílovec, přes kterou dnes všechny kamiony do kovárny jezdí. Přejezd se nachází na ulici Rudolfa Tomáška a nově na něm mají být závory. Problém je, že když se spustí závory a najede sem

> V 80. letech se uvádělo, že za 24 hodin tudy projede v obou směrech 220 až 240 vlaků.

kamion, zůstane vytočený do sousední ulice 2. května a bude na ní blokovat provoz, protože přejezd se nachází těsně za zatáčkou z ulice 2. května.

Jak hodláte tento problém řešit?
Za město jsme iniciovali změnu územního plánu, aby prostor před tímto přejezdem *(nemá nic společného s přejezdem na hlavní trati, který má být nahrazen podjezdem - pozn. red.)* mohl být zálivem rozšířen natolik, aby k výše zmíněné situaci nedocházelo. Můžeme sice mít objízdnou trasu, ale může se cokoliv stát a ve výjimečných případech mohou krátkodobě stejně kamiony přes ulici Rudolfa Tomáška jezdit. Proto chceme, aby křížení silnice s železniční tratí mělo parametry podle předpisů. Příprava změny územního plánu bude trvat přibližně rok a my chceme mít v době, kdy budeme o změně územního plánu hlasovat, jistotu, že bude vyřešena i objízdná trasa pro kamiony. Protože by se mohlo stát, že někdo v celém tom složitém procesu zaujme stanovisko. Vy pak sice máte vyřešenu tuto věc, ale už nebrání nic tomu, aby kamiony po ulici Rudolfa Tomáška bez problémů jezdily. To nechceme a moment schválení změny územního plánu vnímáme jako naši pojistku.

Proto zastupitelstvo vyslovilo nesouhlas s návrhem technického řešení projektu, v němž nebyla objízdná trasa zahrnuta?
SŽDC nás v průběhu prací na projektu řešení podjezdu oslovila písemně s tím, že bude realizován železniční podjezd. Uvedla technické parametry, přičemž součástí této informace bylo také sdělení, že součástí stavby nemá být výstavba nové komunikace v areálu firmy AK 1324. Bylo to nutné udělat, aby se obě stavby řešily souběžně a realizovaná opatření měla komplexní dlouhodobý efekt.



Fakta

Nehoda pendolina ve Studénce

- Ve středu 22. července 2015 v 7.43 hodin nedbal polský řidič červeného výstražného světla a s kamionem vjel na železniční přejezd.
- Když se zavřely závory, jen popojel. Vzápětí od Ostravy přijelo pendolino, strojvůdce stačil jeho rychlost snížit ze 160 na asi 142 kilometrů v hodině.
- Po nárazu do návěsu plného plechů zemřeli ve vlaku tři muži, dalších 18 cestujících bylo zraněno.
- Celková škoda byla vyčíslena na 158 milionů korun.
- Strojvedoucí vlaku, který svou duchaplností stačil zabránit horším následkům srážky, přišel o nohy.
- Polský řidič dostal osm a půl roku vězení a zákaz řízení.

Starosta Studénky Lubomír Šobich se pohybuje po přejezdu jako řidič i cyklista. Pravidelně je tak svědkem toho, jak zde mnozí lidé riskují a nerespektují výstražná znamení. Foto: Jan Smekal a Adolf Horsinka