

Skandální ministerská fraška - hledání nejlepšího železničního dopravce (Arrivy)

Právě v těchto dnech vrcholí závěrečné dějství frašky „hledání nejlepšího dopravce“ pro dálkové železniční linky pod taktovkou Ministerstva dopravy (MD). Budou se teprve otevírat obálky s nabídkami dopravců, které jsou bez pochyby tajné, ale dopravce Arriva vlaky s.r.o. už na rychlíkové linky, pro které se dopravce vybírá, nabírá strojvedoucí a průvodčí, kterým říká, že je prostě má jisté.

„Není nic staršího než včerejší noviny“ – toto přísloví a věta, kterou použil Karel Čapek a poukaz na krátkou paměť člověka mají posloužit jako jedna z podstatných okolností pro další expanzi železničního dopravce, který dokáže nabídnout svoje služby, které ještě nikde nenaplnil podle smlouvy s objednatelem a přesto je o ně ještě větší zájem jako o nejlepší.

Doprovce Arriva vlaky s.r.o. je bez nadsázky obdivuhodným zázrakem na českých kolejích. Především díky extrémnímu nasazení managementu Arrivy, hraničícímu s hazardem, a obětavosti provozních zaměstnanců se mu podařilo s novým jízdním řádem od 15. 12. 2019 rozjezdit 4 dálkové železniční linky a další regionální v Libereckém a Zlínském kraji, přestože na to neměl dostatek vozidel ani personálu. Ještě na začátku letošního roku vypadala expanze Arrivy na české koleje jako železniční apokalypsa, což dokládají stovky mediálních výstupů. Nejslavnější byly v mrazu netopící retro soupravy, vynechávání spojů bez náhrady, a nebo s náhradou, o které nikdo nevěděl.

V poslední době ale denně slyšíme resortní prioritu v bezpečnosti železnice, a tak nelze zapomenout na „bloudící strojvedoucí“, kteří se učili teprve jezdit se svěřeným vozidlem na trati, kterou neznali, vedle toho se nám v síti rozjezdily jako třaskavé miny vlaky, se kterými se nešlo spojit ani mobilním telefonem. Po televizním vystoupení výpravčího ze Vsetína, který nevěděl, kdy přijede vlak Arrivy, protože nemá potuchy kde je a chybí na něj jakékoliv spojení, museli vypínat televizi i dnešní zbytky strážců pořádku na železnici, kteří mohou kontrolovat dopravce až po uctivém předhlášení daleko dopředu. Zapomeňme na to, protože všichni jsme to přežili a Arrivě kolegiálně pomohli další alternativní dopravci vozidly i personálem a Správa železnic razantně zamezila únikům informací o závadách v provozu, což byla pomoc ještě výraznější. Žijeme totiž v době, kdy problémem je jen ten, o kterém se mluví, a tak všichni tajně pomáhejme Arrivě, aby česko-evropská liberalizace železnice mohla vůbec začít.

Od počátku vznikla Arrivě celkem zásadní komplikace s odbavením cestujících, kterým nešlo prodat jízdenky a unikaly tržby. Selhaly totiž přenosné odbavovací terminály od firmy Telmax, a tak Arrivy se zželelo i managementu Českých drah (ČD). Vlakový personál konkurenta Arrivy byl postupně vybaven přenosnými osobními pokladnami, které používá personál ČD, od dceřiné společnosti ČD Informační systémy – ODP Software.

Na začátku letošního roku se díky rozsáhlým problémům Arrivy, která si veřejně sypala popel na hlavu, nikdo nedivil tomu, že v případě rychlíkových linek R14A Pardubice – Liberec a R14B Liberec – Ústí nad Labem Ministerstvo dopravy ústy tiskového mluvčího nechystá oslovení více dopravců a bude jednat o přímém zadání se stávajícím dopravcem ČD. Po období nového koronavirus označením SARS-CoV-2 a s ním souvisejícími redukcemi dopravy, kdy byly jiné priority než zájem o stav objednaných služeb a zda vůbec některé vlaky jezdí a vedle strojvedoucího někdo doprovází, podal dopravce Arriva vlaky začátkem července pro mnohé překvapivě nabídku, že by od 13. prosince rád převzal provoz na rychlíkových linkách R14 i R27 Olomouc – Krnov – Ostrava, kde 12. prosince vyprší smlouva

MD s ČD. Ve stejný čas se začala mezi vlakovým personálem Arrivy šířit informace, že ČD nemají o zmíněné linky zájem.

2. srpna v pořadu České televize Otázky Václava Moravce předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský garantoval zájem o linky R14 a R27 s tím, že ČD o ně budou usilovat a mají i dostatek strojvedoucích.

Hned následující den - 3. srpna přinesl dopravní informační deník Zdopravy.cz článek s titulkem „Arriva spustila nábor desítek strojvedoucích, chce být připravená na případné získání dalších rychlíků“. Informace, že Arriva hledá „do foroty“ přes 60 nových zaměstnanců pro rychlíky Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem pro nová střediska Ústí nad Labem, Děčín, Hradec Králové a Pardubice, která jí budou k ničemu, „když nevyhraje“, se stala senzací a vyvolala otázku, zda tu „soutěž dopravců“ neorganizuje sama Arriva. Podle generálního ředitele Arrivy Daniela Adamky pro deník Zdopravy.cz jde o nábor zhruba 30 strojvedoucích a 30 průvodčích. Od té doby je kuriózní nábor zaměstnancům Arrivy vysvětlován tím, že ČD chtějí soutěžit, ale svojí nabídkou nemohou konkurovat Arrivě. Podle doposud učiněných kroků Arriva s novými linkami před „ministerským výběrem“ počítá a 60 nových lidí nehledá jen tak do zásoby. Kromě toho, že některé motorové jednotky řady 845+945 mají již teď v informačním systému cílové stanice Pardubice i Ústí nad Labem hl. n., je zajímavou okolností, že strojvedoucí ČD jsou v lokalitách, kde hrozí ztráta výkonů ČD, středním článkem řízení v rámci ČD nabádání k uchopení perspektivy v elektrické trakci a přesunu blíže ku Praze.

Aby ministerskou frašku na téma hledání nejlepšího železničního dopravce člověk pochopil, stačí se podívat do smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na stávající 4 dálkové linky R21, R22, R24 a R26 mezi MD a Arrivou vlaky s.r.o. V příloze 7 s požadavky na kvalitu a vybavení vozidel je, že vozidla musí umožnit efektivní využití technických parametrů infrastruktury a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti i ve sklonově náročných úsecích.

Je veřejným tajemstvím, že starší německé motorové jednotky 845+945, které před námi uchopily Rumunsko i Albánie, jsou i přes vybavení novými sedačkami a novým lakem za zenitem a hlavně určené primárně pro tratě rovinaté nebo s minimálním stoupáním, a tak se opakovaně odehrává přehřívání převodovek díky stoupání a špatné adhezi na lince Praha – Tanvald v úseku Spálov - Velké Hamry. To samé se děje v úsecích Praha-Vysočany - Praha-Satalice a Mladá Boleslav hl. n. - Chotětov, kde jednotky nestíhají jízdní doby, nemluvě o trvalých problémech na další lince mezi Českou Lípou a Jedlovou. Spolu s motoráčky je pak extrémně teplo i cestujícím. Stále přetrvávají potíže se spojováním jednotek, jelikož nefungují zásuvky mnohočlenného řízení. V provozu se opět objevují ve větší míře jednotky bez dílenské opravy, tzn. původní červené německé 628, a informační systém neumí při jízdě dvou a více jednotek označit jednotlivé jednotky kde končí, pokud se jejich cílová stanice mění. To je drobný příklad problémů, které se stále kumulují a v přepočtu na výkony a vlakové kilometry dělají z dopravce Arriva vlaky s.r.o. rekordně nejNEspolehlivějšího s nejvyššími zpožděními, největším rozsahem rušení vlaků a největším počtem závad.

Jednou ze zásadních a zajímavých součástí smlouvy MD s dopravcem je příloha č. 8, která udává minimální požadavky na zajištění služeb ve stanicích. Přehledná tabulka se všemi rychlíkovými stanicemi a zastávkami pro všechny 4 rychlíkové linky stanovuje mj. rozsah prodeje jízdních dokladů v jednotlivých stanicích, kde jsou uvedeny požadavky na vnitrostátní a mezinárodní pokladny. Tady je nejznatelnější důkaz, že někdo šel podmínkami štěstíčku – Arrivě naproti. Vnitrostátní pokladnou se podle vysvětlivek totiž rozumí i prodejní automaty, kterými MD legalizovalo výrazné snížení standardu služeb v dálkové dopravě vedle pokladen ČD, obsazených osobními pokladníky a informátory. I přes počáteční investici jde o výraznou úsporu živé práce a snížení nákladů na odbavení. Mezinárodní pokladny má Arriva provozovat a nesmí být nahrazeny automatem, ale opět tomu tak ve

větší míře není, když mezinárodní pokladny nejsou tam, kde měly být a k dispozici je jen automat s telefonním sluchátkem. Zcela jednoznačně nejsou dodrženy podmínky smlouvy, které mají vliv na „soutěžní“ cenu dopravního výkonu dopravce a potvrzuje se, že expanze dopravce Arriva vlaky s.r.o. doposud nepřinesla v dálkové dopravě lepší, ale horší služby a dokonce výrazně eliminovala možnost použití železnice imobilním občanům.

Poslední okolností, která stojí za zmínku v rámci „hledání nejlepšího dopravce“ je, že dopravce Arriva vlaky s.r.o. od roku 2017 tají výsledky hospodaření, když jako poslední je v obchodním rejstříku auditovaná účetní závěrka za rok 2016. Podle naší i evropské legislativy prokazuje dopravce finanční způsobilost prostřednictvím auditované roční účetní závěrky, kterou řeší § 21 zákona o účetnictví včetně jejího zveřejňování. Je zřejmé, že Ministerstvo dopravy a následně i jeho prostřednictvím ČD jsou stále více ovlivňovány soukromým sektorem, a tak si počkejme na další tzv. „rozstřel“ jako novodobý vynález Ministerstva dopravy, evokující dávné westernové scény divokého Západu, ale u nás trefně výběr nejlepšího. Administrátorům takového procesu s ohledem na již známé okolnosti není co závidět. Trestní zákoník a dopady § 256 – Sjednání výhody při zadání veřejné zakázky, při veřejné soutěži a veřejné dražbě a § 257 – Pletichy při zadání veřejné zakázky a při veřejné soutěži jsou celkem přesně vymezeny. Neobhájí, že šlo o přímé zadání a výběr nejlepšího, protože už teď jde o frašku a může jít o podvodné jednání zajímavého rozsahu...

Jindřich Berounský

25. 8. 2020

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy