

Angažmá dopravce Arriva vlaky v Libereckém kraji je podepřeno manipulacemi, střetem zájmů, podvodem a nesplněnými sliby

S novým jízdním řádem od konce minulého roku a letos se na kolejích Libereckého kraje povedlo nevídané. V rámci zvyšování atraktivnosti regionální železniční osobní dopravy v kraji pod Ještědem díky novému angažmá dopravce Arriva vlaky s.r.o. přišli cestující mezi Železným Brodem a Tanvaldem o možnost bezbariérově nastupovat i vystupovat, hendikepovaní na větších invalidních vozících o možnost přepravy úplně.

Cestující se vozí převážně přes 30 let starými německými motorovými vozy řady 845 a na lince L3 mezi Libercem a Starou Pakou spočívá zlepšení v tom, že jezdí 20 let staré a kdysi pokrokové, ale dnes ošuntělé červené jednotky Siemens Desiro řady 642 DB Regio s nálepkami Arrivy namísto Českými dráhami (ČD) nabízených 8 let starých moderních motorových jednotek řady 844 od Pesy. To vše díky manipulacím a vnímání železnice ze strany bývalého jednatele koordinátora veřejné dopravy Libereckého kraje KORID Lk - stavebního inženýra Pavla Blažka, který měl do ledna minulého roku zároveň poradenskou firmu Transport Advisory, s.r.o. společně s manažerem dopravce Arriva vlaky a dlouho využíval důvěry hejtmana i Rady Libereckého kraje, které vodil v případě železnice jako „nestranný odborník“ doslova na provázku, když na jednáních rovnou mluvil za kraj a vedle toho dělal vše pro Arrivu. Ještě dnes po odvolání z funkce jednatele (9. června letošního roku) jako specialista KORIDu Lk na drážní dopravu ztvárňuje obsah komunikace hejtmana a náměstka pro dopravu Jana Svitáka v případě železnice a umíněně pracuje na tom, aby z ČD byl jen „zbytkový dopravce“ jako na lince L3 v úseku Liberec – Stará Paka, kterou Liberecký kraj zadal celou Arrivě s výjimkou jednoho páru vlaků, které ekonomicky a provozně do konceptu Arrivě nezapadají, a to posledního nočního ve 22.53 hodin z Liberce do Semila prvního ranního ve 4.10 ze Semil do Liberce. Vlakovým četám ČD tak až ironicky zůstal nejméně oblíbený výkon, kdy se jedou z domova z Liberce vyspat na nocležnu do Semil, kam dorazí po půlnoci, aby se časně ráno vrátily zpět.

ČD se staly pro Liberecký kraj „ošklivými“ od podzimu roku 2018 díky údajnému zdoluhavému jednání a cenově nepřijatelnému řešení nasazení motorového vozu řady 840 RS 1 Stadler na linku L 18 Železný Brod – Tanvald, která je logicky svázána s provozem na páteřní regionální lince kraje L1 Liberec – Tanvald – Szklarska Poreba Górna, zajišťované kompletně motorovými vozy řady 840. Liberecký kraj i ČD shodně deklarovaly zájem o zajištění vozby na lince L18 motorovým vozem řady 840, ale jádrem problému se stala zadávací dokumentace původní soutěže Libereckého kraje na dopravce Jizerskohorské železnice, tzn. celého Frýdlantska a Jablonecka (dále JIHOŽ), která s rozšířením výkonů na další tratě nepočítala. Pokud by s tím počítala, tak by cena odpovídala prakticky variabilním nákladům vozidlařady 840 a podílu režii na výkonech tratě, resp. linky L18, o kterou by byla smlouva JIHOŽ navýšena. V současnosti platná nová legislativa, podle které by byla smlouva uzavřena, neumožňuje, aby dopravce „vynechal“ v kalkulaci odpisy vozidel, která budou pro plnění smlouvy použita (jde o definici provozních aktiv podle § 6 vyhlášky 296/2010 Sb.), proto byla do kalkulace zahrnuta i položka „odpisy“, a to předmětného vozidla. Zároveň ČD vysvětlovaly, že se o tuto částku sníží úhrada ve smlouvě JIHOŽ, která však byla uzavřena na základě nabídkového řízení a oproti původním předpokladům nešlo tuto smlouvu rozšířit o zmiňované výkony, protože by šlo o podstatnou a zřejmě protiprávní změnu oproti zadávací dokumentaci.

Fakticky to znamenalo sedmileté využití vozidla řady 840 RS 1 Stadler za průměrných 197 Kč v brutto ceně (k tomu se kraji vrátí výnosy z tržby) na lince L18 s tím, že na smlouvě JIHOŽ kraj ušetří 2 mil Kč ročně na odpisech. Na lince L18, kde se doposud střídaly motorové vozy řady 840 s Regionovými řady 814, by šlo nasazením řady 840 na všechny vlaky o kvalitativní posun, kde kraj neakceptoval cenu a ČD byly vyzvány, aby předložily

jinou, ale levnější variantu řešení s částečně nízkopodlažní Regionovou řadou 814. Z velmi solidní komplexní nabídky ČD s ohledem na skutečné provozní náklady vozidel řady 840, decimovaných více likvidačními nehodami na přejezdech, se podle všeho díky „spojce mezi ČD a krajem“ Pavlu Blažkovi stala ta, která představovala „zklamání z jednání s ČD“ a odstartovala ten správný proces hledání toho nejlepšího dopravce (jednatelem krajského koordinátora dopravy, který měl v tu dobu poradenskou firmu s manažerem Arrivy).

26. října 2018 oslovil Liberecký kraj dopravce dopisem hejtmána Martina Půty s poptávkou zajištění dopravní obslužnosti v části kraje, která obsahovala požadavky na kvalitu vozidel. V případě tzv. oběhu C a linky L18 jsou *preferovány nové nebo užívané soupravy vozidel s minimálně jedním nízkopodlažním prostorem pro nástup a výstup cestujících se špičkovou kapacitou vyšší než cca 65 míst k sezení. Objednatelé požadují vybavení souprav toaletami. Snadná použitelnost toalet osobami se sníženou schopností pohybu a orientace včetně osob s invalidním vozíkem je vítána.* Jak se ukázalo, toto platilo pro všechny dopravce s výjimkou Arriva vlaky, který má aktuálně smlouvu na tzv. Ještědskou železnici s Libereckým krajem ze 12. 12. 2019, schválenou Radou Libereckého kraje 3. 12. 2019. Ta umožňuje na linku L18 nasazovat jako turnusové (čili pravidelné) vozidlo vysokopodlažní- německou motorovou jednotku řady 845 do 31. 3. 2021 a jako záložní dokonce po dobu trvání smlouvy na první pohled tu samou vysokopodlažní motorovou jednotku, ale modernizovanou s označením 845.3, takže striktní a pro cenu dopravního výkonu a vozbu směrodatný závazek bezbariérovosti se vytratil a smlouva se upravila na míru, kterou Arriva mohla nabídnout.

Rada Libereckého kraje tak legalizovala faktické zhoršení služeb. Kupříkladu houf maminek s kočárky ze sídliště nad centrem Velkých Hamrů a zánovní bezbariérovou zastávkou Velké Hamry město na lince L18 s nástupem Arrivy překonává schůdky a úzký dveřní prostor německého motoráčku a pěkně se zapotí tam, kde se léta nastupovalo bezbariérově. Po nevídané a krkolomné pseudo soutěži Liberecký kraj dospěl k přímému zadání dopravci Arriva vlaky, který má smlouvu na jiná a kvalitativně výrazně horší vozidla než kraj poptával a přitom nepřipouštěl výjimky, což je velmi průhledný podvod. Podívejme se proto na nejzajímavější momenty příběhu a procesu zlepšování železniční dopravy v Libereckém kraji.

Zmíněná poptávka Libereckého kraje ze dne 26. 10. 2018 stanovila termín podání nabídek dopravců 30.11.2018 a poučku, že nejde o veřejnou soutěž ani předběžnou konzultaci, a že Liberecký kraj není ničím vázán a jednání může bez jakýchkoliv nároků dopravců ukončit. V průběhu listopadu 2018 ČD upozornily na právně vadné notifikace, a to termínově i v souvislosti s podklady pro nacenění a tzv. „ošlapným“. Začátkem prosince 2018 došlo ze strany ČD k opakovaným urgencím notifikací u tehdejšího jednatele KORID Lk Pavla Blažka, který soustavně neplnil dohodnuté termíny, což ČD včetně chyb notifikací přiznával a omlouval se, ale radě kraje referoval o údajných chybách na straně ČD. Rada Libereckého kraje byla manipulována nepravdivými a zkreslenými informacemi o jednání ČD, které psaly dopisy hejtmanovi s dovětkem, že vše je komunikováno s jednatelem Pavlem Blažkem a přitom to byl právě on, kdo připravoval hejtmanovi zase odpovědi a celý proces vyvolával dojem, že hejtman nečetl dopisy ČD ani svoje odpovědi na ně.

Stěžejním mezníkem pro „kvalitativní posun“ železniční dopravy v Libereckém kraji se stal **10. prosinec 2018**, kdy **datovou schránkou došla Libereckému kraji nabídka dopravce Arrivavlaky s.r.o.**, následně 11. prosince je konečně zveřejněna urgovaná notifikace a 12. prosince jsou ČD vyzvány Pavlem Blažkem, aby podaly alespoň indikativní nabídky do 14. prosince vzhledem k tomu, že se objevila senzační a časově omezená nabídka jiného dopravce a do pátku 14. prosince odpoledne je třeba zpracovat podklady pro radu kraje, která má 18. prosince rozhodnout. Na takovou nesmyslnou výzvu ČD nereflektovaly s odkazem na to, že začíná být logické, proč na Libereckém kraji zasahuje často policie.

Avizované mimořádné jednání Rady Libereckého kraje 18. prosince 2018 dospělo nikoliv překvapivě k usnesení o schválení přednostního jednání o znění smlouvy na provozní soubor linek L3, L5, L18 se společností ARRIVA vlaky s.r.o., a to na základě nabídky zasláné dopravcem, dalším bodem usnesení bylo schváleno jednání s ČD pouze o zbývajících výkonech regionální dopravy Libereckého kraje, takže bylo „vybráno“.

21. 12. 2018 přinesl deník Zdopravy.cz informaci, že jednatel KORIDu Lk Pavel Blažek je společníkem ve firmě Transport Advisory, s.r.o. spolu se zaměstnancem Arrivy vlaky s.r.o. Petrem Prokešem. Do té doby nic netušící a zděšený hejtman Martin Půta na to mediálně reagoval: *„Není možné, aby pan Blažek měl společnou firmu se zaměstnancem jiného dopravce a současně se podílel na jeho výběru!“*

Na tiskové konferenci 9.1.2019 po jednání rady kraje 8. 1. hejtman sršel hromy a blesky, přičemž na angažmá Pavla Blažka řekl: „Považuji to za neuvěřitelné a skandální. Já jsem o tom nevěděl a nikdo nám to nepřipomněl. Kdybych o tom věděl, tak bych samozřejmě trval na tom, že smlouvu s Arrivou nemůže vyjednávat pan Blažek. To by napadlo i dítě ze třetí třídy základní školy“. Proces, již v tu dobu nesprávně nazvaný jako „výběr dopravců“ přešel formálně na odbor dopravy a kontaktní osobou se stal jeho vedoucí Jan Čáp s tím, že v podkladech pro výbor dopravy a Zastupitelstvo Libereckého kraje se kromě zpracovatelů nezměnilo nic a všechny následující materiály automaticky kopírovaly rozhodnutí rady kraje z mimořádného jednání 18.12. o přednostním jednání s Arrivou a uváděly: „V případě nedohody s ARRIVA vlaky s.r.o. alternativní možnost zadání již doručeným nabídkám ČD a GW TR.“

8. 1. 2019 schválila rada kraje opětovně oslovení dopravců k podání nové nabídky v termínu do 21. ledna 2019 do 13.30 hodin. 22. ledna 2019 jsem se osobně zúčastnil jednání Výboru dopravy Zastupitelstva Libereckého kraje a požádal o úpravu projednávaného materiálu pro následující jednání krajského zastupitelstva, a to odstranění nepravdivých informací k notifikacím a stále ponechané preference Arrivy, když právě probíhá proces výběru. Můj požadavek byl odmítnut a vedoucí odboru dopravy Jan Čáp zareagoval, že data prověří a je přesvědčen, že nikdo ze strany Libereckého kraje žádného dopravce neupřednostňuje. Projednávané podklady přitom vypovídaly o tom, že dopravce Arriva už byl vybrán. Zároveň podal informaci, že nabídky dopravců se budou vyhodnocovat a všechny včetně doporučení postupu budou předány k projednání radě kraje 5. 2. 2019. Shodou okolností právě v době jednání výboru dopravy proběhla 22. ledna v Praze valná hromada Transport Advisory s.r.o., kde se Pavel Blažek i Petr Prokeš zbavili každý svého 50% podílu společníka a převedli jej třetí osobě. Jejich spolupráce byla zřejmě tímto aktem podle dalšího vývoje zapomenuta a očištěna. V březnu potom byli vymazáni z obchodního rejstříku. Poradenská firma Transport Advisory realizovala podle registru smluv několik zakázek pro Ústecký a Zlínský kraj. Její spolupráce se Zlínským krajem prokrestila cestu Arrivě i tam.

Pro jednání Rady Libereckého kraje 5. 2. 2019 prezentovaný „nový výběr dopravců“ **byl předložen materiál, svým usnesením kopírující již to z 18. 12. 2018 a doporučující pokračování jednání o smlouvě s dopravcem Arriva vlaky.** Radní kraje obdrželi zároveň přehlednou tabulku nabízených cen dopravního výkonu na vlkm a porovnání kvality vozidel s nepravdivými a zkreslenými informacemi, dokonce i ničím nepodloženými subjektivní pocity zpracovatele v poznámkách. V přehledu vozidel na prvním místě dominovalo jako nejlepší téměř 20 let staré vozidlo řady 642 Siemens Desiro a kvalitativně lepší nabídka ČD se zánovními vozidly řady 844 RegioSharky od polské Pesyse stala horší i přes lepší poměr ceny a výkonu, rychlejší akceleraci a bezpečnější i ekologičtější konstrukci.

Ve váženém průměru byly ČD na ceně pod 150 Kč na vlkm levnější než Arriva (za 157,12 Kč na vlkm), a to s nízkopodlažními vozidly hned od prosince 2019, ne až od 2. nebo pozdějšího roku kontraktu! Nabídky ČD a Arriva vlaky se staly neporovnatelnými, avšak z důvodové zprávy vyšla najevo podstata té nejdůležitější manipulace. Pro oběh C a

linku L18 vyhovovalo původním zadaným podmínkám vozidlo Regionova řady 814/914, o které si v rámci jednání s ČD po odmítnutí údajně drahého vozidla řady 840 RS 1 Stadlerdrážní specialista Libereckého kraje řekl požadavkem co nejlevnější varianty, aby potom v důvodové zprávě uvedl, že se nejedná o vozidla moderní nízkopodlažní konstrukce, preferovaná Libereckým krajem, mj. i z důvodu údajně méně kvalitních chodových vlastností jednonápravových podvozků a slabých výkonových parametrů a opakujícím se problémem při zhoršených adhezních podmínkách, kdy není dostatečná pouze jediná hnací náprava.

Nesmýslné subjektivní tvrzení drážního specialisty Blažka, o kterém nevědí například výrobci osvědčených souprav vozidel Talgo s jednonápravovými podvozky, je doplněno v důvodové zprávě nepravdivou informací, že preference vozidel moderní nízkopodlažní konstrukce byla v oslovovacím dopise dopravcům, zaslaném datovou poštou. Kromě již výše uvedené specifikace, omezené na nové nebo užitě soupravy, neexistuje zmínka ani vysvětlení pojmu **vozidla moderní nízkopodlažní konstrukce**. Jinými slovy ten, který vmanipuloval ČD do nasazení vozidel řady 814/914 Regionova jako výrazně levnější varianty na linku L18, postavil materiál do rady kraje na drtivé a pro linku L18 neadekvátní a odborně nepodložené subjektivní kritice vozidel Regionova, které má za vozidlo nižší kvality, i když disponuje nízkopodlažní částí, zatímco „dočasně“ plánovaná vysokopodlažní vozidla dopravce Arriva vlaky s.r.o. řady 845+945 uvádí jako vozidla průměrné kvality klasické konstrukce s různým stupněm modernizace interiéru, na kterém závisí míra komfortu pro cestující.

V důvodové zprávě předkladatel zároveň uvedl, že ČD nevyužily své konkurenční výhody v jedinečné možnosti nasazení vozidel řady RS 1 Stadler řady 840, které jsou provozovány (a odpisově plně hrazeny na Jizerskohorské železnici). Zapomněl uvést, proč je odmítl jako drahé řešení, neuvedl podstatu problému, a tím pro drtivou většinu neorientovaných v problematice vytváří dojem, že na ČD jsou hlupáci, kteří nabízejí draze něco, co už je odpisově hrazeno. To je však evidentní součást manipulace a účelová a nepravdivá informace.

Vedle faktu, že podle Libereckého kraje je díky jeho odborníkům nemoderní vozidlo, které má jednonápravové podvozky, podal jednatel KORIDu Lk všem zastupitelům Libereckého kraje velmi zajímavé vysvětlení, týkající se porovnávací tabulky železničních vozidel, která byla přílohou stěžejního materiálu do rady kraje a hejtman Libereckého kraje Martin Půta ji ukázal na tiskové konferenci 8. února 2019 jako přehledné vodítko pro rozhodování rady kraje. Problém je v tom, že vozidlo řady 642 Siemens Desiro bylo uvedeno v tabulce jako první a nejlepší v případě výkonu na tunu a uvedené akcelerace před vozidlem Pesa řady 844, když to mělo být naopak a zpracovatel použil hmotnosti prázdných vozidel jako by řešil jejich nasazení na výstavu vozidel a nikoliv pro provoz. Špatně byly uvedeny i další údaje o vozidlech, ale nejkřiklavěji působí subjektivní hodnocení vozidel a vnímání hmotnosti vozidel, jaké Evropská unie nezná, když drážní specialista Libereckého kraje Blažek na moje výtky k průběhu výběru Zastupitelstvu Libereckého kraje uvedl:

„O panem Berounským zmíněných vozidlech 844 Regioshark ČD jsme vždy tvrdili, že jsou s vozidly Desiro srovnatelná (nikoli lepší nebo horší), za tím si i nadále stojím, osobně přesvědčit se může každý denně na nádraží v Liberci. Každé z obou vozidel má své přednosti a slabiny. V příloze, kterou pan Berounský dokládá údajné poskytnutí nepravdivých informací pro rozhodování RK, jsou panem Berounským pouze přepočteny výkonové parametry vozů prázdných na vozy plně obsazené cestujícími (včetně všech míst ke stání), což vede k obdobným výsledkům. Uvedené odchylky nebyly pro výběr uchazeče podstatné. (Poznámka: metodika pro výpočet plného obsazení vozů včetně míst ke stání není jednotně normována, prakticky záleží na výrobcích. V plném obsazení není provoz vozidel na území Libereckého kraje standardně plánován, což dokládá poptávka zaslaná dopravcům i návrh smluvních dokumentů.)“

Ing. Blažek svým vysvětlením zřejmě prezentuje nové normy Libereckého kraje nebo KORIDu Lk, které nejsou známy dopravcům ani výrobcům vozidel v Evropě. Senzací je, že v plném obsazení se s vozidly na území Libereckého kraje nepočítá, ale neví se, na kolik procent mají jezdit obsazená a v praxi se i plně obsazená vozidla vyskytují. Soubor referenčních hmotností včetně těch pro konstrukci a provoz železničních vozidel určuje evropská norma, v našem pojetí ČSN EN 15 663, která definuje následující referenční hmotnosti – vlastní hmotnost, konstrukční hmotnost (v provozním stavu, při normálním užitečném zatížení nebo výjimečném užitečném zařízení) a provozní hmotnost (v provozním stavu nebo při normálním užitečném zařízení). V železničním provozu je kromě výkonu vozidla důležitá vzhledem k bezpečnosti provozu jeho brzdící schopnost, odvíjející se mj. i od pro výpočet brzdící schopnosti správně určené hmotnosti vozidla, což umí odvodit z nápisů na vozidle každý strojvedoucí a vlakvedoucí. Pokud by tomu tak nebylo, nevyjel by jediný vlak. U vlaku s cestujícími se přirozeně počítá s nimi a provozními kapalinami. V dokumentu ing. Blažka se odchylky projeví tak zásadně, že z jednoznačně horšího vozidla se vyrobil dojem toho jednoznačně nejlepšího, opticky v prvním pořadí.

Co se týká porovnání vozidel ČD řady 844 Regioshark od polské Pesy, která má ing. Blažek za vozidla srovnatelná s vozidly řady 642 Siemens Desiro, se kterými časem počítá dopravce Arriva vlaky s.r.o., je nesporným faktem, že vozidlo řady 642 s uváděnou výrobou v roce 2000 bylo v prvním desetiletí nového tisíciletí vozidlem moderní nízkopodlažní konstrukce. Je ale 20 let staré a už nevyhovuje stávajícím evropským normám, nejmarkantněji na tuhost skříně. Proto se jich také němečtí dopravci včetně DB zbavují a v takovémto pojetí s lehkou konstrukcí by takové vozidlo dnes nemohlo být ani vyrobeno. DB v posledních letech nakupují z Polska různé varianty motorových vozů od Pesy. Regioshark řady 844 je neporovnatelný statickou pevností a odolností vozidla proti nárazu, když oproti Desiru řady 642 splňuje normu ČSN EN 15 227. Díky tomu je zajištěna výrazně vyšší bezpečnost cestujících i strojvedoucího v případě střetnutí vozidla s překážkou v jízdni dráze a spalovací motory splňují aktuálně platné emisní limity, proto řada 844 oproti Desiru méně zatěžuje životní prostředí emisemi spalovacích motorů.

To nemění nic na skutečnosti, že ing. Blažek měl možnost přesvědčit radu kraje, že vozidla řady 642 Siemens Desiro jsou pro Liberecký kraj nejvhodnější třeba svým sympatickým zjevem a rada kraje mohla jejich nasazení na vybrané linky určit a zadat dopravci Arriva vlaky s.r.o. tzv. přímým zadáním. To by bylo regulérní a nenapadnutelné na rozdíl od série dnes již prokazatelných machinací, střetů zájmů, zkreslování údajů a netransparentních kroků.

Podle ing. Blažka, respektive Libereckého kraje se po formální stránce nejednalo o postup dle Zákona o zadávání veřejných zakázek, ale přímé zadání. Záměrem však bylo vytvořit konkurenci nabídek. Podstatnou část předběžných diskusí objednatel s dopravci před výběrem dopravce pro přímé uzavření Smlouvy o závazku veřejné služby (SZVS) vedl právě ing. Blažek a ještě ve střetu zájmů, přičemž došlo doslova k pseudo výběrovému řízení a podle všeho k narušení podstaty institutu přímého zadání SZVS podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007. Na straně objednatelje vyvodit jednání in fraudem legis, tedy jednání obcházející zákon. Objednatel využil prostředků nabídkového řízení pro přímé zadání SZVS, čímž de facto obešel zákon snahou o eliminaci prostoru pro napadení jeho postupu dopravci. A ještě k tomu z vybíraných nabídek vybral tu, která je v souhrnu dražší a nesplňuje původní kvalitativní zadání.

Zajímavý způsob výběru způsobil poprask nejen u vedení ČD, a tak na společné tiskové konferenci 8. 2. 2019 s tehdejšími předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Miroslavem Kupcem, kde došlo k prezentaci rozdílných názorů na výsledek výběru, avšak přímého zadání, hejtman Martin Půta ve snaze zachránit situaci slíbil „podle tehdejších

posledních dostupných informací od Arrivy“, že na všechny linky souboru tzv. Ještědské železnice vyjedou s novým jízdním řádem v plném počtu vozidla Siemens Desiro řady 642 a žádné staré motoráky, což se přirozeně nestalo a málem bylo zapomenuto. I když je realita jiná, management Arrivy s podporou svého lobbisty a drážního specialisty Libereckého kraje Pavla Blažka žije z toho, že slibem nejde zarmoutit a nic to nestojí, ale není jisté, jak dlouho to vydrží.

Závěrem je třeba připomenout nenaplněné sliby managementu Arrivy ohledně fungování odbavovacího zařízení od společnosti Telmax pro doprovod vlaků dopravce Arriva vlaky, které přinesly neodbavování cestujících a nesplnění jedné ze základních podmínek pro angažmá dopravce v Libereckém kraji. Pomohly nakonec ČD a zachránily svého konkurenta přenosnými osobními pokladnami od společnosti ODP Software, která patří dceřiné společnosti Českých drah ČD – Informační Systémy, a.s. V kontextu s tím vším lze velmi obtížně pochopit, že i když ještě žádné sliby nedopadly, Arriva se v současnosti uchází o další výkony ČD, nenaplnuje ani to, k čemu se smluvně zavazuje a objednatelům to nějak zázračně nevadí.

Jindřich Berounský
předseda Dopravního výboru, z.s.