

Předvolební diskuse České televize na téma dopravy Libereckého kraje „odkopal lobbistu Arrivy“, placeného Libereckým krajem

V rámci předvolební diskuse České televize (ČT) s kandidáty na hejtmana Libereckého kraje 10. září došlo i na dopravu, kterou moderátor České televize Martin Řezníček uvedl: „*A zaměříme jsme se teď na jeden z dalších velkých problémů Libereckého kraje. A tím je doprava. Kraji se ani v tomto konkrétním volebním období nepodařilo splnit sliby a zlepšit zásadně například železniční dopravu mezi Prahou a Libercem, zároveň doprava vážne i mezi Libercem a Pardubicemi, dokonce rychlíky Českých drah na této trati jezdí pomaleji než v době, kdy železnici vládla pára.*“

Ačkoliv otvírákem dopravy bylo spojení Praha – Liberec, které sám vedoucí odboru dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje a podle jeho hejtmana součást dopravní mafie Jan Čáp operlil informací, že vzniká 17. studie, která by měla najít vhodnou trasu železnice mezi Libercem a Prahou, nejvýraznějším trhákem bylo určitě to, že mezi Pardubicemi a Libercem jezdí rychlíky ČD pomaleji než za páry. Nebylo těžké přijít na to, kdo zkusené informace ČT podsunul a zase se odkopal.

Redaktorka ČT Barbora Silná v pořadu uvedla: „*Vlaky nezrychlily ani na trati z Liberce do Pardubic. Liberecký kraj společně s Královéhradeckým vyjednává aktuálně s Ministerstvem dopravy a chce, aby na rychlíkovou trať nasadil aspoň rychlejší vlaky.*“ Do toho přisazuje Pavel Blažek, uvedený jako specialista na dopravu KORID LK: „*Na trati máme nová vozidla na regionálních vlcích, ovšem jízdní řád je pořád starý. Jeho změna není možná do té doby, než i na rychlících budou nasazena rychlejší vozidla.*“ Barbora Silná přidává: „*A tak na trati z Liberce do Pardubic nastala kuriózní situace. Modernější vlakové soupravy objednané kraji by zvládly cestu stejně rychle jako rychlík objednaný Ministerstvem dopravy, který řadou zastávek jen projíždí.*“ Do hry přichází Jiří Střecha, ředitel Poštovního muzea a znalec železnice: „*2 hodiny a 46 minut, rychlíky v roce 38 v parní trakci jezdily skoro o 10 minut kratší dobu než dnešní rychlíky v trakci motorové.*“

Scéna a manipulace na úvod televizní diskuse o dopravě úplně ukázková. Je třeba vyvolat dojem, že ČD jsou to staré - horší než pára, ale specialista na dopravu, nedávný jednatel koordinátora veřejné dopravy KORIDu LK Pavel Blažek, vystudovaný stavař a jinak „dopravák samouk“, který měl ještě minulý rok v lednu poradenskou firmu Transport Advisory s.r.o. s manažerem dopravce Arriva vlaky s.r.o., si dal gól do vlastní branky a prezentoval nepravdivé a hodně zavádějící informace. Jako adept na dalšího člena „dopravní mafie“ Libereckého kraje, kteří se toho času mezi blízkými spolupracovníky hejtmana Martina Půty hledají, neudržel na uzdě svoje intenzivní úsilí o zaangažování dopravce Arriva vlaky za každou cenu vědom si toho, že v Libereckém kraji už nějakou dobu platí, že „co je německé, to je hezké“.

Pavel Blažek prezentuje jako nová vozidla na souběžné lince s rychlíky v úseku Liberec – Stará Paka 20 let staré motorové jednotky řady 642 Siemens Desiro a ČD na stejnou linku nabízely 8 let staré RegioSharky řady 844 od Pesy, ale ty zavrhnul, protože by o ně byl ochuzen Ústecký kraj, kterému radila ještě nedávno jeho firma Transport Advisory a je s ním propojen, protože i v Ústeckém kraji platí, že „německé starší, ošuntělé a špinavé je lepší než české“. (Nejvýrazněji na lince U7 Děčín hl. nádraží – Ústí nad Labem Střekov).

Pod pojmem rychlejší vlaky toho času specialista Blažek prosazuje nejen na trati Pardubice – Liberec starší německé motorové jednotky řady 845 (německé 628) Arrivy z let 1986 - 89, dosahující rychlosti 120 km/h, kterou nemají kde využít a nejsou stavěny pro provoz na sklonově náročnějších úsecích tratí Libereckého kraje, kde nestíhají ani jízdním řádem stanovené jízdní doby a výrazně pokulhávají za původní vozbu ČD. V případě rychlíkové linky Pardubice – Liberec je třeba připomenout, že objednatel dálkové dopravy včetně jízdního řádu je Ministerstvo dopravy a stávající model dopravy brzdí vlaky ČD díky nějakému pravidelnému intervalu, systému, vazbám a křížováním, které někdo objednal. Toho času i 20 minut na odjezdu z Pardubic zpožděný rychlík ČD, čekající na přípoje, dojede do Liberce načas, což o něčem svědčí. Na druhou stranu se dobrých dynamických vlastností „už 20 let moderních“ Desir DB Regio ve službách Arrivy na souběžných osobních vlcacích využívá k dohánění zpoždění v souvislosti s prostoji při nutném použití staničních WC, protože se díky obdivuhodným dlouhým oběhům německých vozidel nedaří vyprazdňovat nádrž s fekáliemi.

Specialista na dopravu Pavel Blažek zapomněl na to, že cestující umí zjistit z jízdního řádu, že jím prosazovaný dopravce Arriva s německými motoráčky řady 845 třeba na Českolipsku a trati 080 jezdí s rychlíky bez zastávek stejně rychle nebo spíše pomaleji než zastávkové osobní vlaky ČD, kterým fakticky zadýchané a v kopci nemotorné rychlíkové Limentky a Angely nestačí.

Angažmá dopravce Arriva vlaky s.r.o. na rychlíkových linkách a jeho způsob prosazování ze strany Ministerstva dopravy i Libereckého kraje bude jedním z bodů jednání zástupců železničních odborových centrál s vicepremiérem a ministrem dopravy Karlem Havlíčkem 29. září, ale pro Liberecký kraj znamená v současnosti i přes obdivuhodné úsilí provozních zaměstnanců Arrivy velkou míru nespolehlivosti, v konečném důsledku horší a dražší služby než nabízely ČD. Zvláštní pozornost si zaslouží skutečnost, že v Libereckém kraji jezdí něco jiného, než bylo poptáváno, a právě v tom sehrál zajímavou roli dopravní specialista Pavel Blažek, placený Libereckým krajem a neskrytě lobbující za dopravce Arriva vlaky s.r.o.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy