

Střípky z blamáže při zlepšování osobní dopravy na českých kolejích

Na libereckém nádraží se v pátek 4. června odehrál zdánlivě malý příběh. Plně vystihuje rozsáhlou blamáž na českých kolejích a destrukci české železnice. Pod špatně vykládaným fenoménem liberalizace čím dál více vládnou soukromé zájmy. Ministerstvo dopravy i Liberecký kraj hledali toho nejlepšího a zároveň nejlevnějšího dopravce. Strkají hlavu do písku a nezajímají se o skutečný stav služeb, které měly být lepší. Skutečnost je jiná a doposud bedlivě utajovaná.

V pátek 4. června se další skupina zaměstnanců Českých drah (ČD) dozvěděla, že pro něv souvislosti s postupnou plánovanou eliminací ČD Ministerstvem dopravy a Libereckým krajem není místo a jejich pracovní poměr skončí do konce července. Mimo jiné mají odejít i 2 železniční inženýři, odpovídající za služby ČD v Libereckém kraji, oba s dlouholetou praxí. Jednou z dotčených je i dlouholetá liberecká osobní pokladní. Příkladně sloužila a usmívala se na zákazníky. Vedle péče o 2 děti si dálkově udělala vysokou školu přímo ve svém oboru. Jenže zrovna v Libereckém kraji není třeba na železnici vzdělaných lidí a dopravní školy jsou přítěží.

„Levnější“ alternativní dopravci si u vlakového doprovodu vystačí s kýmkoliv, kdo umí alespoň počítat. Při expanzi právě do Libereckého kraje bylo třeba sehnat více lidí najednou. Přemluvil se dokonce i náhodný cestující, aby doprovodil vlak. Uplatnění našlo i nějaké to pohledné děvče z úklidové firmy. Na železnici přišlo hodně lidí z ulice, aby doprovázeli cestující a vystřídali osobní pokladní, vlakvedoucí a průvodčí s mnoha odbornými zkouškami, psychotesty a kurzy asertivity, které jsou moc drahé. Toho času nejpreferovanější a nejlepší dopravce Libereckého kraje - Die Länderbahnby se obešel bez jakýchkoliv nádraží, obejde se i bez toho libereckého. Odbavuje cestující ve vlaku a nepotřebuje žádné osobní pokladny, dokonce ani vývěsky – oblepuje informacemi zdi a vstupní dveře, dokud různá sdělení a dokonce i jízdní řády dlouho po neplatnosti samy neodpadnou, ale toho času je to pro Liberecký kraj to nejlepší a nejlevnější.

Vraťme se ale zpět k pátku 4. června a věnujme se jinému lepšímu dopravci - Arriva vlaky, kterého velmi nestandardním postupem a velkou silou protlačili zajímaví aktéři Ministerstva dopravy a Libereckého kraje v rámci společného projektu zlepšování železnice ojetými německými vozidly z let 1987 a 1988. Nejdříve má problémy rychlík Arrivy1347 Ústí nad Labem – Liberec. Musí chladit a do Rynoltic pod Ještědský hřeben přijíždí s 10 minutovým zpožděním. Na strmém úseku mezi Rynolticemi a Křižany prodlužuje jízdní dobu o 17 minut a dosahuje zpoždění 27 minut. Téhož dne odpoledne se rychlíku 1352 ArrivyLiberec – Ústí nad Labem s odjezdem v 16.28 hod, vedenému 2 motorovými jednotkami 845+945, nedaří odjet a cestující jsou odkázáni na osobní vlak 6612 Liberec – Děčín Českých drah s odjezdem v 17.01, kde prý budou platit jízdenky Arrivy. Ten odjíždí přeplněnýhodně blízko tomu, co je k vidění v Pákistánu nebo Indii a rychlík Arrivy hurá za ním v 17.31 prázdný se zpožděním 63 minut. Ironií osudu je, že osobní vlak ČD byl veden motorovým vozem 843 a řídicím vozem 943, které nahradila Arriva v rychlíkové dopravě staršími německými motorovými jednotkami 845+945, a jinak jezdí na osobních vlcích Liberec – Děčín souběžně pod hlavičkou ČD nejnovější motorové jednotky Regiosharkyřady 844. Ty by se díky svým ochranným mechanismům tak přeplněné nerozjely. Ve stejný čas hlásí informační systém Arrivy, že rychlík 1148 Praha – Tanvald je 20 minut opožděn, rychlík 1194 Kolín – Rumburk o 25 minut opožděn, když 24 minut odstál v Bakově, a rychlík 1197 Šluknov – Kolín má zpoždění 30 minut, když v systému prodloužil jízdní dobu Česká Lípa hl. n. – Srní u České Lípy o 18 minut.

Odborové centrály na železnici upozornily Ministerstvo dopravy ještě v říjnu loňského roku na to, že německé motorové jednotky řady 628, po „počeštění“ 845, byť jakkoliv krásně

„přemalované“, nejsou stavěné do náročných sklonových poměrů českého severu, což se stále více potvrzuje. Až 34 let starým vozidlům nepřidává, že najedou i 870 km za den. Například na lince R14 mezi Ústím nad Labem, Libercem a Pardubicemi, kterou „zlepšují“ od konce minulého roku místo ČD. Díky sázce managementu Arrivyna co největší proběh vozidla bez řádné údržby není co závidět jejich statečným strojvedoucím. Ti bez odpovídajícího zázemí s vozidly statečně bojují. Prokazatelné, že sklonové poměry a adhezni podmínky v několika konkrétních úsecích tratí neumožňují starším německým motorovým jednotkám spolehlivě fungovat při spadu listí na podzim, v zimě za sněhu, na jaře i v létě za vedra.

Problémy mají v Libereckém kraji i další německé motorové jednotky ArrivySiemens Desiro řady 642, které měly být symbolem nové kvality osobní dopravy v Libereckém kraji. Povětšinou pořád ještě ošuntělé jednotky v barvách Německých drah DB jezdí na údržbu stovky kilometrů do Německa, a to jim rovněž nepřidá. V pondělí 7.6.se jednu nepodařilo odbrzdít v případě osobního vlaku 26209 v Tanvaldu, a tak pro osobní vlaky do Železného Brodu musely být využity starší motorové jednotky řady 845+945 od rychlíků. Jenže onen osobní vlak 26209 odjel místove 12.27 z Tanvaldu 33 min zpožděný a následující hodiny díky dalším přenášeným půlhodinovým zpožděním přišli cestující o všechny přípoje v Železném Brodu.

Vypadá to, že pro objednatele veřejné dopravy – Ministerstvo dopravy a Liberecký kraj je všechno v pořádku. To platí zřejmě pro všechny problémy, o kterých se veřejně neví, takže prostě nejsou. Veřejnost se o nich dozví jen útržkovitě až v pozici nešťastného cestujícího, a to vždy opožděnými, resp. pozdě aktualizovanými informacemi na webu Arrivy a nebo na webu Správy železnic v systému GRAPP, kde lze sledovat aktuální polohu vlaků [GRAPP - Grafická prezentace polohy \(spravazeleznic.cz\)](#). Pokud by se objednatelé více zajímali o úspěch určitě dobře míněného pokusu zlepšovat kvalitu osobní dopravy na železnici, mohli by dojít například k následujícím informacím z posledních dnů:

V sobotu 29. 5. dojel rychlík 1143 Tanvald – Praha do Železného Brodu, kde si cestující počkali na náhradní soupravu a odjeli se zpožděním 78 minut. V neděli 30.5. vyjel rychlík 1352 Liberec – Ústí nad Labem o 12 min později pro závadu na vozidle, mezi železničními stanicemi Křižany a Rynoltice došlo k prodloužení jízdní doby a zvýšení zpoždění na 38 minut pro poruchu brzd.

V úterý 1.6. byl nahrazen osobní vlak 5412 Stará Paka – Liberec autobusem, stejně tak vlak 5413 opačného směru, kde vůbec nebyla zajištěna náhradní doprava z Rychnova u Jablonce nad Nisou. Ve stejný den zastavil rychlík 1072 Pardubice – Liberec v Hodkovicích nad Mohelkou, když před ním skákala po kolejích uvolněná část vlakového zabezpečovače, kterou strojvedoucí provizorně zajistil a pokračoval se zpožděním 13 minut.

Ve středu 2.6. zkolaboval vlak 16002 do České Lípy a Svoru v Mladé Boleslavi na hlavním nádraží, odkud měl vyjet v 6.37 a musel být nahrazen autobusem se zpožděním z Mladé Boleslavi 34 minut, do cílové stanice Svor cestující dojeli 79 minut zpoždění. Ve stejný den rychlík 1349 Ústí nad Labem – Liberec prodloužil jízdní dobu z Rynoltic do Křižan a nabral zpoždění 19 minut.

Ve čtvrtek 3.6. prodloužily jízdní dobu a nabraly zpoždění shodně na strmém úseku mezi železničními stanicemi Rynoltice a Křižany rychlíky Ústí nad Labem – Liberec 1345 o 30 minut, 1351 o 8 minut, téhož dne rychlík 1070 ze stejného důvodu na stoupání mezi Rychnovem u Jablonce nad Nisou a Jeřmanicemi o 8 minut.

Střípky výše uvedených informací z poslední doby ukazují, že sen o lepších službách staršími německými jednotkami se ve více ohledech nenaplnil. K objektivnímu posouzení

situace je zapotřebí porovnat počty závad dopravce za období ČD a pak za alternativních dopravců. Ministerstvo dopravy i Liberecký kraj by jako odpovědní objednatelé služeb měli o data požádat Správu železnic před záměry dalšího „zlepšování“ služeb. S „péčí řádného hospodáře“ začíná být problém a celkem zásadní pro českou železnici.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy