

Dva elitní železniční odborníci České republiky místo díky zločinci?

22. března 2016 přinesla média pro mnohé senzační zprávu, že policie od rána zasahuje v sídle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v Praze, v pražské pobočce projektantské firmy SUDOP a ve Výzkumném ústavu železničním. Ještě dopoledne potvrdil vrchní státní zástupce Ondřej Trčka, že protikorupční policie obvinila šest lidí a tři firmy v souvislosti se zadávacím řízením veřejných zakázek SŽDC v roce 2015.

Podle státního zástupce se obvinění dopustili trestných činů v průběhu roku 2015 spácháním celkem dvou skutků, které souvisejí se zadávacím řízením ohledně veřejných zakázek. „Policejní orgán zahájil trestní stíhání šesti fyzických osob a tří právnických osob pro zločin pletichy při zadání veřejné zakázky a při veřejné soutěži, zločin sjednání výhody při zadání veřejné zakázky, při veřejné soutěži a veřejné dražbě a zvláště závažný zločin poškození finančních zájmů Evropské unie ve stadiu pokusu,“ uvedl Trčka.

Šokující informace pro odborný svět železnice přišla v okamžiku, kdy média doplnila, že byli zadrženi rovněž bývalý náměstek generálního ředitele Českých drah a šéf Výzkumného ústavu železničního (VÚŽ) Antonín Blažek spolu s členem představenstva a ředitelem pro techniku a rozvoj VÚŽ Petrem Kavánem. Oba dva představují jedny z nejlepších odborníků a obětavých fandů české železnice, pro něž je přímo životním posláním nejen pomoci pokroku na kolejích v České republice, ale mají za sebou příkladné až obdivuhodné skutky při záchraně historických vozidel, ale i historicky cenných areálů železnice. Odpočátku bylo zřejmé, že tady něco neseď a byli vsazeni do jednoho pytle někam, kam určitě nepatří.

Železniční svět je velmi specifický a představitelé justice do něj nemohli odpovídajícím způsobem proniknout. Zároveň lze konstatovat, že pokrok na kolejích v České republice, kde vládne automobilová lobby, to nemá jednoduché a v naší zemi se v porevoluční době dělalo doposud všechno proto, aby železnice byla zakonzervována k nepoužitelnosti a nekonkurovala silnici.

Důkazem dlouhodobého negativního postoje k pokroku je projekt rychlovlaku pendolina, konstruovaného pro rychlost 230 km/h. Česká republika je jedinou zemí, kde pokrokové pendolino nemá kde tuto rychlost využít ani 16. rok pravidelného provozu. Jezdí rychlostí 160 km/h, a to irituje každého, komu jde o českou železnici a pokrok na ní. Jde o trestuhodně nevyužitý potenciál železnice.

Rychlovlak pendolino, který České dráhy (ČD) zařadily do běžného provozu 28. listopadu 2005 a stále je jejich vlajkovou lodí, vděčí za to, že vůbec jezdí, i Antonínu Blažkovi a Petru Kavánovi, kteří se namísto poděkování a „vyznamenání za zásluhy“ dočkali zatím nepravomocného trestu, který nemá nic co do činění se spravedlností a bez nadsázky by jej šlo označit jako daň za pokrok na české železnici a jejich obětavost.

Tendr na dodávku deseti rychlovlaků vypsal česká vláda už v roce 1995, ovšem celý projekt se výrazně zpozdil a také prodražil. Vítězné konsorcium vedené ČKD se totiž záhy dostalo do problémů a kontrakt proto převzala italská firma Fiat Ferroviaria, patřící v současnosti mezinárodnímu koncernu Alstom. České dráhy koupily od Alstomu nakonec 7 souprav 7 vozových rychlovlaků, které neměly na různých ustláno a jejich uvádění do provozu od dodávky první v létě 2003 bylo komplikované. SŽDC si stěžovala na ovlivňování zabezpečovacího zařízení nejen asynchronními trakčními motory a už zkušební jízdy provázela rozsáhlá opatření, která omezovala pravidelný provoz. Pod schvalovací proces se nikomu nechtělo podepisovat a ve stěžejním homologačním týmu se nakonec potkali právě Antonín Blažek a Petr Kaván. Homologační tým zastřešovaly ČD v čele s Antonínem Blažkem a tým VÚŽ vedl Petr Kaván. Svým obětavým přístupem a nasazením pendolino rozjezdili nejdříve mezi Prahou a Děčínem, v závěru roku 2005 i jejich zásluhou zajistilo

vozbou už podle jízdního řádu na pravidelných výkonech a ramenech Praha – Ostrava a Praha – Břeclav. V listopadu 2004 se díky nim pendolino dokonce dopustilo alespoň českého rychlostního rekordu, když si mezi Vranovicemi a Podivínem vyzkoušelo rychlost 237 km/h, ale nikoho to netrklo a vedením resortu dopravy nepohnulo.

V rámci následného společného angažmá na VÚŽ nebylo divu, že Antonín Blažek a Petr Kaván měli skutečný zájem na existenci vysokorychlostních tratí (VRT), když české pendolino stále jezdí jen 160 km/h. Jestli existují v České republice lidé, kteří by mohli určovat to, co je potřeba pro vysokorychlostní tratě udělat, jsou to právě oni s komplexními znalostmi a skutečnou praxí. Proto by jejich nepochopená role v údajné trestní kauze studie vysokorychlostních tratí byla pro železniční odborníky humorná, kdyby zásadním způsobem nezasáhla jejich životy, rodiny a profesionální kariéru.

Předně je třeba se zamyslet nad informacemi, které se dostaly na veřejnost už od počátku při zásahu policie a kdo měl zájem, aby tito 2 odborníci byli zahrnuti do stejného pytle v kontextu s trestnými činy a jinou kauzou Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov, která se jich netýkala, ale vše vzbudilo náležitý ohlas.

Po 5 letech od obvinění a zahájení trestního stíhání se nakonec Antonínu Blažkovi a Petru Kavánovi klade za vinu, že komunikovali s dalším uchazečem ve veřejné soutěži na zpracování provozně-technické studie VRT a také se zadavateli této studie, což odborná veřejnost považuje za zásadní předpoklad prosazení VRT, a že se dohodli na toliko formální účasti společnosti VÚŽ v zadávacím řízení na studii vysokorychlostních tratí, spočívající v podání tzv. „krycí nabídky“, která nemohla uspět. To byla opět jediná možná cesta k cíli, který oba měli, a to co nejrychlejší prosazení konceptu vysokorychlostních tratí v České republice, na kterém jim celoživotně a nezištně záleželo za situace, když v rámci železnice u nás nejde nic přirozenou cestou a „evropský vysokorychlostní vlak“ České republice s ostudou ujel.

Namísto pochval a ovací byli oba rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 17. prosince 2020 uznáni vinnými ze spáchání přečinu porušení předpisů o pravidlech hospodářské soutěže, za což byli odsouzeni k trestu odnětí svobody v trvání 9 měsíců s podmíněným odkladem na zkušební dobu v délce trvání 18 měsíců.

Oba včetně jejich rodin utrpěli zásadní doživotní újmu, stejně jako VÚŽ, které získalo nálepku provádění něčeho nekalého a opustila jej i řada odborníků, kteří měli zájem na rozvoji české železnice.

V závěru tohoto týdne probíhá odvolací řízení u Vrchního soudu v Praze, které bude Svaz Odborářů Služeb a Dopravy bedlivě sledovat s vírou v pochopení skutečné role Antonína Blažka a Petra Kavána v rámci české železnice ze strany české justice, která není kriminální, ale obdivuhodná a železnici prospěšná.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy