

Podvod s ojetými německými vozidly se na české železnici nevyplatil

Místopředseda poslanecké sněmovny a bývalý dvojministr Karel Havlíček byl poslední dobou hodně slyšet, když moralizoval hnutí STAN a jeho předsedu Víta Rakušana. V případě Ministerstva dopravy ale zapomněl na spoušť, kterou hnutí ANO zanechalo i s jeho přičiněním. Analytický tým Svazu Odborářů Služeb a Dopravy (SOSaD) shromáždil podklady, na základě kterých lze konstatovat, že se v případě železniční osobní dopravy stal spolu se svým předchůdcem Danem Ťokem jen loutkou soukromého sektoru. V roce 2020 velmi plamenně obhajoval zlepšování dálkové dopravy v nezávislé trakci na severu Čech ojetými německými motorovými jednotkami 628/928 doslova z kopřiv. Po jejich „bohemizaci“ na 845/945 - přemalování, úpravě interiéru a dosazení vakuových záchodů sliboval prostřednictvím dopravce Arriva vlaky s.r.o., kterého „vybral“, obsluhu linky R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem kvalitními vlaky a personálem. To se psal 5. říjen 2020 a pan ministr nedbal žádných varování a podložených argumentů ani za situace, kdy už od prosince 2019 Arriva na železnici ještě nic garantovaného nenaplnila a vše jí bylo zázračně odpuštěno. Dnes už víme, že to nebyl zázrak, ale zákulisní eliminace všech a všeho, co by v jízdě dopravce Arriva vlaky překáželo.

Pan exministr Havlíček byl upozorněn na to, že ty „kvalitní“ více než 30 leté vlaky jsou vynikající v rovinatém terénu, ale horské úseky a sklonové poměry Libereckého kraje nezvládají a přitom vozidla mají podle smlouvy umožnit efektivní využití technických parametrů infrastruktury a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti i ve sklonově náročných úsecích. Aby pan exministr vychutnal pocety cestujícího, kterému „zlepšil“ služby, měl by vyjet na výlet s pejskem na sever Čech a projet se Lužickými horami z České Lípy na Jedlovou nebo z České Lípy přes Ještědský hřeben do Liberce. Kromě koupele „ve vlastní šťavě“ s velkou pravděpodobností nedojede nebo ucítí kouř a sveze se o něco déle, pakliže ho nebudou muset evakuovat hasiči. A to ještě z České Lípy hlavního nádraží nedostane jízdenku, protože dlouhodobě nefunguje prodejní automat jako jediný kontakt lepšího dopravce s cestujícími, ale to nikdo neví.

Analytický tým SOSaD má dostatek podkladů k závěru, že pan exministr Havlíček byl součástí chobotničky, podvodu a dopředu připraveného soutěžního divadla o nejnižší cenu dopravního výkonu na lince R14, kde byl dopravce Arriva vlaky dávno domluven. Všechno souvisí se vším. Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy a sekční náměstek jako sluhové soukromého sektoru potřebovali dopravci Arriva vlaky od prosince 2020 zaměstnat cca 15 jednotek, které vybyly v Libereckém a Zlínském kraji po dodatečném příchodu lepších vozidel (Desir a Lintů) do těchto krajů a zůstaly by jalové. Součástí oné chobotničky jsou i bývalý náměstek hejtmana Zlínského kraje Pavel Botek a bývalý jednatel koordinátora veřejné dopravy Libereckého kraje KORIDu Lk Pavel Blažek, který stále mluví do železnice už jen jako specialista na ni a dopravce Arriva vlaky zajistil v Libereckém kraji zvláštním druhem imunity. Pavel Blažek pomohl dopravci Arriva vlaky prostřednictvím své bývalé poradenské firmy Transport Advisory s angažmá ve Zlínském kraji, kde šlo o brutální střet zájmů, stejně jako v Libereckém kraji, kde v roli jednatele koordinátora veřejné dopravy vystupoval jako lobbista Arrivy.

Nikdo by nezpochybňoval angažmá dopravce, který přinese levnější službu a zlepšení, ale pokud je jen na papíře a objednatelé veřejné dopravy v čele s Ministerstvem dopravy strkají hlavu do písku před problémy a nekvalitními službami, je to i problém jejich. Arriva vlaky s.r.o. je zásluhou Ministerstva dopravy, Libereckého a Zlínského kraje výkonem druhým největším osobním dopravcem, ale na rozsah výkonů nejhorším a nejnebezpečnějším

počtem mimořádných událostí a závad. Před tím ale strkají hlavu do písku instituce, které mají ve svém vínku bezpečnost železnice. Výčet opakovaných závad, které soustavně (a doposud zbytečně) evidují už více než 2,5 roku provozní zaměstnanci řízení provozu Správy železnic, je systematicky utajován a nechává klidným Drážní úřad i Drážní inspekci i tam, kde to není namístě.

Zaměstnanci a především strojevodoucí dopravce Arriva vlaky zaslouží obdiv za boj s vozidly, která jsou za zenitem. V mnoha případech se na české koleje dostaly jednotky 628 na konci provozního cyklu, který vyžadoval i generální opravu motorové části, nikoliv jen přemalování a nový interiér. Po dlouhém odpočinku v kopřivách tak nestačí na rekordní kilometrické proběhy, které byly vedle podvodu s prodejními automaty místo osobních pokladen pilířem ekonomického zázraku při tvorbě ceny dopravního výkonu.

Mimořádností se na železnici děje hodně, ale události posledních dnů v kontextu s celým obdobím působení dopravce Arriva vlaky, představujícím čím dál větší negativní vliv na celou železniční síť a další dopravce, jsou alarmující. Níže uvedené případy představují nekonečnou sérii dalších odříkaných, nahrazovaných nebo jen zpožděných vlaků i jiných dopravců:

18.7.

- kolaps na lince R21, když rychlík 1144 Praha – Tanvald postupně prodlužoval jízdní dobu, až uvázl v Plavech
- kolaps na lince R22 – rychlík 1332 odřeknut v úseku Česká Lípa - Nový Bor, rychlík 1337 odřeknut v úseku Nový Bor – Česká Lípa a následně skončil pro technickou závadu ve Starých Splavech

20.7.

- kolaps na lince R14 – požár rychlíku 1343 Ústí nad Labem – Liberec u Zdislavy mezi železničními stanicemi Rynoltice a Křižany, evakuace cca 100 cestujících hasiči a zastavení veškeré dopravy na trati od 9.15 do 12.30

22.7.

- kolaps na lince R26 – rychlík 1172 Praha – České Budějovice pro technickou závadu z Prahy hl. n. odjel se zpožděním 55 min, do Českých Budějovic dojel 58 min opožděn, díky obratu na R 1175 z Českých Budějovic 43 min zpoždění

23.7.

- kolaps na lince R14 – rychlíky 1347 a 1355 Ústí n. L. – Liberec nevyjely do stoupání mezi železničními stanicemi Rynoltice a Křižany – nahrazeny autobusy
- R 1166 Praha – České Budějovice projel odjezdové návěstidlo L2 v poloze „Stůj“ v železniční stanici Vráž u Berouna – doprava na trati zastavena 10.05 – 11.35

24.7.

- kolaps na linkách L3 a R14 – osobní vlak 5410 projel odjezdové návěstidlo L2 v poloze „Stůj“ v železniční stanici Semily, říznul výhybku č. 7 a byl zastaven v železniční stanici Železný Brod – doprava zastavena 10.05 – 12.20.

25.7.

- kolaps na lince R26 – rychlík 91170 Praha – České Budějovice projel návěstidlo v poloze „Stůj“ a říznul výhybku v železniční stanici Praha Radotín – doprava

zastavena 13.40 – 15.45 a vliv na celou trať Praha – Beroun trvá doposud (zpoždění, odříkání vlaků)

SOSaD oslovil prostřednictvím dotazů na kvalitu vozby – zpoždění, odříkané a nahrazené vlaky s využitím zákona 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, Ministerstvo dopravy i Správu železnic a obdržel neúplné a nepravdivé informace, ze kterých vyplývá, že skutečný stav je nepochopitelně tutlán. Situace si vyžaduje audit provozních záznamů, ke kterému bude v nejbližších dnech osloven Drážní úřad, nebude-li z moci úřední sám konat.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy