

Pan redaktor Biben v části rozhovoru uvádí: „**I tak letošních 84 projektů na červenou do července není málo, byly i vyjetí vlaků proti sobě a srážky. Je tedy stále co šetřit a vy jste ze strany drážních odborů velmi silně kritizováni za pomalé vyšetřování. Podle tabulek jejich analytického týmu byla před vaším nástupem do funkce v roce 2016 doba šetření sedm měsíců a nyní je jedenáct. Přitom počet šetřených nehod vám prý klesl; čím to je?**“

Odpověď Jana Kučery:

*„Ta čísla jsou demagogicky spočítaná. Panu Jindřichu Berounskému jako vedoucímu i celému jeho analytickému týmu jsem posílal dopis a nabízel jim, ať se sejdeme a vše si vyřídíme, vysvětlíme z očí do očí. Nereagovali na to, osobně jsme se kromě jedné televizní debaty nikdy nesetkali. Nevím, proč se na mě a celou Drážní inspekci tak zaměřili. Jejich čísla a tabulky nejsou pravdivé. Fakt je, že v poslední době nám délka šetření narostla, ale to je proto, že šetříme do větší hloubky než dříve. Více každou nehodu pitváme, což bere čas. Navíc někteří provozovatelé s námi bojují a máme třeba i případ, kdy s nimi už hotovou závěrečnou zprávu projednáváme devět měsíců. Je to právní bitva, takových je více.“*

Reakce SOSaD:

Předně pan Kučera neposílal žádný dopis Jindřichu Berounskému, ale předsedovi svazu Janu Kadečkovi a došel v době, kdy byla domluvena schůzka u ministra dopravy za účasti Jana Kučery spolu s ředitelem odboru drah Ministerstva dopravy Jindřichem Kušnírem, plánovaná na 28. srpna.

Čísla jsou spočítána z údajů uvedených v závěrečných zprávách Drážní inspekce. Doba se počítala u všech zpráv stejně ode dne zahájení šetření inspekcí po den vydání zprávy. Kromě toho je způsob výpočtu k DI shovívavý – doba není počítána od vzniku MU (např. MU se stala 19. 8. 2019, DI zahájila šetření až 7. 11. 2019, a teprve od tohoto data se doba šetření počítala) a není ukončena dnem zveřejnění zprávy (např. zpráva byla zveřejněna 12. 12. 2022, ale je ze dne 16. 11. 2022, a k tomu datu se počítání ukončilo).

Demagogie se dopouští Jan Kučera, který na webu zveřejnil dokument „Plán strategického rozvoje Drážní inspekce do roku 2026“, ve kterém porovnává jablka s hruškami – počty šetřených MU zaměňuje s počtem vydaných závěrečných zpráv (Tvrdí, že DI šetřila v roce 2015 celkem 26 případů, v roce 2016 jen 13 událostí, jenže tato čísla pouze vyjadřují, kolik bylo vydáno závěrečných zpráv z šetření, nikoliv kolik případů se šetřilo. Z výročních zpráv DI vyplývá, že v roce 2015 se šetřilo celkem 168 případů, v roce 2016 celkem 153). Úmysl je jasný – dokument má působit, že za Jana Kučery pracuje DI lépe, ale opak je pravdou. Sice se to panu Kučerovi nelíbí, ale fakta jsou fakta.

Délka šetření nenarostla tím, že by DI šetřila do větší hloubky a že by nehody více pitvala – stačí se seznámit např. s naší analýzou zprávy inspekce k nehodě v Bohumině, jak vyvolala více otázek než odpovědí. Drážní inspekce nestíhá proto, že Jan Kučera personálně zdecimoval DI – snížil si počet zaměstnanců o 1/4.

SOSaD se věnuje všem, kteří ovlivňují bezpečnost na železnici – logicky nemůžeme vynechat práci Drážní inspekce a její fungování. Možná to bude pro pana Kučera novinka, ale SOSaD sledoval činnost DI i za jeho předchůdce.

Redaktor Biben pokračuje: „**V grafech odborářů nicméně stojí, že v letech 2017 a 2018 jste šetřili 55 a 61 mimořádných událostí a v roce 2021 jen 28. Přitom délka šetření se prodloužila.**“

Odpověď Jana Kučery:

*„My máme jiná čísla a podle nich je délka šetření nyní velmi podobná jako v období před rokem 2017. Navíc pan Berounský vychází z času, kdy je zpráva odeslána na projednání k dopravcům, a ne, kdy už byla zveřejněná, námítky vypořádány a šla na web, což se může, jak jsem uvedl, o měsíce lišit. A také je fakt, že máme o deset lidí méně než před rokem 2016, kdy jsem do čela inspekce nastoupil. Tvrdím proto, že jsme dnes efektivnější, počet vydaných zpráv máme vyšší, v některých letech i na více než dvojnásobku než před rokem 2016, šetříme jen o necelý měsíc déle, ale máme přitom o deset lidí méně.“*

Reakce SOSaD:

Čísla jsou jasná a pan Kučera nemůže mít jiná. Pochází jen z výročních a závěrečných zpráv, které zveřejnila sama DI na webu. Sice je může dokola zpochybňovat, ale ani jedno číslo konkrétně napadnout. Je to jen známka chybějící sebereflexe. Obhajuje svá pochybení a snaží se navodit dojem, že za něj inspekce vzkvétá. Tím ale představuje provozovatelům drah, dopravcům a veřejnosti neschopnost objektivního posouzení skutečností, a to je velmi znepokojující a handicapem pro nezávislé a objektivní šetření mimořádných událostí. Počet zaměstnanců ze 49 na 38 si zredukoval Jan Kučera. Jedině on mohl dle služebního zákona takové redukce navrhnout. S odstupem času se ještě více potvrdil rozpor s tím, co zajišťuje Jan Kučera a co požaduje evropská směrnice o bezpečnosti – právní strukturu a rozhodování nezávislé na přáních kohokoliv. Součástí úkolu DI je zajištění finančních a lidských zdrojů pro účinné a efektivní inspekce. Evropská směrnice o bezpečnosti železnic jasně definuje vyšetřování jako postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem. Pro SOSaD a bezpečnost na železnici není důležité, kolik závěrečných zpráv DI vydává, ale kolika případy se zabývá. A tady Jan Kučera asi ztratil paměť nebo nechce přiznat, že u významné části MU před rokem 2016 DI prováděla dozor nad správností a objektivitě šetření MU a do toho vykonávala velmi intenzivně preventivní kontroly v provozu. Současná DI rozhodně není efektivnější než DI do roku 2016. Je tomu úplně naopak a opět se stačí podívat do výročních zpráv DI.

Poslední dotaz prvního dílu prezentace otázek Martina Bibena a odpovědí Jana Kučery:

**„Vraťme se k vašemu vyšetřování. Odboráři vám také vyčítají, že experti vaše zprávy kritizují, že jste s některými neuspěli ani u soudů.“**

*„To také není pravda. Žádná naše zpráva není kritizována žádným odborníkem kromě analytického týmu odborů a všechny soudy jsme vyhráli, což je nezpochybnitelný fakt.“*

Tady se jedná o evidentní lež pana Kučery. Opakovanou kritiku činnosti i závěrečných zpráv DI mohl zaznamenat z periodika Federace strojvůdců ČR Zájmu strojvůdce, která se dostala do monitorů médií. Nejvýraznější byla v případě tragické železniční nehody 4. 8. 2021 u Milavčí ve výhybně Radonice na Domažlicku, podobně i v souvislosti s šetřením vykolejení nákladního vlaku dne 28. 7.2019 v úseku Chodová Planá – Mariánské Lázně. Tam dokonce Okresní soud v Chebu vyslovil v odůvodnění rozsudku pochybnosti o objektivnosti závěrů Drážní inspekce, která nehodu šetřila a vydala k tomu i závěrečnou zprávu. 18. 1. 2023 Krajský soud v Plzni definitivně zprostil obžaloby strojvedoucího a potvrdil chybné závěry DI a selhání systému bezpečnosti. Informovala o tom i média. Jaký větší důkaz pan Kučera potřebuje? Podobné výhrady máme spolu s Federací strojvůdců ČR a Cechem strojvůdců ČR.

Náš svaz aktivně komunikuje s celou řadou odborníků a provozních zaměstnanců, kteří mají dlouhá léta praxe na železnici a problematice rozumí. Pravidelně dostáváme podněty a ohlasy na závěry z šetření DI od provozních zaměstnanců z řad dopravců, provozovatelů

drah, dalších odborových svazů i úřadů. Je nám vyslovována podpora a zaznívají i omluvy, že se někteří musejí schovávat a nemohou veřejně proti Janu Kučerovi vystupovat díky jeho napojení na osobu s možná největším vlivem v rezortu dopravy – Jakuba Kopřivu, nynějšího vrchního ředitele legislativně-právního úseku MD. Obávají se určité msty a existenčních starostí i díky známému příběhu předchůdce Jana Kučery a způsobu jeho likvidace, které do kultivované společnosti a už vůbec oblasti bezpečnosti železnice nepatří.

Jan Kučera sám hovoří o „právních bitvách“ a jak s DI provozovatelé bojují. Odborně způsobilé zaměstnance dopravců a provozovatelů drah s odbornými zkouškami nepovažuje za odborníky, protože důležitější v dnešní době je, kdo za kým stojí, kdo koho zná a v jaké vlivné pozici kryje, a tak se i v jednom rozhovoru dokáže zamotat do vlastních lží.

Pro obsáhlost rozhovoru s Janem Kučerou a četné zajímavosti až pikantnosti z něj se dalším pasáží budeme věnovat na pokračování příště.

Jindřich Berounský

18. 8. 2023