

Vládě s programovým prohlášením pomáhal i nepřítel české železnice!

8 let vlády ANO nad dopravou bylo završeno tím, že se o ni postaral soukromý sektor se svými soukromými zájmy, které vyhrály nad původními pokusy státu alespoň něco koordinovat ve prospěch jakéhosi systému dopravy a síťových služeb veřejnosti. Nejmarkantnější to je v případě železnice, kde bylo Ministerstvo dopravy postupně od roku 2016 uchopeno vlivnější částí zástupců alternativních dopravců v čele s Radimem Jančurou a skupinou „přátel a spolužáků“ kolem Jaroslava Faltýnka. Ti všichni zjistili, že pro resort dopravy je zbytečná i pozice plnohodnotného ministra, když o dopravě je lepší se bavit a řídit ji ze zákulisí restaurací, barů, motorestů a klubů...

Soukromému byznysu a kšeftům s pozemky se tak v naší zemi musí například přizpůsobit nesmyslně uživatelé veřejné dopravy v Brně, kde má být hlavní nádraží s příhodnou polohou v centru města odsunuto jen proto, aby z toho měla něco korupční tasemnice. Ta se však narodila už před 20 lety, spolkla i původně protikorupční hnutí a má tolik chapadel, že se stala pro orgány činné v trestním řízení nepostižitelnou.

Soukromému byznysu ve veřejných službách v přepravě cestujících musely ustoupit i pokusy zajistit systém služeb, který se na železnici úplně rozpadl. Na nutné zajištění síťových služeb a zároveň potřebu vytvoření rovných podmínek poukazovalo „statečně“ ještě v létě 2018 vedení Českých drah v čele s Pavlem Krtkem a v září téhož roku proto muselo skončit. Od té doby mají podle plánů soukromého sektoru České dráhy, jejichž akcionáři jsou občané České republiky, plnit funkci „zbytkového“ dopravce. Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy se stal „samoobsluhou“ alternativních dopravců, kterým by České dráhy měly poskytnout servis za cenu vlastní destrukce.

Cestujícímu chce podle programového prohlášení nová vláda zajistit jednotnou jízdenku (OneTicket), rozšířenou o jednotlivé integrované dopravní systémy. Jenže my jsme pod rouškou falešného překladu liberalizace udělali opak toho, co po nás Evropská unie chce. Rozkouskovali jsme železnici na mini soubory, za které jsme prohlásili i jednotlivé tratě a mezi nimi si vlaky různých dopravců ujíždí, pokud vůbec vyjedou, a OneTicket cestujícímu patřičně zhořkne.

Aby to nebylo málo, sklízíme plody nepovedené regionalizace veřejné dopravy, kde si v naší malé zemi 13 krajů a Praha hrají na samostatné gubernie s různými tarifními podmínkami a dokonce i barvičkami a vybavením vozidel, takže jejich využití včetně nástupu do správných dveří se stalo dobrodružnou detektivkou s možným postihem. To vše i díky vloni minulou vládou schválené „koncepti veřejné dopravy“, která je balastem všeho možného, jen ne koncepcí, směrodatnou pro kraje.

Na programovém prohlášení je v případě železnice vidět duch úředníka ministerstva, který se na destrukci železničního systému doposud podílel a možná už pracuje pro velké zahraniční hráče. Tomu odpovídá pro Českou republiku nebezpečná věta: „*V souladu s evropským tzv. IV. železničním balíčkem budeme otevírat železniční trh v co nejširším rozsahu.*“ V Německu, Rakousku, Maďarsku ani ve Francii nic takového ještě co by hrdí vlastenci nenapsali.

Čtvrtý železniční balíček byl přijat s cílem oživit odvětví železniční dopravy otevřením trhu v celé EU hospodářské soutěži, ale za rovných podmínek pro všechny a jako efektivnější a bezpečnější systém, vedoucí k zajištění udržitelné mobility v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu. Nebyla tím myšlena pomoc zbavit se ekologické zátěže Německu v případě motorových jednotek řady 628 z kopřiv, které se staly součástí dopředu dohodnutého a promyšleného byznysu, vyzkoušeného nejdříve v Rumunsku a prohlášeného za lepší služby.

Německé motorové jednotky 628 přinesly extrémní nespolehlivost železnice díky nereálným plánům, obrovským proběhům starých vozidel a chybějícímu zázemí alternativních dopravců. Dvojministr Karel Havlíček v rámci toho, co měl předepsáno a nemohl s tím nic dělat,

sekundovalnovému druhu komfortu a možností, které jsme neznali. V letním období díky nedostatečné ventilaci koupel ve vlastním potu, nefunkční toalety přinesly zastavování ve stanici za účelem vykonání potřeby, kterou je nově možné realizovat i za vlakem v kolejišti, případně v sousedním vlaku při křižování. To když toho mají zaměstnanci Správy železnic dost, nepustí cestujícího na svoji služební toaletu a jiná není k dispozici. Samostatnou kapitolou jsou nakládka imobilního cestujícího jako pytel brambor či posun po stanici a hledání místa, kde se podaří „vozíčkáře“ naložit pomocí ližin.

V rámci přechodného období do prosince 2023 sice lze využít institut přímého zadání veřejných služeb, avšak v souladu s požadavky na bezpečnost a interoperabilitu (při nichž nelze přijímat žádné kompromisy). Žádnému segmentu cestujících nesmí dojít ke zhoršení podmínek, a to ani na přechodnou dobu. Dosavadní systém pseudo soutěží v České republice, prezentovaných jako přímá zadání, představuje kromě dobře sešraného soutěžního divadla přesně to, co nikdy nemělo nastat a realizovalo „znásilněné“ Ministerstvo dopravy a některé kraje. Pod příslibem, resp. závazkem příchodu lepších vozidel za 2 i 3 roky přesně na toto období zrušíme bezbariérovou vozbu maminkám s kočárky a zhoršíme podmínky imobilním občanům. Liberalizace v českém až švejkovském pojetí znamená alternativní dopravce vedle Českých drah za každou cenu a když se to nepovede, tzn. přijde horší a v konečném důsledku dražší služba, objednatel „strčí hlavu do písku“.

Aby to bylo všechno dokonalé, tak soukromý sektor na české železnici musel nechat paralyzovat Drážní úřad i Drážní inspekci, a to nejen redukcí početního stavu v době, kdy přišly další povinnosti ve vztahu k evropské legislativě. U ní a českého pojetí systému bezpečnosti na železnici se zastavíme příště. 31 let po srážce vlaků u Spálova na trati Železný Brod – Tanvald na českých kolejích jezdí vlaky, se kterými se nejde domluvit, protože nesedí ani číslo mobilního telefonu jako náhradního spojení na strojvedoucího a tenkrát to představovalo 14 ztracených životů a desítky zraněných. Ve jménu „liberalizace“ už ani nevádí, že soustavně nesedí ani rozborů vlaků a přijede něco jiného, než bylo předhlášeno, ba dokonce místo jedné více motorových jednotek.

Česká železnice i společnost potřebuje úplně nejméně prázdňé proklamace a výkřiky, kterých si užila dost a chtěla změnu. Tu nemohou realizovat Ti, kteří se zasloužili o železniční džungli uprostřed Evropy a usilovně pracovali na špatném překladu toho, co po nás skutečně Evropa chce. V roce přicházejícího předsednictví Radě Evropy nám svérázné a doposud platné „zákony džungle“ neprojdou. Jsou obrovskou ostudou, stejně jako fakt, že opatřením pro bezpečnost je stále ještě utajení problému či hrozby, které bezpečnost železnice ohrožují, a řešení problému přichází až po té, kdy tento veřejně „praskne“.

Je navýsost žádoucí, aby nová vláda alespoň v resortu železniční dopravy tuto praxi změnila s využitím skutečných odborníků, kteří se neohýbají podle právě vanoucího větru. Volební programy vítězných koalic, zejména propracované programové body koalice PirSTAN pro železniční a veřejnou dopravu, byly obrovskou nadějí pro zásadní změny poměrů na naší železnici k lepšímu.

Zveřejněné programové prohlášení je s výjimkou slibu investic do vozidel a řešení rychlých až vysokorychlostních spojení zklamáním. Doufejme, že tento špatný dojem bude již zakrátko vylepšen konkrétními, pro železnici nutnými kroky, ke kterým jednoznačně patří obsazení klíčových pozic resortu dopravy skutečnými a uznávanými železničními odborníky a odsunutí všech, kteří se v uplynulých letech podíleli na destrukci české železnice, natrvalo do propadliště dějin.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy