

## Potěmkin v Rusku i na české železnici

Hlavním tématem současné doby je už třetí měsíc válka, kterou Rusko rozpoutalo napadením Ukrajiny. Vedle utrpení Ukrajinců a pomoci jim je skoro nicotné zabývat se něčím jiným a i když o válce, Putinem nazvané „speciální vojenské operaci“, nemůžeme mít nikdo úplně objektivní informace, děsivá je ruská propaganda a masáž ruského lidu, kterou si naše bývalé Československo vyzkoušelo už v roce 1968, kdy nám v noci z 20. na 21. srpna „bratrská“ vojska pěti zemí Varšavské smlouvy (SSSR, PLR, NDR, MLR a BLR) překročila československé hranice a přijela nás „osvobodit“. Rozplynul se sen o demokracii, před kterou nás pak sovětská vojska „chránila“ přes 21 let, aby nás po téměř 23 letech opustil 27. 6. 1991 i poslední sovětský voják, věřící, že nás chrání.

Právě v Rusku se zrodil fenomén Potěmkin, jinak milence a neoficiálního spoluvládce carevny Kateřiny II. Veliké, a s ním i něco blízkého a oprášeného v současné době – Potěmkinovy vesnice. Už ne „stavění vesnic z papíru“ v éře Kateřiny Veliké, ale Potěmkinovy vesnice jako snažení se či dokonce umění na oko vylepšit něco více než je skutečnost, falešné přikrášlení a zastírání pravdivého stavu věcí.

Jedním z oborů, kde je třeba vycházet z pravdivého stavu věcí, patří určitě doprava, zejména ta železniční a bezpečnost na ní. Zatímco v posledních letech dochází v Evropě k renovaci a významnému kvalitativnímu rozvoji železnice, té české ujel úplně západ Evropy, předjíždí ji a stále více jí ujíždí i východ Evropy, před kterým jsme dokonce mívali náskok.

Zatímco v letech 1998 - 2007 jsme řešili po vzoru hlavně Německa dávno rozvinutý projekt vlakotramvaje (Regiotram Nisa), který se úspěšně rozšiřuje ve vyspělé Evropě, naše legislativa jej doposud nezná. Například už i Maďar neví, že to nejde, a vlakotramvaje se úspěšně rozjely v Segedínu a jeho okolí.

10. dubna uplynulo 20 let, kdy na naší železniční síti proběhla úspěšná testovací jízda v rámci zkoušky infrastruktury na rychlost 200 km/h. Lokomotiva Rakouských spolkových drah ÖBB 1116.015 Taurus se v úseku Břeclav – Vranovice už v roce 2002 projela rekordní rychlostí 216 km/h. Šlo o nejvyšší rychlost dosaženou mimo železniční zkušební okruh v Cerhenicích. Od roku 2005 máme 7 rychlovlaků Pendolín řady 680, jejichž obdoba umí v Portugalsku jezdit 230 km/h, ale u nás jen 160 km/h, protože pro ně trestuhodně ani za 17 let nemáme žádný úsek tratí. I v Srbsku se letos začalo jezdit 200 km/h.

I přes období rekordních investic do železniční infrastruktury s využitím evropských prostředků představuje česká železnice stále více zakonzervovaný železniční skanzen a podobné to je i v oblasti provozu a železničních vozidel. Česká železnice v kontextu s vývojem v Evropě nevzkvétá a naopak se stále ještě propadá. Svoji roli sehrála její nepovedená a vysoce neefektivní segmentace, ostře kontrastující s převažujícím holdingovým uspořádáním železnice ve vyspělejších zemích Evropy.

Vraťme se ale k Potěmkinovi. Ten začal být stále více a úspěšněji aplikován v uplynulém období „vlády“ ANO nad resortem dopravy. Stěžejní útvary Ministerstva dopravy pro železnici se podařilo „zprivatizovat“ a železnici ovládla skupina spolužáků ze školy a „přátel všeho druhu“, připomínající Bratrstvo kočičí pracky, i když o něco početnější než které známe od Jaroslava Foglara. Potěmkin by měl radost ze zákona o státní službě a způsobu, jakým se „přátelé a spolužáci“ zbavili neohebných a navzájem „přesoutěžili“, čímž si upevnili pozice „na věky“. V době přejímání evropské legislativy a toho, co po nás Evropa údajně chce v rámci 4. železničního balíčku, se podařilo českou železnici izolovat do samostatné džungle uprostřed Evropy, kde nesmyslně aplikujeme velice špatný až Švejkovský výklad evropské legislativy a je lépe se naší železnici vyhnout.

Jeden z největších a nejvážnějších deficitů máme v technickém a institucionálním zajištění bezpečnosti železniční dopravy. Na české koleje tak bez povšimnutí ještě dnes a dokonce častěji vyjíždějí vlaky, se kterými nemáme žádné spojení, takže je v případě nebezpečí nezastavíme. V uplynulém období se v rámci předposlední novely zákona o drahách podařilo v roce 2017 paralyzovat Drážní inspekci i Drážní úřad, takže na železnici je stav podobný tomu, jako kdyby na silnici nepůsobila vůbec dopravní policie. Drážní úřad se v rámci státního dozoru na drahách musí dopředu předhlásit a Drážní inspekce šetří mimořádnosti a vážné železniční nehody, které si vybere. Není proto divu, že v souvislosti s vážnou železniční nehodou u Chodové Plané dokonce i nezávislý soud dospěl k tomu, že na české železnici selhal systém bezpečnosti.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy