

System bezpečnosti na české železnici? Díky nečinnosti Drážní inspekce se utulal i dětský kočárek, který shořel v rychlíku Arrivy !!!

Svazu Odborářů Služeb a Dopravy (SOSaD) oslovil ministra dopravy Martina Kupku dopisem kvůli nedostatečné a nekvalitní činnosti Drážní inspekce a alarmující situaci na rychlíkové lince R14 Ústí nad Labem - Liberec v souvislosti s vzbou dopravce Arriva vlaky s.r.o., kterou zajišťuje motorovými jednotkami řady 845. Ty jsou pro provoz na sklonově náročné trati zejména mezi Českou Lípou a Libercem svojí konstrukcí nevhodné. To se prokázalo rozsáhlými výpadky v provozu, které se přenáší na další linky a dopravce. Například 22. 9. 2022 došlo o odřeknutí rychlíku 1349 Ústí nad Labem – Liberec a jeho nahrazení autobusem, který dosáhl zpoždění až 134 minuty.

Kritický materiál o činnosti Drážní inspekce předložil SOSaD ministru dopravy 25. dubna letošního roku při příležitosti společného jednání s odbory a vedením Českých drah. V souvislosti s nedávným vyhodnocením dotazníků strojevedoucích přinesly zpravodajství i web České televize 5. září informaci, že Drážní inspekce (DI) má problémy s vyšetřováním nehod, protože jí chybí zaměstnanci. Bylo prezentováno 8 nevyřešených nehod po roční zákonné lhůtě a významně se prodlužuje doba jejich šetření. SOSaD upozornil pana ministra, že Jan Kučera v čele Drážní inspekce hájí doposud úspory zaměstnanců a dokonce si stanovil závazek zkrácení průměrné délky šetření mimořádné události od jejího vzniku po dokončení závěrečné zprávy v porovnání s průměrem let 2017 - 2019 o 10 % v rámci projektu „Profesionalizace Drážní inspekce“, hrazeného zjevně z prostředků EU, jak je uvedeno na webu DI. To v podstatě znamená, že Drážní inspekce chce za evropské peníze dosáhnout něčeho, čeho už v minulosti dosáhla, přitom se nemá dostat ani na svá původní čísla 7 měsíců délky šetření, ale pouze na více než 8 měsíců.

Česká republika převzala předsednictví v Radě Evropské unie a Směrnice Evropského parlamentu a Rady EU 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic oprávněně přikládá inspekčním orgánům klíčovou úlohu z hlediska bezpečnosti. Považuje **za zásadně důležité disponovat finančními a lidskými zdroji nezbytnými pro provádění účinných a efektivních inspekcí!** Namísto již nutného řešení personální situace Drážní inspekce včetně jejího vedení v duchu evropské legislativy ministr dopravy pro Českou televizi 5. září uvedl, že *inspektoři začnou vyšetřovat jen ty nejvážnější nehody a zbytek přenechají interním vyšetřováním dopravců nebo správci kolejí.* Přesně toto už se dávno děje a přináší skandální výsledky!

Například 15. ledna 2021 v 17.40 hodin se stala mimořádná událost v drážní dopravě, kdy při jízdě rychlíku dopravce Arriva vlaky s.r.o. mezi železničními stanicemi Rybníště a Chřibská došlo k požáru motorové jednotky řady 845. Cestující požár zjistili již za jízdy vlaku, jeho posádka až po zastavení při čekání na křižování v železniční stanici Chřibská. Obrovské štěstí pro všechny bylo, že intenzivní požár s vysoko šlehajícími plameny propukl až ve stanici, kde je široko daleko na více kilometrů v hlubokých lesích Lužických hor jediný přístup po silnici pro hasiče. **Plameny vyšlehly tak rychle, že cestující ze strachu o život utekli ve tmě po trati směrem k Jedlové a pak dlouze bloudili v hlubokém sněhu.** To potkalo i rodiče ani ne roční holčičky, kterým **v motorové jednotce shořel dětský kočárek** a její otec nesl dítě po celou dobu v náručí. Shoření dětského kočárku dokazuje i škodní událost mezi dopravcem a cestujícími, kterým byl zaplacen nový kočárek.

Přestože se při nahlášení požáru vědělo, že škoda bude významně přesahovat 10 miliónů Kč, což z pohledu tehdejší právní úpravy představovalo vážnou železniční nehodu, Drážní inspekce událost nešetřila a ponechala šetření na Správě železnic a dopravci. Vůbec nebyl

podchycen správný počet cestujících, kterých bylo v rozporu se skutečností údajně 8 evakuováno a zpráva, kterou vydali vyšetřovatelé Správy železnic dne 24. 3. 2021, označila za příčinu mimořádné události technickou závadu na stabilním rozvodu elektroinstalace. Škoda nakonec byla za 17,5 miliónu Kč a ve zprávě úplně chybí pro bezpečnostní šetření a následné poučení z mimořádné události podstatné informace včetně té o uhořelém kočárku a cestujících, kteří se rozprchlí v lese.

Na technické závadě vozidla, které stálo před nasazením v České republice dlouho „odstaveno v německých kopřivách“ není nic zvláštního a může potkat i nové vozidlo. Jenže tato vozidla trpí na české poměry požáry velice často a některé byly veřejnosti utajeny, takže jako by se nestaly. Jediným „opatřením pro bezpečnost“, které se ve vztahu k motorovým jednotkám řady 845 udělalo je, že o dalších požárech se hovoří jako o zahoření. Právě v Lužických horách nesvědčí motorovým jednotkám řady 845 tamní náročné sklonové poměry, a proto bylo v této oblasti už mnoho vlaků zpožděno, když nevyjelo do kopce a vrátilo se, tak také zrušeno a nahrazeno autobusy. Jak může SOSaD doložit na základě získaných informací podle zákona 106, o svobodném přístupu k informacím, objednatelé včetně Ministerstva dopravy, kterým by mělo záležet na kvalitě a spolehlivosti objednané dopravy, zkreslují a nebo nemají vůbec od dopravce smluvně předpokládané správné podklady ke skutečné situaci, což je alarmující! Pokud jde o informace ke spolehlivosti dopravců, objektivnímu pohledu brání i zřejmě politicky vynucený postoj Správy železnic, která podle svých vyjádření neviduje náhradní autobusovou dopravu, což je nepravdivá informace. Systém Správy železnic náhradní autobusovou dopravu podchycuje vícerym způsobem, což ví každý výpravčí i dispečer, a mj. i v souvislosti s poplatky za dopravní cestu.

Zcela nepřijatelná a alarmující je z pohledu bezpečnosti situace na rychlíkové lince R14 v její části z Ústí nad Labem do Liberce, kde motorové jednotky řady 845 překonávají cca 8 km nepřetržitého stoupání přes Ještědský hřeben **mezi stanicemi Rynoltice a Křižany, z toho 5 km na sklonu 20 promile a více, 3 km od 24 promile více.** To se ukazuje jako problém soustavně od počátku jejich nesmyslného „politického nasazení“ na tuto linku doslova za každou cenu. Motorové jednotky 845, v Německu co by řada 628 z let 1986 – 89, mají sice kvalitní motory Daimler-Benz, ale jsou za zenitem a některé se k nám dostaly na konci svého provozního cyklu. Nehodí se do náročnějších sklonových poměrů v hornatých úsecích severu Čech. Je to díky hydrodynamickému přenosu výkonu a dvouměničové převodovce s trvalou rychlostí na 1. měniči 25 km/h. Přepínací rychlost z 1. na 2. měnič je 86 km/h, což je provedení koncipované jednoznačně pro rychlé rovinnaté tratě. Mezi Českou Lípou a Libercem se na necelých 60 km motorová jednotka 845 rychlostmi, na které je koncipována, svezí jen v úseku 6 kilometrů a převážnou část jízdy se trápí. První měnič není jen na rozjezd a má velice plochou trakční charakteristiku. Ve zmíněných stoupáních se pak pod trvalou rychlost 25 km/h neuchladí a výsledkem jsou série požárů, desítky vlaků, které nevyjely z Rynoltic do Křižan a vrátily se nebo jen uvázly, stovky vlaků, které prodloužily jízdní dobu, ale to vše s obrovským dopadem na plynulost veškeré dopravy na trati. Používání jednotek řady 845 se prokazatelně projevuje negativně i na jejich stavu, se kterým pak strojvedoucí Arrivy bojují i na jiných tratích.

Kdyby fungoval systém bezpečnosti, nebylo třeba panu ministrovi psát. Co na to odbor drážní dopravy a odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy? Doposud nic a naopak odbor veřejné dopravy slovy JUDr. Michalčíka hájí vozidla 845 četným stěžovatelům z řad cestujících doslovně takto: *„Ve smlouvě o veřejných službách Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železnic stanovuje minimální výkon hnacího vozidla, aby bylo možné provozní koncept zajistit. Jednotky společnosti ARRIVA vlaky, s.r.o. hodnoty tohoto výkonu splňují a mají vyšší výkon než původní soupravy nasazované ČD.“*

Odbor drah MD uvádí veřejnosti nepravdivé informace. Co se týká výkonu souprav, České dráhy na lince R14 nasazovaly soupravy motorových vozů řady 843 s 1-2 přípojnými vozy, resp. vozem řídicím. Výkon motorů motorových vozů řady 843 je $2 \times 300 \text{ kW} = 600 \text{ kW}$, který je rozdělován pomocí el. přenosu na 4 hnací nápravy. 2vozové motorové jednotky 628.2 / 845 mají 1 motor o výkonu 410 kW, který je pomocí hydraulické 2měničové převodovky a hnací hřídele přenášen na 2 hnací nápravy. I při vyšší kapacitě soupravy s 843 o 1 vůz než 845, má souprava s 843 celkem 4 hnané nápravy z 12, tedy 1/3. Zatímco u jednotky 845 činí tento poměr 2/8, tedy pouze 1/4, který se samozřejmě nemění ani při řazení 2 jednotek v režimu vícečlenného řízení. Je tedy více než zřejmé, že na sklonově náročné výkony byly soupravy s motorovými vozy 843 jednoznačně vhodnější. Při srovnání hodnot výkonu je třeba zohlednit i nižší účinnost hydraulického přenosu vůči elektrickému.

SOSaD informoval ministra dopravy o tom, že v souvislosti s častými zpožděními a nepravidelnostmi na lince R14 jsou strojvedoucí dopravce Arriva vlaky s.r.o. zřejmě často ve stresu a podle všeho v dobrém úmyslu nuceni dohánět zpoždění za každou cenu, tedy i včetně překračování povolených rychlostí. To lze zjistit i namátkou při vygenerování trasy vlaku v systému GRAPP Správy železnic. Důkazy o tom obsahuje systém Správy železnic a k dispozici jsou záznamy elektronických rychloměrů vozidel, ale doposud si jich nikdo nevšiml. To opět nemá nic společného se systémem bezpečnosti, který po nás chce Evropská unie.

Pan ministr dopravy byl dopisem jako nejvyšší autorita resortu dopravy urgentně požádán o řešení vozby na lince R14 Ústí nad Labem – Liberec, kde s trochou nadsázky, která ale k bezpečnosti nepatří, bude nutné do jízdních řádů uvést poznámky, že rychlíky dopravce Arriva vlaky na lince R 14 jezdí jen do teploty 20 st. C, pokud nepadá listí, není rosa, jinovatka a nebo více sněhu.

SOSaD se obrátil s informacemi pro ministra dopravy i na ředitele Drážního úřadu a pro objektivní posouzení situace by měl proběhnout v duchu evropské legislativy audit záznamů vozidel dopravce a audit provozních záznamů provozovatele dráhy na předmětné trati. To se ale dostáváme ke špatně transformované evropské legislativě, díky čemuž náš zákon o drahách nepochopitelně a proti evropské legislativě omezil působnost Drážního úřadu a Drážní inspekce tak, že do doby vážné nehody si na českých kolejích může každý dělat co chce!

V případě neřešení činnosti Drážní inspekce a vozby na rychlíkové lince R14 se SOSaD v duchu Evropské směrnice pro bezpečnost obrátí se zjištěným bezpečnostním rizikem na Evropskou agenturu pro železnice (ERA). O problémech svaz soustavně informuje, avšak bez reakce odpovědných orgánů.

[Podvod s ojetými německými vozidly se na české železnici nevyplatil fin \(sosad.cz\)](#)

[Den na kolejích s Arrivou\(1\) \(sosad.cz\)](#)

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

tel. 724134370, 724255200