

## Blamáž na kolejích pod Ještědem

S koncem jízdního řádu 2021/2022 přišli 10. prosince cestující v Libereckém kraji o možnost svést se nejmodernějším vozidlem nezávislé trakce v České republice – RegioSharkem (regionálním žralokem) řady 844. Motorová jednotka polského výrobce Pesa, kterou objednávají i Německé dráhy DB, aby nahradily Siemens Desira řady 642, vyklidila páteřní meziregionální linku L2 Liberec – Česká Lípa – Děčín v rámci údajné generační obměny vozidel a zlepšování služeb podle odborníka na železnici Libereckého kraje – stavebního inženýra Pavla Blažka, který pracuje v tandemu s vedoucí odboru dopravní obsluhy Krajského úřadu Libereckého kraje ing. Monikou Šulcovou.

Na rozdíl od Německa a ostatních krajů České republiky, kde se vozidla pro veřejnou dopravu posuzují podle skutečných parametrů, evropských standardů a vztahné legislativy, v Libereckém a Ústeckém kraji platí „odborný názor“, respektive subjektivní dojmy stavebního inženýra Blažka.

Na lince L2 a jinak „Severočeské transversálce“ proto starší motorová jednotka řady 642 dopravce Die Länderbahn CZ s.r.o., konstrukčně už nevyhovující aktuálním požadavkům na bezpečnost, nahradila od 11. prosince novější jednotku 844 Českých drah, která z pohledu bezpečnosti a konstrukce splňuje evropské bezpečnostní normy. Typově jde totiž o vůbec první železniční vozidlo, poháněné spalovacím motorem, které splňuje požadavky EN 15227 z hlediska bezpečnosti při nárazu pro všechny čtyři nehodové scénáře. Žralok na malebnou a z velké části zalesněnou trať přes Ještědský hřeben pasoval díky hrozícím kolizím se stromy a chybějícímu radiovému spojení, které je jen v krátkém úseku přes Českou Lípu mezi Mimoní a Stružnicí. Jinak zabezpečení jízd vlaků spočívá jen v komunikaci mezi výpravčími a na mnoha úsecích trati se nejde vůbec spojit se strojvedoucími díky nedostatečnému pokrytí mobilních operátorů.

V Libereckém kraji duel motorových jednotek Siemens Desiro Classic (řada 642 DB rok výroby 1998 - 2001) a PESA Link II z polské Bydhoště (řada 844 ČD s rokem výroby 2013) opakovaně vyhrává starší Desiro, které v podkladech pro Radu Libereckého kraje Pavel Blažek vykreslil jako to nejlepší pro Liberecký kraj už na sklonku roku 2018. Tehdy se ve funkci jednatele koordinátora veřejné dopravy Libereckého kraje KORIDu LK „naštval“ na České dráhy a rozhodl se je vyklidit z kolejí Libereckého kraje. Za tím účelem vyzval dopravce Arriva vlaky s.r.o., aby podal nabídku, která zvítězí. A „zvítězila“. Pro radní Libereckého kraje zapomněl uvést, že nabídku Arrivy sám inicioval a v přehledu železničních vozidel vykreslil Siemens Desiro na 1. místě s nejlepším poměrem výkonu na tunu, avšak použil hmotnost prázdné jednotky, díky čemuž se těžší motorová jednotka 844 s větším výkonem stala druhou s poznámkou o hlučné klimatizaci a menších oknech. Zapomněl na uzavřené oddíly RegioSharka s teplotním komfortem na rozdíl od otevřeného prostoru Desira a hlavně na to, že parametry bezpečnosti jsou v Evropě na prvním místě a ty u nás splňuje v současnosti jen Pesa řady 844. Díky víře v podklady a informace Pavla Blažka přišel Liberecký kraj na linkách Liberec – Stará Paka a Železný Brod – Tanvald za 3 roky o více než 18 milionů Kč upřednostněním dnes už prokazatelně horší a dražší nabídky Arrivy. Cestující se doposud od Arrivy nedočkali plnohodnotného nasazení nízkopodlažnosti a Desir řady 642, stále často nahrazovaných motorovými jednotkami řady 845/945. Angažmá Arrivy v Libereckém kraji je fiaskem, o kterém se nesmí mluvit. Shodou okolností dopravce Arriva vlaky s.r.o. expandoval úspěšně ve stejný čas i ve Zlínském kraji, kterému Blažkem spoluvlastněná firma Transport Advisory s.r.o. radila v roce 2018 s dopravní obsluhou a získala zakázku v úhrnu za 4 milióny Kč.

Mistr intrik a manipulací ing. Pavel Blažek doposud těžil z kdysi dobrého jména KORIDu Lk, kam si jej přivedl jeho zakladatel ing. Petr Prokeš. Ten dokázal zrealizovat v roce 2009 na

tehdejší dobu velmi pokrokový tarifní integrovaný systém Libereckého kraje IDOL a po veřejné soutěži se od prosince roku 2011 dostalo na koleje Libereckého kraje v rámci projektu Jizerskohorské železnice 16 motorových vozů Regio-Shuttle RS 1 Stadler řady 840, doplněných 4 Regionovými řady 814. Už v té době v sousedním Ústeckém kraji do Liberce obdivně pokukovali a postupně vzniklo přirozené přátelství s odborníky na dopravní obslužnost Ústeckého kraje – ing. Jindřichem Fraňkem, vedoucím odboru dopravy a silničního hospodářství, a ing. Jakubem Jeřábkem, vedoucím oddělení dopravní obslužnosti. To přineslo poradenské firmě Transport Advisory také zakázky Ústeckého kraje. Podle registru smluv největší z roku 2013 za 868 900 Kč – studii proveditelnosti „ELLA Regio – Přeshraniční regionální doprava Ústecký kraj/VVO Vehrkersverbund Oberelbe“. Mezitím od prosince 2010 začínají jezdit přes Hrádek nad Nisou do Liberce motorové jednotky Siemens Desiro řady 642 Vogtlandbahu pod značkou Trilex, od roku 2016 pod dopravcem Die Länderbahn. Už v roce 2010 si Pavel Blažek všimá, že se Desira líbí tehdejšímu starostovi Hrádku nad Nisou a od roku 2012 hejtmanovi Libereckého kraje Martinu Půtovi.

Odborník na železnici Blažek působil od 1. 11. 2015 do 9. 6. 2020 co by jednatel KORIDu Lk s.r.o. a toto období úspěšně zasvětil přípravě angažmá a lobby za alternativní dopravce, kteří vyklidí České dráhy (ČD), jejichž kvalitu vozby urputně hlídal. V létě 2019 připravil sérii útoků na ČD po té, kdy přišly kvůli nehodám na přejezdech o 2 Stadlery, které musely být nahrazovány Regionovými. Zatímco tehdy několikaminutová zpoždění byla skandálním ohrožením dopravní obslužnosti, kterou by Blažek řešil i autobusem, když jde o Arrivu, dnes zarytě mlčí. Neprobíhají tiskové zprávy kraje a v médiích žádné zprávy o tom, kolik bylo vícehodinových výpadků mezi Železným Brodem a Tanvaldem, Libercem a Starou Pakou, náhrad autobusy či odřeknutí vlaků bez náhrady. Veřejnost neví ani o mimořádné události a zraněné cestující, když v Semilech vypadlo okno nejlepšímu vozidlu pro Liberecký kraj – Desiru. Nic se neventiluje o tom, že cestující v Libereckém kraji ve velké míře ztratili spolehlivé přestupní vazby a jednotlivé linky se stávají samostatnými ostrůvky náhodných služeb. Právě na lince L2 Liberec – Děčín ovlivňuje spolehlivost regionální dopravy angažmá motorových jednotek řady 845/945 Arrivy, zajištěné Ministerstvem dopravy na souběžné rychlíkové lince R14 Ústí nad Labem – Liberec. Tyto jednotky svým stavem a technickými parametry přinesly za 2 roky více než 100 případů, kdy nevyjely na stoupání mezi železničními stanicemi Rynoltice a Křížany, výrazně prodloužily jízdní dobu nebo si cestující museli přestoupit mezi jednotkami opačného směru v železniční stanici Rynoltice.

Světlou výjimkou v rozkladu síťovosti a služeb železnice v Libereckém kraji je linka L4 Rumburk – Mladá Boleslav, kde si na rozdíl od začátků na Lounsku v Ústeckém kraji dopravce Die Länderbahn CZ udělal dobré jméno se svým nástupem 12. 12. 2021 a vozidla Siemens Desiro řady 642 prokazují podle očekávání lepší službu než předchozí vozba ČD motorovými vozy řady 843 či Regionovými řady 814. Jenže předtím došlo k zamítnutí nabídky ČD s motorovými vozy RS1 Stadler řady 841, provázané s linkou L2 a nejmodernějšími motorovými jednotkami řady 844.

Co se týká linky L2 Liberec – Děčín, nejmodernější motorové jednotky řady 844 RegioSharky na ní mohly působit už krátce po dokončení dodávky 31 vozů pro ČD v roce 2013, ale tehdy se to zdálo Libereckému kraji drahé. Je třeba doplnit, že názor Libereckého kraje = úsudek Moniky Šulcové co by tehdejší vedoucí oddělení dopravní obslužnosti a Pavla Blažka v jakékoliv funkci. Do konce tohoto jízdního řádu jezdily na lince 2 motorové jednotky řady 844 a jeden motorový vůz 843 s řídicím nebo přívěsným vozem. Okolnosti, za jakých střídá dopravce Die Länderbahn CZ České dráhy jsou více než zajímavé a dokazují hru na hledání toho nejlepšího a přitom dávno domluveného.

Rozhodnutím Rady Libereckého kraje 3. 12. 2019 a Rady Ústeckého kraje 9. 12. 2019 vzniká Smlouva o veřejných službách na 10 let pro období jízdního řádu 2019/2020 včetně

do posledního dne platnosti jízdního řádu 2028/2029 mezi Ústeckým krajem, Libereckým krajem a Českými drahami společně na linky U11 (Česká Lípa – Lovosice – Postoloprty), T8 (Děčín – Moldava v Krušných horách) a L2 (Liberec – Děčín). Už na první pohled je nápadné, že nejdůležitější mezikrajská linka je jako poslední a nejzajímavější je doposud nikdy nepoužité ustanovení k možnému zániku smlouvy, kde každý z objednatelů má právo tuto smlouvu kdykoliv vypovědět jako celek nebo pouze ve vztahu k linkám U a T (nebo jen některé z nich) nebo lince L2, a to z jakéhokoliv důvodu nebo i bez uvedení důvodu. Administrace smlouvy přechází z důvodů alibi Libereckého kraje na Ústecký kraj a dochází k dokonání špatně hraného divadla o hledání nejlepšího. Už v době vzniku této smlouvy bylo vybráno, ale čekalo se, až bude mít dopravce Die Länderbahn CZ k dispozici vozidla v potřebném počtu.

Konečně se blíží finále a 11. 12. 2020 projednává mimořádná Rada Libereckého kraje za účasti ing. Blažka a ing. Šulcové závaznou nabídku dopravce Die Länderbahn CZ ze dne 30. 11. 2020 už zase na celý provozní soubor linek L2 a L4 „Českolipská železnice“. Ze zápisu vyplývá, že ing. Blažek opět blafuje a mystifikuje, když ke stávající vozbě ČD uvádí, že 2/3 vozidel jsou ve slušném stavu a 1/3 jsou vozidla starého typu, která nestíhají jízdní doby s dostatečnou kapacitou. Takový případ nenastal a došlo k vyzdvižení kvalitních vlaků za nejvýhodnější cenu, kterou nabízí dopravce Die Länderbahn CZ. Radní vůbec netuší, že vozidlo „ve slušném stavu“ je to nejnovější a jediné splňující bezpečnostní i emisní normy na rozdíl od „lepších vozidel“ preferovaného dopravce. 18. 12. 2020 podepsal výpověď smlouvy ČD na linku L2 a všechny další linky U11 a T8 hejtmán Ústeckého kraje.

8. 1. 2021 nabízejí ČD ve 4 alternativách na linku L2 pokaždé 3 nejnovější motorové jednotky řady 844 Pesy a na linky L4 a U11 RS1 s tím, že na lince bude plnohodnotný provoz nejnovějších vozidel již od prosince 2021. Jde o výrazně levnější a přitom výhodnější nabídku vedle dopravce Die Länderbahn CZ za 169,77 Kč/vlkm, když ČD nabízejí nejnižší cenu 152,54 Kč na vlkm. dále alternativy za 158,20, 159,60 a 166 Kč/vlkm. 23. 2. 2021 se ČD znovu připomínají a upozorňují na skutečnost, že neplatí důvod přednostního jednání se společností Die Länderbahn CZ pro nejvýhodnější nabídku a kvalitní vlaky za nejvýhodnější cenu, přijatý na mimořádné radě kraje 11. 12. 2020. Nové nabídky už nebyly reflektovány. Železničním odborníkem Blažkem nasměrovaní radní kraje vlaky neznají a netuší, o jakém dobrodružství a zhoršení služeb rozhodli.

19. 3. 2021 obdržel Svaz Odborářů Služeb a Dopravy (SOSaD) stanovisko Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) k podnětu svazu, kterým bylo napadeno počínání Ministerstva dopravy při výběru dopravce na rychlíkovou linku R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice v roce 2020. K výběru dopravce Arriva vlaky s.r.o. došlo oficiálně 5. října, tj. něco přes 2 měsíce před prosincovou změnou jízdního řádu. Postup Ministerstva dopravy, následný rozklad Českých drah, podnět i návrh předběžného opatření SOSaDu přinesly mimořádnou situaci, díky které se nevědělo, kdo bude jezdit ještě 2 dny před platností nového jízdního řádu 2020/2021. ÚOHS nakonec postup Ministerstva dopravy posvětil s odkazem na péči řádného hospodáře. I přes jednání s ČD v polovině roku podle ÚOHS bylo ze strany Ministerstva dopravy bez ohledu na lhůty pro přípravu jízdního řádu správné zvolit levnější a tedy výhodnější nabídku i něco přes 2 měsíce před novým jízdním řádem. Na stanovisko ÚOHS se svým vyrozuměním ze dne 9. 11. 2021 odkázala i Policie České republiky, Obvodní ředitelství Praha I, Služba kriminální policie a vyšetřování.

Kuriózní je, že na stejné železniční trati přes Ještědský hřeben a souběžné lince s rychlíkovou R14 – linkou L2 Liberec – Děčín v případě Libereckého kraje nedošlo k reflektování výhodnější nabídky ani 10 měsíců před podpisem dražší smlouvy s jiným dopravcem. Na stejné trati tak jeden objednatel jednal s péčí řádného hospodáře, když vybral to levnější, a druhý si myslí totéž, ale lepší je to dražší.

V roce 2004 se shodou okolností vstupovalo do Evropské unie velkolepě u Hrádku nad Nisou na trojzemí za účasti předsedů 3 vlád a od té doby jsme v Evropské unii, kde platí evropské a naše normy, nikoliv Blažkovy. 12. 10. 2021 se obrátily odborové organizace na železnici na 7 generálních ředitelství Evropské komise s poukazem na tristní stav českého pojetí liberalizace železnice, který přinesl rozklad síťových služeb, zhoršení bezpečnosti a celkově negativní dopad na cestujícího. Za Evropskou komisi odpovědělo z Bruselu Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž dopisem COMP.F.1/AM/MK/dd ze dne 8.12.2021, že v přechodném období do prosince 2023 si objednatelé a příslušné orgány každého členského státu mohou určit množství a kvalitu služeb, které si přejí poskytovat svým občanům. V obou případech musí být poskytování služeb v souladu s požadavky na bezpečnost a interoperabilitu (při nichž nelze přijímat žádné kompromisy). V žádném případě by nemělo dojít k jejich zhoršení.

Pod Ještědem se tak nelze schovat před Směrnicí (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic a Směrnicí (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. Tím se dostáváme k pojmu technická specifikace pro interoperabilitu (TSI). Blažkovo pro Liberecký kraj lepší Siemens Desiro řady 642 bez TSI nelze z pohledu bezpečnosti porovnávat s RegioSharkem od Pesy řady 844 s konstrukcí skříně podle TSI P-II.

Odborník na železnici Blažek v tandemu s ing. Šulcovou budou mít co vysvětlovat Radě Libereckého kraje, kterou vodí za nos, a celé řadě institucí, které okolnosti opakovaných výběrů toho horšího a dražšího, vydávaného za lepší, zajímají. Jako memento a varování před jejich úspěchy by pro názornost mohla posloužit tragická železniční nehoda u Milavčí ve výhybně Radonice na trati Plzeň – Domažlice. 4. srpna 2021 se tam čelně srazily Západní expres Mnichov – Praha v čele s lokomotivou německé řady 223 Siemens ER20, přezdívanou Herkulem, s osobním vlakem Plzeň – Domažlice, vedeným motorovou jednotkou RegioSharkem řady 844. O život přišli oba strojvedoucí a 1 cestující, sedící těsně za čelním stanovištěm strojvedoucího RegioSharku, jehož konstrukce uchránila životy dalších cestujících a zdemolovala velkou část lokomotivy. Těžko si představit a domyslet, jak by dopadlo Siemens Desiro řady 642, pro které jsou devastační i střety s nákladními automobily na přejezdech.

Závěrem je třeba konstatovat, že i přes výše uvedené neštěstí, na které je poukázáno jen kvůli nutnému pochopení fundovanosti opakovaně blafujícího odborníka na železnici Blažka, není úmyslem vyvolat pochybnosti o dopravci Die Länderbahn CZ, který se pochopitelně chopil nabízené příležitosti a podobně jako na lince L4 přebírá i na lince L2 odbavení cestujících prostřednictvím osobních pokladen v původním rozsahu ČD. To je pozitivní změna, protože pro linku L7 z Liberce do Hrádku nad Nisou a Varnsdorfu bylo doposud považováno za nejlepší a velmi progresivní odbavení cestujících jen ve vlaku. Dopravce Die Länderbahn tak neměl osobní pokladnu ani v Liberci.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy