

Quo vadis, via ferrata

Po nástupu nového (zatím tedy pověřeného) generálního ředitele Správy železnic se řeší zásadní věci:

- co s odvolaným ředitelem Jiřím Svobodou (i on má ve smlouvě, že může být odvolán bez udání důvodů) – i když jde spíše o rozhodnutí správní rady SŽ. Když Jiří Svoboda odvolával za svého působení jiné zaměstnance s manažerskou smlouvou, vždy se pro ně našlo nějaké jiné uplatnění, které samozřejmě ani zdaleka neodpovídalo původní funkci. A najednou je problém, co nabídnout panu Svobodovi – prý není adekvátní uplatnění, a tak musí být odvolán generální ředitel na „překážce na straně zaměstnavatele“. Když byl odvolán předchůdce pana Jiřího Svobody Pavel Surý, na žádné „překážce“ nebyl. Byl odvolán a dostal jinou, daleko hůře placenou funkci. A tak vzniká dojem, že je třeba pana Svobodu nechat, aby náhodou nezačal vysvětlovat, jak přišel k oněm 80 „norkům“.
- Ministerstvo dopravy ČR spolu se SŽ stojí před problémem, jak vrátit náklady na opravy, modernizace a budování nových tratí do „normálu“. Na to, že jsou zakázky předraženy, že v jiných zemích se staví či modernizuje daleko levněji, se upozorňuje dlouho. A že tyto náklady rostly díky zákulisním jednáním dodavatelů, bylo veřejným tajemstvím. Problémem ovšem bylo to dokázat. ÚOHS sice na něco přišel, halasně to zveřejnil, ale je to jen vrchol. Lze se zpětně podívat na vypsané a později zrušené soutěže, když se přišlo na to, že byly vypsané „špatně“ (= zadání někomu nevyhovovalo). Ale k cenám – kolegové z DB InfraGo nevěřili tomu, že 1,5 km modernizované tratě kolem nového nádraží v Bubnech skutečně stálo neuvěřitelných 5,5 mld. Kč. A že 4 km úpravy tratě Rudoltice – Lanškroun přijdou na více jak půl miliardy Kč, byť se podle SŽ trať mimo jednoduché elektrizace i zvýší traťová rychlost (o neskutečných 10 km/hod.) a trať se vybaví ETCS L0. Pozornost teď budí i aktualizovaný projekt tunelu Praha – Beroun – když se v roce 1995 podepisovalo memorandum o spojení České republiky s Bavorskem, odhadovalo se, že tunel vyjde max. na (tehdy nepředstavitelných) 20 mld. Kč. A hle – pětinasobná suma je již tady. Německá strana dobře ví, proč che Podkrušnohorský tunel stavět sama!
- Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace ETCS, který byl aktualizován v roce 2024, se musí aktualizovat. Již teď není dodržován a poslední vyjádření ministra dopravy i generálního ředitele Správy železnic ukazují, že plán je až neúnosně ambiciózní. Odborníky bylo již dávno uváděno, že na zavedení ETCS v podobě, jak Plán stanoví, nebudou prostředky. Zatímco jinde se evropský vlakový zabezpečovač zaváděl jako nadstavba na již existující zabezpečovací zařízení, u nás se na to šlo „z gruntu“. Když chceme zavést ETCS, vyměníme i to, co vyměnit není třeba, případně na akci ETCS „nabalíme“ nesouvisející věci. Příkladem budiž stále odkládané zavedení ETCS z Kralup nad Vltavou k česko – německé státní hranici. Zadavatelé místo toho, aby se soustředili jen na zavedení ETCS, vymysleli, že je třeba modernizovat nástupiště, vybavit všechny zastávky informačními systémy, vyměnit stávající prvky zabezpečovacího zařízení a pro jistotu i kabely. A přitom na celém úseku jsou elektronická zabezpečovací zařízení, která informace o své činnosti posílají dodavateli i údržbě. Stačí tedy jen programy doplnit o čísla vlaků, pro které jsou vlakové cesty postaveny, doplnit potřebný počet balíz a přes GSM-R posílat pokyny mobilní části ETCS. A nyní zbytné modernizace a rekonstrukce nechat na dobu, kdy nebudeme vědět, co s finančními prostředky.
- Plán moderního zabezpečení české železnice počítá s nasazením „lehké“ verze ETCS (= ETCS L0) postupně na všechny tratě v majetku České republiky. Jeho nesmyslnost si už nynější vedení MDČR a SŽ uvědomuje, a tak vzniká nová myšlenka – tzv. PZV (prostředek zastavení vlaku) dáme tam, kde nechceme budovat nákladná zařízení. Spolek pro efektivní železnici již několikrát apeloval, aby se celý „Plán“ přehodnotil. Volali jsme, aby nebyl zaváděn výhradní provoz a aby se ušetřené prostředky (vybavení starších hnacích vozidel mobilní částí ETCS) přesměrovaly jinam – vždyť bezmála šest let po tragické srážce vlaků u Perninku se pro regionální tratě v podstatě neudělalo nic. PZV je jistě zajímavé řešení – ale aby mohlo toto zařízení zastavit vlak, který projel návěstidlo v poloze stůj, musí tam být ono návěstidlo vůbec postaveno! Vždyť stále máme dopravníky bez

odjezdových návěstidel, vždyť stále máme tratě, kde se jezdí podle předpisu SŽ D 3. Kdy se bude řešit bezpečnost na těchto tratích?

- S příchodem nového generálního ředitele na Správu železnic by bylo také třeba přehodnotit činnost úseku modernizace dráhy – není to právě tento úsek, kde se připravují a hodnotí projekty a kde se vypisují soutěže, z nichž se (údajně) vyplácí „všimné“ – viz úvod tohoto článku. Do čela úseku se s pomocí svých kamarádů a přátel chce vrátit Petr Šlegr, který již jednou v této funkci byl (pouze jeden rok (2013–2014), kdy byl pro neschopnost odvolán). Nyní se hlasitě ozývá a tvrdí, že ví, jak rozbít (údajný) monopol dodavatelů, především zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Ale možná také chce za peníze státu pomoci dopravcům, aby nemuseli investovat ze svého – např. do vlaků, které ještě ani neexistují a které si vymysleli ministerští úředníci (baterie – elektrický i dieselový pohon), do nabíjecích stanic apod.

- Ale zpět k monopolům dodavatelů – onen monopolní dodavatel zabezpečovacích zařízení se zkoušel hlásit (i přes dceřiné firmy) do soutěží na západ od našich hranic. Jenže Německo, Rakousko, Francie, ti si nikoho cizího do svých soutěží nepřipustí a nijak to ani netají. Jo, to u nás, to je jinak. Práce pro domácí firmu a domácí dělníky, to nikoho nezajímá. Pustíme sem konkurenci z ciziny, oni nám ukážou. Ale co? Sama Správa železnic má svoji vlastní Směrnici 8, která jasně stanoví požadavky na schvalování a zavádění nových prvků do sdělovací a zabezpečovací techniky. Směrnice bude platit jen pro domácí dodavatele? Ti zahraniční, jak prokážou, že zařízení odpovídá požadavkům české železnice? Argumenty typu „jsme největší světový dodavatel, co chcete víc“, to stačí?

- Na úseku řízení provozu, tedy úseku, který organizuje drážní dopravu, se schyluje k malé organizační revoluci. Úkol snížit stavy zaměstnanců platí, ať to stojí, co to stojí. Předražená CDP budeme rozšiřovat, za to potřebnou agendu, kterou je třeba pro bezpečný a bezproblémový provoz zajistit, převedeme do jakéhosi centra podpory, které prý zajistí vše potřebné.