

Vážení zákazníci, příznivci a přátelé,

rok 2007 byl rokem očekávání, horečného jednání a významných "náhod". Co se všechno stalo?

V prosinci roku 2006 nevyjely plánované vlaky projektu RT-Express na trati Praha-Ostrava kvůli neukončení schvalovacího procesu moderních elektrických lokomotiv Siemens pro provoz v České republice. Náhradní řešení s lokomotivami z 50. let minulého století bylo odmítnuto kvůli značnému potencionálnímu riziku poruch negativně ovlivňujícímu vnímání provozu vlaků RT-Express a také nedostatečnému počtu dostupných vozidel mimo struktury dominantních dopravců v České a Slovenské republice. Celý projekt byl proto odložen.

Zatímco schvalování lokomotiv běželo a běží svým tempem, jakoby "náhodou" se v první polovině roku objevil ve věcném návrhu zákona o veřejné dopravě institut "regulačního stupně", umožňující "odepřít přístup k trhu dopravci" pro případ, kdy "komerční spoje svým provozem významným způsobem ohrozí provozování dopravy ve veřejném zájmu". Z jednání vlády o pokračující transformaci Českých drah přitom vyplynulo, že ve "veřejném zájmu" budou napříště tzv. "objednávány" (rozuměno dotovány) i výkony vlaků Intercity a Eurocity, což je v relaci Praha-Ostrava přímá konkurence projektu RT-Express, který by tak mohl být kdykoli zablokován jako "ohrožení dopravy ve veřejném zájmu".

Shodou "náhod" také ministerstvo dopravy "objednalo" (a to přímým zadáním dominantnímu dopravci ČD, nikoli ve výběrovém řízení) pro rok 2008 ve stávajících časových polohách vlaků RT-Express v úseku mezi Prahou a Českou Třebovou několik nových rychlíků Praha-Brno. "Náhodou" se tak dotovaná konkurence nedotovaných autobusů objevuje po létech nezájmu o kvalitní železniční spojení mezi Prahou a Brnem právě v čase, kdy se kvůli zahajované rekonstrukci železničního koridoru na východním okraji Prahy velmi snižuje kapacita tohoto úseku, takže pro vlaky projektu RT-Express jako na jediné spoje "nezbylo místo" na trati mezi pražskými stanicemi Libeň a Běchovice a musely by proto vyjíždět z okrajových a méně významných stanic (Smíchov, Vršovice).

Z těchto důvodů se firma Railtrans rozhodla své aktivity v dálkové osobní železniční dopravě utlumit a projekt RT-Express Praha-Ostrava UKONČIT.

Přesto nepovažujeme tento pokus za neúspěšný. Důležité a velmi inspirující pro všechny potenciální zájemce bylo rozkrytí a analýza pozadí, vazeb a informačních toků mezi jednotlivými subjekty ovlivňujícími prostředí v České republice, od státních a správních orgánů po dominantního dopravce. Na základě přímých zkušeností se domníváme, že výroky o podpoře zlepšování služeb prostřednictvím liberalizace železniční dopravy a konkurence mezi dopravci jsou v ústech zástupců českého státu v současnosti jen prázdnými frázemi. Na základě konkrétních a ve skutečnosti nenáhodných okolností a postupu úřadů a dalších zúčastěných subjektů jsme toho názoru, že smyslem veškerého konání úřadů není prospěch cestujících, nejde o zmenšení požadavků na státní rozpočet tlakem na snižování cen ve výběrových řízeních a připuštěním nedotované konkurence tam, kde dotace nejsou potřeba, ale cílem je především potvrzení statu quo a zachování ekonomických sfér zájmu vlivových skupin. Význam projektu RT-Express považujeme v tomto smyslu za nedoceníitelný.

Není přitom v možnostech firmy Railtrans toto prostředí změnit a nebude se o to nadále ani pokoušet. V prostředí fakticky velmi úzkého propojení mezi dominantním dopravcem a státem je snaha o narušení této hegemonie a o zrovnoprávnění dalších dopravců pro malou společnost velmi obtížná a pokus o ni by mohl být za stávající správní praxe i ekonomicky smrtící. Svým následovníkům přesto přejeme mnoho úspěchů a věříme, že ukončení projektu RT-Express povede alespoň k jednoduššímu a rychlejšímu schválení moderních hnacích vozidel elektrické trakce v České republice.

Všem příznivcům děkujeme za podporu a potenciálním zákazníkům se ještě jednou omlouváme za nezprovoznění plánované služby.

V Sokolově dne 7.9.2007

Petr Šimral, jednatel Railtrans s.r.o.