

REPORTÉR

2 | 2022



Petr Moravec:

Musí se hrát na góly podle předem stanovených pravidel





Petr Moravec:

Musí se hrát na góly podle předem stanovených pravidel

PŘIPRAVIL: JIŘÍ DLABAJA | FOTO: ARCHIV SVOD BOHEMIA

Poprvé ho odborná veřejnost začala více vnímat v době, kdy nastoupil na pozici generálního ředitele společnosti Connex pro Českou republiku. Následně prošel funkcemi náměstka pro osobní dopravu u Českých drah a předsedy představenstva společnosti Abellio Česká republika (nyní Arriva). Podílel se také na přípravě a realizaci projektu Systému jednotného tarifu OneTicket/Jedna jízdenka ve státním podniku CENDIS. V současné době je Petr Moravec doslova v hledáčku médií, před několika měsíci se totiž stal výkonným ředitelem Svazu osobních železničních dopravců SVOD Bohemia s cílem prosadit změny, které povedou k zatraktivnění železnice a ke zvýšení jejího podílu na přepravním trhu. Jaké to budou změny? Jak toho chce SVOD Bohemia dosáhnout? A bude to vítězná mise? O tom všem je následující rozhovor.

„Některé stavební akce měly být zastaveny už dávno.

Správa železnic není bohužel motivována počtem cestujících, kteří její infrastrukturu přes dopravce využívají. Motivaci k dopravní, nikoli jen stavební výkonnosti jí musí ale dodat stát. My můžeme dát dobrý tip.“

› **Proč vlastně vznikl SVOD Bohemia?**

S trochou nadsázky by se dalo říci, že osobní železniční dopravci jsou jako fotbalové týmy, kterým stále kdosi mění pravidla hry, rozměry hřiště a velikost míče. Všichni pilně trénovali, mají své fanoušky, chtějí jim předvést kvalitní hru, ale nemohou, protože jim zavírají stadiony.

Vznikli jsme proto, aby se pravidla měnila výhradně ku prospěchu hry jako takové, a pokud už se musí zavřít stadion, ať je to jen na dobu naprosto nezbytnou a mimo sezonu.

› **Když to tak poslouchám, půjde vlastně o tlak především na Správu železnic.**

Nejen na ni. Aby byla hra jménem železnice k něčemu, musí se hrát na góly podle předem stanovených, jasných pravidel a rozhodčí nesmí nikomu nadřizovat.

› **Když se o SVOD Bohemia uvažovalo, řada lidí z oboru tvrdila, že se nikomu nepodaří posadit**

k jednomu stolu velké rivaly České dráhy a RegioJet. Jak jste to dokázali?

Všichni naši hráči kopou za své týmy, chtějí uspět v soutěži o co největší počet přepravených cestujících. Aby mohli vyhrát, musí se snažit, aby vůbec hrát mohli. To, že rivalové našli společná témata, je důkazem velikosti těchto témat a kultivovanosti hráčů.

› **Pojďme na hlavní téma vašeho svazu, co tedy osobní dopravce aktuálně nejvíce pálí?**

Aktuálně je to plán zavedení jednotného evropského zabezpečovače (ETCS). ETCS má dvě části, jedna se instaluje na trať, druhá do vozidel. Systém je drahý, nabízí jej málo dodavatelů a pravidla hry se zatím teprve utvářejí.

Evropská směrnice požaduje, aby byly zabezpečovačem vybaveny koridorové tratě, propojující jednotlivé státy. Vzhledem k vysokému počtu nehod na železnici, jejichž společným jmenovatelem je selhání lidského činitele, požaduje



Ministerstvo dopravy ČR, aby se stejný systém používal všude.

› **Tedy i na regionálních tratích. V této souvislosti se ale objevují hlasy, že pokud se na nich bude instalovat plnohodnotné ETCS a do vlaků se také bude dávat plnohodnotná mobilní část, může to vést k zániku řady lokálek, protože půjde o silně neekonomický krok.**

Ano, instaluje-li se ETCS do 30 a více let starého vozidla, stane se vozidlem novým. Ale jen účtově, nikoli technicky! Cena mobilní palubní jednotky je mnohdy vyšší než hodnota vozidla. Cestujícím toto zhodnocení nepřinese žádné bezprostředně vnímané zvýšení kvality, pořád to bude ten starý motoráček.

Parní mašiny, historické vozy, prostě ta část železnice, která nás duševně obohacuje, zůstane zavřená v muzeích. To je škoda. Pro kvalitu života nepotřebujeme mít všechno jen bezpečné, chladné a omyvatelné.

Na druhou stranu některé lokálky plní funkci páteřní dopravy. Tam je ETCS nezbytné, zvláště pokud se nám podaří přesvědčit stát, aby tyto tratě elektrifikoval, zrychlil a my mohli pořídit nová, energeticky a uživatelsky efektivní vozidla, která by jezdila v pravidelném taktu.

› **A co tedy s těmi lokálkami, kde to je zbytečná investice?**

Máme příklad hodný následování. Tím je Švestková dráha, kterou si koupila soukromá společnost. Používá ji jednak jako zkušební trať a jednak nabídla veřejnosti zajímavý a smysluplný dopravně turistický provozní koncept.

Udržování dlouhodobě nevyužívané dráhy v provozuschopném stavu je plýtvání veřejnými prostředky. Tam, kde budou vyčerpány všechny možnosti na vytvoření nebo oživení rozumného a hospodárného provozu, nezbude nic jiného než trať zakonzervovat.

› **Jak jsou vůbec osobní dopravci připraveni na spuštění ETCS od ledna 2025?**

Leden 2025 se týká hlavních koridorových tratí. Dopravci pro svou přípravu dělají maximum a připraveni budou. Jestli bude připravena Správa železnic, zatím nevíme.

› **A pak tu máme sexy téma VRT, tedy vysokorychlostní tratě. Jak se na ně dívá SVOD Bohemia?**

Jako fotbalisté na čerstvě střížený svěží zelený trávník. Prohlížíme si ho na obrázcích a doufáme, že spolu s německými a rakouskými hráči na něj vběhneme také. A že se bude hrát přitažlivá hra podle předem stanovených a jasných pravidel.

Jak často bude VRT využívat ke své cestě do školy nebo zaměstnání náš věrný, každodenní zákazník? Kolik nových cestujících VRT přinese? Bude maximální rychlost na VRT 350 km/h? Jaká bude průměrná cestovní rychlost? To jsou teď otázky, na které chceme znát odpovědi.

Tento stát je připraven utratit 500 miliard Kč z veřejných zdrojů za naleštěný projekt a zároveň škrtne ani ne půl procenta z této částky na roční údržbu stávajících tratí. Pro sexy 700 kilometrů VRT se nesmí zanedbávat těch již trochu povadlých 9 500 kilometrů tratí, které nám dosud sloužily a ještě nějakou dobu sloužit musí.

› **Řada lidí v diskusích říká, že se nedožijí toho, že se svezou v ČR po VRT. Že je to hudba hodně vzdálené budoucnosti.**

Také o tom ve svých 58 letech přemýšlím a přeji si, aby projekt měl lepší management než pražský obchvat. Nechci se dožít toho, že se za nekřesťanské peníze postaví 29 kilometrů z Běchovic do Poříčan a pak se realizace na dlouhou dobu zastaví.

Do země bych tedy kopl až tehdy, bude-li stavba kompletně připravená, včetně všech nezbytných povolení a technických řešení. Když se vybuduje jen část uceleného systému, svou funkci neplní. Není kumšt něco se slávou začít, ale úspěšně dokončit.

› **Od sexy tématu se přesuneme ke smutnému a vleklému příběhu zvanému covid-19. Před pandemií byla osobní doprava rychle rostoucím druhem dopravy v ČR. Jak to vypadá teď?**

Covid nás napřed zavřel doma, teď do aut. Propad 30 % cestujících se nám jen těžko dohání. Češi se také naučili využívat práci z domova – a to je nový velký konkurent. Rozvolnění hygienických opatření nám trochu pomohlo, ale chleba se bude lámat na podzim, až dorazí pí, ró, případně sigma, či jak se nová mutace koronaviru bude jmenovat.

› **A máte recept, jak vrátit lidi zpět do vlaků?**

Připravujeme spotřebitelský průzkum zaměřený na necestující. Chceme zjistit, jaké jsou hlavní bariéry, které jim brání v použití železnice, a ty se ve spolupráci se státem a objednateli pokusit překonat. Obrovská příležitost je zlepšit kvalitu železniční dopravy do Prahy a přiblížit k ní velká středoevropská a všechna krajská města.

› **Aby se lidé vrátili do vlaků, je potřeba kvalitní infrastruktura. Ovšem u infrastruktury to aktuálně vypadá, že se bude brzdit. Alespoň**



podle Správy železnic, která už oznámila zastavení některých stavebních akcí.

Některé stavební akce měly být zastaveny už dávno. Správa železnic není bohužel motivována počtem cestujících, kteří její infrastrukturu přes dopravce využívají. Motivaci k dopravní, nikoli jen stavební výkonnosti jí musí ale dodat stát. My můžeme dát dobrý tip.

› Zkuste tedy nějaký tip nadhodit. Která stavba jede, a neměla by? A samozřejmě mě zajímá i opačná otázka. Která stavba neprobíhá, a měla by?

Každá dopravní stavba, na kterou jsou používány veřejné zdroje, musí projít schvalovacím procesem. Ke schválení stavby předkládá investor studii proveditelnosti, jejíž součástí je

hodnocení ekonomické efektivnosti, tzv. CBA (Cost Benefit Analysis). Na straně přínosů jsou vždy nějaká kvantifikovatelná zlepšení, např. zvýšení rychlosti, kapacity, snížení provozních nákladů, dopadů na životní prostředí apod.

Dopravní stavbu na základě studie proveditelnosti schválí tzv. centrální komise Ministerstva dopravy ČR. Není veřejně známo, jestli se po uvedení stavby do provozu zpětně hodnotí, zda investice předpokládaných přínosů dosáhla.

Typickým příkladem zmařených investic je zdvižný železniční most v Lužci nad Vltavou, po kterém žádné vlaky už asi nikdy nepojedou (stavbu investovalo Ředitelství vodních cest). Druhým příkladem je téměř miliardová rekonstrukce dvou nádraží, Holešov a Bystřice pod Hostýnem, ležících na neelektrifikované

a nepříliš dopravně významné regionální trati Kojetín – Valašské Meziříčí. To je investice do ochrany kulturního dědictví, ne do dopravy.

Za zbytečné považujeme akce Polom – Suchdol nad Odrou a Lipník nad Bečvou – Drahotuše v úhrnné hodnotě přes 3,5 miliardy Kč, které kromě jedné výhybny se sporným využitím přinesou pouze několik let likvidačních výluk. Už se nesmí opakovat stejná chyba, jako je výluka Velim – Poříčany, která je realizována bez připravených objízdných tras a má fatální dopad do ekonomiky osobní dopravy.

Jednoznačným přínosem pro osobní dopravu by byla elektrizace a zdvoukolejnění spojení Praha-Vysočany – Všetaty – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec. O tomto projektu se již přes dvacet let hovoří, píše, projektují se varianty – a zatím nic. Přitom je to, vedle již schváleného spojení Kladno – Letiště Václava Havla – Praha Masarykovo nádraží, bohatý zdroj cestujících, který lze ještě vytunit pravidelnými přímými vlaky z Mělníka.

› **Mimochodem, jak se díváte z pohledu osobních dopravců na chystané přepínání české železnice na střídavý proud a obecně na elektrizaci?**

To jsou dvě diametrálně odlišné otázky v jedné. Konverze je dobře zdůvodnitelná fyzikálně a provozně. Už pánové Kolben a Tesla věděli, na rozdíl od jejich zaměstnavatele Edisona, že střídavý proud a vyšší napětí je pro přenos elektrické energie vhodnější. Cestující to na kvalitě jízdy nepoznají.

Co ale cestující pozná, je elektrizace. Ta totiž umožní nákup perspektivních vozidel, zavést pravidelný jízdní řád a tím ve finále přitáhnout cestující lepší dopravní nabídkou. Historie je toho důkazem. Z hlediska závazku státu snížit spotřebu uhlovodíkových paliv je to správná cesta.

› **Naznačujete, že přechod na střídavou trakci je zbytečný?**

Není zbytečný, ale není ani důležitý, ani urgentní. Důležitá a urgentní je optimalizace a elektrizace tratí spojující velká města s Prahou.

› **Zeptat se musím také na alternativní zdroje pro drážní dopravu. Frekventovaně se hovoří například o vodíku. Když ale člověk začne pečlivě studovat tento zdroj pohonu, zjišťuje, že to je problematická záležitost.**

Vodík není palivo, ale zásobník energie, který se hodí pro země s přebytkem výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů. U nás však přebytek výroby z obnovitelných zdrojů není. Vodík musí

být čistý, vyráběný elektrolýzou. Nedá se efektivně přepravovat, jeho výroba musí být v těsné blízkosti plnicí stanice.

Jako kluk jsem si postavil letadélko s motorem poháněným CO₂. Když se motor roztočil, plyn se rozpínal a ochlazoval. Nádržka byla za pár vteřin obalená jinovatkou. Ve fyzice nás pak učili, že se tomu říká Joulův–Thomsonův efekt.

Vodík má tento efekt opačný – při expanzi se zahřívá. Je tedy nutno jej za jízdy chladit, jinak exploduje. Vodíkový pohon vyžaduje přídatný akumulátor na vyrovnání výkonu elektrických trakčních motorů, protože vodíkový zdroj potřebuje stabilní odběr.

Mám pro vaše čtenáře otázku: kolik kilometrů železniční tratě se dá elektrizovat za cenu jednoho vodíkového vlaku?

› **Odpovím za čtenáře: asi 10 kilometrů. A vy odpovězte, jestli jste proti vodíku.**

Když se na některé trati nevyplatí liniová elektrizace, jakým zázrakem by se na ní vyplatilo použití vodíkových vlaků? Jsem proti nepromyšlenému experimentování ve veřejné dopravě.

› **A co bateriové vlaky? To je taky experiment?**

U akumulátorového pohonu je bilance trochu příznivější. Bateriový vlak sice ujede šestkrát menší vzdálenost, než uvádějí propagátoři vodíku, ale dá se nabíjet za jízdy ze standardního nebo ve stanici z ostrovního trakčního vedení, případně v depu z relativně nenáročného nabíjecího stojanu.

Takový vlak se hodí na vykrytí „poslední míle“, která je v tomto případě dlouhá cca 50 km a kterou už by se liniově nevyplatilo elektrizovat. Navíc, když baterie dosáhne limitu své životnosti, zbývá ještě velmi dobře použitelná elektrická jednotka.

› **Když jsme hovořili o návratu lidí do vlaků, pak nesmíme zapomenout na vozový park. Víím, že dopravci na lokálkách si hodně stěžují, že sehnat moderní vozidlo o velikosti motorových vozů 810 či RegioSprinter je problém. Výrobci prý nabízejí drahé jednotky o několika člancích s kapacitou, kterou dopravce nemá šanci nikdy zaplnit.**

Železnice může najít uplatnění jen tam, kde má šanci využít své klady, mezi které počítám nufukovací kapacitu, nízký valivý odpor, nízký aerodynamický odpor jízdu více vozidel v zákrytu a vysokou účinnost elektrického motoru. Jeden strojvedoucí odveze až dvacetkrát více lidí než řidič autobusu. Kde není dost cestujících, popřemysleme, proč tomu tak je.



↑ *Zástupci osobních železničních dopravců krátce po založení SVOD Bohemia*

Lehká kolejová vozidla, kterým se někdy říká vlakotramvaje, jsou zajímavou a lákavou alternativou, ale jejich nevýhodou je, že se nesmějí potkávat na stejné trati se standardními vlaky. Při případném střetu by totiž neměla šanci, nevyhovují svou tuhostí, nesplňují normy TSI. K jejich použití potřebujeme elektrifikovanou trať. Vlakotramvaje nejsou náhradou za malé motoráky, je to úplně jiný dopravní koncept.

› **Když předchozí otázku zobecním, je vozový park v České republice moderní, odpovídající současným nárokům?**

Trochu velké zobecnění. Ale když si uvědomíme, že 90 % přepravních výkonů v osobní železniční

dopravě je realizováno na modernizovaných elektrických tratích, a když se podíváme, jaká vozidla na těchto tratích jezdí, pak bych řekl, že se ke splnění současných nároků zvolna blížíme.

› **Po tomto rozhovoru, který se chýlí ke svému závěru, by čtenáři mohli nabyt dojmu, že je česká železnice jeden velký problém. Jak ji vnímá výkonný ředitel SVOD Bohemia?**

Řekl bych spíše, že česká železnice se skládá ze spousty problémů různé velikosti, které je třeba řešit ve vzájemných souvislostech a nezapomínat přitom na hlavní smysl železnice, kterým je rychlá, energeticky a ekologicky efektivní přeprava osob a věcí.

