

Některé komodity by mohly být přepravovány výhradně po železnici, říká stínový ministr dopravy Kolovratník

Poslanec hnutí ANO, Martin Kolovratník, v rozhovoru promluvil o budoucnosti nákladní dopravy a její možné podpoře. Některé přepravy by totiž mohly být realizovány výhradně po kolejích.

Redakce RAILTARGET přináší exkluzivní rozhovor s pořadatelem již 11. ročníku konference Železnice Pardubice, která tradičně propojuje studenty a vrcholné představitele dopravního sektoru. Díky vzájemné interakci je konference velkým přínosem jak pro mladou generaci, která má k technickým oborům složitější cestu, tak pro samotné společnosti, z hlediska zaměstnavatele. Kromě odborné diskuse o otázkách budoucnosti české železnice je tak konference i pracovním veletrhem.

Pane poslanče, vítám Vás ve studiu RAILTARGET na Konferenci Železnice Pardubice. Je to již několikátý ročník, který Vy tady v Pardubicích pořádáte. Každoročně si říkáme, že je rekordní účast, ale letos je tu opravdu tolik mladých studentů, jak ze středních škol, tak z vysokých škol, byla tady i řada společností, které tady mohly prezentovat své technologie, a hlavně volná pracovní místa na trhu. Vidíte v tom velký smysl propojovat mladou generaci a firmy, které o ni mají zájem?

Mohu potvrdit, že je v rámci této konference revoluční změna. Letos je to 11. ročník a již po třetí spolupracujeme s oběma fakultami, pardubickou Dopravní fakultou Jana Pernera i s Dopravní fakultou ČVUT. Letos už podruhé pořádáme tento studentský veletrh, ale ten dnešní je opravdu mimořádně obsazen. My jsme cíleně s předstihem oslovili jak technické střední školy, tady v regionu a celých východních Čechách, tak i poměrně velké množství základních škol v Pardubicích. Ani ne tak deváté třídy, ale spíše osmé třídy, protože v devítce už je rozhodnuto teď na jaře. Zaměřili jsme se na děti, které si v příštím roce se svými rodiči začnou povídat o tom, jakou střední školu, kam do práce. Cílem je, aby je lákal technický obor. Tohle se velmi dobře propojilo.

My jsme i dopředu chystali dramaturgii, vystoupení a prezentaci firem, tak aby nebyly, teď se snad nikdo neurazí, v uvozovkách nudné. Aby firmy ukázaly, jaké novinky jejich pracovníci dělají, jak pracují v terénu, že nemají jen nějaké kleště a šroubováky, ale že chodí s novými 3D brýlemi, s tablety a podobně. Aby to mělo takovou uvolněnou formu. A aby to nebyl jen můj názor, tak jsem si hned po dopolední části nechal dát zpětnou vazbu, jak od obou děkanů dopravních fakult, tak právě od přítomných učitelů, kteří děti doprovázeli. Všichni se shodli na 100 %, že v tomhle smyslu je to unikátní. Jedinečná akce, děti reagovaly a navázaly kontakty.

Musím říct, že tohle je přesně věc, kterou Česká republika opravdu potřebuje. Protože když se bavíme o velkých projektech jako jsou vysokorychlostní tratě, tak nemáme odborníky. České firmy nemají zlaté české ručičky a hlavičky. Snad jsme ke změně touto akcí přispěli i my.

Je pravdou, že všichni generální ředitelé, kteří byli hlavními speakery na konferenci, zmiňovali, že sice české vysoké školy produkují nové a nové odborníky, vysokoškolsky vzdělané, v oboru železnice nebo obecně dopravy, ale je jich stále nedostatek. A je nutné mít studentů v tomto oboru mnohem víc. Proto je cíl zaměřovat se na základní školu asi správným krokem.

Mohu prozradit, že jsme nebyli znalí, jak to dělat a původní myšlenka byla zapojit jenom střední školy. A když jsme radili s pánem děkanem Řoutilem a panem Příbylem z Pardubic a z Prahy, tak oba páni děkani říkali: „Ale Martine střední škola už je svým způsobem pozdě, protože řada studentů techniků už je třeba na střední škole v oboru dopravní prostředky, řízení dopravy, už jsou vlastně rozhodnutí. My potřebujeme ty, kteří se teprve budou rozhodovat, zda se vydají po cestě humanitní nebo technické“. A to jsou základní školy. My jsme to tedy takto udělali na radu těch, kteří tomu rozumí a mají na starost vysokoškolské vzdělání.

Konference se, mimo jiné, zaměřuje právě na téma digitalizace. Byla tady prezentována myšlenka autonomního vlaku společnosti AŽD. Je to podle Vás směr, kterým se železnice bude posouvat dopředu?

Jednoznačně je. I na serveru RAILTARGET o tom proběhly reportáže. AŽD udělala průlomovou věc, jak v rámci České republiky, tak Evropy. Jela ne na speciální trati, jako je metro nebo nějaký uzavřený okruh, ale na širé trati, kde jsou přejezdy, nejen chráněné i nechráněné. Zajímavostí je, že tento pilotní projekt, který ukázala AŽD dokonce předběhl legislativu. Zákon na to totiž dnes nepamatuje, že by takto vlak mohl jet. Je to třeba i inspirace pro nás do sněmovny zákony upravit, posunout a umožnit technologickým firmám, pokud splní všechny podmínky a bude to v souladu se zákonem, aby takto mohly jezdit. Je to velká novinka.

U zákonů se ještě zdržím. V těchto dnech totiž sněmovnou i senátem prošel úplně jiný zákon – silniční, který je vydiskutován, odsouhlasen a čeká v tuto chvíli na podpis prezidenta. Zákon umožňuje autonomní mobilitu u automobilů. Je to takzvaný level 3, tedy ice off, kdy řidič je stále na místě řidiče, není to ještě 100 % autonomie, ale už si může teoreticky číst knihu nebo se věnovat čemukoliv jinému. Principem je, že vozidlo, v momentě, kdy mu naběhnou všechny systémy, pozice, okolí a podobně, tak vyzve řidiče a zeptá se ho, jestli může převzít řízení. Pokud řidič odsouhlasí, tak přechází do automatického režimu. Nastavení silničního zákona by pak šlo převést i na automatizovaný provoz na železnici.

Vy jste zároveň členem správní rady Správy železnic. Na konferenci dnes několikrát zaznělo téma vysokorychlostních tratí. Samozřejmě byly prezentovány i nějaké postupy jako pocitové mapy, vyjednávání s obcemi. S tím souvisí úprava řady různých zákonů. Můžete to komentovat?

Ano, i toto je výzva pro legislativu. A jako legislativec u ní chvíli zůstanu. Z pocitových map jasně vidíme, že převažují červené oblasti – tedy negativní vnímání – někdy dokonce výrazně více než modré či zelené. Kolegové ze Správy železnic se často setkávají s otázkami typu: „K čemu nám to bude?“ nebo „Co z toho budeme mít?“

Proto už máme připravený konkrétní pozměňovací návrh. Ten by stanovil, že pokud stavba tratě zasáhne katastrální území obce, kompenzaci by nezískal pouze vlastník pozemku, ale přímo samotná obec – a to transparentně do jejího rozpočtu. Obec by pak mohla tyto prostředky využít na stavbu hřiště, školy či jiné veřejně prospěšné projekty. Cílem je, aby i obce měly důvod vnímat modernizaci pozitivně – a řeknu to naplno – i díky finanční motivaci. Volně jsme se inspirovali tzv. atomovým zákonem, který s podobným principem počítá při plánování úložišť jaderného odpadu. Náš návrh by tento přístup převedl do zákona č. 416, tedy zákona o strategických stavbách státu, který bychom tak chtěli modernizovat.

Jedním z témat dnešní konference je bezpochyby proměnlivost železničního trhu, protože zatímco osobní doprava pozvolna stoupá a nabývá na větší oblibě, tak nákladní doprava zaznamenává dramatické ztráty, které samozřejmě souvisí s tím, že klesají přepravy komodit, které byly po léta zcela klíčové pro transport nákladními železničními vagony. Jaký je na to Váš pohled a existuje nějaká cesta ven?

Je to opravdu nečekaný a překvapivý trend. Mohu potvrdit, že ať už v Hospodářském výboru Poslanecké sněmovny, ve správní radě Správy železnic, nebo na ministerstvu, v dlouhodobých prognózách – například v přepravních modelech – nikdo s tímto vývojem nepočítal. Nepředpokládali jsme, že nárůst osobní dopravy bude tak rychlý. Počty, které byly predikovány až na rok 2030, jsou už dávno překročeny. U osobní dopravy tedy vidíme skutečný úspěch. A to není jen o renesanci nebo návratu po covidu, ale o skutečném růstu, což je samozřejmě pozitivní. Samozřejmě to přináší problémy, o kterých už jsme mluvili – okolí Prahy, přetížené koridory, kapacitní problémy, ale i tak je to správná cesta. Na druhé straně stojí výrazný pokles v nákladní dopravě, což jasně odpovídá evropským trendům. Dochází k odklonu od uhlí, útlumu těžkého průmyslu, jako jsou ocelárny a podobné sektory. Bohužel tento trend nastal rychleji, než kdo očekával, a teď musíme reagovat. Jinými slovy – všichni politici hovoří o takzvaném modal shiftu, tedy přesunu zboží z kamionů na železnici, ale skutečnost je opačná.

Jsem přesvědčen, že nemáme žádné zázračné recepty, jak to změnit. Nákladní železnice už dnes využívá slevu na dopravní cestu ve výši 95 %, takže už není kam snižovat. Kdybychom šli ještě níže, vlastně bychom se dostali k dotacím, kdyby stát musel doplácet na určité přepravy, což asi není ideální řešení. Ale existují cesty, které začínají zkoumat například Slovensko a Rakousko, které už jedná o povoleních u Evropské komise. Češi jsou v tomto směru pozadu. Jednou z cest může být legislativa, konkrétně určité regulace. Například bychom mohli stanovit, že určité typy přeprav, jako jsou sypké hmoty, odpady nebo stavební materiály, na určitou minimální vzdálenost nebo od určité vzdálenosti, by měly být přepravovány pouze ekologickými dopravními prostředky – přičemž primárně by to byla železnice, teoreticky by to mohla být i vodní doprava. Taková regulace by mohla pomoci právě cargo a je to cesta, kterou chceme zkoumat a pokud to bude možné, zahrnout ji do zákona.

To znamená, ideální cestou je, aby nejdelší část přepravy nákladu jela po železnici?

Přesně tak. Je potřeba jasně vydefinovat, a to se dá sepsat, tu nejdelší trasu, která by zákonem byla nařízena, že bude provozována pouze na železnici. To úzce souvisí i s debatou o vysokorychlostních tratích, na kterou si mnozí už zapomněli. Lidé často říkají: „Ano, v krátkém čase zahustíme tu síť“, ale tady připomínám nepříjemný efekt, který lze ilustrovat právě na trase Pardubice-Praha. Pokud v tomto regionu vznikne takzvaná RS5 a některé dálkové rychlíky budou odkloněny, uvolní se kapacita na původním koridoru. A právě tady v regionu máme velký terminál společnosti Metrans, který se bude rozšiřovat. V tu chvíli se na původním koridoru otevře mnohem větší kapacita, například pro nákladní vlaky, které tak budou konkurenceschopnější i z hlediska dojezdových časů. To je jeden z dalších faktorů, které je třeba vzít v úvahu. Je jich víc, ale buďme realisté – nestane se to přes noc, ani za rok. A hlavně, v Poslanecké sněmovně, ať už bude vláda jakákoliv, musíme táhnout za jeden provaz a mít dohodu mezi koalicí a opozicí.