

Médium.cz je otevřená blogovací platforma, kde mohou lidé svobodně publikovat své texty. Nejde o postoje Seznam.cz ani žádné z jeho redakcí.

Krise nákladní železniční dopravy pokračuje, ale nemůžeme si za to sami?

V souvislosti s výměnou vlády v ČR jsme nyní na rozcestí, kudy se bude ubírat nákladní doprava v České republice.

Ačkoli podíl nákladní železnice na dopravě zboží a surovin klesá všude po Evropě, v České republice poklesu nákladní železnice politici a železniční manažeři významně pomáhají. A sypou vlakům klacky pod nohy po nákladácích.

Je po volbách. Ministr dopravy, který v posledních čtyřech letech významně nezměnil dopravní strategii, je v demisi a brzy ukončí svoji (ne)činnost, která nebyla podložena odbornými znalostmi, ale pouze politickými ambicemi. Šéf nákladního dopravce rezignoval a státní nákladní dopravce, který po desetiletí generoval zisky na železnici vzbou nákladů se dostal do červených čísel a táhne nákladní železniční dopravu ke dnu.

Nedávno někdo řekl, že kdo ve vláčkařské České Republice sáhne na vlakovou dopravu a začne ji likvidovat, dlouho nevydrží v politické funkci. Volby tato prorocká slova potvrdily. Národ vláčkařů mluvy z jedné nejmenované strany prostě rád nemá. Přestože se článek týkal spíše likvidace dopravy na regionálních tratích, dá se toto pravidlo vztáhnout plošně i na nákladní železniční dopravu.

Faktory, které přifukují krizi nákladní železnice v ČR.

České pracovní prostředí je specifické tím, že čeští manažeři nejprve vytvoří problém, tam kde není, přifouknou ho do obludných rozměrů a pak ho začnou vehementně řešit. A tváří se veledůležitě, jak moc jsou manažersky zdatní. Velmi často se proto stane, že systém, který doposud nějak fungoval a generoval i nějaké zisky, se po tomto zásahu stane naprosto nefunkčním a zkolabuje po této invazi kapesních manažerů. Krach tohoto systému je následně přičítán vnějším podmínkám ve stylu: je krize, nefunguje to, hvězdy nechtěly, neviditelná ruka trhu rozhodla, špatné podmínky, pokazilo se to. Ale v žádném případě za to nemůže manažer, který tento problém inicioval a spustil.

Tento problém není jen na železnici, ale napříč celým fungováním státních a dalších institucí a projeví se to tak, že se řeší následky a nikoliv příčiny. Když se silnice ucpávají kvůli velkému množství aut, postavíme další silnice, aby to pobraly, místo zastavení růstu počtu aut v systému. Když automobilka krachuje, kvůli špatným rozhodnutím managementu, vymýšlí se Wunderwagen, zázračné konstrukce aut, které automobilku vrátí zpět do zisku. Když se otepluje kvůli změně klimatu (vysokých emisím skleníkových plynů), vymyslíme velkou ledničku. Když zdražují byty a energie, budeme je dotovat z daní občanů. Atd.

V podmínkách české železnice se tyto špatné manažerské rozhodnutí projevují zejména v:

- *bezhlavém zavádění drahého a plně neodzkoušeného ETCS na tratě, kde je maximální rychlost 160km/h a často jsou v parametrech poplatné 2. pol. 20. století, 70-80léta.*
- *bezhlavém nakupování nových lokomotiv pro ETCS či implementace ETCS do lokomotiv ze 60. a 70. let*

- *bezhlavém nakupování drahých lokomotiv na rychlost 230km/h, když máme jednu trať o délce pár kilometrů pro rychlost 200km/h*
- *bezhlavém ignorování nákladní železniční dopravy, jako odzkoušený prostředek ekologizace těžké dopravy*
- *bezhlavou ekologizaci silniční dopravy pomocí bateriových kamionů, a ignorování elektrických vlaků, které spolehlivě slouží několik desítek let*

Pokud máte doma veterána např. Škodu 1000MB, v životě vás nenapadne implementovat do tohoto auta systém Ad-Blue, start-stop a automatickou převodovku, pokud nejste blázen.

Bohužel státní dopravce s tím problém nemá. Na koridory, které jsou elektrifikované po 2. světové válce či až v 90. letech minulého století, namontují drahý zabezpečovač a do lokomotiv řady 749 (750 či 751), přezdívané Bardotky, vyráběné v období 1967-1971, instaluje tento supermoderní zabezpečovač. Tato mobilní jednotka často i dvojnásobně překračuje zůstatkovou hodnotu vozidla. Zatímco instalace ETCS stojí mezi 10 - 20 miliony, hodnota lokomotivy ze 60. let se pohybuje v jednotkách milionu, někdy jen o něco více než cena pojízdného šrotu. Také novější řady dostávají tento systém, např. lokomotivy řady 362 či 363 (přezdívané ESO), zatímco poslední řada 380, vyráběná ve Škodě Plzeň v letech 2008-2011, bude vyřazena z provozu. Logické, ne?

Takže v ČR nemáme peníze na vysokorychlostní tratě, nemáme na elektrizaci tratí (elektrifikováno 1/3 z celkové sítě oproti 100% ve Švýcarsku), nemáme na přidávání druhých, třetích a čtvrtých kolejí, ale budeme mít ETCS na každé lokálce v trase z dob Císaře Pána Franty Josefa I.

Toto bezhlavé zavádění moderního systému na starou infrastrukturu připomíná bláznů, co si na koňské spřežení namontují stealth technologii z F-35, nebo na Trabant dají gumy z formule, ABS a airbagy, spoilery pro generování přítlaku a difuzory. Ovšem motor zůstane původní vzduchem chlazený dvoudobý dvouválec, aby bylo dosaženo totálního absurdna. Dosavadní jakžtakž fungující systém to prodraží, udělá složitějším a nepoužitelným pro průmysl a byznys.

Ano, zavádějme ETCS, ale pouze na koridory, kde bude max rychlost 200km/h a vyšší, tento koridor bude nově zrekonstruovaný, nebo na nové tratě a VRTky. Pokud nemá vozidlo ETCS z výroby, je neekonomické a nesmyslné ho tam montovat. A protože se u nás po roce 2000 nevyrobily skoro žádné lokomotivy, pořizujeme na ETCS pouze nová hnací vozidla.

Ono je děsně legrační, že u automobilů ti stejní (politici), co bezhlavě zavádějí novoty na železnici, strašlivě vriskají, jak nás zlá EU nutí na urychlený přechod do elektromobilů, když není dost nabíječek, a nejsou postavené další dva Temelíny, a elektromobily nejsou vychytané, nemají dojezd 2000km na jedno nabití, atd. Ale že to samé a v ještě horším provedení implementují na kolejích je už vůbec netrápí. Podle nejdivočejších teorií bude muset mít ETCS i nejrezatější Osmsetdesítka v Zapadákově, kde lišky dávají dobrou noc a koleje nepoznáte od lišky, jak jsou rezavé. ETCS by měly mít drezíny, dvojcestné bagry a snad i podvozky, co přesouvají opraváři po depu v České Třebové či podbíječky, brusky a podvozky pod utahováky šroubů. Už jen čekám, kdy dostanou osekanou verzi ETCS železniční pracovníci v oranžových vestách. Přece je nebezpečné vstupovat do kolejíště bez zabezpečení osob. Myslím, že ani nejfanatičtější propagátoři elektromobilů, nenáviděný Timmermans, či Soros, by nevymysleli takovou ultramegakrávovinu, jako je implementace zabezpečovače ETCS v podání českých fantastů a potráblenců z ministerstva dopravy a Správy Železnic. Přitom na silnicích nikdo neřeší supermoderní zabezpečovač, přitom by to kamiony potřebovaly jako sůl.

Takže jsme si vlastním hujerstvím a pomateností mysli (jinak to nejde nazvat) zničili železnici tím, že jsme nejlepší v bezhlavém zavádění ETCS, tzv. špti. Bohužel ve špatné disciplíně, podobně jako jsme

byli Best in Covid v počtu mrtvých. Povinné ETCS prodražuje lokomotivy, provoz vlaků a ztěžuje podmínky pro fungování ekologické železnice. A to jsem ani nezmínil potenciální zavádění DAC (digitální automatické spřáhlo), které pokud by se implementovalo do stávajících vagonů místo šroubovky, háku a nárazníků, by znamenalo pro železniční dopravce konečnou. Očividně je snaha o supermoderní ultrabezpečnou železnici, po které ale nikdo nebude jezdit, ani nic vozit protože to bude dražší než lety do kosmu. Paradoxní je, že jsme jediní takoví blázni, protože ani Německo nespěchá s výhradním provozem pod ETCS. Protože dodnes není vyřešeno, zda je aktuálně zaváděný typ ETCS konečný, nebo se bude přestavovat jinou verzí. Pokud by v horizontu dvou tří let byla schválena nějaká konečná verze, jiná, než mají čeští dopravci implementovanou, museli by dopravci všechna vozidla upgradovat, jak upozornil v Událostech Komentářích zkušený odborník pan Ivan Bednárik. Pak by bylo nejlepší nechat ministra a hujery ze Správy železnic dopravcům zaplatit tuto reinstalaci a ušlé zisky. A zde zatím vůbec neřešíme, že pro funkčnost ETCS úrovně L2 potřebujeme radiový systém GSM-R. A ten se má po roce 2029 zásadně měnit – bude již využívat 5G, což přinese zatím nevyčíslené a těžko odhadnutelné náklady na modernizaci jak pevných, tak mobilních zařízení, využívajících GSM – R.

Ano, zavádějme nové systémy, ETCS, třeba ji laserové dálkoměry a podobné blbosti, ale až na nové lokomotivy, na nové vozy a na nové rychlotrati.

Dalším problémem české železnice je modernizace vozidel, která je absolutně špatně provedená. Normální člověk jezdí se starým autem, až si vydělá na nové, koupí si nové auto a staré sešrotuje. Státní železniční dopravce na to jde jinak. Sešrotuje stará vozidla a v době krize železnice nakoupí nová vozidla a neřeší, kde na ně vezme peníze. Asi jako, když si člověk registrovaný na úřadě práce koupí novou Audi a brutálně se zadluží. No, a protože je ten člověk nesvéprávný, tak nemůže za to, že si koupil nové auto, ale můžou za to ti druzí, počasí, vnější okolnosti. Krize může za to, že se zadlužil a má problémy splácet. A tuto nelogiku nyní provádějí manažeři státního dopravce pod vedením pana Neumětla Hromádky ehm Kupky, ministra dopravy.

Ano, probóha, modernizujme nákladní železniční dopravu, ale nejdříve si na nové mašiny vydělejme. Existuje jakýsi princip řádného hospodáře.

A za poslední: Ekologizace těžké nákladní dopravy. Pořád se mluví, jak zlá EU přikazuje Grýndýl a budeme muset snížit emise z dopravy. Manažeři silniční dopravy vymýšlejí bateriová vozidla, hybridní kamiony, greenwashing a další více či méně funkční systémy pro snižování uhlíkové stopy. Jenže ti všichni vymýšlejí vymyšlené. Elektrické vlaky, bez emisí, bez otěrů z pneumatik vymysleli předci již v první polovině 20. století. Elektrifikovala se železnice, stavěly se tramvaje, některé firmy zaváděly elektrifikované vlečky. Jenže my na Grýndýl jdeme zase hezky po česku. Vymyslíme problém, kde není, zveličíme příkaz EU a máme se zase večer po hospodách o čem bavit. Jak je svět těžký, všichni nám ubližují, grýndýl je neřešitelný a zelená ideologie ovládá masy. Takže předci byli ekofanatici, když měli elektrické dráhy do uhelných dolů? Když vozili většinu nákladu elektrickými vlaky? Když v lesích jezdily elektrické úzkokolejky? V cihelnách pracovaly elektrické korečkové bagry?

V souvislosti s absencí rozumu v nejvyšším řízení dopravy v České republice normálně myslícímu člověku nedává smysl šrotovat elektrické lokomotivy, konkrétně např. řada 230 (Laminátka), když tedy očekáváme omezování silniční kamionové dopravy a převedení nákladu na železnici pro splnění podmínek ekologizace. Nebo elektrické vlaky nejsou ta správná technologie a bateriové kamiony (které se zatím ani sériově nevyrábí) jsou ta správná technologie? Opravdu si nedovedu vysvětlit probíhající likvidaci a rozprodej státního dopravce. Za pár let budou mít krizi, kvůli nedostatku hnacích vozidel a vagonů, nebo jak? A zase nebudou moci prosperovat.

Železniční dopravci se také vymlouvají na drahou cenu elektřiny, přitom mohou jezdit pod dráty s diesely. V souvislosti se zdražující naftou (kvůli vypáleným rafinériím v Rusku) či razantním zlevněním elektřiny u německých kolegů od příštího roku lze očekávat, že elektrická trakce bude opět výhodnější. Říká se, že kdo je připraven, nebývá překvapen. Připravenost na budoucnost však u manažerů českého státního železničního dopravce nevidím.

Takže uvidíme. Očekávejme (s nástupem nového ministra, odborníka ze železničního prostředí) že se opět bude pracovat na železnici prorůstově, progresívně a železniční defétismus a alibismus, uměle vyvolaný končícím neschopným vedením české dopravy vezme jednou provždy za své.