

# NÁVRAT K ŽELEZNICI ANEB KONEC NEDOBROVOLNÉ „RUSKÉ RULETY“?

KDYŽ VJÍZDÍTE NA DÁLNICI D1, MÁTE ČASTO POCIT, JAKO BYSTE SE STALI HRÁČEM „RUSKÉ RULETY“. NIKDY NEVÍTE, JAK TO PŘESNĚ DOPADNE, A VÝSLEDEK MŮŽETE ČASTO JEN STĚŽÍ OVLIVNIT. VELKÝ PODÍL NA ZVÝŠENÉM ADRENALINU MAJÍ NEKONEČNÉ KOLONY KAMIONŮ, KTERÉ NEJEN ZPOMALUJÍ PROVOZ, ALE MNOHDY OHROŽUJÍ BEZPEČNOST I ZDRAVÍ. EXISTUJE VŮBEC NĚJAKÉ ŘEŠENÍ?



**Ing. Vladimír Fišer**  
jednatel společnosti Bohemiakombi

Pohled na dlouhé kolony kamionů přímo vybízí k myšlence spojit je do celých vlaků a zboží tímto, výrazně ekologičtější způsobem přepravovat po železnici. Jak toho ale dosáhnout, když každý z kamionů má jiné místo nakládky i vykládky zboží?

Řešením je kombinovaná doprava silnice–železnice. Pro řadu silničních dopravců představuje už pár let výhodný

způsob, jak přepravit těžké zboží na dlouhé vzdálenosti. Klíčovým operátorem kombinované dopravy u nás je společnost Bohemiakombi. Proto jsme o rozhovor požádali jejího jednatele a neúnavného propagátora kombinované dopravy Vladimíra Fišera.

## Váš servis je určen pro silniční přepravce a speditéry. Co znamená pro koncového zákazníka?

Jedním z těch okamžitých efektů je úspora, která vyplývá z možnosti naložit zboží víc. V Rakousku a Německu platí pro kamiony, které navazují na kombinovanou dopravu, legislativní výjimka a mohou vézt až o čtyři tuny těžší náklad. Silniční dopravce tak dokáže svým zákazníkům nabídnout lepší cenu.

Další legislativní výjimka, kterou tyto kamiony mají, je možnost jízdy v sobotu, v neděli i během svátků. To platí jak u nás, tak také v Rakousku, v Německu i jinde. Zákazníci tedy hojně využívají přepravu zboží přes víkendy, o sobotní odjezdy vlaků je pravidelně velký zájem.

Jinak kombinovaná doprava neznamená pro koncového zákazníka žádnou zásadní změnu. Odesílatel svoje zboží naloží do kamionu, tak jako to činí dnes, a stejným způsobem pak přijíždí kamion i k jeho příjemci. Kvalita této dopravy i rychlost přepravy jsou srovnatelné s dopravou silniční.

## Evropská komise řeší kritický stav nákladní dopravy. Jaké jsou dlouhodobější plány a vize?

Popis nejkritičtějších aspektů, které přivedly evropskou nákladní dopravu

na poměrně neudržitelnou cestu, soustředila Evropská komise do Bílé knihy o dopravě 2011. Jako řešení uvádí přesun třiceti procent přepravních výkonů na delší vzdálenosti (300 km a víc) především na elektrické železnice, a to do roku 2030. Do roku 2050 by pak měla být na železnici přesunuta až polovina přepravních výkonů.

## To zní nadějně, ale je to reálné?

Přeprav na vzdálenosti delší než 300 kilometrů není příliš velký podíl, a pokud kombinovaná doprava poroste tak, jako rostla v uplynulých dvaceti letech, tedy ročně alespoň o pět procent, bude tento cíl dosažitelný.

## Jak je železnice na přibývajících vlacích připravena?

Určitá volná kapacita k dispozici samozřejmě je. S rozvojem příměstské dopravy se však propustnost tratí pro nákladní vlaky v okolí některých velkých aglomerací snížila. Objemy, které v minulosti vozily Československé dráhy, byly násobkem těch dnešních. Na trati mezi Lovosicemi a Drážďanami jsme dříve vypravovali až dvanáct párů vlaků za 24 hodin. A to hovořím pouze o naší společnosti. Byly to vlaky RoLa s přepravou celých kamionů, které jsme provozovali do roku 2004. Dnes na tomto přeshraničním úseku denně vypravujeme tři páry vlaků.

## Napomohlo rozvoji kombinované dopravy zavedení mýtného?

Ano. V roce 2005 jsme zahájili přepravu na lince do Duisburgu a krátce nato se zavedlo mýtné pro nákladní

auta v Německu. I díky mýtnému jsme se snáze dokázali dostat na úroveň cen, které byly pro silniční dopravce zajímavé. Problém snad přetrvává jen v tom, že mýtné se vybírá pouze na dálnicích a vysokorychlostních silnicích, kterých je v ČR jen asi 1200 kilometrů, zatímco na železnici se „mýtné“ vybírá na všech tratích. Celá naše silniční síť má přitom 40 000 kilometrů. Mýtné zůstává do budoucna nástrojem státu pro regulaci silniční a železniční dopravy. Dálková doprava se ale realizuje především po zpoplatněných dálnicích.

### **Kombinovaná doprava u nás je poměrně mladá. Jak se vyvíjela a kterým směrem chcete síť linek rozšiřovat?**

Po startu v roce 2006, kdy jsme zavedli první linku přepravující silniční návěsy po železnici do Hamburku, jsme v roce 2008 začali přepravovat intermodální návěsy také z Lovosic do Duisburgu. V roce 2010 jsme linku protáhli až do Ostravy. O rok později jsme nově zprovoznili linku Ostrava–Verona a v letošním roce přibýly další dva nové směry: Lovosice–Charleroi (Belgie) a Ostrava–Terst. Přepravu návěsů po železnici uskutečňujeme ve spolupráci s firmou Kombiverkehr Frankfurt a společností CEMAT Milano. Rádi bychom linky rozšířili směrem na východ, na Slovensko, do Maďarska, do Polska.

### **Využití železnice je pro silniční dopravce organizačně náročnější a vyžaduje investice. Jak rychle přibývá těch, kteří její výhody pochopili?**

Dopravce musí organizovat nakládky zboží u odesílatele, včas přijet k odjezdu vlaku a zajistit i tzv. poslední míli, což je převezení návěsu od vlaku na dvůr k příjemci zboží. Nejdříve ale musí investovat

do nákupu intermodálních návěsů a celkově změnit vlastní organizaci svých služeb.

Nicméně řada silničních dopravců rychle pochopila výhody kombinované dopravy a tímto směrem se už vydala. Cena intermodálních návěsů je dnes téměř stejná jako cena návěsů pro přepravu po silnici. Postupně s námi navázala spolupráci celá řada dopravců, kteří našimi vlaky odesílají několik desítek svých kamionů denně, a tyto objemy dále narůstají.

Šíření myšlenky přesunu nákladů na železnici je během na dlouhou trať. Na tomto procesu však neustále pracujeme. Účastníme se projektu COSMOS, který spolufinancuje Evropská unie v rámci programu Marco Polo. Do tohoto projektu jsou zapojeny firmy z Maďarska, Německa, Rakouska, Bulharska, Rumunska, Chorvatska a Slovinska. Naším cílem je přenášet poznatky z kombinované dopravy tak, jak jsme je v praxi nasbírali, a postupně přesvědčovat státní správu v daných zemích, ministerstva dopravy a různá sdružení silničních dopravců a speditérů o jejím významu.

### **Kteří silniční dopravci už přijali kombinovanou dopravu „za svou“ a využívají ji ve velkém?**

Například linku Terst–Ostrava využívá především turecká spediční firma Ekol, která vstoupila do tohoto podnikání s velkou dynamikou a v průběhu několika let si pořídila flotilu 2500 intermodálních návěsů. Pronajala si také vlastní trajekty přepravující návěsy mezi Terstem a Tureckem. Většina cílových zákazníků tohoto dopravce je z příhraničních oblastí Polska, Slezska a Moravy.



Dalším příkladem může být italská firma Lannutti, která přepravuje mezi Lovosicemi a Belgií hlavně těžké tabulové sklo. Nesmíme opomenout firmu DB Schenker Hangartner, původně private švýcarskou firmu, která dnes působí v barvách německé železnice, nebo firmu EWALS Cargo Care CZ. Výrazně se na kombinovanou přepravu nově přeorientovala také firma LKW Walter z Vídně.

Do kombinované dopravy se ale stále silněji zapojují čeští dopravci jako například M+L Logistik, ČSAD Logistik Ostrava nebo Autodoprava Josefa Mičky. My vystupujeme pouze v roli operátora vlaku, tedy vůči jednotlivým silničním dopravcům jako neutrální subjekt, který náklad na vytížení nákladního expresu poskládá z jednotlivých přeprav od celé řady silničních dopravců. ■

S VLADIMÍREM FÍSEREM HOVOŘILA VLASTA PISKAČOVÁ  
FOTO: ARCHIV BOHEMIAKOMBI

