



DELŠÍ VLAKY ZVÝŠÍ

KONKURENCESCHOPNOST ŽELEZNIČNÍCH PŘEPRAV

Celoevropsky je téma dlouhých nákladních vlaků velmi aktuální, protože delší vlaky umožňují snížit náklady na přepravenou jednotku, a tudíž zvyšují atraktivitu a konkurenceschopnost železniční dopravy. Bohužel zásadním limitem pro prodlužování vlaků je často nedostačující délka kolejí ve stanicích.

Článek připravil **Petr Neckař**

ČR Z HLEDISKA INFRASTRUKTURY NA ŽELEZNICI ZAOSTÁVÁ

Situaci v České republice je možné z hlediska dlouhých vlaků jednoduše popsat tak, že jsme zaspali dobu a změnu není možné očekávat v horizontu několika málo let. Proč? „Při modernizaci železničních koridorů, která byla zahájena v roce 1993, tedy před 23 lety, došlo k pominutí parametru na délku 750 m jako standardu staničních kolejí pro nákladní vlaky. Modernizace železničních koridorů u nás od té doby byla spíše rekonstrukcí odpovídající evropským standardům devadesátých let. Jako standard byla zvolena délka 650 metrů, ovšem nikoli ve všech železničních stanicích,“ říká Ondřej Jašek, manažer multimodálních řešení společnosti DB Schenker.

Většina hlavních tratí důležitých pro nákladní dopravu je v ČR uzpůsobena pro provoz vlaků o délce 600 až 650 m. Z hlediska parametrů infrastruktury důležité pro nákladní dopravu jde o jeden ze stěžejních parametrů a v tomto ohledu bohužel ČR v porovnání s okolními zeměmi poněkud zaostává. Jak nám potvrdil Jakub Stadler, ředitel odboru komunikace Ministerstva dopravy ČR, například v Německu, Rakousku či v Maďarsku je již nyní na většině nejdůležitějších tratí umožněn provoz vlaků až do délky 740 m, ve výjimečných případech i více. Přitom požadavek na zvýšení délky vlaků až na 750 m byl dán již například v dohodě AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a sou-

INZERCE

HYSTER CZ



PRO NÁROČNÉ APLIKACE ZVOLTE HYSTER.®



PROČ?

- ▶ Inteligentní design pro náročné aplikace.
- ▶ Nízké provozní náklady a vysoká spolehlivost strojů
- ▶ Vynikající servisní podpora a zájem napříč celou ČR

**PRO VÍCE INFORMACÍ O NAŠICH PRODUKTECH A
SLUŽBÁCH NAVŠTIVTE NAŠE WEBOVÉ STRÁNKY**

T: 573 326 166 E: info@hyster.cz

WWW.HYSTER.CZ

Hyster, logo Hyster a Slisní partneři, odolné vozidlo TM jsou registrované obchodní značky, servisní značky nebo registrované značky v USA a některých dalších jurisdikcích



*„Změna by znamenala
levnější přepravu“*

Vlak o délce 616 m znamená přemístění 36 návěsů; přitom dnes jsou výkonné lokomotivy, které uvezou mnohem těžší vlaky. Pro nás i pro zákazníky by přepravy byly díky delším vlakům ekonomičtější. Je rozdíl, jestli se cena, kterou musíme zaplatit za celý vlak, rozpočítá mezi 36 nebo 43 návěsů. Platíme za hmotnost, ale jsme limitováni maximální délkou.

Vladimír FIŠER
jednatel
BOHEMIAKOMBI



Ministerstvo dopravy potvrdilo, že ČR v oblasti infrastruktury pro provoz dlouhých vlaků zaostává za zeměmi, jako je např. Německo nebo Maďarsko, každopádně až se budou dělat rekonstrukce koridorů, budou už v souladu s platnou evropskou legislativou, což umožní provoz delších vlaků než nyní.

FOTO: BOHEMIAKOMBI

„Je potřeba jasná vize a stanovení priorit“

V kombinaci se zahlcením koridorových tratí osobní dopravou je prakticky nemožné v rozumném čase přepravit dlouhé vlaky, a tudíž atraktivita a konkurenceschopnost železniční dopravy nadále klesá. Řešením by mohla být segregace nákladní a osobní přepravy na oddělené železniční tratě, ale tato myšlenka je v době husté zástavby, neexistujících územních rezerv, ale také třeba chráněných lokalit v rámci evropské soustavy Natura snem z oblasti sci-fi.

Ondřej JÁŠEK
manažer multimodálních řešení
DB Schenker

visejících objektech) z roku 1991, k níž přistoupila rovněž Česká republika. Nadále však bylo při modernizačních projektech uvažováno o délce vlaků pouze do 650 m.

K obratu došlo až po roce 2013, kdy vstoupilo v platnost nařízení 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Z něj vyplývá, že členské země by měly do roku 2030 zajistit možnost provozu vlaků s délkou až 740 m na korydorech náležejících do hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu. Jakub Stadler uvádí, že aktuálně platné nařízení definující TSI INF (Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii) dokonce pro nejdůležitější tratě pro nákladní dopravu stanovuje parametr délky nákladních vlaků v rozmezí 740–1050 m.

Například společnost BOHEMIAKOMBI v současnosti pravidelně využívá vlaky o délkách 610 a 616 m, s lokomotivou jde o délku cca o 20 m delší. „Pokud bychom teď chtěli delší vlaky, můžeme požádat o výjimku, ale je otázka, jaká trasa by nám k tomu byla určena, protože míst, kde je možné takto dlouhé vlaky předjet, je málo. Trasa by tedy byla pomalá, zatímco my potřebujeme, aby vlaky jely co nejrychleji,“ říká Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI. Podotýká, že Evropská komise je změně nakloněna a má peníze na investice; pokud tedy budou jednotlivé evropské státy žádat o dotace na výstavbu železniční infrastruktury, bude to spojeno s podmínkou, aby byla dodržena nejnovější evropská legislativa.

V BUDOUCNOSTI 740 METRŮ

V loňském roce byla dokončena studie zabývající se mj. právě otázkou provozu vlaků o délce 740 m s názvem Implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a interakce

s TSI – Infrastruktura. V současné době jsou veškeré připravované stavby, které jsou součástí hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu a leží na síti Správy železniční dopravní cesty, projektovány tak, aby splňovaly požadavek provozu vlaků o délce 740 m.

Účelnost tohoto parametru je rovněž prověřována i u ostatních projektů na síti TEN-T. Tyto stavby budou ovšem dokončovány až v delším časovém horizontu.

Jakub Stadler sdělil, že pro nákladní dopravu klíčový tah státní hranice Německo–Děčín–Nymburk–Kolín by měl podle dosavadních předpokladů umožňovat od roku 2027 bezproblémový provoz vlaků o délce 740 m. Na tuto stavbu pak navazuje zkapacitnění úseku Velký Osek – Hradec Králové – Choceň s předpokladem dokončení do roku 2026. S délkou vlaků 740 m uvažují i modernizační projekty velkých železničních uzlů, jako je Česká Třebová, Pardubice

INZERCE



VGP PARK ČESKÝ ÚJEZD Nový park v Ústeckém kraji

VGP Park Český Újezd je dalším parkem skupiny VGP v Ústeckém kraji. Necelých 13 km z Ústí nad Labem, v těsné blízkosti dálničního tahu D8 (exit 74), se v obci Český Újezd realizuje nový park. Dvě budovy nabídnou k pronájmu průmyslové a logistické prostory o celkové rozloze 17 000 m². Český Újezd je částí města Chlumce, které má necelých 5 000 obyvatel. S okolními obcemi a městy je Český Újezd propojen městskou hromadnou dopravou.

V regionu skupina VGP již vlastní park v Přestanově, necelé 4 km od dálnice D8 (E55), spojující Prahu a Dráždany. V loňském roce zde úspěšně realizovala a pronajala halu společnosti SSI Technologies, výrobci tlakových, hladinových a magnetických senzorů, digitálních tlakových měřidel a senzorů pro automobilový a průmyslový trh. V současné době v parku působí společnosti Jotun Czech, Minda KTSN Plastic Solutions a zmíněná společnost SSI Technologies.

Kontakt: Ing. Petr Kovařík, tel. +420 724 237 331, e-mail: petr.kovarik@vgpparks.eu

WWW.VGPPARKS.EU

nebo Ostrava. Ostatní nyní realizované stavby byly projektovány ještě na délku vlaků do 650 m a tak budou i dokončeny.

Pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy by bylo podle ministerstva dopravy vhodné umožnit alespoň omezený provoz delších vlaků na zájmových tratích ještě před dokončením uvedených staveb.

Za určitých podmínek je možné zajistit provoz delších vlaků už nyní: např. v tranzitu mezi Slovenskem a Německem již byly opakovaně převezeny vlaky s délkou cca 670 m přes Lanžhot a Děčín. Cílem by mělo být, aby podobné vlaky bylo možné provozovat ve spolupráci se sousedními správci železniční infrastruktury na pravidelné bázi.

Nákladní doprava je pomalejší než osobní, a proto

INZERCE



Jen u firmy Hörmann

Rychlé, stabilní, bezpečné: nakládací můstky s technikou RFID

- automatická evidence zboží šetřící čas
- umístění pod můstkem zajišťuje bezpečnost proti nárazům
- spolehlivá výměna dat díky krátkým vzdálenostem rádiového spojení



Premium partner
českého národního týmu

HÖRMANN
Dveřní a vratové systémy

„Koridory a stanice nejdou pro delší vlaky“

Z ČR směřují dlouhé vlaky nejčastěji do přístavů, případně intermodálních terminálů v evropském vnitrozemí, také z Evropy do Číny nebo Ruska a dalších CIS zemí. Modernizace železničních koridorů v ČR se rozvíjí spíše s ohledem na osobní než na nákladní dopravu. Abychom mohli zvýšit maximální normativ délky nákladního vlaku, museli bychom mít celé nákladní koridory včetně železničních stanic uzpůsobené pro delší vlaky, než je současné maximum.

**František
ZÁVESKÝ,**
country head of
energy solutions
CZ&SK
Panalpinia Czech



je nutné ve smíšeném provozu nákladní vlaky odstavovat kvůli předjetí. „Konvenční železniční přeprava je na ústupu, dlouhodobým trendem je intermodální přeprava kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsů, a to nejen ve vazbě na námořní přepravu, ale také v rámci kontinentálních linek,“ uvádí Ondřej Jašek.

ZÁJEM ROSTE

Kombinovaná doprava je oproti přímým přepravám po silnici náročnější na organizaci. V případě návěsů ho nějaký řidič musí včas přivést do terminálu a jiný ho musí včas vyzvednout v cílovém místě vlaku. Jak ale potvrzuje Vladimír Fišer, využití železnice může být každopádně leckdy rychlejší, protože není potřeba počítat s povinnými přestávkami řidičů. Je však zřejmé, že jakmile k tomu budou vytvořeny lepší infrastrukturní podmínky, nebude už nic bránit rozvoji železničních nákladních přeprav. Budou silničním přepravám konkurovat cenově i z hlediska časů.

Vladimír Fišer odhaduje vzrůstající zájem o železniční přepravy a konstatuje, že například v USA se 44 % nákladních přeprav odehrává právě na železnici formou intermodálních přeprav. Tam jezdí i vlaky o délce zhruba 1,5 km (výjimečně tři kilometry). Tak dlouhé vlaky u nás zřejmě jezdit nebudou. Když se podíváme do Evropy, z přístavu Rotterdam k německým hranicím lze už dnes vypravovat vlaky dlouhé jeden kilometr. Trend k využívání delších vlaků je tedy zřejmý, problém je v infrastruktuře.

Diskutujte
a kontaktujte
nás na sociálních
sítích.

 systemylogistiky@atoz.cz
 @syslogistiky
 atoz logistics
 systemylogistiky