



## 15 000 NÁVĚSŮ ROČNĚ JEDE VLAKEM

Ing. Vladimír Fišer,  
jednatel BOHEMIAKOMBI spol. s r.o.

foto Martin Felix

**S**družení silničních dopravců ČESMAD BOHEMIA, železniční dopravce ČD Cargo a operátor BOHEMIAKOMBI, na kterém mají kapitálovou účast po 30 % jak silniční, tak i železniční dopravci, se společně shodli v názoru, že povědomí veřejnosti – a to i odborné veřejnosti – o kontinentální kombinované dopravě je u nás velmi nízké a v podstatě jen velmi povrchní.

Po nedávno podepsané Společné výzvě silničních a železničních dopravců, jež vyzývá stát k realizaci schválených programů podpory kombinované dopravy, a ke které se dne 4. března 2010 přihlásila také valná hromada Svazu dopravy, se uskutečnily dva odborné semináře jako doprovodné akce k pražskému veletrhu FOR LOGISTIC. Oba semináře byly zaměřeny na zvýšení informovanosti o možnostech a výhodách přeprav bimodálních návěsů a výměnných nástaveb po železnici. Pozornost vzbudil zejména druhý z obou seminářů, který se uskutečnil přímo na ploše překladiště ČD-DUSS v Lovosicích, takže jeho účastníci mohli v průběhu semináře

přímo na vlastní oči sledovat nakládky a vykládky silničních návěsů na vlaky.

Přestože systém přepravy návěsů a výměnných nástaveb po železnici funguje v Lovosicích již pátým rokem a ročně se tak přesouvá z přetížené silniční infrastruktury na železnici cargo z 15 tisíc kamionů, je nutno na něho stále nahlížet jako na systém ve své první fázi rozvoje. Účelem seminářů bylo přesvědčit o nesporných výhodách další potenciální účastníky, a to z řad silničních dopravců, ale také z řad koncových zákazníků. Předpokladem efektivního fungování systému je jeho masové využití. Další zvýšení počtu zákazníků, kteří budou kombinovanou dopravu využívat, umožní častější odjezdy vlaků a tím další zlepšení celého servisu.

Aktuálně se po železnici takto přepravuje asi 15 000 návěsů a výměnných nástaveb. To představuje nejen částečné odlehčení přetížené silnice Lovosice – Ústí n. L., ale přináší celou řadu efektů, které jsou významné z pohledu ochrany životního prostředí. Jedním z přínosů tak například je roč-

ní úspora 3 000 000 litrů nafty, která nemusí být spotřebována, neboť k přepravě se využívá elektrická energie. Pro lepší názornost je to úspora nafty, která naplní asi 120 silničních cisteren, anebo čtyři cisternové vlaky nafty.

Semináře se ale nezabývaly těmito „vedlejšími efekty“. Byly zaměřeny mnohem praktičtěji, a to na nesporné ekonomické výhody tohoto alternativního přepravního systému. Při správné organizaci práce dokáže systém linek kontinentální kombinované dopravy generovat velmi žádoucí a vítané ekonomické efekty pro všechny jeho účastníky: pro koncové zákazníky, pro silniční dopravce i pro železnici. První roky provozu linek mezi Lovosicemi a Duisburgem či Hamburgem v praxi zcela přesvědčivě prokázaly, že takto organizované alternativní přepravy k přímým přepravám po silnici jsou plně konkurenceschopné svojí rychlostí přepravy, spolehlivostí a samozřejmě také cenou. Krize je kromě toho nejen neutlumila, nýbrž naopak posílila. A to je ta nejlepší reference pro další její budoucí uživatele.