



## ŽELEZNICE VE SLUŽBÁCH SILNIČNÍCH DOPRAVCŮ

Vladimír Fišer  
Bohemiakombi

**Převod zboží ze silniční přepravy na železnici je vděčné téma, u politiků velmi oblíbené především v čase před volbami. Po volbách se už většinou jen omezují na výmluvy, že by to sice byla dobrá věc, ale nikdo si s tím neví rady, jak takového cíle dosáhnout. Reálná řešení však přesto existují, pro jejich uskutečnění je jen třeba postupně podniknout další konkrétní kroky.**

Sedlové návěsy, tankové kontejnery nebo výměnné nástavby se po evropských železnicích přepravují již více než 30 let. Jde o tzv. kontinentální kombinovanou dopravu, kterou v ČR již od roku 1992 na trhu prosazuje společnost Bohemiakombi. Společnost, v níž jsou společníky jak ČESMAD Bohemia, tak i ČD Cargo, propojuje společný zájem silničních dopravců a železnice. Zapátráme-li v dějinách kombinované dopravy v jednotlivých evropských zemích, pak odhalíme pro mnohé překvapivou skutečnost. Kontinentální kombinovaná doprava totiž vznikala ve většině případů právě na základě iniciativy ze strany silničních dopravců a nikoliv železnice, jak by se dalo očekávat. Tedy zcela odlišný vývoj, než tomu bylo u veřejnosti známějšího druhu maritimní kombinované dopravy, tj. přeprav námořních kontejnerů mezi přístavy a vnitrozemím.

### Lovosice prvním českým uzlem na evropské síti linek kombinované dopravy

Přepravy tankových kontejnerů, sedlových návěsů a výměnných nástavb po železnici, které v Evropě tvoří 60ti procentní podíl kombinované dopravy, se v České republice začaly úspěšněji prosazovat až teprve v průběhu posledních dvou let. Od října 2005 na lince Lovosice – Duisburg, od června 2006 na lince Lovosice – Hamburg Billwerder. Operátor Bohemiakombi v úzké spolupráci s ČD provozuje tyto linky se zahraničním partnerem. Linky zpočátku ve větší míře využili především

zahraniční silniční dopravci a speditéři, čeští dopravci se nejprve potřebovali přesvědčit, jak se linky v praxi osvědčí a zároveň se ubezpečit o dlouhodobé stabilitě cen, za které je tato speciální přepravní služba poskytována. Fakt, že ceny jsou už třetím rokem stabilní a že díky trvalému zpeřňování koruny mají ceny dokonce klesající tendenci, byl pro některé z nich až překvapivě pozitivním zjištěním.

I přesto, že se obě nové linky kombinované dopravy musely zpočátku spokojit pouze a jen s dopravci ze zahraničí – přičemž čeští silniční dopravci zajišťovali svozy a rozvozy z Lovosic do vnitrozemí – byly tyto linky už rok po zahájení provozu stejně úspěšné v převodu zboží ze silniční přepravy na železnici, jako tomu bylo u staršího systému vlaků RoLa na trase Lovosice – Drážďany, kde se přepravovaly celé kamiony a také jejich řidiči. Vlaky RoLa přestaly však kamiony po železnici přepravovat krátce po přistoupení ČR k EU. Obdobně jako kdysi známé vlaky RoLa, dnes dálkové expresní vlaky „Bohemia Express“ na linkách do Duisburgu a Hamburku dosahují ročního efektu převedení cca 9 milionů kilometrů jízdy kamionů ze silnice na koleje. Vysvětlení není příliš složité: linky „Bohemia Express“ převádějí zboží ze silničních přeprav na koleje na mnohonásobně delších vzdálenostech, než byla krátká vzdálenost přepravy na vlcích RoLa Lovosice – Drážďany.

### Operátor vlaku spojuje zájmy silničních a železničních dopravců

Operátor Bohemiakombi ve spolupráci s Českými drahami a terminály kombinované dopravy nabízí silničním dopravcům veškerý potřebný servis. Základní a prvořadou úlohou operátora je zajišťování neutrálního přístupu ke všem silničním dopravcům. Více než šedesát silničních dopravců už využívá tuto službu pravidelně. Žádný z nich by přitom sám nebyl schopen sehnat tak velké objemy přepravy, aby jimi naplnil celé vlaky. Pokud se však operátorovi vlaku daří koncentrovat přepravy jednotlivých ložných jednotek od desítek silničních dopravců, vzniká efektivní, rychlý a spolehlivý systém přepravy po kolejích, který je kvalitou přepravy plně srovnatelný s přímou přepravou po silnici. Silničnímu dopravci navíc přináší úsporu na nákladech, neboť cena za přepravu na vlaku je pro něho nižší, než činí jeho vlastní náklady při přepravě po silnici. V případech některých speciálních přeprav, jako jsou přepravy nebezpečného zboží a kapalin dokonce velmi výrazně nižší. Pokud by tomu tak nebylo, nemohla by se taková služba v ekonomicky liberálním prostředí v žádném případě prosadit.

Ačkoliv se nejedná o žádná technicky nová a originální řešení, nýbrž jen o pouhé rozšíření systému, který v západních zemích Evropy spolehlivě funguje již po desetiletí, přesto zasluhuje pozornost. Jinde v Evropě totiž obdobné linky vznikaly za zcela odlišných rámcových podmínek, které vzniku linek nepomáhaly. Silniční dopravci tam byli rámcovými podmínkami motivováni k hledání alternativních řešení s využitím železnice. Linky do Lovosic na rozdíl od starších evropských linek ale vznikaly až v rámci plně liberalizovaného trhu, bez opory v jakýchkoliv restrikcích směřovaných proti přepravám zboží po silnici. Úspěšné uplatnění linek na plně liberalizovaném trhu silniční nákladní přepravy je pak o to přesvědčivější a cennější.

### Zákazy nebývají dobrým řešením. Koncepční řešení je lepší.

Operátoři typu Bohemiakombi, organizovaní v rámci evropského sdružení UIRR (kombinovaná doprava silnice – železnice), kteří své linky po Evropě provozují jako služby určené silničním dopravcům, nikdy nevznášeli své požadavky směřující k omezování anebo zákazům přeprav zboží po silnici. Požadavky takového druhu pocházely vždy spíše z řad politiků. Dlouhodobě efektivního převodu zboží ze silnice na železnici lze s trvalým úspěchem dosahovat správným nastavením rámcových podmínek doplněným o účinnou motivaci silničních dopravců. Ministerstvo dopravy a vláda ČR v tomto směru učinily první krok správným směrem už v roce 2005, kdy vládou prošel „Program podpory kombinované dopravy pro období 2006-2010“ předložený Ministerstvem dopravy. Program byl vzápětí úspěšně notifikován Bruslem, avšak plněn bohužel dosud není. Vznik dalších linek, rychlost jejich postupného rozšiřování a zavádění i směrem na východ mohou Ministerstvo dopravy a vláda urychlit, na druhou stranu ale také brzdit. Dlužno snad ještě dodat, že k rozšíření evropské sítě linek kombinované dopravy až do Lovosic prozatím účinněji přispěli jednotliví společníci Bohemiakombi a tudíž i silniční dopravci v zastoupení ČESMAD BOHEMIA, než samotná státní správa. Nezbyývá, než vytrvat a věřit, že úspěch pilotního projektu, za kterým společně stojí železniční i silniční dopravci, bude pro Ministerstvo dopravy jen jasným důkazem, že převod zboží ze silniční přepravy na železnici v některých případech je skutečně reálný a řešitelný. Zvláště když s konkrétním řešením dokážou přijít železniční a silniční dopravci společně.

