



KD je ideálním řešením pro přepravu nebezpečných látek (ADR)

Vlaky KD přinášejí až 70% snížení emisí CO₂

Překládka celého silničního návěsu na speciální železniční vagon

Klíčové výzvy kombinované dopravy

S jednatelem společnosti BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., Davidem Vrtiškou jsme hovořili o aktuálních problémech, které brzdí přesun zboží ze silnice na železnici, o konkurenci a o vizi rozvoje kombinované dopravy v Česku.



• Jak v současnosti vnímáte kondici kombinované dopravy (KD) v ČR? Jaké jsou největší dnešní výzvy?

Kondice KD je silně ovlivněna zvýšenými náklady na elektrickou trakční energii na železnici. Po energetické krizi a v důsledku zatížení systémem ETS1 (emisní povolenky) se nákladové vstupy železnice výrazně zvýšily. Paradoxně se po šoku vrátila levná nafta, což snížilo cenu přímé silniční dopravy.

To způsobuje, že cenová konkurenceschopnost KD je závislá na vzdálenosti. Zatímco dříve se výhodnost železnice zvažovala od 600 km, dnes se v důsledku těchto faktorů posouváme minimálně na 700 až 800 km. Další kritickou výzvou je kapacita železniční sítě. Po 30 letech rekonstrukcí stávajících koridorů se sice zlepšila osobní doprava, ale nedošlo k navýšení kapacity pro dopravu nákladů. Vlaky jezdí především v noci, často v kolizi s výlukami, a nemohou využívat síť plynule.

• Jaký je rozdíl mezi „maritimní a kontinentální“ KD a jak tyto problémy ovlivňují rozvoj sítě linek?

V rámci kombinované dopravy rozlišujeme „maritimní KD a kontinentální KD“. „Maritimní“ se zaměřuje na přepravu kontejnerů z a do námořních přístavů, například Hamburku, přičemž zboží se zde koncentruje ve velkém množství. Z tohoto důvodu je tato doprava přirozeně výhodná, a tak už dnes jezdí 80 % zboží z Hamburku do ČR a SR po železnici. Naproti tomu „kontinentální“ KD, která zahrnuje přepravu návěsů a kontejnerů



David Vrtiška

po Evropě, je ve střední a východní Evropě velmi málo rozvinutá, což je dáno silnou konkurencí ze strany levných silničních dopravců z východu.

Provozování kontinentální linky (např. Lovosice–Rotterdam) vyžaduje jet minimálně třikrát, ideálně pětikrát týdně a vyčíst vlak alespoň na 80 % kapacity, a to v obou směrech (tam i zpět). Pokud tato ekonomika nevychází, linka nevzniká. Proto je síť u nás stále řídká, konkurence a nedostatečná kapacita brzdí její rozšiřování.

• Hraje pro zákazníky roli ekologický aspekt dopravy, nebo je cena stále prioritou?

Cena je na prvním místě. I když je tu tlak na udržitelnost a systém ESG, většina zákazníků se rozhodne pro silniční dopravu, pokud je levnější a jednodušší. Paradoxně byly dříve aktivní podpůrné mechanismy pro železnici (např. bonus za použití přepravy Ro-La na hranicích do Německa). Po vstupu do EU ale veškeré bariéry na silnici padly. Na železnici naopak liberalizace přinesla složitost. Na jediném elektrifikovaném

přechodu do Německa (Děčín) koordinují jízdy desítky dispečerů z různých firem, což snižuje průjezdnost a plynulost.

• Jak moderní technologie a digitalizace pomáhají v rámci vaší kontinentální sítě?

Technologie jsou klíčové pro transparentnost a bezpečnost. Používáme GPS monitoring vagonů i lokomotiv, což dává přehled o poloze zásllek. Důležité je rychlé reakční plánování v případě mimořádnosti (nehoda, výluka) a komunikace plánu B. Digitalizace se týká především komunikace a komerční sféry mezi dopravcem, operátorem a zákazníkem. V oblasti složitě železniční infrastruktury ještě nejsme blízko tomu, aby složité situace automaticky řešila umělá inteligence.

• Kde vidíte prostor pro zlepšení a jaké kroky by rozvoj KD nejvíce urychlily?

Pro rozvoj kombinované dopravy je klíčových několik kroků. Za prvé je potřeba jednoznačně urychlit přípravu a výstavbu vysokorychlostních tratí, což uvolní kapacitu na stávajících konvenčních tratích pro nákladní dopravu. Za druhé musíme řešit kriticky chybějící spojení, jelikož nutně potřebujeme dvoukolejnou, plně elektrifikovanou trať do Bavorska. V současné době je nepřijatelné, aby vlaky směřující do Itálie nebo jižního Německa musely složitě a nákladně objíždět přes Drážďany.

Extrémní důkaz nutnosti tohoto spojení představuje situace na trase do Děčína, kde jsme měli třikrát ročně desetidenní výluky, během nichž se do Německa vůbec nedalo projet. Za třetí je nutná aktivní podpora a legislativní úlevy, bez kterých se železnice v konkurenci silnice neobejde. A konečně, infrastruktura do budoucna bude umožňovat prodloužení standardní délky nákladních vlaků ze stávajících 650 metrů na 740 metrů, což by výrazně zvýšilo ekonomiku a kapacitu jednoho spoje.

BOHEMIAKOMBI je členem skupiny ČD Cargo a ve spolupráci s partnerem Kombiverkehr zajišťuje klíčovou linku Lovosice–Hannover–Rotterdam. Od listopadu navýšujeme frekvenci této linky na čtyři páry týdně.

Ptal se: Luděk Kortus



Pohled na plně vytižený intermodální terminál