

Železnice v době koronavirové

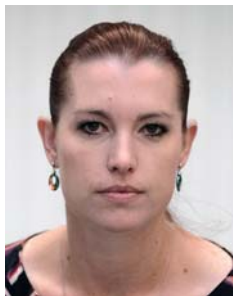
Již podruhé jsme se v letošním roce dostali do situace, kdy vlivem vládních opatření souvisejících s výskytem COVID 19 „zpomaluje“ život celé společnosti, zejména v oblasti pohybu lidí, ale i zboží. Lidé z velké části pracují z domova, většina obchodů je uzavřena, tudíž neprobíhá jejich zásobování. To vše má vliv na dopravní ruch nejen na silnicích, ale i na železnici. Před příchodem koronaviru se železniční nákladní doprava potýkala s nedostatkem prostoru z důvodu prioritizace osobní dopravy. Jak se projevuje omezování osobní dopravy v ČR na zprůchodnění dopravní cesty pro nákladní železniční dopravu? Dají se na základě zkušeností ze současné situace vyvodit opatření, která by vybalancovala potřeby nákladní a osobní dopravy do budoucna?

Nákladní doprava na železnici musí dlouhodobě strpět úlohu druhých houslí. Nikdo nechce nechat cestující čekat ve vlacích na vedlejších kolejích, když je maximální provoz, ale jde o to, že i nákladní doprava musí dostat na kolejích svůj prostor.

Stejně jako mnoho dalších oborů železniční nákladní doprava (nejen) v České republice letos kvůli viru COVID-19 prochází mimořádně náročným obdobím. Pandemie přinesla dopravcům velké problémy, potíže a finanční ztráty, nicméně zároveň ukázala, zejména na jaře, v mnoha směrech jejich nenahraditelnost.

Vzhledem k probíhající pandemii a přijatým omezením k zamezení šíření nákazy se na železnici zcela zásadně změnila situace v propustnosti železniční dopravní cesty. Stejně jako na jaře, tak i nyní osobní dopravci omezují některé spoje, a také nákladní doprava na železnici nedosahuje výkonu z období před pandemií. Tímto se uvolnil prostor na hlavních koridorech v denní době. Právě v době jarní pandemie se ukázala nezastupitelná úloha mezinárodní nákladní dopravy na železnici, která fungovala bezchybně, a to i napříč státy navzdory zavřeným hranicím.

„Jako pozitivní lze hodnotit spolehlivost mezinárodní železniční nákladní dopravy během zavádění opatření v rámci nouzového stavu. Podobné zkušenosti byly zaznamenány i v okolních státech a dočasně vedly některé přepravce k převodu přepravy ze silnice na železnici. Bohužel většinou šlo pouze o krátkodobé případy a, jak tomu nasvědčují nejnovější výsledky zkoumání, došlo v podzimním období dokonce k mírnému nárůstu jízdy silničních nákladních vozidel po naší dálniční síti na rozdíl od výkonů železničních dopravců. Díky vhodně nastaveným opatřením již v jarním období neměli železniční nákladní dopravci při znovuzavedení restriktivních opatření v průběhu podzimu větší problémy na ně adekvátně reagovat,“ uvádí Ing. Pavlína Tomková, vedoucí Oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy, Odbor drážní dopravy, Ministerstvo dopravy ČR.



Pavlína Tomková



Foto: MD ČR

„V druhém pololetí loňského roku nastal trend poklesu nákladní železniční dopravy v důsledku útlumu některých tradičních odvětví českého průmyslu, která historicky využívala zejména železniční dopravy. Tento pokles byl však v roce 2019 v řádu desetin až jednotek procent. V roce 2020 však v důsledku dopadu epidemických opatření na život v České republice a v Evropě celkově se tento pokles výkonů železniční nákladní dopravy rapidně urychlil a za první tři čtvrtletí činí cca 17 % hrubých tunových kilometrů. Nejzásadnější problém nastal ve druhém čtvrtletí tohoto roku, kdy byl dopad všech jarních opatření na železniční nákladní dopravce největší a činil téměř 35 %. O něco málo lépe jsou na tom dopravci podílející se na realizaci kombinované dopravy, kde pokles

výkonů v letošním roce je v důsledku omezení přeprav námořních kontejnerů mezi Čínou a Evropou a dalších opatření do 13 %.

Bezprostřední nárůst v poklesu výkonů se v měsících dubnu a květnu podle Oldřicha Sládka, výkonného ředitele Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky, z.s., pohyboval kolem 24 % a jen velmi těžko výkony přes léto stoupaly vzhůru. „Nicméně – přes hranice jsme od začátku jezdili a jezdíme i při druhé vlně nyní až dosud a to bez omezení. Celá situace názorně všem předvedla, že železniční nákladní doprava je méně choulostivá na lidský faktor (méně přímých kontaktních úkonů mezi lidmi) a může nabídnout pro přepravce v přímé železniční přepravě nebo pro logistické společnosti a silniční dopravce v podobě kombinované dopravy do budoucna podstatně stabilnější řešení přepravy zboží.“

výkonů v letošním roce je v důsledku omezení přeprav námořních kontejnerů mezi Čínou a Evropou a dalších opatření do 13 %.

Bezprostřední nárůst v poklesu výkonů se v měsících dubnu a květnu podle Oldřicha Sládka, výkonného ředitele Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky, z.s., pohyboval kolem 24 % a jen



Oldřich Sládek

velmi těžko výkony přes léto stoupaly vzhůru. „Nicméně – přes hranice jsme od začátku jezdili a jezdíme i při druhé vlně nyní až dosud a to bez omezení. Celá situace názorně všem předvedla, že železniční nákladní doprava je méně choulostivá na lidský faktor (méně přímých kontaktních úkonů mezi lidmi) a může nabídnout pro přepravce v přímé železniční přepravě nebo pro logistické společnosti a silniční dopravce v podobě kombinované dopravy do budoucna podstatně stabilnější řešení přepravy zboží.“

Podle Vladimíra Fišera, jednatele společnosti BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., se omezení osobní dopravy v období jarní koronavirové vlny zásadním způsobem odrazilo na výrazném zlepšení spolehlivosti železniční nákladní dopravy. Prakticky ze dne na den ustaly problémy se zpožděním nákladních vlaků, které v kombinované



Vladimír Fišer

dopravě představují obrovské problémy a způsobují vícenásobné problémy při organizování celého přepravního řetězce podílejícího se na zajištění zboží z domu do domu. Vlaky začaly přijíždět do cílových terminálů kombinované dopravy podle jízdního řádu nevyjímaje včas. Rušení

vlaků osobní přepravy uvolnily jindy přetížené kapacity hlavních železničních tratí, zároveň byl k dispozici dostatečný počet strojvedoucích pro vedení intermodálních vlaků. Jedním slovem praktická ukázka toho, jak nákladní expres vlaky mohou jezdit v dobách, až jejich intenzitám bude přizpůsobena propustnost hlavních železničních koridorů.

Infrastruktura na železnici stále chybí

Lepšímu využití železnice mimo zmíněnou prioritizaci osobní dopravy brání podle Pavlína Tomkové i chybějící vhodná infrastruktura - vlečková napojení nebo terminály a obecně kapacita a parametry infrastruktury. „Jako zásadní problém se jeví i jediná vhodná přepravní cesta do Německa (železniční přechod Děčín-Bad Schandau), kde navíc v současné době probíhá velká výluková činnost. To mělo za následek, že i v době koronavirových opatření nebylo možné této trasy plně využít pro potřeby jak našeho hospodářství, tak tranzitu zboží přes naše území.“

V jediném použitelném železničním přechodu do Německa vidí problém také Oldřich Sládek. „Od června do října byl přechod Bad Schandau/Děčín díky výlukám DB NETZ prakticky zablokovaný pro nákladní dopravu a řada železničních přeprav musela Českou republiku objíždět přes Rakousko nebo Polsko. To v lepším případě. Nebo přešly na silniční dopravu a horkotěžko se budou vracet. Proto tak tlačíme na investice do druhého použitelného přechodu, tj. Domažlice /Furth im Wald,

kde se snad po dlouhých letech hnuly ledy i na německé straně.“

Podpora státu je nezbytná

Dalším tématem k diskusi je podle Sládka samotný přístup státu k této, navíc tím samým státem deklarované, ekologické přepravě zboží. „Na jedné straně bych rád ocenil rázný a pro nás příznivý výkon Ministerstva dopravy ČR v chaotických počátcích pandemie, kdy se nejrůznější přeshraniční povolení pro naše pracovníky vyřešila v řádu hodin a je na místě také poděkovat za bezplatné dodávky statisíců roušek a desetitisíců respirátorů, které se distribuovaly přes ŽES-NAD.CZ, což významně ulehčilo situaci našim členům zejména v počátcích krize,“ pozitivně hodnotí přístup Ministerstva dopravy ČR Oldřich Sládek. Vzápětí však pokračuje: „Na druhou stranu se státu skutečně nedaří zjednodušovat právní a administrativní podmínky pro podnikání na železnici a snižovat daňovou a poplatkovou zátěž. Příklad – ve srovnání s podporou silniční dopravy, která podle posledních zpráv přinesla státu na výběru mýta dokonce více než v loňském roce, jsme my dostali pouze prodloužení doby splatnosti faktur do konce srpna 2020, a to ještě na základě rozhodnutí vedení Správy železnic, nikoliv státu. A to bylo v zásadě vše. Přitom podpora vlády silnic ve srovnání s námi byla naprosto nesrovnatelná, například počínaje slevou na silniční dani. Jak to jde dohromady s podporou nízkouhlíkových forem přepravy zboží a jinými proklamacemi převodu zásilek na železnici, to věru netušíme...“

Bez vyčlenění prostoru a finančních investic to nepůjde

Z výše uvedeného vyplývá, že by do budoucna mohla mít železniční nákladní doprava za určitých okolností daleko větší úlohu při zajišťování mezinárodní dopravy při obdobných pandemických opatřeních, pochopitelně nad rámec plnění cílů v oblasti snižování emisí a energetické náročnosti dopravy. „Důležité je především systematické zvyšování podílu železniční dopravy. To se následně projeví i ve větší odolnosti hospodářství vůči vlivům typu pandemie. Zpřísněný režim na hranicích by pak nemusel mít takové dopady jako nyní, kdy v řadě případů vedly výpadky kamionové dopravy k přerušování výroby a následným ztrátám ve výrobním a přepravním řetězci,“ domnívá se Pavlína Tomková.

V současné situaci se zároveň ukazuje, že při radikálně nižším objemu osobní dopravy dokáže nákladní doprava jezdit rychle a prokazuje svoji konkurenceschopnost. „Ale k tomu potřebujeme kapacitnější dopravní cestu s vyšší mírou propustnosti, koordinaci nutných výluk a zdravý rozum při objednávání vlaků osobní dopravy ze strany MD ČR a krajů. Peníze, a to je potřeba stále zdůrazňovat a opakovat, nevznikají zřízením rozpočtové položky ani politickou proklamací. Musíme je vydělat, abychom mohli vůbec splnit závazky státu k převodu zboží ze silnice na železnici. K tomu ale potřebujeme rovný přístup státních orgánů ke konkurenceschopnosti jednotlivých módů dopravy,“ upozorňuje Oldřich Sládek.

V našem prostředí má zákazník možnost volit ze dvou módů nákladní dopravy, železniční a silniční. A pokud se nebudeme bavit o výsledné ceně pro zákazníka, je tím hlavním kritériem rychlost a spolehlivost. Martin Hořínek, jednatel společnosti METRANS Rail s.r.o., k tomu uvádí: „Mu-



Martin Hořínek

síme umožnit jízdu nákladních vlaků, zejména po hlavních korydorech, v jakoukoliv dobu, kdy je potřeba přepravu vykonat, aby byl zákazník uspokojen. Úvahy, že nákladní doprava má jezdit v noci, když nejedí osobní, jsou zcela mylné. Pokud má osobní doprava i ná-

kladní spolu fungovat na jedné infrastruktuře, musí dojít buď k soustředování osobních vlaků do větší délky a nikoliv četnosti, nebo k navýšení počtu kolejí na přetížených korydorech.“ Tomu jistě pomůže plánovaná výstavba vysokorychlostních tratí pro osobní dopravu se zachováním současné infrastruktury pro nákladní dopravu. To je ale zatím hudba budoucnosti. Nákladní železnice potřebuje lepší podmínky co nejdříve, než přijde o šanci uspět na tvrdém dopravním trhu.

Podle Vladimíra Fišera se nejedná o nějaké nové objevy, ale o běžnou praxi, kterou bychom si měli umět přenést ze zahraničí na naši železniční síť. „Nemyslím si, že by se taková opatření nedala připravit i bez zkušeností získaných a velmi drazě zaplacených v období pandemie. Na papír se dají zformulovat poměrně jednoduše - ve velkých aglomeracích vyčlenit oddělenou dopravní infrastrukturu pro příměstskou taktovou dopravu; na hlavních železničních korydorech evropského významu oddělit rychlou dálkovou osobní dopravu od infrastruktury pro nákladní vlaky,“ vyjmenovává Vladimír Fišer opatření nutná pro budoucnost železniční nákladní dopravy a uzavírá: „Samozřejmě se jedná o velké investice, jejichž realizace bude velmi náročná a obtížná. Obávám se ale, že bez investic se kvalita železniční nákladní dopravy může zlepšit jen ve velmi omezené míře.“

Markéta Vojáčková



Foto: BOHEMIAKOMBI