

# Udržitelná doprava v nabídce českých silničních dopravců

Úsilí o zastavení nebezpečného vývoje klimatických změn, nebo alespoň o jejich zpomalení cestou snižování emisí, se v oblasti průmyslu postupně setkává s příznivými výsledky. V oboru dopravy se to ale jako v jediném oboru zatím spíše nedaří, než daří. Nákladní doprava tak čelí novým výzvám, neboť trh ve stále větší míře požaduje nízkoemisní řešení i pro přepravy vyrobeného zboží. Jaká konkrétní řešení jim v tomto duchu mohou silniční dopravci aktuálně nabídnout?

Silniční dopravci hledají optimální řešení a způsoby, jak náročným požadavkům svých zákazníků co nejlépe a zároveň za přijatelnou cenu vyhovět. Někteří už zkouší v běžném provozu testovat nákladní auta s elektrickým pohonem z baterií, v zahraničí vznikly na dálnicích pokusné zatrolejované úseky, k nimž by se takové kamiony mohly během jízdy sběračem připojovat, a jiní zase vidí lepší perspektivu elektromobility postavenou na využití vodíku. Stranou

zájmu velkých speditérů a některých dopravců při vyhledávání nízkoemisní dopravy přitom nezůstává ani využití elektrifikované železnice. Neoddiskutovatelnou výhodou železnice totiž je fakt, že má problematiku nízkoemisní elektrické dopravy z hlediska technického a technologického rozvoje historicky už dávno spolehlivě vyřešenou.

Zahlédnout na českých kolejích dlouhé vlaky plně vytížené intermodálními návěsy naloženými

do kapsových vozů proto už dneska není nic výjimečného ani v Česku. Ti největší evropské speditéry a mezinárodní silniční dopravci dosáhli takové velikosti, že už disponují natolik silnými objemy zásilek, že jsou sami schopni vytěžovat celé vlaky. Tyto velké firmy ale na svůj vlak jiné dopravce nebo speditéry z čistě konkurenčních důvodů nepouští. Jaké služby tedy mohou za daných okolností nabídnout střední nebo menší čeští dopravci?



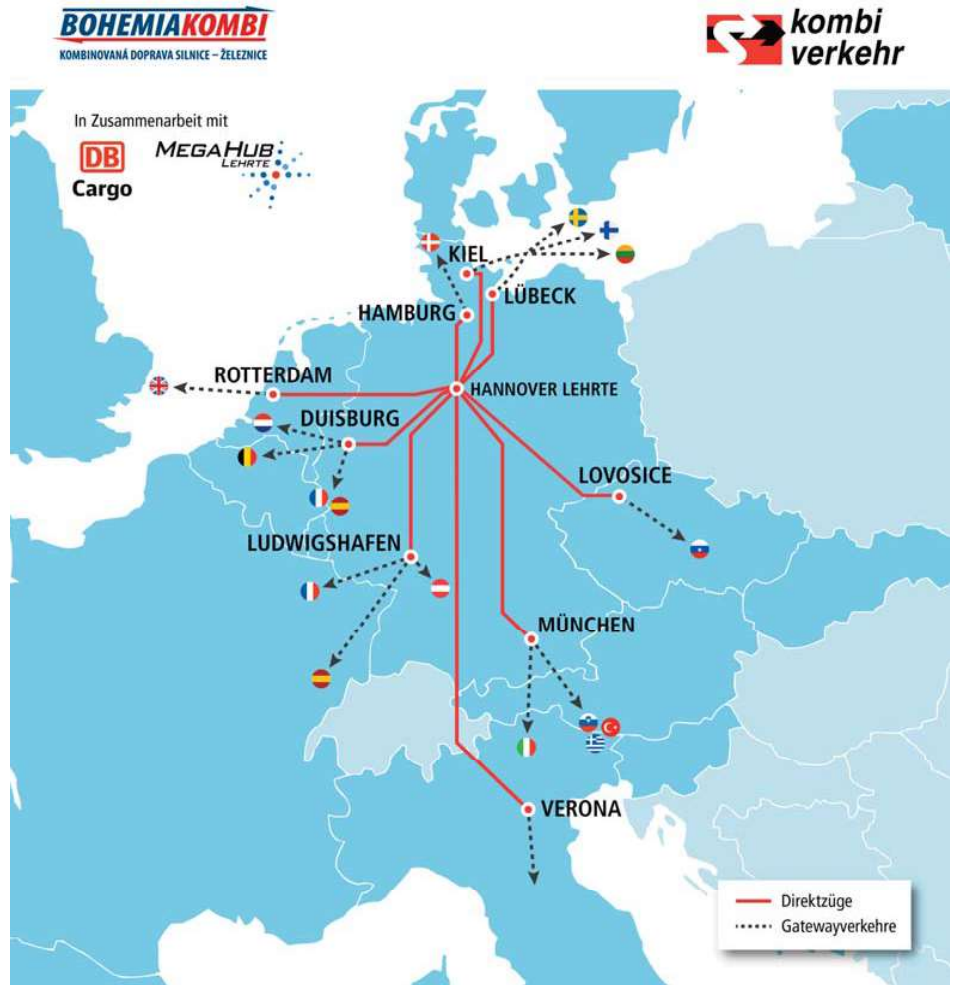
*Nakládka intermodálního návěsu do kapsového vozu v terminálu ČD DUS Lovosice*

Středně velcí hráči na trhu – natož pak malí čeští dopravci – na takový způsob kombinované dopravy s vlastními ucelenými vlaky zkrátka a dobře zatím nemají. Přesto však nechtějí zůstat úplně stranou příprav na tzv. „zelené šilensství“, jak kritici evropskou dopravní politiku popsanou v dohodě Green Deal rádi nazývají. Výrobci, exportéři a importéři zboží při svých výběrových řízeních udržitelné způsoby bezemisních přeprav s nízkou uhlíkovou stopou ale skutečně hledají a na trhu také poptávají. Za dané situace se jako nejschůdnější a nejefektivnější nabízí řešení, kterým může být a je kombinovaná doprava, například přeprava intermodálních návěsů na dlouhé vzdálenosti po železnici, která by případně mohla být do budoucna doplněná také o rozvozy z terminálů na krátké vzdálenosti elektrickými tahači.

Kamionové zásilky mají zpravidla velmi silné požadavky na rychlost přepravy a na striktní dodržování plánovaných termínů dodání zásilky příjemci. Operátoři kombinované dopravy jsou si samozřejmě této vysoké náročnosti požadavků trhu velmi dobře vědomi, a proto musí při volbě železničních dopravců velmi zodpovědně zvažovat, kterého z dopravců si mohou dovolit vybrat, aby na jeho výkony bylo spoolehnuti a aby byl také dostatečně pružný při zvládnání všech nepravidelností a mimořádností, které běžný provoz na železnici s sebou v praxi může přinášet.

Společnost Bohemiakombi provozuje železniční přepravy intermodálních návěsů uložených v tzv. kapsových vozech na pravidelných linkách napříč Evropou už od roku 2010. Nedávné vlny stávek na německé železnici, rozsáhlá stavební opatření, ale také menší míra provozní spolehlivosti výkonů některých železničních dopravců v minulých letech bohužel dynamický růst přeprav návěsů po železnici z let 2010 až 2017 přibrzdila. Naštěstí ale nezadusila.

Operátor intermodálních vlaků Kombiverkehr ve spolupráci s Bohemiakombi uspěl v roce 2020 v soutěži projektů na provozování ucelených vlaků za účelem exportu automotivu z České republiky na trajekty do Rotterdamu. Po prvním



roce zkušeností s přepravami zásilek z Lovosic do Rotterdamu přes Duisburg se ukázalo jako nezbytné provést v zájmu zlepšení kvality a zvýšení spolehlivosti některé změny. Došlo tak k novému trasování vlaků přes nácestný terminál v Lehrte a došlo zároveň i na změnu výkonných železničních dopravců. Zodpovědnost za kvalitní provoz a spolehlivou přepravu převzalo ČD Cargo, které vlastním lokomotivním personálem pokrývá výkony vlaků z Lovosic také na německých tratích

až po Hannover do nového terminálu v Lehrte, přičemž vícesystémová lokomotiva ČD Cargo bez výměny hnacích vozidel na celé trase vozí vlaky až do přístavu v Rotterdamu.

A žádoucí výsledek se vzápětí dostavil: železniční dopravci v krátké době vrátili úroveň provozní kvality vlaků na celé trase na požadovanou míru, spolehlivost dodání zásilek se výrazně zlepšila, a tak se i dříve zklamání zákazníci se svými zásilkami naloženými do intermodálních návěsů mohli začít znovu na železniční koleje vracet.

Čerstvou novinkou je obnovení pravidelných přeprav intermodálních návěsů z Německa na prodlouženém úseku z Lovosic až na Moravu do terminálu v Přerově. Objemy ale nejsou tak vysoké, aby se operátorům ekonomicky vyplatilo provozovat vlastní ucelené vlaky z Německa přímo až do terminálu v Přerově, a proto se kapsové vozy přepravují z Lovosic do Přerova a zpět rychlými nočními nákladními expresy dopravce ČD Cargo. Operátoři vložili svoji důvěru do služeb ČD Cargo a věří, že spolehlivost každodenních nočních spojů mezi Přerovem a Lovosicemi ob stojí stejně dobře, jako je tomu už druhým rokem v případě ucelených vlaků na lince Lovosice – Hannover Lehrte – Rotterdam. ■

Vladimír Fišer,  
 jednatel, BOHEMIAKOMBI

