

RALF-CHARLEY SCHULTZE (UIRR) PRO DN

Kapacitu tratí pro nákladní dopravu by zvýšilo prodloužení osobních vlaků

V kombinované dopravě pokračoval loni pokles přepraveného zboží. Vyjádření k tomu, co je třeba učinit pro zastavení tohoto trendu, nám poskytl Ralf-Charley Schultze, prezident Mezinárodní unie kombinované dopravy železnice/silnice (UIRR).

V bulletinu UIRR jste uvedl, že čtvrté čtvrtletí roku 2023 přineslo další období výrazného negativního vývoje v kombinované dopravě. Co je podle vás třeba udělat, aby se tento negativní trend zvrátil?

Negativní trend, který v současné době ovlivňuje evropský sektor kombinované dopravy, by jistě zvrátila následující čtyři opatření: 1. Provádění nedávno přijatých evropských právních předpisů - revidovaná pravidla obsažená v balíčcích mobility, jakož i směrnice o euroviněte musí být zavedena v každém členském státě. Za nesplnění tohoto požadavku probíhá již čtvrtá řízení pro porušení právních předpisů; 2. Je třeba obnovit klíčovou železniční infrastrukturu jako je Gotthardský základní tunel a trať Frejus mezi Francií a Itálií; 3. Zabránění dalším narušením železniční nákladní dopravy v důsledku stávek; 4. Lepší koordinace prací na železniční infrastruktuře a uvědomění si, že nákladní doprava se přesouvá z vlaků na kamiony a zůstane na kamionech nejen po dobu prací, ale mnohem déle. Proto je třeba nákladním vlakům poskytnout konkurenceschopné a přiměřené objízdné kapacity podél stavenišť.

Jaký vývoj očekáváte v kombinované dopravě v letošním roce?

Pokles objemu by se měl v první polovině roku zpomalit a na podzim by se mohl vrátit k růstu. Nehody jako vykoľežení v Gotthardském základním tunelu nebo sesuv půdy, který zasáhl trať Fréjus, by se neměly opakovat, přičemž očekáváme, že se nebudou opakovat ani stávky, které ochromily nákladní železniční dopravu ve Francii v roce 2023 a nedávno v Německu. Mezitím budou i nadále uváděny do provozu nové

a vylepšené terminály, které umožní zkvalitnit nabídku kombinované dopravy, a zákazníci by měli ocenit pokrok v oblasti digitalizace.



Ralf-Charley Schultze

Mohla by být navrhovaná směrnice o kombinované dopravě jedním z nástrojů pro zlepšení? Do jaké míry považujete návrh za vyhovující, případně co by se podle vás mělo zlepšit?

Směrnice o kombinované dopravě, která se v současné době mění, bude jistě hrát důležitou roli. Při pohledu na legislativní postup, který se ještě zhoršil v důsledku červnových voleb do Evropského parlamentu, neočekáváme, že by novelizovaná směrnice vstoupila v platnost dříve než v polovině roku 2025. Připočteme-li čas potřebný k vypracování evropských prováděcích aktů a k tomu, aby členské státy provedly změny ve svých právních předpisech, bude mít nová směrnice o KD dopad nejdříve v roce 2028. Přesto UIRR považuje probíhající novelu za nezbytnou a důležitou. Návrh komise byl uvítán

stanoviskem UIRR ze dne 14. prosince 2023. Dne 27. února 2024 jsme zveřejnili samostatný poziční dokument ke všem důležitým tématům definice kombinované dopravy, která by měla být výrazně zjednodušena a zbavena rizik (viz další text na této stránce). Celkově se UIRR domnívá, že návrh Komise představuje dobrý základ pro pokrok.

Pokud bude přijat současný návrh směrnice o hmotnostech a rozměrech, dojde podle vás k výraznému poklesu objemu železniční nákladní dopravy. Co by se mělo v návrhu změnit, aby se těmto ztrátám zabránilo?

UIRR se původní návrh Komise na změnu směrnice o hmotnostech a rozměrech nelíbí - důvody jsme jasně uvedli v našem stanovisku. Text již byl Evropským parlamentem vylepšen například tím, že ukládá rozsáhlou analýzu ex ante před určením nových tras pro nákladní vozidla EMS, delší a těžší silniční vozidla. Legislativní proces je stále v plném proudu. Slyšeli jsme o vážných obavách, které zazněly v pracovní skupině Rady pro dopravu, jež se zabývá formulací postoje členských států. Proto v této fázi nemůžeme říci, že by konečný výsledek novely směrnice o hmotnostech a rozměrech byl hotovou věcí. K vaší otázce se vrátíme, až bude znám výsledek dialogu.

Evropská unie se dlouho snaží výrazně přesunout zboží ze silnice na železnici a stále se jí to nedaří. Proč tomu tak podle vás je? Jsou stávající nebo plánované pobídky pro železniční nákladní a kombinovanou dopravu dostatečné?

Evropská komise sice deklarovala svůj záměr revidovat regulační rámec

dopravy s pozitivním výsledkem pro přechod od dálkové nákladní dopravy k mnohem udržitelnějším a bezpečnějším elektrickým nákladním vlakům a vodním plavidlům, tento záměr však často nebyl podpořen evropskými spoluzákonodárci: členské státy jednaly převážně způsobem, který návrhy komise oslaboval nebo si vynucoval jejich stažení. Období od roku 2019 však přineslo řadu pozitivních protipříkladů jako jsou balíčky mobility, zařazení silniční dopravy do evropského systému obchodování s emisemi ETS 2, změna směrnice o euroviněte či stanovení emisních norem CO₂ pro užitková silniční vozidla. Výsledek balíčku o ekologizaci nákladní dopravy zatím není znám. Zdá se však, že na úrovni Evropské unie je patrný, i když pomalý, obrat, který by se měl projevit v podobě přesunu na jiný druh dopravy.

Je kapacita tratí dostatečná k tomu, aby absorbovala velký přesun zboží na koleje? Případně, myslíte si, že dojde ke zvýšení kapacity v dostupném horizontu?

Z hlediska nákladní železniční dopravy je v Evropě k dispozici železniční infrastruktura. Je třeba se ptát pouze na přístup k této železniční infrastruktuře mezi jejími dvěma hlavní

lo o něco méně. Pokud by se vlaková trasa pouze jednoho osobního vlaku z každých 6 nebo 8 mohla předat nákladním vlakům, mohli bychom zdvojnásobit počet nákladních vlaků v Evropě, což by bylo více než dost. Nákladní vlaky jsou obvykle delší a díky legislativě TEN-T budou mít v budoucnu technické parametry až 740 metrů. Tím se také zvýší kapacita železniční nákladní dopravy. Lepší dochvilnost povede také k menšímu počtu zrušených vlaků, a tím i k dodatečné kapacitě.

Jaký je váš názor na zavedení digitálního automatického spřáhla? Bude to nepochybně velmi nákladná záležitost, a bude DAC použitelné pro všechny stávající vozy...

Automatické spřáhlo nabízí pevnější spojení mezi vozy, na které se provozovatelé intermodálních nákladních vlaků nepochybně těší. Digitální a elektrické funkce DAC, které budou teprve definovány, mohou rovněž nabídnout perspektivy, o které intermodální nákladní železniční doprava usiluje. Bez znalosti možností současných řešení DAC, bez vidiny reálného zavedení, včetně lokomotiv a všech typů nákladních vozů, bez vidiny financování programu je pro aktéry intermodální nákladní železniční



Foto: Pixabay

mi uživateli, osobními a nákladními vlaky. Poměr osobních a nákladních vlaků je 6 : 1, někteří tvrdí, že dokonce 8 : 1. Kapacitu osobní dopravy by bylo možné zvýšit nabídkou delších osobních vlaků, přičemž by jich jezdi-

dopravy velmi obtížné tuto iniciativu podpořit, protože automatické spřáhování samo o sobě a jako samostatné řešení je něco, co dnes nemáme a nepotřebujeme, digitální část bude mít zásadní význam. Milan Frydryšek

LEGISLATIVA

UIRR navrhuje novou definici kombinované dopravy

Evropské odvětví intermodální nákladní dopravy navrhuje zjednodušit definici kombinované dopravy ve směrnici o kombinované dopravě a zároveň zachovat základní logiku její vnější nákladové výhody ve srovnání s alternativou silniční dopravy.

Řešením je podle Mezinárodní unie kombinované dopravy železnice/silnice (UIRR) transformovat externí náklady do snadno pochopitelné, snadno použitelné a snadno modelovatelné definice založené na vzdálenosti, která by zněla následově. Kombinovaná doprava je intermodální přepravní operace, při níž nesilniční druhy dopravy urazí více než 50 procent skutečné vzdálenosti, kterou intermodální nákladová

jednotka urazí. Hodnota 50 procent by se měla v roce 2035 změnit na 60 procent, což odráží předpokládané zvýšení hustoty terminálů a rozvoj železniční infrastruktury. Evropská komise navrhla nahradit současnou definici provozu kombinované dopravy obsaženou ve stávající směrnici o kombinované dopravě. Byl definován kalkulátor, který za kombinovanou dopravu označuje ty operace kombinované nákladní

dopravy, které ušetří alespoň 40 procent externích nákladů unimodální silniční alternativy. Odvětví však žádá zjednodušit definici. Převod je popsán v novém pozičním dokumentu UIRR. „Odstranění nejistot a zbytečné složitosti při zachování principu výhodnosti externích nákladů bylo cílem sektoru kombinované dopravy při vypracování doporučení, jak zlepšit definici provozu kombinované dopravy,“ uvedl prezident UIRR Ralf-Charley Schultze.

Vzhledem k tomu, že kapacity intermodálních překladišť i evropská železniční infrastruktura procházejí velkým vývojem, zatímco směrnice o hmotnostech a rozměrech by umožňovala pohyb souprav vozidel poháněných spalovacím tahačem až do roku 2035, navrhuje sektor intermodální dopravy začít s režimem nejméně 50 procent nesilniční dopravy k méně než 50 procentům silniční dopravy, který by se v roce

2035 změnil na poměr 60 : 40. Přijetím navrhovaného vzorce by se označení kombinované dopravy rozšířilo stejným poměrem na další operace intermodální nákladní dopravy, jak je uvedeno v posouzení dopadů Evropské komise. Definice by zároveň byla srozumitelnější, dala by se snáze použít při modelování služeb, k certifikaci vůči orgánům a ověřování při vynucovacích opatřeních. (lan)