

V ZORNÉM POLI: KOMBINOVANÁ DOPRAVA



ČESKÉ VYDÁNÍ

Tato informační brožura byla vydána s podporou  
Evropské komise

Vydavatel:

UIRR S.C.  
Mezinárodní asociace společností kombinované přepravy

Avenue du Port 100, Bte 3  
B-1000 Bruxelles

Tel. +32 2 425 47 93  
Fax +32 2 425 38 27

Brusel, květen 1996

Pojmem „kombinovaná doprava“ (KD) se označuje spojení alespoň dvou dopravců v rámci přepravního řetězce, kdy zboží neopustí původní přepravní prostředek a kdy převážná část cesty proběhne po železnici, vnitrozemských či námořních vodních cestách a kdy na silniční dopravu na začátku nebo na konci řetězce připadne pokud možno jen malý podíl. Tato brožura je věnována především kombinované dopravě železnice-silnice. Pro KD je charakteristické propojení systémových výhod dvou přepravních prostředků: možností hromadné přepravy, jak je skýtá železnice, jež se takto ideálně hodí k překonání velkých vzdáleností, s kamióny, které jsou nepřekonatelné pro svážení a rozvoz zboží na krátkých vzdálenostech. KD kromě toho vychází vstříc rostoucím požadavkům na ekologickou únosnost dopravy.

## Nedoprovázená doprava

Nejrozšířenější formou KD je přeprava pomocí kontejnerů, výměnných přepravníků a sedlových návěsů. Takováto přeprava bez doprovodu, při které po kolejích obíhají pouze ložné jednotky, má dnes na trhu podíl asi 80 procent; pokud k tomu připočteme ještě přepravu kontejnerů pro námořní přepravu po železnicích v zázemí, pak dosahuje dokonce 90 procent.

Nedoprovázená doprava však vyžaduje rozsáhlé přípravy v oblasti techniky, organizace a infrastruktury. Pro dopravní a spediční společnosti to především znamená, že musí disponovat speciálními přepravními prostředky, které lze přemisťovat mobilním nebo portálovým jeřábem. Hovoříme o vertikálním přemisťování. Silniční vozidla s výměnnými přepravníky a sedlovými návěsy jsou o něco dražší než „normální“ vozidla.



Dopravní společnosti musejí kromě toho zajistit, aby v cílovém terminálu byly přepravníky přeloženy a dopraveny dále ke konečnému cíli. Mezitím přešlo mnoho firem, a to i střední velikosti, na nový způsob organizace práce: Buď si na „druhém konci“ zřizují svá vlastní zastoupení, anebo našly spolehlivé partnery, kteří přebírají „trucking“ v místě.

## Doprovázená doprava

Při dopravě s doprovodem najíždějí nákladní auta po vlastní ose přes rampu na speciální „nizkopodlažní vagóny“. Hovoříme o horizontálním přemisťování. Řidič zůstává po celou dobu přepravy ve vlaku, doprovází kamión ve zvláštním, pohodlně vybaveném vagónu (lehátkovém vagónu).

V cílovém terminálu usedne řidič opět za volant a může pokračovat po vlastní ose až k zákazníkovi. Výhoda: Řidič si může během cesty odpočinout. Dobu přepravy po kolejích pokládají zákonodárci mnoha zemí za přestávku v práci, čímž jsou splněny zákonné předpisy vymezující dobu, kdy je možno řídit a kdy je nutno odpočívat. A kromě toho: Odstraněním noční práce dojde ke zlepšení pracovních podmínek.

Vlaky přepravující kamióny (ROLA) je možno relativně rychle naložit i vyložit. Tento způsob přepravy je velmi oblíbený zejména na trasách vedoucích přes Alpy. Je vhodný všude tam, kde je třeba provozovat kombinovanou dopravu bez ohledu na krátkou dobu, jaká je k dispozici na její přípravu. Kromě toho je ideální pro dopravní společnosti, které mají s kombinovanou dopravou jen malé zkušenosti. A co je důležité, existující vozový park není třeba pro ROLA nijak upravovat nebo vybavovat,





ani nejsou nezbytné žádné nákladné přípravy v infrastruktuře (zřizování terminálů). Hodí se proto obzvlášť k překonávání středních a kratších vzdáleností (200 až 400 km) a tam, kde je možno dosáhnout vysoké rychlosti cirkulujících vlaků. Celkově se dá tedy říci: Technika ROLA by mohla ve všech východoevropských a středoevropských státech připravit cestu kombinované dopravě jako takové. Největší nevýhodou ROLA je zvlášť vysoká „mrtvá váha“, neboť k nákladu je nutno připočíst ještě vlastní hmotnost celého kamiónu, jenž se musí vlakem přepravit také. Tam, kde již jsou vybudované terminály, ukazuje se být doprovázená doprava méně hospodárná než doprava nedoprovázená.

## Přepravní a dopravní prostředky

Do KD investují nejen silniční dopravci. Neopominutelné jsou také přepravní a dopravní prostředky. Evropské železniční společnosti dnes již disponují několika tisíci speciálními vagóny, které lze použít pro přepravu různých ložných jednotek. Početné společnosti kombinované dopravy mají kromě toho velké parky soukromých vagónů. Pro použití ve vlaku ROLA je zapotřebí jiných vagónů než pro přepravu kontejnerů a výměnných přepravníků. Existují speciální vagóny, které umožňují jak přepravu sedlových návěsů, tak i výměnných přepravníků a kontejnerů.

## Terminály

Nedoprovázená doprava však vyžaduje ještě další přípravy. Aby bylo možno vůbec přepravníky dostat z místa na místo, musí být k dispozici vhodné zařízení na překládání. Ve většině západoevropských států mezitím vznikla hustá síť terminálů a v jejím budování se dále pokračuje. Když mluvíme o terminálu, je třeba si uvědomit, že nemusí vždy představovat mnohamiliónovou investici. Často stačí částka do 3 miliónů ECU, aby vznikl zárodek překladiště pro KD. V takové chvíli vystačíme s mobilním jeřábem. Větší terminály pracují zpravidla s portálovým jeřábem.





Kombinovaná doprava závisí na spolupráci různých partnerů. Železniční společnosti dávají k dispozici svůj provozní systém, tedy kolejovou síť a lokomotivy a personál nezbytný k jejich provozu. Operátoři kupují u železničních společností kolejovou trakci. Vagóny pro kombinovanou dopravu zajišťují zhruba z jedné poloviny dráhy, z druhé poloviny operátoři. Na terminálech jsou aktivní jak železniční společnosti, tak i operátoři i místní soukromí provozovatelé. Operátoři podle toho řídí svou nabídku a prodávají buď kompletní přepravní řetězec, nebo dopravu z terminálu do terminálu silničními dopravci a přepravci.

Železnice a jejich dceřinné společnosti se původně zaměřily na námořní kontejnerové přepravy. Vedle společností zajišťujících převážně obchod v rámci jednoho státu, jako je např. Compagnie Nouvelle de Conteneurs (Francie) nebo Transfracht (Německo), založily evropské železnice společný mezinárodní podnik Intercontainer. Na něj přenesly úkol organizovat železniční přepravu kontejnerů mezi státy a zabezpečovat její komerční stránku. Společnost se sídlem v Basileji fúzovala v roce 1993 s dceřinnou železniční společností pro přepravu nákladů vyžadujících určitou teplotu v „Intercontainer-Interfrigo“ (ICF). Kontejnerové společnosti nabízejí přepravci v evropské vnitrozemské dopravě v konkurenci se silničními dopravci a speditéry kompletní kombinované přepravní řetězce: přepravu po silnici k vlaku, hlavní úsek po železnici a závěrečný úsek opět po silnici, a to vše v kontinentálních kontejnerech. V posledních letech se množí nabídky dopravy od terminálu k terminálu s výměnnými přepravníky a sedlovými návěsy pro silniční dopravce.

Popud k zakládání společností kombinované dopravy, organizovaných na družstevním základě, dali speditéři, silniční dopravci a jejich svazy. Národní železnice mají jen menšinové zastoupení. Mezitím se na 17 společnostech sdružených v „Union

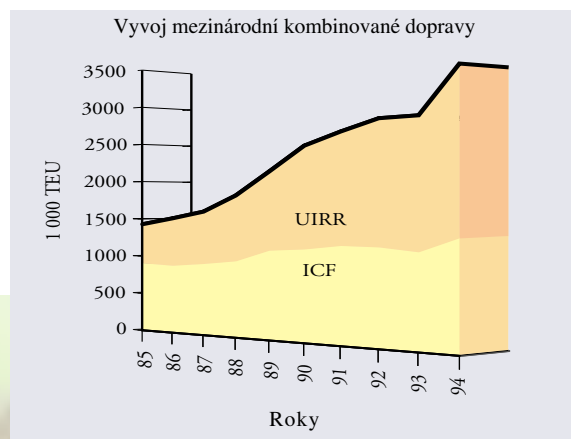
Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route“ (UIRR) podílí více než 1000 speditérů a podniků silniční dopravy, často střední velikosti a mnoho z nich vložilo značné investice do KD. Společnosti UIRR organizují a komerčně uplatňují železniční přepravu mezi terminály. Silniční dopravce pak provádí akvizici přeprav, svými vlastními vozidly zajišťuje blízkou přepravu od překladiště k terminálu a na cílovém nádraží buď sám nebo pomocí smluvních partnerů zajišťuje odvoz svých ložných jednotek a jejich přistavení u příjemce. Právě silniční dopravci a speditéři, kteří zůstávají povozníky, investují do výměnných přepravníků a sedlových návěsů přemístitelných jeřáby, podílejí se na společnostech UIRR, a tak jsou aktivními účastníky rozvoje kombinované dopravy. Organizovaná spolupráce mezi silniční a kolejovou dopravou je hlavním důvodem, proč společnosti kombinované dopravy doznaly takového úspěchu.

Kromě toho však existují ještě další soukromí operátoři, kteří souběžně s oběmi hlavními skupinami nabízejí realizují kombinovanou dopravu na určitých trasách nebo pro určité typy zboží, např. přepravu chemikálií, cisternovou přepravu atd., ve vlastní režii a nabízejí na trhu kapacity ve vlcích pro KD třetím účastníkům. Přitom je nutno počítat s tím, že další takové podniky budou vznikat i v budoucnu.

Také trh s kolejovou přepravou se i nadále liberalizuje. Historicky vzniklé schéma - kontejnery pro námořní přepravu dopravovaly hlavně kontejnerové společnosti a železnice, silniční vozidla a jejich přepravní jednotky zajišťovaly především společnosti pro kombinovanou dopravu, se pomalu začíná měnit. Všichni operátoři usilují o proniknutí na všechny trhy. Z hlediska právních aspektů konkurenčních vztahů však vznikají komplikované situace, například když společnosti UIRR konkurují svým monopolním dodavatelům, železnicím. Přetrvávající monopol železnic však bude v budoucnu omezen.

Železnice ve většině evropských zemí dostávají soukromoprávní charakter. Železniční směrnice č. 91/440 zavazuje všechny členské země Evropské unie, aby snížily dluhy železnic a vybudovaly vedení železnic na státu nezávislé. Dvě základní opatření změní celý svět železniční dopravy: Členské státy musejí vztahy mezi provozem železnic a kolejovou infrastrukturou budovat tak, aby byly co nejprůhlednější. Pokud jde o účetní oddělení obou oblastí, to je povinné, další institucionální oddělení je pak věcí výběru. Přepravní provoz železnic by měl jako soukromoprávní hospodářská instituce být aktivní na trhu, zatímco kolejová síť bude i nadále spravována státem. Stát ponese finanční břemeno infrastruktury a bude vybírat poplatky za užívání, jež budou stanoveny podle vzdálenosti, složení a

dalších kritérií (rychlost, nápravové zatížení atd.). V mezinárodní kombinované dopravě bude mít každá železniční společnost, a tedy i každý nově založený soukromý železniční podnik, volný přístup k celé kolejové síti Evropské unie. KD doprava má tak privilegované postavení, poněvadž jinak se předpokládá, že v ostatní přepravě zboží a osob budou moci kolejovou infrastrukturu využívat jen uskupení železničních společností, a to jen mezi státy svého původu. Stojíme na počátku nové epochy rozvoje železniční dopravy v Evropě. Směr je již znám, ale nikdo dnes nedokáže předpovědět, jak bude vypadat trh železnic zítra. Jisté však je jedno: Kombinovaná doprava bude hrát v přepravě zboží klíčovou roli.



# KD Z POHLEDU PŘEPRAVCŮ



Je dostatečně známo, že KD je ekologicky šetrný způsob dopravy. Ovšem tato skutečnost sama o sobě by přiměla jen velmi málo dopravců, aby se na ni orientovali. Vždyť překládané zboží ani dnes nedostane nějaký „ekologický bonus“. Rozhodujícím kritériem pro jakoukoli dopravní společnost je proto konkrétní hospodářský přínos kombinované dopravy. Kdo se kombinovanou dopravou zabývá skutečně seriózně, zjistí brzy: I pro můj podnik se zde nabízejí konkrétní výhody. Při tomto kritickém rozboru je ovšem důležité, jaká je dopravní a provozní struktura daného podniku.

KD, ať již doprovázená nebo nedoprovázená, pomáhá podniku snižovat variabilní náklady na pohonné hmoty, pneumatiky či opravy, životnost kamiónů se prodlouží. Když organizace investuje do příslušného zařízení vhodného pro kombinovanou dopravu, může omezit svůj vozový park. Tahače a soupravy používané jen ve svozu a rozvozu do a z terminálů, pak mohou přepravovat větší počet výměnných přepravníků nebo sedlových návěsů, vhodných k manipulaci jeřábem. A nesmíme podceňovat ani pokles osobních nákladů. KD umožňuje s menším počtem vlastních pracovníků přemísťovat více zboží. Vzhledem k přísným - oprávněně - sociálním předpisům dnes řidič nemůže za den ujet více než 700 km. Pokud ovšem zcela vědomě neporušuje platné předpisy. A právě dodržování přestávek v jízdě bude v budoucnu kontrolováno ještě přísněji.

Hamburská Mezinárodní specializovaná spediční firma Hoyer patří k průkopníkům kombinované dopravy. Ročně zajistí skupina podniků 45 000 přeprav kontejnerů a sedlových návěsů po kolejích. Hoyer Hamburk, německé filie a zahraniční dceřinné společnosti rotterdamský a antwerpský Tank Transport (RTT a ATT) dopravují zejména nebezpečné náklady, pokud je to jen trochu možné, po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách. Thomas Hoyer říká: „Při přepravě nebezpečných nákladů je bezpečnost vždy na prvním místě. Proto jsme se aktivně podíleli na budování společností kombinované dopravy a vyvinuli jsme speciální přepravníky pro různé druhy dopravních prostředků, takzvané hoyertejny. Pro cisterny s kapalinami je kolejová doprava většinou výhodnější, protože na jednom vagóně lze převážet dvě těžké nádrže se značnou hmotností, zatímco po silnici je možné přepravovat pouze jednotlivě cisterny o hmotnosti maximálně 40 nebo 44 tun.“ Proč tedy i tak vidíme na silnicích tolik kamiónů firmy Hoyer? „Na hlavních tazích, kde bereme náklady v obou směrech, využíváme kombinované dopravy. Čím bude síť kombinované dopravy hustší, tím více budeme pro své zásilky používat koleji“.

Mezi francouzskými dopravními a spedičními firmami byla jednou z prvních společností, které vsadily na kombinovanou dopravu, pařížská skupina Rouch. Tento středostavovský pod-



nik provozoval intenzivní dopravu na vnitrostátních linkách a později začal rozvíjet i mezinárodní přepravu do Itálie, Španělska a zemí Beneluxu. Společnost investovala velice významně do výměnných přepravníků hodících se pro kombinovanou dopravu. Když došlo v roce 1992 k devalvaci italské liry, mělo to vážné důsledky i pro kombinovanou dopravu do Itálie a z Itálie. Je to zároveň učebnicový příklad toho, kde všude se mohou změny kursu měny projevit. Pro Pierra Fumata, jednatele Rouche, to však není žádný důvod pochybovat o přednostech KD. „Díky zlepšení oběhu materiálu dosahujeme v KD s personálem a kapitálem, který jsme zde nasadili, vyššího obrátu než v čistě silniční dopravě. V průměru je to o 20 % více. Z této výhody, jak nám vychází při kalkulování ceny nákladu, může těžit i zákazník.“ Je tedy Fumat naprosto spokojený a nic si už nepřejí? Určitě ne. Kromě většího klidu na „měnové frontě“ si především přeje: „Větší investiční jistotu ustálením rozměrů a hmotností v silniční dopravě.“

Na nedostatek možností v KD si rozhodně nemůže stěžovat akciová společnost Hangartner se sídlem ve švýcarském Aarau. Tento středostavovský spediční podnik investoval od roku 1980 cílevědomě do materiálu pro kombinovanou dopravu. Vyměnné přepravníky Hangartner jsou vidět po celé Evropě, a to není divu, protože jich společnost vlastní asi 1900 kusů. Podnik již po léta patří k nejvýznamnějším klientům

Kombiverkehru a Hupacu. Kromě toho si po celé Evropě vybudoval síť opěrných bodů, kdy jeho vlastní pracovníci pracují v důležitých terminálech kombinované dopravy. Kromě ekologických úvah rozhodly u Kaspara Hangartnera, majitele stejnojmenné firmy, i čistě provozně ekonomické výhody. Hangartner uvádí například možnost převážení větších nákladů v přepravnících. „Ve Švýcarsku stále platí hranice 28 tun. Kombinovaná doprava nám ušetří nákladné překládání, protože na silnici by se náklad z jedné soupravy o hmotnosti 40 tun musel rozdělit do dvou kamiónů maximálně po 28 tunách. Sníží se tak i riziko poškození“. Díky nedoprovázené dopravě nemusí podnik udržovat rozsáhlý vozový park. Přesto není všechno jen růžové. Hangartner kritizuje hlavně cenovou politiku železnic a varuje je, aby nezneužívaly svého monopolního postavení. Pokud by kombinovaná doprava měla zůstat stále výhodnější, potřebuje větší cenovou jistotu. Na železnice má jeden požadavek: „Náklady na kolejovou dopravu nesmějí růst rychleji než náklady na srovnatelnou dopravu silniční.“



Noc patří kombinované dopravě. V tu dobu křižují Evropu stovky vlaků pro kombinovanou dopravu, pohybující se rychlostmi 100 i 120 km za hodinu, aby dovezly zásilky včas do cílového nádraží: vždy ráno musí již být přepravovaný materiál k dispozici ve výrobním procesu. Takové vlaky ovšem jezdí i za dne. Pro zvlášť rychlé noční vlaky kombinované přepravy se razil pojem „noční skok“. Po mimořádně vytížených úsecích jezdí „přímé nebo ucelené vlaky“. Jsou to vlaky, které převážejí zásilky pro jediný cíl. To jsou ložné jednotky, jež jsou určeny pouze pro jeden terminál určení.

Přímý vlak je z hlediska operátorů i železničních společností z hlediska nákladů vůbec nejpříznivější, protože odpadá časově i finančně náročné přestavování vagónů na seřazovacích

nádražích. Proto jsou tyto vlaky velice spolehlivé - a to je absolutní imperativ zejména u přesně časovaných systémů přepravy (just-in-time). Podle denní potřeby se na terminálech připojují nebo odpojují vagóny. Zvláštní variantou přímých vlaků jsou shuttle-vlaky: složení takového vlaku je stálé.

Kromě přímých vlaků jsou páteří kombinované dopravy „více-skupinové“ vlaky. To jsou vlaky, které sestávají ze zásilek pro dvě nebo několik míst určení. Na přestavovacích nádražích se vagóny mezi vlaky vymění a vzniknou tak nové vlaky, vždy pro určitý cíl určení. Zvlášť pokroková forma tvoření vlaků nastává v „uzlových bodech“, takzvaných „hubs“. Vedoucí železniční společnosti z výrobně technických a kvalitativních důvodů přecházejí stále více ke zřizování „hubs“ na strategicky příznivých místech.

Když jsou v kombinované dopravě přepravována silniční vozidla nebo jejich přepravníkové části, je nutno respektovat určité zvláštnosti: dochází k překročení ložné míry nákladu vagónů. Horní meze výšky a šířky přepravních jednotek jsou dány „průjezdným profilem“. Tento je na některých železničních tratích omezen tunely, mosty, trolejovým vedením nebo přečnívajícími střechami nádraží. Proto jsou tyto profily všech jednotek používaných v rámci kombinované dopravy „kódovány“. O rozměrech přepravní jednotky informuje železničáře žlutý štítek s kódováním. Velkým písmenem je označen typ přepravníku: „C“ značí kontejner nebo výměnný přepravník, „P“ sedlový návěs v kapsových vagónech přemístitelný jeřábem, „A“ alpský trailer. Příklady: Když mluvíme o „P70“, skrývá se za tím „sedlový návěs přemístitelný jeřábem o 3,30 m (základ výpočtu) plus 70 cm = výška 4 metry“. Kódové označení „C 25“ znamená, že jde o výměnný přepravník 2,45 m (základ výpočtu) plus 25 cm = výška 2,50 m. Průjezdné profily jsou známy u všech tratí kombinované dopravy. Zpravidla existuje pro kontejner nebo výměnný přepravník jen málo omezení, ba dokonce i alpské tunely se v posledních letech stavějí tak, aby jimi projely sedlové návěsy obvyklé v silniční dopravě. Horší už je situace u velkoobjemových „Jumbo-přepravníků“ a u sedlových návěsů vůbec ve Velké Británii. ROLA, přepravující kompletní silniční vozidla, jsou jen v některých zemích s největším průjezdným profilem.

Kombinovaná doprava je už z principu vhodná pro přepravu zboží, které se silničními vozidly přepravuje na větší vzdálenosti. Praktická omezení se vztahují jen na zboží, kde jsou speciální požadavky na stálou kontrolu nebo na přesné dodržování jízdního plánu. U chladírenských vozů například má řidič kamiónu zároveň za úkol po cestě kontrolovat funkci topení,

resp. chladicího zařízení. V kombinované dopravě se s takovým zbožím setkáváme zvláště v přímých vlacích. „Zelené“ zboží, tj. ovoce a zelenina, klade zase jiné nároky: často musí být již ve čtyři hodiny ráno na trzích, a tak pro ně často existující jízdní řády nevyhovují. Na druhé straně by bylo žádoucí nebezpečné náklady dopravovat pokud možno železnicí, neboť je to podstatně bezpečnější. Zákonodárce v minulých letech předpisy pro nebezpečné náklady dále zpřísnil. Když se na silnicích prosadí vyšší úroveň bezpečnosti, zvyšuje to zároveň atraktivnost kombinované dopravy.

O tom, zda a jak bude kombinovaná doprava akceptována, rozhoduje řada faktorů. Patří sem i jízdní řád. Požadavky společností provozujících nakládku a dopravu se dají shrnout takto: Pozdější ukončení nakládky v odesílacím terminálu a včasější přistavení v terminálu příjemce. Roste potřeba takzvaných A/B vnitrostátních spojů kombinované dopravy - odjezd večer, odvoz příští ráno - a velice často i A/C spojů v mezinárodní přepravě - odvoz přespříští den. Pro železniční společnosti, které musejí mít připraveny dát k dispozici příslušné trasy, a pro operátory, kteří na takovém základě sestavují nabídku a disponují vagóny, to představuje, pokud chtějí plnění přání zákazníků splnit, nesnadný úkol. Ne vždy však je možno všechna přání zákazníků splnit. Důvod: Nákladní železniční doprava se musí dělit o stejné koleje i s železniční přepravou osob. V mezinárodní přepravě k tomu nezdědka přistupuje i přerušení z technických důvodů, kdy je například nutno na hranicích měnit lokomotivy, protože se neshodují parametry elektrického vedení. Jak se budou evropské státy dále sbližovat, poroste i potřeba rozvoje mezistátních spojů. Podobně jako v osobní dopravě se i zde vyvinula řádná kvalitní nabídka, a to pro nejrůznější evropské spoje.



# MNOHOSTRANNÁ NABÍDKA K USPOKOJENÍ

## VŠECH ZÁKAZNÍKŮ

Dnes už existuje nabídka i pro ty nejbzdálenější cíle. Uvedeme několik příkladů.

S podporou programu PACT komise Evropské unie zahájila italská společnost CEMAT v roce 1994 spolu se svými sousedskými společnostmi provoz prvního spoje kombinované dopravy z Řecka přes Itálii do střední a severní Evropy. Nabídka se týká vlaků vyjíždějících z celkem dvanácti terminálů v Německu a několika v Belgii a Nizozemí do severoitalského nádraží Milano-Rogoredo. Cemat vypravuje z Milána každý den rychlé přímé vlaky do přístavů Ancona, Bari a Brindisi. Tam se přepravníky překládají na trajekty do Patrasu nebo Pirea. Zásilka dorazí do řeckých přístavů podle vzdálenosti třetí nebo čtvrtý den po odeslání.

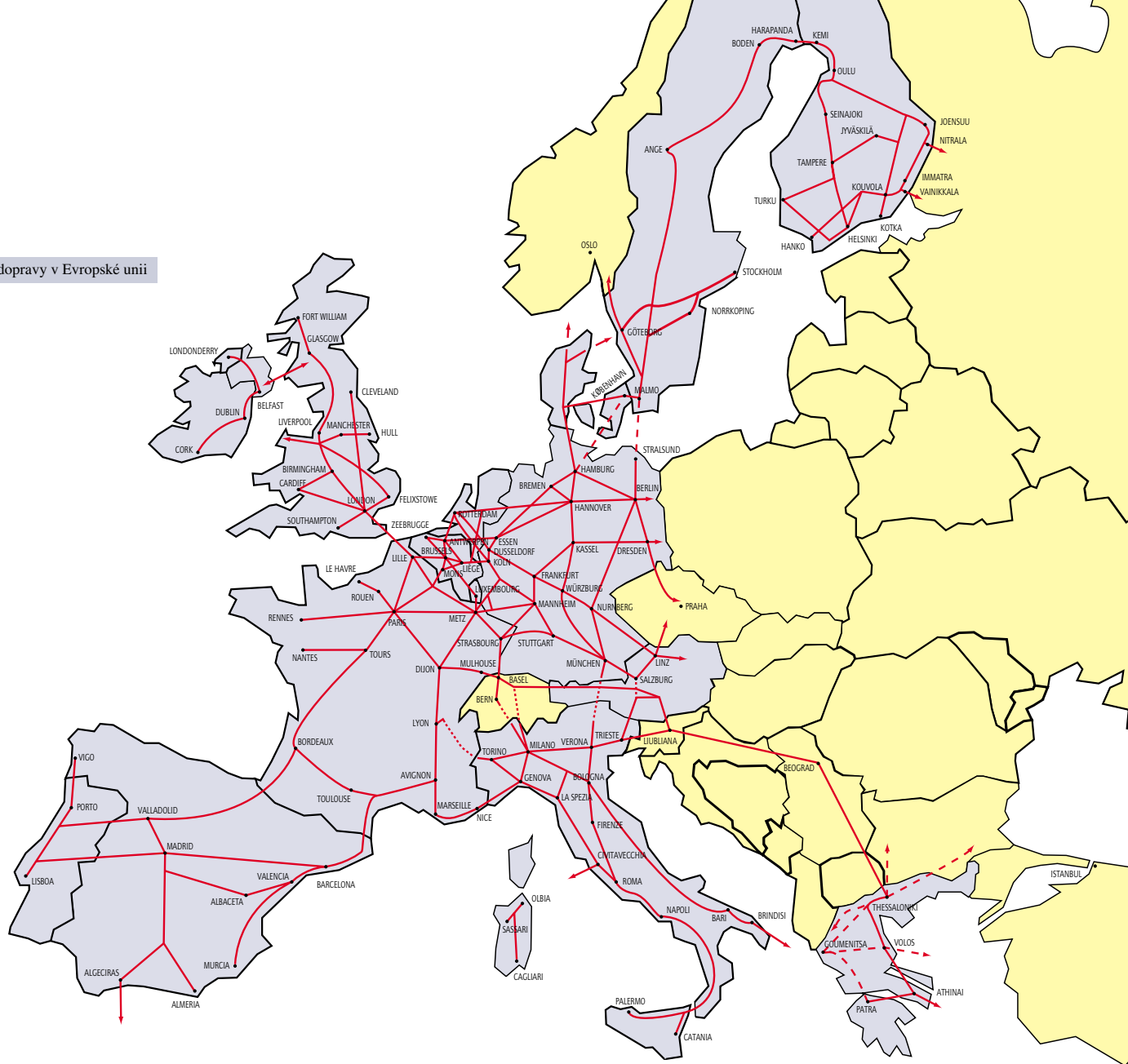
Velký rozvoj doznala v uplynulých měsících kombinovaná doprava mezi největším přístavem světa, Rotterdamem, a jeho zázemím. Přitom jde především o rychlou kontejnerovou dopravu po kolejích. Jedním z posledních zřízených vlaků je ucelený vlak zřízený společností Holland Rail Container (HRC) ve spolupráci s dánským rejdářstvím Maersk, jezdící do Prahy. V průběhu několika málo měsíců byl jízdní řád rozšířen až na 3 odjezdy pro směr a týden. Intercontainer-Interfrigo (ICF) zřídila v polovině května 1995 A/B spoj shuttle-vlakem mezi Rotterdamem a Švýcarskem. Od konce června 1995 existuje spojení mezinárodním uceleným vlakem z Rotterdamu do Francie, Španělska a Itálie (tam i zpět). Vlak jezdí pětikrát týdně v obou směrech. Je znám pod jménem „Mediterranean Shuttle“ a provozuje jej nizozemská Trailstar. Nabízí přepravní časy od 20 do 24 hodin pro spojení do střední a jižní Francie a 30 až 34 hodin do Španělska, střední a jižní Itálie. Na vlaku se podílejí i společnosti kombinované dopravy TRW (Belgie), Novatrans (Francie), Combiberia (Španělsko) a Cemat (Itálie).

Od konce roku 1994 existuje další příklad mnohostranné spolupráce a výkonnosti KD: Po silniční dopravě přechází na koleje i letecká doprava mezi Frankfurtem a Milánem. Na akci se podílejí partneři Kombiverkehr (Německo), Hupac (Švýcarsko), Cemat (Itálie), německá spediční firma Mainsped a Lufthansa Cargo. Speciální kontejnery pro leteckou přepravu ULD (Unit Load Device) jsou za tímto účelem na frankfurtském letišti překládány na speciální kamiónový trailer firmy Spedition Mainsped. Trailer je vybaven pohyblivou válečkovou podlahou s vlastním pohonem, jaká je obvyklá i na překladačích Lufthansy. ULD přeložené na trailer se pak odváží do terminálu pro kombinovanou dopravu v Mannheimu (vzdáleného 80 km). Zde se přeloží na superrychlý kombinovaný shuttle-vlak firmy Hupac a odjíždějí do Itálie, do Busto Arsizio severně od Milána. V místě určení pak Mainsped zajistí přepravu na milánské letiště. Trailer naložený v úterý ve Frankfurtu je ve středu ráno okolo desáté hodiny v Milánu Oltre. Téhož dne se trailer do 15 hodin znovu naloží. Ve čtvrtek ráno již stojí připravený v 8 hodin 30 ve Frankfurtu v Lufthansa Cargo Center. Příští kolo pak proběhne od čtvrtka do soboty. Závažným důvodem, proč Lufthansa používá KD jsou problémy při přivážení do jejích velkých uzlových bodů a při odvážení z nich. To platí především pro trucking provoz přes Alpy.

V Maďarsku se podařilo převést na koleje podstatnou část přepravy. Příkladem je spolupráce Hungarokombi a Ökombi na koncích trasy mezi Welsem (Rak.) a Szegedem (Maď.) - jen v roce 1994 bylo přepraveno asi 25 000 kamionů. Díky nabídkám různých operátorů získalo mezitím Maďarsko též vynikající spojení s přístavy na Severním moři Brémami a Hamburkem. „Express Dunaj-Labe“ firmy Hungarocombi a jejího německého partnera Kombiverkehr nabízí denní spojení, jehož přepravní doba je v porovnání se silničním spojením bezkonkurenční. Další ucelený vlak se nabízí jako společný produkt různých



Síť kombinované dopravy v Evropské unii



partnerů pod vedením Intercontainer-Interfrigo. „Hansa-Hungaria-Container-Expres“, vhodný pro přepravu prakticky všech obvyklých kontejnerů, nabízí v maďarském terminálu v Šoproni „tykadlové vlaky“ z jiných zemí i do nich - jde o spojení s Rumunskem, Ukrajinou, Řeckem, Bulharskem a Tureckem.

Otevření tunelu pod La Manche pro železniční přepravu zboží na konci září 1994 znamenalo nové možnosti i pro KD. Evropské společnosti zajišťující komercializaci kombinované dopravy a obě železniční společnosti provozující železnici v tunelu, britská BR a francouzská SNCF, vypracovaly celou řadu nabídek. Například rejdařství Bell-Lines, specializované na krátké lodní linky v Evropě, zřídilo v červnu 1995 společně s Intercontainer-Interfrigo a Railfreight Distribution spojení ucelenými kontejnerovými vlaky mezi různými britskými terminály

a Milánem. Členská společnost UIRR, CTL, vypravovala na jaře 1995 tunelem pod La Manche již 52 vlaků týdně. Její nejdůležitější linky vedou z Velké Británie do severní Itálie a Španělska, další pak, směřující do Francie, Německa a Švýcarska, jsou ve výstavbě.

Tyto příklady dokazují, že nabídka kombinované dopravy nezůstává statická. Všude tam, kde to potenciál trhu dovolí, se objevují odpovídající spoje kombinované dopravy.



Evropský dopravní trh je trh dynamický. Čím intenzivněji roste mezinárodní ekonomika, tím rychleji roste výměna zboží a s tím spojená poptávka po dopravních službách. K dalšímu urychlení rozvoje dopravy došlo v důsledku pádu „železné opony“ na přelomu let 1989/90. Podle propočtů odborníků jen mezistátní doprava vzroste za období 1988 až 2010 zhruba o 60 %.

Doprava však naráží stále více na své hranice. Infrastruktury jsou beznadějně přetížené. Zácpy jsou ve všech evropských státech na denním pořádku. Náklady způsobené zácpy dosahují jen u původní Evropské unie sestávající z dvanácti států (Evropské společenství) ročně 100 mld. ECU. Mnoho států vynakládá nemalé úsilí, aby vyrovnalo deficit z minulosti na poli infrastruktury. V roce 1994 předložila komise Evropské unie obsáhlý program. Byl nazván „Transevropské sítě“ (TES). Jsou v něm definovány základní „záměry společné infrastruktury Evropské unie“ a uvedena do souladu opatření jednotlivých členských států. Již samo uskutečnění nejdůležitějších částí TES bude stát více než 220 mld. ECU. Kompletní financování ještě upraveno není. Přesto je již jasné, že obsahové těžiště TES leží u dopravních prostředků, které jsou pokládány za zvláště ekologicky příznivé, tedy u železnice a říční plavby.

K finančním problémům přistupuje stále naléhavěji problém politické akceptovatelnosti dopravy. Dnes už nejde jen o to získat potřebné prostředky na nějakou stavbu infrastruktury a obsatarat peníze. Obyvatelé evropských států jsou stále méně

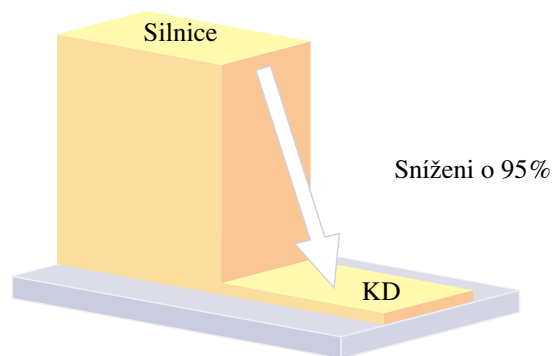
ochotni jednoduše akceptovat novostavby v oblasti infrastruktury či rozšiřování stávajících kapacit ve velkém stylu. Všude roste odpor. Již beztak dlouhá doba plánování se tím ještě prodlužuje. Stále více lidí pocituje dopravu jako zásah do svého osobního života. To platí zvláště pro silniční dopravu. Kromě toho je každým dnem patrnější věcná souvislost mezi rozvojem dopravy a zátěží pro životní prostředí. Zjistilo se již, že doprava je jedním z hlavních viníků takzvaného „skleníkového efektu“. Podle zjištění evropského statistického úřadu Eurostat činila spotřeba energie v tehdejší Evropské společenství 211,52 ropných jednotek, a to jen v sektoru dopravy. To představovalo 30 procent celkové spotřeby energie v ES. Lví podíl, a to 84,4 procent, připadal na silniční dopravu, ale jen 2,5 procenta připadalo na říční dopravu a pouhých 2 procenta na kolejovou dopravu.

Vedoucí průmyslové státy se již mezitím zavázaly, že do konce století podstatně zredukuje produkci odpadních plynů. Zejména jde o „skleníkový plyn“ CO<sub>2</sub>. Jak výrazný je vztah mezi dopravou a životním prostředím, neopomněla zdůraznit ani komise Evropské unie ve své Zelené knize: „Vliv dopravy na životní prostředí se stává stále více ohniskem kritického zájmu. Globální charakter ekologických problémů vede k tomu, že si je veřejnost stále více vědoma nezbytnosti celosvětové strategie jejich řešení.“ Znečištění životního prostředí není jediným negativním důsledkem rozvoje dopravy. Vědci již několik let vynakládají nemalé úsilí, aby zjistili celkovou zátěž způsobenou dopravou. Zavádějí pro ni souhrnný termín „vnější náklady“. Podle výpočtů OECD činí celkové hospodářské náklady jen u silniční dopravy - to znamená znečištění životního prostředí, hluk, zácpy a nehody - až pět procent hrubých národních produktů.

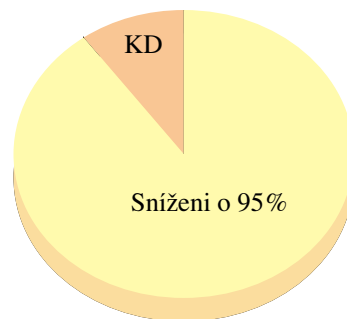
Jakou tedy zvolit dopravní politiku, aby byla i v budoucnu zajištěna „ekologicky únosná mobilita“. Tváří v tvář rýsujícímu se trvalému dopravnímu kolapsu a prosazující se klimatickým změnám je stále naléhavější inteligentním způsobem propojit a vzájemně integrovat různé dopravní prostředky. Komise Evropské unie přitom dodržuje zásadu, že se bude využívat pouze způsobů, které trh unese. „Shora“ se nepřikazuje, jaký dopravní prostředek je nutno zvolit pro kterou přepravu, ale



optimální řešení má vyplynout z hry sil trhu. Úkolem politiky přitom je stanovit „rámcové podmínky“, v jejichž rámci se odehrává konkurence, a dbát, aby každý dopravní prostředek dostal spravedlivě svůj díl nákladů na infrastrukturu a sociální politiku. Pomoc poskytovaná určitým druhům dopravy je nutná jen potud, pokud není hra těchto sil dostatečně zajištěna. Kombinovaná doprava přitom pro pozemní přepravu zboží představuje největší naději. Jestliže se v budoucnu bude v celé Evropě kombinované dopravy využívat intenzivněji, znamená to, že tím odpadne jakákoli soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy. Kamióny pak určitě z trhu nevymizí. Opak je pravdou. Je v samotné podstatě kombinované dopravy, že podporuje vzájemnou součinnost dopravních prostředků. Toto tvrzení dokládá skutečnost, že existují spediční a dopravní společnosti, jakož i průmyslové organizace, které mají podíl na mnoha evropských společnostech kombinované dopravy.



Pokles počtu nehod se zraněním osob



Snížení emisí škodlivých látek

# RÁMCOVÉ PODMÍNKY A PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

Kombinovaná doprava se stala velkou nadějí mezinárodní dopravní politiky. V souladu s tím učinila komise Evropské unie z výstavby celoevropské sítě kombinované dopravy záměr prvořadě důležitosti. Kromě toho byla v uplynulých letech zavedena celá řada legislativních opatření ke zlepšení rámcových podmínek kombinované dopravy. Tato adresná podpora je vlastně odměnou kombinované dopravě za to, že rozhodujícím způsobem přispívá k poklesu takzvaných sociálních nákladů. Sem spadají především náklady národního hospodářství na následky nehod a škody na životním prostředí. Pro přechodnou dobu, než všechna odvětví dopravy uhradí náklady, jež způsobila, pokládá komise Evropské unie za nutné kombinovanou dopravu podporovat. Řada dalších opatření má za úkol kompenzovat systémové nevýhody kombinované dopravy. Hovoříme v této souvislosti o „vyrovnání nevýhod.“

V uplynulých letech přijala komise Evropské unie celou řadu směrnic a nařízení k uskutečnění tohoto cíle. Takovým způsobem jsou pokryty technické i fiskální oblasti. Příklad: povolení vyšší celkové hmotnosti ISO-kontejnerů dopravovaných po silnici „do“ a „z“ terminálu. Povolená celková hmotnost nyní může činit v zemích Evropské unie, kde je normálně povoleno 40 tun, až 44 tuny. Předpokladem však je, že vozidlo bude použito v rámci kombinované dopravy. Rozhodujícím důvodem, proč mohou mít vozidla kombinované dopravy vyšší hmotnost, je, že kontejnery používané v kombinované dopravě jsou samy o sobě těžší. Některé státy připouštějí vyšší hmotnost i pro výměnné přepravníky a sedlové návěsy. Zvláště příznivě se toto opatření projevuje v oblasti přepravy kapalin, kdy jde v první řadě o nebezpečné náklady. Pro tyto produkty je kombinovaná doprava zvláště vhodná. Dalším podpůrným opatřením je rušení zákazu takzvané kabotáže pro účely KD. To již v zemích Evropské unie pozbylo na významu, neboť kabotáž (vlastně vnitrostátní přeprava produktů jednoho státu po území jiného státu) je nyní stále více obecně povolována.

Dopravní organizace využívající kombinovanou dopravu mohou v mnoha zemích ušetřit i na daních z motorových vozidel. Tato úspora se opírá o tuto úvahu: Podnik, který využívá KD, znamená pro silniční infrastrukturu menší zatížení. Bylo by v rozporu se zásadou rovného přístupu ke všem, kdyby takový dopravce musel kromě nákladů spojených s používáním silnic (daň z motorových vozidel, mýta, daň z minerálních olejů) platit ještě náklady na využívání druhého dopravního prostředku. Podnik pak logicky „získává“ i nárok na vrácení příslušné částky daní, které zaplatil jako poplatek za silniční infrastrukturu,

kteřou nevyužívá. Výška vrácené částky na daních se liší podle počtu a délky jízd, které se v rámci KD absolvují. Příklad: V roce 1992 bylo u 40tunového kamiónu, jenž částečně jezdil po vlastní ose a částečně byl dopravován po kolejích ROLA, vráceno na 5000 ECU; v jiných zemích a i v Německu po snížení daně z motorových vozidel je to podstatně méně. Můžeme však jen doufat, že kombinovaná doprava bude v budoucnu vyňata z povinnosti platit dálniční známky. Další opatření jako osvobození od některých zákazů jízdy (o víkendech, o svátcích) anebo, při přepravách ROLA, uznání doby jízdy po kolejích jako doby odpočinku pro řidiče, mají za cíl zvýšit atraktivnost kombinované dopravy.

Velký význam má možnost podporovat určité investice do kombinované dopravy ze státních prostředků. To se vztahuje zejména na pořízování vagónů a dalšího speciálního vybavení nezbytného pro kombinovanou dopravu. V některých případech dovoluje Evropská unie členským státům (jak to ostatně Švýcarsko a Rakousko samy již delší dobu praktikuji), aby poskytovaly příspěvky na provozní náklady v rozjížděcí fázi konkrétního projektu KD. že se komise Evropské unie v případě kombinované dopravy rozhodla pro podporu, je něco zvláštního. Vždyž Evropská unie se jinak snaží dodržovat zásadu, že bychom se měli obejít bez státních subvencí. Protože však kombinovaná doprava byla prohlášena za prvořadou záležitost společného zájmu, upustila Evropská unie v jejím případě od svých zásad.

Evropská unie však není jedinou organizací, která podporuje kombinovanou dopravu. Zájem o ní překračuje její rámec. OSN shrnula ve svém dokumentu „European Agreement on

| LEGENDA                                                              |                                  |   |              |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---|--------------|
| ☺                                                                    | výhodné pro kombinovanou dopravu | - | nepoužitelné |
| no                                                                   | není k dispozici                 | ✓ | ano          |
| Povolená hmotnost pro kamióny (v tunách)                             |                                  |   |              |
| Výjimka 44 tun pro cestu po silnici k terminálu a z něho             |                                  |   |              |
| Roční daň z motorových vozidel v ECU pro 40tunový kamión             |                                  |   |              |
| Částečná nebo úplná výjimka pro vozidla v rámci KD                   |                                  |   |              |
| Daň z nafty pro dieselové motory v ECU za litr                       |                                  |   |              |
| Zákaz jízdy v určitých dnech (neděle, svátky, víkendy o prázdninách) |                                  |   |              |
| Osvobození KD od zákazů jízdy                                        |                                  |   |              |
| Pomoc při investicích do KD                                          |                                  |   |              |



Important International Combined Transport Lines and Related Installations“, který mezitím podepsalo 20 evropských států, své cíle na poli infrastruktury kombinované dopravy. Patří sem například i zvýšení rychlosti vlaků kombinované dopravy na 100 km/h, resp. na 120 km/h. Dále se požaduje zvýšení délky vlaků na minimálně 600, resp. 750 m. A nikoli posledním podpůrným opatřením by mělo být zvýšení hmotnosti vlaků na 1200 t, resp. na 1500 t.

Za celoevropsky koordinovanou podporu kombinované dopravy ve svém 31 členském státě se zasazuje též Evropská konference

ministrů dopravy CEMT (Paříž). Koncem roku 1994 se konal mezinárodní hearing, z něhož vzešel celý katalog požadavků. Subvence jsou z hlediska CEMT účelně vynaloženými penězi, „pokud dotčenými kombinovanými přepravami může být docíleno pozitivních dopravně politických efektů“. Evropská konference ministrů dopravy se zasazuje o větší spravedlnost při rozdělování nákladů na komunikace a sociálních nákladů mezi všemi druhy dopravy. Pokud by na tomto poli bylo dosaženo úspěchu, mohla by kombinovaná doprava uplatnit své systémové výhody a nepotřebovala by již žádnou podporu.

| AT   | BE   | DE          | DK  | ES   | FI   | FR   | GB          | GR   | IE   | IT   | LU   | NL   | PT   | SE   | BG    | CH   | CZ   | HR   | HU  | NO   | RO   | SK   | SI   | PL    |
|------|------|-------------|-----|------|------|------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-------|
| 40   | 44   | 40          | 48  | 40   | 48   | 40   | 38          | 40   | 40   | 44   | 44   | 50   | 40   | 56   | 38    | 28   | 48   | 40   | 40  | 50   | 40   | 40   | 40   | 42    |
| ✓    | -    | ☺           | -   | ☺    | -    | ☺    | ☺           | ☺    | no   | -    | -    | -    | ☺    | -    | no    | ☺    | no   | no   | ☺   | -    | no   | ☺    | ☺    | ☺     |
| 2800 | 1110 | 1490 / 1700 | 550 | 410  | 1480 | 860  | 2110 / 2300 | 370  | 1000 | 775  | 720  | 1000 | 380  | 1720 | 90    | 1450 | 1280 | 2000 | 530 | 1580 | n/a  | 1160 | 2000 | 325   |
| ☺    | ☺    | ☺           | no  | no   | no   | ☺    | ☺           | no   | no   | no   | no   | no   | no   | no   | no    | no   | ☺    | no   | no  | no   | no   | ☺    | ☺    | no    |
| 0,25 | 0,30 | 0,33        | 0,3 | 0,25 | 0,3  | 0,33 | 0,4         | 0,26 | 0,3  | 0,44 | 0,25 | 0,32 | 0,30 | 0,28 | 0,126 | 0,53 | 0,44 | ?    | 0,3 | 0,4  | 0,16 | 0,39 | 0,3  | 0,177 |
| ✓    | no   | ✓           | no  | ✓    | no   | ✓    | no          | no   | no   | ✓    | no   | no   | ✓    | no   | -     | ✓    | ✓    | no   | -   | -    | ✓    | ✓    | ✓    | no    |
| ☺    | -    | ☺           | -   | no   | -    | no   | -           | -    | -    | no   | -    | -    | no   | -    | -     | no   | ☺    | -    | -   | -    | no   | ☺    | ☺    | -     |
| ☺    | ☺    | ☺           | no  | no   | no   | ☺    | ☺           | no   | no   | ☺    | no   | no   | ☺    | no   | no    | ☺    | ☺    | ☺    | ☺   | no   | no   | ☺    | ☺    | ☺     |



Z hlediska geografie dopravy jsou Alpy zvlášť problémovou oblastí. Při přepravě zboží mezi severní a jižní Evropou působí jako obrovské ucho jehly. Až do pádu „železné opony“ se tématu „tranzitní doprava přes Alpy“ věnovala v evropské dopravní politice mimořádná pozornost. Početná jednání se točila okolo silniční přepravy zboží. Důvodem pro „smlouvání“ mezi komisí Evropské unie a vládami obou hlavních alpských zemí Švýcarska a Rakouska byl enormní nárůst přepravy zboží mezi severem a jihem. Zatímco v roce 1988 přešlo přes Alpy zhruba 68 milionů tun, do roku 2020 má toto množství podle opatrných odhadů vzrůst na cca 140 milionů tun. Zatímco asi 20 procent z toho připadá na Švýcarsko, o zbyvajících 80 procent se rovným dílem dělí Rakousko a Francie. Ve vysoce citlivém alpském regionu není z topografických důvodů možno budovat velko-

plošné dopravní komunikace. Infrastruktura se musí často se značnými architektonickými náklady zakomponovat do úzkých alpských údolí. Lidé v alpské oblasti pocítují důsledky dopravy - hluk, zplodiny a zácpy - obzvlášť tíživě.

Rakousko a Švýcarsko chtějí plnit svoji úlohu tranzitních zemí. Přitom oba státy jsou stále značně závislé na hladkém vyvoji zahraničního obchodu. Rakousko vstoupilo v roce 1995 do Evropské unie a to znamenalo zvýšení nutnosti volného pohybu zboží i služeb. Obě vlády však stále usilují o to, aby přepravci při dopravě tranzitního zboží stále více využívali kolejí. Švýcarsko už několik let trvá na tom, aby přes ně mohly jezdit jen kamióny do hmotnosti 28 tun. Občané dokonce v lidovém hlasování požadovali, aby tranzitní doprava byla do deseti let

zcela převedena na koleje. Veškeré snahy států Evropské unie přimět Švýcarsko ke změně tohoto stanoviska, byly až dosud neúspěšné. A dokud bude tranzitní doprava kamióny i nadále narůstat, je jen malá naděje, že by se smýšlení švýcarského obyvatelstva podařilo změnit.

Také Rakousko sleduje tvrdou politickou linii. V roce 1989 vydala rakouská vláda „zákaz jízdy v noci“ a dosavadní povolení kamiónům pro průjezd Rakouskem nahradila systémem ekologických bodů, jímž Vídeň chce omezit emise škodlivin z výfuků nákladních automobilů. Důsledek: Evropští výrobci užitkových vozidel se o to víc snaží, aby emise škodlivých spalín z nákladních vozů maximálně omezili. A tak tranzit kamiónů bez ohledu na ekologické body vzrostl. Obě země se však nespokojí s restriktivními opatřeními, aby lavinu nákladních aut zadržely. Vrhly se na stavbu železničních tratí a podporují KD, aby se na trhu lépe prosadila.

Ve Švýcarsku se dal do pohybu velký záměr „Tranzit přes Alpy“. Podle něho má být do roku 2015 investováno do výstavby železniční infrastruktury okolo 15 mld. švýcarských franků. Jakmile budou tato opatření uskutečněna, budou moci švýcarské spolkové dráhy SBB s kapacitami, jež mají k dispozici, přepravit zhruba polovinu množství zboží, jehož tranzit se přes Alpy očekává do roku 2010. To by bylo asi 70 milionů tun. Jádrem „alpského tranzitu“ je výstavba dvou základních tunelů pod Svatým Gotthardem (délka 49 km) a Lötschbergem (28 km). Oba tyto tunely značně zvýší kapacity na ose sever-jih.

Než budou dokončeny tyto velkoprojekty, je na rozvoj kombinované dopravy zaměřena řada opatření. Na gotthardském úseku byla zvýšena hmotnost vlaků. Zatímco dříve mohly lokomotivy SBB táhnout 1200 tun, nyní to je 1500 tun. Kapacita tratí na tomto úseku dosáhla 700.000 zásilek ročně. Od roku 1998 je možno díky výstavbě další koleje v tunelu pod Lötschbergem přepravovat kamióny s rohovou výškou až 4 m. To znamená, že už žádné omezení výšky prakticky neexistuje.

Také v Rakousku se do infrastruktury investují značné prostředky. Kromě jiného se předpokládá, že do roku 2010 bude vybudován základní tunel pod Brennerem. K témuž datu chce Vídeň vytvořit dodatečné kapacity na železnici, aby tato byla schopna přepravit 50 až 80 milionů tun. Už v minulých letech vykonala tato alpská země na poli železniční dopravy nemálo. Od roku 1994 jsou v kombinované dopravě k dispozici kapacity, umožňující přepravit až 1,6 milionu zásilek. Velkou výkonnost prokázali i operátoři činní v alpském úseku. Vybuvovali hustou síť pro dopravu kamiónů po železnici i pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu. Společnosti přitom sázejí na koncepci vlaků shuttle, jež spojuje krátké jízdní časy a vysokou produktivitu. V polovině roku 1995 vypravoval švýcarský

Hupac například 22 shuttle-vlaků ve směru sever-jih.

Všechny společnosti kombinované dopravy mezitím technikou KD dále propracovaly a rozhodně se o nich nedá říci, že by se bály inovací. Nové „mega-vagóny“ umožňují přepravovat velkoobjemová přepravní zařízení, například výměnné přepravníky a „high-cube zámořské kontejnery“ s rohovou výškou až 2,90m.

Jakkoli se konkurenční boj s čistou silniční přepravou zostřil, jsou si operátoři činní v dopravě přes Alpy jisti, že vítězné tažení kombinované dopravy přes Alpy bude důsledně pokračovat. Vždyž již dnes připadá v přepravě zboží mezi Itálií a Francií 10 % a mezi Itálií a Německem 20 % na kombinovanou dopravu. A na některých zvláště vytižených a rychlých trasách, jako například Kolín nad Rýnem - Milán, je to dokonce už 40%.



# NOVÉ SPOJE : STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPA

Dopravní trh ve střední a východní Evropě prochází hlubokou přestavbou. Někdejší státní monopolní poskytovatelé dopravních služeb zanikly. Výsledkem je vznik těžko přehledného zástupu nepatrných, malých a středních spedičních a dopravních podniků, které v počáteční fázi převzaly vozový park někdejších státních podniků. Přitom jde většinou o technicky zastaralou flotilu vozů.



Dramatický nárůst nabídky kamiónových dopravních společností vedl v reformních státech k převaze nabídky nad poptávkou v oblasti dopravy. Přeměna bývalého plánovaného hospodářství na tržní mechanismy s sebou totiž nesla zánik, resp. restrukturalizaci řady průmyslových podniků, které takto zmizely z trhu, a to ještě posílilo „nedostatek nákladů“. V důsledku toho se ceny za přepravu propadly nesmírně hluboko. Postiženy jsou v první řadě železnice, které zčásti ztratily až polovinu přepravovaného objemu. Na druhé straně je již beztak málo vyvinutá silniční infrastruktura beznadějně přetížena. Zácpy, ale i mnoho nehod je na denním pořádku.

Většina výměny zboží mezi bývalými zeměmi východního bloku a západoevropskými státy se odehrává stále ještě prostřednictvím kamiónů. V roce 1991 bylo jen mezi severozápadní a jihovýchodní Evropou přepraveno asi 15 mil. tun. Do roku 2010 se toto množství ještě zdvojnásobí. Takový dramatický vývoj je zvláště patrný na hraničních přechodech se západními státy. Kamióny se tam hromadí v nepřehledných frontách a trpělivost řidičů, ale i obyvatelstva, je napínána nad únosnou mez.

I když je kombinovaná doprava mezi Západem a východní a jihovýchodní Evropou teprve v začátcích, vzbuzují první výsledky radostné naděje. Už v roce 1993 bylo mezi severozápadní a jihovýchodní Evropou přepraveno cca 70 000 kamiónových jednotek, a tak bylo možno silnicím odlehčit asi o 1,2 milionu tun. Většina těchto přeprav připadala na doprovázenou dopravu (ROLA), přičemž nedoprovázená doprava představovala jen 20%.

V různých státech však již stačily vzniknout vlastní společnosti kombinované dopravy, které se staly členy UIRR. Za cíl si stanovily připravit půdu, aby místní dopravní průmysl uznal kombinovanou dopravu za samostatnou, výkonnou a zajímavou přepravní techniku, aby ji akceptoval a využíval. I sama tato „misionářská činnost“ vyžaduje spoustu času, trpělivosti a v neposlední řadě i peněz. Protože je dopravní průmysl rozdroben do tisíců malých podniků, je velice obtížné tyto firmy cíleně oslovit. Kromě toho chová stále ještě mnoho těchto podniků zakořeněnou nedůvěru ke státní železnici.

Většina dopravních podniků není - ještě - pro kombinovanou dopravu vybavena ani technicky, ani finančně. Zařízení potřebná pro kombinovanou dopravu jako výměnné přepravníky přemístitelné jeřáby nebo návěsy jsou k dispozici v zanedbatelné míře. Ani jinak nejsou rámcové podmínky pro KD většinou

nijak příznivé. Chybějí výkonné terminály, dosažitelné stejně dobře pro kamióny i pro železnici. Nepočtená zařízení kombinované dopravy trpí nedostatkem odpovídajících strojů k překládání, až již pevně instalovaných jeřábů nebo mobilních překládacích vozidel. Společnosti sdružené v UIRR již zjistily, že musejí konat, pokud si chtějí otevřít tyto perspektivní trhy. Určité přísliby do budoucna jsou patrné již dnes. V roce 1992 převzala dosud mladá maďarská společnost kombinované dopravy Hungarokombi přepravu kamiónů po železnici (ROLA) mezi rakouským Welsem a Budapeští. Za pouhých šest měsíců bylo ekologicky šetrně přepraveno již 16 000 kamiónů. Od září 1994 funguje stejná linka mezi Drážďanami a Lovosicemi v Čechách. Také tento spoj funguje jako „bypass“ pro zcela přetíženou infrastrukturu a chrání obyvatele velice citlivého regionu Českého středohoří.



Zatímco přeprava kamiónů po železnici není příliš komplikovaný typ kombinované dopravy, hospodárnější kombinovaná doprava nedoprovázená se buduje postupně. Mezi Maďarskem a severoněmeckými přístavy jezdí od podzimu 1994 „Expres Dunaj-Labe“, a to v bezkonkurenčně krátkém čase. Také mezi Rotterdamelem a Prahou jezdí rychlý ucelený vlak („Prague Shuttle“), jímž se dopravují hlavně kontejnery. Další nabídky existují mezi Duisburgem a různými cílovými místy v Polsku. Zcela mimořádnou cestou se vydal člen UIRR Kombiverkehr, kdy tento podnik provozuje od dubna 1995 dopravu z Lübecku do Petrohradu a Moskvy. Zajímavé na této trase je, že v první části využívá existujících tras trajektu přes Baltské moře až do Finska. Tam zásilku převezmou finské státní dráhy, které je předají ruské železnici, jež je dopraví až do místa určení.



Těchto několik příkladů jasně dokazuje: Je dost možností i cest, aby kombinovaná doprava zapustila kořeny i ve státech východní Evropy.

Operátoři si jsou přes své značné sebevědomí vědomi toho, že sami by takové mamutí úkoly nezvládli. Potřebují, aby je podpořili jak jejich partneři, dráhy, tak i dopravní politika. Rámcové podmínky vytvářené dopravní politikou musejí souhlasit, protože pak uvidí i dopravní a spediční firmy v reformních státech východní, střední a jihovýchodní Evropy v kombinované dopravě zajímavou, výkonnou a především ekologicky šetrnou techniku dopravy, kterou bude stát za to využít.



Úspěch každého systému závisí na důslednosti, s jakou je prosazován. To platí i o kombinované dopravě. „Musíme zajistit, aby zboží bylo možno překládat od jednoho dopravce k druhému bezpečně, hospodárně a za srovnatelné náklady.“ Komisař Evropské unie pro dopravu Neil Kinnock tímto výrokem vyjádřil opravdu to, co je nejdůležitější.

Na poli překladové techniky se skutečně již několik let intenzívně zkoumá a alternativní řešení jsou již v realizační fázi. Velkým cílem je zajistit do značné míry automatizované, počítači řízené překládání z jednoho dopravního prostředku na druhý, z jednoho vlaku přímo na další. Vzorem tu je osobní doprava, kde je již návaznost jednotlivých spojů takto zajišťována.

Podle tohoto principu funguje již francouzský „Commutor“ - projekt SNCF na rychlé překládání kontejnerů. Cílem je vytvořit obsáhlou síť spojů, uskupených okolo ústředního překladního uzlu („hub“). Rychlé přímé vlaky spojují překladíště mezi sebou i s tímto uzlem. Překládání probíhá paralelně prostřednictvím počítači řízených robotů. Na takovém terminálu „Commutor“ by bylo možno vypravit až 50 vlaků denně. První testovací zařízení takového druhu je v Paříži.

V Německu vyvinula firma „Krupp Fördertechnik GmbH“ takzvané „zařízení rychlého překládání“. Umožňuje automatické překládání, takřka jako na okolo jedoucí vlak. Demonstrační zařízení tohoto typu bylo s podporou programu Evropské unie PACT již uvedeno v Duisburgu do provozu. Tento systém se vyznačuje dvěma výhodami: nevelkými plošnými nároky a

kompaktním uložením nákladních schrán v mezičase. Koncepce je proto ideální pro malé a střední překladací terminály, jichž bude v budoucnu zapotřebí po celé Evropě větší množství. Protože se koncepce opírá o princip stavebnice, je možno takové zařízení rychle vybudovat a v souladu s rozvojem dopravy postupně rozšiřovat.

Existují i další příklady dokládající vysokou inovační schopnost kombinované dopravy. Středním článkem mezi přepravním substrátem a překladacím zařízením je jistý typ výtahového zařízení k horizontálnímu překládání výměnných přepravníků („kombilifter“). Vyvinuly ho společně Mercedes-Benz AG a francouzská konstrukční firma Lohr Industrie. Z finančních důvodů jeho konstruktéři rezignovali na myšlenku, aby systém sloužil i pro ostatní přepravníky. Otcové kombilifteru jsou přesvědčeni, že otevře pro kombinovanou dopravu možnosti plošného rozšíření. Vyžaduje přitom jen minimální základní vybavení v rámci infrastruktury.

V minulých letech byly též zkoumány takzvané „bimodální systémy“. Tato technika je již používána v USA pod názvem „Road-Railer“. Sedlové návěsy, upravené speciálně pro provoz vlaků, spočívají během přepravy na otočných podvozcích, a tvoří tak svého druhu „vagónovou jednotku“. V cílovém terminálu se návěsy od otočného podvozku odpojí; další přeprava pak probíhá bez větších časových ztrát. Také tento systém se hodí obzvláště dobře pro párové přepravní proudy. V Evropě se bimodální systémy zatím šíří pomalu. V červnu 1995 bylo zřízeno přímé spojení mezi Mnichovem a Veronou, a to s finanční podporou Evropské unie.





Také v oblasti přepravníků se technický pokrok nedá zastavit. Středem zájmu je vylepšování nejúspěšnější ložné jednotky kombinované dopravy, „vyměnného přepravníku“. Spediční a dopravní firmy sázejí stále častěji na „přepravníky jumbo“ či „megapřepravníky“, zajišťující přepravu velkoobjemových nákladů. Aby bylo možno jich v budoucnu používat i pro ostatní intermodální řetězce, ozývá se volání po jejich dalším technickém zdokonalování. Přitom jde o možnost, aby se výměnné přepravníky daly podobně jako kontejnery skládat na sebe.

Kombinovaná doprava není již myslitelná bez moderní výpočetní techniky. Protože průmyslové podniky činí z fyzické přepravy zboží ve stále větší míře součást vlastního výrobního procesu, musejí být údaje relevantní pro přepravu dostatečně rychle k dispozici. Údaje mají, jak říkají odborníci, vlastní přepravu „předhánět“. Moderní výpočetní technika kromě toho umožňuje neustále sledovat pohyb zásilek - a to i přes hranice. To dovoluje „automatická identifikace“. V USA je na železnici již běžným jevem a nyní zapouští kořeny v Evropě. Příslušné

zkoušky a pilotní projekty se již rozeběhly u několika železničních společností a operátorů.

Komise Evropské unie podporuje další rozvoj kombinované dopravy svými různými programy. Sem patří i pilotní program „PACT“ (Pilot Action for Combined Transport). Jeho cílem je zvýšit v krátké době výkonnost přepravy různými dopravními prostředky a dopomoci rychleji v praxi prorazit již existujícím technikám v oblasti překládání, informatiky a telekomunikací.

Z dosavadního výkladu jasně vyplývá, že se věnuje velké úsilí tomu, aby se kombinovaná doprava více orientovala na potřeby trhu. Její dosavadní vyvoj je povzbuzující, ba někdy působí až mohutným dojmem. Potřebujeme nyní společné úsilí silničních dopravců, operátorů, železničních společností a politiky v oblasti dopravy, aby byl zajištěn dlouhodobý nárůst kombinované dopravy, jenž by jí dovolil přispět rozhodujícím způsobem k řešení dopravních problémů.



S PODPOROU KOMISE EU V RÁMCI PROGRAMU PACT