

# Kamiony se vracejí na koleje

6. října tomu byly tři roky, kdy z Duisburgu v německém Porúří poprvé vyrazila na svou trasu první linka tzv. kontinentální nedoprovázené kombinované dopravy, která směřovala do terminálu v Lovosicích. Od této doby rychlé nákladní expresy pravidelně pendlují mezi terminály kombinované dopravy v Lovosicích a Duisburgu. Tyto speciální vlaky přepravují cisternové kontejnery, výměnné nástavby a sedlové návěsy. Vlaky jsou výjimečně především tím, že slouží potřebě silničních dopravců, jimž tyto ložné jednotky patří, a pro které je ekonomičtější poslat je po železnici, než po silnici.

V prvním roce provozu linky jezdily jen dva vlaky týdně, od druhého roku provozu tři v každém směru nabízejí silničním dopravcům ekonomicky výhodnou alternativu k přímým přepravám po silnici. Tento, u nás nový, avšak jinde v Evropě běžně rozšířený a intenzivně využívaný přepravní systém, spojuje výhodu vysoké přepravní rychlosti - charakteristické pro silniční přepravy - s výhodami levnější, energeticky úspornější a ekologičtější přepravy po železnici.

V čem spočívají základní odlišnosti od jiných nákladních vlaků? V soupravě jsou zařazeny speciální vozy s prohlubněmi mezi železničními podvozky, na které se překladačem nakládají silniční návěsy, jejichž zadní nápravy dosednou do těchto prohlubní. Tyto nákladní expresní vlaky musí jezdit podle předem daného pevného jízdního řádu, a to bez ohledu

na to, zda je vlak už plně anebo jen z části vytížený. Nákladní expresy jezdí kyvadlově mezi oběma cílovými stanicemi, aniž by byly cestou přezazovány v seřaďovacích stanicích. Tím získávají obrovskou konkurenční výhodu vysoké přepravní rychlosti plně srovnatelné s rychlostí kamionů.

Po zavedení linky jezdily vlaky zpočátku spíše poloprázdné. Počáteční nedůvěra českých silničních dopravců v trvalou životaschopnost nového projektu, živěná všeobecnou nedůvěrou k nepružné železnici, byla zásadním problémem, který bylo nutné překonat. Nedůvěru posilovalo i to, že jen pouhý rok před startem nové linky ukončily svůj provoz mezi Lovosicemi a Drážďanami dříve velmi silně využívané vlaky RoLa, a to pro nezáměr silničních dopravců o přepravy po železnici po vstupu ČR do EU. Podmínkou spolupráce silničních dopravců se železnicí v rámci nového projektu přitom byla potřeba změny v jejich vozidlovém parku silniční techniky, ale také organizace vlastní práce. Organizačně dobře zvládnout a skloubit všechny tři části přepravního řetězce silnice - železnice - silnice vyžaduje vyspělejší dispečerskou rutinu než přímá jízda kamionu po silnici, anebo než v případě vlaků RoLa, na kterých byl každý kamion doprovázen svým řidičem na všech úsecích přepravy silnice - železnice - silnice, od nakládky až po vykládku zboží. Dynamický růst přeprav ale dal za pravdu těm, kteří železnici jako

přepravní systém neodepsali a naopak v ní při účelné kombinaci s flexibilnější silniční přepravou spatřují perspektivní přepravní systém postavený na účelovém propojení nesporných konkurenčních výhod obou systémů. Třetí rok znamenal vzrůst přeprav o 44 %.

Po spuštění novinky přišlo otevření druhé obdobné linky z Lovosic do suchozemského terminálu v Hamburku. Dnes operátoři těchto linek Bohemiakombi Praha a Kombiverkehr Frankfurt každý týden organizují přepravy 300 až 400 kamionů. Linka do Duisburgu byla 2 roky podporována německou vládou, ve třetím si už na sebe musela vydělávat. Vznik obdobných linek směrem na východ bohužel zůstává stále jen ve stádiu příprav. Jejich otevření by uspíšila jakákoliv podpora ze strany české vlády. Ta však zatím uvázla na půli cesty a ani návrh státního rozpočtu na rok 2009 s žádnou finanční podporou kombinované dopravy nepočítá.

*Ing. Vladimír Fišer,  
jednatel Bohemiakombi*



## Pro Vaši jistou budoucnost

Informatika

Telekomunikace

Infrastruktura



[www.cdt.cz](http://www.cdt.cz)