

SHIFT2RAIL aneb proč se stále nedaří převést více zboží ze silnice na železnici

Pro nezasvěcené nejprve vysvětlení oné podivné zkratky: jde o ekvivalent „Shift-to-Rail“ neboli převod (zboží) na železnici. Záměr jistě zcela bohulibý a v očích ekologických progresivistů jediný možný cíl, kterým zachráníme planetu a udržíme stálý rozvoj společnosti.

Snižování emisí je téma, kterému lze vyčíst málo. Vlastně jen to, že s sebou přináší velmi nerealistické cíle a působí v tomto smyslu na veřejné mínění často velmi pokroucenými argumenty (používá se slovo „greenwashing“). Ať již jde o masivní přechod na alternativní paliva s biosložkou (které je v odpadu zoufale málo, takže hrozí devastace zemědělské půdy jejím intenzivním pěstováním), vytváření „trhu“ s emisními povolenkami, které jsou vlastně skrytým dodatečným příjmem států, které ovšem nemusí tyto příjmy použít výlučně na odstraňování ekologických škod (a tento trh bude přímým zdrojem zdražování v dopravě, a tedy i růstem cen výrobků, což není politicky příliš prozíravé), nebo onen projekt Shift2Rail.

Není zde třeba dokazovat odtržení od reality v číslech. Už i na malém příkladu Česka lze dovodit následující: díky takřka 100% využití dostupných železničních cest, přednostně vymezených pro přepravu cestujících, se prostě na koleje více vlaků nevejde. Nehodlám polemizovat o nutnosti tak hustého taktu příměstských vlaků, které v době špičky vylučují jakékoliv jiné soupravy z provozu (sám jsem také občasným uživatelem). Tento problém má částečně řešit zavedení automatizovaného řízení drážního provozu (známého pod zkratkou ETCS), které zkrátí vzdálenosti mezi jednotlivými vlaky, čímž se jich na koleje vejde více. V této souvislosti se však důvodně obávám, že tyto mezery budou brzy zaplněny dalšími soupravami pro cestující.

Jde mi spíše o to, jak přilákat na koleje více zboží (tedy zase ono Shift2Rail). Automatická spřáhla zkracující dobu sestavení nákladního vlaku z jednotlivých vozů cestou není = ani rychleji sestavený vlak nebude na koleje v potřebném čase zřejmě připuštěn. Problém vidím jinde – je jím celkový úpadek železniční (rozuměj) nákladní dopravy a pokud již politická reprezentace zájem projeví, je to vždy o dopravě osobní. Ono ostatně zboží k volbám nechodí, že.

Ani vyhlášení typu: „K vytvoření spravedlivější hospodářské soutěže mezi silniční a železniční nákladní dopravou jsou nutná daňová opatření na vnitrostátní i evropské úrovni. Myslím, že jediným způsobem, jak vyrovnat podmínky mezi oběma druhy dopravy, je zdanění silniční nákladní dopravy, které by přispělo k podpoře a usnadnění rozvoje dopravy železniční, která je koneckonců udržitelným řešením,“ (které pronesl v rozhovoru pro Railfreight.com předseda představenstva a generální ředitel společnosti Europorte Raphaël Doutrebente) nemohou být úspěšnou cestou. Silniční varianta i tak zůstane vysoce konkurenceschopná díky své spolehlivosti, flexibilitě a rychlosti reakce na změněné tržní prostředí; jakýkoliv daňový nebo podobný zásah její postavení vůči železniční dopravě nesníží, jen se služba časem prodraží. Nechme tedy silnici žít, poskytněme jí potřebnou ochranu, a máme-li zastavit v celé Evropě viditelný propad železniční nákladní dopravy, soustředíme se na následující:

- **Přestaňme si klást nereálné cíle v oblasti přesunu zboží na železnici**
- **Podpořme dopravu kombinovanou, nikoliv ovšem směrnicemi EK, ale zvyšováním její konkurenceschopnosti ulehčeními jejímu provozu (přednostní jízdy ucelených vlaků kontinentální KD)**

- **A v neposlední řadě začněme investovat do budování nových, respektive do opravy stávajících kolejí tak, aby se v dohledné době zvýšila jejich reálná propustnost a nastal obrat v percepci přepravní společnosti vůči dráze. V této chvíli se totiž bohužel dráha „pyšní“ přívlastky jako nespolehlivá, pomalá a také nelevná. Zatímco samotný provoz na dráze již umí spolehlivě zajistit firmy soukromého sektoru, onen základní předpoklad zůstane i nadále v rukou státu a jeho strategie na dlouhá léta dopředu (třeba i formou smíšených PPP projektů).**

A bude-li nám chybět ještě jedna karta do postupky, nezapomínejme, že železnice je a i nadále zůstane významným prostředkem pro přesun velkého množství (vojenské) techniky na velké vzdálenosti, čili významně přispívá k zajištění obranyschopnosti jak na úrovni státu, tak v tranzitu i celé Evropy.

Petr Rožek (Svaz spedice a logistiky)