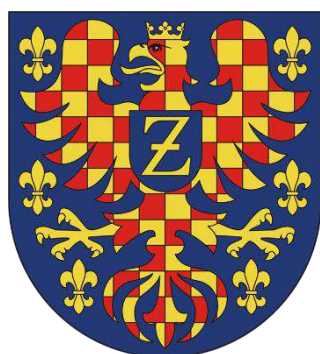




Analýza nákladní dopravy tranzitující přes město Znojmo a návrh opatření vedoucích ke zvýšení podílu železniční dopravy

Září 2023



OBSAH

1	PROBLEMATIKA SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY OBECNĚ	3
2	SILNIČNÍ DOPRAVA NA PŘECHODU HATĚ – KLEINHAUGSDORF A SROVNÁNÍ SE SOUSEDNÍM ŽELEZNIČNÍM PŘECHODEM	6
3	PŘEKÁŽKY PRO ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU NA TRASE ZE ZNOJMA DO VÍDNĚ NA STRANĚ INFRASTRUKTURY	8
4	NEGATIVNÍ ZKUŠENOSTI DOPRAVCŮ SE ŽELEZNIČNÍM PŘECHODEM ZNOJMO – RETZ	11
5	PŘEKÁŽKY PRO ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU NA TRASE ZE ZNOJMA DO VÍDNĚ NA STRANĚ DOPRAVCŮ	13
6	NĚKOLIK VYBRANÝCH STATISTICKÝCH ÚDAJŮ K PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ MEZI ČESKOU REPUBLIKOU A RAKOUSKEM	19
7	NEDÁVNÝ PŘÍPAD OTEVŘENÉ DISKRIMINACE JEDNOHO Z DOPRAVCŮ NA ŽELEZNIČNÍM PŘECHODĚ ZNOJMO – RETZ	20
8	DALŠÍ MOŽNÉ OMEZENÍ NA STRANĚ INFRASTRUKTURY V BLÍZKÉ BUDOUCNOSTI	23
9	VÝČET VEŠKERÝCH DOPORUČENÝCH OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY MEZI ZNOJEMSKEM A RAKOUSKEM	25
10	NALÉHAVÝ BOD TÝKAJÍCÍ SE PLÁNOVANÝCH ZMĚN V OSOBNÍ DOPRAVĚ OD PROSINCE 2023	26
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	28

1 Problematika silniční nákladní dopravy obecně

Železnice má oproti silniční dopravě mnoho nesporných výhod. Na stejný přepravní výkon je v případě železniční nákladní dopravy potřeba pouze 13–33 % energie v porovnání se silniční nákladní dopravou v závislosti na tom, zda je vlak veden v elektrické či nezávislé trakci. Dále lze při vhodné optimalizaci dosáhnout toho, že jeden strojvedoucí nahradí více než 50 řidičů silničních nákladních vozidel. Vlaky vedené v elektrické trakci mohou také při brždění vyrábět elektřinu a vracet ji do sítě (tzv. rekuperace), díky čemuž mohou dále snižovat svoji celkovou energetickou náročnost. Do hry budou stále ve větší míře vstupovat nástroje jako AVV (Automatické vedení vlaku) či ASVC (Automatické stavění vlakových cest), čímž budou jízdy vlaků dále optimalizovány a bude ještě více snižována spotřeba energie, opotřebením vozidel atd.

Přes všechny benefity železniční dopravy však pro koncového odběratele bývá ve většině případů výhodnější silniční doprava, která mu jednak zboží vždy doveze přímo do jeho areálu (absence železničních vleček), jednak je časově flexibilnější. Větší časová flexibilita je pro odběratele výhodná také proto, že nemusí držet velké zásoby na skladě, či v krajním případě nemusí mít sklad vůbec.

Bez toho, aby většinu nákladů spojených s realizací silniční nákladní dopravy platila společnost (externality), by však silniční nákladní doprava být levnější nikdy nemohla (vyjma několika specifických případů). Většina lidí akceptuje bez jakékoliv kompenzace mnoho negativních dopadů spojených s provozováním silniční nákladní dopravy prakticky na denní bázi bez toho, aby si tuto skutečnost vůbec uvědomovala. Za malou úsporu na straně koncového zákazníka vznikají mnohonásobně vyšší celospolečenské náklady, které svým časem, komfortem, zdravím, a v krajním případě i životem platí obyčejní lidé. Níže jsou v bodech zmíněny jen některé negativní externality ze silniční nákladní dopravy, které dopadají na celou společnost:

- **Hluk, smog a vibrace.** Těžká silniční nákladní vozidla jezdí v některých případech méně než 2 m od obvodových zdí rodinných domů.
- **Zničené silniční komunikace.** Údržba komunikací je nutná v podstatně kratších intervalech. Jedno přetížené silniční nákladní vozidlo udělá stejnou škodu jako desetitisíce osobních vozidel.
- **Nehodovost.** Pravděpodobně neexistují údaje o tom, kolik nehod má souvislost s provozem silničních nákladních vozidel, a to jak přímou, tak nepřímou. Na běžných silnicích si lze představit, že jedny z nejtragičtějších nehod mohou vznikat proto, že řidiči riskují při předjíždění několika za sebou jedoucích nákladních vozidel. Na dálnicích zase plynulost provozu nejvíce naruší dvě předjíždějící se nákladní vozidla. Výsledkem jsou paradoxně nejčastěji vzájemné střety osobních vozidel, nicméně bez vlivu nákladních vozidel by k významnému množství nehod nemuselo vůbec dojít.
- **Kongesce.** Jsou nespočetněkrát zdokumentovány případy, kdy se na dálnici před místem se zúžením či nehodou vytvořila v pravém jízdním pruhu fronta nákladních vozidel dlouhá přes 10 km. Na exponovaných úsecích dálnic je často pravý jízdní pruh prakticky vyhrazen pro nákladní vozidla i za normálního stavu, a nebývají zde k dispozici už ani základní mezery na to, aby sem pomalejší osobní vozidlo zajelo a uvolnilo levý jízdní pruh pro možnost předjetí rychlejšími vozidly. Čím dál větší problém začíná být i negativní dopad na dojezdové časy sanitek či hasičských vozů. Zdokumentovány jsou i případy, kdy sanitka kvůli všude stojícím nákladním vozidlům nemohla projet.



Obrázek 1 Vlevo pohled ze sanitky na D1 u Prahy dne 3. 4. 2023 (1), vpravo pohled ze sanitky na Pražský okruh v březnu 2022, kdy sanitka neprojela a výjezd byl zrušen (2)

S ohledem na výše uvedené pak všude proklamované závěry o výhodnosti a flexibilitě silniční dopravy berou za své. Zjednodušeně lze říci, že to, co soukromé společnosti ušetří na ceně dopravy a skladovacích kapacitách, zaplatí několikanásobně obyvatelstvo tím, že stojí v kolonách společně s jejich „pojízdnými sklady“. V rámci ekonomického hodnocení studií proveditelností se v posledních několika letech začala využívat metodika, pomocí které jsou pro hodnotící období vyhodnocovány jak přímé, tak nepřímé náklady související s nákladní dopravou v jednotlivých módech. Z této metodiky vyplývá, že po započtení veškerých faktorů souvisejících s realizováním přepravy je silniční nákladní doprava několikanásobně dražší v porovnání se železniční nákladní dopravou.

Komplexní řešení, kterým lze na silniční nákladní dopravu přenést veškeré finanční náklady související s externalitami, je banální. Postačilo by adekvátně zpoplatnit každý ujetý kilometr silničních nákladních vozidel v rámci celé ČR (optimálně celé EU), pro což technické možnosti již dávno existují. Vše ostatní by se následně vyřešilo samo a nebylo by nutné ani vymýšlet a dotovat projekty snažící se o přesun zboží na železnici. Přepravci by sami začali hledat cesty, jak výrazně levnější železniční dopravu ještě více zlevnit. Nové překládkové terminály by vznikaly výhradně ze soukromého kapitálu, do železniční dopravy by začaly pronikat nové technologie, přepravci by se snažili získat železniční napojení. V neposlední řadě by i výrobní proces přizpůsobili možnostem železniční dopravy, byť by to pro ně v krátkodobém horizontu znamenalo vyšší investiční a provozní náklady. Jako ekonomicky efektivní by se pak jevily rekonstrukce téměř všech existujících železničních tratí a nově by se otevřela možnost pro stavbu zcela nových tratí sloužících pouze nákladní dopravě. Díky tomu by výhledově bylo možné eliminovat problém s nedostatečnou kapacitou železniční infrastruktury, který by v počáteční fázi jistě nastal. Není vyloučeno, že ve finální fázi by při většinovém využití železniční dopravy byly náklady nižší i pro samotné přepravce v porovnání se stávajícím stavem. O dramatické redukci negativních externalit a s nimi spojených celospolečenských nákladů pak s ohledem na výše uvedené nelze pochybovat.

Řešení uvedené v předchozím odstavci je však minimálně v krátkodobém horizontu těžko prosaditelné, a to jak kvůli samotným silničním dopravcům, tak i nadnárodním společnostem, jejichž zájmem je, aby silniční doprava byla co nejlevnější, a díky silnému lobbingu se jim pro to dlouhodobě daří udržovat co možná nejlepší podmínky. Kromě toho, že mýtem je v ČR zatížena jen část komunikací, je jeho výše v podstatě pouze symbolická. Namísto nástrojů k regulaci silniční nákladní dopravy se vymýšlejí opatření, které mají silniční nákladní dopravě ulehčit. Od roku 2006 byla v ČR zvýšena celková maximální hmotnost jízdní soupravy ze 40 na 48 tun, ačkoliv prakticky ve všech okolních zemích mají limit nastaven na 40 tun. Ministerstvo dopravy navíc uděluje výjimky na přetěžování silničních nákladních vozidel prakticky na počkání a bylo zcela běžné, že takové výjimky dostali i dopravci na svá silniční vozidla vozící například kulatinu. Nové kamiony je u nás možné přetypovat na traktor, čehož mnoho dopravců využívá, když disponují celými flotilami „traktorů“, kterými křížují ČR po dálnicích bez toho, aby zaplatili jakékoliv mýto, řidičům byla hlídána doba řízení nebo platili běžnou výši pojištění a silniční daně. Nemusí dokonce svá vozidla posílat na STK jednou za rok tak, jak je to běžné

u standardních silničních nákladních vozidel. Prvním krokem ke zlepšení by tedy měla být eliminace těchto „úlev“.

Samostatnou kapitolou je pak nedostatečný počet zejména stacionárních vah na vážení vozidel. Něco takového již mělo být celoplošným standardem na všech pozemních komunikacích většího významu. Teprve v posledních letech se začíná situace velmi pozvolna napravovat. Také výše pokut za překračování celkové hmotnosti vozidel by měla dramaticky narůst. Ještě v nedávné době docházelo velmi často k tomu, že dopravci odmítli své vozidlo nechat zvážit, a raději zaplatili maximální sazbu pokuty. Přitom sami řidiči se na různých diskuzních fórech a sociálních sítích běžně chlubí tím, jak svoje vozidla přetěžují. Dohledat lze informace o běžném přetěžování o více než 20 tun. Na silničním přechodu Hatě – Kleinhaugsdorf byla u přeprav kulatiny každodenní praxe, že se těsně před státní hranicí „dělaly ze dvou nákladních vozidel tři“, nebo že na vybraném místě kamion „část nákladu shodil“ a pak po vyložení první části v Rakousku se pro ni vrátil. Na obrázku níže je patrný status ze sociální sítě, ve kterém je zmínka o tom, že se na hranicích váží, a proto všichni zůstali stát na čerpací stanici, kde vyčkávají.



Obrázek 2 Situace z 23. 6. 2015 na čerpací stanici za Znojmem

Zkušenosti společnosti Hattrick Transport s.r.o.

Jedním z našich záměrů je přesunout přepravy kameniva pro betonárny ze silnice na železnici. Nevíme o případu, kdy by v uplynulých 30 letech byla nová betonárna postavena záměrně u existující železniční vlečky, nebo dokonce s výstavbou betonárny byla postavena vlečka nová. Většina nových betonáren vznikala daleko od železniční infrastruktury a prakticky nikde nebylo uvažováno s výhledovou možností zásobování po železnici. Dokonce i když vymyslíme životaschopný model s překládkou a dopravou na poslední míli po silnici, narazíme u některých betonáren na málo kapacitní deponii pro jednotlivé frakce kameniva (často nepřesahující 200 tun). Proto musíme dále vymýšlet různé mezideponie s nepřetržitou přítomností techniky, jelikož deponie v betonárnách nestačí ani na pokrytí jednoho dne provozu, a je nutné sem kamenivo navážet nepřetržitě. Při započtení těchto vícenákladů už není reálné přepravu kameniva na železnici přesunout, a to i při efektivním řešení překládky a dopravy na poslední míli. Kamenivo, které se nekazí a nikam nespěchá, by logicky mělo být jednou z prioritních komodit, kterou by mělo jít dostat ze silnice na železnici. Nicméně s ohledem na to, že se v minulosti běžně stavělo na zelené louce daleko od železnice, a navíc se šetřilo i na něčem tak prostém, jako jsou obezděné betonové plochy pro deponii, není toto ve většině případů reálné.

Z našich zkušeností můžeme dále konstatovat, že téměř polovina námi oslovených společností nemá zájem měnit zaběhnutý model se 100% podílem silniční nákladní dopravy, a to ani když by jim při využití železniční dopravy vznikla úspora. V lepším případě za tím bývá pouze neochota, v tom horším osobní

vazby a „ohleduplnost“ vůči silničním dopravcům. Čím dál častěji nabýváme pocit, že běžný člověk, který ráno i odpoledne stojí v kolonách a v noci mu jezdí 48tunová vozidla několik metrů od hlavy, tady nikoho nezajímá. Víme dokonce i o případu, kdy se jeden silniční dopravce pokoušel majetkově vstoupit do areálu, kde probíhala vykládka železničních vozů, se záměrem vykládku železničních vozů znemožnit, a přepravu převést na silnici do svých nákladních vozidel. Tento případ bezohlednosti dle našeho názoru dokonale vystihuje stávající neudržitelný stav, kdy jsou zájmy jednotlivce povýšeny nadevše.

2 Silniční doprava na přechodu Hatě – Kleinhaugsdorf a srovnání se sousedním železničním přechodem

V následující tabulce jsou porovnány všechny česko-rakouské silniční přechody určené pro těžkou nákladní dopravu. Údaje byly převzaty z portálu ŘSD (3), přičemž se ve všech případech jedná roční průměry denních intenzit zahrnující vždy součty všech vozidel s užitečnou hmotností nad 10 tun.

Tabulka 1 Nákladní vozidla s užitečnou hmotností nad 10 t na jednotlivých přechodech za den (celoroční průměry)

Nákladní vozidla s užitečnou hmotností nad 10 t na jednotlivých přechodech za den (celoroční průměry)	Rok				
	2000	2005	2010	2016	2020
Studánky – Weigetschlag	82	134	161	123	107
Dolní Dvořiště – Wulowitz	312	462	676	1 064	1 499
České Velenice – Gmünd – Böhmzeil	58	23	43	77	72
Halámky – Gmünd – Nagelberg	261	482	502	469	457
Nová Bystřice – Grametten	62	103	87	82	239
Slavonice – Fratres	0	0	76	76	157
Hatě – Kleinhaugsdorf	255	656	830	1 254	1 530
Hevlín – Laa an der Thaya	0	0	153	236	260
Mikulov – Drasenhofen	309	847	1 083	2 191	2 311

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že přechod Hatě – Kleinhaugsdorf je dlouhodobě druhým nejzatíženějším česko-rakouským přechodem z pohledu těžké nákladní dopravy. Mezi lety 2000 a 2020 se zde počet těžkých nákladních vozidel zvýšil šestinásobně. Podobně extrémní nárůst je možné pozorovat i na ostatních významných přechodech. Do porovnání může být zahrnut i silniční přechod Hevlín – Laa an der Thaya, kudy v minulosti nemohla těžká nákladní doprava jezdit, a v současnosti je to možné bez omezení. Tímto „vedlejším přechodem“ v roce 2020 jezdilo přibližně stejné množství těžkých silničních vozidel, jako v roce 2000 jezdilo přes „hlavní přechod“ Hatě – Kleinhaugsdorf. Mezi oblastí celého Znojemska a Rakouskem se tak mezi lety 2000 a 2020 navýšil počet těžkých nákladních vozidel dokonce sedminásobně.

Z pohledu osobní dopravy je přechod Hatě – Kleinhaugsdorf nejzatíženějším česko-rakouským přechodem, když zde v roce 2020 projelo průměrně 5 353 osobních a dodávkových vozidel (5 536 v případě pracovních dní).

Prakticky veškerá osobní i nákladní doprava z přechodu Hatě – Kleinhaugsdorf jezdí přímo přes město Znojmo. Žádná použitelná trasa vyhýbající se městu nebude v nejbližší době k dispozici. Pokud bude počet těžkých nákladních vozidel dále narůstat podobným tempem jako doposud, situace se stane neudržitelnou.

Přes město Znojmo dále do Rakouska jezdilo v roce 2020 v průměru 1 530 těžkých nákladních vozidel denně (pokud by měly být sledovány pouze pracovní dny, jezdilo přes přechod Hatě – Kleinhaugsdorf téměř 2 000 těžkých nákladních vozidel denně). Údaj o přepraveném zboží těmito vozidly není

dohledatelný, nicméně je možné jej alespoň odhadnout. Pokud bude uvažováno s průměrným nákladem 14 tun na jedno vozidlo, což je spíše pesimistická hodnota odrážející předpoklad nižšího využití zpětných jízd, projelo ze Znojma do Rakouska v obou směrech po silnici v roce 2020 zhruba 8 milionů tun zboží. Pro srovnání v roce 2020 mezi Znojmem a Retzem projelo po železnici celkem 8 608 vozů¹ za celý rok a bylo jimi přepraveno přibližně 240 tisíc tun zboží. V roce 2020 tedy ze Znojma do Rakouska po silnici jelo přibližně 33x více zboží než po železnici. Železnice zde tedy měla pouze 3% podíl². V roce 2020 navíc začal být železniční přechod využíván častěji, což souviselo se zahájením vozby ucelených vlaků na pilu v Retzu (viz dále). Například v roce 2018 projelo přes železniční přechod Znojmo – Retz jen 3 440 vozů za celý rok, kterými bylo přepraveno zhruba 100 tisíc tun zboží. V roce 2018 tedy ze Znojma do Rakouska projelo odhadem 70násobně více zboží po silnici než po železnici.

V roce 2000 po železnici mezi Znojmem a Retzem projelo přibližně 500 tisíc tun zboží. Ve stejném roce bylo po silnici přes přechod Hatě – Kleinhaugsdorf přepraveno zhruba 1,3 milionu tun zboží. Železnice tak v roce 2000 měla přibližně 28 % podíl. Ještě vyšší podíl měla železnice pravděpodobně v roce 2003, kdy bylo po železnici mezi Znojmem a Retzem přepraveno 850 tisíc tun zboží, a z tohoto pohledu se zde jednalo o největší množství přepraveného zboží po roce 1989. Zlom nastal v roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do EU. Od té doby se železniční nákladní doprava na železničním přechodě propadla na méně než třetinu, zatímco silniční nákladní doprava na sousedním silničním přechodě zesílila minimálně pětinásobně. Skokový propad byl pozorovatelný prakticky ihned v květnu 2004, kdy v období leden–duben 2004 projel přes železniční přechod téměř stejný počet vozů jako ve stejném období předchozího roku, zatímco v období květen–prosinec 2004 projelo přes přechod již přibližně pouze poloviční množství vozů v porovnání se stejným obdobím předchozího roku.



Obrázek 3 Běžný pohled na znojmské nádraží v roce 2003

¹ Jeden vůz Smart GigaWood je na přechodě Znojmo – Retz započítán jako vozy dva. Platí dále napříč celým dokumentem.

² S ohledem na skutečnosti popsanými v kapitole 4 je možné odhadovat, že ročně směřuje ze Znojma do Vídně po železnici dalších přibližně 50 až 80 tisíc tun zboží přes přechod Břeclav st. hr. Deklarovaný 3% podíl železniční dopravy by tak po přihlédnutí k této skutečnosti mohl činit přibližně 4 %.

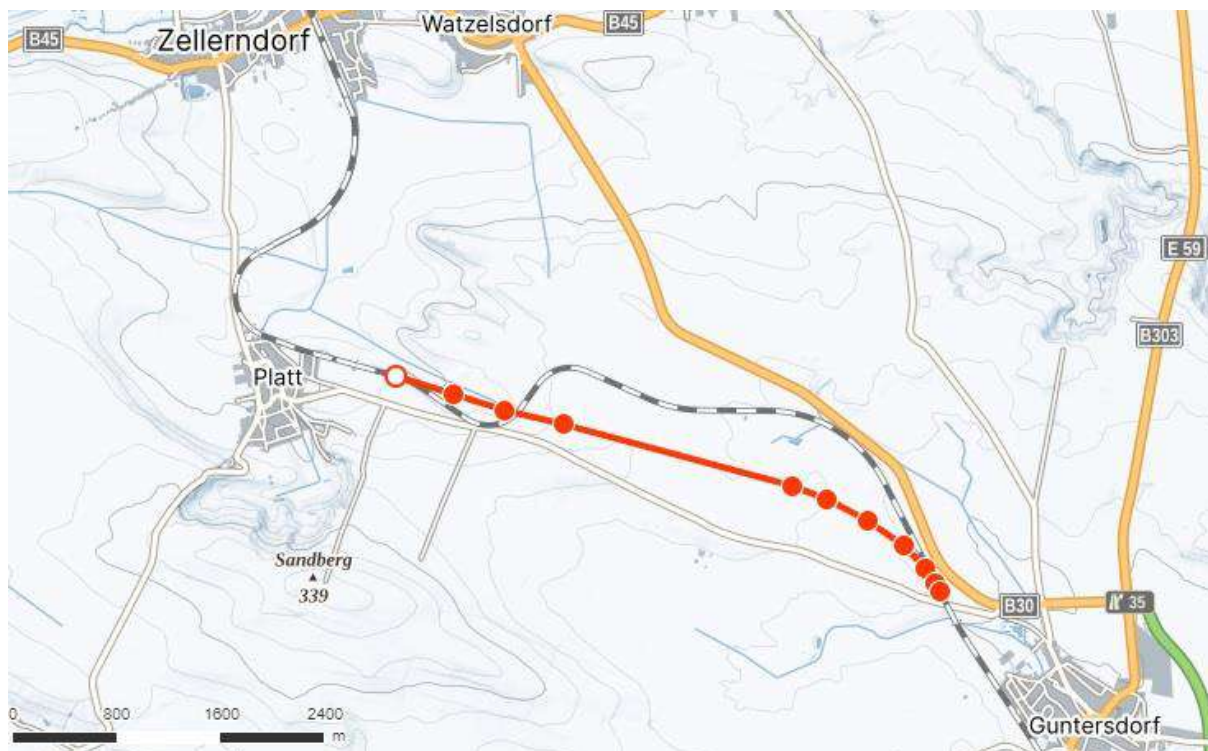
3 Překážky pro železniční nákladní dopravu na trase ze Znojma do Vídně na straně infrastruktury

Železniční trať spojující Znojmo a Vídeň je sice v celé délce elektrizovaná a průjezdná 24 hodin denně, avšak je zde několik velkých omezení, které zde nabourávají konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy.

Na straně České republiky je omezující zejména ŽST Znojmo, kde jsou elektrizovány pouze dvě dopravní koleje, přes které je navíc veden úroňový centrální přechod k oboustrannému vnitřnímu nástupišti. Dále je v ŽST Znojmo omezující i kolejové uspořádání, kdy zejména pro směr od Jihlavy je zde k dispozici málo kolejí, které jsou navíc krátké, a s delšími vlaky je nutné po příjezdu od Jihlavy posunovat, což vede k vyšší personální potřebě na straně dopravců. Elektrizace pouhých dvou kolejí pak značně komplikuje snahy o přepřahy vlaků pokračujících dále do vnitrozemí Rakouska. Ačkoliv stanice byla elektrizována v roce 2009, první nákladní vlaky vedené v elektrické trakci sem přijely až v květnu 2023. Dopravce zde musel mít nepřetržitě k dispozici další hnací vozidlo nezávislé trakce, pomocí kterého prováděl posun na koleje bez trolejového vedení. Přepřahy několika vlaků proběhly v minulosti také v sousední ŽST Šatov nacházející se těsně před státní hranicí, avšak tato stanice má pouze 2 dopravní koleje a na přepřahy vlaků není dimenzována. Další možností jsou pak vzájemné přepřahy až v rakouském Retzu, nicméně to je pro většinu dopravců ještě větší problém kvůli překážkám popsaným v následujících kapitolách.

Konfigurace ŽST Znojmo však bude v blízké budoucnosti změněna, kdy se zde navýší rozsah dopravních kolejí, klíčové koleje se prodlouží a elektrizuje se celá stanice. Dále se v rámci stejné investiční akce modernizuje a elektrizuje i celá trať Břeclav – Znojmo tak, že mezi Břeclaví a Znojmem kromě toho, že bude možné vozit nákladní vlaky v elektrické trakci, bude možné zde také trasovat vlaky délky 740 m, což bude výhledově nejvyšší délka nákladních vlaků vedených na české i rakouské síti. Modernizace a elektrizace trati Znojmo – Jihlava se v současnosti prověřuje. Existuje tedy reálný předpoklad, že by všechna hlavní omezení na české straně hranice mohla být ve střednědobém horizontu eliminována. Pokud však současně nebudou eliminována omezení také na rakouské straně hranice, benefity z modernizace na české straně budou mít na přeshraniční železniční nákladní dopravu pouze omezený efekt.

Na rakouské části tratě Vídeň – Znojmo jsou limitující nízké normativy hmotností, kdy zde moderní 4nápravová elektrická hnací vozidla mají omezení na 1 550 tun ve směru do Vídně, respektive 1 650 tun ve směru z Vídně. Často byly ze Znojma do Vídně trasovány vlaky o hmotnosti i přes 2 000 tun, takové vlaky však v posledních letech automaticky jely na Břeclav, odkud na jejich odvezení do Rakouska postačovalo jedno elektrické hnací vozidlo. Paradoxem je, že ze Znojma do Vídně platí nižší normativy hmotností než v obráceném směru, ačkoliv při jízdě v obráceném směru vlaky vystoupají o 100 výškových metrů. Je tomu tak z důvodu, že při jízdě ze Znojma do Vídně vlaky sice jedou většinu trasy po spádu, nicméně za stanicí Zellerndorf začíná přibližně 5km omezující stoupání, kterým jsou normativy determinovány. Pokud by se za zastávkou Platt trasa za pomocí přibližně 4km přeložky napřímila, průjezdné normativy by v obou směrech mohly vzrůst na zhruba 2 200 tun. Přeložka by si sice vyžádala přibližně kilometr dlouhý tunel, výrazně by však kromě normativů vzrostla i traťová rychlost, jelikož by se přeložil úsek s protisměrnými oblouky malých poloměrů. Pozitivní dopad by tato úprava měla i na údržbu, jelikož protisměrné oblouky malých poloměrů o vysokém převýšení jsou zde v současnosti příčinou rychlého opotřebování železničního svršku.



Obrázek 4 Ideový návrh přeložky Platt – Guntersdorf odstraňující problémy s nízkými normativy hmotností na celé trase Znojmo – Vídeň v obou směrech

Dále je v případě trati Znojmo – Vídeň omezující i normativ délky pro nákladní vlaky, kdy úsekem Retz – Stockerau není možné trasovat nákladní vlaky, jejichž délka výrazně překračuje 500 m. Standardem jsou dnes vlaky délky 650 m, výhledově pak 740 m. Aby bylo možné mezi Znojmem a Vídní výhledově kdykoliv v denní či noční době trasovat delší nákladní vlaky (optimálně až 740 m), bude muset dojít k prodloužení několika rakouských stanic. Takové opatření bývá jedním ze základních všude tam, kde je snaha zvýšit konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy.

Zásadním omezením pro nákladní dopravu na rakouské straně hranice je pak konfigurace železniční stanice Retz, a to především kvůli skutečnosti, že jsou do této stanice zaústěny vlečky pily společnosti Holzindustrie Maresch GmbH. Jedná se o pilu, která ročně zpracuje nejvíce dřeva v celém Rakousku (až 1,3 milionu m³ dřeva za rok). Pila generuje několik párů vlaků denně jezdících na Vídeň a dále na jih či na západ. Jedná se většinou o přepravy řeziva a dřevní štěpky. Denně je na pile nakládáno několik tisíc tun tohoto zboží do železničních vozů. V jeden okamžik se tak v obvodu stanice a na přilehlých vlečkách běžně nachází přes 150 vozů. Kolejiště stanice Retz není pro tyto objemy dostatečné. Běžně se zátěž odstavuje i v záhlaví ve směru na málo využívanou trať na Drosendorf. Navíc kolejiště stanice Retz slouží k odstavování souprav osobních vlaků, takže část kapacity stanice je od odpoledních do ranních hodin využívání pro odstavené soupravy.

S tím, jak kontinuálně rostla produkce pily v Retzu (jen mezi lety 2005 a 2020 se produkce pily více než ztrojnásobila), nebylo ve stanici Retz učiněno žádné opatření pro zkapacitnění stanice. Po elektrizace tratě Znojmo – Retz mělo dle původních plánů nocování 3 souprav probíhat ve Znojmě. Nicméně realita byla diametrálně odlišná, když nejprve do Znojma jezdil jen zlomek osobních vlaků oproti původním plánům a ve Znojmě nocovala pouze jedna souprava (jednotka), aby následně po pár měsících i nocování této jedné soupravy bylo přesunuto zpět do Retzu, jelikož česká a rakouská strana se nedohodly na vyúčtování elektřiny, kterou v noci odstavená souprava spotřebovávala, když předtápěla / klimatizovala. Úlevou by bylo prodloužení většího počtu osobních vlaků jezdících z Vídně do Retzu až do Znojma tak, aby mezi Retzem a Znojmem jezdily tyto vlaky v 60' intervalu namísto 120',

čímž by během dne odpadaly periodicky se opakující hodinové prostoje soupravy na jedné dopravní koleji v Retzu. Tato kolej by pak po většinu času během dne mohla sloužit pro posun či objíždění nákladních souprav, což by kapacitě stanice pomohlo. Tato úprava je možná již v krátkodobém horizontu. Pokud by bylo ve Znojmě navíc umožněno nocování většího množství souprav, taktéž by to mohlo pomoci s trasováním nákladních vlaků.

Aby do budoucna bylo možné převést významnější objemy ze silnice na železnici, bude nezbytné kolejiště stanice Retz výrazně rozšířit. Paradoxem je, že již v roce 1922 existoval návrh na rozšíření stanice Retz do tehdy volného prostoru severozápadním směrem, kdy stanice měla disponovat až 20 staničními kolejemi a celkový rozsah stanice měl být přibližně trojnásobný oproti stavu, v jakém je stanice dnes. Vzhledem k tomu, že tento prostor se od té doby postupně zastavěl různými průmyslovými budovami a pozemními komunikacemi, bylo by dnes rozšíření stanice do tohoto prostoru značně problematické a nákladné (nikoli však nemožné).

Podstatně jednodušším řešením by mělo být doplnění přednádraží ke stávající stanici. Toto přednádraží by mohlo být vymístěno do nezastavěného území ve směru na Znojmo, přičemž krajní výhybky by se mohly nacházet mezi km 83,500 a km 84,700. Stanice by zde mohla mít minimálně 4 dopravní koleje s tím, že nejdelší předjízdna kolej by disponovala komfortní délkou bezpečně překračující 740 m. Do vídeňského zhlaví by pak mohla být zaústěna stávající nejdelší vlečková kolej pily tak, že by se jednalo o sekundární napojení vlečkové koleje z opačné strany. Díky tomu by vlaky se dřevem z České republiky nemusely vůbec zajíždět do stanice Retz, ale postačovalo by, aby přijely do „přednádraží“, odkud by pak mohl probíhat posun přímo do a z vlečky. Kromě toho by toto nové kolejiště mohlo sloužit i pro případné přepřahy vlaků a výhledově by umožnilo také trasování vlaků dlouhých až 740 m na celém rameni Znojmo – Vídeň bez toho, aby trasy těchto vlaků musely být v nepřiměřené míře podřizovány aktuální situaci ve stanici Retz. Taktéž při kapacitních problémech ve stávající stanici Retz by nové kolejiště mohlo být využíváno pro odstavení souprav. Nové kolejiště by se nacházelo v minimálním sklonu, vyřešit by bylo nutné především náhradu jednoho úrovněového křížení s polní cestou, výkupy pozemků atp.



Obrázek 5 Ideový návrh nového přednádraží v Retzu s vlastním napojením na nejdelší kolej pily Holzindustrie Maresch GmbH

V Rakousku je již naplánována investiční akce, která by do roku 2032 měla zlepšit parametry úseku Stockerau – Retz, přičemž stěžejním bodem by mělo být částečné zdvoukolejnění celého úseku. Projektová příprava by měla probíhat mezi lety 2024 a 2027 (4). Bližší podrobnosti k této investiční akci tedy zatím nejsou k dispozici, nicméně z různých vyjádření regionálních politických zástupců lze usuzovat, že hlavním motivem celé akce je vysoká míra zpoždění vlaků osobní dopravy

na jednokolejných úsecích, což je příčinou přesunu cestujících do IAD (5). Zdvoukolejnění klíčových úseků tak má jednak eliminovat většinu přenášeného zpoždění mezi vlaky opačného směru, jednak má navýšit i variabilitu při trasování vlaků osobní dopravy a počet spojů. Jakékoliv vyjádření týkající se toho, že by investiční akce měla mít přínos také pro nákladní dopravu, se nepodařilo dohledat. Je nezbytně nutné, aby již v počátcích projekční přípravy bylo počítáno s opatřeními navyšujícími konkurenceschopnost také železniční nákladní dopravy. Především je nutné zajistit úpravy popsané výše, tedy prodloužení vybraných stanic, přeložení klíčového úseku Platt – Guntersdorf omezujícího pro normativy hmotností a rozšíření stanice Retz, a to nejlépe formou přednádraží se separátním napojením na vlečku pily Holzindustrie Maresch GmbH tak, aby všechny ucelené vlaky z České republiky směřující na pilu nemusely jezdit přes stávající málo kapacitní stanici. Již pouhý údaj o tom, že v současnosti mezi Znojmem a Rakouskem jezdí minimálně 95 % zboží po silnici, by měl jako argument stačit k tomu, aby byla všechna nezbytná opatření pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy do investiční akce nejen automaticky zahrnuta, ale aby se z nich staly priority celého záměru.

4 Negativní zkušenosti dopravců se železničním přechodem Znojmo – Retz

S úpravami popsanými v předchozí kapitole není možné počítat dříve než v roce 2032. Do té doby však lze učinit několik jiných opatření, která mohou mít pozitivní dopad již v krátkodobém horizontu. Kromě navýšení počtu osobních vlaků pokračujících z Retru do Znojma a v optimálním případě i umožnění nočního odstavení rakouských souprav ve Znojmě (viz výše), by vstřícný krok mohl učinit i rakouský správce železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur AG tím, že by alespoň v noci umožnil úsekem Retz – Stockerau trasovat vlaky dlouhé 600 m (optimálně 650 m). V noci je možné celý úsek projet bez zastavení, a je tak nesmyslné v tuto dobu normativ délky limitovat situaci z denní doby, kdy se nákladní vlaky musí jednokolejným úsekem „proplétat“ mezi vlaky osobní dopravy. Čerstvou zkušenost s tímto omezením má dopravce CityRail, a.s., který v létě roku 2022 plánoval vozit ucelené vlaky přes přechod Znojmo – Retz. Nejdříve dne 9. 5. 2022 zorganizoval jízdu samotného elektrického hnacího vozidla z Rakouska do Znojma, aby si jím využívání strojvedoucí udělali na danou trať poznání. Dne 16. 7. 2022 pak chtěl trasovat první ucelený vlak z Okříšek do Salzburgu přes přechod Znojmo st. hr. s tím, že ze Znojma do Vídně měl vlak odjet v noci, avšak rakouský správce infrastruktury tento záměr znemožnil, protože vlak měl 586 m. Učinil tak přesto, že se v nočních hodinách dalo najít nespočet vhodných tras, ve kterých by vlak mohl celou trasu projet bez zastavení. Dopravce CityRail, a.s. tak musel vlak mezi Znojmem a Vídní trasovat přes Břeclav.

Po této zkušenosti již daný dopravce nikdy přechod Znojmo – Retz nevyužil, a to ani dne 24. 5. 2023, kdy z Grešlového Mýta na Znojemsku trasoval 16 ložených vozů přes Stockerau na Linec, a na trase Znojmo – Břeclav byla současně výluka. Těchto 16 vozů bylo z Grešlového Mýta trasováno přes Jihlavu, Havlíčkův Brod, Brno, Břeclav a Vídeň. Ačkoliv dalších 10 ložených vozů dobíral v Jihlavě, jednoznačně nejefektivnějším řešením bylo s první částí jet z Jihlavy do Grešlového Mýta, tam dobrat druhou část a pokračovat na Znojmo st. hr. Tento vlak nebyl paradoxně omezen ani ze strany normativu hmotnosti, když měl po kompletním složení jen 1300 tun, ani ze strany normativu délky, když měl jen 400 m. Přesto byl trasován průměrně o 230 km delší trasou, a navíc namísto toho, aby byl trasován převážně z kopce, jela většina vlaku v nezávislé trakci do kopce na Vysočinu. Tato výrazně delší trasa mohla dopravci navýšit vynaložené náklady minimálně o 100 tisíc Kč. Ačkoliv daný vlak mohl ze Znojma do Stockerau projet bez omezení, dopravci a spedice se po negativních zkušenostech z minulosti přechodu Znojmo – Retz cíleně vyhýbají.

V kontextu příkladu uvedeném v předchozím odstavci ještě horší případ představoval ucelený vlak s obilninami ze stanice Olbramkostel trasovaný do stanice St. Margarethen ve Švýcarsku dne 3. 5. 2023.

Tento vlak taktéž kvůli výluce nemohl jet „běžnou trasou“ přes Znojmo, Břeclav, Vídeň a Stockerau dále na západ. Dopravcem na českém úseku bylo IDS Cargo, a.s., vlak byl dlouhý necelých 400 m a jeho hmotnost činila 1 960 tun. I tento vlak byl z Olbramkostela do Stockerau trasován přes Jihlavu, Havlíčkův Brod, Brno, Břeclav a Vídeň. Namísto toho, aby jel nejkratší trasou přes přechod Znojmo st. hr., využil o 314 km delší trasu, kde opět namísto toho, aby jel vlak převážně z kopce k Dunaji, jel do kopce až do nadmořské výšky téměř 600 m, navíc převážně v nezávislé trakci. Případná trasa přes Znojmo st.hr. by si z důvodu omezeného normativu na rakouské straně vyžádala druhé hnací vozidlo nebo rozdělení vlaku, nicméně i na delší trase přes Vysočinu musel jet vlak s dvojicí hnacích vozidel nezávislé trakce z Olbramkostela do Jihlavy na dvě části, aby následně pokračoval přes Havlíčkův Brod do Podivína s elektrickým hnacím vozidlem, kterému však na postrku pomáhala obě hnací vozidla nezávislé trakce z předchozího úseku. Lze odhadovat, že zvolená trasa tohoto vlaku byla pro dopravce minimálně o 200 tisíc Kč dražší.



Obrázek 6 Druhá část uceleného vlaku Olbramkostel – Vil SG dne 28. 5. 2022 za stanicí Hodonice při cestě ze Znojma do Rakouska přes Břeclav

Na obrázku 6 je zdokumentován obdobný případ z 28. 5. 2022, kdy byl z Olbramkostela trasován vlak dlouhý 507 m o hmotnosti 2 475 tun do stanice Wil SG taktéž ve Švýcarsku. Dopravcem vlaku na českém i rakouském úseku bylo v tomto případě ČD Cargo, a.s. (v Rakousku dceřiná společnost CD Cargo Austria GmbH). Vlak byl ze Znojma do Rakouska trasován „běžnou cestou“ přes Břeclav, jelikož nebyla žádná výluka. Ze Znojma do Břeclavi jel s dvojicí hnacích vozidel nezávislé trakce na dvě části, z Břeclavi dále do Rakouska pokračoval s dvojicí elektrických hnacích vozidel, jelikož jeho hmotnost byla pro jedno hnací vozidlo příliš vysoká (z Vídně do Lince při využití trasy přes Stockerau platí normativ 2100 tun, na trase mimo Stockerau jsou normativy ještě o několik set tun nižší). V tomto případě mohl dopravce využitím trasy přes Znojmo st. hr. ušetřit minimálně 40 tisíc Kč.

Výše uvedené příklady je možné doplnit několika statistickými údaji. Například v roce v roce 2018 jelo ze Znojma do Vídně v jednom směru celkem 1 342 vozů přes Břeclav st. hr., když současně ze Znojma do Vídně bylo přes přechod Znojmo st. hr. trasováno pouze 1 253 vozů (nejsou zde zahrnuty vozy

směřované pouze do Retzu). Paradox vyplývající z těchto údajů nabývá na intenzitě s přihlédnutím ke skutečnosti, že celkem na 6 měsíců byl v roce 2018 vyloučen úsek mezi Břeclaví a Hrušovany nad Jevišovkou. Přibližně 700 vozů tak bylo ze Znojma do Vídně v daném roce trasováno dokonce přes Brno. Běžně v tomto období docházelo k situacím, kdy na jedné koleji ve Znojmě stál pravidelný vlak do Rakouska se dvěma vozy a na dvou sousedních kolejích stály dva vlaky po dvaceti vozech směřovanými do Vídně přes Brno. V roce 2019 pak bylo ze Znojma do Vídně přes Břeclav st. hr. v jednom směru trasováno rovných 2 000 vozů, nicméně přes Znojmo st.hr. bylo v tomto roce do Vídně trasováno 2 171 vozů, takže alespoň celkový poměr hovořil ve prospěch znojemského přechodu³.

Je nutné si uvědomit, že ačkoliv ve výše uvedených případech byla zátěž přepravena po železnici, byť na české straně hranice značně neefektivně a ne hospodárně, drtivá většina přeprav v obdobných případech končí automaticky na silnici. Téměř ve všech případech, kdy cílová stanice neleží alespoň 300 km za hranicemi, nelze složit celý ucelený vlak a na straně odběratele není optimálně řešené místo vykládky, nelze počítat s tím, že by pro dopravce byla železniční doprava za stávající situace výhodná. To je také jeden z důvodů, proč za posledních 20 let silniční nákladní doprava přes přechod Hatě – Kleinhaugsdorf narostla přibližně na pětinašobek, zatímco železniční nákladní doprava na sousedním přechodě Znojmo – Retz poklesla na třetinu (viz kapitola 2).

Vzhledem k omezené kapacitě železniční stanice Retz (viz kapitoly 3 a 5) a s ohledem na výše uvedené příklady nelogického trasování vlaků a vozů je pravděpodobné, že podmínky pro dopravce jsou z rakouské strany záměrně nastaveny v neprospěch přechodu Znojmo – Retz tak, aby přes stanici Retz tranzitovalo co nejméně zátěže. Pokud je tomu skutečně tak, a vše napovídá tomu, že ano, měla by být situace neprodleně řešena na politické úrovni a rakouská strana by měla co nejdříve sjednat nápravu. Nedostatečnou kapacitu železniční infrastruktury není možné dlouhodobě řešit tím, že jsou dopravcům záměrně kladeny překážky, v důsledku čehož je většina „nepohodlné zátěže“ přesunuta na silnici. Z rakouské strany by co nejdříve měly být učiněny kroky k motivaci dopravců v maximální možné míře využívat přechod Znojmo – Retz, protože vše ostatní by bylo v příkrém rozporu s proklamovanou zelenou politikou Rakouska i celé EU. Současně musí dojít k co nejrychlejšímu přijetí opatření pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy, a to jak pro krátkodobý horizont (změna jízdních řádů osobní dopravy, umožnění trasovat delší vlaky, různé úlevy dopravcům), tak pro dlouhodobý horizont (komplexní řešení v podobě zlepšení parametrů infrastruktury).

5 Překážky pro železniční nákladní dopravu na trase ze Znojma do Vídně na straně dopravců

V praxi dnes platí, že jakákoliv přeprava, která má počáteční nebo cílovou stanici v malé vzdálenosti za státní hranicí, a současně přepravovaný objem není takový, aby vystačil na ucelený vlak, ve většině případů končí na silnici bez ohledu na to, na jakou celkovou vzdálenost je přeprava realizována. Až na výjimky jsou to pouze státní dopravci, kteří celoplošně ve svých zemích zajišťují soz a rozvoz jednotlivých vozových zásilek a skupin vozů. Ucelené vlaky sice přes hranice dopravuje podstatě pestřejší škála dopravců, nicméně možnosti sestavovat ucelené vlaky, což často znamená nutnost expedovat od jednoho odesilatele k jednomu příjemci jednorázově i 1000 tun zboží, má jen zlomek přepravců⁴. Jediní, kdo za současného stavu mohou dostat většinu přeprav trasovaných přes státní

³ V nemalé míře k tomuto stavu přispívá i tarifní politika dopravců, která je blíže popsána v kapitole 5. Například výrazně delší trasa přes Břeclav st. hr. může být v případě jednotlivých vozových zásilek na českém úseku jen nepatrně dražší, jelikož dopravce svoji tarifní politikou zvýhodňuje přepravy na delší vzdálenosti.

⁴ Do budoucna by v tomto ohledu mohla pomoci masivní výstavba terminálů kombinované dopravy, a to v optimálním případě uzpůsobených pro překládku silničních návěsů (i těch s nezesílenou konstrukcí), nicméně minimálně na Znojmsku zatím nic takového v plánu není.

hranice ze silnice na železnici, jsou tak státní dopravci. V České republice se jedná o dopravce ČD Cargo, a.s., v Rakousku pak o dopravce Rail Cargo Austria.

Cenová politika nejen těchto dvou dopravců, ale i všech ostatních státních dopravců z okolních zemí, je však taková, že různými tarify upřednostňují výhradně relace na delší vzdálenosti, a to navíc každý na svém území samostatně. Například podle základního sazebníku dovozného dopravce ČD Cargo, a.s. (6) je pro 4nápravový vůz v tarifní vzdálenosti 181–200 km pouze dvojnásobná výše dovozného než v tarifní vzdálenosti 1–10 km. U přepravy na 6 km (fiktivní pila těsně za hranicemi v ČR) tak dle uvedeného příkladu přepravce v přepočtu za kilometr zaplatí přibližně 17násobek v porovnání s přepravou na 200 km. Podobně mají své tarify nastaveny i další státní dopravci. Běžné jsou pak situace, kdy by doprava po železnici na vzdálenost 400 km po území jednoho státu před státní hranici byla levnější než po silnici, ale protože cílová stanice leží ještě o pár kilometrů dále těsně za státní hranicí, kde je přeprava realizována na licenci druhého dopravce, železnice se stává dražší a přeprava končí v celé trase na silnici.

Co je pro prvního dopravce nezajímavá přeprava na pár km, může být pro druhého dopravce přeprava na 500 km a naopak. Namísto toho, aby dopravci pracovali jako jeden subjekt s jedním tarifem / fixní částkou za každý km a jednou přiměřenou přírážkou za každou nakládku a vykládku, tak má každý svoji cenovou politiku nastavenou tak, aby k nim pomyslným sítím propadly pouze ty přepravy, které jsou výhodné pro ně samotné. Realita je pak taková, že za posledních 20 let poklesly přepravy jednotlivých vozových zásilek na všech přechodech se všemi 4 sousedními zeměmi v průměru minimálně o 80 %. Na mnoha relacích, kde jezdily plně vytížené nákladní vlaky i ve 4hodinovém intervalu, dnes zůstal jeden, maximálně dva sporadicky vytížené vlaky za den. Jednak kvůli tomuto vývoji došlo k prodloužení průměrné doby přepravy u jednotlivých vozových zásilek a byl zpomalen oběh vozů, jednak se celý systém plošného pokrytí vyžadující si vysoké fixní náklady dostal na hranu udržitelnosti. Vzhledem k výše uvedenému se však nemusí nutně jednat o projev nerentabilnosti systému jednotlivých vozových zásilek na železnici obecně, jak dnes mnozí proklamují, ale z velké části se může jednat o následek dosavadního špatného přístupu k jednotlivým vozovým zásilkám.

V tomto ohledu je nutné zmínit ještě jednu důležitou skutečnost, a sice, že problematika „půlených tarifů“ existovala ještě dříve, než v jejím důsledku začaly přepravy přecházet na silnici. Do května roku 2004 svoji „přírážku“ měla i silniční nákladní doprava v podobě dlouhých prostojů na hranicích, kdy na některých přechodech nákladní vozidla s řidiči běžně prostála i půl dne. Také na železnici byla komplikovanější předávka vlaků, a „půlené tarify“ zde měly větší opodstatnění než v současnosti. Dnes pro silniční nákladní dopravu nejsou státní hranice žádnou překážkou (vyjma případů, kdy je nutné kvůli jízdě do zahraničí nakládat pouze na celkovou hmotnost 40 tun atp.), a silniční nákladní dopravci tak nenabízejí výrazně vyšší ceny jen proto, že překračují státní hranici. Národní železniční nákladní dopravci tak v tomto ohledu po roce 2004 výrazně zaspali a svůj přístup k systému jednotlivých vozových zásilek v přeshraničním styku musí co nejdříve přehodnotit a začít kooperovat namísto toho, aby si každý ze systému vybíral jen to, co je nejlepší pro něj samotného (viz výše)⁵. Paralelně by mělo

⁵ V některých případech lze situaci řešit tím, že ve vybrané uzlové stanici jsou shromažďovány vozy do té doby, dokud jich není dostatek na samostatný vlak. Následně je sestaven a vypraven ucelený vlak, který na území sousedního státu jede zpravidla na licenci sesterského dopravce. Jako příklad lze zmínit například vozy se dřevem z různých stanic po celé ČR jezdící přes Horní Dvořiště do rakouského Lenzingu. Tyto vozy bývají až týden shromažďovány v Českých Budějovicích. Takto je však řešitelná jen obsluha několika významnějších míst, nikoliv komplexní obsluha celého území. Navíc zbytečně vzrůstá potřeba vozů, jelikož první vozy, které naloženy stojí až týden na místě, by při funkčním systému jednotlivých vozových zásilek v přeshraničním styku mohly za stejnou dobu absolvovat i tři nakládky namísto jedné.

dojít i k synergickým zásahům ze strany jednotlivých států či EU v podobě regulace či adekvátního zpoplatnění silniční nákladní dopravy tak, aby z její strany byly kompenzovány veškeré negativní externality přenášené na společnost (viz kapitola 0).

Po roce 2004 jen na Znojemsku postupně na silnici přešlo nespočet různých přeshraničních přeprav, které měly počáteční či koncovou stanicí nedaleko státní hranice. Namátkou je možné zmínit přepravy pro chemický závod Jungbunzlauer Austria AG nacházejícího se vzdušnou čarou přibližně 22 km od Znojma. Přes přechod Znojmo – Retz sem historicky směřovalo nemalé množství vozů. V závěru sem směřovaly vozy z Neratovic, Ústí nad Labem a Nového Sedla u Lokte. Definitivně tyto přepravy dojezdily v roce 2017. Od té doby je pravděpodobně vše realizováno po silnici. Dále z rozličných stanic mezi Znojmem a Okříškami byly vždy v letních měsících nakládány skupiny vozů s řepkou do Bruck an der Leitha, kdy ze Znojma na průběžných vlacích do Rakouska jezdily až 18vozové skupiny této přepravy. Naposledy byla řepka po železnici do Rakouska přepravována v roce 2004, od té doby jezdí výhradně po silnici.



Obrázek 7 Odpolední nákladní vlak ze Znojma do Retzu dne 22. 8. 2003 s 11 vozy loženými řepkou do Bruck an der Leitha

Přes Znojmo do Rakouska dále jezdily například uhelné brikety prakticky do všech stanic ležících za hranicemi, a to dokonce i do nákladiště Unterretzbach ležícího přibližně kilometr od státní hranice. Desítky vozů měsíčně s různým zbožím jezdily do nedalekých stanic Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Hollabrunn, Stockerau či Laa an der Thaya. Ještě do roku 2007 jezdilo po železnici například řezivo z Ptení do Stockerau. Ze Stockerau až do roku 2004 jezdily přes Znojmo dále na sever speciální vozy ložené skelnou vatou, které byly nakládány na vlečce závodu Saint-Gobain Austria GmbH – ISOVER, což je poměrně nový závod, který byl i s rozsáhlou železniční vlečkou vybudován na přelomu tisíciletí. V současnosti je vlečka bez využití a veškerá produkce tohoto závodu jezdí po silnici.

Samostatnou kapitolou jsou pak přepravy pro pilu Holzindustrie Maresch GmbH v Retzu. Do května roku 2004 sem prakticky 100 % surového dřeva jezdilo po železnici, a to dokonce i ze stanic jako Šumná

či Grešlové Mýto, tzn. na vzdálenost menší než 50 km. Od roku 2004 pak postupně více a více přeprav přecházelo na silnici, nicméně s tím, jak kontinuálně rostla produkce pily, se po železnici ještě v dalších letech přepravovaly poměrně významné objemy.

Tabulka 2 Množství zpracovaného dřeva na pile v Retzu za rok, počty vozů na pilu přes Znojmo st.hr. za rok a odhadovaný podíl železniční dopravy

Rok	Zpracováno dřeva celkem (m3)	Vozů se dřevem na pilu přes Znojmo st. hr.	Odhadované množství dřeva ve vozech (m3)	Podíl železnice při přepravách surového dřeva (%)
2010	752 000	2 716	148 022	19,7
2011	800 000	1 785	97 283	12,2
2012	850 000	3 087	168 242	19,8
2013	1 000 000	4 715	256 968	25,7
2014	1 100 000	2 639	143 826	13,1
2015	1 000 000	2 401	130 855	13,1
2016	1 000 000	2 295	125 078	12,5
2017	1 165 000	895	48 778	4,2
2018	1 200 000	920	50 140	4,2
2019	1 290 000	838	45 781	3,5
2020	1 290 000	2 374	138 436	10,7
2021	1 250 000	3 344	195 602	15,6
2022	1 150 000	3 012	176 353	15,3

Jak vyplývá z výše uvedené tabulky, po elektrizaci úseku Znojmo – Retz bylo ještě v roce 2013 po železnici na pilu přes přechod Znojmo st. hr. přepraveno 4 715 vozů, přičemž železniční nákladní doprava zde při dovozu surového dřeva mohla mít až 26% podíl⁶. V následujících letech produkce pily trvale rostla, zatímco množství přepraveného dřeva po železnici trvale klesalo. V letech 2017 až 2019 pak na pilu směřovalo méně než 1000 vozů ročně a podíl železnice se zde pohyboval okolo pouhých 4 %. Dle interních informací od českého dopravce byla situace v roce 2018 taková, že rakouský dopravce chtěl za svůj 6km úsek a přístavení na vlečku stejnou výši dovozného, jakou požadoval český dopravce v přepočtu na vzdálenosti 150 km, což koresponduje se závěry uvedenými výše. Zarážející na tomto konkrétním případě je zejména skutečnost, že až do Retzu jsou tyto vlaky stejně vedeny hnacími vozidly českého dopravce s českým strojvedoucím, a na licenci rakouského státního dopravce tak ze státní hranice do Retzu jedou víceméně pouze formálně. V neprospěch železniční dopravy pak pravděpodobně působila i skutečnost, že v roce 2015 došlo k otevření nové silnice umožňující jízdu nákladních vozidel z přechodu Hatě – Kleinhaugsdorf až na pilu v Retzu mimo jakoukoliv zástavbu. Kromě toho, že tedy silničním dopravcům klesly náklady, pravděpodobně opadl i tlak ze strany rakouských obcí. Skutečnost, že nejméně dřeva po železnici do Retzu jezdilo právě v letech, kdy měla pila největší produkci, naznačuje, že rakouský dopravce záměrně reguloval přepravy z České republiky na symbolickou úroveň proto, aby na nedostatečně kapacitním kolejišti železniční stanice Retz zvládal uspokojovat narůstající poptávku po přepravách dřevní štěpky a řeziva, které pro něj mají prioritu.

Z kartogramů dopravního modelu zpracovaných v rámci Studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Znojmo vyplývá, že v roce 2019 z přechodu Hatě – Kleinhaugsdorf pokračovalo více těžkých

⁶ Procentuální hodnoty uvedené v posledním sloupci pak mohou být v některých letech nepatrně vyšší, jelikož pila nárazově menší část dřeva bere i od jihu. V letech s probíhající kůrovcovou kalamitou v ČR se však jednalo o zanedbatelné objemy.

nákladních vozidel po nové spojnici na Retz než hlavním směrem na Vídeň. To naznačuje, že pila v Retzu může být zdrojem pro jízdu až několika set těžkých nákladních vozidel do České republiky denně, přičemž všechna tato vozidla jezdí mj. přes město Znojmo. Nutno podotknout, že kromě surového dřeva z České republiky na pilu v opačném směru denně jezdí 4–8 silničních nákladních vozidel s pilinami do Jihlavy (přes Znojmo tedy denně 8–16 jízd) a taktéž z Retzu do ČR směřují i vozy ložené řezivem (do roku 2004 jezdilo běžně po železnici).



Obrázek 8 Běžný pohled na 20 až 30 čekajících nákladních vozidel se dřevem na pile v Retzu

Zásadní zlepšení nastalo až od roku 2020, kdy dopravce ČD Cargo, a.s. část zátěže do Retzu začal formou ucelených vlaků trasovat na licenci své dceřiné společnosti v Rakousku až do stanice Retz. Rakouský státní dopravce však nadále vykonává posun ze stanice na vlečku a zpět, za což si účtuje v přepočtu více než 1 500 Kč na každý 4nápravový vůz. Náklady na poslední míli v Retzu jsou tedy stále nepřiměřeně vysoké, když v závislosti na výchozí stanici a délce celé trasy uceleného vlaku činí 10–20 % z celkové částky placené koncovým zákazníkem. Kromě toho je často zbytečně prodlužován prostoj vyložené soupravy, kdy 300m souprava moderních vozů Smart GigaWood bývá v ranních hodinách běžně vyložena za jednu hodinu, avšak další dvě hodiny po vyložení stojí bez pohybu na vlečce, jelikož záloha rakouského dopravce přednostně vykonává posun se „svými vozy“. Odpoledne, kdy bývá zpravidla vykládána druhá souprava, je pak limitující i nižší počet zaměstnanců obsluhující stroje určené na vykládku vozů a silničních vozidel, kdy na odpolední směně od 14 hodin je zde na tuto činnost o tři zaměstnance méně než ráno.

Limitující je také kapacita stanice Retz. Pokud český dopravce trasuje do Retzu dva ucelené vlaky v jednom dni, musí ve většině případů nejdříve přivést prázdnou soupravu do Znojma, a teprve pak může jet ze Znojma do Retzu s loženou soupravou. Tímto postupem ztrácí přibližně další dvě hodiny času, a dva ucelené vlaky se dřevem z České republiky v jednom dni jsou tak za současného stavu maximum možného. S ohledem na délku vlečkových kolejí na pile se navíc jedná o dva 300m vlaky, což je ekvivalent jednoho plně vytíženého vlaku délky 600 m. Na české straně hranice nic nebrání tomu, aby ze Znojma do Retzu jel případný 600 m dlouhý vlak vcelku s tím, že by jej v průběhu dne záloha rakouského dopravce v Retzu nadvakrát přistavila na vlečku. Tento záměr však opět naráží

na nedostatečnou kapacitu stanice Retz, a český dopravce tak musí do Retzu trasovat vlaky délky pohybující se pouze kolem 300 m, což mu opět navyšuje provozní náklady.

V letech 2021 a 2022 již podíl železnice při přepravách surového dřeva do Retzu činil více než 15 %. Za rok 2023 bude pravděpodobně v tomto ohledu atakována 20% hranice, která je za současného stavu víceméně maximem možného. Aby bylo reálné u přeprav z České republiky v krátkodobém horizontu dále navyšovat podíl železniční dopravy, bude nezbytný vstřícnější přístup ze strany rakouského dopravce, rakouského správce infrastruktury i samotné pily. Bylo by vhodné, aby obsluha vlečky se zátěží z České republiky měla pro rakouského dopravce vyšší prioritu. Taktéž by mělo dojít k posílení odpolední směny, aby samotná vykládka druhého vlaku probíhala rychleji. Dále by mělo buď dojít ke snížení ceny za obsluhu vlečky, nebo by měl být umožněn přístup na vlečku i dalším dopravcům, což je plně v kompetenci společnosti Holzindustrie Maresch GmbH. Druhá varianta by řešila situaci komplexně, když by jednak český dopravce měl podstatně větší možnost ovlivnit technologické časy na vlečce, jednak by mu výrazně klesly náklady spojené s obsluhou vlečky. Nutno v tomto bodě podotknout, že stávající formát obsluhy stejně nutí dopravce k tomu, aby měl v Retzu během vykládky přítomné svoje hnací vozidlo se strojvedoucím. Možnost využít tyto náležitosti i k přistavování vozů na vlečku by tak obsluhu mohla zefektivnit. V neposlední řadě by se snížil i rozsah posunu v exponované stanici Retz. Komplikací by pak byla skutečnost, že by pro posun na vlečku byl pravděpodobně vyžadován minimálně jeden drážní zaměstnanec s plnou znalostí rakouských předpisů. Další neznámou by pak bylo hnací vozidlo českého dopravce a jeho přechodnost na vlečku, kdy by některým hnacím vozidlům nemuselo být povoleno na vlečku ze stanice zajíždět. Také zde by byl žádoucí vstřícný přístup rakouských orgánů, které o těchto věcech rozhodují.



Obrázek 9 Vykládka uceleného vlaku z Příbrami na vlečce pily Holzindustrie Maresch GmbH dne 17. 6. 2020

S nedostatkem kapacity ve stanici Retz by mohla pomoci také úprava jízdního řádu vlaků osobní dopravy. Pokud by všechny vlaky osobní dopravy jezdící v základním 60' intervalu mezi Vídní a Retzem

pokračovaly až do Znojma, v Retzu by přibližně 50 minut z každé druhé hodiny mohla být k dispozici jedna volná staniční kolej navíc (viz kapitola 3).

Co se segmentu jednotlivých vozových zásilek do Retzu týče, zde přetrvává formát, kdy posledních 6 km ze státní hranice do Retzu vlaky jezdí na licenci rakouského dopravce, což jednotlivé přepravy výrazně prodražuje (viz analýza této problematiky výše). I částka za přistavení každého vozu na vlečku je neadekvátně vysoká, což je totožný problém jako v případě ucelených vlaků. Jelikož možnosti sestavit ucelený vlak jsou na straně odesílatelů omezené, nelze tímto způsobem ošetřit veškeré objemy směřující na pilu. Pravděpodobně takto nelze řešit ani nadpoloviční většinu přeprav, takže pokud má železnice v budoucnu opět hrát hlavní úlohu při obsluze největší rakouské pily, bude nezbytné systém jednotlivých vozových zásilek zefektivnit. Optimální by bylo, pokud by od základů došlo ke změně v přístupu k systému jednotlivých vozových zásilek v přeshraničním styku tak, jak je popsáno výše. Prvním vstřícným krokem by mohlo být výrazné snížení dovozného za 6km úsek Znojmo st. hr. – Retz ze strany rakouského státního dopravce Rail Cargo Austria.

Zároveň bude nezbytné souběžně připravovat opatření na zlepšení parametrů infrastruktury na rakouské straně, což je podrobněji rozepsáno v kapitole 3.

6 Několik vybraných statistických údajů k přepravě zboží mezi Českou republikou a Rakouskem

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné počty nákladních vlaků překračující česko-rakouskou státní hranici na všech čtyřech železničních přechodech v roce 2022.

Tabulka 3 Počty nákladních vlaků na železničních přechodech do Rakouska v roce 2022

Počty nákladních vlaků na železničních přechodech do Rakouska v roce 2022 (oba směry dohromady)			
	Vlaků	Vozů	Čistých tun (odhad)
013 - Břeclav – Hohenau	12 012	272 672	6 800 000
010 - Horní Dvořiště – Summerau	2 575	53 463	1 340 000
012 - Znojmo – Retz	701	7 515	185 000
011 - České Velenice – Gmünd	515	4 934	80 000
Celkem všechny přechody	15 803	338 584	8 405 000

Údaje o přepraveném množství v tunách v této tabulce jsou odhadnuty z počtu vozů a skladby zátěže na jednotlivých přechodech. Z těchto údajů a dalších údajů uvedených napříč celým dokumentem je možné odhadovat následující:

- Vyjma přechodu Břeclav – Hohenau došlo na zbylých třech přechodech při porovnání s obdobím před 20–25 lety k poklesu přepraveného množství zboží minimálně o 67 %. K poklesu došlo i na přechodě Břeclav – Hohenau, nicméně zde byl pokles mírnější.
- U přechodů Horní Dvořiště – Summerau a České Velenice – Gmünd k tomuto poklesu došlo navzdory skutečnosti, že od té doby došlo k elektrizaci železniční infrastruktury tak, že je nově možné přes tyto přechody trasovat nákladní vlaky výhradně v elektrické trakci. Například v roce 1997, kdy již probíhaly první práce na elektrizaci trati České Budějovice – Horní Dvořiště, projelo přes přechod Horní Dvořiště – Summerau 9 275 nákladních vlaků a bylo zde přepraveno přibližně 4,2 milionu tun zboží. U přechodu České Velenice – Gmünd je vývoj ještě nepříznivější, a bez každoroční několikátýdenní odklonové dopravy z důvodu výlukové činnosti na trase přes sousední přechod Horní Dvořiště – Summerau by zde pravděpodobně bývala byla nákladní

doprava už úplně zastavena. Ze 4 934 vozů, které přes přechod České Velenice – Gmünd projely v roce 2022, zde přibližně 75 % tvořila odkloněná zátěž.

- Zatímco na přelomu tisíciletí mohla mít železnice při přepravě zboží mezi Českou republikou a Rakouskem přibližně 67% podíl, dnes má železnice menší než 20% podíl.
- Jen přes samotný silniční přechod Hatě – Kleinhaugsdorf a ulicemi města Znojma dnes jezdí přibližně stejné množství zboží jako přes všechny čtyři česko-rakouské železniční přechody dohromady.

7 Nedávný případ otevřené diskriminace jednoho z dopravců na železničním přechodě Znojmo – Retz

Dne 11. 2. 2023 dopravce Rabbit Rail s.r.o. trasoval první 40vozovový vlak se dřevem z Chebu do Retzu. Tento počín lze označit za historický milník, jelikož se jednalo o první vlak se dřevem z České republiky do Retzu, který vezl jiný dopravce než ČD Cargo, a.s. Doprava vlaku na prvních 500 km proběhla bez jakýchkoliv komplikací. Dne 12. 2. 2023 již byla většina zátěže na Znojemsku a dopravce se připravoval na odvezení zátěže na závěrečném krátkém úseku do Retzu. S rakouským státním dopravcem měl uzavřenou smlouvu týkající se předávky zátěže a přistavení na vlečku. Český dopravce se domníval, že když má s tímto dopravcem smlouvu týkající se přistavení vozů na vlečku, automaticky může počítat i s tím, že mu na 6km úsek ze státní hranice do Retzu poskytne svoji licenci tak, jak to běžně u přeshraničního styku na železnici funguje. V době, kdy už první vlak stál ve Znojmě, český dopravce zjistil, že uzavřená dohoda se na oněch 6 km nevztahuje. Požádal tedy rakouského státního dopravce o rychlý vstřícný krok, aby mohl svůj vlak v Rakousku trasovat na jeho licenci, vozy mohly být co nejdříve vyloženy a směřovat k další nakládce. Tento požadavek však rakouský státní dopravce odmítl, ačkoliv bylo domluveno, že v Retzu stejně celou soupravu převezme a přestaví ji na vlečku (v případě 40vozové soupravy se jednalo o dva páry vlaků po 20 vozech).

Následně se tedy český dopravce snažil v co nejkratším čase najít jiného dopravce na rakouské síti, na jehož licenci by vlak mohl na posledních 6 km po absolvování více než 500km trasy dopravit. Ochotu projevil dopravce Grampetcargo Austria, se kterým český dopravce neprodleně začal ladit detaily. Vyjednávání o spolupráci se však neúměrně protažovalo, když dopravce Grampetcargo Austria musel mj. nejprve uzavřít vlastní smlouvu s dopravcem Rail Cargo Austria o předávání vlaku v Retzu a obsluhu vlečky. Jelikož se objevovaly stále další a další překážky, rozhodl se dopravce Rabbit Rail s.r.o. přistoupit k razantnímu kroku, kdy všech 40 vozů prvního vlaku nechal ve Znojmě přeložit do silničních nákladních vozidel. Ve dnech 6. a 7. 3. 2023 tak byla veškerá zátěž na pilu v Retzu ze Znojma odvezena po silnici. Vlak bez problémů urazil více než 500km vzdálenost, avšak dopravit jej na posledních 6 km v Rakousku byl takový problém, že dopravci nezbylo nic jiného než náklad do Rakouska nechat ve Znojmě přeložit. V tomto okamžiku již český dopravce alespoň věděl, že druhý 40vozovový vlak, který v době překládky prvního vlaku byl již na cestě do Znojma, bude moci dne 8. 3. 2023 dopravit až do Retzu a vykládka druhého vlaku proběhne na vlečce pily.

Téměř měsíc dlouhý prostoje 40 vozů a následná překládka do silničních vozidel v případě prvního vlaku pak dopravce zatížily vícenásobně v řádu stovek tisíc Kč. Český dopravce však tuto oběť akceptoval s vidinou velkého potenciálu u přeprav dřeva pro největší Rakouskou pilu. Na den 8. 3. 2023 již měl pro svůj druhý vlak garantovaný ranní i odpolední slot pro vykládku na vlečce pily (standardní vykládka na dvě části). A skutečně vlak se svým hnacím vozidlem 751 109-0 na dvě části dopravil až do stanice Retz, kde si soupravu vždy převzal dopravce Rail Cargo Austria a přistavil ji k vykládce na vlečku. Na 6km úseku ze státní hranice do Retzu pak všechny vlaky jezdily na licenci dopravce Grampetcargo Austria.



Obrázek 10 Překládka uceleného vlaku do silničních vozidel uprostřed města Znojma dne 6. 3. 2023

Třetí vlak se taktéž podařilo dopravit až do Retzu, kde dne 14. 3. 2023 byly vyloženy obě části. V případě čtvrtého vlaku však nastaly další komplikace, když v celém týdnu od 20. 3. do 26. 3. 2023 nebyl ze strany dopravce Rail Cargo Austria pro ucelený vlak z České republiky vyhrazen žádný slot na vlečce, ve kterém by bylo možné vlak vyložit. I v předchozích případech český dopravce Rabbit Rail s.r.o. dostával slot maximálně v jednom dni z celého týdne bez možnosti jakéhokoliv operativního přesunu v případě mimořádnosti, přestože například dopravci ČD Cargo, a.s. bývá běžně operativně umožňováno přesunout vykládky až na druhý den, pokud má jeho vlak zpoždění. Aby naložená souprava čtvrtého vlaku dopravce Rabbit Rail čítající 40 vozů zbytečně týden nestála, byla dne 23. 4. 2023 znovu ve Znojmě přeložena do silničních vozidel. Tentokrát však na pilu po silnici směřovala jen zátěž z přibližně 16 vozů, zatímco zátěž ze zbylých 24 vozů byla deponována ve Znojmě se záměrem znovu ji naložit do soupravy od vyloženého pátého vlaku a v co nejkratším čase ji po železnici dopravit do Retzu. Tomuto záměru nahrávala skutečnost, že časová prodleva mezi nakládkami pátého a šestého vlaku měla být delší než obvykle.

Pátý vlak dopravce Rabbit Rail s.r.o. tak dne 29. 3. 2023 opět přijel až do Retzu. Po návratu prázdné soupravy do Znojma pak bylo 24 vozů znovu naloženo dřevem ze čtvrtého vlaku a na dopravní koleji nachystáno na odjezd do Rakouska. Opětovně naložená souprava čítající 24 vozů však znovu musela ve Znojmě více než týden čekat na volný slot. Těsně před tím, než měla odjet do Retzu, však dopravce Rabbit Rail s.r.o. obdržel dopis od rakouského správce infrastruktury, ve kterém mu bylo zakázáno nadále jezdit do Retzu s hnacími vozidly 751 109-0 a 751 173-6, se kterými v březnu do Rakouska zajížděl. V dopise mu bylo dále řečeno, že musí každé jedno vozidlo (nikoli typ) nechat samostatně schválit, přičemž musí mj. doložit návod pro použití vozidla kompletně přeložený do němčiny a originální výkresovou dokumentaci taktéž přeloženou do němčiny.



Obrázek 11 Druhá část uceleného vlaku ze Sokolova do Retzu projíždí nákladíště Unterretzbach dne 8. 3. 2023

Než dopravce Rabbit Rail s.r.o. začal se svými hnacími vozidly řady 751 jezdit do Retzu, několikrát se ubezpečoval, zda tato vozidla mohou do Retzu jezdit. Situaci konzultoval i se zástupci českého Drážního úřadu, kteří mu sdělili, že je stále v platnosti smlouva z roku 1962, která byla již ve své době uzavřena proto, aby byly odstraněny hlavní překážky v přeshraničním styku a bylo možné si bez zbytečných komplikací předávat vlaky v první stanici za hranicemi. Dle této smlouvy mohla zajíždět do první stanice v zahraničí všechna hnací vozidla schválená v sousední zemi, pakliže jsou tato vozidla zároveň řádně vybavena. Ze strany České republiky jsou tyto principy stále dodržovány, avšak Rakouská strana ve své snaze poškodit železniční nákladní dopravu musela evidentně zajít tak daleko, že přeshraniční železniční nákladní dopravě vytvořila větší překážky, než jaké existovaly v 60. letech minulého století. Situace je o to paradoxnější, že vozidla řady 751 do Retzu v minulosti běžně jezdila (viz obrázek č. 7, kde je dvojice těchto hnacích vozidel zdokumentována právě na cestě do Retzu). Dále tato vozidla běžně jezdila do dalších pohraničních stanic v Rakousku jako Gmünd, Summerau a hlavně Marchegg. Do poslední jmenované stanice tato vozidla ze Slovenska zajíždějí dodnes. Požadavek dokládat výrobní dokumentaci těchto hnacích vozidel tak svědčí o záměrné obstrukci.

Doprovci Rabbit Rail s.r.o. tedy nezbylo nic jiného než se pokusit sehnat jiné hnací vozidlo, se kterým by 24vozovou soupravu čekající už více než týden ve Znojmě dopravil do Retzu. Nakonec se mu to podařilo až dne 26. 4. 2023, tedy téměř po měsíčním prostoji ve Znojmě. Využil hnací vozidlo ER 20-001, což je ekvivalent rakouské řady 2016 (Herkules). Využití tohoto vozidla je pro dopravce mnohonásobně dražší než v případě hnacího vozidla řady 751. Zarezervování vozidla na daný výkon je pak zpravidla nutné minimálně v měsíčním předstihu, což je v případě zajíždění do Retzu, kde dopravci do té doby nebyl garantován volný slot na vlečce ani týden předem, naprosto nereálné. Paradoxní je, že vlak s daným hnacím vozidlem měl ze Znojma do Retzu odjet už o týden dříve, přičemž hnací vozidlo ER 20-001 již bylo na cestě do Znojma. Rakouský dopravce Grampetcargo Austria, na jehož licenci byl vlak na rakouském úseku trasován, však potřeboval čas na to, aby si ověřil, že toto vozidlo smí do Rakouska přijet, přestože identická hnací vozidla běžně jezdí po celém Rakousku, pouze s jiným

označením a v jiném nátěru. Tato nejistota ze strany rakouského dopravce dokonale vystihuje absurditu celé situace, kdy železnice likviduje sama sebe, zatímco po silnici dojde zboží až na pilu bez toho, aby k tomu dopravce potřeboval další dvě licence, na posledních 10 kilometrech musel dvakrát vyměnit tahač i s řidičem a jízdu si musel naplánovat 14 dní až měsíc dopředu.

Dopravce Rabbit Rail s.r.o. tak snaha převést teorii o volném trhu na železnici do praxe přišla velmi draho. Přepravu dřeva z Chebu do Retzu následně převzal konkurenční dopravce ČD Cargo a.s., takže pozitivem je, že alespoň v tomto konkrétním případě neskončila na silnici.



Obrázek 12 Poslední vlak dopravce Rabbit Rail s.r.o. na trati Znojmo – Retz dne 26. 4. 2023

Jelikož se zde jedná o učebnicový příklad diskriminace a pošlapávání volného trhu, což je příkrém rozporu se všem proklamovanými cíli EU, je nezbytné problematiku otevřít na mezinárodní polické úrovni a hnát k trestní odpovědnosti všechny, kdo se na této diskriminaci podíleli. Dále je potřeba systémově učinit přítrž veškerým podobným aktivitám, které vrací železnici o 60 let nazpět a prospívají pouze silničním dopravcům. Těžko totiž může mít z takových aktivit prospěch kdokoliv jiný. Z rakouské strany by tedy mělo co nejdříve dojít k odstranění těchto umělých bariér a v první řadě by mělo být opětovně umožněno zajíždění všech u nás schválených vozidel do pohraničních přechodových stanic, a to včetně řady 751.

8 Další možné omezení na straně infrastruktury v blízké budoucnosti

Po roce 2030 dojde díky investicím do železniční infrastruktury napříč celým Rakouskem ke skokovému navýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy na ose Vídeň – Villach. V daném roce by mělo dojít k dokončení základového tunelu pod alpským průsmykem Semmering a v provozu by již měla být i nová trasa spojující Graz a Klagenfurt. Nákladní vlaky projedou celou trasu z Vídně až do Villachu podstatně rychleji, budou moci být delší i těžší (normativy hmotností vzrostou více než dvojnásobně), a především zde bude nově možné bez omezení trasovat nákladní vlaky s výměnnými nástavbami a silničními návěsy standardních rozměrů. To při využití stávající trasy přes horský průsmyk

Semmering není možné kvůli omezujícím rozměrům tunelů starých 170 let. Proto na této exponované trase nikdy nejezdily například ani vlaky RoLa. Po otevření nového základového tunelu tak lze očekávat prudké navýšení počtu vlaků kombinované dopravy, přičemž je pravděpodobné, že přepravy návěsů a výměnných nástaveb zde budou mít dominantní úlohu podobně, jako je tomu na nejzatíženějších železničních tratích v západní části Alp. Na trasách přes Lötschberg, Gothard i Brenner dnes dominují právě vlaky nedoprovázené kombinované dopravy přepravující návěsy a výměnné nástavby.

Jakmile dojde k prudkému nárůstu vlaků kombinované dopravy na trase Vídeň – Villach, bude žádoucí, aby na toto byla infrastruktura v České republice předem připravena. Bylo by nešťastné, kdyby přes Českou republiku všechno zboží jezdilo opět především po silnici a na železnici se návěsy a výměnné nástavby překládaly až za hranicemi v Rakousku.

Pro Znojensko se tak začíná otevírat velká příležitost na vybudování terminálu kombinované dopravy, jelikož leží prakticky na ideální pozici z pohledu silniční nákladní dopravy. Jen přes přechod Hatě – Kleinhaugsdorf ročně po silnici projede přibližně 8 milionů tun zboží (viz kapitola 2). Terminál na Znojensku by mohla využívat také nákladní vozidla z nedalekých přechodů Hevlín – Laa an der Thaya a Mikulov – Drasenhofen, odkud by operativní změna trasy na znojenské překladiště pro účely překládky na železnici znamenala minimální zajižďku. Atraktivní obvod překladiště v blízkosti Znojma by tedy zahrnoval hrany, na kterých se ročně pohybuje přibližně 21 mil. tun zboží, což při optimálních parametrech jak samotného překladiště, tak navazující železniční infrastruktury může představovat potenciál na přesun stovek nákladní vozidel denně ze silnice na železnici.

Vhodným místem pro překladiště by mohl být úsek mezi železniční stanicí Hodonice a zastávkou Dyje severním směrem k silnici I/53. S modernizací a elektrizací tratě Břeclav – Znojmo dojde k prodloužení stanice Hodonice směrem ke Znojmu, takže by zde bylo možné nový terminál napojit do vysunutého znojenského zhlaví této stanice. Terminál by mohl být napojen na hlavní silnici I/53 částečně pomocí stávajících silnic nižších tříd vedených z obcí Dyje či Hodonice tak, že by zde silniční nákladní vozidla obsluhující terminál nemusela jezdit skrz osídlenou oblast.

Do roku 2030 by měla být trať Břeclav – Znojmo elektrizována a modernizována, přičemž zde bude možné trasovat vlaky délky 740 m. Pokud by výhledově stejné parametry měly i tratě Vídeň – Znojmo a Znojmo – Jihlava, což se bude dát v blízké budoucnosti ovlivnit (viz kapitola 3), mohl by být z terminálu nedaleko Znojma vypravovány vlaky do všech tří směrů, tedy na jih, severozápad i východ. S ohledem na výše uvedené by pravděpodobně dominoval směr na jih, nicméně i tak by tento terminál mohl od silniční nákladní dopravy značně ulevit rozsáhlému území ve všech zmíněných směrech.

Terminál by nemusel být určen pouze pro překládku silničních návěsů, výměnných nástaveb a kontejnerů. Mohlo by se zde jednat o univerzální překládkové místo podobného formátu, v jakém se v současnosti navrhuje obdobný terminál v České Třebové (pilotní projekt Správy železnic). Mj. by zde po roce 2030, kdy by měla ukončit provoz skládka komunálního odpadu u obce Únanov, mohla probíhat překládka komunálního odpadu do železničních vozů (což může a nemusí být řešeno jako kombinovaná doprava).

Možnost vybudování terminálu či univerzálního překládkového místa v blízkosti Znojma měla být sledována a podrobně posouzena. Buď město Znojmo, Správa železnic či nějaký jiný subjekt by si měl nechat zpracovat studii, v rámci které bude problematika prověřena, a to v dostatečném předstihu tak, aby do roku 2030 bylo možné vše potřebné realizovat. Pokud by k tomu nedošlo, tak by pravděpodobně bylo narychlo hledáno jiné řešení zahrnující výstavbu nového terminálu v blízkosti Břeclavi či Brna, což jsou již dnes silně zatížené železniční uzly, a výhledově zde budou počty vlaků dále narůstat. Nebylo by vhodné do těchto exponovaných míst přivádět další nákladní vlaky, když se otevírá možnost využít méně vytížené tratě na Znojensku.

9 Výčet veškerých doporučených opatření pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy mezi Znojmem a Rakouskem

V předchozích kapitolách je nastíněno více potenciálních opatření, pomocí kterých by bylo možné napomoci přesunu zboží ze silnice na železnici. Největší efekt by měla komplexní opatření přijatá na národní až nadnárodní úrovni. Dále je žádoucí, aby byly učiněny nezbytné kroky ze strany správců infrastruktury, jednotlivých dopravců, objednatelů osobní dopravy i regionálních samospráv. Je zřejmé, že některá opatření jsou minimálně v krátkodobém horizontu z politického hlediska těžko prosaditelná, nicméně ke zlepšení situace může v menší či větší míře napomoci každé jedno z níže uvedených opatření, a to i samostatně.

Vhodná opatření na národní a nadnárodní úrovni:

- 1) Celoplošně zpoplatnit silniční nákladní dopravu tak, aby byly společnosti kompenzovány veškeré negativní externality, které silniční nákladní doprava generuje.
- 2) Snížit limit celkové hmotnosti jízdní soupravy ze 48 tun zpět na 40 tun a zrušit většinu dalších úlev, které byly v minulosti přijaty na podporu silniční nákladní dopravy.
- 3) Přestat udělovat výjimky na překračování limitu celkové hmotnosti jízdní soupravy „na počkání“. Tyto výjimky udělovat jen v nezbytných případech.
- 4) Celoplošně instalovat dynamické a statické váhy na každou významnější pozemní komunikaci.

Vhodná opatření ze strany Správy železnic:

- 5) Prioritizovat stavby zahrnující modernizaci a elektrizaci tratě Břeclav – Znojmo (včetně) v parametrech dle schválené *Studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Znojmo*, v rámci čehož má mj. dojít k rozšíření počtu staničních kolejí, prodloužení klíčových kolejí a elektrizaci celé ŽST Znojmo. Výrazně zde může pomoci i taková maličkost jako vybudování nové kolejové váhy ve Znojmě.
- 6) V případě v současnosti zpracovávané studie proveditelnosti prověřující modernizaci a elektrizaci tratě Znojmo (mimo) – Jihlava apelovat na návrh co nejlepších parametrů pro nákladní dopravu.
- 7) Koordinovat veškeré kroky na Znojmsku s rakouským protějškem ÖBB-Infrastruktur AG.

Vhodná opatření ze strany ÖBB-Infrastruktur AG:

- 8) V rámci připravované stavby zahrnující částečné zdvoukolejnění úseku Stockerau – Retz přeložit úsek mezi stanicí Guntersdorf a zastávkou Platt tak, aby zde vzrostly hodnoty normativů hmotností v obou směrech a současně došlo ke zvýšení traťové rychlosti.
- 9) Prodloužit vybrané stanice tak, aby v celé trase Znojmo – Vídeň bylo výhledově možné trasovat nákladní vlaky délky 740 m.
- 10) Výrazně zkapacitnit stanici Retz, a to optimálně formou přednádraží vysunutého směrem ke Znojmě s vlastním sekundárním napojením vlečky pily z opačné strany.
- 11) Motivovat dopravce k využívání přechodu Znojmo – Retz a přijmout opatření ke ztraktivnění trasy již v krátkodobém horizontu. Pro začátek systémově povolit trasování delších vlaků alespoň v noci, hodnotu optimálně nastavit až na 650 m.
- 12) Prošetřit nedávný případ diskriminace jednoho z dopravců a do budoucna podobným případům zabránit. Umožnit dopravcům pro jízdu do Retzu využívat co nejpestřejší škálu vozidel a vycházet jim maximálně vstříc všude tam, kde tomu nebude bránit objektivní překážka technického charakteru.
- 13) Koordinovat veškeré kroky na trase Vídeň – Retz s českým protějškem Správou železnic.

Vhodná opatření ze strany objednatelů dopravy a železničních osobních dopravců

- 14) Navýšit počet osobních vlaků v úseku Znojmo – Retz tak, aby zde optimálně osobní vlaky jezdily po celý den v 60' intervalu. Díky tomu by odpadl periodicky se opakující prostoj soupravy na dopravní koleji v Retzu, což by během dne zlepšilo možnosti pro posun a objíždění nákladních souprav v exponované stanici Retz.
- 15) Dohodnout se na nocování několika souprav ve Znojmě, což byl jeden z původních hlavních cílů elektrizace úseku Retz – Znojmo dokončené v roce 2009. Tímto by taktéž došlo k odlehčení exponované stanice Retz.

Vhodná opatření ze strany železničních nákladních dopravců

- 16) Vzájemně zefektivnit systém jednotlivých vozových zásilek v přeshraničním styku tak, aby státní hranice nepředstavovala nepropustnou bariéru pro všechny přepravy menších objemů s cílovou či počáteční stanicí nedaleko státní hranice.
- 17) Ze strany dopravce Rail Cargo Austria snížit cenu za přistavování vozů na vlečku v Retzu, a to jak v případě ucelených vlaků, tak v případě jednotlivých vozových zásilek.
- 18) Ze strany dopravce Rail Cargo Austria se snažit o minimalizaci technologických časů souvisejících s obsluhou vlečky pro potřeby českých dopravců. Vycházet českým dopravcům maximálně vstříc při plánování časů vykládky a hledání volných slotů.

Vhodná opatření ze strany společnosti Holzindustrie Maresch GmbH

- 19) Umožnit přístup na vlečku i dalším dopravcům než pouze Rail Cargo Austria.
- 20) Navýšit počet zaměstnanců obsluhující stroje určených pro vykládku dřeva na odpolední směně. Umožnit vykládku vlaku i ve večerních hodinách, zpočátku alespoň operativně při zpoždění vlaku směřovaného na odpolední slot.

Vhodná opatření ze strany města Retz

- 21) Striktně neuplatňovat veškerá časová omezení vztahující se na činnost pily také na vykládku a nakládku železničních vozů. Pro začátek umožnit alespoň v případě zpoždění operativně vykládat také v pozdních večerních hodinách a po celý den v sobotu.

Vhodná opatření ze strany města Znojma

- 22) Na politické úrovni se snažit prosazovat výše uvedené body. Zprostředkovávat bilaterální jednání mezi českou a rakouskou stranou. Scházet se s největšími přepravci v regionu, mapovat jejich potřeby a apelovat na větší využívání železniční dopravy při přepravě zboží. Na politické úrovni hledat v sousedních regionech partnery, a to i za hranicemi v Rakousku.
- 23) V budoucnu již znovu nedovolit výstavbu velkých průmyslových budov v místech, která nelze napojit na železnici. Jakékoliv ústupky a úlevy ze strany města podmínit alespoň částečným využíváním železnice při přepravě zboží.
- 24) Nechat si zpracovat studii, která prověří možnost výstavby nového terminálu kombinované dopravy či univerzálního překládkového místa v blízkosti Znojma. Případně k tomuto vyzvat Správu železnic či jiný subjekt, se kterým bude záměr průběžně konzultovat.

10 Naléhavý bod týkající se plánovaných změn v osobní dopravě od prosince 2023

V době dokončování tohoto dokumentu se objevil materiál, ve kterém bylo avizováno prodloužení osobních vlaků z Retzu směrem na Znojmo dle bodu č. 14 uvedeným výše. Bude tak ale učiněno tím nejhorším možným způsobem, kdy vlaky budou končit přibližně kilometr před státní hranicí na zastávce Unterretzbach, a soupravy tak každou druhou hodinu budou namísto jedné staniční koleje v Retzu

blokovat traťovou kolej do České republiky. V Retzu tak bude mít rakouský dopravce více prostoru na posun s „vlastní zátěží“, dojde k tomu ale za cenu dalšího výrazného zhoršení podmínek pro železniční nákladní dopravu z České republiky. Je nepravděpodobné, aby za této situace byly v Retzu nadále vykládány dvě 300m soupravy denně, což nevyhnutelně povede k dalšímu přesunu zboží ze železnice na silnici.

Tato chystaná změna by měla být řešena prioritně. Možná řešení jsou tři. Optimálním řešením je prodloužit všechny osobní vlaky z Unterretzbachu až do Znojma. Pokud by toto bylo odmítnuto, je možné soupravu odstavovat v Šatově, kam by z Unterretzbachu přejela jen necelé 3 km. Další možností je se soupravou jezdit zpět do Retzu, a to alespoň operativně v případě potřeby, když by byla avizována jízda nákladního vlaku. Poslední řešení by představovalo zhoršení i proti stávajícímu stavu, avšak stále by se jednalo o lepší variantu než v současnosti navrhované pobyty všech souprav na zastávce generující dlouhá obsazení traťové koleje.

Celá tato situace jen dokládá, že není v lidských silách ani stíhat sledovat všechna připravovaná opatření vedoucí ke zhoršení podmínek pro železniční nákladní dopravu, natož je účinně řešit.

Ve Znojmě dne 13. 9. 2023

Ing. Martin Svoboda

Bc. Martin Ševčík

Seznam použitých informačních zdrojů

- (1) VIDEO: Cestu sanitce museli udělat policisté. Přes kamiony se nedalo projet [online]. 2023 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
<https://tn.nova.cz/zpravodajstvi/clanek/498083-video-cestu-sanitce-museli-udelat-policiste-pres-kamiony-se-nedalo-projet>
- (2) VIDEO: Sanitka nezvládla dojet k pacientce, záchranářská ulička byla ucpaná [online]. 2022 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
https://www.idnes.cz/praha/zpravy/zachranarska-ulicka-bouracka-zachranka-vyjezd-sanitka.A220330_085216_praha-zpravy_baky
- (3) Sčítání dopravy [online]. 2023 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
<https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy>
- (4) RAHMENPLAN 2022-2027 [online]. 2021 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
https://www.viboe.at/Downloads/Info_Allgemein/Aktuelle_Dokumente/Mittelfristige_Investitionsplaene_ASFINAG_OEBB_und_BIG/2021_11_rahmenplan_oebb_2022-2027.pdf
- (5) Hollabrunn: Alles auf Schiene für zweigleisigen Ausbau [online]. 2020 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
https://www.meinbezirk.at/hollabrunn/c-lokales/hollabrunn-alles-auf-schiene-fuer-zweigleisigen-ausbau_a4295847
- (6) TARIF ČD Cargo, a.s. [online]. 2023 [cit. 2023-09-13]. Dostupné z:
https://www.cdcargo.cz/documents/10179/247060/Tarif_CD_Cargo_2023-2.pdf/68eb23a9-e5ff-48ea-8785-d3b1df5b17b0