

## Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů

Překlad otevřeného dopisu zástupců sektoru EK, ministru dopavy BRD a ministrům dopavy dalších zemí



### Otevřený dopis

Spolkový ministr Alexander Dobrindt

Ministerstvo dopavy a digitální infrastruktury – Berlin

Komisařka EU Violeta Bulc

Evropská Komise pro dopavu

Kopie:

- Ministr dopavy François Bellot, Belgie
- Ministryně dopavy Elisabeth Borne, Francie
- Ministr dopavy Graziano Delrio, Itálie
- Ministr dopavy François Bausch, Lucembursko
- Ministryně dopavy Melanie Schultz van Haegen, Nizozemí
- Ministr dopavy Jörg Leichtfried, Rakousko
- Ministryně dopavy Doris Leuthard, Švýcarsko
- Evropská agentura pro železnice, Josef Doppelbauer

### **Krise v nákladní dopravě na kolejích – krize průmyslu**

#### **Kolaps v Rastattu: Nákladní dopravci zvládají pouze čtvrtinu přeprav – obzvláště postižená je kombinovaná doprava**

Vážený spolkový ministře Dobrindte!

Vážená komisařko Bulc!

Téměř dva měsíce je přerušena železniční trať v údolí Rýna kvůli nehodě na staveništi (pozn. SPV: plně provozní 2 kolejná magistrála byla podtunelována novou metodou spočívající ve zchlazení nadloží, bohužel to nefungovalo a trať se v místě stavby přes 3 km dlouhého tunelu 12. 8. 2017 propadla). Pokud bude trať k avizovanému 7. říjnu 2017 opět zprovozněna, železniční logistika se bude stále potýkat s obrovskými následky.

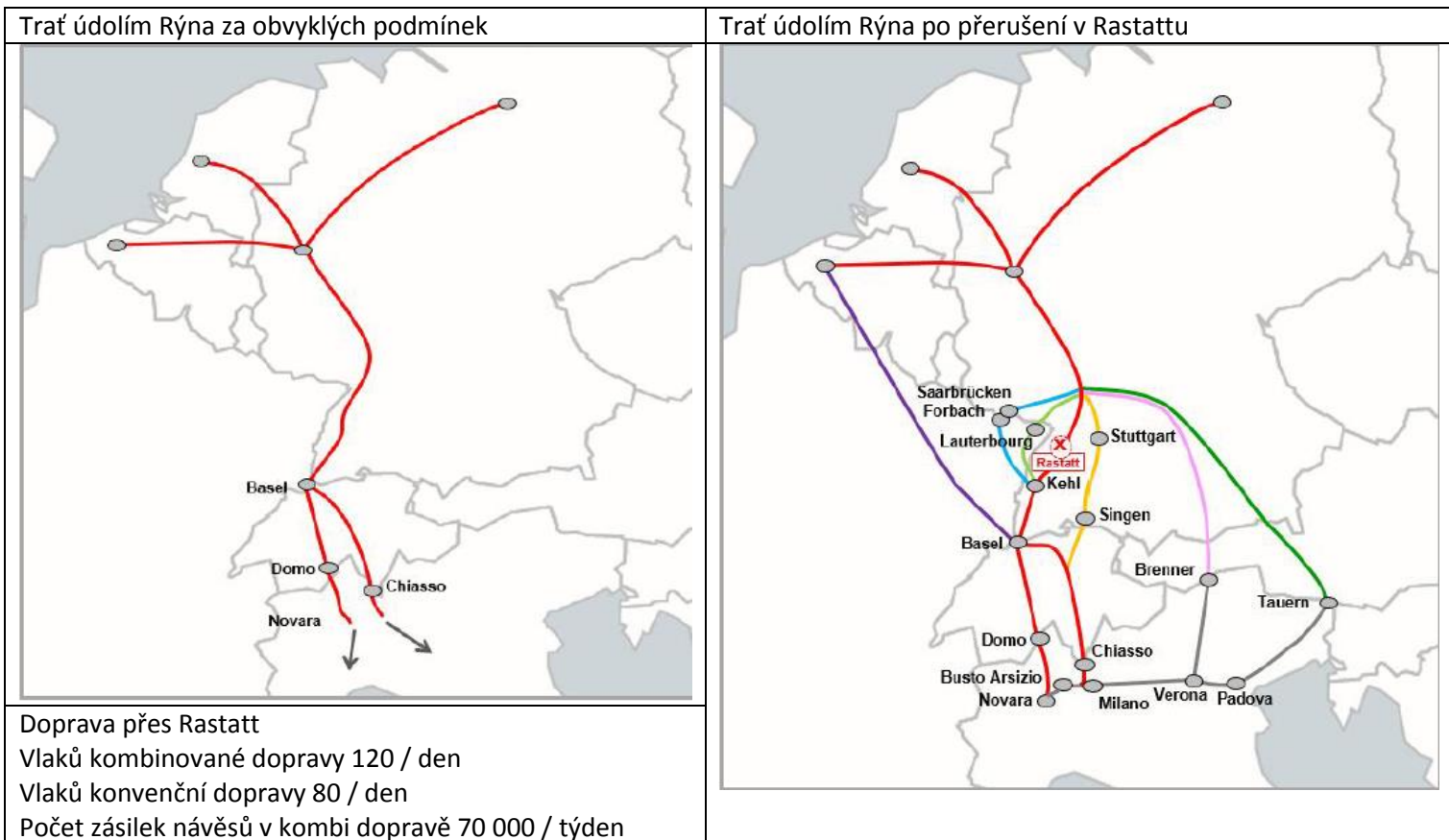
Jaká je aktuální situace?

- Pro 200 nákladních vlaků, které v září denně projíždějí trať údolím Rýna je k dispozici teoretická kapacita objížděné trasy přes Stuttgart – Singen, Brenner a přes Elsass ve výši 150 tras pro nákladní vlaky.

**Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů**

*Příklad otevřeného dopisu zástupců sektoru EK, ministru dopavy BRD a ministrům dopavy dalších zemí*

- Trať údolím Rýna je hlavní tratí kombinované dopavy v Evropě. Kolem 50 % výměny zboží mezi severní Evropou a Itálií přes Švýcarsko se standardně uskutečňuje formou kombinované dopavy po této ose.
- Aktuálně mohou nákladní dopravci zvládnout přes objízdné trasy via Německo, Francie a Rakousko jen 25 % obvyklého objemu přeprav.
- Kombinovaná doprava je obzvláště postižená, pro tento co do množství nejsilnější segment dosahuje přeprava po objízdných trasách méně než 15% obvyklého objemu.
- Chybějící dostupnost strojvedoucích na Brenneru a v Elassu je hlavním důvodem proto, že většina kapacity na objízdných trasách ani tři týdny po přerušení rýnské tratě nemůže být využita.
- Kvůli ztíženým podmínkám provozu po objízdné trase přes Stuttgart a Singen je většina vlaků zrušena nebo jezdí s extrémními zpožděními v řádu několika dní.



Jaké jsou důsledky?

System evropské železniční logistiky stojí před kolapsem

## Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů

*Překlad otevřeného dopisu zástupců sektoru EK, ministru dopavy BRD a ministrům dopavy dalších zemí*

- Překládací terminály kombinované dopavy podél koridoru Rýn – Alpy jsou přeplněné kontejnery a vyhlásili zákaz příjmu přepravních jednotek
- Vznikají škody v řádu miliard v průmyslu, u železnic, operátorů a spedic
- Část železniční dopavy je přeložena na silnici, v dalších letech se na koleje nevrátí. Tímto způsobem jsou ohroženy politické cíle pro přeložení nákladní dopavy na koleje.
- Dlouholeté investice do systému kolejové dopavy jsou zmařeny

Jak k tomu mohlo dojít?

Přerušeni trati v Rastattu a současný krizový management příkladně ilustrují, co je špatně v nákladní železniční dopravě v Evropě:

- Pro důležité koridory nákladní dopavy není dostatek objízdnych tratí, které by byly plánované jako záložní pro okamžité použití v případě přerušeni dopavy
- Přeshraniční kooperace při správě koridorů, plánování a správě infrastruktury je nadále patrná pouze v ojedinělých případech.
- Neexistuje mezinárodní koordinace při stavebních pracích na železniční infrastruktuře. Objízdne tratě byly během vědomého riskantního podtunelování v Rastattu zcela nebo částečně uzavřeny rovněž z důvodu stavební činnosti.
- Národní specifika ztěžují objízdku na tratích v jiných zemích. Například pouze německy hovořící strojvedoucí nemohou projet po objízdnych tratích Francii.
- Neexistuje žádná struktura pro mezinárodní krizové řízení v nákladní železniční dopravě. Nutná každodenní koordinace mezi národními provozovateli infrastruktury, železnicemi, terminály a operátory probíhá velmi pomalu a neefektivně.

Co se musí co nejrychleji změnit

Pro mnoho expertů z železničního sektoru je nadále těžko zdůvodnitelné, proč uzavírka tratě nemohla být výrazně zkrácena, resp. její důsledky výrazně redukovány stavbou pomocné jednokolejné přeložky bezprostředně po vzniklém poškození rýnské trati.

Pro omezení důsledků „blackoutu“ systému a dlouhodobé ztráty důvěry trhu jsou nutná následující opatření:

- Ustanovení TaskForce na úrovni ministrů, příp. EU s kompetencí pro krizové řízení při účasti provozovatelů infrastruktury
- Kolegiální podpora státních železničních dopravních podniků při krátkodobém posílení personálního poolu na objízdnych tratích přes Brenner, Francii, oblast Stuttgart/Singen/Schaffhausen uvolněním pro nákladní dopravu – tím lze zvýšit stávající kapacitu objízdne trasy z dnešních 25% na 50-60%.
- Zjednodušení provozních postupů na objízdnych trasách při součinnosti Evropskou agenturou pro železnice
- Ověření mimořádných krátkodobých opatření pro podporu nákladních dopravců, kteří jsou díky kolapsu v Rastattu přímo postiženi a finančně stojí před bankrotem