

Die Güterbahnen uvádí – nákladní vlaky ujely v Německu v roce 2025 navíc 87 974 kilometrů kvůli výlukám

87 974 kilometrů navíc – příčinou km navíc je silně zastaralá a k poruchám náchylná železniční síť, na níž je mnoho stavenišť a závad. Právě proto jsou sice renovační a údržbářské práce nezbytné – ale stejně tak je důležité zajistit, aby výsledné objízdne trasy nebyly zbytečně dlouhé. Sdružení dopravců DIE GÜTERBAHNEN navrhuje: přezkoumání objemu výstavby, silnější sdružování stavebních prací a strukturální rozšíření odklonových tras před úplným uzavřením tratě.

Se 42 rekonstrukcemi koridorů, malými a středními opatřeními a novou výstavbou se DB InfraGO snaží dostat pod kontrolu zpoždění v německé železniční síti při rekonstrukcích. V praxi však prudký nárůst objemu stavebních prací zatěžuje zejména železniční nákladní dopravu – s mnoha objízdny trasami a zejména dlouhými objízdny trasami.

Je logické, že nákladní vlaky jezdící po síti musí být při výstavbě DB InfraGO odkloněny. I když postižení dopravci musí "jen" zaplatit cenu za původní trasu v případě krátkodobých odklonů, delší trasa jim způsobuje vysoké dodatečné náklady. Za delší směny strojvedoucích, vyšší spotřebu energie a zvýšené opotřebení DIE GÜTERBAHNEN stanovila cenu kolem 16 eur za kilometr odklonu. Čím delší je odklon, tím vyšší jsou dodatečné náklady na nákladní železnice. V případě analyzovaného vzorku jako příkladu, poté co DB InfraGO oznámila práce pro rok 2025, bylo do konce roku najeto navíc celkem 87 974 kilometrů odklonů. Tyto byly provozovány navíc k běžně plánované provozní kapacitě 9 400 417 kilometrů vlakových tras pro rok 2025 a způsobily další náklady na dalších 270 směn po 8 hodinách pro personál lokomotiv.

Aby se zabránilo příliš dlouhým odklonovým trasám pro nákladní dopravu v nadcházejících projektech renovace, údržby, nové výstavby a rozšíření železniční sítě, musí DB InfraGO **nejprve** zkontrolovat objem výstavby. **Za druhé**, DB InfraGO musí inteligentněji sjednotit své stavební opatření a zároveň zajistit, že výstavba bude urychlena. **Za třetí**, předběžná modernizace odklonových tras prostřednictvím cílené nové výstavby a rozšíření – včetně elektrifikace – před úplným uzavřením je naprosto nezbytná, aby byla větší kapacita a modernizována zařízení, aby na kolejích nenastal úplný chaos.

Kromě obzvlášť dlouhých obchvatových tras mají dopravci také problémy s pozdním přenosem informací o stavbě. Ve skutečnosti je DB InfraGO ze zákona povinna předložit důvod a dobu většiny stavebních opatření během roku, vlaky jimi dotčené a změnu jízdního řádu v tzv. "*Kompilaci operačních důsledků*" (ZvF) nejméně 15 týdnů před dnem omezení provozu. V praxi však třetina až polovina ZvF není přijata včas před zahájením výluk. V důsledku toho jsou postižení dopravci nuceni přeplánovat personál a nasazení lokomotiv s velkými dodatečnými finančními náklady několik dní nebo dokonce krátce před začátkem cesty. Tyto náklady se pak přičítají k již tak vysokým dodatečným nákladům (energie, personál, vozidla) za delší objízdne trasy.