

Spolek pro efektivní železnici k:

Přesunu části nákladní dopravy ze silnice na železnici

1. Shrnutí

Česká republika je jedním z nejzatíženějších tranzitních území silniční nákladní dopravy v EU. Dlouhodobě rostoucí intenzita kamionové dopravy vede k přetížení klíčových dálničních a silničních tahů (D1, D5, D8, D52), k vysokým externím nákladům a k tlaku na restriktivní opatření, která jsou politicky i právně obtížně udržitelná.

Strategickým řešením je cílený přesun části dálkové a tranzitní nákladní dopravy na železnici, zejména prostřednictvím kombinované dopravy. Tento přístup:

- snižuje přetížení hlavních tahů,
- zvyšuje bezpečnost a komfort osobní dopravy,
- **výrazně omezuje náklady státu na údržbu a rekonstrukce silniční infrastruktury,**
- posiluje roli ČR jako logistického a železničního uzlu střední Evropy.

2. Výchozí situace v ČR

2.1 Silniční doprava

- ČR leží na hlavních evropských tranzitních osách **sever–jih a západ–východ**.
- Klíčové přetížené tahy:
 - **D1** (Praha–Brno–Ostrava)
 - **D5** (Německo–Plzeň–Praha)
 - **D8** (Drážďany–Praha–Ústí n. L.)
 - **D52** (směr Rakousko / Vídeň)
- Významná část kamionů **vůbec neobsluhuje český trh**, jde o čistý tranzit.

2.2 Železniční doprava

- ČR má **hustou železniční síť** a strategickou polohu.
- Probíhá implementace **ETCS** na hlavních koridorech.
- Nákladní doprava je však:
 - kapacitně limitována osobní dopravou,
 - znevýhodněna provozně i ekonomicky,
 - brzděna nedostatkem moderních terminálů kombinované dopravy.
 -

3. Proč je přesun na železnici strategickým řešením

3.1 Dopravní a bezpečnostní argumenty

- Jeden nákladní vlak nahradí **30–40 kamionů**.
- Snížení hustoty provozu na kritických úsecích.
- Nižší riziko nehod a dopravních kolapsů.

3.2 Ekonomické argumenty

- Nižší externí náklady státu (opravy silnic, zdravotní dopady, nehody).
- Stabilmější a předvídatelnější logistické řetězce.
- Podpora českého železničního a logistického průmyslu.

3.3 Environmentální argumenty

- Výrazně nižší emise CO₂ na tunokilometr.
- Nižší hluková zátěž v obydlených oblastech.
- Soulad s klimatickými a environmentálními cíli EU i ČR.

3.4 Politicko-strategické argumenty

- Omezení tlaku na **národní kvóty a zákazy**, které jsou právně i politicky problematické.
- Posílení role ČR jako **logistického a železničního uzlu**, nikoli jen silničního tranzitu.
- Větší odolnost dopravního systému v krizových situacích.

4. Co přesně přesouvat na železnici (realisticky)

Nejde o nahrazení veškeré silniční dopravy.

Vhodné pro železnici:

- tranzitní doprava nad **300 km**,
- pravidelné toky zboží,
- kontejnery, výměnné nástavby, těžké a objemné náklady.

Role kamionů:

- regionální rozvoz,
- first / last mile,
- flexibilní obsluha míst bez železniční infrastruktury.

5. Klíčová opatření pro ČR (bez kvót)

5.1 Ekonomické narovnání podmínek

- Diferencované mýto (emise, hluk, časová špička).
- Zvýhodnění železniční nákladní dopravy na TEN-T.

5.2 Kapacita a provoz železnice

- Prioritní trasy a časová okna pro nákladní vlaky.
- Koordinace výluk s ohledem na nákladní dopravu.
- Plná interoperabilita hlavních tratí díky ETCS.

5.3 Kombinovaná doprava

- Výstavba a modernizace terminálů (Praha, Brno, Ostrava, Ústí n. L., Plzeň).
- Napojení terminálů na dálniční síť.
- Podpora ucelených vlaků a shuttle spojů.

5.4 Role státu

- Strategická koordinace (MD, SŽ, kraje).
- Využití evropských fondů a CEF.
- Aktivní komunikace s logistickým sektorem.

5.5 Závěry NKÚ k dosavadní podpoře kombinované dopravy

Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) ve své kontrolní akci č. 23/13 konstatoval, že dosavadní podpora nákladní kombinované dopravy v ČR nepřinesla očekávané výsledky a její reálný vliv na přesun přeprav ze silnice na železnici byl minimální.

NKÚ zejména uvedl, že:

- přepravní objemy v kombinované dopravě v ČR dlouhodobě klesají,
- železniční nákladní doprava stagnuje,
- silniční nákladní doprava naopak výrazně roste,
- 86 % alokovaných finančních prostředků na rozvoj kombinované dopravy nebylo v letech 2015–2023 využito,
- u části podpořených projektů nebyly dosaženy plánované přepravní objemy a v některých případech došlo i k neoprávněnému použití veřejných prostředků.

5.6 Nutnost převodu přepravy kulatiny a dřeva na železnici

Zvláštní pozornost je nutné věnovat přepravě kulatiny a dřeva, která představuje typický příklad nákladu nevhodného pro dlouhodobou silniční přepravu a zároveň ideálního kandidáta pro železnici.

Přeprava kulatiny po silnici:

- výrazně zatěžuje regionální i páteřní komunikace,
- způsobuje nadměrné opotřebení vozovek a mostů,
- generuje zvýšená bezpečnostní rizika,
- má minimální časovou přidanou hodnotu oproti železnici.

Naopak železniční přeprava kulatiny:

- umožňuje ucelené vlaky s vysokou efektivitou,
- výrazně snižuje náklady na údržbu silnic,

- omezuje negativní dopady v obcích a regionech,
- odpovídá dlouhodobým cílům státu v oblasti dopravy, klimatu i hospodaření s veřejnou infrastrukturou.

V návaznosti na závěry NKÚ je proto žádoucí, aby stát:

- prioritně převedl systematické přepravy kulatiny a dřeva na železnici,
- vytvořil jasné provozní a cenové podmínky, které tuto přepravu zvýhodní,
- a omezil nahodilé a dlouhodobé silniční přepravy dřeva tam, kde existuje reálná železniční alternativa.

Tento krok představuje rychle realizovatelné, kontrolovatelné a ekonomicky racionální opatření, které může přinést okamžitý přínos bez nutnosti plošných zákazů či kvót.

Závěry NKÚ zároveň potvrzují, že bez jasné definovaných povinných přepravních toků (např. kulatina, těžké hromadné náklady) a bez skutečné provozní priority železniční dopravy nelze očekávat reálný přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici.

6. Přínosy přesunu nákladní dopravy pro osobní silniční dopravu občanů ČR

Přesun části tranzitní a dálkové nákladní dopravy na železnici nepřináší benefity pouze státu a logistickému sektoru, ale má **přímý a pozitivní dopad na každodenní život občanů ČR**, kteří využívají silniční síť pro osobní dopravu.

6.1 Plynulejší doprava a méně kolon

- Snížení počtu kamionů na přetížených tazích (D1, D5, D8, D52) vede k:
 - menšímu počtu dopravních zácp,
 - stabilnějším dojezdovým časům,
 - vyšší spolehlivosti každodenní mobility (dojíždění do práce, školy).
- odstranění "brzdného efektu" těžkých vozidel v kopcovitých úsecích a při mimořádných událostech.

6.2 Vyšší bezpečnost silničního provozu

- Nižší intenzita těžké nákladní dopravy znamená:
 - méně vážných dopravních nehod,
 - nižší riziko fatálních následků při kolizích,
 - lepší podmínky pro osobní automobily i autobusy.
- Pozitivní dopad zejména na vytížené příměstské a tranzitní úseky.

6.3 Kvalita silnic, komfort jízdy a náklady na údržbu

Těžká nákladní doprava má **zásadní a disproporční vliv na technický stav silniční infrastruktury**. Z hlediska opotřebení platí, že jeden plně naložený kamion zatěžuje vozovku řádově **desetitisíckrát více** než osobní automobil.

Řádové náklady na údržbu a opravy (orientační hodnoty)

- **Běžná obnova povrchu dálnice:** cca **20–40 mil. Kč / km**
- **Komplexní rekonstrukce dálničního úseku:** cca **100–300 mil. Kč / km**
- **Rekonstrukce mostního objektu na dálnici:** často **stovky milionů Kč** na jeden objekt

Na nejzatíženějších úsecích (např. D1, D8) jsou tyto zásahy nutné **výrazně častěji právě kvůli vysokému podílu kamionové dopravy**.

Přínos přesunu části nákladní dopravy na železnici

- Každý ucelený nákladní vlak nahrazuje přibližně **30–40 kamionů**.
- I relativně malý přesun (např. **10–15 % tranzitní kamionové dopravy**) znamená:
 - prodloužení životnosti vozovek a mostů,
 - **úspory v řádu jednotek až nižších desítek miliard Kč v horizontu jednoho desetiletí**,
 - snížení potřeby rozsáhlých oprav za plného provozu.

Fiskální dopad

- nižší tlak na rozpočet **Státního fondu dopravní infrastruktury**,
- možnost přesunu částí prostředků z nákladné údržby do rozvoje infrastruktury (terminály kombinované dopravy, železniční uzly),
- lepší návratnost již realizovaných investic do dálniční sítě.

Přímý efekt pro občany:

- méně uzavírek a omezení,
- plynulejší provoz,
- vyšší bezpečnost a komfort osobní dopravy.

6.4 Úspora času a nákladů pro domácnosti

Úspora času a nákladů pro domácnosti Úspora času a nákladů pro domácnosti

- Méně kolon = nižší spotřeba paliva a menší stres.
- Kratší a předvídatelnější dojezdové časy zvyšují kvalitu života.
- Snížení nepřímých nákladů (zpoždění, nehody, opotřebení vozidel).

6.5 Zlepšení životního prostředí v okolí silnic

- Méně kamionů v blízkosti obcí a měst:
 - nižší hluková zátěž,
 - nižší koncentrace emisí,
 - lepší podmínky pro bydlení podél hlavních tahů.
- Přínos zejména pro obyvatele Ústeckého, Středočeského, Plzeňského a

Jihomoravského kraje.

7. Závěr

Přesun části nákladní dopravy na železnici:

- řeší přetížení silnic **systémově**, nikoli restriktivně,
- přináší **konkrétní a hmatatelné výhody pro občany ČR** v osobní dopravě,
- je ekonomicky i environmentálně výhodnější než plošné zákazy a kvóty,
- posiluje dlouhodobou konkurenceschopnost ČR.

Kvóty a zákazy jsou krátkodobý nástroj. Silná železniční nákladní doprava je dlouhodobé řešení – ku prospěchu státu i občanů.