



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VII/2024

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Kombinovaná doprava ve Švýcarsku

| | |
|--------------------------------|--------|
| Úvod | str. 2 |
| Švýcaři mají vizi | str. 2 |
| Dokončené projekty v Itálii | str. 3 |
| Projekty v Německu a Belgii | str. 3 |
| Další projekty | str. 4 |
| Nový terminál v oblasti Milána | str. 4 |
| Plána pro levý břeh Rýna | str. 5 |
| Závěr | str. 5 |

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8a, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Švýcarsko = železniční zahraniční politika s šekovou knížkou

1. Úvod

Opět tak jako přesně před rokem, i zde se vracíme k problematice kombinované dopravy, ke stále častěji politi(c)ky vynucovaným změnám a k náladám a reakcím, které tyto změny přinášejí – přešlapování mezi "pocitem my" a "nuceným přesunem".

Dnes je v našem hledáčku Švýcarsko, země s významnou tranzitní polohou v kombinaci s komplikovanými geologickými poměry, a přesto země, která dnes může být vzorem pro svoje sousedy. V dobách založení železnice se angažovaly zahraniční společnosti jako dárci ve Švýcarsku; Švýcarsko dnes ve svém zájmu masivně investuje do KD v zahraničí.

2. Švýcaři mají vizi

Uvědomují si, že ani vzorová evropská země v oblasti železniční dopravy nemůže dosáhnout svých cílů v oblasti ekologičtější nákladní dopravy sama. Sousedé EU musí rovněž vytvořit potřebnou železniční infrastrukturu. Švýcarsko je připraveno to podpořit tím, že sáhne do vlastní peněženky. Pokud chce některá země EU rozšířit dopravní infrastrukturu přeshraničního významu, vláda se obvykle obrátí na Brusel a doufá ve financování z finančního nástroje EU Nástroj pro propojení Evropy (CEF). V případě obzvláště důležitých projektů by si však jednotlivé státy EU mohly vzít příklad ze Švýcarska a zvážit spolufinancování dopravní infrastruktury v zahraničí vedle prostředků CEF. To však funguje pouze tehdy, pokud se k sobě všichni partneři chovají férově a nevzniká dojem, že je některá země "vyčleňována". Kromě toho je největší šance na úspěch, když projekt selže hlavně kvůli financování. Pokud jsou problémem dlouhé plánovací a schvalovací procesy, narazí tento model na své limity. Pak pravděpodobně ztratí zájem i prozíraví Švýcaři.

Aby byla vnitrostátní politika nákladní dopravy účinná, je Švýcarsko závislé na zapojení své železniční infrastruktury do vhodné evropské sítě, a proto se Švýcaři podílejí na dopravní politice i za hranicemi země. Na základě zákona o nákladní dopravě z roku 2005 poskytuje

Švýcarská konfederace investiční příspěvky na výstavbu a rozšiřování překladišť pro kombinovanou dopravu (CT) v zahraničí. Podílí se také na rozvoji železničních koridorů, které umožňují přepravy s výškou rohu 4 metry. K dnešnímu dni bylo realizováno sedm projektů, z nichž tři se týkají železniční infrastruktury a čtyři dotace na terminály CT, na které byl vyplacen ekvivalent přibližně 328 milionů eur. V současné době je spolufinancována modernizace tratí a výstavba překládkových terminálů částkou přibližně 291 milionů eur.

3. Dokončené projekty v Itálii.

Kontejnery ze severomořských přístavů, zemí Beneluxu a Německa určené pro Itálii by se měly dostat do překladišť v oblasti **Milána** po železnici. Z tohoto důvodu Švýcarsko již delší dobu financuje úpravu tras v Itálii. Například tunel Monte Olimpino 2 na švýcarsko-italské hranici u Chiassa byl uveden do provozu 18. června 1990. Slouží jako nákladní obchvat města Como. Železniční trať Cadenazzo (CH) - Luino (I) je jednokolejná železniční trať ve vlastnictví společností SBB Infrastructure a RFI. Trať je nejdůležitější přístupovou trasou z Nového železničního spojení přes Alpy (NRLA) přes Gotthard do hlavního terminálu švýcarské společnosti CT Hupac v Busto Arsizio-Gallarate v Itálii. Trať Luino rovněž zajišťuje přístup k terminálům v Novaře a janovským přístavům. Na začátku roku 2014 se Švýcarsko zavázalo financovat toto rozšíření částkou až 120 milionů eur. Itálie souhlasila s poskytnutím finančních prostředků v celkové výši přibližně 40 milionů eur na rozšíření trati Chiasso-Milán. Do konce roku 2019 byl vybudován dvoukolejný ostrůvek u Contone/Quartino a od poloviny prosince 2020 je včas a v rámci rozpočtu v provozu čtyřmetrový koridor na trati Luino.

Terminál Hupac v **Busto Arsizio-Gallarate** pro nedoprovázenou kombinovanou dopravu (UCT) se nachází asi 20 kilometrů severně od Milána a 150 kilometrů od janovských přístavů. Cílové destinace zahrnují místa v Itálii, ale také ve Švýcarsku, Německu, Belgii, Nizozemsku a Dánsku. Železniční uzel Milano (RHM) skupiny Contship Italia v Melzu, který se nachází východně od Milána, je spojnicí mezi hlubokomořskými přístavy v severní Itálii a terminály v kontinentální Evropě. RHM je součástí skupiny Eurokai Group se sídlem v Hamburku.

4. Německo a Belgie

Terminál **Singen** byl postaven v roce 1996. Původně slouží k zásobování Bádenska-Württemberska, ale vlaky jezdí také přes Švýcarsko do Itálie a do destinací v Německu, jako je

Duisburg. Terminál provozuje společnost TSG Terminal Singen GmbH, kterou z poloviny vlastní švýcarská společnost Hupac. Kombiterminál **Duisburg (DKT)** je vstupní branou mezi hlavními evropskými dopravními osami sever-jih a východ-západ. Vlakové spoje UCT jezdí do Busto Arsizio-Gallarate a z Rotterdamu/Antverp do Schwarzheide v Braniborsku a dále do Polska, Maďarska a Ruska. Jedná se především o přepravu chemikálií jménem švýcarské společnosti Bertschi, kterou organizuje společnost Hupac.

Terminál v **Antverpách** odbavuje až deset párů vlaků denně do destinací v Itálii a Švýcarsku a je téměř celý (99,94 %) ve vlastnictví společnosti Hupac.

5. Další projekty

Na švýcarských úsecích osy Lötschberg-Simplon již nějakou dobu mohou jezdit transporty s výškou nároží 4 metry; modernizace v Itálii povede k modernizaci celé trasy.

V červenci 2020 švýcarská vláda (Spolková rada) rozhodla o využití zbývajících prostředků z úvěru na 4metrový koridor ve výši téměř 152 milionů eur na rozšíření trati Simplon v Itálii. Itálie přispěje zbývajících 103 miliony eur a zavázala se dokončit projekty do roku 2028. Rozšíření umožní provoz až čtyř nákladních vlaků za hodinu a směr s nákladem o výšce rohu 4 metry do velkých překladišť v oblasti Milána/Novary. První stavební práce na úseku Arona-Stresa již byly zahájeny.

6. Nový terminál v oblasti Milána

Smistamento, bývalé seřadovací nádraží severoitalské metropole, je plánován jako hlavní vstupní terminál. Má sloužit rozvoji námořní vnitrozemské dopravy z italských přístavů do Švýcarska a jižního Německa a odlehčit terminálům západně od Milána (Novara, Oleggio, Busto Arsizio-Gallarate). Švýcarsko na tento účel přislíbilo částku odpovídající 68 milionům eur.

Terminál v **Piacenze** se nachází asi 50 kilometrů jižně od Milána a v současné době se rozšiřuje. Denně je zde přijímáno a vypravováno až osm párů vlaků. Jejich cíle jsou v Itálii, Belgii, Německu, Nizozemsku, Polsku a Rumunsku. Švýcarská konfederace financuje rozšíření terminálu částkou přibližně 27,7 milionu eur. Po dokončení překladiště Cargobeamer pro kombinovanou dopravu v Domodossola v severní Itálii se očekává, že na ose Lötschberg-

Simplon vznikne na přelomu let 2025/2026 významná kapacita pro překládku nejeřábových návěsů v transalpské dopravě. Celkové náklady činí ekvivalent téměř 69 milionů eur, z čehož Švýcarsko hradí téměř 40 milionů eur.

7. Plány pro levý břeh Rýna

V roce 2020 pověřil švýcarský parlament vládu, aby uzavřela mezinárodní smlouvu s Francií a Belgií o modernizaci přivaděče NEAT na levém břehu Rýna (Metz-Basel na evropském železničním koridoru pro nákladní dopravu Severní moře-Středomoří) na čtyřmetrový profil. Švýcarsko proto v rámci francouzsko-švýcarského řídicího výboru navrhlo Francii, aby bylo na ministerské úrovni vydáno prohlášení o záměru rozšířit nákladní dopravu na levém břehu Rýna. Prohlášení o záměru má být podepsáno v roce 2024. V rámci příprav na tuto skutečnost dokončila společnost SBB v prvním čtvrtletí roku 2022 předběžný projekt úpravy profilu obou basilejských tunelů Kannenfeld a Schützenmatt. Spolkový úřad pro dopravu zadal další projektování. To umožní urychlit realizaci potřebných rozšíření ve Švýcarsku.

8. Závěr

Švýcarský přístup je pragmatický: peníze se vyplácejí až po dokončení projektu nebo dosažení předem dohodnutých milníků. Pokud není dosaženo určitého objemu manipulace, mohou být prostředky požadovány zpět. Výsledný tlak na příjemce prostředků se ukazuje jako účinný. Je obtížné posoudit, do jaké míry je švýcarská podpora v zahraničí účinná. Neutrálním měřítkem je úspěšnost přechodu na jiný druh dopravy v transalpské nákladní dopravě. Snížení počtu jízd kamionů přes švýcarské Alpy z 1,4 milionu v roce 2000 na 863 000 v roce 2020 je částečně také výsledkem švýcarských investic v zahraničí.

Opět se tedy ptám: nestačilo by se někdy trochu víc koukat a poučit se od sousedů, jak v dobrém, tak i ve zlém? Vždyť i pro Česko v srdci Evropy má přeshraniční KD, především západním a severním směrem zcela zásadní význam

Konec VII. čísla

Příjemné pokračování léta vám přeje Redakce SZ SSL