

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních  
dopraců České republiky

# VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ A ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA

Souvislosti, očekávání a reálné dopady

Konference Železnice Pardubice, 9.4.2026  
Oldřich Sládek

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Co potřebují oba módy dopravy na železnici?

## OSOBNÍ DOPRAVA

- stabilita
- návaznosti
- veřejná objednávka

## NÁKLADNÍ DOPRAVA

- spolehlivost
- předvídatelnost
- flexibilita

# **Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu**

Častá očekávání....

**VRT přirozeně pomohou  
i železniční nákladní dopravě, protože se uvolní  
kapacita na konvenčních tratích**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

.....jsou podle nás zcela mylná,  
protože:

- VRT totiž nejsou náhradou současné dopravy,  
**jsou NOVOU vrstvou železničního systému**
- Kapacita se neuvolňuje, kapacita se přiděluje

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Důvody (a budme přitom féroví):

**Správa železnic v tom není viník.** Naopak – v rámci daných mantinelů velmi korektně dělá maximum možného. Jenže ty mantinely jsou nastaveny tak, že:

- ✓ osobní doprava má přednost,
- ✓ politická objednávka má přednost,
- ✓ lokální zájem má často přednost před celostátním

**A nákladní doprava? Ta čeká, co zbude.**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Konkrétní příklady našeho tvrzení – příklad první – příměsto versus tranzit:

**V ranní špičce kolem velkých uzlů dnes:**

- přidáme jeden, tu dva příměstské vlaky v hodině k těm stávajícím na téže infrastruktuře,
- zkrátíme interval o pár minut, a výsledek je přece politicky skvěle prodejný.

**Ovšem naše cena za to? Nákladní vlak, který veze zboží přes půl Evropy, stojí:**

- Někdy 20 minut, někdy 40 minut, někdy hodinu, někdy čtyři hodiny ....
- A nikdo to neřeší. Protože vlak „bez vokýnek“ nemá voliče.

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Konkrétní příklady našeho tvrzení – příklad druhý – VRT versus „uvolněná kapacita“

Řekněme, že VRT skutečně odvede část dálkové dopravy. Co se stane na konvenční trati?

Nevznikne „prostor pro náklad“. Vznikne:

- **nový takt regionálních spojů,**
- **nové zastávky,**
- **nové politické závazky.**

**A kapacita je pryč. Dřív, než ji nákladní doprava vůbec uvidí.**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Konkrétní příklady našeho tvrzení – příklad třetí – noční okna

Dnes je nákladní doprava často odkazována do noci. Realita?

- výluky,
- údržba,
- omezená kapacita,
- kumulace vlaků do krátkého časového okna.
- **a hlavně nesmysl: nákladní doprava nemůže jezdit jen v noci.**

Jednak proto, že den v ČR je třeba noc v SRN a jednak podnikáme na JEDNOTNÉM DOPRAVNÍM TRHU. Neexistuje trh železniční, kamionový nebo ponorek...je prostě jen jeden... Kamiony taky nejezdí jen v noci. Výsledek? Zpoždění se řetězí, spolehlivost padá – a pak se divíme, že zákazník raději zvolí asfalt...

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

ŽESNAD.CZ **NENÍ** proti stavbám VRT, ale je potřeba si na rovinu říci skutečné důvody a nenalhávat si něco, co prostě není pravda. VRT samy o sobě nákladní dopravě nepomohou. A bez změny pravidel jí mohou dokonce uškodit.

A teď si položme zásadní otázku:

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

A co tedy s tím?

**Co z toho se změní, až postavíme VRT?**

Pokud odpověď zní „nic“, pak je potřeba říct otevřeně:

**VRT nejsou řešením pro nákladní dopravu. Jsou jen novou kulisou starého problému.**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Co tedy skutečně potřebujeme?

Nákladní doprava nepotřebuje sliby o tom, že „někde někdy bude kapacita“.

**Potřebuje:**

- **garantované trasy,**
- **předvídatelný jízdní řád,**
- **a nediskriminační přístup.**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Co se stane?

**Bez toho:**

- **nebudou investice,**
- **nebude růst,**
- **a nebude ani přesun zboží ze silnice na železnici.**

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

## Závěry

A jestli to myslíme vážně s ekonomikou i ekologií, pak si musíme přiznat ještě jednu věc:

**Ignorovat nákladní železniční dopravu je luxus, který si Česká republika nemůže dovolit.**

Ne kvůli dopravcům.

Kvůli sobě.

# Železniční nákladní doprava je pořád klíčovou součástí ekonomiky státu

Klíčová věta na úplný závěr

**Kapacita není technický problém.**

**Kapacita je politické rozhodnutí.**

Děkuji za pozornost!