

Vnitrozemská vodní doprava v České republice, její ekologizace a podpora ze strany státu

Vnitrozemská vodní nákladní doprava v České republice je realizovaná majoritně českými vlastníky a provozovateli vnitrozemské vodní nákladní dopravy. Skladbu nákladního loďního parku tvoří především motorové nákladní lodě (MNL), tlačné remorkéry (TR) a tlačné čluny (TČ).



vodní nákladní dopravy. Ministerstvo dopravy připravilo v souladu s Dopravní politikou České republiky, která ukládá - mimo jiné - podpořit vyšší využití vodních cest a zavedení nových multimodálních technologií, program **Modernizace vnitrozemské vodní nákladní dopravy** (program modernizace plavidel), který odráží Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu NAIADES. A právě s odkazem na cíle NAIADES schválila Evropská komise v květnu 2008 České republice citovaný národní program modernizace plavidel s ohledem na jeho prokázaný soulad s pravidly Evropského společenství v oblasti veřejné podpory. Program umožňuje čerpat finanční prostředky z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava za spoluúčasti státního rozpočtu České republiky a soukromých finančních zdrojů ze strany provozovatelů a vlastníků vnitrozemských nákladních plavidel, a to do roku 2013.

Mezi obecné cíle programu na podporu vnitrozemské vodní dopravy se z pohledu České republiky řadí zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí snížením plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích lodních motorů, převedení části přeprav zboží na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu a zvýšení bez-

Ze statistiky Ministerstva dopravy, respektive Ročenky dopravy České republiky, lze vysledovat aktuální přepravní výkony a aktuální přepravní objemy zboží realizované ve vnitrozemské vodní nákladní dopravě, včetně srovnání s minulým obdobím. V roce 2008 bylo po vnitrozemských vodních cestách přepraveno celkem 1 905 tis. tun zboží, z toho 388 tis. tun v rámci vnitrostátních přeprav. V souvislosti s porovnáním z dostupných přepravních údajů tak lze konstatovat, že přepravované objemy po vnitrozemských vodních cestách České republiky jsou v posledních letech na relativně stabilizované úrovni s minimálními výkyvy.

I přes skutečnost, že vnitrozemská vodní nákladní doprava je jedním z neekologičtějších druhů dopravy s prokazatelně nejmenšími externími náklady, připravila Evropská komise v rámci Společenství obecný rámec pro podporu vnitrozemské plavby tzv. „Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu“ NAIADES (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), který obsahuje doporučení konkrétních kroků, které by mělo učinit Společenství, jednotlivé členské státy a další dotčené strany v letech 2006-2013. Cílem Integrovaného evropského akčního programu NAIADES je v maximálně možné míře podpořit vnitrozemskou vodní dopravu, která je již tak vysoce bezpečná a šetrná k životnímu prostředí a může napomoci přechodu na jiné módy dopravy

a usnadnit tak problémy se zahlcením a dopravním přetížením, které se vyskytují u ostatních druhů dopravy.

Česká republika, s podporou Evropské komise, si tak klade za cíl zefektivnit užívání vnitrozemských plavidel registrovaných v plavebním rejstříku České republiky, ještě více zvýšit úroveň bezpečnosti v rámci vnitrozemských a přeshraničních přeprav a minimalizovat tak vliv vnitrozemské vodní dopravy na životní prostředí. Efektivní nástroj pro ekologizaci vnitrozemské vodní nákladní dopravy v současné době představuje v České republice vytvoření a nastavení podmínek pro veřejnou podporu provozovatelům vnitrozemské





pečnosti vnitrozemské vodní nákladní dopravy, která povede v konečném důsledku k výraznému snížení potenciálních škod.

Program je primárně nastaven na ekologizaci vnitrozemské vodní nákladní dopravy v České republice. Majoritní část veřejné podpory programu modernizace plavidel tvoří finanční prostředky na pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek (nových lodních spalovacích motorů), na tzv. „remotorizaci“. I přes skutečnost, že vodní doprava je obecně nejvíce šetrná k životnímu prostředí ze všech druhů doprav a jako taková je i ve srovnání s ostatními druhy doprav nejméně energeticky náročná na instalovaný výkon pohonné jednotky a spotřebu pohonných hmot, je zřejmé, že lodní motory instalované na plavidlech vedoucích v plavebním rejstříku ČR v 60.-90. letech, kdy nebyly emise výfukových plynů plavidel ještě žádným legislativním předpisem upraveny, a to ani na úrovni národní ani na úrovni Společenství, jsou z dnešního pohledu nemoderní a nejsou kompatibilní s nově nastavenými emisními kritérii (být se podle stávající platné legislativy vztahují pouze na nové motory).

Ze statistických údajů získaných od vlastníků a provozovatelů vnitrozemské vodní nákladní dopravy v České republice je zmapována situace týkající se průměrného věku plavidel pro modernizaci, resp. pro remotorizaci:

- průměrný věk TR je 27 let,
- průměrný věk pohonných jednotek instalovaných na těchto TR představuje 18,5 roku,
- průměrný věk MNL je 36,5 roku,
- průměrný věk pohonných jednotek instalovaných na těchto MNL je 29 let.

Z průměrného věku pohonných jednotek je zřejmé, že stávající již konstrukčně zastaralé mo-

tory nemohou splňovat přísně nastavená emisní kritéria. Instalace nejnovějších lodních motorů na současná plavidla uvede technický stav těchto plavidel do souladu s cíli legislativy Společenství a ČR v oblasti emisí výfukových plynů plavidel. Nové nízkoemisní motory mají od výrobce garanci v podobě certifikace maximálních přípustných hodnot emisí výfukových plynů. Certifikací je dosaženo souladu s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel v provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů. Současně je dosaženo souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje, ve znění pozdějších předpisů a souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, ve znění pozdějších předpisů, které definují max. přípustné

hodnoty emisí výfukových plynů CO, HC, NO_x a pevných znečišťujících částic PT pro nové a nově instalované lodní motory na plavidlech.

Závěrem se lze oprávněně domnívat, že současně s připravovanou ještě větší ekologizací vodní nákladní dopravy bude zároveň dosaženo i větší konkurenceschopnosti remotorizovaných plavidel, protože nové motory jsou nejen nízkoemisní, ale také efektivnější. Nové motory, které budou splňovat aktuální emisní kritéria ČR a Společenství významně ovlivní i hospodárnost provozu plavidla, protože s nově instalovanými motory lze dosáhnout snížení spotřeby pohonných hmot. Průměrná spotřeba standardní MNL s vlastním pohonem se pohybuje cca 0,013 litru nafty na 1 tunokilometr, s moderními pohonnými jednotkami lze dosáhnout spotřeby nižší než 0,0044 litru nafty na 1 tunokilometr. Snížení spotřeby paliva představuje i snížení emisí výfukových plynů, takže pozitivní aspekt hospodárnosti provozu plavidla se kladně promítá i do životního prostředí a stále tak zůstává naplněn primární cíl. ■

Ing. Evžen Vydra
Odbor plavby, Ministerstvo dopravy



R6
LOGISTICS PARK
www.R6LogisticsPark.cz

Praha – západ, přímo vedle obce Jeneč
Na sjezdu dálnice R6, 6km od okruhu
Časté autobusy ze Zličína a Hradčanské
Vlaky z Prahy a z Kladna jen 12min.
Zastávka rychlovlaku od roku 2013
Flexibilní velikosti 1.500 – 40.000 m²

Nové sklady

SKANSKA

www.skanska.cz
tel.: 224 506 111