

Akční program Evropské komise na podporu vnitrozemské vodní dopravy

Antonín Peltrám

Praha-Hostivař – Praha hl. n., a to v koordinaci s výstavbou zastávky Malešice (Hostivař metro),

- v rámci modernizace tratě Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží propojit osobní nádraží Vršovice s uzlem nám. bří Synků-Otakarova, kde bude stanice metra D; jeden z výstupů chystaného metra D ze stanice nám. bří Synků bude na úrovni ulic Na Zámecké – Otakarova, odkud se nabízí propojení podchodem od počátku ul. Ctiradova k severovýchodním koncům nástupišť železniční stanice Praha-Vršovice (cca 100 m) a získání tak zcela nového multimodálního uzlu metro (tramvaj, autobus) - železnice,
- pokusit se realizovat zastávku Vyšehrad (alespoň ve směru do centra) v předstihu před komplikovanou optimalizací traťového úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n., která se jeví reálná až po r. 2016,
- v lednu byla podepsána dohoda mezi hl. m. Prahou, MČ Praha 3, ČD a SŽDC o využití ploch nákladového nádraží Žižkov po jeho opuštění železnici. K záměru na zástavbu tohoto prostoru bude nepochybně zpracována urbanistická studie, jejíž součástí bude i řešení dopravní obsluhy tohoto území. Nabízí se obsluha tohoto prostoru kolejovou dopravou - napojení na tramvaje na Olšanské a Želivského a využití železniční tratě nákl. nádr. Žižkov-Malešice, která po zrušení nádraží pozbude původního smyslu a může tvořit základ dopravní osy nově urbanizovaného území (a sídliště Jarov) pro obsluhu tramvajovou dopravou,
- věnovat pozornost i zlepšování dopravy na ostatních tratích - jako příklad lze uvést trať na Vrané, Čerčany a Dobříš (trať 210), kde hrozilo vzhledem k vysokým nákladům na zastaralý způsob provozu neobjednání dopravní obslužnosti na části trati. Lze doporučit znovuoživení projektu na dálkové řízení na trati 210 a odstranění největších závad pro plynulou dopravu na této pro Pražany významné trati (stav cca 400 m dlouhého tunelu na Jarově, kde je již několik let snížena rychlost na 10 km/h, řada téměř nevyužívaných přejezdů, kde vlak musí jet krokem ap.).

Jsem si jist, že podobných námětů k systémovému nebo i jen dílčímu zlepšení chodu železnice v pražském regionu existuje celá řada. Bude-li se o nich diskutovat a povede-li diskuse k realizaci alespoň některých, bude jen dobře.

(Schéma k článku viz barevná příloha A uvnitř čísla)

Ing. Pavel Adámek
pracovník GR ČD a.s.

Evropská komise navrhla 17. 1. 2006 víceletý akční program na podporu dopravy po vnitrozemských vodních cestách. Spatřuje v ní možnost, jak zlepšit evropský dopravní systém, který má problémy s přežitím a zpožděním a poškozují životní prostředí. Přesunutí nákladní přepravy na vodu pomůže zvládnout stále rostoucí objem přepravy zboží. Vnitrozemskou vodní dopravu lze kromě toho plně začlenit do dodavatelského logistického řetězce. Akční program zahrnuje pět klíčových prvků: služby, loďstvo, lidské zdroje, image u veřejnosti a infrastrukturu.

Podle místopředsedy Komise Jacquese Barrota tento akční program, nazvaný NAI-ADES zdůraznil, že loďstvo o 11 000 plavidlech a s kapacitou, rovnající se 10 000 vlaků nebo 440 000 nákladních vozidel, může na vnitrozemských vodních cestách přispět k tomu, aby doprava v Evropě byla mnohem efektivnější, spolehlivější a šetrnější k životnímu prostředí. Evropa si nemůže dovolit takový potenciál nevyužít.

Jak bylo uvedeno, akční program se zaměřuje na pět strategických oblastí:

- 1) vytvoření příznivých podmínek pro služby a získání nových trhů;
- 2) podporu modernizace a inovací loďstva;
- 3) získání nových pracovních sil a zvýšení investic do lidského kapitálu;
- 4) propagace vnitrozemské vodní dopravy jako úspěšného obchodního partnera prostřednictvím propagační sítě;
- 5) poskytnutí vhodných infrastruktur pro vnitrozemské vodní cesty.

V neposlední řadě zkoumá Komise různé

možnosti modernizace regulačního prostředí za účelem snazšího řešení budoucích úkolů.

Časový rámec pro provedení plánu je období 2006-2013. Program se týká všech odpovědných úrovní v oblasti vnitrozemské vodní dopravy v oboru, členských státech a Evropské unii.

K informaci vydala Komise standardním způsobem vysvětlující memorandum v podobě otázek a odpovědí.

Otázky a odpovědi

• Proč by měla EU udělat více k zvýšení přepravy po vnitrozemských vodních cestách?

Do roku 2015 se očekává zvýšení objemů přepravy zboží o 1/3 (vlivem rozvoje transatlantické přepravy i rozšíření EU).

Současný charakter růstu dopravy a spoléhání na dopravu silniční vede v narůstající míře ke kongescím a znečištění. Nepřijmou-li se zásadní opatření, mnoho z těchto negativních vlivů by se zhoršilo a mělo významný negativní vliv na ekonomiku a sociální odezvu. Proto je EU zavázána sledovat cíl převodu přeprav na méně energeticky efektivní, méně znečišťující a bezpečnější druhy dopravy - železnici, námořní dopravu na krátké vzdálenosti a vnitrozemskou vodní dopravu. (Komise přitom mlčky předpokládá dostatečné vytižení vlaků a plavidel.)

• Jak vypadá v současnosti evropský systém vnitrozemské vodní dopravy (IWT)?

Tradiční jeho síla je v přepravě hromadných druhů zboží na velké vzdálenosti, ale od roku 1990 vstupuje také úspěšně na



Nákladní lodní doprava na Vltavě u Roztok u Prahy. Ilustrační foto © Jan Vašíček

nové trhy (kontejnery, intermodální doprava, námořní přeprava na krátké vzdálenosti). Zázemí přepravy námořních kontejnerů v severozápadní Evropě za posledních 10-15 let prosperuje. V těchto regionech dosahuje vodní doprava vysoký podíl: v Nizozemsku více než 40 %. V r. 1997-2004 došlo v Belgii k více než 50 % nárůstu, ve Francii k více než 35 % nárůstu. Výsledky ukazují, jak může aktivní politika ovlivnit růst.

Ale na rozdíl od stálého růstu v západní Evropě je podíl IWT na Dunaji a ostatních vodních cestách střední a východní Evropy podstatně nižší. V současnosti se využívá jen 7% až 10% kapacity Dunaje. Nové průmyslové aktivity vytvoří v této oblasti poptávku po kontejnerové přepravě, ta se však dosud orientuje na dopravu silniční.

• Jaké jsou hlavní překážky rozvoje IWT?

Sektor se tradičně vyznačuje velkým počtem malých vlastníků plavidel. Navíc čelí nedostatku kvalifikovaných pracovníků, protože pracovní podmínky na palubě a vyhlídky na kariéru se mohou zdát méně atraktivní než jinde. Spolu s problémem nástupců v rodinných podnicích počet těchto malých rodinných podniků klesá.

Vnímání plavby veřejností často neodpovídá realitě. I speditéři a lodní společnosti si zřídka uvědomují výhody IWT. Sektor se často považuje za pasivní, pomalý a staromódní. Až na výjimky jsou opatření na podporu málokdy koordinovány a často postrádají jasnou komunikační strategii. Sama síť, nedostatečné finanční prostředky vyhrazené jen pro údržbu vodní infrastruktury a odstranění úzkých hrdel na rozvoj nestačí. Současně vzbuzují nové projekty stále více obav z hlediska životního prostředí. Místní a regionální plánovací orgány také neposuzují dostatečně možnosti, které může IWT nabídnout. I informační technika a technologie potřebují další rozvoj. (RIS – River Information System). Posléze tu je fragmentace právního rámce (Rýn, Dunaj); regulační activity EU a EHK se překrývají.

• Jaké jsou cíle a hlavní ustanovení akčního programu NAIADES? Co je zapotřebí udělat?

Jde o důležitý krok k plnému využití tržního potenciálu. Vyčerpávající program využívá právní a politické nástroje na podporu a programy financování.

• Co je nového v akčním programu?

Komise zpracuje např. Rukověť financování IWT 2006. Poskytne informace o financování, uvede vzorové projekty, kontaktní osoby a financující organizace. Aby se přispělo k fér podnikatelskému ovzduší a "snadnému použití" vnitrozemské plavby, zamýšlí Komise také stanovit správná úzká hrdla, ať jsou na jakékoliv úrovni.

Prioritu budou mít také směrnice pro státní pomoc pro IWT, aby se vytvořilo rovné hrací pole. Uplatní se systémy financování k usnadnění investic a získání nových trhů.

Zvláštní pozornost se bude věnovat rezervnímu fondu IWT, vytvořenému z hlediska inovačních koncepcí podle profesí: služeb, plavidel a posádek, jakož i finančních zdrojů.

Několik členských států úspěšně vytvořilo podpůrná centra IWT, není ale koordinace na evropské úrovni. Proto navrhuje Komise vytvořit evropskou síť. Rozvíjí se také evropský systém sledování trhu.

Dále Komise navrhuje zajistit Evropský plán IWT. Jde o rámec současných prioritních projektů TEN-T; jejich realizaci má prosadit jmenovaný evropský koordinátor. (Spojení Seina-Šelda a odstranění úzkých hrdel na Dunaji.)

Posléze je zapotřebí změnit rámec - Komise posuzuje různé možnosti budoucí organizační struktury.

• Kolik bude stát realizace akčního programu NAIADES? Kdo to bude financovat?

Program je složen z mnoha typů akcí s různými náklady. Buď jsou povahy legislativní, (harmonizace požadavků technických a na pracovníky), budou to opatření koordináční, (koordinátor TEN) nebo podpůrné povahy. Podle povahy nástrojů budou některé financovány EU, ostatní členskými státy, oborem nebo společně všemi. Revidovaný rezervní fond bude financován rovným dílem oborem, členskými státy a EU.

Nicméně ne všechny akce vyžadují nové rozpočtové připojení. Mnoho akcí lze provést v rámci současných zdrojů (existující programy pro TEN-T), které ale vyžadují vyšší prioritu. Na IWT v TEN-T budou přiděleny vyšší prostředky.

Akční program naiades: navržené akce a opatření

1.) Vytvoření příznivých podmínek pro služby

- Přitáhnout nové trhy
- Prozkoumat a realizovat nové logistické koncepce
- Podpořit liniové služby intermodální dopravy
- Zlepšit spolupráci mezi druhy dopravy a v rámci sektoru
- Podnikat podnikatelství
- Přitáhnout nově vstupující
- Usnadnit přístup k financím pro SME
- Zlepšit správní a regulační rámec
- Zrušit správní překážky rozvoje IWT
- Zajistit rovné hrací pole bez narušení konkurence
- Zlepšit koordinaci mezi příslušnými veřejnými službami

2) Stimulovat modernizaci a inovaci flotily

- Zvýšit logistickou efektivnost, bezpečnost a environmentální výkonnost IWT
- Vyvinout a usnadnit využití inovačních koncepcí plavidel a technik
- Podnikat techniky zvyšující bezpečnost
- Podnikat použití ekologicky efektivních

motorů a obnovitelných energetických zdrojů

- Vyvinout modernizační koncepce současných plavidel

3) Podpořit pracovní místa a kvalifikace

- Přitáhnout pracovní sílu
- Zlepšit pracovní a sociální podmínky
- Podpořit mobilitu práce
- Vytvořit povědomí a zlepšit příležitosti k pracovní kariéře
- Zlepšit spolupráci v rámci vzájemného uznávání kvalifikací
- Investovat do lidského kapitálu
- Uchovat vzdělávací a školicí instituce
- Podporovat celoživotní vzdělávání
- Zvýšit podnikatelské dovednosti

4) Zlepšit image a spolupráci

- Podpořit vnitrozemskou plavbu jako úspěšného partnera v podnikání
- Podpořit a koordinovat podnětující činnosti
- Ovlivnit logistické rozhodování veřejnými vztahy (public relations)
- Stanovit a rozšířit podporu a rozvoj sítě IWT EU
- Stanovit národní podpůrné a rozvojové struktury
- Poskytnout politickou, praktickou a finanční podporu podpůrným centřům
- Jmenovat národní ohniska se správami
- Integrovat národní podpůrné struktury a ohniska do evropské sítě
- Monitorovat trendy a vývoj na trzích IWT
- Harmonizovat na všech úrovních sběr dat
- Zajistit dostupnost kompatibilního zdroje dat

5) Poskytnout přiměřené infrastruktury

- Zlepšit multimodální síť
- Zachovat a zlepšit evropskou síť IWT
- Podpořit vzájemné porozumění k mnoha účelovému využití vodních cest
- Podpořit rozvoj přístavů a překládacích zařízení - také v kandidátských a přidružených zemích
- Znovu rozvinout průmyslové lokality podle vodních cest
- Realizovat RIS - River Information Services - říční informační služby
- Podporovat a koordinovat vývoj a realizaci RIS v Evropě

Podrobnější informace k programu jsou na adrese: http://europa.eu.int/comm/transport/iw/index_en.htm

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.
ředitel institutu pro evropskou integraci,
Bankovní institut - vysoká škola Praha, a.s.