

Milan Hála

Zapojení Českých drah, s.o., do ekologické problematiky v rámci UIC

klíčová slova: *zapojení Českých drah, s.o., pracovní náplň, akční kolejový plán UIC, závěry a strategické hodnocení životního prostředí v dopravním sektoru, faktory životního prostředí*

1. Úvod

Mezinárodní Svaz železnic (UIC) založený v roce 1922 se stal nejdůležitější organizací pro mezinárodní spolupráci mezi železničními společnostmi, a to jak počtem členů, tak i širokým spektrem oblastí své činnosti. Připomeňme jenom, že UIC má v současné době (údaje na počátku roku 1998 ze statistiky UIC Vademecum 1998) 137 členů z 5 kontinentů, z toho:

- 59 aktivních členů, kteří provozují železniční infrastrukturu nebo železniční dopravu v Evropě případně na tratích zapojených do evropské sítě
- 46 přidružených členů včetně velké části železničních společností z Asie, Afriky, Ameriky a Oceánie
- 32 připojených členů, což jsou podniky nebo sjednocení, kteří vykonávají doplňkovou činnost pro železnice (veřejná doprava, jídelní a lůžkové vozy atd.).

UIC má podporovat spolupráci mezi železnicemi na světové úrovni a provádět činnosti, které jsou určeny pro rozvoj mezinárodní železniční dopravy. UIC udržuje a rozvíjí celkovou koherenci železničního systému po celé Evropě a vytváří rámec pro interoperabilitu, aby se zlepšila konkurenčnost železnice. Aby se dosáhl tento cíl, snaží se podporovat současný stav vývoje technologie a moderních metod řízení mezi jeho členy.

UIC zastupuje zájmy železnic ve více než 40 mezistátních organizacích a obchodních sdruženích. Zastupuje železniční sektor se statutem pozorovatele ve Spojených národech.

Některé otázky se týkají jen menších skupin železnic. K projednání těchto otázek byly vytvořeny geograficky orientované odborné specifické skupiny. Toto platí pro Společnost evropských železnic (CER), která zastupuje železniční podniky ve vztazích s EU a s jejími různými orgány.

Milan Hála, nar. 1945, absolvent VŠCHT 1976 v Pardubicích. Specializace technická analytická a fyzikální chemie. Do r. 1988 zaměstnán na bývalém FMD, od té doby na ČD, s.o., (ÚŘ, GŘ, DOP), jako systémový specialista ve funkci hlavního ekologa ČD, koordinátor životního prostředí (ŽP) za ČD při UIC, dále jako člen výboru pracovní skupiny pro ŽP na UIC zastupuje ČD a člen pracovní skupiny pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci na UIC a člen účelové pracovní skupiny pro normy při TC 256 v Bruselu.

2. Zapojení ČD v UIC pro oblast životního prostředí

Politikou životního prostředí se pro UIC a CER zabývá pracovní skupina pro životní prostředí. Tato pracovní skupina se skládá z

- odborníků ze 7 železnic včetně ČD a z reprezentantů UIC a CER,
- skupiny koordinátorů pro životní prostředí (včetně ČD), která je reprezentována odborníky ze všech železnic Evropy včetně zástupců z Japonska a schází se 1 x ročně.

Koordinační činnost studií a projektů je centrálně řízena z ústředí UIC od sekce ekonomiky a životního prostředí pod vedením jejího ředitele Dr.Ing.Gunthera Ellwangerera.

V červnu 1996 ratifikovali generální ředitelé novou organizaci Pracovní skupiny pro životní prostředí a zejména její připojení na Pracovní skupinu pro hluk s cílem vzít do úvahy všechny politické a technické rozměry ochrany proti hluku. Práce by měla umožnit UIC a CER produkovat podklady pro společná stanoviska a argumenty při jednání s orgány, které jsou dotčeny ekologickými otázkami. Ředitelství schválilo pracovní program skupiny pro životní prostředí s následujícími prioritními úkoly:

- sledování politických a strategických vývoje ve vztazích k Evropské unii, CEMT (Evropská konference ministrů dopravy), UN (Spojené národy) zejména pokud se týče externích nákladů a hluku,
- řízení výzkumné práce na životní prostředí (např. pozemní vibrace) ve vztahu k předpisům a legislativě při jednání
- průzkum ekonomických a ekologických otázek, zejména spotřeby energie a znečištění ovzduší
- stanovení pracovních nástrojů a prostředků pro podporu výměny informací a zkušeností
- zabezpečit roční zasedání UIC koordinátorů pro životní prostředí
- zpracovat každoročně statistiku na životní prostředí v železničním sektoru.

Členství ČD ve výboru pracovní skupiny pro životní prostředí, kde jsou zastoupeny takové železnice jako Francie, Velká Británie, Německo, Švédsko, Švýcarsko, Dánsko a Španělsko je třeba považovat za vysoké ocenění, kterého se dostalo přednostně ČD před jinými evropskými železnicemi. České dráhy jsou tak zastoupeny v důležité oblasti činnosti UIC, jakou bezesporu v současnosti je ochrana životního prostředí.

3. Obsah a pracovní náplň pracovních skupin UIC

Z obsahu a pracovní náplně ke zmíněné problematice je možné připomenout některé nejzávažnější materiály:

V říjnu 1994 bylo svoláno I. Zasedání koordinátorů životního prostředí UIC do Paříže. Předmětem zasedání bylo projednání vypracovaných směrnic s názvem "Na cestu k mobilitě ohleduplné k životnímu prostředí." Obsah těchto směrnic zahrnoval řadu významných otázek ekologické problematiky, spadající přímo do činnosti jednotlivých drah - např. dráha a management životního prostředí, podchycení stavu životního prostředí, priority vztahu dráhy k životnímu prostředí, emise (odpady), analýza odpadů, zhodnocení dopadů na životní prostředí, rizika, zatížení životního prostředí metodami, vlivy železnice na kvalitu ovzduší, účinky na zdraví lidí, organizace a plánování, atd.

Druhé zasedání se uskutečnilo v únoru 1996 opět v Paříži na UIC. V návaznosti na 1.zasedání byly projednány a diskutovány tyto náměty: strategické výpovědi ze zprávy INFRAS/Curych a IWW/Karlsruhe o externích efektech dopravy (UIC - projekt C 6/4),

- * internalizace vnějších nákladů v dopravě (výsledky mezinárodní studie),
- * znečišťování ovzduší (zpráva ze Švédska),
- * program energie ve Švýcarsku,
- * hluk z železniční dopravy (zpráva z Anglie - zásady pro politiku EU),
- * přeprava nebezpečných látek po železnici v Evropě (souhrn a návrhy-německá zpráva),
- * sanace starých ekologických zátěží na DB AG.

V červnu 1997 proběhlo 3. zasedání koordinátorů životního prostředí v Budapešti. Byla přednesena tato témata :

- * role železnic v politice životního prostředí Maďarska, strategie ochrany životního prostředí MÁV,
- * přeprava nebezpečného zboží (zpráva SNCF),
- * marketing životního prostředí Švédských státních železnic,
- * politika životního prostředí Východojaponských železnic,
- * řízení životního prostředí a systémy auditu uvnitř Německé dráhy,
- * železnice v měnícím se světě (přednášel Stig Larson, bývalý president a generální ředitel UIC),
- * Evropská Unie-Zelená kniha: Účinná a efektivní cenová tvorba v dopravě (přednášela Martina Priebe, expert z CER),
- * externí účinky dopravy (přednášel Dr.Ing.Gunther Ellwanger z UIC),
- * strategie hluku na Švýcarské železnici,
- * kontrola vzrůstu rostlin v oblasti Německé a Švýcarské železnice.

4.zasedání koordinátorů životního prostředí proběhlo v září 1998 v Oslo. Cílem tohoto zasedání bylo projednání Deklarace UIC-Oslo, zaměřené na politické, strategické a multidisciplinární otázky životního prostředí v dopravě. Deklarace vyzývá členy UIC, aby realizovali železniční provozy, které respektují životní prostředí a ty podporovali podnikovou strategií především v oblastech

- * redukce emisí CO₂,
- * účinné formy užití energie a surovin,
- * redukce hluku a vibrací,
- * minimalizace úniku škodlivých látek do půdy, vody a ovzduší,
- * recyklace odpadů.

Pokud jde o náplň práce zmíněné 11 členné pracovní skupiny (výboru), je její aktivita zaměřena na shromažďování, rozpracování a schvalování témat pro celou oblast životního prostředí, která jsou pak ukládána pro další rozpracování ostatním pracovním skupinám (oblast hluku, znečišťování ovzduší, odpadní vody, ropné produkty, hubení plevelů, ochrana a údržba zeleně apod.). Tato pracovní skupina se schází každé 2 měsíce. Z této skupiny byl ještě vytvořen tzv. "pilotní systém" (řídící skupina) pro přípravu pracovní osnovy potřebné k dalšímu jednání. Vzájemné poznatky jsou koordinovány a zpětně přenášeny na ČD.

Z mezinárodního pohledu a následně i z pohledu Českých drah lze konstatovat, že jak začlenění zástupce ČD jako koordinátora pro životní prostředí, tak i jeho zařazení do pracovní skupiny pro životní prostředí UIC jsou v konečné míře výsledkem aktivity práce všech pracovníků ČD, kteří na úrovni VJ, OJ, divizí a GŘ prosazují význam ochrany životního prostředí v podmínkách naší železniční dopravy. Je to také ocenění podílu ČD v rámci utváření celoevropské struktury železniční sítě na cestě do sjednocené Evropy.

4. UIC akční plán železnic z pohledu problematiky životního prostředí

Akční plán UIC evropských železnic obsahuje střednědobé a dlouhodobé projekty, které byly odsouhlaseny vedením i pracovními orgány UIC k dalšímu rozvoji železnic. Akční plán UIC byl zkoncipován v nové formě v roce 1995 a byl schválen 10.října 1997. Generální cíle tohoto akčního plánu jsou:

- uvést celkovou vizi budoucnosti železnice do vztahu prostřednictvím strategií a akcí, které jsou zaměřeny na splnění této vize
- soustředit se na projekty a aktivity strategického zájmu pro rozvoj mezinárodní osobní a nákladní dopravy
- sloučit nejdůležitější plánované aktivity v rámci UIC do jednoho dokumentu.

Skládá se ze tří hlavních částí:

Část A. Scénář - ukazuje celkový scénář pro příštích 20 let a obsahuje popisy a analýzy podmínek, které v podstatě leží mimo kontrolu železnic, ale jsou důležité pro rozvoj železničních dopravců.

Část B. Strategie - obsahuje celkové popisy strategií a cílů železnic pro příštích 20 let to jest železniční systém, který Evropa podle mínění členů UIC potřebuje a roli příští železnice.

Část C. Akce - obsahuje nejdůležitější akce UIC v posledních letech, aby se dosáhl cíl prezentovaný v části B.

V části A jsou zahrnuty externí účinky životního prostředí následovně:

Je známa skutečnost, že jsou značné rozdíly mezi dopravními způsoby pokud se týče tzv. negativních externích účinků. To znamená, že jakýkoliv pohyb prováděný vozidlem je potenciálně nebezpečný nejen pro osoby přímo angažované, ale také pro ostatní dopravce a pro životní prostředí. Je zřejmé, že nehody, hluk, nadměrná hustota obyvatelstva, znečištění a užití půdy musí být vzaty do úvahy mnohem více než dosud a účinky na životní prostředí musí být značně sníženy. Jiné sektory by byly schopné redukovat jejich vliv na životní prostředí, nebo alespoň upravit jej na konstantní hladinu, ale škoda na životním prostředí zapříčiněná dopravním sektorem pokračuje ke vzrůstu. Požadavek pro výrobky ohleduplné k životnímu prostředí bude se patrně v budoucnosti zvyšovat, ale pouze s podmínkou shora zmíněnou, totiž, že tyto výrobky jsou v řadě s kritériem požadavku na kvalitu a cenu.

Existují tři možnosti řešení zmíněných problémů.

- Doprava by mohla být redukována,
- stávající způsoby zlepšeny nebo
- dopravní úkoly, které jsou prováděny méně bezpečnými nebo ekologicky neohleduplnými způsoby musí být uvedeny do souladu s legislativou.

Všechny způsoby směřují na zlepšení jejich výkonu pokud se týče životního prostředí. Aby se zajistila ekologicky trvalá mobilita železničních dopravců v dlouhém období, je nutné docílit větší racionální užití dopravních způsobů, zlepšit jejich bezpečnost a snížit jejich vliv na životní prostředí. Investice do nové železniční technologie a zlepšení kvality v provozu zajistí, že železnice zůstanou ekologicky nejohleduplnější a nejbezpečnější způsob dopravy.

V **části B** je zahrnuta ochrana životního prostředí takto: Železnice mají významné výhody v podmínkách ochrany životního prostředí. Nicméně v posledních letech dopravci-konkurenti vyvinuli značné úsilí, aby snížili svůj vliv na životní prostředí a v tomto procesu se uzavírá mezera mezi dopravci a železnicemi. Železnice proto musí neustále usilovat o dosažení pokroku v ochraně životního prostředí. Mezi hlavní faktory, které je třeba na železnicích z hlediska životního prostředí zlepšovat, patří

- * snižování hluku vytvářeného železničními vozy,
- * emise škodlivin ve výfukových plynech diesellových lokomotiv.

O těchto problémech bude podrobněji pojednáno v dalších příspěvcích.

Železnice musí také s ohledem na aktivity silničních dopravců vyvinout trvalé úsilí pro další omezení spotřeby energie..

V rámci vize UIC uvádíme pak dvě hlavní kategorie pro hodnocení životní prostředí v dopravě:

- * strategické hodnocení životního prostředí (SEA),
- * hodnocení vlivu životního prostředí (EIA),

přičemž SEA je termín užívaný k popisu procesu hodnocení životního prostředí pro politiku, plány a programy, EIA je termín užívaný pro hodnocení individuálních projektů.

Směrnice CEMT/CM(97)18 uvádí pro dopravu SEA následující vlivy a indikátory:

vliv	příklady indikátorů
klimatická změna	emise skleníkových plynů (CO ₂ , CH ₄ , No _x)
kyselost	emise SO ₂ , NO _x ,
užití přírodních zdrojů	spotřeba energie, užití půdy
ztráta biodiversity	ztráta nebo škoda úkrytu zvířat a rodů
kvalita ovzduší	emise nebo koncentrace látek znečišťujících životní prostředí

vizuální vlivy	měřítka a klíčové fyzikální charakteristiky
přerušení	bariéry, rozsah populace v dotčených oblastech
hluk	hladiny hluku, dotčený povrch, dotčené populace
nehody	úmrť a stupně poranění
historická, archeologická	poznané prostory a oblasti důležitosti
ochrana přírody	

5. Závěr

Přestože železnice bezesporu patří mezi ekologicky nejšetrnější druhy dopravy, musí i ona plnit náročné úkoly vyplývající z celé řady nových právních předpisů a norem v ochraně životního prostředí, které byly u nás přijaty převážně po roce 1990 a korespondují s legislativou EU díky i našemu aktivnímu zapojení se do řešení této problematiky v rámci UIC.

Literatura :

- (1) Ochrana ovzduší před znečišťujícími látkami, zákon č. 309/1991 Sb., v úplném znění zákona č. 211/1994 Sb
- (2) Zákon o odpadech č. 238/1991 Sb., ve znění zákona č. 300/1995 Sb. a nový zákon o odpadech č. 125/1997 Sb., s účinností od 1. ledna 1998
- (3) Růžička, J. : Prevence proti únikům ropných látek do vod. Zpráva ve Sborníku ČSVTS 1987
- (4) Larsen, S. : UIC Rail Plan, Scenario - Strategy - Action, Paris, October 1997
- (5) Report and conclusion on strategy environmental assesment in the transport sector CEMT/CM (97) 18, 21.3.-24.3.1997.

Praha, květen 1998

Lektoroval : Ing. Jan Hlaváček
VÚŽ Praha oddělení dynamiky kolejových vozidel