

Přesun přeprav odpadu v Rakousku ze silnice na železnici

Bericht über die Evaluierung gemäß § 15 Abs. 9 und § 69 Abs. 10 AWG 2002

Přehled a hodnocení nové povinnosti přepravy odpadů v Rakousku podle zákona o nakládání s odpady (AWG 2002) aneb přesun přeprav odpadu ze silnice na železnici. Rakouský zákon o odpadech (Abfallwirtschaftsgesetz – AWG 2002) zavedl povinnost přesouvat přepravu vybraných druhů odpadů ze silniční dopravy na železnici nebo jiné ekologicky šetrnější formy dopravy, pokud to podmínky umožňují. Cílem bylo snížení emisí skleníkových plynů, omezení zatížení silniční infrastruktury a zvýšení bezpečnosti přeprav. Po více než deseti letech uplatňování byla provedena rozsáhlá hodnotící zpráva, která přináší konkrétní výsledky.

Období	Minimální přepravní vzdálenost (km)	Povinnost přepravy po železnici
--------	-------------------------------------	---------------------------------

do 2010	400 km	pouze doporučeno
---------	--------	------------------

od 2011	300 km	povinnost po železnici
---------	--------	------------------------

od 2013	200 km	povinnost po železnici
---------	--------	------------------------

od 2016	100 km	povinnost po železnici
---------	--------	------------------------

Tabulka – max. vzdálenosti pro povinnou železniční přepravu odpadu v Rakousku (údaje dle § 15 Abs. 9 a souvisejících nařízení k AWG 2002 – vzdálenosti jsou hranice, nad kterými musí být přeprava realizována po železnici, pokud je k dispozici odpovídající traťová kapacita a infrastruktura)

Legislativní aspekty a povinnosti

Rakouský Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) vychází z evropské rámcové směrnice o odpadech (2008/98/ES) a nařízení o přepravě odpadů (ES č. 1013/2006). Jelikož však doprava není touto směrnicí řešena, byly použity i směrnice 92/106/EHS o kombinované dopravě.

AWG 2002 stanovuje, že pokud v Rakousku existuje železniční trať nebo překladiště v rozumné vzdálenosti a objem odpadu překročí limitní množství, je dopravce povinen upřednostnit železnici před silnicí. Výjimky jsou možné pouze tehdy, pokud:

- železniční spojení není kapacitně nebo technicky dostupné,
- náklady na přepravu by byly neúměrně vysoké,
- nebo by použití železnice vedlo k neúměrnému prodloužení přepravní trasy.

Tento mechanismus kombinuje závaznost s určitou flexibilitou, aby nebyly nepřiměřeně zatíženy menší obce nebo lokality bez napojení na železnici.

Výsledky hodnocení

Analýza ukazuje, že železniční doprava se stala významným stabilizačním prvkem odpadové logistiky, zejména u velkých objemů přepravovaných na delší vzdálenosti. Podle zprávy bylo v hodnoceném období po kolejích přepraveno přes 1,25 mil. tun

odpadu, což odpovídá náhradě zhruba 25 000 jízd těžkých nákladních vozidel. Emisní bilance prokazuje, že železniční doprava vyprodukovala až o 70 % méně CO₂ na tunokilometr než silniční přeprava. Celková roční úspora emisí dosáhla přibližně 65 tis. tun CO₂, vedle snížení prašnosti a hlukové zátěže v městských aglomeracích

Ukazatel	Hodnota (rok 2024)	Poznámka
Celkové množství odpadů přepravených po železnici	1,25 mil. tun	meziroční nárůst o 18 %
Počet vlakových souprav	4 200	odpovídá cca 25 000 jízdám kamionů
Úspora emisí CO ₂	65 000 tun	proti silniční přepravě
Snížení zatížení silniční sítě	– 20 % těžkých vozidel	hlavní dopad v aglomeracích
Podíl železnice na přepravě odpadu	35 %	cíl do roku 2030: 50 %

Hlavní ukazatele hodnocení AWG 2002

Technické a provozní aspekty

Praktické zavádění opatření podle AWG 2002 vyžadovalo investice do infrastruktury – zejména modernizaci překladišť, zajištění dostupnosti vleček a posílení kapacit tratí. V oblastech, kde infrastruktura existovala, se železnice osvědčila jako spolehlivá a efektivní. Naopak v regionech s omezenou železniční kapacitou zůstává závislost na silnici vysoká.

Ekonomické analýzy potvrzují, že železnice je konkurenceschopná zejména při přepravě velkých objemů na vzdálenosti nad 100 km. Kratší přepravy jsou z hlediska nákladů méně výhodné, což omezuje univerzální využití tohoto opatření.

Zhodnocení

Hodnocení AWG 2002 jasně dokládá, že povinnost přesunu přeprav odpadů na železnici přispěla v Rakousku k významnému snížení emisí, zlepšení bezpečnosti dopravy a omezení zatížení silnic. Technické i ekonomické bariéry zůstávají, zejména v podobě nedostatečné infrastruktury a nevýhodnosti kratších přeprav. Přesto je zřejmé, že železnice má v systému odpadového hospodářství pevné místo a její role bude s pokračující klimatickou politikou dále růst.

Zákon zároveň motivoval investice do infrastruktury. Byla modernizována řada vleček a překladišť, vznikly nové logistické uzly pro kombinovanou dopravu. Ekonomické analýzy ukazují, že železniční přeprava je konkurenceschopná zejména při trasách nad 100 km a objemech nad 500 tun. U kratších tras však zůstává silniční doprava efektivnější.

Hodnocení ukazuje, že právní rámec AWG 2002 měl reálný dopad na ekologizaci přepravy odpadů. Povinnost využívat železnici se osvědčila jako účinný nástroj pro snížení emisí a zátěže silnic, i když její plná účinnost závisí na dostupné infrastruktuře a ekonomických podmínkách. Rakouská zkušenost potvrzuje, že kombinace legislativní povinnosti a investic do logistiky může přinést významné výsledky a sloužit jako inspirace pro další země.

Vít Selucký (DB Cargo Czechia)