

# Politický rámec implementácie environmentálnych otázok a cieľov do rozvoja dopravy v EÚ

Stratégia trvalo udržateľného rozvoja pre roky 2005 – 2010

V júni 2006 prijala Európska rada novú *Stratégiu trvalo udržateľného rozvoja pre roky 2005 – 2010*, zmenenú v mnohých oblastiach. V snahe zvrátiť trendy ohrozujúce trvalú udržateľnosť stratégia hovorí o potrebe zmeny spoločnosti vo viacerých oblastiach – zodpovednejšia spotreba, hľadanie nových a udržateľnejších spôsobov posilňovania ekonomického rastu, zrýchlenie prechodu k uhlíkovej neutralite (nezvyšovanie objemu CO<sub>2</sub> v atmosfére), nové alternatívne zdroje energie, múdrejšie využívanie prírodných zdrojov, efektívnejšia doprava a inkluzívnejšia globálna spoločnosť. V revidovanej stratégii je identifikovaných **sedem hlavných výziev**: zmena klímy a čistá energia, udržateľná doprava, udržateľná výroba a spotreba, hrozby verejnému zdraviu, lepší manažment prírodných zdrojov, sociálna inklúzia, demografické zmeny a migrácia, boj s globálnou chudobou. Prvé dve výzvy sa týkajú dopravy.

## Udržateľná budúcnosť dopravy

Komisia Európskych spoločenstiev vo svojom oznámení **Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách** (KOM(2009)0279, 17. 6. 2009) zhrnula výsledky rozsiahlych úvah o ďalšom smerovaní dopravnej politiky EÚ, z ktorého vyberáme trendy a výzvy týkajúce sa vzťahu dopravy a životného prostredia.

V roku 2001 Komisia uverejnila bielu knihu (KOM(2001)0370), v rámci ktorej sa vytvoril program pre európsku dopravnú politiku do roku 2010. Aktualizácia tohto programu sa uskutočnila v rámci strednodobého preskúmania v roku 2006 (KOM(2006)0314). Vzhľadom na blížiaci sa koniec desaťročného obdobia nastal čas zvážiť ďalšie opatrenia v budúcnosti a pripraviť podklad pre ďalší rozvoj politiky. Komisia prisľúbila predložiť novú bielu knihu o dopravnej politike koncom roka 2010.

Doprava je komplexným systémom závislým od mnohých činiteľov, vrátane štruktúry ľudských obydli a spotreby, organizácie produkcie a dostupnosti infraštruktúry. Vzhľadom na túto zložitosť je nevyhnutné, aby sa akýkoľvek zásah do oblasti dopravy opieral o dlhodobú víziu trvalo udržateľnej mobility ľudí a tovaru, minimálne preto, že štrukturálne politiky sa realizujú dlho a musia sa plánovať v dostatočnom predstihu. Preto je nevyhnutné, aby sa dopravné politiky na ďalších desať rokoch opierali o úvahy týkajúce sa budúcnosti dopravného systému, ktorá pokrýva aj nadvrhujúce desaťročia. Komisia začala obdobie úvah, ktorých súčasťou je aj hodnotiacia štúdia týkajúca sa európskej dopravnej politiky, diskusia v rámci troch „špecializovaných skupín“, štúdia *Transvisions*, v ktorej sa uvádzajú možné budúce nízkoúhlíkové scenáre odvetvia dopravy a konzultácie so zúčastnenými stranami, predovšetkým prostredníctvom konferencie zúčastnených strán na vysokej úrovni, ktorá sa konala 9. – 10. marca 2009.

Európska dopravná politika v prvej dekáde 21. storočia

Predtým, ako sa začneme venovať otázkam budúcnosti, je vhodné zhodnotiť vývoj v nedávnej minulosti. Napriek tomu, že je príliš skoro na to, aby sa v plnej miere vyhodnotil vplyv niekoľkých politických opatrení prijatých od roku 2000, z trhových trendov a údajov je možné vyvodiť niekoľko záverov. Následne je možné



ich porovnať s politickými cieľmi ustanovenými v rámci strednodobého preskúmania bielej knihy, ako aj cieľmi v oblasti dopravy podľa stratégie trvalo udržateľného rozvoja (S-TUR) z roku 2006. Z ďalšej časti vyplýva, že v rámci európskej dopravnej politiky sa do veľkej miery podarilo dosiahnuť ciele ustanovené v uvedených strategických dokumentoch, a to prostredníctvom rozsiahlej podpory vývoja európskeho hospodárstva a jeho konkurencieschopnosti, uľahčenia otvárania trhu a integrácie, vytvorením noriem vysokej kvality v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a práv cestujúcich, ako aj prostredníctvom zlepšenia pracovných podmienok.

Doprava je základným prvkom európskeho hospodárstva. Dopravný priemysel celkovo zabezpečuje približne 7 % európskeho HDP a viac ako 5 % celkovej zamestnanosti v EÚ. Európska dopravná politika je prínosom v oblasti systému mobility, ktorý je z hľadiska efektívnosti a účinnosti porovnateľný so systémom hospodársky najrozvinutejších regiónov sveta. Podporila sa konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, čo bolo výrazným prínosom pre Lisabonský program pre rast a zamestnanosť. Obmedzenejšie však boli výsledky v prípade cieľov S-TUR EÚ: ako sa uvádza v správe o pokroku za rok 2007, európsky dopravný systém sa stále nenachádza na ceste trvalo udržateľného rozvoja.

Pokrok sa dosiahol v oblasti znižovania znečistenia ovzdušia a dopravných nehôd. Kvalita ovzdušia v európskych mestách sa výrazne zlepšila uplatňovaním prísnejších európskych emisných noriem (EURO). Je však nevyhnutné, aby sa v tejto oblasti urobilo oveľa viac, predovšetkým, aby sa znížili emisie NO<sub>x</sub> a jemných častíc (PM<sub>10</sub>) v mestských oblastiach, pričom tieto častice sú osobitne nebezpečné pre ľudské zdravie, a aby sa zabezpečila primeraná kontrola skutočných celosvetových emisií. Výsledkom rozširovania dopravnej infraštruktúry je taktiež strata biotopov a fragmentácia krajiny. Pravdepodobne sa nepodarí dosiahnuť cieľ, ktorým je znížiť do roku 2010 počet smrteľných nehôd

v cestnej doprave o polovicu, a ktorý je súčasťou bielej knihy z roku 2001, a to aj napriek tomu, že v mnohých členských štátoch sa začali realizovať činnosti, ktorých pomocou sa dosiahol výrazný pokrok. Vzhľadom na viac ako 39 000 usmrtených pri dopravných nehodách v EÚ v roku 2008 je cestná doprava z hľadiska strát na ľudských životoch aj naďalej príliš drahá.

V odvetví námornej dopravy sa výrazne znížila miera znečistenia morí a počet námorných nehôd a EÚ vytvorila jeden z najmodernejších regulačných rámcov pre bezpečnosť a predchádzanie znečisteniu. V oblasti leteckej dopravy prijala komplexný súbor spoločných, jednotných a záväzných právnych predpisov týkajúcich sa všetkých kľúčových prvkov ovplyvňujúcich bezpečnosť (lietadlá, údržba, letiská, systémy manažmentu letovej prevádzky atď.). Zriadili sa bezpečnostné agentúry pre leteckú (EASA), námornú (EMSA) a železničnú dopravu (ERA).

Životné prostredie zostáva aj naďalej hlavnou oblasťou politiky, v ktorej sú nevyhnutné ďalšie zlepšenia. V rámci EÚ sa v porovnaní s úrovňami z roku 1990 v žiadnom odvetví nedosiahla taká vysoká miera rastu emisií skleníkových plynov ako v odvetví dopravy. Emisie skleníkových plynov je možné považovať za výsledok troch zložiek: objem činnosti produkujúcej emisie, energetická náročnosť tejto činnosti a intenzita skleníkových plynov používanej energie. Uplatnením tejto analýzy na uplynulý vývoj v odvetví dopravy je možné pozorovať, že v tomto odvetví došlo k významnému zintenzívneniu činnosti, pričom sa nepodarilo dosiahnuť dostatočný pokrok v oblasti znižovania jeho energetickej náročnosti a intenzity skleníkových plynov.

K oddeleniu rastu dopravy od rastu HDP, čo bolo jedným z cieľov bielej knihy z roku 2001 a S-TUR, došlo na strane cestujúcich, kde sa dopyt po doprave v období rokov 1995 až 2007 každoročne zvýšil v priemere o 1,7 %, v porovnaní s priemerným nárastom HDP na úrovni 2,5 %. Na druhej strane, dopyt po nákladnej doprave v EÚ sa v priemere zvýšil o 2,7 % za rok. V dôsledku rozsiahleho nárastu celosvetového obchodu a prehľbujúcej sa integrácie rozšírenej EÚ nebolo možné počas uplynulých desiatich rokov oddeliť nákladnú dopravu od HDP. Rast nákladnej dopravy súvisí takisto s hospodárskymi postupmi (koncentrácia výroby na menšom počte miest, s cieľom využiť úspory z rozsahu, premiestnenie, včasné dodávky, rozsiahla recyklácia skla, papiera, kovov), ktorými bolo možné znížiť náklady a prípadne emisie v iných odvetviach za cenu vyšších emisií z dopravy.

Energetická účinnosť dopravy sa zvyšuje, zvýšenie účinnosti sa však v plnej miere nevyužilo na zníženie celkovej spotreby pohonných hmôt a nebolo dostatočné na vyváženie väčších objemov dopravy. V apríli 2009 sa prijali právne predpisy ustanovujúce výkonové emisné normy pre nové osobné automobily ako reakcia na nedostatočné tempo zlepšenia. Určitý obmedzený pokrok sa

podarilo dosiahnuť aj v oblasti zmeny del'by prepravnej práce na účinnejšie druhy dopravy, aj prostredníctvom rozvoja príbrežnej námornej dopravy. Došlo k určitému vyváženiu a zdá sa, že sa zastavil relatívny pokles železničnej dopravy. Z viacerých prieskumov vyplýva, že v mnohých mestách došlo v posledných rokoch k výraznému nárastu využívania bicyklovej dopravy.

Prechodom na čistejšie energetické zdroje sa intenzita skleníkových plynov v oblasti dopravy významne neznižila a doprava je stále na 97 % závislá od fosilných palív, čo má negatívny vplyv aj na bezpečnosť dodávok energie. Nedávno boli prijaté opatrenia na zlepšenie kvality palív a záväzný cieľ dosiahnuť do roku 2020 podiel obnoviteľných energetických zdrojov v doprave na úrovni 10 % ako súčasť balíka opatrení v oblasti klímy a energetiky.

Potreba zmierniť negatívny vplyv odvetvia dopravy na životné prostredie je čoraz naliehavejšia.

### Trvalo udržateľný rozvoj EÚ

V oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov **Začlenenie problematiky trvalo udržateľného rozvoja do politik EÚ: správa o plnení stratégie trvalo udržateľného rozvoja Európskej únie za rok 2009 (KOM(2009)400 v konečnom znení, 24. 7. 2009)** sa v oblasti dopravnej politiky konštatuje:

Hoci rast HDP prevýšil nárast spotreby energie v odvetví dopravy, energetická spotreba a emisie skleníkových plynov v doprave sa naďalej zvyšujú. Zatiaľ čo v osobnej doprave možno pozorovať prerušenie závislosti medzi objemom dopravy a hospodárskym rastom, objem nákladnej dopravy rástol rýchlejšie ako HDP. Hluk a znečistenie ovzdušia spôsobené dopravou zostávajú hlavnými problémami EÚ s vážnym negatívnym dosahom na zdravie.

V rámci klimaticko-energetického balíka sa EÚ zaviazala, že v odvetví dopravy zvýši do roku 2020 podiel palív z obnoviteľných zdrojov energie na 10 % (vrátane biopalív, elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov a vodíka). Tento cieľ dopĺňajú záväzné kritériá trvalej udržateľnosti pre biopalivá stanovené v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie a v smernici o kvalite palív.

Najvýznamnejším politickým pokrokom EÚ je balík opatrení v oblasti ekologizácie dopravy, ktorý sa zaoberá rozvojom dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu, internalizáciou externých nákladov a znížením hlukosti v železničnej doprave. V rámci tohto balíka bol predložený aj návrh týkajúci sa internalizácie poplatkov za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. V apríli 2009 bolo prijaté nariadenie, ktoré stanovuje záväzné normy pre emisie CO<sub>2</sub> pre nové osobné automobily.

Ďalším úspechom je prijatie smernice o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, akčného plánu zavádzania inteligentných dopravných systémov, ako aj realizácia nových opatrení nadväzujúcich na zelenú knihu o mestskej mobilite. Dohoda bola dosiahnutá aj o zahrnutí leteckej dopravy do schémy EÚ na obchodovanie s emisiami od roku 2012. V oblasti námornej dopravy bol prijatý balík opatrení týkajúcich sa námornej bezpečnosti a stratégie v oblasti námornej dopravy do roku 2018. Ďalej boli prijaté návrhy novej smernice o označovaní pneumatík a nariadenie týkajúce sa limitných hodnôt hluku valenia, limitných hodnôt valivého odporu a využívania systému

monitorovania tlaku v pneumatikách.

Pri rozvoji dopravnej politiky EÚ je mimoriadne dôležité zohľadniť všetky aspekty trvalej udržateľnosti (ako emisie, hluk, využívanie pôdy a biodiverzitu) a založiť všetky činnosti na dlhodobej vízii trvalo udržateľnej mobility ľudí a tovaru, ktorá sa vzťahuje na celý dopravný systém, ako aj na dopĺňajúcom úsilí na úrovni EÚ, členských štátov a jednotlivých regiónov.

### Stratégia Európa 2020

Ďalším strategickým materiálom, ktorý Európska rada schválila v marci 2010, je stratégia *Európa 2020*, ktorú navrhla Európska komisia, s cieľom prekonať krízu a pripraviť hospodárstvo EÚ na výzvy ďalšieho desaťročia. Táto nová stratégia nahradila pôvodnú Lisabonskú stratégiu. Cieľom stratégie Európa 2020 je dosiahnuť vysokú úroveň zamestnanosti, nízkouhlíkové hospodárstvo, produktivitu a sociálnu súdržnosť. Táto sa má vykonávať konkrétnymi opatreniami na úrovni EÚ aj na vnútroštátnej úrovni. Základom stratégie sú tri vzájomne sa dopĺňajúce priority: (1) **Inteligentný rast**: rozvoj hospodárstva založeného na znalostiach a inovácii, (2) **Udržateľný rast**: podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje, (3) **Inkluzívny rast**: podporovanie hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť.

Tieto priority sa majú dosiahnuť prostredníctvom tzv. hlavných iniciatív. Najdôležitejšími iniciatívami pre politiku v oblasti mobility a dopravy sú:

- **Inteligentný rast**: „Inovácia v Únii“ na zlepšenie rámcových podmienok a prístupu k financovaniu výskumu a inovácií s cieľom zabezpečiť, aby inovatívne myšlienky viedli k vytvoreniu produktov a služieb, ktoré zabezpečia rast a pracovné miesta.
- **Udržateľný rast**: „Európa efektívne využívajúca zdroje“ na podporu oddelenia hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, zvýšenie využívania energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu nášho odvetvia dopravy a podporu energetickej efektívnosti.
- **Inkluzívny rast**: „Priemyselná politika vo veku globalizácie“ na zlepšenie podnikateľského prostredia, najmä pre malé a stredné podniky, a na podporu rozvoja pevnej a udržateľnej priemyselnej základne, ktorá bude konkurencieschopná vo svetovom rozsahu.



Okrem týchto hlavných iniciatív sú potrebné aj opatrenia v prierezočných oblastiach na riešenie chýbajúcich spojení a ťzkých miest:

- **Jednotný trh pre 21. storočie**, napr. s cieľom riešiť skutočnosť, že siete nie sú dostatočne prepojené a presadzovanie pravidiel jednotného trhu je nevyvážené.
- **Investovanie do rastu**: politika súdržnosti, mobilizovanie

vanie rozpočtu EÚ a súkromného financovania, napr. s cieľom riešiť súčasnú fragmentáciu nástrojov financovania EÚ a vytvárať nové nástroje financovania.

- **Využívanie našich nástrojov vonkajšej politiky**, napr. na vytvorenie strategických vzťahov s rozvíjajúcimi sa hospodárstvami, s cieľom prerokovať otázky spoločného záujmu, podporovať spoločnú reguláciu a ďalšiu spoluprácu a riešiť bilaterálne otázky.

Na marcovom zasadnutí Európskej rady sa konštatovalo, že „stratégiu budú musieť podporovať všetky spoločné politiky“. V stratégii sa výslovne uznáva dôležitá úloha dopravy pri zabezpečovaní toho, aby hospodárstvo fungovalo, znovu nadobudlo silu a bolo schopné reagovať na nové politické výzvy. Doprava je jedným zo zásadných pilierov našich hospodárstiev, a samozrejme, aj našej spoločnosti.

### Opatrenia na úrovni EÚ

Komisia podľa poskytnutých informácií prijme do konca roka novú **Bielu knihu o dopravnej politike**, ktorej súčasťou bude akčný program pre dopravu na obdobie do roku 2020. Biela kniha bude obsahovať opatrenia potrebné na modernizáciu sektora dopravy a dosiahnutie cieľov stratégie Európa 2020. Medzi tieto opatrenia budú patriť opatrenia na zlepšenie celkovej efektívnosti dopravného systému, podporu nových technológií a realizáciu kvalitnej cieľovej politiky v oblasti infraštruktúr. Cieľom je dosiahnuť udržateľnosť dopravy, čo si vyžaduje opatrenia na odstránenie prekážok hospodárskej súťaže, pokroku na ceste k dopravnému systému s menšou závislosťou na fosilných palivách a zlepšenie bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a pracovných podmienok. V oznámení Európa 2020 sa v súvislosti s týmito opatreniami uvádza najmä:

#### 1. Hlavná iniciatíva „Inovácia v Únii“

Komisia vyzýva na dokončenie Európskeho výskumného priestoru, rozvoj programu strategického výskumu zameraného na riešenie veľkých výziev, akými sú energetická bezpečnosť, doprava, zmena klímy a efektívne využívanie zdrojov, zdravotníctvo a starnutie obyvateľstva, ekologické výrobné postupy a správa pôdy a intenzívnejšia spolupráca v oblasti spoločných programov medzi členskými štátmi a regiónmi. Komisia do svojho pracovného programu na rok 2010 a neskôr zaradila napríklad aj strategický plán dopravných technológií, ktorým sa vytvorí strategický rámec pre výskum a vývoj technológií a ich nasadzovanie.

#### 2. Hlavná iniciatíva: „Európa efektívne využívajúca zdroje“

Komisia vyzýva na:

- predloženie návrhov na modernizovanie odvetvia dopravy a zníženie emisií uhlíka v ňom, s cieľom prispieť k zvýšenej konkurencieschopnosti. To je možné dosiahnuť prostredníctvom viacerých opatrení, napr. opatrení v oblasti infraštruktúry, ako je včasné zavedenie sieťových infraštruktúr v rámci elektrickej mobility, inteligentné riadenie dopravy, lepšia logistika, snaha o zníženie emisií CO<sub>2</sub> osobných a ľahkých úžitkových vozidiel a v odvetviach leteckej a námornej dopravy, vrátane realizovania rozsiahlej európskej iniciatívy v oblasti „ekologických“ vozidiel, ktorá pomôže podporiť nové technológie, vrátane elektrických a hybridných vozidiel prostredníctvom spojenia výskumu, stanovenia spoločných noriem a zabezpečenia nevyhnutnej podpory v oblasti infraštruktúry;
- mobilizovanie finančných nástrojov EÚ (napr. nástrojov na rozvoj vidieka, štrukturálnych fondov, rámcového

programu výskumu a vývoja, fondu pre transeurópske dopravné siete (TEN-T) Európskej investičnej banky) tvoriacich súčasť jednotnej stratégie financovania, ktorá spája verejné a súkromné financovanie zo zdrojov na úrovni EÚ a vnútroštátnej úrovni;

- urýchlenie realizácie strategických projektov s vysokou európskou pridanou hodnotou na riešenie kritických úzkych miest, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy).

Komisia do svojho pracovného programu na rok 2010 a neskôr zaradila napríklad: revíziu usmernení o TEN-T, ktorá sa predloží spolu s balíkom návrhov pre ďalší viacročný finančný rámec, balík opatrení pre letiská na dosiahnutie vyššej efektívnosti letiskových operácií a optimalizovaného využívania letiskových kapacít, právne predpisy modernizujúce prístup na železničný trh a oznámenie o fungovaní trhu cestnej nákladnej dopravy.

### 3. Hlavná iniciatíva: „Priemyselná politika“

Komisia vyzýva na zabezpečenie podmienok, aby dopravné a logistické siete umožnili priemyselným odvetviám v Únii účinný prístup k jednotnému trhu, ako aj k medzinárodnému trhu. Komisia do svojho pracovného programu na rok 2010 a neskôr zaradila napríklad: **Súbor opatrení v oblasti elektronickej mobility** na podporu udržateľného dopravného systému a **Akčný plán v oblasti inteligentných dopravných systémov (IDS)** a vykonávanie smernice o IDS.

#### Opatrenia na vnútroštátnej úrovni

Pokiaľ ide o členské štáty, Európska rada na zasadnutí v marci 2010 uviedla, že „členské štáty vypracujú národné programy reforiem, v ktorých podrobne stanovujú činnosti, ktoré vykonávajú, s cieľom plniť novú stratégiu, pričom budú osobitnú pozornosť venovať úsiliu zameranému na splnenie vnútroštátnych cieľov, ako aj opatreniam na odstránenie prekážok rastu na vnútroštátnej úrovni. V stratégii Európa 2020 sa v súvislosti s opatreniami na úrovni členských štátov v oblasti dopravy uvádza najmä potreba:

- vyvinúť inteligentné, dokonalejšie a plne prepojené infraštruktúry v oblasti dopravy a energetiky a využívať v plnej miere informačné a komunikačné technológie,
- zabezpečiť v rámci základnej siete EÚ koordinované

vykonávanie projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ,

- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

(Pozn.: Prehľad ďalších strategických materiálov týkajúcich sa dopravy a životného prostredia nájdete v prílohe na s. 8.)

#### Hodnotiace správy

TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) ako oficiálny systém mechanizmu podávania správ je jedným z environmentálnych hodnotiacich nástrojov dopravnej politiky EÚ a snaží sa rozvíjať a ovplyvňovať jednotlivé dopravné politiky v krajinách EÚ. Hlavným cieľom TERM (správa založená na indikátoroch, vypracovaná podľa mechanizmu správ o doprave a životnom prostredí) je monitorovať postup a efektívnosť integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia na základe kľúčových indikátorov. Európska environmentálna agentúra (EEA) publikuje

správy TERM v ročných intervaloch od roku 2000 so zameraním sa na zvýraznenie vplyvov dopravy na životné prostredie a vývojové trendy s ohľadom na kľúčové otázky.

Pri príležitosti svojho desiateho výročia EEA publikovala správu TERM: **Smerom k hospodárnemu dopravnému systému**, ktorej cieľom je poukázať na niektoré hlavné výzvy k zníženiu environmentálnych vplyvov z dopravy

(v rokoch 1997 – 2007 cestná doprava 43 % a letecká doprava 35 %). Podiel železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy v celkovom objeme nákladnej dopravy v tomto období klesol.

- Súčasný hospodársky útlm spôsobil zníženie objemu dopravy, ale očakáva sa, že rast dopravy sa obnoví, ihneď ako hospodárstvo začne opäť rásť.
- Osobná doprava naďalej rastie, ale pomalším tempom

#### Správa TERM

Európska únia sa snaží posledných desať rokov odpútať hospodársky rast od rastu emisií a súčasne zlepšiť mobilitu ľudí. Podľa Európskej environmentálnej agentúry (EEA) však potrebuje jasnejšiu víziu pre dopravný sektor do roku 2050.

„Doprava je už príliš dlho čiernym pasažierom, pokiaľ ide o boj proti globálnemu otepľovaniu a emisiám uhlíka. Vlády a obyvatelia musia radikálne prehodnotiť svoj prístup k dopravnej politike – keď už nie kvôli ničomu inému, tak aspoň z osobných pohľadov na ochranu vlastného zdravia. Nemôžeme ďalej pokračovať vo zvyšovaní menej efektívnych druhov dopravy,“ pripomína výkonná riaditeľka EEA Jacqueline McGladeová. Najnovšia celoeurópska štúdia TERM odhaľuje, že dobrovoľné záväzky výrobcov áut zlepšiť efektívnosť vozidiel neprinášajú uspokojujúce výsledky. A navyše, obsadenosť súkromných vozidiel sa postupne znižuje. Približne 12 % celkových emisií CO<sub>2</sub> v EÚ pochádza z paliva spaľovaného osobnými vozidlami.

„Dnes vidíme, že rozsiahle investície do dopravnej infraštruktúry nám umožňujú cestovať ďalej pre napĺňanie každodenných potrieb, neznižujú však množstvo času, v ktorom sme vystavení hluku, zápche a znečisteniu vzduchu,“ tvrdí Jacqueline McGladeová. Európa sa podľa nej má zamerať nielen na spôsoby dopravy, ale aj na dôvody, pre ktoré ľudia cestujú, pretože mobilita je skutočne neoddeliteľne spojená s kvalitou nášho života. Kľúčovým odkazom tohtoročnej správy je nielen to, že existujú výzvy, ale aj množstvo riešení, ktoré možno spájať.

V správe TERM sa v závere konštatuje, že najefektívnejšie je prijať „balík politik“, ktorý kombinuje technologické inovácie znižujúce spotrebu palív s opatreniami uprednostňujúcimi menej znečisťujúce spôsoby prepravy, alebo úplne predchádzajúce doprave. V konkrétnej rovine to môže znamenať zvyšovanie podielu elektromobilov, investície do verejnej hromadnej dopravy či približovanie služieb občanom tak, aby za nimi nemuseli cestovať.

Koncom roka má Komisia zverejniť Bielu knihu o budúcnosti dopravy, v ktorej načrtne akčný plán trvalej udržateľnosti tohto sektora.

a tiež vypracovať návrh ako zlepšiť environmentálne plnenie zmluvy o dopravných systémoch ako celku. Správa sa tiež zameriava na väzbu medzi vývojovými trendmi dopravy a zmenami klímy, ktorú je potrebné urobiť v najbližších rokoch. V nadväznosti na predchádzajúce TERM správy, aj táto správa vyhodnocuje dosiahnutý pokrok k existujúcim cieľom pomocou merateľných indikátorov a cieľov strategických dokumentov EÚ, ako aj rôznych dopravných

než hospodárstvo. Letecká doprava v EÚ bola v rokoch 1997 až 2007 naďalej oblasťou najrýchlejšieho rastu. Dominantným spôsobom dopravy zostala automobilová doprava predstavujúca 72 % všetkých osobokilometrov v EÚ-27.

- V členských krajinách EEA vzrástli v období rokov 1990 až 2007 emisie skleníkových plynov z dopravy (bez medzinárodnej leteckej a námornej dopravy) o 28 % a momentálne tak predstavujú 19 % celkových emisií.
- Napriek nedávnomu zníženiu emisií látok znečisťujúcich ovzdušie bola v roku 2007 cestná doprava najväčším producentom oxidov dusíka a druhým najväčším prispievateľom k znečisťujúcim látkam tvoriacim tuhé častice.
- Spomedzi 32 členských krajín EEA len Nemecko a Švédsko smerujú k splneniu svojich indikatívnych cieľov týkajúcich sa používania biopalív v roku 2010.
- Cestná premávka zostáva nesporné najväčším zdrojom dopravného hluku. Predpokladá sa, že počet ľudí vystavených poškodzujúcim hladinám hluku, najmä v noci, sa bude zvyšovať, pokiaľ nebudú vypracované a v plnom rozsahu realizované účinné politiky týkajúce sa ochrany pred hlukom.

Hoci technologický pokrok umožňuje vyrábať ekologické vozidlá, čoraz viac cestujúcich a tovaru absolvuje väčšie vzdialenosti, a tým vyvažuje zvýšenú hospodárnosť. Na základe analýzy dlhodobých trendov sa v novej správe EEA požaduje jasná vízia definujúca dopravný systém Európy do roku 2050, ako aj konzistentné politiky na jej dosiahnutie. (Pozn. red.: Podrobnejšie informácie o TERM 2010 nájdete v prílohe na s. 5 – 7).

Ing. Miloš Procházka

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Ilustračné foto: Juraj Kostúrik



a environmentálnych smerníc. V súčasnosti TERM pozostáva zo 40 relevantných indikátorov štrukturovaných pre 7 politických otázok a je určený pre rôzne cieľové skupiny – od zákonodarcov na najvyššej úrovni až po technických a odborných pracovníkov. Do mechanizmu podávania správ je zapojených všetkých 32 členských krajín EEA (27 členských krajín EÚ, 1 kandidátska krajina – Turecko, ďalej Nórsko, Island, Lichtenštajnsko a Švajčiarsko).

#### Trendy a závery

- Nákladná doprava má tendenciu rásť o niečo rýchlejšie než hospodárstvo, pričom cestná a letecká nákladná doprava zaznamenáva najväčšie nárasty v EÚ-27