

Doprava 2050 – ambiciózný plán na zvýšenie mobility a zníženie emisií

Súčasný stav dopravy v EÚ-27

Doprava má z hľadiska hospodárstva a spoločnosti zásadný význam. Mobilita je základným predpokladom rastu a vytvárania pracovných miest. V členských štátoch EÚ odvetvie dopravy priamo zamestnáva približne 10 miliónov ľudí a predstavuje približne 5 % hrubého domáceho produktu. Efektívne systémy dopravy sú nevyhnutným predpokladom konkurencieschopnosti európskych spoločností na svetovom trhu. Logistika (napríklad doprava a skladovanie) predstavuje v prípade európskych spoločností 10 – 15 % nákladov na hotový výrobok. Kvalita dopravných služieb má nezanedbateľný vplyv na kvalitu nášho života. Každá domácnosť minie na položky súvisiace s dopravou a službami priemerne 13,2 % svojho rozpočtu.

Problémy dopravy v Európe

Keďže mobilita bude vykazovať neustály rast, európska doprava sa dostane do kritického bodu, keď si systém dopravy bude musieť poradiť aj s týmito zásadnými problémami:

- Ropa bude v nasledujúcich desaťročiach čoraz vzácnejšia a jej zdrojom budú v narastajúcej miere nestabilné regióny sveta. Podľa prognóz budú v roku 2050 ceny ropy dvojnásobné oproti roku 2005 (keď bola jej cena 59 USD za barel). Zo súčasnej situácie je zjavné, že ceny ropy sú náchylné k extrémnym výkyvom.
- Odvetvie dopravy sa stalo energeticky efektívnejším, no 96 % jeho potrieb v oblasti energetiky aj naďalej závisí od dodávok ropy a ropných produktov.
- Existuje potreba drasticky znížiť celosvetové emisie skleníkových plynov.
- Preťaženie ciest i vzdušného priestoru patrí k najdôležitejším dôvodom na obavy. Z prognóz vyplýva, že v porovnaní s rokom 2005 dôjde do roku 2030 k nárastu činnosti nákladnej dopravy o 40 %, kým do roku 2050 to bude o čosi viac ako 80 %. V oblasti osobnej dopravy by mal nastať miernejší rast ako v oblasti nákladnej dopravy (do roku 2030 o 34 % a do roku 2050 o 51 %).
- Medzi infraštruktúrou vo východnej a západnej časti EÚ existujú značné rozdiely. V nových členských štátoch je v súčasnosti len asi 4 800 km diaľnic a neexistujú žiadne vysokorychlostné železničné trate špecializované na vysokorychlostné vlaky, pričom konvenčné železničné trate sú často v žalostnom stave.
- Európske odvetvie dopravy čelí čoraz silnejšej konkurencii rýchlo sa rozvíjajúcich svetových dopravných trhov.

Stratégia Doprava 2050

Preto Európska komisia uverejnila Bielu knihu: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (KOM (2011)144, 28. 3. 2011) ďalej Doprava 2050, ktorou predstavila ambiciózný plán na zvýšenie mobility a zníženie emisií. Cieľom stratégie Doprava 2050 je vytvoriť jednotný európsky dopravný priestor s konkurencieschopnejšou a úplne integrovanou dopravnou sieťou, ktorá prepojí rôzne druhy prepravy a umožní hlbokú zmenu dopravných modelov v osobnej i nákladnej doprave. Riešením týchto problémov sa do roku 2050 dosiahnu veľmi náročné ciele. Najťažšie úlohy treba splniť do r. 2020/2030. Komisia sa vo svojich cieľoch zameriava na tri hlavné druhy dopravy: na stredné vzdialenosti, dlhé vzdialenosti a mestskú dopravu.



Takýto elektromobil je možné vidieť bežne na kórejských cestách

Uspokojenie týchto cieľov bude závisieť od mnohých subjektov – EÚ, členských štátov, regiónov, miest, podnikateľov sa na nej však bude aj priemysel, sociálni partneri a občania.

Desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje:

Kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 %.

Vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov

1. Do roku 2030 doceliť pokles podielu vozidiel s konvenčným pohonom o 50 % a do roku 2050 ich postupne vyradiť z miest, v centrách veľkých miest dosiahnuť zavedenie mestskej logistiky v podstate bez CO₂ do roku 2030.
2. Do roku 2050 by mal podiel nízkouhlíkových palív v leteckej doprave predstavovať 40 % a emisie CO₂ z námorných lodných palív by sa mali znížiť o 40 %.

Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazí vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy

3. Do roku 2030 by sa 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km malo zabezpečovať inými druhmi dopravy (napríklad železničnou či vodnou dopravou), do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru.
4. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich prepravovať na strednú vzdialenosť železnicou. Strojnosť do roku 2030 dĺžku existujúcich vysokorychlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch.
5. Do roku 2030 by sa mala sprevádzkovať úplne funkčná celoeurópska základná sieť dopravných koridorov, ktorá umožní efektívny presun medzi jednotlivými druhmi dopravy (základná sieť TEN-T) a do roku 2050 by sa z nej mala stať vysokokapacitná a vysokokapacitná sieť, ktorá bude zabezpečovať všetky súvisiace informačné služby.
6. Do roku 2050 by sa mali všetky letiská základnej siete prepojiť so železničnou (pokiaľ možno vysokorychlostnou) sieťou.

Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov

7. Do roku 2020 v rámci projektu Jednotné európske alebo vďaka komplexnej modernizácii európskeho systému riadenia letovej prevádzky by sa mali dosiahnuť kratšie a bezpečnejšie lety s vyššou kapacitou a mal by sa dobudovať spoločný európsky letecký priestor, ktorý bude pokrývať 58 krajín a miliardu obyvateľov.
8. Do roku 2020 by sa mal vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy pre osobnú i nákladnú dopravu.
9. Do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd na cestách takmer na nulu, pričom do roku 2020 sa EÚ usiluje znížiť dopravnú nehodovosť o polovicu.
10. Uplatňovať v plnej miere zásadu „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. Súkromný sektor by mal byť vo väčšej miere zapojený do odstraňovania nezrovnalostí vrátane škodlivých dotácií, vytvárania ziskov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.

Ďalšie dopravné stratégie

Na splnenie všetkých cieľov stanovených v Doprave 2050 je potrebné transformovať súčasný dopravný systém. Preto počas rokov 2011 – 2014 Komisia predloží niekoľko strategických dokumentov, ktoré budú obsahovať tieto prioritné opatrenia.

V roku 2011 Komisia predložila na pripomienkové konanie Strategický plán pre oblasť dopravných technológií (Strategic Transport Technology Plan, STTP), ktorý predstavuje hlavnú iniciatívu na preskupenie a zmenu zamerania výskumu a vývoja v Európe. V rámci tejto stratégie sa stanoví, do akej oblasti sa budú sústreďovať prostriedky na výskum a ako by mala vyzeráť stratégia, ktorou sa zabezpečí podpora zavádzania nových technológií a ich uvádzanie na trh. Prioritu budú predstavovať environmentálne, bezpečné, tiché dopravné prostriedky pre všetky druhy dopravy (či už ide o cestné vozidlá, plavidlá nákladné člny, železničné koľajové vozidlá alebo lietadlá) a kľúčovými oblasťami sa stanú alternatívne palivá, nové materiály, nové systémy pohonu a nástroje informačných technológií (pozri http://ec.europa.eu/transport/research/stp/stp_en.htm).

Ďalším dokumentom, ktorý vyplýva z STTP, je *Stratégia pre environmentálne dopravné systémy* a bude obsahovať viac podrobností o konkrétnych opatreniach na zabezpečenie stimulov na investície do ekologických dopravných prostriedkov a uľahčenie ich uvádzania na trh, ako aj o vypracovaní celoeurópskych noriem pre uvádzanie ekologických dopravných prostriedkov na trh, t. j. pravidiel interoperability nabíjajúcich infraštruktúr, usmernenia a normy pre čerpanie infraštruktúry. Komisia túto stratégiu plánuje uverejniť v roku 2012.

V oblasti železníc by malo dôjsť k zásadnej reforme regulačného rámca, čo by znamenalo otvorenie trhu vnútroštátnym službám osobnej dopravy, zavedenie jednotných štruktúr riadenia koridorov železničnej nákladnej dopravy, úplné oddelenie manažérov infraštruktúry a poskytovateľov služieb. Tento „železničný balík“ predloží Komisia formou balíka legislatívnych iniciatív v rokoch 2012 až 2013.

Na vytvorenie *spravidlivého prostredia financovania* vznikne nová koncepcia dopravných poplatkov tak, aby sa v širšom rozsahu uplatňovala zásada „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Medzi tieto opatrenia bude patriť aj:

- usmernenie týkajúce sa spoplatnenia osobných automobilov, s cieľom pokryť náklady na infraštruktúru (2012) a v druhej fáze sa prijme návrh na stanovenie rámca internalizácie nákladov v prípade všetkých cestných vozidiel (okrem tých, na ktoré sa vzťahuje smernica Eurovignette). Tým sa pokryjú náklady na infraštruktúru, ako aj náklady, ktoré spoločnosti vznikajú v dôsledku dopravných zápch, emisií CO₂ (pokiaľ nie sú súčasťou palivovej dane), miestneho znečisťovania životného prostredia, hlučného dopravných nehôd. Členské štáty budú môcť tieto poplatky vyberať s podmienkou, že sa pri tom budú riadiť spoločným rámcom EÚ,
- nutnosť pokračovať v internalizácii externých nákladov aj v rámci ostatných druhov dopravy,
- postupné spustenie európskeho elektronického systému vyberania mýta (t. j. aby od roku 2012 začala fungovať táto služba pre nákladné vozidlá a o dva roky neskôr aj pre ostatné druhy vozidiel) a zabezpečiť, aby vodiči nákladných vozidiel mohli zaplatiť rôzne diaľničné mýta elektronickou cestou a prostredníctvom jedného poskytovateľa služieb pre celú Európu.

Komisia pripravuje aj *Stratégiu pre dopravu v mestách*, kde veľkú časť zodpovednosti za dopravu v mestách budú mať aj naďalej členské štáty a ostane na jednotlivých mestách, aby si zvolili primeraný mix dopravných prostriedkov pre svoju oblasť. Na uľahčenie prechodu k environmentálnejšej doprave v mestách Komisia zavedie postupy a nástroje finančnej pomoci na prípravu dobrovoľných auditov a plánov mestskej mobility, predloží návrhy rámca EÚ pre systémy spoplatňovania používania mestských ciest a obmedzovania prístupu vozidiel do centra miest. Keďže ani jedno mesto nedokáže samo dosiahnuť prelom v oblasti technologických riešení pre ekologické vozidlá, preto EÚ sústreďuje svoje úsilie na poli výskumu práve do týchto technológií a zavedie aj vhodné trhové podmienky na uľahčenie uvádzania nových environmentálnejších vozidiel do miest.

TERM 2011

V roku 2011 Európska environmentálna agentúra (EEA) uverejnila najnovšiu správu o doprave a životnom prostredí **TERM** (Transport and Environment

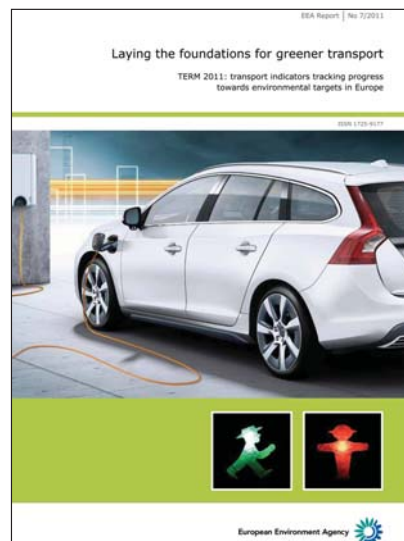


Foto: Juraj Kostúrik

Reporting Mechanism) s názvom *Laying the foundations for greener transport* (Vytvorenie základov pre zelenšiu dopravu). Správa vyhodnocuje dosiahnutý pokrok k existujúcim cieľom pomocou merateľných indikátorov a cieľov strategických dokumentov EÚ, ako aj rôznych dopravných a environmentálnych smerníc. Vytvoril sa hlavný súbor 12 ukazovateľov, ktorý zahŕňa široký rozsah politických oblastí so zameraním na zníženie emisií skleníkových plynov, spotreby energie a hlučného. Zo správy vyplýva, že tvorcovia politik majú významné možnosti na riešenie týchto problémov koherentným spôsobom, napríklad prostredníctvom spoločného riešenia kvality ovzdušia a zmeny klímy.

Hlavné zistenia:

- V roku 2009 podiel dopravy na všetkých emisiách skleníkových plynov v EÚ predstavoval 24 %. Cestovná mapa stanovuje členským štátom EÚ povinnosť znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy o 60 % do roku 2050 v porovnaní s úrovňami roku 1990. Keďže v období rokov 1990 až 2009 sa emisie skutočne zvýšili o 27 %, je nevyhnutné, aby ich EÚ v období rokov 2009 až 2050 celkovo znížila o 68 %.
- V období rokov 1990 až 2007 sa ročná spotreba energie z dopravy v členských krajinách EHP stále zvyšovala. Kým v období rokov 2007 až 2009 sa celkový dopyt po energii v doprave znížil o 4 %, predpokladá sa, že s hospodárskym rastom sa obnoví vzostupný trend.
- Ciele zamerané na kvalitu ovzdušia sa v mnohých oblastiach nedodržiavali. Prekročenie ročných limitných hodnôt oxidu dusičitého (NO₂), ktorý môže spôsobiť astmu a iné dýchacie problémy, v roku 2009 zaznamenalo 41 % monitorovacích staníc.
- Pevné častice (PM₁₀) z dopravy takisto spôsobujú vážne zdravotné problémy. V roku 2009 bolo prekročenie dennej limitnej hodnoty zaznamenané v 30 % monitorovacích staníc v krajinách EÚ-27.
- Takmer 100 miliónov ľudí bolo vystavených škodlivým dlhodobým priemerným úrovňam hlučného z motorových vozidiel na hlavných cestách.
- Priemerná skutočná cena pohonných látok pre motorové vozidlá (vypočítaná ako ekvivalent bezolovnatého benzínu vrátane ciel a poplatkov) bola



1,14 eur za liter v júni 2011, v reálnych hodnotách o 15 % vyššia ako v roku 1980. Cena benzínu sa v reálnych hodnotách teda zvýšila priemerne menej ako o 0,5 percentuálneho bodu ročne, a to znamená, že ceny pohonných látok nepredstavujú silný podnet na účinnejšie dopravné riešenia.

- Podiel vozidiel s alternatívnym pohonom sa stále zvyšuje, pričom v roku 2009 tvoril viac ako 5 % vozového parku. Väčšina z nich používala skvapalnený ropný plyn (LPG), kým elektrické vozidlá tvorili 0,02 % z celkového vozového parku.
- Cesty, železnice a diaľnice rozdeľujú krajinu Európy na stále menšie časti, čo má vážny vplyv na biodiverzitu. Takmer 30 % krajiny v EÚ je mierne, do veľkej miery alebo do veľmi veľkej miery fragmentovaná, čím sa obmedzuje pohyb a rozmnožovanie veľkého počtu rôznych druhov živočíchov.

Správa je dostupná na stránke Európskej environmentálnej agentúry: <http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>

Ing. Ľubica Koreňová
Slovenská agentúra životného prostredia