

Rozvoj verejnej osobnej dopravy v SR

Dopravná politika SR a súčasný stav verejnej dopravy v SR

Verejná osobná doprava podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej prednosti možno definovať z hľadiska ekologického, sociálneho, regionálneho, priestorového a bezpečnostného. Naopak, nárast individuálnej automobilovej dopravy má nepriaznivý vplyv na životné prostredie, bezpečnosť a spôsobuje kongescie, ktoré zvyšujú náklady na dopravu. Za obdobie rokov 1995 – 2008 sa celkový objem prepravených osôb výrazne nemenil a pohyboval sa v priemere približne 2,6 mld. osôb ročne. Výrazné rozdiely nastali v štruktúre podielu jednotlivých druhov dopravy. Podiel verejnej osobnej dopravy na prepravnom objeme poklesol z 50 % v roku 1995 na 30 % v roku 2008 a podiel individuálnej automobilovej dopravy sa v tomto období tak zvýšil na 70 %.

V súlade s globálnym cieľom dopravnej politiky SR, ktorým je trvalo udržateľný rozvoj mobility, má Ministerstvo

umožniť zvýšiť transparentnosť a pomôže úradom a prevádzkovateľom zlepšiť kvalitu a efektívnosť. Nariadenie príslušným orgánom umožňuje vymedziť povinnosti verejnej služby, s cieľom zaručiť služby vo všeobecnom záujme v oblasti osobnej pozemnej dopravy. Umožňuje orgánom uložiť sociálne tarify.

Smernica EP a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železnice Spoločenstva a smernica EP a Rady 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry. S cieľom efektívnejšieho prevádzkovania služieb tejto dopravy smernica umožňuje železničným podnikom (majúcim licenciu Spoločenstva a bezpečnostný certifikát) od 1. januára 2010 prevádzkovať medzinárodnú osobnú dopravu, vrátane možnosti zobrať a vysadiť pasažierov na ktorejkoľvek stanici nachádzajúcej sa v tom istom štáte (čiasť kabotáž).

zdravotný aj environmentálny dosah. Odhaduje sa, že preťaženosť ciest vo veľkých mestách EÚ a ich okoliach spôsobuje náklady rovnajúce sa 1 % HDP. Na vývoj prepravných požiadaviek na verejnú osobnú dopravu má vplyv stupeň urbanizácie (podiel obyvateľov bývajúcich v mestách na celkovom počte obyvateľov). V Slovenskej republike sa zvyšuje počet obyvateľov žijúcich v prímestských častiach, čo má vplyv na vyššie využívanie osobných áut. Ďalším faktorom je nárast počtu osobných vozidiel. Zo spracovaných prognóz vyplýva, že do roku 2020 dosiahne vybavenosť obyvateľstva v SR osobnými automobilmi pri reálnom scenári hodnotu 342 áut na 1 000 obyvateľov, čo v porovnaní s rokom 2005 (250 osobných vozidiel) je 36 % nárast.

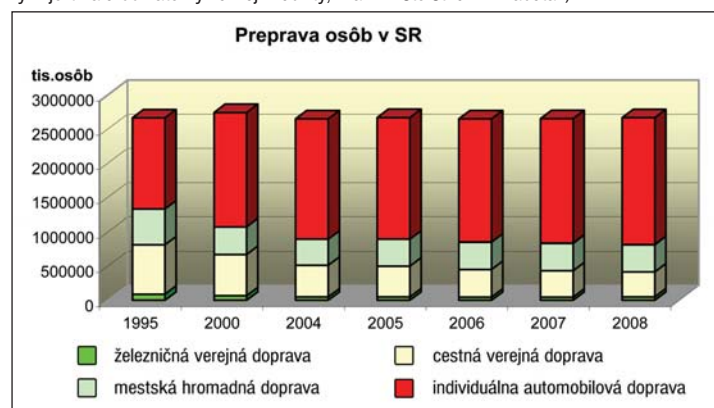
Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie

Hlavný problém pre životné prostredie súvisí predovšetkým so spotrebou pohonných hmôt, ktorá má za následok produkciu CO₂, znečistenie vzduchu a hluk. Podľa odhadov Európskej komisie až 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií iných škodlivých látok produkuje doprava v mestách, ktoré vyplývajú z preťaženia ciest vo veľkých mestách.

EÚ odsúhlasila ciele týkajúce sa klímy a energetiky, predovšetkým zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 minimálne o 20 % v porovnaní s rokom 1990. Slovensko má obmedzenie nárastu emisií skleníkových plynov o 13 % oproti roku 2005 (23,5533 mil. ton CO₂ ekvivalentov). Tento limit je v oblasti dopravy pre SR veľkou výzvou, pretože v súčasnosti ročný nárast emisií CO₂ prevyšuje 13 %, pričom podľa štúdií v roku 2020 dosiahne takmer 9 mil. ton CO₂, čo v porovnaní s rokom 2005 predstavuje nárast o približne 70 %. Najväčší podiel emisií znečisťujúcich látok z dopravnej prevádzky v SR predstavuje cestná doprava. Podľa štatistik individuálna automobilová doprava a cestná nákladná doprava v SR predstavujú až 87 % celkového objemu emisií.

Zvýšenie kvality a efektívnosti systému verejnej osobnej dopravy

Presun výkonov z verejnej osobnej autobusovej a železničnej dopravy na individuálnu automobilovú dopravu má negatívny vplyv na príjmy z cestovného, čo má za následok vyššie požiadavky na subvencovanie z verejných zdrojov. Preto je potrebné zvyšovať kvalitu a efektívnosť verejnej osobnej dopravy, najmä využitím silných stránok jednotlivých módov dopravy a zvyšovaním konkurenčného



dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v oblasti verejnej osobnej dopravy tieto ciele: (1) zachovať a zvýšiť jej podiel v celkovom objeme prepravených osôb, (2) podporiť sociálnu inklúziu zabezpečením minimálnej dopravnej obslužnosti prepojením menej rozvinutých regiónov (obcí) k centráram ekonomických aktivít, (3) obmedziť nárast emisií škodlivých plynov z dopravy v súlade s medzinárodnými záväzkami.

Realizácia týchto cieľov je zameraná predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku, ktorými sú časová a priestorová dostupnosť, pohodlie, kvalita a rozsah doplnkových služieb, náklady na realizáciu dopravného procesu a vnútorná bezpečnosť vo vzťahu k dopravnému procesu.

Legislatíva EÚ v oblasti verejnej dopravy

Problematika verejnej dopravy je upravená v Zmluve o založení Európskeho spoločenstva a v nariadeniach a smerniciach EÚ. V zmluve je to článok 16, podľa ktorého členské štáty majú dbať o služby vo všeobecnom hospodárskom záujme na podporu sociálnej a územnej súdržnosti. V časti doprava (článok 73) sa uvádza, že finančná podpora je zlučiteľná pre koordináciu dopravy a pre refundáciu za plnenie záväzkov verejnej služby. Článok 86 a 87 upravuje pravidlá hospodárskej súťaže, ktoré platia aj pre verejné podniky, pričom štátna podpora narúšajúca hospodársku súťaž je nezlučiteľná so spoločným trhom. Tento prístup je upravený v legislatíve:

Nariadenie EP a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktoré nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. Nariadenie

Nariadenie EP a Rady (ES) č. 1371/2007 z 27. októbra o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave vymedzuje rámec pre ochranu práv a povinností cestujúcich v železničnej preprave, s cieľom zefektívnenia a zatraktívnenia týchto služieb. Členský štát môže vyňať z uplatňovania nariadenia služby mestskej, prímestskej a regionálnej osobnej železničnej prepravy.

Zelená kniha *Za novú kultúru mestskej mobility* je materiál Európskej komisie, ktorého cieľom je hľadať spôsoby, ako dosiahnuť lepšiu mestskú a prímestskú mobilitu, ktorá by bola udržateľná a zároveň umožnila hospodárskym subjektom nájsť si svoje miesto v mestách. K tomuto materiálu prijala v júni 2010 Rada ministrov dopravy závery, v ktorých sa zdôrazňuje dôležitosť rozvoja verejnej dopravy pri zabezpečení ekonomického rozvoja miest a ochrany životného prostredia.

Hlavné výzvy v oblasti osobnej dopravy

Zabezpečenie dostupnosti verejnej osobnej dopravy

Verejná osobná doprava bude musieť zohľadňovať spoločenské tendencie, ktoré vplyvajú aj na vývoj dopravy, ktorými sú: pokles počtu obyvateľov v produktívnom veku a nárast podielu obyvateľov v poproduktívnom veku; zmena životného štýlu (vznik nových pracovných foriem a rôznych aktivít v rámci voľného času; na druhej strane možno očakávať nárast počtu osôb, ktoré budú dochádzať za prácou na dlhšie vzdialenosti); pokles počtu obyvateľov najmä v koncových oblastiach so značným podielom obyvateľov v poproduktívnom veku, kde je nízky dopyt po prepravných výkonoch.

Zníženie kongescie v mestách a v prímestských oblastiach

Preťaženie ciest má negatívny hospodársky, sociálny,



Foto: Pavol Mikulášek

ho prostredia pri prevádzkovaní verejnej osobnej dopravy. Dopravná obslužnosť musí byť zabezpečovaná viacúrovňovým prístupom, napr. spojenie regionálnych centier

s krajským mestom a spojenie samotných centier navzájom (železničná doprava) a doprava medzi spádovými centrami a obcami tvoriacimi spádové centrá (autobusová doprava).

V súlade s novou legislatívou EÚ uplatňovanie verejného obstarávania služieb verejnej dopravy a jednoznačná úprava zmluvných vzťahov rozdelením rizík pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme prispieje k efektívnemu vynakladaniu verejných výdavkov na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy a jej zatriktívnenie pre cestujúcich.

Aplikácia inteligentných dopravných služieb

Rozvoj infraštruktúry potrebnej na zvládnutie nárastu prepravy tovaru a cestujúcich je výrazne obmedzený z priestorových a environmentálnych dôvodov. Aplikácie inteligentných dopravných služieb nie sú v súčasnosti dostatočne využité na efektívne riadenie mobility alebo sa pri ich budovaní nevenuje dostatočná pozornosť interoperabilite, pričom širšie uplatnenie inteligentných dopravných služieb umožní:

- spracovanie údajov o doprave, ktoré cestujúcim, vodičom, prevádzkovateľom dopravy a manažérom sietí môžu poskytnúť informácie, pomoc a dynamickú kontrolu dopravy; v nasledujúcich rokoch tieto aplikácie posilní satelitný systém Galileo,
- lepšie riadenie prevádzky a nových služieb (spravovanie vozového parku, informačné systémy pre cestujúcich, systémy na predaj a rezerváciu lístkov atď.),
- interoperabilitu platobných systémov (čipové karty) medzi rôznymi dopravnými prostriedkami a inými funkciami.

Ciele a opatrenia MDPT SR na podporu verejnej osobnej dopravy

V súlade s globálnym cieľom dopravnej politiky SR, ktorým je trvalo udržateľný rozvoj mobility v oblasti verejnej osobnej dopravy má ministerstvo tieto ciele: (1) zachovať a zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravených osôb, (2) podporiť sociálnu inklúziu zabezpečením minimálnej dopravnej obslužnosti prepojením menej rozvinutých regiónov (obcí) k centrálnym ekonomickým aktivitám, (3) zabezpečiť, aby emisie škodlivých plynov z dopravy sa nezvyšovali. Opatrenia na zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy sa musia zamerať predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku (verejnej osobnej dopravy alebo individuálnej), ktorými sú:

- časová a priestorová dostupnosť (čas strávený v dopravnom prostriedku a mimo neho, dostupnosť zastávok, pokrytie celého územia v primeranej kvalite a za prijateľnú cenu, využiteľnosť verejnej dopravy pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie,
- pohodlie, kvalita a rozsah doplnkových služieb (kvalitné dopravné prostriedky, spoľahlivosť dopravného procesu, dostupné informácie o možnostiach a podmienkach využitia verejnej dopravy,
- náklady na realizáciu dopravného procesu a cena pre užívateľa: atraktívna výška cestovného vo verejnej osobnej doprave v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou, najmä pre pravidelne cestujúcich, opatrenia na zníženie dopytu po verejnej doprave – spoplatnenie infraštruktúry, internalizácia externých nákladov).

Opatrenia je potrebné realizovať v týchto oblastiach: rozvoj infraštruktúry, podpora funkčných prevádzkových dopravných reťazcov založených na integrácii a preferovanie verejnej osobnej dopravy pred individuálnou automobilovou dopravou prostredníctvom opatrení na znížovanie dopytu po verejnej osobnej doprave.

Modernizácia infraštruktúry verejnej dopravy

Z pohľadu rozvoja obcí, miest, mestských aglomerácií a regiónov je nevyhnutné riešiť otázku lepšej dostupnosti všetkých oblastí ovplyvnených územným rozvojom. Tendencia budovania predmestí a rozširovania miest vedie k využitiu pozemkov charakterizovaných malou hustotou a priestorovou izolovanosťou. V podmienkach SR je riešením väčšie zapojenie verejnej železničnej dopravy do systémov mestskej hromadnej dopravy vo väčších urbanizačných oblastiach, ktoré bude realizované prostredníctvom integrácie infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, budovaním integrovaných dopravných systémov a vzájomnou koordináciou mestskej dopravy s regionálnou a nadregionálnou železničnou osobnou dopravou. V rámci týchto integrovaných systémov bude železničná infraštruktúra základom dopravnej sústavy, na ktorú budú nadväzovať ostatné druhy dopravy, a to vrátane individuálnej dopravy. Bude podporované budovanie systémov kombinujúcich električkovú a železničnú dopravu (tram-train), s cieľom priviesť železničnú dopravu bližšie k zdrojom a

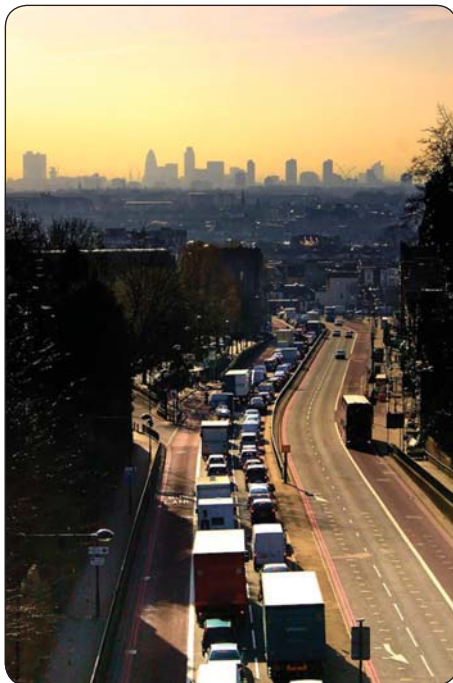


Foto: internet

cieľom ciest. Verejná prímestská autobusová doprava bude zapojená do integrovaných dopravných systémov, kde kapacitné linky doplnia nosnú sieť železničnej dopravy a bude plniť funkciu plošnej obslužby územia s väzbou na nosnú sieť.

Potenciál rastu železničnej dopravy a rozvoj služieb je najmä v diaľkovej osobnej doprave a prímestskej doprave s koncentrovanými prepravnými prúdmi na hlavných tratiach, ktoré budú prepojené prestupnými uzlami umožňujúcimi dopravu do/z regionálnych centier. Preto rozvoj infraštruktúry bude zameraný na modernizáciu medzinárodných koridorov, ktoré zároveň prepájajú najväčšie slovenské regionálne centrá.

Podpora prevádzky verejnej osobnej dopravy

Prioritou je vytvárať integrované dopravné systémy vo veľkých mestách, ktoré sú spádovými mestami, kde nárast individuálnej automobilovej dopravy prevyšuje kapacitu cestných komunikácií a tam, kde na dopravnej obslužnosti participujú viacerí dopravcovia, ktorí sú financovaní z verejných zdrojov. Na druhej strane, v súlade so zabezpečením sociálnej inklúzie je potrebné zabezpečiť pokrytie prepravných potrieb obyvateľov aj v oblastiach nízkeho

dopytu po prepravných výkonoch vhodnou kombináciou dopravnej obslužby jednotlivými druhmi dopravy.

V nadväznosti na postupný prechod kompetencií na samosprávne kraje v oblasti železničnej osobnej dopravy bude vhodné zakladať integrátorov dopravy, predovšetkým tam, kde je v súčasnosti verejná doprava zabezpečovaná prostredníctvom troch úrovní: štát, samosprávny kraj a krajské mesto. Úlohou integrátora bude zabezpečiť dopravnú koordináciu a kooperáciu medzi dopravcami s cieľom skvalitnenia služieb, zvýšenia ekonomickej efektivity prevádzky a zabezpečenia konkurenčného prostredia pri prevádzkovaní služieb.

Výsledkom týchto aktivít bude vytváranie integrovaných dopravných systémov na úrovni samosprávnych krajov a miest, ktoré budú prínosom pre cestujúceho najmä tým, že obsluhované územie bude systémovo dopravne previazané, bude jednotný tarifný systém, jednotná sústava cestovných dokladov, jednotný informačný systém a predajný systém cestovných dokladov.

V rámci zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme medzi obstarávateľom verejnej dopravy (štát, samosprávny kraj, obec) a dopravcom je potrebné motivovať dopravcu, aby obstarával dopravné prostriedky, ktoré podstatne zvýšia hospodárnosť, výkonnosť, ekológiu, bezpečnosť dopravy a dostupnosť v prospech telesne postihnutých občanov. Okrem toho v rámci Operačného programu Doprava, v prioritnej osi č. 6, *Rozvoj verejnej osobnej dopravy*, ministerstvo podporí prímestskú a regionálnu železničnú osobnú dopravu, najmä z pohľadu modernizácie mobilných prostriedkov. Ďalšou možnosťou obnovy vozidlového parku (autobusovej dopravy) je Operačný program Životné prostredie, kde jednou z prioritných osí je ochrana ovzdušia.

Zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy voči individuálnej

Kongescie v mestských aglomeráciách, väčších mestách a na prístupových komunikáciách sú už teraz výraznou prekážkou ďalšieho rozvoja osobnej dopravy v mestách, a preto na ich riešenie bude potrebné postupne prijať opatrenia na reguláciu dopytu po individuálnej automobilovej doprave prostredníctvom spoplatňovania. Cieľom týchto opatrení je dosiahnuť presun cestujúcich z individuálnej dopravy na verejnú za predpokladu, že verejná osobná doprava poskytne také služby a za takých podmienok, že sa neoplatí chodiť do centier väčších miest osobným automobilom.

Na dosiahnutie menšieho používania automobilov v centrách miest je potrebná aj adekvátna politika týkajúca sa parkovania. Poskytovaním ďalších priestorov sa môže z dlhodobého hľadiska podporovať individuálna automobilová doprava, a to hlavne, ak je parkovanie zadarmo. Parkovacie poplatky možno použiť ako ekonomický prostriedok. Rozdielna výška poplatkov (bezplatné parkovacie miesta v prestupných termináloch železničnej dopravy na periférii miest a vyššie poplatky v centrách) vytvorí podnety na využívanie verejnej dopravy (mestskej a prímestskej). Optimálne používanie vozidiel individuálnej automobilovej dopravy je možné dosiahnuť komplexným uplatnením: diferencovaných parkovacích poplatkov ako regulačného nástroja, ktorý zohľadní obmedzenú dostupnosť verejného priestranstva; poplatkov za užívanie ciest v meste a mýta za vstup do mesta (prostredníctvom inteligentných systémov); dopravných obmedzení a privilegovaného prístupu do citlivých oblastí pre ekologické vozidlá (s nízkymi emisiami na základe EURO noriem); inteligentných dopravných systémov poskytujúcich optima-



Foto: Pavol Mikulášek

lizáciu plánu cesty, lepšie riadenie dopravy a jednoduchšie riadenie požiadaviek ovplyvňujúce konanie cestujúcich ešte pred odchodom a usmerňuje ich pozornosť na trvalejšie udržateľné dopravné alternatívy; zahrnutím osobných áut do systému spolplatnenia cestnej infraštruktúry, najmä v oblastiach preťaženej dopravnej infraštruktúry.

Na to, aby poplatky boli akceptované verejnosťou, je vhodné, aby výnosy z poplatkov boli účelovo viazané na financovanie verejnej dopravy (napr. schéma vyberania mýta v Londýne na odťaženie ciest je dobrým príkladom na zlepšenie verejnej dopravy).

Zhrnutie základných úloh pre ďalšie obdobie

V najbližších rokoch (2010 – 2014) bude potrebné realizovať opatrenia na zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy, a to:

- dopravnú obslužnosť podporovať z verejných zdrojov v členení:
 - diaľková medzinárodná doprava (železničná a autobusová), ktorá prepája urbanizačné oblasti medzinárodného významu, v prípade, že neplní významnú funkciu pre vnútroštátnu dopravu, v súlade s pravidlami EÚ bude ponechaná v oblasti voľnej konkurencie,

- diaľková vnútroštátna doprava a medziregionálna doprava, ktorá bude zabezpečovať rýchle spojenie, bude realizovaná železničnou osobnou dopravou a podporovaná zmluvou o službách verejnej dopravy medzi štátom a dopravcom,

- na regionálnej úrovni spojenie spádových regionálnych centier s krajským mestom a spojenie samotných centier navzájom bude spravidla zabezpečované prímestskou železničnou dopravou a kde je nedostatočná železničná infraštruktúra, bude dané spoje-

nie realizované prímestskou verejnou autobusovou dopravou a tieto služby budú prepojené s mestskou hromadnou dopravou a podporované zmluvou o službách vo verejnom záujme,

- mestská hromadná doprava zabezpečovaná na úrovni miest bude postupne súčasťou IDS vo väzbe na prímestskú a regionálnu dopravu s prepojením na diaľkovú autobusovú, železničnú a leteckú dopravu,
- plošné spojenie obcí so spádovými regionálnymi centrami bude prevažne realizované verejnou autobusovou dopravou a bude podporované zmluvou o službách vo verejnom záujme medzi samosprávnym krajom a dopravcom; minimálny počet spojov medzi koncovými obcami a spádovými regionálnymi centrami musí zabezpečiť základnú dopravnú obslužnosť, ktorou sa zabezpečí doprava do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a späť,
- vytvoriť podmienky na komplexné zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti regiónov a samosprávných krajov formou integrovaných dopravných systémov:
 - v oblasti dopravnej infraštruktúry zabezpečiť, aby koľajová doprava prepájala prímestské oblasti s centrami veľkých miest a tam, kde je to možné, aj integráciu infraštruktúry koľajovej dopravy (systém rail & tram),

- v miestach spádových centier (identifikovaných v plánoch dopravnej obslužnosti) realizovať pre-
stupné body verejnej aj individuálnej dopravy, vrátane budovania zachytných parkovísk (park & ride), čím sa vytvorí podmienky na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby), budovať zachytné parkoviská, ktoré umožnia realizovať kombinovaný spôsob prepravy prestupom z individuálnej na verejnú dopravu,

- presunúť kompetencie v oblasti regionálnej a prímestskej železničnej dopravy na samosprávne kraje v zmysle zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach (ako prenesený výkon štátnej správy, pričom finančné zdroje z úrovne štátu budú účelovo viazané na poskytovanie služieb verejnej osobnej železničnej dopravy),

- uplatňovať nariadenie EP a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy v rámci pridelovania a podmienok plnenia zmlúv o službách vo verejnom záujme; vstupom na trh nových dopravcov prostredníctvom verejného obstarávania vytvoriť podmienky na znižovanie nákladov dopravcov a zvyšovanie kvality prepravy,
- realizovať obnovu železničných mobilných prostriedkov pre regionálnu, medziregionálnu a prímestskú dopravu v súlade s OP Doprava a pokračovať v modernizácii po roku 2013,
- v rámci Národného systému dopravných informácií (uznesenie vlády SR č. 22/2009) podporovať urýchlenie realizácie informačných a komunikačných systémov pre cestujúcich, umožňujúce efektívne rozhodovanie pri spôsobe prepravy – verejná osobná doprava alebo individuálny motorizmus.

Ing. Ján Krak

sekcia stratégie, záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov
Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Zelené autá

Bývalý európsky komisár pre dopravu a súčasný komisár pre priemysel a podnikanie Antonio Tajani uviedol, že automobilový priemysel vstúpil do fázy, v ktorej sa rozhoduje o jeho budúcom osude. Podľa komisára Tajaniho sa EÚ v novej stratégii podarilo vyvážiť hospodársku konkurencieschopnosť a environmentálne ciele. Doprava sa na európskych emisiách oxidu uhličitého podieľa približne jednou štvrtinou. V minulom roku sa v Európe dopyt po autách s najnižšími emisiami zvýšil o rekordných 59 %. Zdá sa, že čoskoro budeme svedkami revolúcie v automobilovom priemysle. Očakáva sa, že dopyt po autách, ktoré sú šetrné k životnému prostrediu, dynamicky vzrastie. Tento trend odzrkadľuje znepokojenie nad vplyvom konvenčných automobilov na životné prostredie a nad skutočnosťou, že zásoby ropy sa postupne vyčerpávajú. V EÚ a v iných priemyselných regiónoch sa k týmto obavám pridáva aj hrozba prílišnej závislosti na zahraničných dodávkach ropy. Rastúci dopyt po ekologických a úsporných autách je obrovskou príležitosťou pre automobilový priemysel, ktorý sa spamätáva z najhoršej krízy za posledné desaťročia. Odborníci aj politici sa však zhodujú na tom, že bez komplexného prístupu a koordinácie medzi zúčastnenými stranami bude

presadenie ekologickejšej dopravy v Európe náročné.

Udržateľné modely dopravy

Únia prišla s legislatívou a iniciatívami smerujúcimi k používaniu „čistejších áut“ a súčasne podporujúcimi udržateľné modely dopravy a prerozdelenie medzi jednotlivými spôsobmi dopravy (smerom k železničnej, vnútrozemskej vodnej, verejnej a cyklistickej doprave). Záujem o čistejšie, menej znečisťujúce autá a pohonné hmoty v posledných rokoch v najvyspelejších krajinách Únie prudko rastie. Za posledné desaťročie sa podarilo, hlavne vďaka európskej legislatíve, podstatne zredukovať emisie z benzínových a naftových motorov a v budúcnosti by mal tento trend pokračovať. Nové autá prichádzajúce na trh musia spĺňať prísnejšie environmentálne normy, zároveň však môžu využívať vyspelejšie technológie, ktoré sú priaznivejšie pre životné prostredie. Problémom sú staré autá (viac ako 10 – 15 ročné). Európska únia začala niekoľko iniciatív (legislatívnych i na báze dobrovoľného záväzku) na podporu produkcie a predaja environmentálne vhodnejších áut, týkajúcich sa:

- redukcie emisií CO₂ z vozidiel a zmeny správania sa spotrebiteľov,

- redukcie emisií znečisťujúcich látok a pevných častíc,
- vývoja bezsrnátých pohonných hmôt,
- vybavovania vozidiel novými technológiami,
- alternatívnych pohonných hmôt (biopalivá, prírodný plyn, vodík),
- výskumu v oblasti dopravy,
- environmentálne udržateľnejšej klimatizácie,
- e-bezpečnosti,
- redukcie odpadu a hluku z automobilových pneumatík a ich palivovej úspornosti,
- recyklácie starých vozidiel.

Niektorí experti na dopravu pochybujú, či tieto kroky prinesú dlhodobé riešenie. Nárast používania áut (hlavne v rozvojových krajinách) a dopravné potreby vo všeobecnosti môžu neutralizovať výhody, ktoré by priniesli zelenšie autá na vyspelých trhoch. Predpokladá sa, že celkový počet automobilov sa v celosvetovom meradle do roku 2030 zvýši zo súčasných 800 miliónov na dvojnásobok. Ak chceme držať cieľ znižovania emisií uhlíka v doprave, bude si to vyžadovať výraznú zmenu v technológiách a v správaní užívateľov, aby bola v dlhodobom horizonte zabezpečená udržateľná mobilita.

Pokračovanie na s. 15