

## Jak na udržitelnou budoucnost dopravy ?

Helena Gajová

*Bílá kniha určuje směr evropské dopravní politiky do roku 2010 a nyní je nejvyšší čas zamyslet se nad tím, jak dál.*

Udržitelná budoucnost dopravy: na cestě k integrovanému dopravnímu systému na vyspělé technické úrovni, který je vstřícný k uživatelům, tak zní celý název sdělení Evropské komise z června 2009. Tímto sdělením chce Evropská komise podnítit rozsáhlejší debatu, která povede ke stanovení cílů v oblasti evropské dopravní politiky pro dalších deset let.

Sdělení obsahuje stručné zhodnocení evropské dopravní politiky v první dekádě 21. století, očekávané trendy a výzvy, určuje všeobecné politické cíle v oblasti udržitelné dopravy a navrhuje politické nástroje, které mohou být použity k jejich dosažení. Za hlavní trendy a výzvy, které se významnějším způsobem projeví v odvětví dopravy do roku 2050, považuje Evropská unie stárnutí populace, migraci a mobilitu, environmentální výzvy, rostoucí vzácnost fosilních paliv, urbanizaci a globální trendy. Podívejme se na tuto problematiku blíže.

### Trendy a výzvy

#### Stárnutí populace

Stárnutí populace je nezadržitelným trendem, který výrazně ovlivní nejen odvětví dopravy, ale i jiné oblasti (zdravotnictví, sociální zabezpečení, veřejné finance apod.). Podle předpovědi Eurostatu vzroste do roku 2060 věkový medián evropské populace o více než 7 let oproti současnému stavu a počet lidí ve věku 65 let a více bude představovat 30 % celkové populace oproti dnešním 17 %.

V České republice se situace zdá být ještě markantnější. V současné době činí průměrný věk populace 40,5 let. Střední varianta prognózy Českého statistického úřadu očekává v roce 2065 nárůst o téměř 9 let. Dalšími charakteristickými prvky demografického vývoje v ČR je vzrůstající věk matek, který je odhadován na 30,3 let v roce 2065, a nižší úhrnná plodnost, která má do roku 2065 mírně vzrůst na 1,72. Celkový počet obyvatel bude na počátku roku 2065 podle střední varianty projekce mírně vyšší než dnes. Bude docházet ke zvyšování podílu populace ve věku 65 a více let (z 15,5 % v roce 2010 na 31,3 % v roce 2050) a ke snižování podílu ekonomicky aktivního obyvatelstva (ze 70,9 % v roce 2010 na 56,3 % v roce 2050). Nejrychleji bude přibývat osob v nejvyšším věku - počet osob ve věku nad 85 let se podle střední varianty do roku 2065 zvýší na 7,5násobek. Obyvatelstvo ČR tak výrazně stárne, rychleji než je průměr Evropské unie.

Lidé po dosažení určitého věku cestují méně, než když byli mladší. Starší lidé však

dnes cestují více než cestovali jejich rodiče. Je to dáno celkovým lepším zdravotním stavem, rostoucí délkou života, rozvojem dopravy, jazykovými znalostmi a lepším finančním zajištěním. Podle optimistického náhledu EU bude tento trend i nadále pokračovat. Otázkou je, jestli tomu tak opravdu bude. S rozvojem dopravy narůstají i problémy s tím spojené, celkový zdravotní stav se sice může zlepšovat, ale nikde není záruka toho, že staří lidé, i když na tom budou zdravotně lépe, budou více cestovat. Otázku finanční zajištěnosti je v současné době také těžké odhadnout. V souvislosti s trendem stárnutí populace a současnou hospodářskou krizí se dají spíše očekávat hubená léta. Společnost s vyšším podílem starších lidí bude potřebovat více veřejných zdrojů (penzijní systém, zdravotní a ošetrovatelská péče atd.), kterých však bude spíše ubývat z důvodu poklesu počtu ekonomicky aktivních obyvatel.

Nárůst starší populace vyvolá větší požadavky na spolehlivost a bezpečnost dopravy, její pohodlí a přístupnost. Dá se očekávat i vzrůst poptávky po alternativních způsobech dopravy jako např. individuální doprava na zavolání, zejména pro lidi s menší pohyblivostí, kteří potřebují osobní asistenci. Nepříznivá situace veřejných financí však může mít opačné důsledky v podobě snižování investic na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury, omezení financování veřejné dopravy apod.

#### Migrace a mobilita v rámci EU.

V následujících 50 letech se odhaduje čistá migrace do EU na 56 milionů lidí. Migrace by mohla zmírnit efekt stárnutí populace na trh práce. Migranti, většinou mladí a žijící v městských oblastech, budou vytvářet kulturní a ekonomická spojení s jejich zemí původu, což bude mít zřejmě za následek větší pohyb lidí a zboží.

Vývoj zahraniční migrace je velmi těžko předvídatelný, proto prognóza ČSÚ předpokládá v zásadě konstantní saldo zahraniční migrace s tím, že Česká republika zůstane migračně ziskovou zemí. V České republice zatím převládá pracovní forma migrace, která se odráží ve struktuře salda podle pohlaví i věku. V současné době tvoří zhruba 60 % migrantů muži a pouze 40 % ženy. Projekce 2009 předpokládá postupné přibližování se věkové a pohlavní struktuře migrantů v EU, které bude dosaženo v roce 2030, kdy se téměř vyrovná poměr mužů a žen v saldu zahraniční migrace. Dá se očekávat, že ni masivnější imigrace trend stárnutí populace nezvrátí.

#### Environmentální výzvy.

Potřeba zmírňování negativních důsledků dopravy na životní prostředí stále roste. V souladu se Strategií udržitelného rozvoje

jde zejména o snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů a dalších nežádoucích environmentálních následků dopravní aktivity jako je hluk, znečištění ovzduší, skleníkové plyny atd.

Nejvýznamnějším krokem pro mezinárodní ochranu klimatu bylo přijetí Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu. V roce 1997 k ní byl přijat tzv. Kjótský protokol (v platnosti od roku 2005, ČR jej ratifikovala v roce 2001). Jeho základním cílem je do roku 2012 snížit emise skleníkových plynů v celkovém průměru o 5,2 % v porovnání s rokem 1990. Česká republika se zavázala snížit emise o 8 % oproti roku 1990. Podle poslední emisní inventury Ministerstva životního prostředí z roku 2006 činily úhrnné emise skleníkových plynů 148,2 milionů tun CO<sub>2</sub>, což je o cca 17 % pod hodnotou Kjótského závazku.

Koncem roku 2008 přijal Evropský parlament klimaticko-energetický soubor opatření, který mimo jiné stanovuje cíl snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů o 20 % oproti roku 1990. Je zřejmé, že doprava bude hrát klíčovou roli v dosažení tohoto cíle.

Podle prognózy Evropské komise se očekává, že poptávka po energii v oblasti dopravy bude v roce 2030 o 28 % větší než v roce 2005. Emise CO<sub>2</sub> související s energií zůstanou do roku 2010 nižší o 1,2 % než v roce 1990, především díky rozvoji v nově přistoupených zemích (hospodářská restrukturalizace v gotých letech) a politice týkající se klimatu. Nicméně ve střednědobém a dlouhodobém horizontu se očekává růst přesahující úroveň roku 1990 o 5,1 % v roce 2020 a o 5,4 % v roce 2030. V dlouhodobém horizontu relativně skromný růst emisí CO<sub>2</sub> reflektuje nízko-energetický spotřební růst a silnější roli obnovitelných zdrojů.

#### Rostoucí vzácnost fosilních paliv.

V nadcházejících desítkách let lze očekávat, že dojde ke zdražování ropy a jiných fosilních paliv v souvislosti s rostoucí poptávkou. Posun v relativních cenách činí investice do alternativních energetických zdrojů atraktivnější. Důsledkem pak může být snížení potřeby fosilních paliv, které v současnosti tvoří asi polovinu objemu surovin přepravovaných námořní dopravou.

Podle prognózy Evropské komise se struktura primárních energetických zdrojů do roku 2030 mírně změní. Očekává se snížení fosilních paliv na 77,7 % (oproti 79 % v roce 2005), pokles jaderné energie na 10,3 % (oproti 14,2 % v roce 2005) a nárůst podílu obnovitelných zdrojů na 11,8 % (oproti 6,8 % v roce 2005).

#### Urbanizace.

V Evropě urbanizace již probíhala v minulých desetiletích a v budoucnu bude pravděpodobně pokračovat, předpokládá se růst populace žijící v městských oblastech ze 72 % v roce 2007 na 84 % v roce 2050. Vysoká koncentrace lidí ve městech je výzvou zejména pro veřejnou dopravu, neboť rostoucí individuální automobilo-

vá doprava způsobuje kongesce a environmentální problémy. Doprava ve městech se podílí 40 % na emisích CO<sub>2</sub> a 70 % na emisích jiných znečišťujících látek plynoucích ze silniční dopravy. Kongesce způsobují dodatečné náklady v dopravě, pramenící zejména ze zpoždění a vyšší spotřeby paliva.

S urbanizací však souvisí i trend extenzivního rozrůstání měst, který je ve větších evropských městech zřetelný. Bude-li tento trend i nadále pokračovat, může negativně ovlivnit možnosti organizování veřejné dopravy. Z tohoto hlediska se jako důležité jeví prozíravé územní plánování.

### **Globální trendy ovlivňující evropskou dopravní politiku.**

Spolu s dalším prohlubováním jednotného trhu je pravděpodobné, že bude pokračovat integrace EU se sousedními regiony (východní Evropa, severní Afrika) a role EU ve světovém hospodářství nadále poroste. Globalizace se stala v posledních desetiletích významným trendem, především díky dohodám o liberalizaci obchodu a revolučnímu vývoji v dopravě a komunikačních technologiích, které zmenšují vzdálenosti a časová omezení. Ačkoliv hospodářská krize a geopolitická nestabilita mohou tento trend dočasně zpomalit, silný hospodářský růst v mnoha rozvojových zemích bude přispívat k pokračující globalizaci. Objem dopravy mimo Evropu poroste mnohem více než v rámci Evropy a je pravděpodobné, že v následujících letech bude pokračovat rychlý růst zahraničního obchodu EU a s ním spojené dopravy.

Očekává se, že světová populace přesáhne 9 miliard do roku 2050. Tento nárůst bude mít obrovský dopad na světové zdroje a způsobí tak tlak na vytvoření udržitelného dopravního systému, který vystačí s méně zdroji. Více lidí a větší hospodářský blahobyt s sebou přinese větší mobilitu a nárůst dopravy.

### **Politické cíle v oblasti udržitelné dopravy**

Hlavním cílem evropské dopravní politiky je vytvořit udržitelný dopravní systém, který odpovídá ekonomickým, sociálním a environmentálním potřebám společnosti. Mezi bezprostřední priority patří zlepšení integrace různých druhů dopravy a akcelerace vývoje a využití inovativních technologií. Pro naplnění těchto priorit EU navrhuje následující dílčí politické cíle:

- Kvalitní, bezpečná a spolehlivá doprava.
- Dobře udržovaná a plně integrovaná dopravní síť.
- Doprava šetrná k životnímu prostředí.
- Udržení předního místa EU v oblasti dopravních služeb a technologií.
- Ochrana a rozvoj lidského kapitálu.
- Správné stanovení cen jako prostředek řízení dopravy.
- Plánování se zřetelem na dopravu: zlepšování dosažitelnosti.

### **Navržené politické nástroje**

Jako odpověď na výzvu udržitelnosti komise následující nástroje, které povedou k dosažení výše uvedených cílů:

- **Infrastruktura:** údržba, rozvoj a integrace dopravních sítí.
- **Financování:** získání prostředků pro udržitelnou dopravu.
- **Technologie:** snižování produkce skleníkových plynů a jiných škodlivých emisí a zajištění vůdčího postavení v oblasti inovací.
- **Legislativní rámec:** další podpora otevírání trhu a posilování hospodářské soutěže.
- **Chování:** vzdělávat, informovat a zainterresovat.
- **Řízení:** účinná a koordinovaná opatření.
- **Vnější dimenze:** potřeba, aby Evropa mluvila jedním hlasem.

V tomto článku jsme krátce představili očekávané trendy a výzvy, které v blízké budoucnosti s největší pravděpodobností ovlivní odvětví dopravy, a uvedli politické cíle a nástroje k jejich dosažení, které ve svém sdělení navrhuje Evropské komise a kde jsou i blíže popsány. A jaké politické cíle a nástroje považujete za důležité pro evropskou dopravní politiku Vy?

*Ing. Helena Gajová  
Výzkumný pracovník,  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.*

### **Zaujalo nás**

Odlehčit centru města. Lépe propojit okrajové čtvrti navzájem a s přístupovými silnicemi. Snadnější napojení na dálnici D8. Zlepšení hromadné dopravy a bezpečnosti na silnicích. I to jsou cíle, jež si do budoucna klade ústecký magistrát. Proto zpracovává takzvaný dopravní generel, tedy dokument pro bezproblémové fungování dopravy ve městě.

Jak vysvětlil náměstek primátora Jan Řeřicha, město de facto hledá optimální řešení ke zvládnutí alarmujícího nárůstu dopravy v Ústí. „Již teď je kapacita maximálně vyčerpána, v některých hodinách i přetížená, a je jasné, že bude ještě hůř. Musíme najít způsob, jak zabránit kolapsu. Jeho slova potvrzují i čísla. Podle Da-libora Dařílka, vedoucího ústeckého odboru dopravy, na pátečních městských komunikacích projede za 24 hodin až 30 tisíc vozidel. „Generel nám má pomoci těmto komunikacím odlehčit.“ Je to podle něj o to složitější, že krajská metropole je sevřená v údolí a musí se počítat i s členitostí okolí, převýšením i tím, že ji dělí Labe. Na generelu dopravy začalo

město ve spolupráci s dalšími institucemi pracovat v září 2008. Termín dokončení je naplánován na září 2012. Práce se tedy teprve rozjíždějí. Hlavní zásady jsou ale jasné. Nové řešení by mělo nejen odlehčit centru od dopravy a lépe propojit městské čtvrti s přístupovými komunikacemi do města i s dálnicí D8, ale i snížit intenzitu dopravy v obytných částech a zpřístupnit nové rozvojové plochy pro kvalitní dopravní infrastrukturu. Nejdříve by ale podle náměstka Řeřichy měla přijít na řadu opatření ulevující středu města. Například na křižovatce Masarykova – Pařížská – Brněnská a ruch ve Velké Hradební ulici si žádají rychlé řešení. Těž trasa z Klášerské ulice podél autobusového nádraží na kruhovou křižovatku pod Větruší není zrovna idylická. Nebo od divadla přes Mírové náměstí do Hrnčířské sice nákladní ani osobní vozy běžně nesmí, ale zásobovacích se tu pohybuje tolik, že tu je prakticky pořád nadměrně rušno. Nežrídka se stává, že trolejbusy čekají ve frontě, než závozník vyloží párky. Jedním ze zvažovaných návrhů je proto omezit zásobování jen na určitou dobu. Generel dopravy poslouží také jako podkladový materiál pro nový územní plán, který město rovněž vytváří. V tomto plánu by už měly být rezervované prostory určené pro budoucí dopravní infrastrukturu, aby bylo jasné, že zde nelze stavět nic jiného. „Generel se zamyslí třeba i nad obchvatem města, zvýšením bezpečnosti na všech silnicích i nad úřednostním veřejné dopravy před tou individuální,“ vysvětloval Dařílek s tím, že z těchto důvodů město také zpracuje bezpečnostní audit. V něm chce stanovit, která místa jsou nebezpečná. Ať už z pohledu řidičů, nebo technického stavu právě dopravní infrastruktury. Dále se Ústí chystá zaměřit třeba na parkování i na zlepšení podmínek pro cyklisty. Návrhy budou uskutečněny postupně a měly by splňovat účel po několik dalších desítek let. Při tvorbě generelu dopravy Ústí spolupracuje i s dalšími evropskými městy v rámci projektu Archimedes.

*Ústecký deník, 13. 8.*

Na tramvajových tratích Prahy začíná ve zkušebním provozu jezdit první vyrobený vůz nové nízkopodlažní tramvaje Škoda ForCity (Škoda 15T) plzeňského výrobce Škoda Transportation. Zkoušky budou probíhat i v září tak, aby byly splněny podmínky pro absolvování homologačních zkoušek.

*Železničář, 30. 7.*

*Připravuje (kal)*