

## Integrovaný dopravný systém v regiónoch je jediná cesta k uhlíkovej neutralite

*Banská Bystrica, 08.02.2021: Doprava je zdrojom až 23 % emisií skleníkových plynov, ktoré sa každý rok na Slovensku vypustia do atmosféry. V porovnaní s inými sektormi, v ktorých celková produkcia uhlíkových emisií už stagnuje alebo mierne klesá, v doprave emisie stále dramaticky rastú. Ďalší vývoj v doprave preto do značnej miery predurčí aj odpoveď na otázku, či bude Slovensko schopné splniť svoj medzinárodný záväzok do 30 rokov dosiahnuť uhlíkovú neutralitu.*

Zaujímavé zistenia priniesli nízkouhlíkové stratégie vypracované pre vidiecke regióny v okresoch Kežmarok, Rimavská Sobota a Rožňava, ktoré sa zamerali aj na energetickú spotrebu a emisie v individuálnej a verejnej doprave. Celková rozloha hodnotených regiónov prevyšuje 3 tisíc km<sup>2</sup> a žije v nich spolu takmer 125 tisíc obyvateľov.

Ročná spotreba fosílnych palív v individuálnej automobilovej doprave vo všetkých regiónoch mnohonásobne prevyšuje ich spotrebu vo verejnej doprave. Zatiaľ čo osobné autá domácností (bez služobných áut) spotrebovali v roku 2017 až 9,6 miliónov litrov benzínu a 7,7 miliónov litrov nafty, verejná doprava (autobusy a regionálne vlaky) spotrebovala 2,5 miliónov litrov nafty.

Tomu zodpovedajú aj emisie CO<sub>2</sub>. Individuálna osobná doprava v uvedených regiónoch emitovala v roku 2017 do atmosféry 36 tisíc ton CO<sub>2</sub>, zatiaľ čo verejná doprava iba 7 tisíc ton, teda päťkrát menej.

Je to pochopiteľné, keďže počet osobných áut z roka na rok vo všetkých regiónoch dramaticky rastie. Celkový počet registrovaných osobných automobilov vzrástol medzi rokmi 2010 až 2018 priemerne o vyše polovicu, z takmer 19,5 tisíc v roku 2010 na viac ako 29 tisíc v roku 2018.

Z hľadiska medzinárodného klimatického záväzku Slovenska je preto nevyhnutné vážne sa začať zaoberať emisiami z dopravy. Podľa Juraja Zamkovského, riaditeľa združenia Priatelia Zeme-CEPA, ktorý bol metodickým garantom tvorby nízkouhlíkových stratégií, si budúca stratégia dopravného rozvoja vyžiada rozdielny prístup v individuálnej a verejnej doprave. „Zatiaľ čo prvoradou prioritou je znižovať intenzitu individuálnej automobilovej dopravy a rýchlo a dramaticky redukovať počet osobných áut, súčasne treba rozširovať intenzitu verejnej dopravy. Ale aby sme úspešne previedli čo najväčší počet pasažierov z individuálnej do verejnej dopravy, je potrebné zabezpečiť, aby verejná doprava bola spoľahlivá, hustá, dostupná, komfortná a cenovo výhodná,“ tvrdí Zamkovský.

To sa podľa neho dá zabezpečiť iba postupným rozvojom integrovaných systémov regionálnej verejnej dopravy. Ich kostrou by mali byť najmä elektrifikované železnice s hustou sieťou nadväzujúcich prípojných autobusových spojov. Integrované dopravné systémy sa vyznačujú integráciou informácií (sústredením informácií na jednom mieste a zjednotením ich formy), integráciou taríf (jednotným cestovným a na jeden cestovný doklad), integráciou cestovných poriadkov (zabezpečením prípojov v prestupných zastávkach) a integráciou zastávok (sústredením prestupných zastávok na jedno miesto do terminálov), a to všetko bez ohľadu na dopravný mód, dopravcov a majiteľov dopravnej infraštruktúry. Práve na takúto štrukturálnu zmenu v doprave

má význam nasmerovať extra prostriedky, ktoré Slovensko dostane z EÚ na podporu zelenej obnovy a odolnosti ekonomiky zdecimovanej pandémiou.

V tomto duchu si združenie Priatelia Zeme-CEPA dalo vypracovať návrhy pilotných integrovaných dopravných systémov pre prihraničné regióny Zamaguria, Silickej planiny a Cerovej vrchoviny. Chcu tým prispieť do diskusie o perspektívach rozvoja dopravy v kontexte prípravy na uhlíkovú neutralitu.

Súčasne so systémovými opatreniami, ktoré presmerujú individuálnu dopravu na verejnú, je dôležité prijímať opatrenia na predchádzanie zbytočného plytvania pohonnými hmotami. Najmä také, ktoré nevyžadujú takmer žiadne investície. Napríklad, uplatňovaním zásad úsporného jazdenia sa dá znížiť spotreba paliva vozidla aj o 15 %. Ďalším opatrením, ktoré znižuje spotrebu fosílnych palív a jeho popularita stále rastie, je zdieľanie vozidiel.

Ostatné technicko-technologické opatrenia majú tiež svoj význam, ale sú druhoradé. K takým patrí najmä výmena vozidiel za plynové, hybridné alebo elektrické alebo inštalácia úsporných technológií do existujúcich vozidiel. V tejto súvislosti Priatelia Zeme-CEPA upozorňujú, že rozvoj elektromobility síce môže byť súčasťou efektívneho riešenia uhlíkovej neutrality Slovenska, ale iba za predpokladu, že niekoľkonásobne klesne celkový počet osobných automobilov a tento počet už ďalej nebude rásť. „Náš elektroenergetický systém nemôže zvládnuť prevádzku elektromobilov, ak by sme iba jednoducho nahradili stúpajúci počet benzínových a dieselových áut elektromobilmi,“ hovorí Zamkovský.

Rozvoj dopravy – berúc do úvahy jej masívny a stále rastúci príspevok k emisiám skleníkových plynov – je preto treba seriózne riešiť ako súčasť prípravy obratu k bezuhlíkovej, decentralizovanej a sebestačnej energetike. Doprava tak popri budovách, energetickom priemysle, verejnom osvetlení a ďalších sektoroch bude musieť byť stálym predmetom hodnotenia zo strany plánovaných regionálnych centier udržateľnej energetiky.

#### **Kontakt:**

**Priatelia Zeme-CEPA, o.z.**

Mgr. Michaela Farkašovská, koordinátorka aktivít (0908 736 955)

Zhrnutie regionálnych nízkouhlíkových stratégií v okrese Kežmarok:

<http://energoportal.org/regiony/kezmarok#Pilotne>

Návrhy integrovaných dopravných systémov pre vybrané územia:

<http://energoportal.org/447-navrh-integrovaneho-dopravneho-systemu-pre-zamagurie>

---

*Tlačová správa je súčasťou projektu „Od energetickej závislosti k sebestačnosti: tvorba udržateľnej energetickej politiky vo vidieckych regiónoch“, ktorý je financovaný z Európskeho sociálneho fondu prostredníctvom OP Efektívna verejná správa.*



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond