

KLÍČOVÁ SDĚLENÍ

V osobní dopravě v ČR dominuje individuální automobilová doprava, jejíž přepravní výkony stále narůstají. Využívání veřejné dopravy (zejména MHD) je však z pohledu EU nadále nadprůměrné. Nejdynamičtěji rozvíjejícím se odvětvím osobní dopravy v ČR je doprava letecká, která od roku 2000 více než zdvojnásobila přepravní výkony.

Česká republika patří mezi země s velmi vysokým stářím vozového parku, což negativně ovlivňuje zátěže životního prostředí z dopravy.

Ve struktuře nákladní dopravy má největší podíl na přepravních výkonech nákladní silniční doprava, která zatěžuje životní prostředí ze všech odvětví nákladní dopravy nejvíce.

Emise skleníkových plynů z dopravy narůstají a současně se i zvyšuje jejich podíl na celkových emisích skleníkových plynů. Doprava je jednou z příčin rostoucího trendu celkových emisí skleníkových plynů po roce 2005.

Silniční doprava je největším zdrojem emisí prašných částic, oxidů dusíku a polycyklických aromatických uhlovodíků a způsobuje zhoršenou kvalitu ovzduší a nadměrnou hlučnost dopravně zatížených lokalit, zejména velkých měst.



ODKAZY A DALŠÍ INFORMACE

- Centrum dopravního výzkumu (CDV) – <http://www.cdv.cz>
- Ministerstvo dopravy (MD) – <http://www.mdcr.cz>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) – <http://www.rsd.cz>
- Český statistický úřad (ČSÚ) – <http://www.czso.cz>
- Ministerstvo životního prostředí (MŽP) – <http://www.mzp.cz>
- CENIA, česká informační agentura životního prostředí – <http://www.cenia.cz>

On-line datové zdroje a publikace

- Portál veřejné správy ČR – <http://geoportal.cenia.cz>
- Informační systém statistiky a reportingu – <http://issar.cenia.cz>
- Studie o vývoji dopravy z hlediska životního prostředí v České republice (CDV)
- Ročenka dopravy (MD)
- Zpráva o životním prostředí České republiky (MŽP, CENIA)
- Životní prostředí v jednotlivých krajích České republiky (MŽP, CENIA)
- Statistická ročenka životního prostředí České republiky (ČSÚ, MŽP, CENIA)

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY

© 2008, CENIA, česká informační agentura životního prostředí

Grafický design: Daniela Řeháková

Tisk: Studio Press s.r.o.

Kontakt:

CENIA, česká informační agentura životního prostředí
Líšeňská 8, 100 05 Praha 10
www.cenia.cz, info@cenia.cz, tel.: +420 267 225 340

Publikace vznikla za finanční podpory Státního fondu životního prostředí České republiky.

Vytištěno na papíře vyrobeném bez použití chloru.

Doprava



ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY



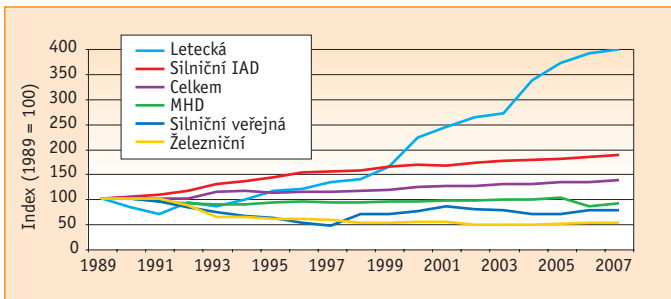
VÝVOJ OSOBNÍ DOPRAVY

V osobní dopravě v ČR docházelo v letech 1990–2007 k růstu individuální automobilové dopravy (IAD) a letecké dopravy, přepravní výkony ostatních druhů dopravy měly zpočátku období klesající a později stagnující trend. Přepravní výkony IAD se zvýšily v tomto období cca o 80 %, meziročně (roky 2006/2007) došlo k zvýšení výkonů IAD v počtu přepravených osob o 2,8 % na 2 200 mil. osob a v přepravních výkonech o 2,7 % na 71,54 mld. oskm.

U letecké dopravy došlo ve sledovaném období k rychlému nárůstu přepravních výkonů (zejména po roce 2000), a to o 480 % na 9,3 % objemu osobní dopravy ČR. Počet odbavených cestujících na letišti Praha-Ruzyně se zdvojnásobil během pěti let a dosáhl 12,4 mil. osob v roce 2007. Výkony železniční dopravy v osobní dopravě po roce 2000 stagnují. Veřejná silniční doprava (autobusy) zaznamenává pokles počtu cestujících při stagnaci přepravních výkonů, což ukazuje na rozvoj dálkové autobusové přepravy na úkor dopravy regionální.

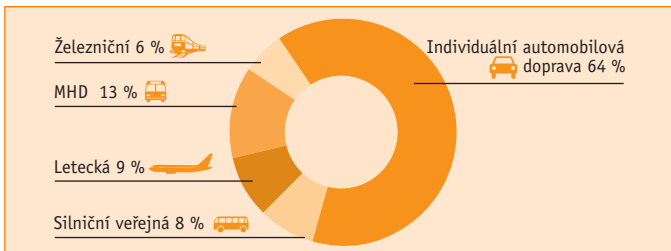
● Vývoj výkonů jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR (index, rok 1989 = 100), 1989–2007

Zdroj: CDV, MD, ČSÚ



● Podíl výkonů jednotlivých druhů osobní dopravy na celkových přepravních výkonech v ČR [%], 2007

Zdroj: CDV, MD



STRUKTURA PŘEPRVNÍCH VÝKONŮ OSOBNÍ DOPRAVY

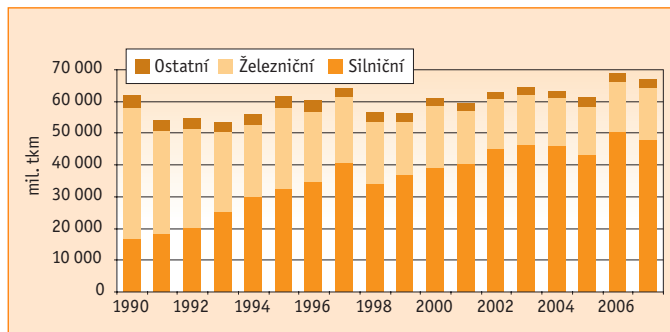
Ve struktuře výkonů osobní dopravy v ČR dominuje individuální automobilová doprava (63,5 % v roce 2007), její podíl je však poněkud nižší než činí průměr zemí EU27 (cca 75 %). Využívání veřejné dopravy je z evropského pohledu nadprůměrné, a to zejména díky výkonům městské hromadné dopravy (12,7 % celkových přepravních výkonů v roce 2007). Využití železnice v osobní dopravě (6 %) je nižší než v některých vyspělých evropských zemích (Francie 9,2 %, Rakousko 9,8 %, Švýcarsko 15,3 %).

NÁKLADNÍ DOPRAVA

V nákladní dopravě v současnosti převažuje pro životní prostředí značně nešetrná doprava silniční, která se na celkových přepravních výkonech v roce 2007 podílela cca 72 %. Tato struktura nákladní dopravy byla způsobilá (při rozkolísání, ovšem celkově stagnujících celkových přepravních výkonech) přesunem přepravních objemů ze železnice, ale i vodní dopravy na silnici zejména v průběhu 90. let minulého století. Souvisí to se změnou charakteru přepraveného zboží v důsledku restrukturalizace průmyslu, díky níž došlo k odklonu od velkoobjemových přeprav surovin k přepravě výrobků, a vývoje hospodářství ČR.

● Vývoj struktury nákladní dopravy v ČR [mil. tkm], 1990–2007

Zdroj: CDV



Dopravní výkon: Celková vzdálenost ujetá za jednotku času celým vozovým parkem (udává se ve vozokilometrech za rok).

Přepravní výkon: Celkové množství přepravených osob nebo přepraveného zboží za jednotku času násobené průměrnou přepravní vzdáleností (udává se v osobokilometrech za rok nebo v tunokilometrech za rok).

VOZOVÝ PARK

Počet osobních automobilů se zvýšil za posledních 15 let téměř dvojnásobně a dosahoval v roce 2007 celkem 4,28 mil. registrovaných vozidel (meziroční nárůst v letech 2006/2007 o 4,2 %). Představuje to přibližně 1 automobil do 3,5 t na 2 obyvatele ČR. Ještě výrazněji narůstá počet nákladních vozidel, jejichž počet se zvýšil meziročně o 14,1 % na cca 530 tis. Modernizace vozového parku průběžně vylepšuje jeho environmentální parametry (přibývá automobilů vyhovujících standardům EURO, podíl vozidel vybavených katalyzátorem stoupl z 6,8 % v roce 1993 na 61,4 % v roce 2006), ty však stále nedosahují úrovně obvyklé v EU. Průměrné stáří registrovaných vozidel nadále patří mezi nejvyšší v EU (17,2 let celkem, 13,9 let u osobních aut dle stavu k 1. 7. 2007).

DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

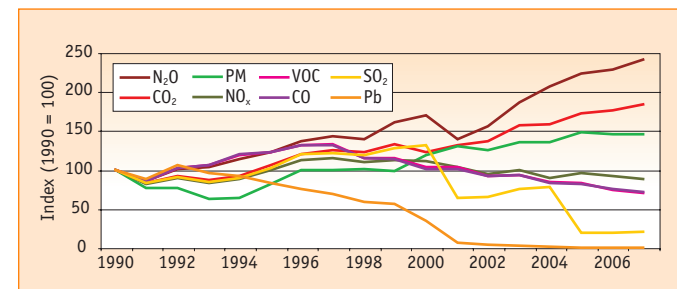
Silniční doprava rozhodujícím způsobem, zejména ve velkých městech a v blízkosti frekventovaných komunikací, ovlivňuje kvalitu ovzduší. Stoupající emise skleníkových plynů z dopravy jsou jedním z největších problémů životního prostředí ČR. Vážným problémem je i nadměrný dopravní hluk. V roce 2007 produkovala doprava cca 41 % celkových emisí oxidu uhelnatého (CO), 34 % emisí tuhých znečišťujících látek (TZL, včetně otěrů z pneumatik, brzd a povrchů komunikací), 33 % emisí oxidů dusíku (NO_x) (nejvíce ze všech sledovaných kategorií zdrojů), a 13 % skleníkových plynů (v roce 2006). Silniční doprava dále zásadním způsobem přispívá k sekundární prašnosti (víření pracho-

vých částic z povrchů komunikací). Emise skleníkových plynů (CO₂ a N₂O) a tuhých znečišťujících látek z dopravy nadále stoupají a doprava je tak jednou z významných příčin jak stagnujících, v poslední době i mírně rostoucích celkových emisí skleníkových plynů, tak i imisní zátěže suspendovanými částicemi.

Z prognózy vývoje dopravních i přepravních výkonů vyplývá, že tento negativní trend bude i nadále pokračovat a bude pouze částečně zmírněn modernizací vozového parku osobních i nákladních vozidel (modernizace se týká pouze emisí z výfukových systémů, nemá vliv na emise tuhých látek z otěrů). Emise tuhých částic velikostní frakce PM₁₀ z otěrů pneumatik, brzd a povrchů komunikací v roce 2020 velmi pravděpodobně převýší emise těchto částic z výfukových systémů vozidel.

● Vývoj emisí hlavních znečišťujících látek z dopravy (index, rok 1990 = 100), 1990–2007

Zdroj: CDV



U tuhých znečišťujících látek (PM) jsou uvedeny pouze emise z výfukových systémů.

ZMÍRNĚNÍ ENVIRONMENTÁLNÍCH DOPADŮ DOPRAVY

K zmírnění environmentálních dopadů dopravy jsou přijímána opatření, která musí být v souladu s opatřeními EU. Jedná se zejména o tato opatření ekonomického a technického charakteru:

● Daňové úlevy ze silniční daně (SD) pro vozidla šetrnější k životnímu prostředí

Dle novely zákona o silniční dani bude od 1. 1. 2009 snížena silniční daň dle data první registrace, a to o 48 % pro vozidla do 3 let od registrace o 40 % mezi 3–6 roky a o 25 % pro vozidla mezi 6–9 roky. Nahrazuje se tím systém osvobození od SD dle splnění norem EURO 2–3. Nový systém má více motivovat k obměně vozového parku vozidel určených k podnikání, na které se silniční daň vztahuje. Dále jsou od daně osvobozeny elektromobily a od 1. 1. 2009 budou osvobozena i vozidla na zkvapalný ropný plyn (LPG) a stlačený zemní plyn (CNG).

● Snížení emisí oxidu uhličitého u osobních vozidel

Dle návrhu Evropské komise se mají emise do roku 2012 snížit na 130 g CO₂ na km. Emise budou vypočítány jako průměrné emise všech modelů vyráběných určitou automobilkou, nikoliv za jednotlivá vozidla. V případě porušení budou udělovány pokuty, a to od 20 eur za gram nad limit v roce 2012 až po 95 eur za gram v roce 2015 a dalších.

● Zpřísňování režimu technické kontroly vozidel

Je zpřísňován a objektivizován režim technické kontroly vozidel. Na návrh Ministerstva dopravy byla od září 2008 zavedena elektronická evidence Stanic technické kontroly, která by měla zkvalitnit kontroly a snížit riziko podvodů.