

## Výzva k riešeniu otázky:

### ***E-Mobilita a doprava***

V snahe zmierniť energetické nároky a dopady automobilovej dopravy na životné prostredie, mnohé krajiny, medzi nimi aj Slovensko, chcú zaviesť do užívania vozidlá s elektrickým pohonom. V odbornej aj verejnej diskusii sa však viac o tejto problematike hovorí z hľadiska produkcie vozidiel a technických otázok riešenia ich elektrického pohonu, alebo akumulátorov a infraštruktúry pre ich dobíjanie.

#### ***O čo ide***

Dňa 18. januára 2018 sa na pôde Slovenskej komory stavebných inžinierov (SKSI) zišli odborníci z oblasti dopravného inžinierstva a dopravného plánovania a zástupcovia zainteresovanej verejnosti, ktorí sa na seminári „E-Mobilita a doprava“ diskutovali a vyjadrili sa k tejto problematike z pohľadu naliehavého riešenia dopravnej situácie u nás.

#### ***Súčasný stav v doprave***

Dennodenné **dopravné problémy nielen vo veľkých mestách, ale už aj v odlahľých oblastiach Slovenska**, sa prejavujú preťažením cestnej siete, dopravnou nehodovosťou, zahľtením verejného priestoru automobilovou dopravou a devastáciou životného prostredia. Situáciu zhoršuje nedostatočná a nekvalitná ponuka alternatívnej, najmä verejnej hromadnej dopravy, ktorej podiel v preprave osôb sa neustále znižuje. Vytvára sa tak priestor pre individuálnu automobilovú dopravu, ktorej objem trvalo narastá, pričom **stupeň osobnej automobilizácie u nás už dávno prekročil predpokladaný stupeň „nasýtenia“**. **Vláda nevytvárala dostatočné zákonné a iné opatrenia** pre harmonizáciu dopravných systémov, najmä ekonomických podmienok na dopravnom trhu. Pokiaľ cestná doprava má ešte stále podmienky na živelné pôsobenie, železničná doprava nemá dostatočnú politickú ani finančnú podporu. **Nedostatočne sa vytvárajú podmienky pre rozvoj alternatívnej dopravy a integrovaných dopravných systémov.**

Štruktúru osídlenia začínajú čoraz výraznejšie ovplyvňovať bežne dostupné nové technológie a posilňujú vytváranie nezávislého a komplexne vybaveného bývania na vidieku, ktoré zas atrahuje individuálnu automobilovú dopravu. Predpoklad, že súčasne s rastúcou dominanciou nehmotnej mobility, podporovanej smart technológiami, budú klesať aj dopravné nároky hmotnej mobility, sa nepotvrdil. A tak súčasne **dalej narastá dopravné zaťaženie cestnej siete a zároveň rapídne narastá aj objem informácií a dát v priestore**, ktoré výrazne ovplyvňujú mobilitné správanie sa ľudí už dnes. Preto **je potrebné hlbšie analyzovať tieto procesy a využiť tento disponibilný potenciál pre optimalizáciu dopravných nárokov** a to aj prostredníctvom vhodného zavedenia E-mobility do života.

#### ***Nevyhnutné dopady***

Pri riešení následkov tejto fatálnej dopravnej situácie **sa však nevychádza z analýzy skutočných príčin**, ktoré ju podmieňujú, ale **rozhoduje sa na základe následkov**, ktoré spôsobuje. To potom vedie k ďalšiemu „skapacitňovaniu“ cestnej siete a zariadení pre automobilovú dopravu, pričom **sa úplne obchádzajú dopravno-inžinierske a urbanistické nástroje** komplexného riadenia, dôslednej kontroly a účinnej regulácie dopravného procesu s preferenciou integrovaného systému alternatívnej prepravy osôb. Preto **s istotou možno očakávať narastanie dopravných problémov aj v ďalšom období.**

#### ***Očakávané zmeny vplyvom zavedenia E-Mobility***

Je nepochybné, že presadzovanie E-mobility významne prispeje k zlepšovaniu životného prostredia v mieste prevádzky elektromobilov. Ale z hľadiska zlepšenia dopravnej situácie iba **výmena klasického pohonu vozidiel za elektrický pohon, nemôže priniesť žiadne zmeny**, pretože:

- každá forma pohonu motorového vozidla (aj elektrická), spôsobuje problémy a neznižuje dopravné zaťaženie,

- možno očakávať zvyšovanie hmotnosti elektromobilov (priestorové nároky), dosahovanej rýchlosti a zrýchlenia vozidla (poškodzovanie vozovky, nehodovosť), ako aj skutočnej spotreby energie,
- medzi dopady treba zahrnúť aj vyvolané náklady na výstavbu, výrobu a údržbu infraštruktúry, ako aj spotrebu energie pri výrobe a likvidácii vozidiel a akumulátorov,
- E-mobilita sama ešte nezaručí väčšiu obsadenosť vozidiel, ktorá v súčasnosti znamená 1,2 – 1,5 osoby v jednom vozidle. Preto aj v oblasti E-mobility bude potrebné preferovať lepšie využívanie kapacity osobných, ale aj nákladných vozidiel,
- meniaci sa spôsob výroby – elektronizácia a robotizácia, najmä v automobilovom priemysle – spôsobí aj zmeny v zamestnanosti a v spôsobe života obyvateľov, čo bude mať najmä na Slovensku dopad nielen na sociálne istoty, ale aj na mobilitné správanie sa obyvateľov.

### Čo robiť?

Ak má E-pohon vozidiel zabezpečiť konkurenčnú, ekologickú a sociálne udržateľnú mobilitu, treba vynaložiť veľké úsilie na domácej a medzinárodnej úrovni, pričom je už teraz nevyhnutné:

- **zásadne zmeniť prístupy k znižovaniu hypermobility a začať využívať účinné stratégie zlepšovania prepravy osôb a nákladov**, ako aj zabezpečiť **prerozdeľovanie ich objemu na alternatívne druhy dopravy systémom integrovanej dopravy s vozovým parkom elektrifikovaných vozidiel**,
- **na celoštátnej úrovni zriadiť Národnú dopravnú autoritu**, ktorá vo väzbe na **špecializované odborné dopravné útvary vo veľkých mestách (ako predtým ÚDI) a v citlivých oblastiach**, bude systémovo a koordinovane zabezpečovať zber, analýzu a trvalé monitorovanie aktuálnych mobilitných údajov a ich **priame využitie pre horizontálnu a vertikálnu integráciu dopravného systému s podporou smart technológií na rôznych stupňoch dopravného inžinierskeho a urbanistického dokumentácie**.

### Varovanie

Už v predchádzajúcom období odborníci viackrát poukazovali na skutočné príčiny dopravných problémov a predkladali návrhy na ich bezodkladné systémové riešenie. **Ignorovanie týchto požiadaviek sa už teraz prejavuje na všetkých úrovniach spoločenského a hospodárskeho života a nevyhnutne smeruje k celkovému kolapsu dopravy na Slovensku.** Teraz už neriešime budúcnosť koncepčne, ale hasíme nakopené problémy a málo priestoru zostáva na systémové prístupy.

### Preto žiadame,

**aby boli bezodkladne využité všetky už existujúce nástroje dopravnej politiky** (napr.: Národný systém dopravných informácií, Dopravný model Slovenska, Dopravný generel hl. mesta SR Bratislavy, Dopravný model ATSK, a i.), predovšetkým však vládou SR schválený **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030**, ktorý v tejto podobe mal byť spracovaný už pred 20 rokmi a predefinovaním priorít sa **zabezpečila účinná cesta k udržateľnej mobilite a nevyhnutná úroveň kvality života všetkých obyvateľov Slovenska.**

V Bratislave 28.2.2018

Predkladajú :

Slovenská komora stavebných inžinierov IS-DSMIUP

Ing. Ján Tomko, E-mail: [jtatelier@gmail.com](mailto:jtatelier@gmail.com)

Slovenský zväz stavebných inžinierov SZSI-COSD

Ing. Anna Kollárová, E-mail: [a.r.kollarova@gmail.com](mailto:a.r.kollarova@gmail.com)

Slovenská parkovacia asociácia SPA

Ing. Dr. Milan Skýva: [milansk44@gmail.com](mailto:milansk44@gmail.com), Ing. Miroslav Lepeta, [info@parkovaniemartin.sk](mailto:info@parkovaniemartin.sk)

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy-člen ZSVTS

Ing. Milan Klubal, E-mail: [Milan.Klubal@seznam.cz](mailto:Milan.Klubal@seznam.cz)

Prof. Ing. Bystrík Bezák, PhD., emeritný profesor, E-mail: [bezak.bystrik@gmail.com](mailto:bezak.bystrik@gmail.com)