



DOPRAVA



Zoznam sektorových indikátorov za dopravu

Trendy sektora relevantné k ŽP

- ◀ Počet prepravených osôb a výkony v osobnej doprave
- ◀ Množstvo prepraveného tovaru a výkony v nákladnej doprave
- ◀ Dĺžka dopravnej infraštruktúry
- ◀ Veľkosť vozového parku podľa druhov dopravy
- ◀ Konečná energetická spotreba v sektore doprava
- ◀ Využívanie ekologických palív v doprave

Interakcie sektora so ŽP (náročnosť sektora na zdroje a vplyvy sektora na ŽP)

- ◀ Emisie skleníkových plynov z dopravy
- ◀ Emisie hlavných znečisťujúcich látok z dopravy
- ◀ Zabratie pôdy dopravnou infraštruktúrou
- ◀ Odpady z dopravy
- ◀ Hluková záťaž obyvateľstva
- ◀ Počet dopravných nehôd a počet usmrtených a zranených osôb v dôsledku dopravnej prevádzky



Politické, ekonomické a sociálne aspekty

- ◀ Subvencie štátu do oblasti verejnej dopravy
- ◀ Ceny palív a dane z ceny palív
- ◀ Náklady na ochranu životného prostredia v doprave
- ◀ Daň z dopravy
- ◀ Posudzovanie vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie v doprave

Podľa Štatistickej klasifikácie ekonomických činností (SK NACE Rev. 2) patrí doprava do sekcie H – Doprava a skladovanie.

Tvoria ju divízie:

- 49 – Pozemná doprava a doprava potrubím
- 50 – Vodná doprava
- 51 – Letecká doprava
- 52 – Skladové a pomocné činnosti v doprave
- 53 – Poštové služby a služby kuriérov

5.1. Súhrnné zhodnotenie vývoja v sektore dopravy

Aký je stav a smerovanie dopravy vo vzťahu k životnému prostrediu?



V počte prepravených osôb a prepravných výkonov v osobnej doprave bol zaznamenaný klesajúci trend okrem individuálnej automobilovej dopravy, ktorá zaznamenávala v sledovanom období rokov 2000 – 2015 medziročné nárasty. Najvyšší podiel na preprave osôb v osobnej doprave pripadol na individuálny motorizmus, nasledovali verejná cestná doprava, MHD a železničná doprava. Množstvo prepravovaného tovaru nákladnou dopravou malo klesajúci trend s významným poklesom po roku 2008. Výkony v nákladnej doprave začali v sledovanom období 2000 – 2015, napriek kolísavému charakteru po roku 2008, rásť. Najväčší podiel v množstve prepraveného tovaru predstavovala cestná nákladná doprava, nasledovali železničná doprava a vodná doprava.



Súčasný stav dopravnej infraštruktúry je charakterizovaný hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom diaľnic a rýchlostných ciest, tiež pomerne hustou sieťou železníc, letísk rôzneho charakteru, vnútrozemskou vodnou dopravou medzinárodného významu – rieka Dunaj.



Významný nárast v počte dopravných prostriedkov v období rokov 2000 – 2015 zaznamenala len cestná doprava, pri ostatných druhoch dopravy počet dopravných prostriedkov klesal, pričom najvýraznejší pokles bol zaznamenaný v leteckej doprave.



Konečná energetická spotreba v sektore dopravy za obdobie rokov 2001 – 2015 narástla. Najväčší podiel v spotrebe palív mala cestná doprava, v železničnej doprave prevládala spotreba elektriny.



Spotreba ekologických palív LPG a CNG zaznamenala napriek kolísavému trendu v sledovanom období 2000 – 2014 nárast.

Aké sú interakcie dopravy a životného prostredia?

Náročnosť dopravy na zdroje



Úbytky pôdy v súvislosti s budovaním dopravnej infraštruktúry boli v roku 2015 na úrovni 0,55 % z celkovej výmery SR. Prírastok výmery pôdy zabratej dopravnou infraštruktúrou bol zaznamenaný pri cestnej a železničnej infraštruktúre.

Vplyv dopravy na životné prostredie



Vývoj emisií skleníkových plynov je ovplyvnený environmentálne nepriaznivou cestnou dopravou a zatiaľ sa v sektore dopravy nedarí stabilizovať ich celkový rast. V období rokov 2000 – 2014 nárast zaznamenali emisie CO₂, emisie N₂O sa pohybovali približne na rovnakej úrovni a emisie CH₄ zaznamenali pokles.



Produkcia odpadov v rokoch 2005 – 2015 mala kolísavý charakter so zaznamenanými medziročnými nárastmi a poklesmi. Najvyšší počet starých vozidiel bol spracovaný v roku 2009, po tomto roku mal kolísavý trend.



Doprava sa podieľa aj na produkcii základných znečisťujúcich látok a ťažkých kovov. Emisie CO, SO₂ a NMVOC z dopravy v sledovanom období zaznamenali pokles, emisie TZL a NO_x napriek kolísavému charakteru zaznamenali nárast. Najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov v sektore dopravy mali meď, olovo a zinok.



V období rokov 2000 – 2008 kolísal počet dopravných nehôd a po roku 2009 došlo k ich výraznému poklesu, ktorý bol ovplyvnený legislatívnymi zmenami. Pokles nastal aj v počte usmrtených a zranených osôb. Počet nehôd v železničnej doprave od roku 2010 mierne narástol.

Aká je odozva spoločnosti na zmierňovanie, resp. kompenzáciu negatívnych dôsledkov dopravy na životné prostredie?



Dotácie zo štátneho rozpočtu mali rastúci trend do roku 2009 a po tomto roku mali kolísavý charakter. Najvyššie dotácie boli v roku 2012 do železničnej dopravy, najmenej finančných prostriedkov bolo určených pre MHD.



Výrazný kolísavý trend zaznamenali v sledovanom období rokov 2000 – 2015 priemerné ceny motorových palív. Ceny motorovej nafty a benzínov narástli do roku 2008, po tomto roku výrazne klesli ako dôsledok hospodárskej krízy. Po roku 2009 opäť rástli až do roku 2012 a po tomto roku už medziročne klesali. Ceny LPG v rokoch 2006 – 2009 výrazne poklesli, po tomto roku narastali až do roku 2012. Po roku 2012 sa držali na rovnakej úrovni.



Náklady na ochranu životného prostredia v doprave v sledovanom období rokov 2009 – 2014 mali kolísavý trend, najnižšie boli v roku 2014.

5.2. Ako sú implementované environmentálne princípy a ciele súvisiace s dopravou do strategických dokumentov?

5.2.1. Implementácia environmentálnych princípov a cieľov súvisiacich s dopravou do strategických dokumentov na úrovni EÚ (najvýznamnejšie dokumenty)

2001	<i>Biela kniha: Európska dopravná politika do roku 2010</i> Politika definovala požiadavku rozhodnejšieho posunu smerom k ekologicky zodpovednej dopravnej politike ako spôsobu na prispôbenie sa nerovnomernému rastu v rôznych druhoch dopravy, preťaženiu dopravy na európskych cestách a železnicách a rastúcemu dosahu znečistenia.
2002	<i>Šiesty environmentálny akčný program Únie „Životné prostredie 2010: Naša budúcnosť, naša voľba“</i> Cieľ – zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia s prihliadnutím na rozmanitosť podmienok v jednotlivých regiónoch Spoločenstva a dosiahnutie oslabenia vzťahu medzi hospodárskym rastom a ním vyvolanými environmentálnymi tlakmi. Ťažiskovými prioritnými cieľmi vo vzťahu k doprave boli: Prioritný cieľ 1: Zmena klímy. Prioritný cieľ 3: Životné prostredie, zdravie a kvalita života.

2006	<p>Obnovená stratégia trvalo udržateľného rozvoja EÚ</p> <p>Celkovým cieľom obnovenej STUR EÚ bolo určenie a vypracovanie opatrení, ktoré by umožnili EÚ dosahovať stále zlepšovanie kvality života súčasných i budúcich generácií prostredníctvom vytvorenia trvalo udržateľných komunit schopných efektívne využívať zdroje a hospodáriť s nimi a využiť potenciál pre ekologickú a sociálnu inováciu hospodárstva, a tým zabezpečiť prosperitu, ochranu životného prostredia a sociálnu súdržnosť.</p>
2007	<p>Európsky strategický plán energetických technológií (Plán SET) Smerom k nízkouhlíkovej budúcnosti</p> <p>Strategický plán na urýchlenie vývoja a zavádzania nákladovo efektívnych nízko uhlíkových technológií. Medzi kľúčové technologické výzvy bolo zaradené využívanie biopalív druhej generácie a uvedenie na trh účinnejších systémov na energetickú premenu a konečné využitie v rámci o. i. aj dopravy.</p>
2008	<p>Klimaticko–energetický balíček</p> <p>Nastavenie súboru opatrení, ktorých cieľom je zníženie vplyvu činností EÚ na globálne otepľovanie a zabezpečenie spoľahlivej a dostačujúcej dodávky energie. EÚ v ňom prijala záväzok znížiť do roku 2020 (v porovnaní s rokom 1990) emisie skleníkových plynov o 20 %, dosiahnuť úspory energie EÚ vo výške 20 %, dosiahnuť 20 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov energie na hrubej konečnej energetickej spotrebe a dosiahnuť 10 % zastúpenie biopalív v doprave do roku 2020.</p>
2010	<p>Európa 2020: Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu</p> <p>Základom stratégie sú tri vzájomne sa dopĺňajúce priority:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Inteligentný rast: vytvorenie hospodárstva založeného na znalostiach a inováciách. – Udržateľný rast: podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. – Inkluzívny rast: podporovanie hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť. <p>Z prijatých cieľov pre EÚ do roku 2020 sú pre oblasť dopravy relevantné najmä:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zníženie emisií skleníkových plynov o 20 % (alebo za predpokladu širšej globálnej dohody až o 30 %) oproti úrovni z roku 1990, – získanie 20 % energie z obnoviteľných zdrojov, – dosiahnutie 20-percentného nárastu efektívnosti vo využívaní energie. <p>Stratégia priniesla sedem hlavných iniciatív, pričom z hľadiska rozvoja dopravy EÚ sú osobitne dôležité iniciatívy Únia inovácií a Európa efektívne využívajúca zdroje.</p>
2011	<p>Plán pre Európu efektívne využívajúcu zdroje</p> <p>Určenie cieľov, ktoré bude potrebné dosiahnuť na zaistenie efektívneho využívania zdrojov.</p>
2011	<p>Biela kniha: Plán jednotného európskeho priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (Doprava 2050)</p> <p>Stanovenie cieľov a iniciatív na ich dosiahnutie pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje, dosahujúci 60 % zníženie emisií skleníkových plynov v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility a environmentálne priaznivej mestskej dopravy a dochádzania.</p>

2011	<p>Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050</p> <p>Definovanie mílnikov do roku 2050, plánu možných opatrení na ich dosiahnutie (zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2050 o 80 %) vrátane opatrení udržateľnej mobility.</p>
2011	<p>Obnoviteľné zdroje energie: významný hráč na trhu s energiou</p> <p>Vytýčenie oblastí, v ktorých je potrebné do roku 2020 zintenzívniť úsilie v záujme toho, aby sa výroba energie z obnoviteľných zdrojov EÚ ďalej zvyšovala až do roku 2030, ako aj v nasledujúcich rokoch, aby technológie obnoviteľných zdrojov energie boli menej nákladné, konkurencieschopnejšie a v konečnom dôsledku trhovo orientované a aby sa poskytovali stimuly na investovanie do energie z obnoviteľných zdrojov.</p>
2012	<p>Koncepcia na ochranu vodných zdrojov Európy</p> <p>Cieľ – zabezpečenie udržateľnosti všetkých činností, ktoré majú vplyv na vodu, a tým zaistenie dostupnosti kvalitnej vody na trvalo udržateľné a spravodlivé využívanie. Obsahuje požiadavku vo väčšej miere začleňovať ciele politiky vo vodnom hospodárstve do sektorových politík.</p>
2013	<p>Siedmy environmentálny akčný program Únie do roku 2020 „Dobry život v rámci možností našej planéty“</p> <p>Kľúčovou črtou programu je ochrana a zlepšovanie prírodného kapitálu, podpora lepšieho využívania dnešných zdrojov a urýchlený prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo. Program má podporiť trvalo udržateľný rast, vytváranie nových pracovných príležitostí a vytvoriť tak z EÚ zdravšie a lepšie miesto pre život.</p> <p>Ťažiskovým prioritným cieľom vo vzťahu k doprave je:</p> <p>Prioritný cieľ 1: Ochrana, zachovanie a zveľaďovanie prírodného kapitálu Únie.</p> <p>Prioritný cieľ 2: Vytvorenie z Únie nízkouhlíkového, zeleného a konkurencieschopného hospodárstva efektívne využívajúceho zdroje.</p> <p>Prioritný cieľ 7: Zlepšenie začlenenia problematiky životného prostredia a súdržnosť politík.</p>
2014	<p>Nový klimaticko-energetický balík do roku 2030</p> <p>Premostenie cieľov 20-20-20 s víziou nízkouhlíkovej ekonomiky v roku 2050. Dosiahnutie zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 40 % v porovnaní s rokom 1990, zvýšenie podielu OZE v energetickom mixe EÚ na 27 % (cieľ je záväzný len na úrovni EÚ), zníženie spotreby energie o 27 % (nezáväzný cieľ) a novým cieľom je zvýšenie prepojenosti energetických sietí členských štátov na úroveň 15 %. Okrem toho rámec zahŕňa kľúčovú reformu Európskeho systému obchodovania s emisiami.</p>
2015	<p>Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy</p> <p>Požiadavka urýchlenia zavádzania energetickej účinnosti a dekarbonizácie v doprave, jej postupný prechod na alternatívne palivá a integráciu energetických a dopravných systémov.</p>

5.2.2. Implementácia environmentálnych princípov a cieľov súvisiacich s dopravou do strategických dokumentov na úrovni SR (najvýznamnejšie dokumenty)

2000	Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR Spracovanie piatich zásadných problémových okruhov. V okruhu III. Ekologické, bezpečnostné a kvalitatívne predpoklady rozvoja vodnej dopravy je bližšie rozpracovaná ochrana životného prostredia pred znečisťovaním od prevádzkových procesov vodnej dopravy a to neznečisťovanie vôd a následne pôdy a ovzdušia. Koncepcia bola aktualizovaná v roku 2003 a 2004.
2001	Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja Stanovenie priorít a cieľov trvalo udržateľného rozvoja, strategický cieľ 22. Zlepšenie dopravnej a technickej infraštruktúry, rozvoj cestovného ruchu.
2001	Koncepcia rozvoja leteckej dopravy v SR Zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja mobility, čím sa rozumie dlhodobé zabezpečenie nárastu leteckých dopravných služieb v požadovanej kvalite, pri súčasnom regulovaní vplyvu na životné prostredie.
2001	Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy Definovanie potenciálu pre kombinovanú dopravu, návrh vedenia liniek kombinovanej dopravy a potrebnej infraštruktúry na ich prevádzku, najmä terminálov kombinovanej dopravy a ich vybavenia.
2003	Koncepcia využívania obnoviteľných zdrojov energie (OZE) Vytvorenie základného rámca pre rozvoj využívania OZE v SR.
2005	Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005 – 2010 Vytýčenie hlavných cieľov vrátane dopravy, konkretizovaných pre jednotlivé rezorty. Ich súčasťou sú merateľné ukazovatele, termíny, určenie zodpovednosti za ich plnenie a spôsoby ich financovania.
2005	Národný program rozvoja biopalív Stanovenie indikatívnych cieľov vyjadrených referenčnými hodnotami pre roky 2006 – 2010, vytvorenie stimulačných ekonomických a legislatívnych podmienok pre splnenie indikatívnych cieľov uvedených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/30/ES o podpore používania biopalív alebo iných obnoviteľných palív v doprave.
2005	Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 Zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja mobility, ponímaného ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.
2005	Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 Urýchlenie modernizácie a rozvoja kvalitnej dopravnej infraštruktúry na celom území Slovenskej republiky.
2006	Energetická politika SR Vytvorenie rámca pre ďalšie smerovanie rozvoja elektroenergetiky, tepelnej energetiky, plynárenstva, ťažby, spracovania a prepravy ropy, ťažby uhlia a využívania obnoviteľných zdrojov energie.
2007	Akčný plán energetickej efektívnosti na roky 2008 – 2010 (1. AP) Kvantifikácia cieľov, definovanie opatrení a stanovenie mechanizmov na zabezpečenie realizácie navrhnutých opatrení a ich monitorovanie.

2007	<p>Národný program znižovania emisií základných znečisťujúcich látok do roku 2010</p> <p>Cieľ – definovanie nástrojov na zabezpečenie dodržania národných emisných stropov určených pre SR prierezovo i za jednotlivé sektory (doprava, priemysel, energetika, poľnohospodárstvo).</p>
2008	<p>Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou</p> <p>V oblasti verejnej dopravy je cieľom: (1) zachovanie a zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravených osôb; (2) prepojenie menej rozvinutých regiónov (obcí) k centráram ekonomických aktivít; (3) obmedzenie nárastu emisií škodlivých plynov z dopravy v súlade s medzinárodnými záväzkami.</p>
2010	<p>Národný akčný plán pre energiu z OZE</p> <p>Stanovenie národných cieľov pre podiel energie z OZE spotrebovanej v doprave a v sektoroch výroby elektriny, tepla a chladu v roku 2020 a krokov na ich zabezpečenie.</p>
2010	<p>Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020</p> <p>Definovanie vízií, cieľov, priorít a opatrení v oblasti rozvoja dopravy v štyroch základných oblastiach: (a) budovanie a modernizácia dopravnej infraštruktúry; (b) zabezpečenie rovnovážneho rozvoja dopravných služieb; (c) práv a povinností užívateľov dopravy; (d) znižovanie vplyvu dopravy na životné prostredie.</p>
2011	<p>Akčný plán energetickej efektívnosti na roky 2011 – 2013 (2. AP)</p> <p>Stanovenie druhého prechodného indikatívneho cieľa úspor energie v SR na obdobie ďalších troch po sebe nasledujúcich rokov, definovanie opatrení a finančných a právnych nástrojov na dosiahnutie cieľa úspor energie.</p>
2012	<p>Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR IV. (NEHAP IV.)</p> <p>Definovanie opatrení zameraných na ochranu ovzdušia a z pohľadu sektora dopravy sa opatrenia týkajú zlepšenia dopravnej dostupnosti regiónov, modernizácie železničných tratí, budovania intermodálnej prepravy s cieľom prispieť k zníženiu respiračných ochorení spôsobených znečisteným ovzduším.</p>
2013	<p>Stratégia na redukciiu PM₁₀</p> <p>Cieľ – dosiahnutie a udržanie dobrej kvality ovzdušia na celom území Slovenskej republiky, t. j. takej kvality ovzdušia, ktorá na základe súčasných vedeckých poznatkov neohrozí zdravie ľudí a ani životné prostredie. Na dosiahnutie tohto cieľa sú definované opatrenia, týkajúce sa hlavne lokálneho vykurovania, dopravy a hospodárenia na poľnohospodárskej pôde.</p>
2013	<p>Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR</p> <p>Uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy, jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy a zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej dopravy.</p>
2014	<p>Akčný plán energetickej efektívnosti na roky 2014 – 2016 (3. AP)</p> <p>Vyhodnotenie cieľov a opatrení energetickej efektívnosti v zmysle predchádzajúcich plánov, stanovenie nových a pokračujúcich opatrení energetickej efektívnosti na ďalšie obdobie 2014 – 2016 s výhľadom do roku 2020.</p>

2014	Energetická politika SR Reflektovanie na vývoj energetickej politiky v EÚ. Definovanie hlavných cieľov a priorít energetického sektora do roku 2035 s výhľadom na rok 2050, za oblasť dopravy definovanie cieľov smerujúcich k ekologizácii dopravy, využívaniu environmentálne priaznivejších druhov dopravy a biopalív.
2014	Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy Cieľ – o. i. navrhnutie súboru vhodných proaktívnych adaptačných opatrení a mechanizmu na ich realizáciu v rámci sektorových politík vrátane dopravy, rozvojových stratégií a akčných plánov na všetkých úrovniach procesu.
2014	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 Podporovanie kvalitnej, efektívnej a bezpečnej dopravy za súčasnej minimalizácie jej environmentálnych dopadov (znižovanie produkcie emisií, ako aj znižovanie negatívnych vplyvov na ďalšie zložky životného prostredia).
2014	Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 Realizovanie 56 opatrení na zvýšenie aktivity verejnej osobnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, ktorá ovzdušie zaťažuje výrazne viac.
2014	Akčný plán pre implementáciu opatrení vyplývajúcich z aktualizovanej Národnej stratégie ochrany biodiverzity do roku 2020 Zabezpečenie dlhodobého mapovania a monitorovania prvkov biodiverzity – monitorovanie záberu pôdy dopravnou infraštruktúrou, monitorovanie úsekov ciest, kde dochádza ku kolíziám so živočíchmi.
2015	Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky Presadenie elektromobility ako jedného z nástrojov na znižovanie znečisťovania ovzdušia v okolí dopravných uzlov, vrátane akustického hluku spôsobeného dopravou, s pozitívnym dopadom na ľudské zdravie a životné prostredie.
2015	Program odpadového hospodárstva v SR na roky 2016 – 2020 Hlavným cieľom odpadového hospodárstva SR do roku 2020 je minimalizácia negatívnych účinkov vzniku a nakladania s odpadmi na zdravie ľudí a životné prostredie. Pre jeho splnenie je o. i. potrebné implementovanie princípu rozšírenej zodpovednosti výrobcov pre nasledovné vyhradené výrobky: elektrozariadenia, batérie a akumulátory, obaly, vozidlá, pneumatiky a neobalové výrobky, zavedenie podpory používania materiálov získaných z recyklovaných odpadov na výrobu výrobkov a zlepšenie trhových podmienok pre takéto materiály.

5.3. Aký je stav a smerovanie dopravy vo vzťahu k životnému prostrediu?

Doprava je jeden z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti, pričom sama o sebe nie je cieľom, ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja. Vplyv dopravy na hospodárstvo sa priamo premieťa v jednotlivých odvetviach priemyslu vyrábajúcom dopravné prostriedky, v stavebníctve výstavbou dopravnej infraštruktúry a nepriamo vo všetkých odvetviach priemyslu vyrábajúcich suroviny, palivá, polotovary, komponenty a zariadenia pre dopravu. Vplyv dopravy na rozvoj hospodárstva sa v SR v súčasnosti prejavuje najmä rastom výkonov stavebníctva, vyvolanom budovaním diaľnic, údržbou cestnej siete a prestavbou hlavných železničných ťahov medzinárodného významu na vyššie prevádzkové rýchlosti.

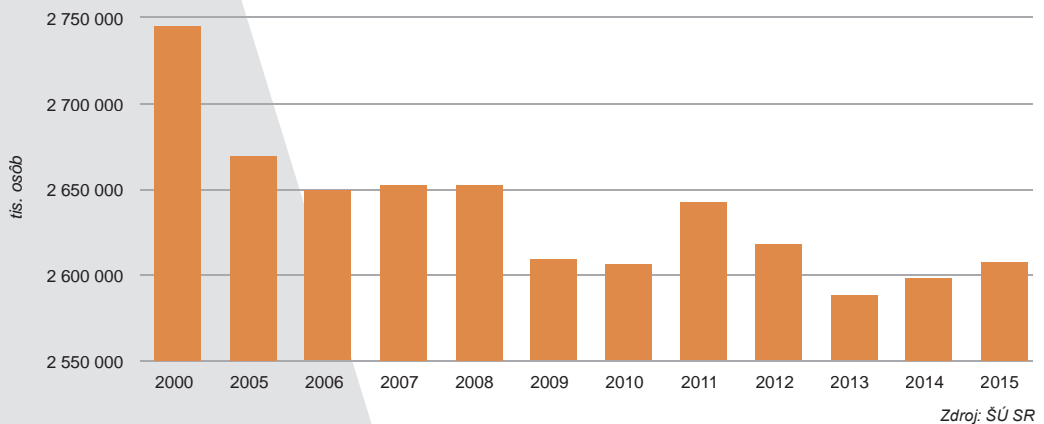
Doprava negatívne vplyva na životné prostredie z dvoch základných aspektov: výstavby dopravnej infraštruktúry a z hľadiska škodlivých dopadov z dopravnej prevádzky. Rastúce objemy dopravy vedú k zvýšenému tlaku na životné prostredie, najmä vo vzťahu k zmene klímy a strate biologickej rozmanitosti. Pozitívom je, že technologické zlepšenia zabezpečujú zníženie znečisťovania ovzdušia z cestnej dopravy napriek rastu objemov dopravy.

Stav a smerovanie dopravy vo vzťahu k životnému prostrediu je charakterizovaný na základe indikátorov zo skupiny trendy sektora relevantné k ŽP.

5.3.1. Počet prepravených osôb a výkony v osobnej doprave

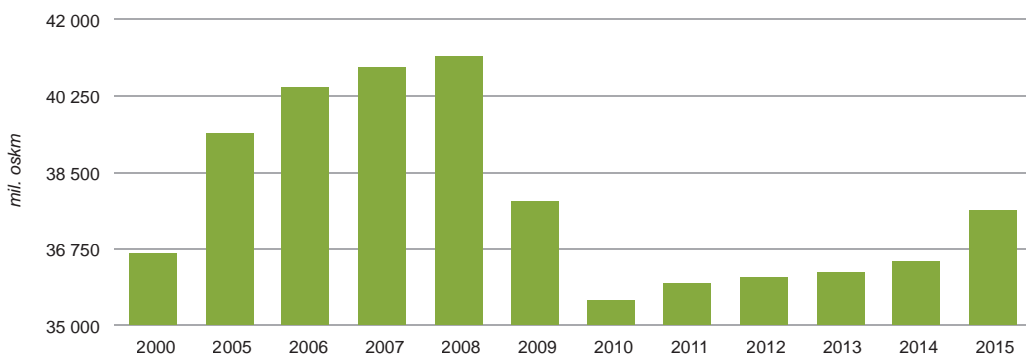
Počas sledovaného obdobia 2000 – 2015 počet prepravených osôb v osobnej doprave (vrátane individuálnej prepravy) mal kolísavý trend s priemerným ročným pohybom na úrovni 2 600 000 tis. osôb, pričom najvyšší počet prepravených osôb sa dosiahol v roku 2000. Po roku 2008 počet prepravovaných osôb kolísal do roku 2015, s výraznejším nárastom v roku 2011. V roku 2015 pokles oproti roku 2000 predstavoval 5,1 %.

Počet prepravených osôb v osobnej doprave



Celkové prepravné výkony v osobnej doprave v rokoch 2000 – 2015 mali kolísavý trend, pričom nárasty boli zaznamenané do roku 2008 a po tomto roku začali klesať. Výkony v osobnej doprave dosiahli najnižšiu hodnotu v roku 2010 a v rozmedzí rokov 2011 – 2015 začali postupne narastať a pohybovali sa na úrovni 37 300 mil. oskm.

Prepravné výkony v osobnej doprave

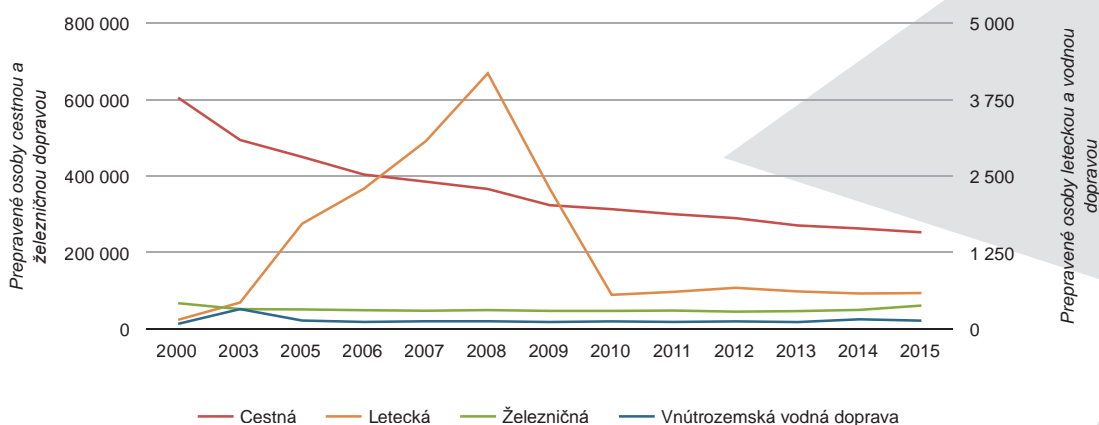


Zdroj: ŠÚ SR

Preprava osôb a prepravné výkony podľa jednotlivých druhov dopravy

Vývoj v preprave osôb verejnou cestnou dopravou eviduje od roku 2000 dlhodobý medziročný pokles. V roku 2015 preprava osôb v cestnej doprave oproti roku 2000 poklesla o 58,3 %. Minimálne medziročné nárasty a poklesy zaznamenala aj železničná osobná doprava. V roku 2015 predstavoval oproti roku 2000 pokles prepravených osôb 9,4 % napriek medziročnému nárastu o 22,9 %. Počet prepravených osôb vodnou dopravou narástol v roku 2015 o 65,0 % oproti roku 2000. V sledovanom období 2000 – 2015 sa zvýšil počet prepravených osôb leteckou osobnou dopravou (zo 146 tis. v roku 2000 na 583 tis. v roku 2015). Najvyšší počet prepravených osôb v leteckej doprave bol zaznamenaný v roku 2008, po tomto roku klesol počet prepravených osôb z dôvodu ekonomickej krízy a krachu leteckých spoločností.

Vývoj v preprave osôb cestnou, železničnou, vodnou a leteckou dopravou

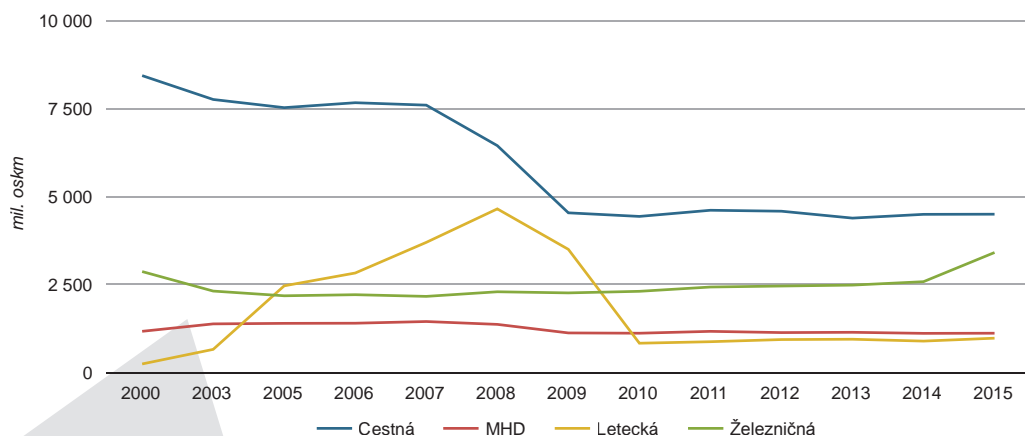


Zdroj: ŠÚ SR

Výkony cestnej osobnej dopravy v sledovanom období rokov 2000 – 2015 poklesli o 46,7 %. Výraznejší pokles nastal v rokoch 2007 – 2009 a po tomto roku sa výkony pohybujú približne na úrovni 4 500 mil. oskm, s minimálnymi medziročnými nárastmi a poklesmi. Výkony železničnej dopravy do roku 2015 oproti roku 2000 narástli o 18,9 %. K výraznejšiemu

dlhodobému nárastu prepravných výkonov došlo pri osobnej leteckej doprave do roku 2008, po tomto roku výkony klesali a od roku 2010 dosiahli už len minimálne medziročné nárasty.

Vývoj prepravných výkonov v osobnej doprave podľa druhu dopravy

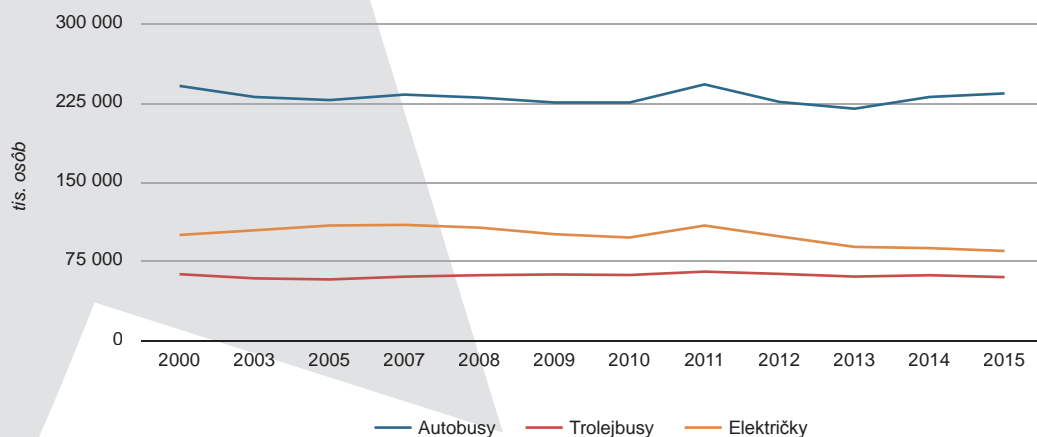


Zdroj: ŠÚ SR

Prepravené osoby mestskou hromadnou dopravou

Z hľadiska počtu prepravených osôb mestskou hromadnou dopravou (MHD) pretrváva kolísavý charakter. Za časové obdobie rokov 2000 – 2015 nastal v dopravných podnikoch 6,2 % pokles v počte prepravených osôb. Popredné miesto v preprave osôb si zachováva autobusová doprava, ďalej nasleduje električková a trolejbusová doprava. Výkony v preprave osôb MHD sa od roku 2010 pohybovali na úrovni 1 100 mil. oskm.

Vývoj v počte prepravených osôb MHD

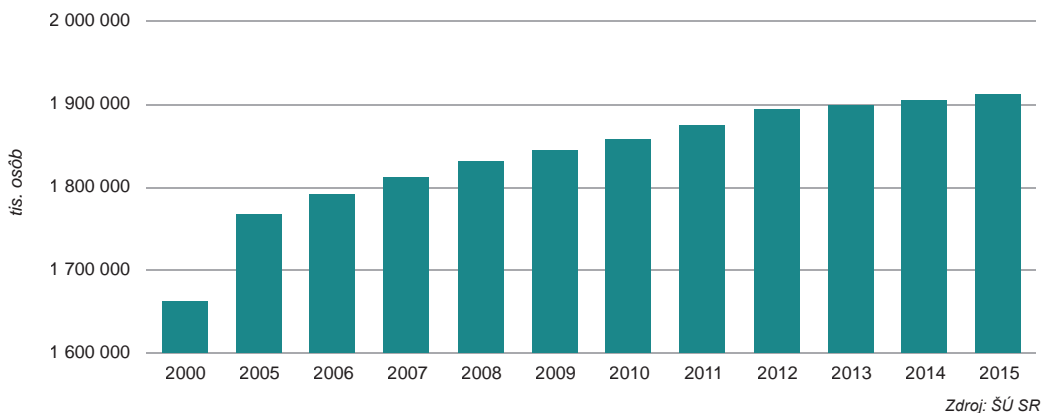


Zdroj: ŠÚ SR

Prepravené osoby individuálnou automobilovou dopravou

Na uspokojovaní prepravných požiadaviek sa podieľa okrem verejnej hromadnej dopravy aj individuálna automobilová doprava, ktorá medziročne rástla. V sledovanom období rokov 2000 – 2015 predstavoval nárast prepravených osôb individuálnou dopravou 14,9 % a výkonov 15,1 %.

Počet prepravených osôb individuálnou osobnou dopravou

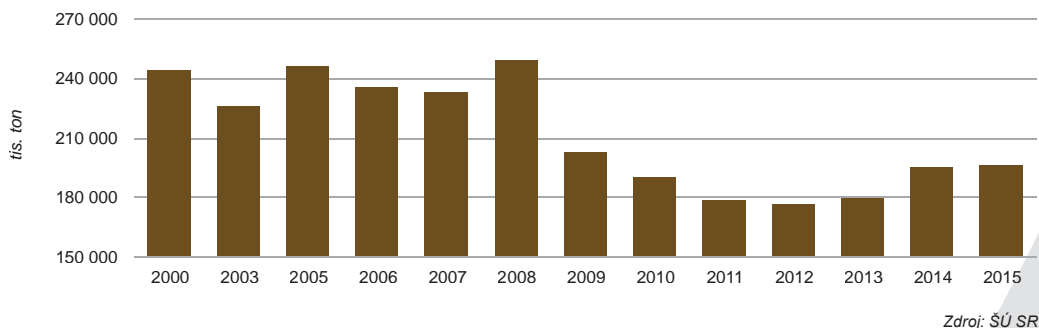


5.3.2. Množstvo prepraveného tovaru a výkony v nákladnej doprave

V rámci dopravného sektora dosahuje najväčší trhovú podiel na množstve prepraveného tovaru cestná nákladná doprava. Tento podiel rastie zásluhou jej kvalitnejších služieb (väčšia flexibilita, spoľahlivosť, rýchlosť dodania, menšie nároky na balenie tovaru a menšia pravdepodobnosť poškodenia tovaru).

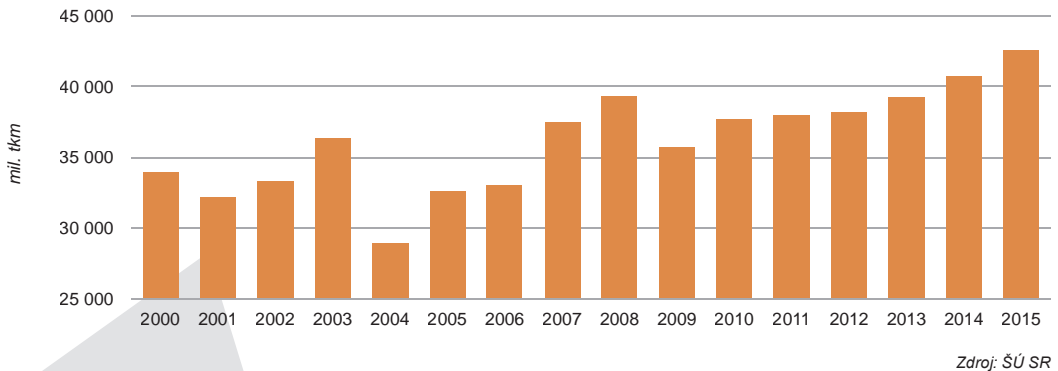
Počas sledovaného obdobia 2000 – 2015 malo množstvo prepravovaného tovaru kolísavý charakter. V rozmedzí rokov 2000 – 2008 boli v množstve prepravovaného tovaru minimálne nárasty a poklesy. Výraznejšie poklesy po roku 2008 boli dôsledkom hospodárskej krízy. Pokles v množstve prepraveného tovaru v roku 2015 oproti roku 2000 bol 19,9 %.

Množstvo prepraveného tovaru v nákladnej doprave



Prepravné výkony v nákladnej doprave mali v sledovanom období 2000 – 2015 kolísavý charakter, pričom najnižšiu hodnotu dosiahli v roku 2004. Po roku 2008 mali výkony rastúci trend a v roku 2015 presiahli hodnotu 42 000 mil. tkm. Nárast prepravných výkonov v porovnaní rokov 2000 – 2015 predstavoval 25,4 %.

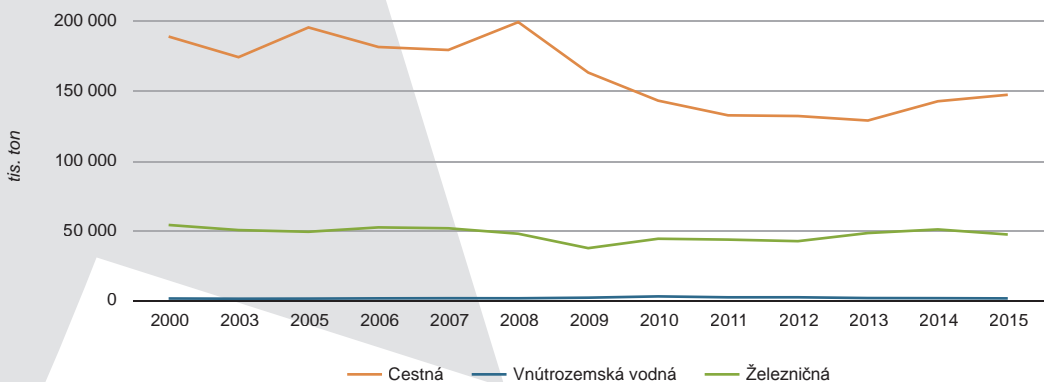
Prepravné výkony nákladnej dopravy



Preprava tovaru a prepravné výkony v nákladnej doprave podľa druhu dopravy

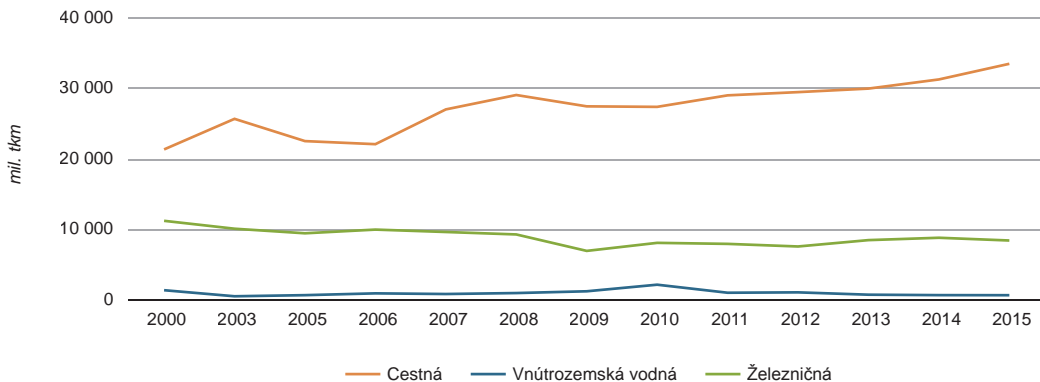
Najväčšie množstvo prepraveného tovaru sa uskutočňuje cestnou nákladnou dopravou. V sledovanom období rokov 2000 – 2015 poklesla cestná preprava o 22,1 %, pričom významné medziročné poklesy sa udiali po roku 2008. Pokles v rokoch 2008 – 2011 bol spôsobený prehĺbujúcou sa celosvetovou ekonomickou krízou vo všetkých oblastiach. Železničná nákladná doprava si v preprave tovaru udržiava vyrovnaný charakter za celé sledované obdobie a v roku 2015 pokles oproti roku 2000 predstavoval 12,6 %. V sledovanom období 2000 – 2010 zaznamenala významný nárast (o 100 %) vodná doprava, ale po tomto roku začala klesať a v roku 2015 bola na úrovni roku 2006.

Vývoj v preprave tovaru nákladnou dopravou podľa druhu dopravy



V prípade prepravných výkonov cestnej nákladnej dopravy v období rokov 2000 – 2015, tieto predstavovali nárast o 56,8 %, s medziročnými poklesmi a nárastmi. Výkony vodnej nákladnej dopravy zaznamenali výrazné výkyvy v roku 2002 (pokles) a v roku 2010 (výrazný nárast). Po roku 2010 mali výkony klesajúci trend, ktorý pretrvával do roku 2015. Výkony vodnej nákladnej dopravy v roku 2015 boli na úrovni roku 2005. Naopak, výkony železničnej nákladnej dopravy boli približne na rovnakej úrovni počas celého sledovaného obdobia rokov 2000 – 2015, napriek medziročnému poklesu v roku 2009. V období rokov 2009 – 2015 sa pohybovali na úrovni 8 500 mil. tkm.

Vývoj prepravných výkonov v nákladnej doprave podľa druhu dopravy



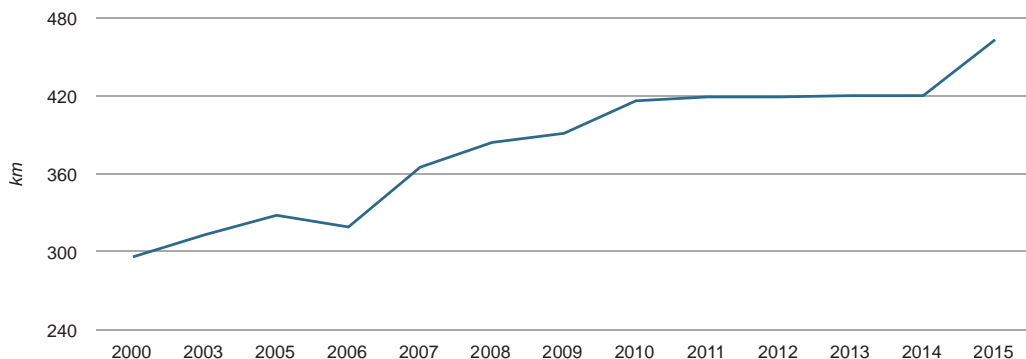
Zdroj: ŠÚ SR

5.3.3. Dĺžka dopravnej infraštruktúry

Prioritou dopravnej politiky SR v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry je dokončenie výstavby dopravnej infraštruktúry, zaradenej do TEN-T. Zabezpečením proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest v kontexte s uvažovanými medzinárodnými cestnými ťahmi v nadväznosti na realizované cezhraničné prepojenia so susediacimi štátmi, bude viesť k zaradeniu cestnej siete SR do jednotného európskeho dopravného systému. Súčasný stav cestnej infraštruktúry je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom diaľnic a rýchlostných ciest, pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest.

Dopravnú sieť SR v roku 2015 tvorilo 18 005 km ciest a diaľnic, z čoho diaľnice predstavovali 463 km. Za obdobie 10 rokov narástla dĺžka diaľnic v SR o cca 70 %. Najväčší nárast dĺžky diaľnic bol zaznamenaný v roku 2007.

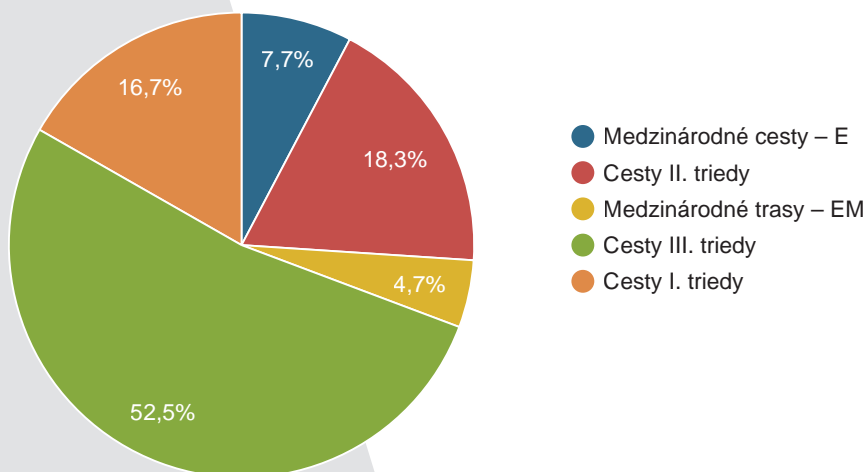
Vývoj v dĺžke diaľnic



Zdroj: ŠÚ SR

Najväčší podiel podľa kategórií ciest v SR v roku 2015 predstavovali cesty III. triedy – 52,6 % a cesty II. triedy – 18,3 %, ktoré majú význam pre dopravu medzi krajinami a okresmi. Cesty I. triedy mali mierne stúpajúcu tendenciu a tvorili 16,7 %. Do siete európskych ciest E je v rámci Slovenska zaradených 11 cestných ťahov a predstavovali podiel 7,7 % a podiel siete transeurópskych magistral TEM bol 4,7 %.

Podiel dĺžky jednotlivých kategórií ciest v roku 2015



Zdroj: SSC

Infraštruktúra železničnej dopravy je charakterizovaná pomerne vysokou hustotou siete, avšak so zastaranou technológiou. V roku 2015 bola dĺžka železničných tratí 3 626 km, z toho elektrifikovaných bolo 1 587 km.

Infraštruktúru leteckej dopravy tvorí vzhľadom na rozlohu krajiny pomerne hustá sieť letísk rôzneho charakteru, pričom najväčší význam majú letiská so štatútom medzinárodného verejného letiska (8 letísk). V SR bolo v roku 2015 prevádzkovaných 27 letísk, a to 14 verejných a 13 neverejných.

Infraštruktúra vodnej dopravy zohráva významnú úlohu v intermodálnych dopravných sústavách vo vnútroštátnych, najmä však v medzinárodných prepravných reláciách zjednotenej siete európskych vnútrozemských vodných ciest a na svetových moriach. Vnútrozemská vodná doprava SR sa v súčasnosti vykonáva na sledovaných vodných cestách rieky Dunaj (európska vodná cesta medzinárodného významu) a Váh (národná vodná cesta medzinárodného významu, keďže ide o prítok Dunaja) v dĺžke 213,2 km, dĺžka umelých kanálov dosahuje 38,5 km.

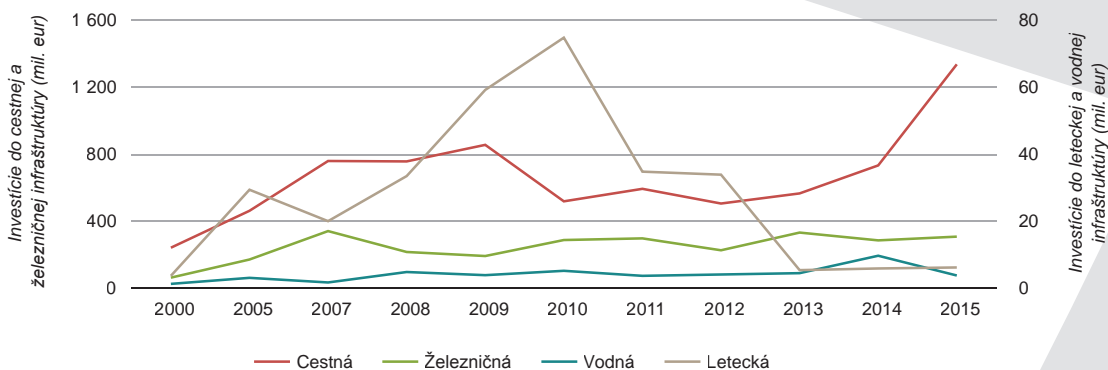
V roku 2015 bolo činných 9 terminálov kombinovanej dopravy.

Investičné výdavky na dopravnú infraštruktúru

Úroveň výdavkov vynaložených na dopravnú infraštruktúru vo vyspelých krajinách EÚ predstavuje v súčasnosti približne 2 % HDP, pričom v SR sú tieto výdavky približne na úrovni 1,5 % HDP.

Najväčší objem investícií bol počas celého sledovaného obdobia 2000 – 2015 určený na rozvoj cestnej infraštruktúry. V roku 2015 bol zaznamenaný medziročný nárast o 82,5 % a výška investícií dosiahla hodnotu 1 334,8 mil. eur. Investície smerujúce do železničnej infraštruktúry mali v období rokov 2000 – 2015 kolísavý charakter a od roku 2007 sa pohybovali na úrovni 300 mil. eur. V roku 2015 poklesli investície do železničnej infraštruktúry oproti roku 2014 o 7,9 % a tvorili ani nie štvrtinu investícií smerujúcich do cestnej infraštruktúry. K nárastu investícií do leteckej infraštruktúry došlo v rokoch 2005 – 2010, pričom najvyššia hodnota bola zaznamenaná v roku 2010 – 74,7 mil. eur. Po tomto roku došlo k výraznému poklesu a v rokoch 2014 a 2015 boli na úrovni 6 mil. eur. Najmenej investícií sa investovalo do vodnej infraštruktúry, čo v roku 2015 predstavovalo iba 3,7 mil. eur.

Investičné výdavky do dopravnej infraštruktúry



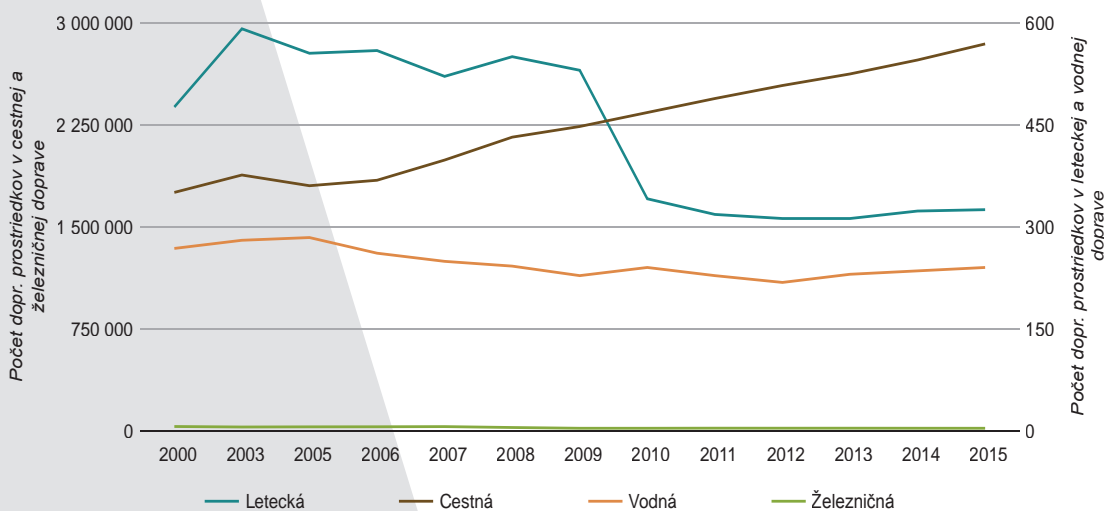
Zdroj: ŠÚ SR

5.3.4. Veľkosť vozového parku podľa druhov dopravy

Automobilový priemysel v súčasnom období produkuje motorové vozidlá, ktoré sú vybavené čoraz dokonalejšími technológiami. Vývoj motorových vozidiel v SR priniesol vo sfére osobných motorových vozidiel niektoré pozitívne zmeny, ako napr. zvýšenie počtu vozidiel vybavených katalyzátorom s vysokou energetickou účinnosťou, zníženie spotreby a emisií CO₂, s čím úzko súvisí aj zníženie hmotnosti vozidiel a znižovanie objemu motorov. Na trhu sa objavili aj vozidlá na elektrický pohon a hybridné vozidlá.

V sledovanom období rokov 2000 – 2015 sa nárast počtu dopravných prostriedkov dosiahol len v cestnej doprave, ktorý predstavoval 62,3 %. Počty dopravných prostriedkov v železničnej a vodnej doprave (environmentálne najvhodnejšie druhy dopravy v preprave osôb a tovarov) poklesli. V roku 2015 predstavoval tento pokles v železničnej doprave 42,3 % oproti roku 2000. Výraznejší pokles v počte dopravných prostriedkov v železničnej doprave bol zaznamenaný po roku 2008, pričom po roku 2011 ich počet začal narastať a v roku 2015 bol ich stav približne na úrovni roku 2010. Napriek kolísavému trendu vo vodnej doprave predstavoval v roku 2015 pokles dopravných prostriedkov 24,3 % oproti roku 2000. Počet lietadiel v tomto období poklesol o 31,8 %.

Vývoj vo veľkosti vozového parku podľa druhu dopravy



Zdroj: ŠÚ SR

Veľkosť vozového parku v cestnej doprave

Počet cestných motorových vozidiel rástol vo všetkých kategóriách cestných vozidiel. V roku 2015 sa zvýšil celkový počet motorových vozidiel o 1 091 969 ks oproti roku 2000.

K najvýraznejšiemu nárastu počtu cestných motorových vozidiel došlo v roku 2015 v kategórii nákladné a dodávkové automobily (147 % nárast oproti roku 2000) a osobné automobily (60 % nárast oproti roku 2000). Pokles bol zaznamenaný iba v kategórii autobusy, a to o 18,1 % a od roku 2012 sa ich počet pohyboval na úrovni 8 800 ks.

Priaznivým smerom sa uberala obnova vozového parku, týkajúca sa hlavne vozidiel v cestnej nákladnej doprave, kde sa neustále zvyšovalo percentuálne zastúpenie novších motorových

vozidiel a v roku 2015 ich podiel tvoril 5 %. V roku 2015 viac ako 51 % vozidiel bolo starších ako 11 rokov (2005 a staršie) a 37 % vozidiel bolo vo veku od 6 do 10 rokov.

Vozidlá autobusovej verejnej dopravy vykazujú stále nízku úroveň obnovy vozového parku. V roku 2015 bolo 46 % autobusov starších ako 11 rokov (2005 a staršie) a autobusy vo veku od 6 do 10 rokov predstavovali 33 % z celkového počtu.

Najväčší problém súvisiaci s nárastom počtu osobných motorových vozidiel v cestnej doprave je, že verejné druhy dopravy nie sú schopné v preprave osôb vo väčšej miere konkurovať individuálnej automobilovej doprave. Z celkového počtu osobných automobilov v roku 2015 bolo 12 % automobilov do 2 rokov, 17 % od 3 do 5 rokov, 24 % od 6 do 10 rokov a až 47 % automobilov bolo starších ako 11 rokov (2005 a viac). Podľa typu spotrebovanej energie v roku 2015 až 58 % z celkového počtu automobilov bolo s benzínovým motorom a 42 % automobilov bolo s naftovým motorom.

Veľkosť vozového parku v železničnej doprave

Stav vozového parku v železničnej doprave presahuje prevádzkové potreby železnice. Vážnym problémom vozového parku železničnej dopravy je technická a morálna zastaranosť spojená s vysokou vekovou štruktúrou hnacích vozidiel, nákladných vozňov, ako aj osobných vozňov, ktorú vykazuje viac ako 70 % vozidiel. Majú vysokú poruchovosť, vysoké náklady na prevádzku a údržbu, čím nespĺňajú požiadavky kladené na bezpečnosť a kultúru cestovania. Niektoré typy mobilných prostriedkov, najmä vozňov na prepravu osôb, sú už za hranicou fyzickej životnosti a sú morálne opotrebované.

Počty dopravných prostriedkov v železničnej doprave klesli v sledovanom období 2000 – 2015 približne na polovicu. Počet rušňov mal v sledovanom období rokov 2000 – 2015 klesajúci trend, pričom tento pokles predstavoval 21,2 % oproti roku 2000. Výraznejšie poklesli nákladné vozne, kde ich počet v roku 2015 klesol takmer na polovicu oproti roku 2000. Pokles zaznamenali aj osobné vozne, čo oproti roku 2000 tvorilo 41 %. Minimálne medziročne poklesy boli v sledovanom období 2000 – 2015 registrované aj pri motorových vozňoch.

Veľkosť vozového parku vo vodnej doprave

Lodný park vo vodnej doprave je z väčšej časti vyhovujúci len pre dunajskú plavbu. Pri vnútrozemskej plavbe v oblasti dopravných prostriedkov – plavidiel, dochádza k jednoznačnej unifikácii plavidiel z hľadiska dĺžky, šírky, ponoru a nosnosti na zodpovedajúce európske moduly.

Stavy plavidiel vo vnútrozemskej vodnej doprave zaznamenávali od roku 2000 tiež medziročné poklesy. Nákladné člny zaznamenali pokles v sledovanom období 2000 – 2015 o 34,8 %, remorkéry sa pohybovali na úrovni 32 ks. Nárast zaznamenali iba osobné lode, zatiaľ čo v roku 2000 bolo zaevidovaných 9 ks, v roku 2015 ich už bolo 16 ks.

Veľkosť vozového parku v leteckej doprave

Po roku 2009 poklesol celkový počet registrovaných civilných lietadiel, ktorý bol spôsobený pretrvávajúcou hospodárskou a ekonomickou krízou, a tiež aj poklesom cestujúcich z dôvodu ukončenia činnosti dvoch významných leteckých prepravcov. V roku 2015 bolo v SR zaregistrovaných 318 ks lietadiel s hmotnosťou do 9 000 kg.

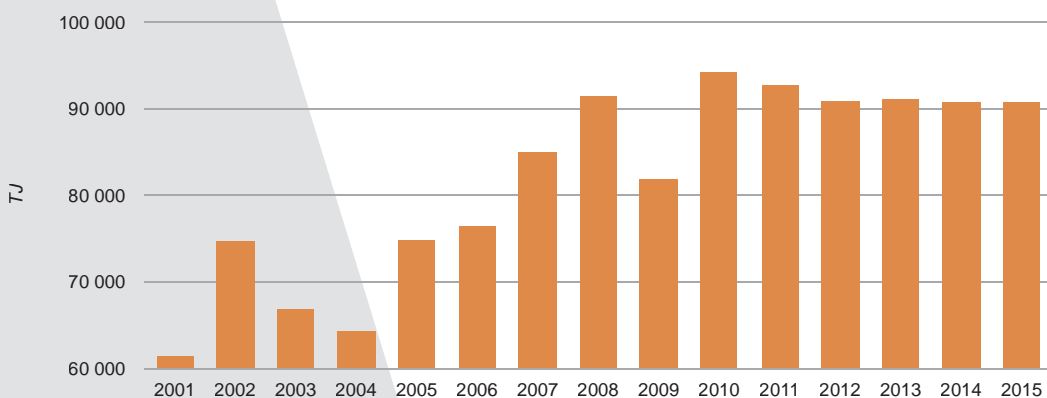
5.3.5. Konečná energetická spotreba v sektore dopravy

Sektor dopravy patrí medzi významné činitele energetických problémov a problémov životného prostredia, pretože je jedným z najväčších spotrebiteľov fosílnych energetických zdrojov. Energetická náročnosť cestnej nákladnej dopravy, vo vzťahu k prepravenému objemu tovarov, zohľadňuje hospodársko-spoločenské pomery vývoja spoločnosti. Odráža sa v nich zmena stability hospodárskych väzieb následne sa premietajúcich do využitia jazd.

Schválená smernica (2009/28/ES) o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie zahŕňa ciele pre každý členský štát EÚ, a to v doprave dosiahnuť 10 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov do roku 2020. V súčasnosti tento podiel v SR predstavuje približne 5 %.

Konečná energetická spotreba v sektore dopravy narástla v sledovanom období rokov 2001 – 2015 o 48 % napriek kolísavému charakteru. V roku 2015 bola konečná energetická spotreba na úrovni predchádzajúceho roku. Najväčší podiel spotreby energie v sektore dopravy na konečnej spotrebe energie tvorila konečná energetická spotreba kvapalných palív (98 %). Podiel konečnej energetickej spotreby tuhých palív, plyných palív a elektrickej energie bol malý.

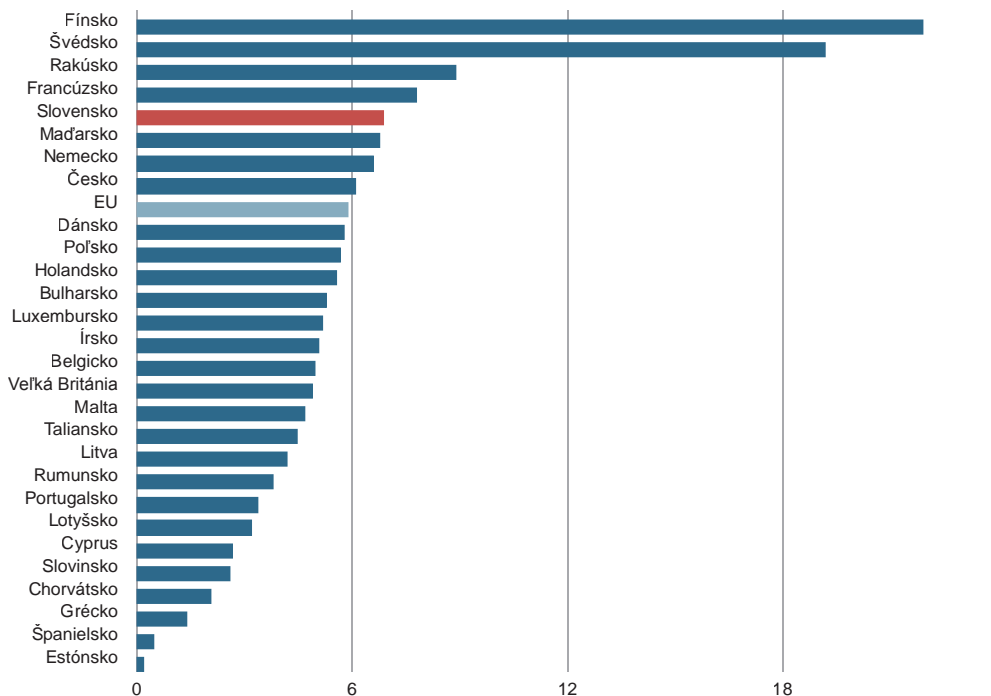
Konečná energetická spotreba v sektore dopravy



Zdroj: ŠÚ SR

Najväčší podiel v spotrebe palív a elektriny v sektore dopravy mala cestná doprava, v ktorej možno pozorovať nárast spotreby pohonných hmôt (automobilových benzínov a nafty) o viac ako 30 % oproti roku 2000. V roku 2015 predstavovala v cestnej doprave spotreba benzínu a nafty 86 %, elektriny 11 % a plynu 3 %. Opačný trend možno pozorovať v železničnej preprave, v ktorej v roku 2015 prevládala spotreba elektriny 92 %, zatiaľ čo spotreba nafty predstavovala len 8 %. Ostatné druhy prepravy (letecká a vodná) sa na konečnej spotrebe palív a elektriny podieľali minimálne.

Medzinárodné porovnanie podielu energie z obnoviteľných zdrojov na spotrebe pohonných hmôt v doprave vo vybraných štátoch v roku 2014



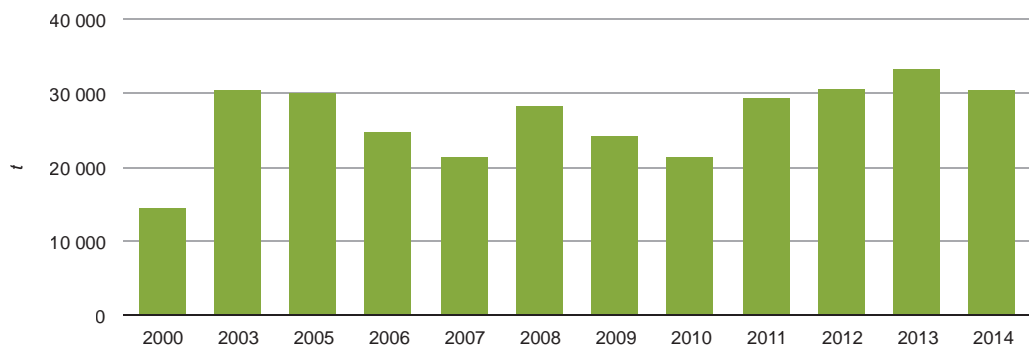
Zdroj: Eurostat

5.3.6. Využívanie ekologických palív v doprave

Motorové palivá – skvapalnený ropný plyn, skvapalnený propán-bután (LPG) a stlačený zemný plyn (CNG) zatiaľ predstavujú z krátkodobého, či strednodobého hľadiska určitú alternatívu voči motorovým benzínom a motorovej naftě, ako lacnejšie a environmentálne priaznivejšie pohonné látky. Rozvoj plynofikácie (doplnenie osobných automobilov s benzínovým motorom zariadením umožňujúcim spaľovanie LPG) vedie k zlepšovaniu environmentálnych parametrov parku osobných vozidiel.

Spotreba alternatívneho paliva LPG (propán-bután) mala v sledovanom období 2000 – 2014 kolísavý charakter a v roku 2014 narástla na 109 % oproti roku 2000. K výraznému poklesu o cca 25 % došlo v období rokov 2005 – 2007 a 2008 – 2010. Po roku 2010 zaznamenala spotreba LPG nárast.

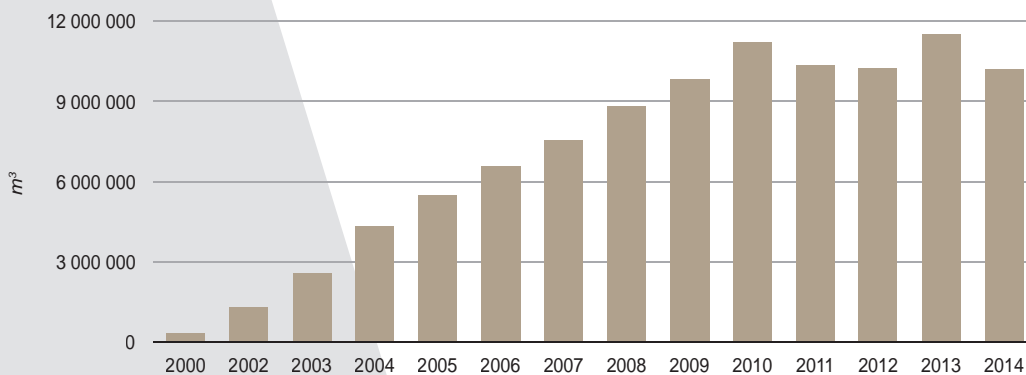
Vývoj v spotrebe LPG v doprave



Zdroj: VÚD, a. s.

Údaje o spotrebe CNG svedčia o niekoľkonásobnom náraste spotreby tejto pohonnej látky medzi rokmi 2000 a 2014, napriek poklesom v rokoch 2011 a 2012. V roku 2000 bola spotreba CNG ako pohonnej látky na úrovni 327 770 m³, v roku 2014 dosiahla úroveň 10 197 132 m³.

Vývoj v spotrebe CNG v doprave



Zdroj: VÚD, a. s.

5.4. Aké sú interakcie dopravy a životného prostredia?

Hodnotenie environmentálneho vplyvu dopravy obsahuje celý rad prvkov, ktorými doprava pôsobí na svoje okolie, t. j. neživé predmety ako pôda, vzduch, stavebné objekty, ako aj na živé organizmy, flóru, faunu a predovšetkým človeka. Doprava produkuje hlavne emisie, ktoré znečisťujú ovzdušie, spôsobuje vyššiu hladinu hluku a svojou infraštruktúrou zaberá pôdu. Hlavne v cestnej doprave vzniká veľké množstvo dopravných nehôd, ktoré sa odrážajú v ľudských a hmotných stratách a tiež kongesciách (dopravných zápchach), ktoré sa prejavujú stratou času.

Vzájomné interakcie dopravy a životného prostredia sú charakterizované na základe indikátorov zo skupiny interakcie sektora so životným prostredím.

5.4.1. Náročnosť dopravy na zdroje

Zabratie pôdy dopravnou infraštruktúrou

Zabratie pôdy dopravnou infraštruktúrou predstavovalo v roku 2014 0,55 % z celkovej výmery SR, pričom najväčší podiel záberu pôdy dopravnou infraštruktúrou tvorila cestná doprava s podielom 0,3 %, nasledovaná železničnou dopravou s podielom 0,2 %. Podiel leteckej a vodnej dopravy bol veľmi nízky.

Prírastok výmery pôdy, zabratej cestnou dopravnou infraštruktúrou predstavoval v roku 2014 15,7534 ha (0,1 %). Celková plocha vozovky bola v roku 2014 13 945,63 ha. Pri stanovení výmery pôdy, zabratej cestnou dopravnou infraštruktúrou, sa brala do úvahy plocha vozovky diaľnic, diaľničných privádzačov, rýchlostných ciest, privádzačov rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy.

V roku 2014 bola výmera pôdy, zabratej železničnou infraštruktúrou, 11 727,26 ha, čo oproti roku 2013 predstavuje nárast o 0,9 % (105,19 ha). Táto zmena vo výmere pôdy však nepredstavuje reálny nárast záberu pôdy. Vznikla v súvislosti s majetkoprávnym usporiadaním pozemkových plôch pod dopravnou infraštruktúrou a z dôvodu zabezpečenia pozemkových plôch pre účely modernizácie infraštruktúry (modernizácia tratí – koridory).

Záber pôdy leteckou infraštruktúrou tvoril v roku 2014 1 533,4 ha, čo oproti roku 2013 predstavuje nárast o 18,8 ha (1,3 %).

Vo vývoji výmery zabratia pôdy vodnou infraštruktúrou neboli zaznamenané žiadne významné zmeny a od roku 2008 výmera predstavuje 185,07 ha.

5.4.2. Vplyv dopravy na životné prostredie

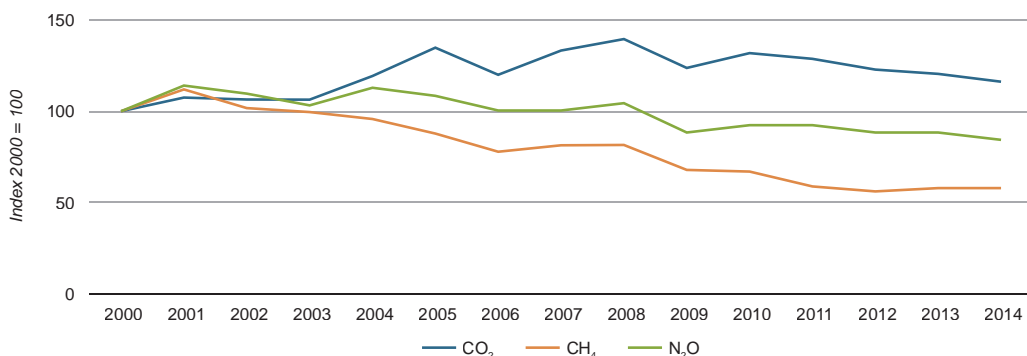
Doprava vo vzťahu k životnému prostrediu je zdrojom emisií (či už základných znečisťujúcich látok alebo skleníkových plynov), hluku a vibrácií, vytvára tlak na pôdu a ovplyvňuje priestorové usporiadanie, spôsobuje zdravotné a bezpečnostné riziká. Znečisťovanie ovzdušia emisiami významne prispieva ku globálnym celosvetovým environmentálnym problémom, akým je zmena klímy. Sektor dopravy patrí medzi významné činitele energetických problémov a problémov životného prostredia, pretože je jedným z najväčších spotrebiteľov fosílnych energetických zdrojov.

5.4.2.1. Emisie skleníkových plynov z dopravy

Vývoj v produkcii emisií skleníkových plynov z dopravy je ovplyvnený nepriaznivou cestnou dopravou (predovšetkým individuálnou automobilovou dopravou), hlavne nárastom jej prepravných výkonov a spotreby pohonných hmôt.

V sledovanom období rokov 2000 – 2014 sa napriek kolísavému charakteru nepriaznivo vyvíjali emisie CO₂. Emisie CH₄ a N₂O klesali počas celého sledovaného obdobia. Emisie CO₂ narástli v tomto období o 16,2 %, napriek medziročným nárastom a poklesom. Emisie N₂O v sledovanom období poklesli o 15,7 %, napriek výraznejšiemu nárastu v roku 2004. Najpozitívnejšie sa vyvíjali emisie CH₄, ktorých pokles v roku 2014 predstavoval 42,1 % oproti roku 2000.

Vývoj emisií skleníkových plynov z dopravy



Zdroj: SHMÚ

Z pohľadu jednotlivých druhov dopravy je možné konštatovať, že celkové emisie skleníkových plynov z dopravy kopírujú emisie z cestnej dopravy. V sledovanom období rokov 2000 – 2014 narástli emisie CO₂ z tohto druhu dopravy o 55,1 %, emisie CH₄ poklesli o 34,3 % a emisie N₂O sa dostali na úroveň roku 2000. V železničnej doprave mali emisie skleníkových plynov rovnaký priebeh a v roku 2014 napriek medziročnému nárastu tvorili polovicu emisií roku 2000. Najväčší výkyv zaznamenala v emisiách skleníkových plynov letecká doprava. Nárast bol zaevidovaný v rokoch 2000 – 2008 a po roku 2008 emisie výrazne klesli a v rokoch 2009 – 2014 boli približne na úrovni roku 2000. Emisie CO₂ vo vodnej doprave zaznamenali v rokoch 2010 – 2014 niekoľkonásobný nárast.

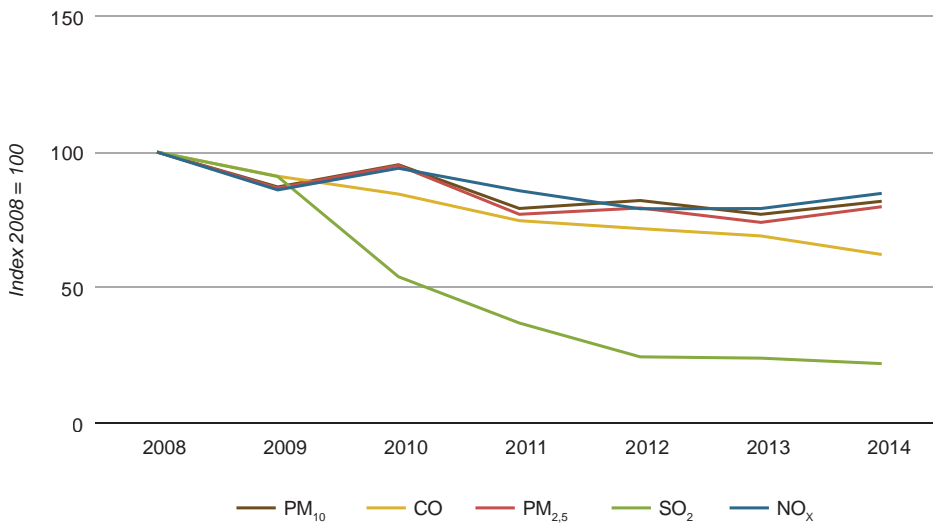
5.4.2.2. Emisie hlavných znečisťujúcich látok z dopravy

Doprava sa podieľa aj na produkcii emisií základných znečisťujúcich látok (TZL, SO₂, CO, NO_x a NMVOC) a produkcii emisií ťažkých kovov (Cu, Pb, Zn). Od roku 1990 SR vykonáva pravidelnú ročnú komplexnú inventúru produkcie emisií vybraných znečisťujúcich látok, ktoré súčasť tvorí aj ročná inventúra prevádzky cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy. Na stanovenie množstva produkcie jednotlivých sledovaných škodlivín sa využíva metodika CORINAIR, používaná v krajinách EÚ, ktorej špeciálny programový produkt COPERT je určený pre inventúru ročnej produkcie emisií z prevádzky cestnej dopravy. V roku 2008 sa začal pri spracovaní emisií z prevádzky cestnej dopravy používať COPERT IV a všetky hodnoty emisií od roku 2000 boli prepočítané podľa tohto programu.

V sledovanom období rokov 2008 – 2014 emisie základných znečisťujúcich látok zaznamenali pokles - emisie CO o 37,8 % a NMVOC o 35,5 %, emisie SO₂ o 78,21 %, emisie TZL o 20 % a emisie NO_x o 15,3 %.

Na celkových emisiách bilancovaných znečisťujúcich látok za rok 2014, bol významný 6,9 % podiel dopravy na emisiách CO, 34,1 % podiel NO_x a 2,7 % podiel NMVOC. Tuhé znečisťujúce látky (TZL) sa na celkových emisiách v roku 2014 podieľali 3,7 % a emisie SO₂ 0,08 %. Podiel nevyfukových emisií tuhých častíc (PM₁₀ a PM_{2,5}), ktoré tvoria veľkú časť celkových emisií tuhých častíc z vozidiel, predstavoval 3,7 % PM_{2,5} a 3,9 % PM₁₀.

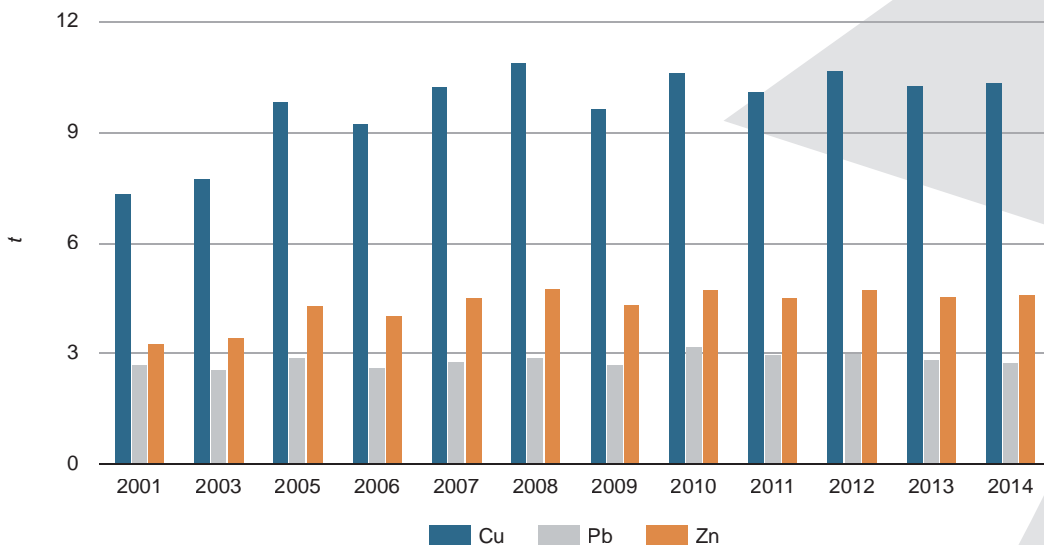
Vývoj emisií základných znečisťujúcich látok z dopravy



Zdroj: SHMÚ

Emisie ťažkých kovov mali v sledovanom období rokov 2001 – 2014 kolísavý charakter s minimálnymi medziročnými nárastmi a poklesmi. Podiel dopravy na celkových emisiách ťažkých kovov je cca 7,8 %, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov vyprodukovaných dopravou mali v roku 2014 meď – 20,9 %, zinok – 6,4 % a olovo – 4,8 %.

Bilancia emisií ťažkých kovov v sektore doprava



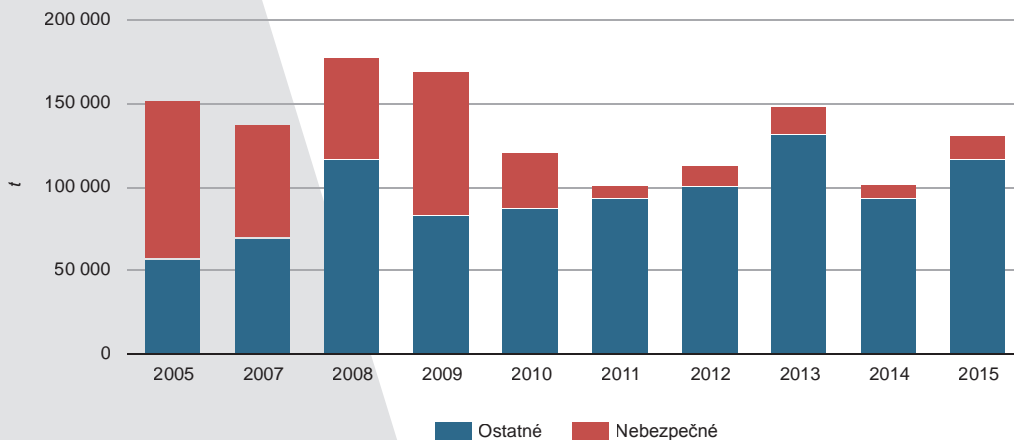
Zdroj: SHMÚ

5.4.2.3. Odpady z dopravy

Sektor dopravy patrí medzi významné (hoci v porovnaní s inými hospodárskymi odvetvami malé) zdroje tvorby odpadov, z ktorých mnohé majú nebezpečné vlastnosti. V rámci sektora dopravy a spojov sa v roku 2015 vyprodukovalo 130 144 t odpadov, z čoho bolo 13 596 t nebezpečných a 116 548 t ostatných odpadov. Celkové množstvo vyprodukovaných odpadov pokleslo oproti roku 2005 o 14,1 %.

Medzi odpady produkované dopravou s negatívnym účinkom na životné prostredie patria odpady z ropných produktov (mazacie prostriedky, pohonné hmoty), ktoré nepriaznivo vplyvajú na znečisťovanie pôdy a povrchových vôd. Podstatnú časť odpadov z vyradených dopravných prostriedkov tvoria odpady z vyradených cestných motorových vozidiel a prívosov. Analýzy skladby odpadov ukazujú, že odpady z vyradených cestných motorových vozidiel tvoria prevažne železné kovy (65 – 80 %), farebné kovy (6 – 6,5 %), pneumatiky (4 – 5 %), v odpadoch z vyradených železničných koľajových vozidiel prevládajú železné kovy (88 – 90 %), neželezné kovy (5,6 – 8,2 %), akumulátory (1,5 – 4 %). Produkcia odpadov v železničnej doprave sa vzhľadom na druh odpadu (kovový, komunálny odpad rôznych druhov výrobkov z ropy, kaly z ČOV, kontaminovaná zemina a pod.) rieši recykláciou, spaľovaním alebo skládkovaním.

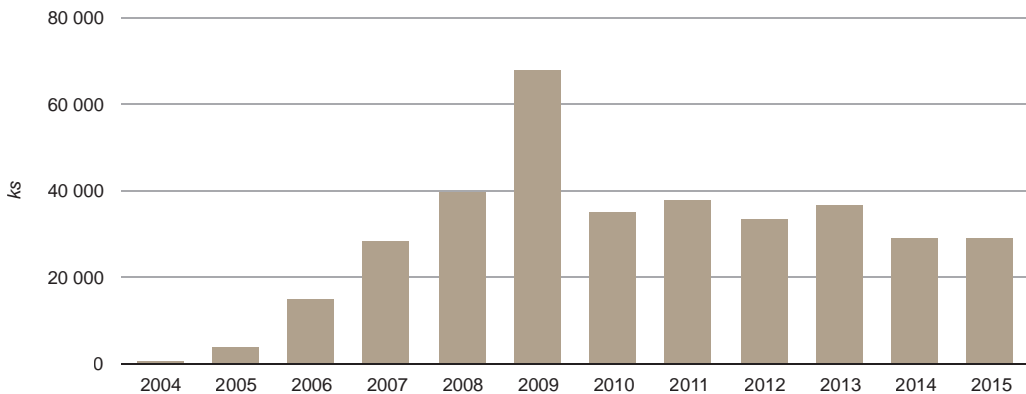
Vývoj v produkcii odpadov v rámci sektora dopravy a spojov



Zdroj: MŽP SR

V sledovanom období rokov 2004 – 2015 počet spracovaných starých vozidiel medziročne rástol do roku 2009, kedy bolo spracovaných až 67 795 kusov. Po tomto roku už mal kolísavý trend s poklesom v roku 2015, pričom priemerne sa ročne spracuje okolo 35 000 kusov starých vozidiel. V roku 2015 zber a spracovanie starých vozidiel uskutočňovalo 37 spracovateľov, ktorým bola udelená autorizácia na spracovanie starých vozidiel.

Vývoj spracovania starých vozidiel



Zdroj: MŽP SR

5.4.2.4. Hluková záťaž obyvateľstva

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku, požaduje vypracovanie hlukových máp a na jej podnet bol prijatý zákon č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí. V intenciách účelu uvedenej smernice sa sleduje hluk z cestnej dopravy, železničnej dopravy, leteckej dopravy a z priemyselnej činnosti veľkopoľných zdrojov hluku v území, a to v pravidelných 5-ročných intervaloch.

Na základe vyhodnotenia konfliktných plánov v roku 2011 na úsekoch ciest I. triedy v správe Slovenskej správy ciest (SSC) žilo: 84 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{dvn} = 60$ dB, 108 400 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 50$ dB, 43 600 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{dvn} = 65$ dB, 60 300 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 55$ dB.

Na základe vyhodnotenia konfliktných plánov v roku 2011 žilo v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií v správe Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS, a. s.): 16 900 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{dvn} = 60$ dB, 31 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 50$ dB, 3 800 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{dvn} = 65$ dB, 6 700 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 55$ dB.

Hodnotením konfliktných plánov v roku 2011 sa v Bratislavskej aglomerácii zistilo, že z celkového počtu 494 546 obyvateľov žilo: 64 000 obyvateľov v bytoch s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluk $L_{dvn} = 65$ dB z dopravy po pozemných komunikáciách, 23 900 obyvateľov z dopravy na železnici a 200 obyvateľov z dopravy na Letisku M. R. Štefánika. S prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 55$ dB žilo 50 800 obyvateľov z dopravy po pozemných komunikáciách, 34 900 obyvateľov zo železničnej dopravy a leteckou dopravou nie je exponovaný žiadny obyvateľ.

Na základe vyhodnotenia konfliktných plánov v roku 2011 žilo v Košickej aglomerácii z celkového počtu 231 917 obyvateľov (prihlásených k trvalému pobytu): 16 300 obyvateľov s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluk $L_{dvn} = 65$ dB z dopravy po pozemných komunikáciách a 2 000 obyvateľov z dopravy na železnici. S prekročenou akčnou hodnotou $L_{noc} = 55$ dB žilo 16 700 obyvateľov z dopravy po pozemných komunikáciách a 4 400 obyvateľov zo železničnej dopravy.

Pri plánovaní novej dopravnej infraštruktúry sa robia hlukové štúdie, aby sa minimalizovala hluková záťaž obyvateľstva, a realizuje sa výstavba protihlukových stien. V roku 2013 NDS evidovala na diaľniciach 78 protihlukových stien v dĺžke 44 033,2 m a na rýchlostných cestách 29 protihlukových stien v dĺžke 19 003,8 m. V roku 2014 NDS realizovala výstavbu protihlukových stien v dĺžke 184 m.

V prípade SSC, v ktorej správe sú cesty I. triedy, boli v období 2011 – 2015 vybudované protihlukové steny v dĺžke 1 217,6 m. V roku 2014 – 2015 sa realizovala jedna stavba, na ktorej sa budovali protihlukové steny, a to stavba Cesta I/75 Galanta – obchvat, 3. stavba o dĺžke 648,0 m.

V železničnej doprave v roku 2013 – 2014 sa na modernizovaných tratiach vybudovalo 7 751,5 m protihlukových stien.

5.4.2.5. Počet dopravných nehôd a počet usmrtených a zranených osôb v dôsledku dopravnej prevádzky

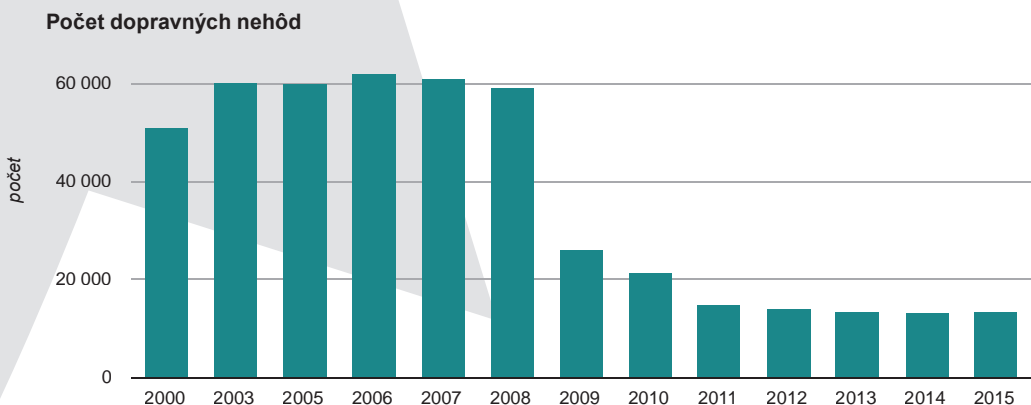
Medzi priame vplyvy, ktoré bezprostredne pôsobia na ľudskú populáciu a všetky zložky životného prostredia patrí aj dopravná nehodovosť. Dopravná nehodovosť na extravilánových úsekoch je spojená predovšetkým s automobilovou dopravou. V intravilánoch má výrazný podiel aj pešia doprava. Pri zvýšenej dopravnej nehodovosti nerastú len priame náklady súvisiace s odstraňovaním škôd, ale aj náklady na lekársku starostlivosť. Dochádza tiež k zvýšeniu rizika environmentálnych havárií, a to najmä v oblastiach so sťaženými dopravnými podmienkami (horské prechody) a oblastiach, ktoré sú významné z biologického a hydrologického hľadiska (chránené územia, chránené vodohospodárske oblasti).

Počet dopravných nehôd mal v sledovanom období 2000 – 2008 kolísavý charakter a pohyboval sa na úrovni 60 000 nehôd ročne. Od roku 2009 zaznamenával počet nehôd klesajúci trend (z dôvodu legislatívnych zmien) a do roku 2015 klesol o 47,8 %.

Pokles bol zaznamenaný aj v počte usmrtených, ľahko a ťažko zranených osôb.

K poklesu nehôd prispelo aj viacero legislatívnych zmien, úprava pravidiel cestnej premávky a sprísnenie postihu za ich porušenie, ako aj legislatíva upravujúca bezpečnosť vozidiel. Počet a výskyt dopravných nehôd výrazne ovplyvňuje kvalita dopravnej infraštruktúry.

Počet dopravných nehôd v železničnej doprave sa v rokoch 2009 – 2015 pohyboval na úrovni cca 90 nehôd ročne.



Zdroj: ŠÚ SR
Poznámka: Po roku 2009 došlo k zmene metodiky

Zhoršenie kvality vôd a požiarovosť

V súvislosti s dopravnými nehodami dochádza hlavne k úniku ropných látok (motorová nafta a oleje) do okolia dopravnej komunikácie, odkiaľ sa uniknuté látky môžu následne dostať do vodného toku alebo do horninového prostredia, kde môžu spôsobiť znečistenie podzemnej vody. Doprava a preprava má najvyšší podiel na mimoriadnom zhoršení vôd.

V roku 2015 došlo k 122 prípadom mimoriadneho zhoršenia vôd (MZV), z ktorých 40 (32,8 %) bolo spôsobených dopravou a prepravou, z toho 3 železničnou prepravou a 37 automobilovou dopravou a prepravou, pričom 18 zapríčinili slovenskí dopravcovia a prepravcovia. Takéto MZV sú oveľa nebezpečnejšie v prípade, ak sa stanú v ochranných pásmach vodárenských zdrojov podzemných vôd, prírodných liečivých zdrojov, prírodných zdrojov minerálnych vôd alebo vodných tokov.

Významným rizikovým faktorom v životnom prostredí je aj požiarovosť. V roku 2015 vzniklo v sektore dopravy 1 185 požiarov s priamymi materiálnymi škodami 5 583 tis. eur, pri ktorých bolo 10 osôb usmrtených a 22 zranených.

5.5. Aká je odozva spoločnosti na zmiernovanie, resp. kompenzáciu negatívnych dôsledkov dopravy na životné prostredie?

Na dopravu sú kladené vysoké požiadavky z hľadiska kvalitného a rýchleho zabezpečenia prepravy osôb i tovarov. Napriek rozvoju informačných a komunikačných technológií je naďalej zrejmy rast hybnosti obyvateľstva a rast nákladov, podmienený rastom hospodárskych aktivít a rastom životnej úrovne obyvateľstva. Náročnosť riešenia teoretických i praktických problémov efektívnosti dopravy vyvoláva požiadavku venovať sa otázkam efektívnosti aj v jednotlivých etapách, resp. článkoch reťazca v doprave výskum – vývoj – využitie.

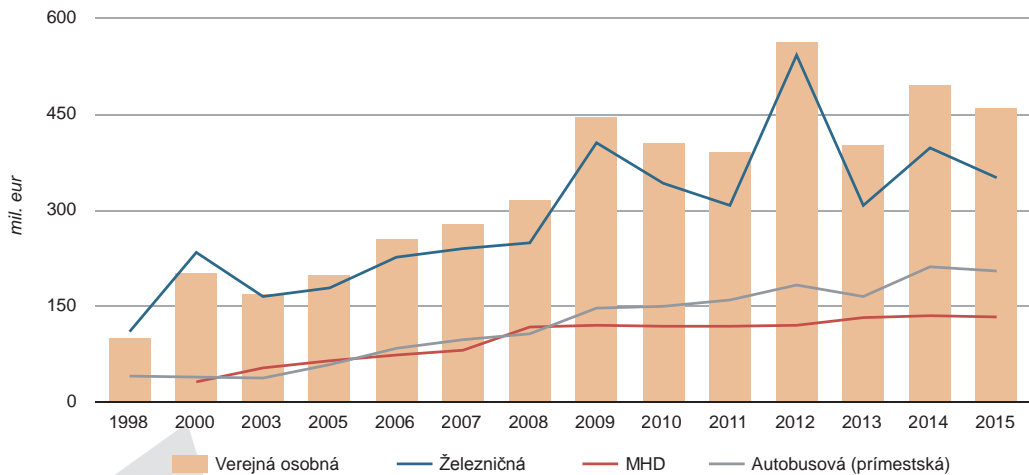
Odozva spoločnosti na zmiernovanie, resp. kompenzáciu negatívnych dôsledkov dopravy na životné prostredie je popísaná na základe indikátorov zo skupiny politické, ekonomické a sociálne aspekty.

5.5.1. Subvencie štátu do oblasti verejnej osobnej dopravy

Vzhľadom na pretrvávajúci nedostatok finančných zdrojov v štátnom rozpočte SR je nevyhnutné prijať postup, ktorý vychádza z odbornej, na ekonomických základoch založenej metodiky poskytovania dotácií do verejnej hromadnej osobnej dopravy. Dotácie, ktoré dostávajú dopravcovia zo štátneho rozpočtu na úhradu strát z realizácie výkonov vo verejnom záujme, sú však na poskytovaný rozsah výkonov nedostatočné a z roka na rok prehľujú zľú ekonomickú situáciu dopravcov. Rozsah siete a prepravné možnosti linkovej autobusovej dopravy i železničnej osobnej dopravy sú zásadne ovplyvnené finančnými možnosťami verejných rozpočtov. Z pohľadu financovania pravidelnej verejnej osobnej dopravy je potrebné dodržiavať princíp dotovania len výkonov uzatvorených v rámci zmlúv vo verejnom záujme.

Dotácie zo štátneho rozpočtu v sledovanom období 2000 – 2015 rástli do roku 2012 a po tomto roku mali kolísavý charakter. Najvyššie dotácie sa zrealizovali v roku 2012 v hodnote 563,74 mil. eur. Za celé obdobie narástli dotácie zo štátneho rozpočtu do roku 2015 o 119,5 %. Najvýraznejšie rástli, resp. najviac finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu smerovalo v roku 2012 do železničnej verejnej osobnej dopravy (dotácie narástli o 123 % oproti roku 2000). Najmenej finančných prostriedkov bolo v roku 2012, určených pre MHD, ale aj tak tieto dotácie boli niekoľkonásobne vyššie ako v roku 2000. V roku 2015 dotácie zaznamenali medziročný pokles a dostali sa na úroveň roku 2010.

Vývoj dotácií zo štátneho rozpočtu do verejnej hromadnej dopravy



Zdroj: ŠÚ SR

5.5.2. Ceny palív a dane z palív

Dlhoročné trendy ropného trhu v SR sa z aspektu štruktúry dopytu v roku 2015 nezmenili. Celkový dopyt sa sústredil predovšetkým na motorovú naftu a automobilový benzín. Trh s LPG si zachoval charakter okrajového trhu, napriek oslobodeniu od spotrebnej dane z roku 2008.

Vývoj priemerných cien motorových palív predstavoval v roku 2015 nárast o 13 % oproti roku 2000 napriek kolísavému trendu v sledovanom období rokov 2000 – 2015. Ceny motorovej nafty a benzínov vzrástli do roku 2008. Výraznejší pokles cien bol zaznamenaný v roku 2009, ako dôsledok hospodárskej krízy a po tomto roku ceny opätovne stúpali do roku 2012, kedy dosiahli najvyššiu hodnotu. V rokoch 2009 – 2012 sa ceny motorových palív zvýšili o cca 39,2 %, pričom od roku 2012 zaznamenávajú medziročné poklesy. Pokles cien v období rokov 2012 – 2015 bol približne 18 %.

Rok 2010 sa niesol v znamení štrajku autodopravcov na začiatku roka a následného zníženia spotrebnej dane na naftu o 9 centov. V roku 2011 sa zvýšila DPH na 20 %, pribudol príspevok na núdzové zásoby ropy a zrušila sa nulová spotrebná daň na biozložky v palive, čo sa všeobecne premietlo aj do cien palív.

V súčasnom období upravuje zdaňovanie palív a spotrebných daní minerálnych olejov zákon č. 98/2004 Z. z o spotrebnej dani z minerálneho oleja. V prípade premietnutia zvýšenia sadzieb dane do cien pohonných látok a palív, je možné očakávať i zvýšenie cien tovarov a služieb, do ktorých sa ceny pohonných látok a palív premietajú.

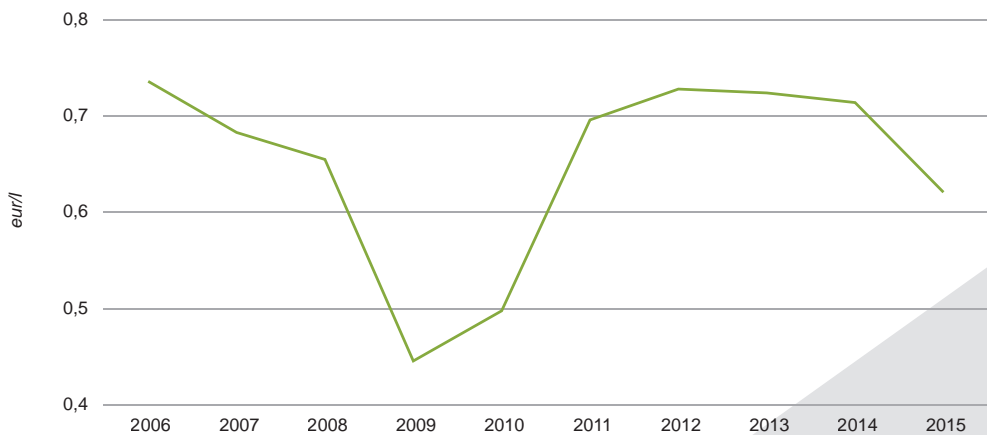
Ceny LPG sa pohybovali na úrovni 0,710 eur/l, pričom výraznejší pokles v cene bol zaznamenaný v rokoch 2008 – 2010, kedy boli na úrovni 0,40 – 0,60 eur/l. V roku 2015 cena LPG klesla na úroveň 0,621 eur/l.

Vývoj priemerných cien motorových palív v SR



Zdroj: ŠÚ SR

Vývoj priemerných cien LPG



Zdroj: ŠÚ SR

5.5.3. Náklady na ochranu životného prostredia v doprave

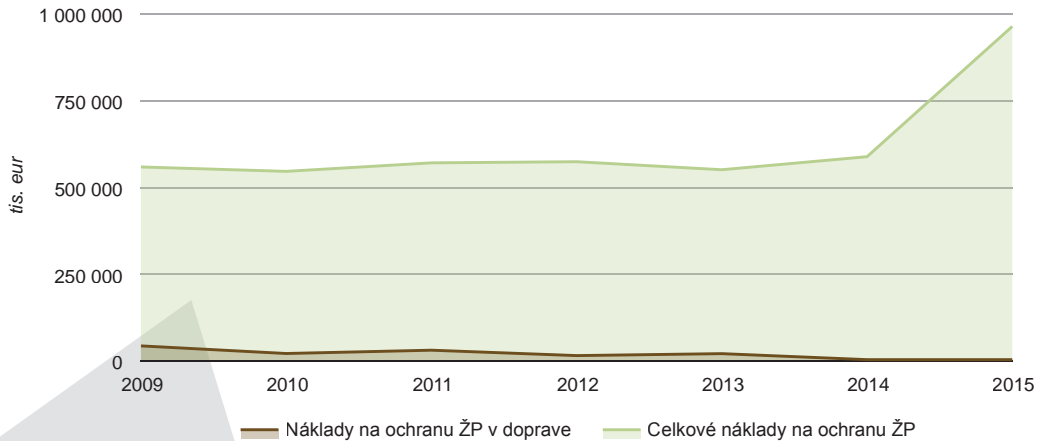
V sledovanom období rokov 2009 – 2015 náklady podnikov na ochranu životného prostredia v doprave zaznamenali výrazné medziročné nárasty a poklesy a v roku 2015 dosiahli iba 5 013 tis. eur. Tvorili ich investície a bežné náklady.

Náklady na ochranu životného prostredia v doprave predstavovali v roku 2015 len 0,85 % z celkových nákladov vynaložených na ochranu životného prostredia, zatiaľ čo v roku 2009 to bolo 7,8 %.

Investície na ochranu životného prostredia v sledovanom období rokov 2009 – 2015 mali kolísavý charakter, pričom najvyššiu hodnotu dosiahli v roku 2009 – 34 258 tis. eur. V roku 2015 boli investície na ochranu životného prostredia približne na úrovni roku 2014.

Bežné náklady na ochranu životného prostredia sa pohybovali v sledovanom období rokov 2009 – 2013 na úrovni 12 000 tis. eur. V roku 2015 dosiahli hodnotu iba 2 392 tis. eur.

Náklady na ochranu ŽP v doprave a celkové náklady podnikov na ochranu ŽP



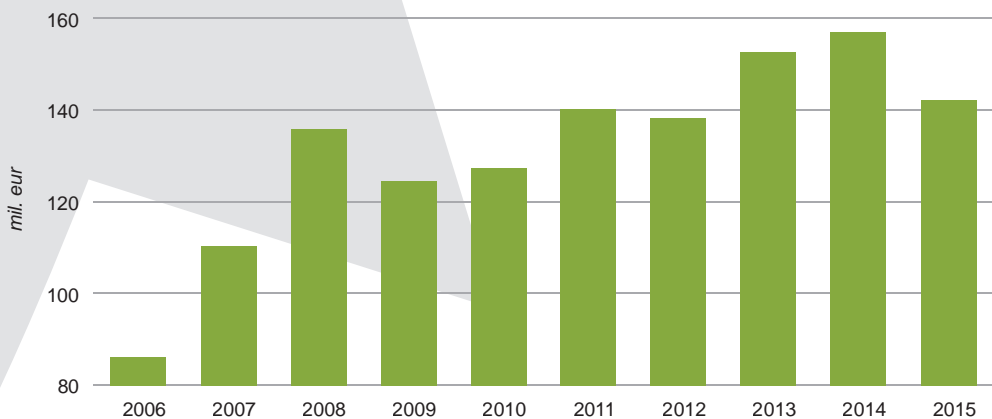
Zdroj: ŠÚ SR

5.5.4. Daň z dopravy

Daň z dopravy patrí medzi dane s environmentálnym aspektom, čo je daň, ktorej daňový základ tvorí fyzická jednotka (alebo náhrada fyzickej jednotky) niečoho, čo má negatívny vplyv na životné prostredie. Podľa nariadenia EP a Rady (EÚ) dane environmentálnym aspektom tvoria dane z energetických produktov, dane z dopravy, dane zo znečisťovania a dane zo zdrojov. Vo viacerých krajinách EÚ vrátane SR sa namiesto niektorých daní s environmentálnym aspektom aplikujú poplatky.

V roku 2015 dosiahla daň z dopravy 142,34 mil. eur a v porovnaní s rokom 2006 vzrástla o 65,1 %. Podiel dane z dopravy na HDP v roku 2015 dosiahol 0,2 % HDP a v porovnaní s rokom 2006 klesol o 0,01 %. Podiel dane z dopravy na celkových daňových príjmoch v roku 2015 dosiahol 0,6 % a v porovnaní s rokom 2006 klesol o 0,09 %.

Vývoj dane z dopravy



Zdroj: ŠÚ SR

5.5.5. Posudzovanie vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie v doprave

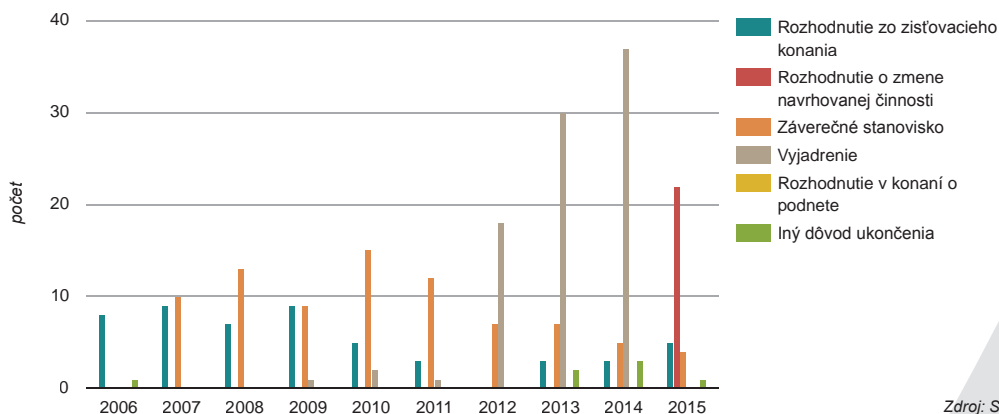
V súčasnosti je na Slovensku proces posudzovania vplyvov navrhovaných činností pred rozhodnutím o ich umiestnení alebo pred ich povolením legislatívne upravený zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Sektor dopravy je v zmysle prílohy č. 8 zákona posudzovaný na základe tabuľky č. 13. Doprava a telekomunikácie - so 16 položkami činností, objektov a zariadení, z ktorých 13 rieši dopravu, dopravné stavby (pol. číslo 13.1 až 13.13).

Od roku 2006 po rok 2015 boli, podľa jednotlivých položiek činností, v procese EIA hodnotené nasledovné dopravné stavby, objekty a zariadenia:

- ◀ 1 činnosť zaradená pod obchodné prístavy, prístavné móla pre nakladanie a vykladanie, ktoré sú pripojené k zemi, a vonkajšie prístavy (okrem železničných mól),
- ◀ 1 činnosť zahrnutá v položke na odstavné stanice (koľajiská),
- ◀ 2 činnosti zaradené ako rušňové a vozňové depá,
- ◀ 3 vnútrozemské vodné cesty a prístavy vrátane prístavných zariadení pre vnútrozemskú vodnú dopravu,
- ◀ 12 činností zaradené ako železničné stanice, terminály a) osobné b) zmiešané (nákladné + osobné) c) zriaďovacie d) nákladné, prekladiská kombinovanej dopravy e) kontajnerové prekladiská f) pohraničné prechodové,
- ◀ 14 činností zahrnutých do položky činnosti výstavby letísk s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou,
- ◀ 18 činností zaradených k výstavbe železničných dráh nadzemných a podzemných,
- ◀ 19 procesov EIA vo veci elektrických dráh, závesných dráh alebo podobných dráh osobitného druhu a trolejbusové dráhy,
- ◀ 28 činností zaradených k činnosti výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov,
- ◀ 38 činností zaradených ako cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane,
- ◀ 139 procesov EIA podľa položky- diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov.

Prehľad počtu činností s ukončeným procesom EIA podľa typov konaní vedených v sektore doprava



Zdroj: SAŽP

5.6. Zoznam vybranej použitej literatúry

1. Dopravný úrad. Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave SR za rok 2014 [online]. Bratislava: DÚ, 2015. Dostupné z: <http://nsat.sk>
2. European Environment Agency. EEA core set of indicators, Revised version April [online]. Copenhagen: EEA, 2003. Dostupné z: <https://www.unece.org>
3. European Environment Agency. Focusing on environmental pressures from long-distance transport, TERM 2014 – transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe, NO 7/2014 [online]. Copenhagen: EEA, 2014. ISBN 978-92-9213-497-6. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu>
4. MARTIN, Jock a i. Životné prostredie Európy – stav a perspektíva 2015, Syntéza [online]. Kodaň: Európska environmentálna agentúra, 2015. ISBN 978-92-9213-540-9. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu>
5. Eurostat. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat>
6. KUŠKA V., 2000. Integrovaný dopravný systém v Bratislave a v Košiciach. In: Horizonty dopravy, č. 3/2000, str. 5 - 8. ISSN 12100978.
7. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Aktualizácia a rozpracovanie zásad štátnej dopravnej politiky SR [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2001. Dostupné z: archiv.vlada.gov.sk
8. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Konceptia rozvoja vodnej dopravy SR (uznesenie vlády SR č. 469/2000) [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2000. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk>
9. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010, (uznesenie vlády SR č. 37/2001) [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2001. Dostupné z: <http://www.intermodal.sk>
10. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Konceptia rozvoja leteckej dopravy v SR na obdobie do roku 2010, (uznesenie vlády SR č. 649/2001) [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2001. Dostupné z: <http://www.mdptsr.gov.sk>
11. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. KURS 2001 (Územný generel cestnej dopravy Slovenskej republiky) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2001. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk>
12. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2005. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
13. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Konceptia modernizácie mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., na roky 2008 – 2012, (uznesenie vlády SR č. 1085/2007) [online]. Bratislava: MDPaT SR, 2007. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
14. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou (uznesenie vlády SR č. 675/2008) [online]. Bratislava: MDPaT SR. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk>
15. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Program rozvoja inteligentných dopravných systémov (uznesenie vlády SR č. 22/2009) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2009. Doprava z: <http://www.telecom.gov.sk>
16. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2010. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
17. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Program revitalizácie železničných spoločností (uznesenie vlády SR č. 188/2011) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2011. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
18. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Návrh akčného plánu pre

- životné prostredie a zdravie obyvateľov slovenskej republiky IV (NEHAP IV) (uznesenie vlády SR č. 10/2012) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, MZ SR, 2012. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
19. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Protokol o trvalo udržateľnej doprave k Rámcovému dohovoru o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji, (uznesenie vlády SR č. 447/2014) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2014. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk>
 20. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Operačný program Integrované infraštruktúra 2014 – 2020, (rozhodnutie EK z 28. októbra 2014) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2014. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk>
 21. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. 311/2014) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2014. Dostupné z: <http://webcache.googleusercontent.com>
 22. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2016 – 2020 v oblasti dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (uznesenie vlády SR č. 141/2016) [online]. Bratislava: MDVaRR SR, 2016. Dostupné z: <http://www.vlada.gov.sk>
 23. Ministerstvo životného prostredia SR, Slovenská agentúra životného prostredia, 2016. Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2015 [online]. Bratislava : Ministerstvo životného prostredia SR. 236 s. ISBN 978-80-89503-60-5. Dostupné z: <http://www.enviroportal.sk>
 24. Organisation for Economic Co-operation and Development. OECD Environmental Indicators – development, measurement and use [online]. Paris: OECD, 2003. Dostupné z: <https://www.oecd.org>
 25. Prezídium hasičského a záchranného zboru. Štatistická ročenka 2011 [online]. Bratislava: MV SR, 2012. Dostupné z: <http://www.minv.sk>
 26. Slovenská cestná spoločnosť. Cestná konferencia 2010, zborník prednášok, prvé vydanie 2010 [online]. Bratislava: SCS, 2010. ISBN 978-80-89275-15-1
 27. Slovenský hydrometeorologický ústav. National Inventory Report 2016 [online]. Bratislava: MŽP SR, SHMÚ, 2016. Dostupné z: <http://unfccc.int>
 28. Slovenský hydrometeorologický ústav. Správa o kvalite ovzdušia a podiele jednotlivých zdrojov na jeho znečisťovaní v Slovenskej republike 2010 [online]. Bratislava: MŽP SR, SHMÚ, 2012. Dostupné z: <http://www.shmu.sk>
 29. Slovenská inšpekcia životného prostredia. Správa o mimoriadnom zhoršení vôd na Slovensku v roku 2014 [online]. Bratislava: SIŽP, 2015. Dostupné z: <http://www.sizp.sk>
 30. Slovenská správa ciest. Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií v SR za rok 2015 [online]. Bratislava: SSC, 2016. Dostupné z: <http://www.cdb.sk>
 31. Slovenská asociácia petrolejárskeho priemyslu a obchodu. Dostupné z: <http://www.sappo.sk/ssvsp092.htm>
 32. Euroakustik s.r.o. Strategické hlukové mapy [online]. Dostupné z: <http://www.hlukovamapa.sk/>
 33. Štatistický úrad SR. Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2000 – 2015 [online]. Bratislava: ŠÚ SR, 2001 – 2016. Dostupné z: <https://slovak.statistics.sk>
 34. Štatistický úrad SR. Databáza DATAcube [online]. Bratislava: ŠÚ SR, 2017. Dostupné z: (<http://datacube.statistics.sk/TM1WebSK/>)
 35. Štatistický úrad SR. Energetika 2000 – 2014 [online]. Bratislava: ŠÚ SR, 2001 – 2015. Dostupné z: <https://slovak.statistics.sk>
 36. Výskumný ústav dopravný. Spracovávanie monitoringu a analýzy životného prostredia v doprave, Záverečná správa – časť B. Žilina: VÚD, 2015.