

Tisková zpráva

Brno, 18. listopadu 2021

Jaký vliv měla pandemie COVID-19 na silniční nákladní a veřejnou dopravu?

Koncem roku 2019 propukla v Číně epidemie nového onemocnění COVID-19. Jedná se o vysoce infekční virové onemocnění, na které doposud nebyla nalezena stoprocentně účinná léčba, pouze očkovací látky.

Proto reagovaly vlády jednotlivých zemí po celém světě sérií opatření, která měla omezit šíření viru. Tato opatření představovala **pro silniční dopravu** zejména následující výzvy:

- omezení mobility,
- změna dopravního chování cestujících projevující se přesunem z veřejné dopravy k individuální automobilové dopravě,
- ochrana zdraví cestujících i zaměstnanců,
- změna ve struktuře poptávky po přepravě zboží,
- pokles počtu cestujících, zvýšené nároky na hygienu a snížená kapacita vozidel způsobily problém ve financování dopravy,
- omezení některých sektorů hospodářství, potřeba ochranných prostředků pro řidiče, delší čekací doby na hranicích a narušení zavedených dopravních cyklů také způsobily problém ve financování nákladní dopravy,
- doprava osob s omezenými možnostmi volby druhu dopravy.

Jaký vliv měla nová situace na nákladní dopravu?

„Z dopravních statistik vyplývá, že pro nákladní dopravu představoval rok 2020 oproti roku předchozímu 9% pokles množství přepraveného zboží,“ odpovídá Štěpánka Doleželová, výzkumná pracovnice z Centra dopravního výzkumu. Ve srovnání s rokem 2018 už byl ovšem tento pokles pouze 4% a roky 2015–2017 již vykazovaly nižší množství přepraveného zboží než v roce 2020. Pokud se týká přepravních výkonů, to znamená počtu přepravených tun na 1 kilometr, došlo zde oproti předchozím letům dokonce ke zvýšení.

Přijatá protiepidemická opatření měla tento dopad:

- Řidiči nákladní dopravy byli vyjmuti z opatření omezujícího volný pohyb osob.
- Ochrana dýchacích cest, povinnost testovat řidiče a dezinfekční prostředky představovaly zvýšení nákladů dopravních firem.
- Kontroly na hranicích České republiky zapříčinily, že na hraničních přechodech vznikala úzká hrdla. Čekání snižovalo ziskovost přepravy.



- Změna organizace obsluhy při nakládce a vykládce vytvářela tlak na řidiče (museli pochopit nové postupy, nabírali zde zpoždění) a představovala nárůst logistických operací.

Jaký vliv měla nová situace na veřejnou dopravu?

V roce 2020 došlo k výraznému poklesu počtu přepravených osob (mezi 30 a 40 %), a to jak v linkové, tak i v nepravidelné (zájezdové) dopravě. Dále došlo ke zkrácení průměrné přepravní vzdálenosti. Velký počet osob přestal používat veřejnou dopravu a přesedl do osobních automobilů. „Dle statistik Eurostat došlo také k poklesu turismu, a to v celoevropském měřítku. V roce 2020 ve srovnání s rokem 2019 poklesly počty nocí strávených v České republice zahraničními návštěvníky o 68 %, počty nocí strávených v tuzemských ubytovacích zařízeních poklesly o 38 %,“ doplňuje Ondřej Koutník, výzkumný pracovník Centra dopravního výzkumu.

Protiepidemická opatření v osobní dopravě a jejich dopady:

Největší vliv na osobní dopravu mělo omezení pohybu osob. Poptávku po veřejné dopravě snížila pandemie a opatření vlády především z důvodu omezení cílů cest a závislých služeb, jako je uzavření škol, omezení cestování do zahraničí, omezení ubytovacích a stravovacích služeb, na příklad z důvodu zvýšeného využívání home office. Opatření měla vliv také na cenu dopravy, omezení počtu spojů a komfort cestování.

Snížení počtu přepravovaných osob vedlo k propadu tržeb a kompenzací povinných slev ze státního rozpočtu, které se týkaly žáků, studentů a seniorů.

Jaká opatření na zmírnění dopadů pandemie v dopravě byla zavedena?

Prvotním mechanismem pro minimalizaci negativních vlivů pandemie COVID-19 bylo správné nastavení managementu rizik v jednotlivých dopravních podnicích. Na základě toho podniky realizovaly opatření na úrovni strategického řízení.

Ke zmírnění dopadů pandemie COVID-19 byly také využity různé podpory a úlevy na úrovni Evropské unie i České republiky.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady „Omnibus I“ - 2020/698 a „Omnibus II“ – 2021/267 umožnilo jednotlivým státům prodloužit některé lhůty v oblasti dopravy, pokud tyto skončí v určitém období roku 2020. Šlo na příklad o lhůty pro dokončení školení držitelů osvědčení o odborné způsobilosti, průkazů kvalifikace řidiče, platnost řidičských průkazů, lhůt pro pravidelné kontroly tachografů, obnovení nebo náhrady karty řidiče, technických prohlídek nebo lhůt pro osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

Podle doporučení Evropské komise byly na hranicích zavedeny takzvané zelené pruhy, které měly umožnit plynulý tok zboží po silnici. V těchto pruzích by odbavení nemělo přesáhnout 15 minut. Dodržování tohoto doporučení však nebylo nijak vynucováno.

Na úrovni České republiky byly pro osobní veřejnou dopravu zřízeny **speciální dotační programy**:

- **COVID-BUS a navazující COVID-BUS II**, což jsou programy Ministerstva dopravy, které měly umožnit podnikatelům překlenout krizi na trhu, popřípadě umožnit ukončení podnikání bez likvidačních dopadů na jejich osobní život. Výše podpory se odvozovala z emisní třídy autobusu. Zohledněna byla i kapacita autobusu.
- **COVID-BUS LINKA a COVID-BUS Linka II** – podpora určená dopravcům provozujícím veřejnou linkovou autobusovou dopravu v době, kdy ještě nedošlo k oživení dopravního trhu.

Jako nepřímou podporu cílenou na zmírnění dopadů pandemie a obnovu hospodářství lze vnímat také další vládní kroky, které spočívají zejména ve:

- snížení spotřební daně z motorové nafty,



- zrušení superhrubé mzdy u zaměstnanců
- a zvýšení daňového zvýhodnění na vyživované dítě ve společně hospodařící domácnosti.

Opatření proti epidemii koronaviru COVID–19 měla na silniční dopravu významný vliv, a to zejména na dopravu osobní. Zde bude velkým úkolem veřejné správy na regionální, národní i evropské úrovni zajistit, aby se cestující navrátili ze svých osobních automobilů zpět do dopravy veřejné.

Kontakt

Ing. Štěpánka Doleželová

výzkumná pracovnice

Oblast silniční dopravy a inteligentních dopravních systémů

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

+420 541 641 746, stepanka.dolezelova@cdv.cz

Dále k tématu:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., svým výzkumným zaměřením pokrývá klíčové potřeby rozvoje dopravy v České republice, a to na celostátní, regionální i místní úrovni.

Zabývá se jednak klasickými obory, jako jsou bezpečnost silničního provozu, technologie výstavby, údržby, oprav a rekonstrukcí dopravní infrastruktury včetně geotechnických aspektů a diagnostiky dopravních staveb, dopady dopravy a její infrastruktury na životní prostředí, ale také ekonomikou dopravy, multimodální dopravou, dopravní psychologií, vzděláváním v dopravě, modelováním dopravní poptávky, systémy hospodaření, geografickými informačními systémy, odbavovacími a parkovacími systémy, telematickými řídicími systémy atp.

