

11 UDRŽITELNÁ DOPRAVA

Udržitelnost dopravy hodnotíme podle dopadů **silniční, železniční, vodní** nebo **letecké** dopravy, z hlediska přeměny zdrojů energie na CO₂ a v důsledku záboru půdy (zde hraje roli infrastruktura jako jsou silnice, železnice, letecké cesty, vodní cesty, kanály a terminály); vliv má také dopravní operace a logistika.

1. O CO JDE?

Udržitelná doprava se snaží minimalizovat svůj dopad na životní prostředí a využívat spíše obnovitelné zdroje energie.¹ Vzhledem k tomu, že svět je „v pohybu“ (stoupá počet cest i dopravních prostředků, a to bez ohledu limity dané dopravní infrastrukturou i náhodnými krizemi, například pandemickou situací v r. 2020–2021), představuje velkou zátěž pro životní prostředí. Na celosvětové spotřebě energií a emisích oxidu uhličitého se podílí z 20 %–25 %.² Ze všech energetických sektorů se právě díky dopravě nejvíce zvyšuje produkce skleníkových plynů.³ Silniční doprava je také významným původcem smogu.⁴

Mezi nepříznivé jevy, kterými společnost nepřímo platí za dopravu, patří dopravní nehody, nedostatek fyzické aktivity, čas zmařený dojížděním a zranitelnost vůči nárůstu cen paliv. Důležitá je také „**uhlíková stopa**“ této činnosti. V rámci udržitelné dopravy je snaha nepříznivé jevy co nejvíce potlačit. Zahrnuje to i omezování samotné dopravy — zatímco klasický přístup dopravního plánování obecně předpokládá (a tím podporuje) nejvyšší míru mobility; naopak v rámci snahy o trvale udržitelný rozvoj je doprava prostředek, nikoliv cíl.⁵ Základem tohoto přístupu je tedy snaha plánovat města a jejich dopravní tepny tak, aby se zbytečná doprava omezila.

¹ Podle Wikipedie sem patří například chůze, jízda na kole, veřejná doprava nebo sdílení automobilů, viz Wikipedie, [Online](#).

² *Transport Technologies and Policy Scenarios* [online]. [Světová energetická rada](#), [cit. 2010-10-29]. [Dostupné v archivu](#) pořízeném dne 2008-12-04. (anglicky)

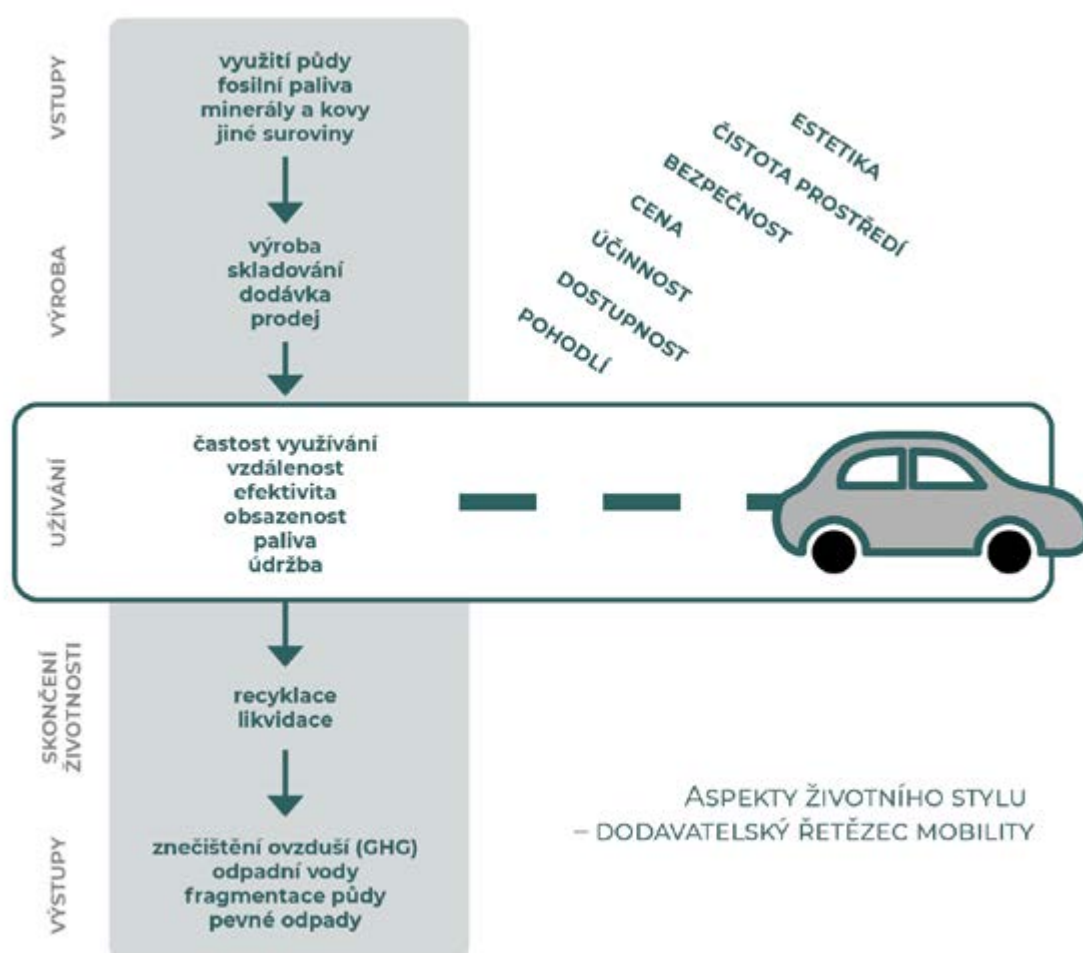
³ *IPCC Fourth Assessment Report: Mitigation of Climate Change, chapter 5, Transport and its Infrastructure* [online]. [Mezivládní panel pro změny klimatu](#), 2007 [cit. 2010-10-29]. [Dostupné online](#) [cit. 2021-05-18]. (anglicky)

⁴ *National Multipollutant Emissions Comparison* [online]. US Environmental Protection Agency, 2009-11-4 [cit. 2010-10-29]. [Dostupné online](#).

⁵ Preclík, V.: *Průmyslová logistika*, 116 s., [ISBN 80-01-02139-4](#), Vydavatelství ČVUT v Praze, 2000

2. KDE JE PROBLÉM?

Základním předpokladem vzniku dopravy je touha vidět a zažít nové země/ místa a poznat zvyky jejich obyvatel. „Mobilita je osvobozující a posilující. Ale i dobrých věcí může být příliš. Rostoucí počet lidí, zkoušejících si svou svobodu a sílu, ucpává naši planetu a její tepny.“⁶ Mobilita – jeden z fenoménů moderního světa je v současnosti pojmána jako důležitá součást kvality života a účast na ní se začíná počítat k základním lidským právům. Mobilita se tak stává nevyhnutelnou součástí současného života, a to jak v rámci ekonomických vztahů, tak ve volném čase jednotlivců. Negativní dopady dopravy na životní prostředí jsou zde spojeny opět se všemi fázemi životního cyklu, viz obrázek 1; náš život však ovlivňují nejvíce ve fázi užívání. Stále více dopravních prostředků totiž ucpává městské ulice, přílišná mobilita lidí se stává problémem.⁷



Obrázek 1: Aspekty životního stylu a celkové environmentální dopady mobility

Zdroj: (Akenji, Chen, 2016).

6 Schmeidler, K. Mobilita, transport a dostupnost ve městě. Ost-rava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7 (brož.).

7 Adams, J. Hybermobility [online]. In Prospect: London, 2000 [cit. 2012-03-25].

3. JAK JSME DOŠLI DO SOUČASNÉHO NEBLAHÉHO STAVU?

Doprava prošla během 150 let razantním vývojem. Od koňských pohonů, lodí, přes parní vlaky, první automobily, letadla, rakety do vesmíru, až po inteligentní automobily (Tesla) a využití vodíkového pohonu. Rozvoj dopravy souvisel s průmyslovým vývojem, ekonomickým růstem a zároveň snahou lidstva o překonání co největší vzdálenosti v co nejkratším čase. S vývojem dopravy se zvyšovala životní úroveň obyvatel a zrychloval se ekonomický růst. Větší dostupnost dopravy též nastartovala procesy globalizace a rozmach světové ekonomiky, přesun zdrojů do zemí s levnou pracovní silou a rozvoj cestování, přičemž to s sebou nese negativní dopady na životním prostředí. Člověk chtěl být všude a první; přírodě a životnímu prostředí tím však napáchal velké a neodvratné škody.

4. CO SE V TÉ VĚCI DĚLÁ A CO MOHU UDĚLAT JÁ

Automobilový průmysl mocně investuje do řady technologií od přechodu na elektrický pohon po užití vodíkových článků, aby snížil emise a řešil problémy kvality ovzduší. Ale existuje více způsobů, jak snížit uhlíkovou stopu. Ve hře je mnoho subjektů, které se nezaměřují pouze na vozidla samotná, ale i na způsob jejich využívání. V posledních letech rychle roste zájem o možnosti sdílené mobility, která poskytuje alternativy k individuální automobilové i veřejné dopravě. Důvodem, proč lidé využívají carsharing (sdílená auta), sdílené jízdy taxíky a carpooling (spolujízdy), spočívá nejen v jejich snadné dostupnosti a pohodlí, ale také v jejich přínosu pro ekologii. ⁸

5. JAK SI VYHODNOTIT, ŽE POSTUPUJI DOBŘE?

V běžném životě si můžu vybrat, jakou formu dopravy zvolím, například i podle toho, která co nejmíň zatíží životní prostředí. K hodnocení těchto dopadů mohu využít následující škálu, kde jsou různé formy dopravy seřazeny hierarchicky (od nejméně zatěžující až po tu nejvíc). Na jejím základě se mohu rozhodovat a podle okolností vybírat – když nejde pěšky, mohu jet na kole, nebo třeba využít hromadnou dopravu autobusem atd.

Základem takového rozhodování je otázka: Jak se můžu udržitelně přepravovat ve svém životě? Následující škála řadí prostředky dopravy od těch nejméně zatěžujících až po ty s největší: dopadem.

1. Pěšky – chůze nebo běh
2. Kolo, koloběžka (i elektronická)
3. Hromadné prostředky veřejné dopravy – autobus, vlak
4. Carpooling nebo carsharing
5. Využití alternativních taxi služeb např. Uber
6. Vlastní automobil
7. Letadlo

6. VZDĚLÁVÁNÍ V OBLASTI UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Vhodnou volbou jsou nejrůznější soutěže a aktivity jako např. výzva „Do školy na kole“.⁹

Do školy na kole je týmová výzva pro všechny studenty nad 13 let, kteří sestaví tým o minimálně dvou a maximálně pěti členech, a pravidelně spolu se spolužáky nebo pedagogy dojíždí na kole, chodí nebo běhá do školy během období daného výzvou. V rámci soutěže se účastníci mohou zapojit hned do několika soutěžních kategorií zaměřených na pravidelnost, délku jízdy či kreativitu. Školy soutěží také o titul o Cykloškola roku. Odměňování jsou studenti nejen po skončení výzvy, ale už během přihlašování se losují šťastlivci, kteří získávají originální ceny.

Další vhodnou formou pro vzdělávání jsou i akce zaměřené na testování e-kola/ e-koloběžky nebo propagace carsharing (sdílení automobilů) a carpooling (spolujízda).

Rodiny a samotné děti by obecně měly být vedeny k tomu, aby do školy chodili nebo jezdili na kole – stoupající trend je přitom opačný, stále častěji využívají automobilovou dopravu. Aby jejich pěší cesty mohly být nejen samostatné, ale i bezpečné, musí být děti vedeny k dodržování zásad bezpečnosti. K tomu je možné využít metodiku Bezpečná cesta do školy Jitky Heinrichové.¹⁰

9 Auto-mat z.s. Do práce na kole. [Online](#).

10 Jitka Heinrichová (2008). Bezpečná cesta do školy. *Envigogika* 3(1), DOI: <https://doi.org/10.14712/18023061.286>

7. ZDROJE

Více viz stránky v rámci kategorie [Udržitelná mobilita](#) na Enviwiki, především stránka [Udržitelná doprava](#)

Téma je zpracováno i v rámci portálu [Doprava a životní prostředí](#).

Akenji, L., & Chen, H. (2016). *A Framework for Shaping Sustainable Lifestyles*. United Nations Environment Programme: Nairobi, Kenya, str. 7. [Online](#).

Kolářová, H. (2003) Čtení z časopisu Bedrník, téma [Co je udržitelná doprava](#) (starší text je stále aktuální v popisu živelného rozvoje automobilismu).