Udržitelná mobilita

Publikováno: 7. 3. 2007

Mobilita je velmi důležité téma budoucnosti. Navzdory mnoha pesimistickým prognózám stále roste. Mobilita je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby. Česká společnost se podílí na mezinárodní dělbě práce a mezinárodním obchodu a proto se mobilita stává klíčovým předpokladem prosperity státu v budoucnosti. Změna naší sídelní struktury i struktury samotných měst, stále se zvyšující oddělení bydlení a místa práce a dalších aktivit (volný čas, vzdělávání, komerce i kultura atd.) vykazují v České republice stejně jako v Evropě stále se zvyšující trend. Individuální mobilita je pro občany důležitým elementem osobní svobody, je spojována se základními právy občana. Obyvatelstvo v prováděných výzkumech kvality života dává vysoké ohodnocení mobilitě. Nelze pominout fakt, že producenti automobilů a s nimi spojený pomocný průmysl se stávají důležitými faktory hospodářství země.

Mobilita je nevyhnutelná součást současného života. Jak v hospodářství, tak ve volném čase. Její negativní dopady poznamenávají náš život. Stále více dopravních prostředků ucpává městské ulice. Přeplněné dopravní tepny stejně jako kongesce se stávají součástí každodenního života. Vědci již před delší dobou odhalili vztah mezi hospodářským růstem země a potřebou mobility. Jednoduše řečeno se zvyšováním životní úrovně roste doprava a naopak. Globalizace, zvyšující se internacionalizace hospodářství a integrace středoevropských a východoevropských zemí vytváří nové nároky na výkonnost transportního systému. Aby bylo možné udržet zvyšující se dopravní výkony, jsou nutné změny v dopravní politice, v řízení dopravy i její infrastruktuře. Je také důležité snižovat vstup energií při zvyšujících se přepravních objemech, což se příznivě objeví na životním prostředí.

Na druhé straně narůstající objemy dopravy jsou velkým zdrojem zatížení životního prostředí a zdrojů a snížení kvality života. Doprava dnes spotřebuje přibližně stejně mnoho energie jako průmyslová produkce. Při svém růstu naráží na kapacitní omezení dané infrastrukturou. Pokud chceme zvládnout doprovodné jevy zvyšujícího se objemu dopravy je nutné vyvinout nové koncepty pro dopravu. Výzkum a vývoj mají v tomto ohledu obrovskou roli. Inovační politika výzkumu má svoji úlohu ve změně vztahů mezi dopravou, ekonomií a ekologií. Měla by mezi těmito faktory snížit napětí a přispět k trvale udržitelnému rozvoji. Je třeba pochopit problémy ve všech svých spojitostech a pomoci hospodářskému rozvoji při snižování zatížení dopravou.

Trvale udržitelný rozvoj, doprava a řízení mobility

Zhruba od konce 50. minulého století let jsme svědky stále intenzivnějších diskusí o udržitelnosti modelů ekonomického růstu založených na rostoucích surovinových a energetických vstupech a s tím spojeným nárůstem odpadů. V roce 1960 byla sepsána charta OECD, která vyzvala reprezentace sdružených ekonomicky nejvyspělejších zemí k podporování trvale udržitelného růstu. O 10 let později Výbor pro životní prostředí OECD zveřejnil závěr, že trvale udržitelného ekonomického rozvoje nelze dosáhnout bez zachování odpovídající základny přírodních zdrojů a stabilizované ekonomické bilance. Doprava ve svém důsledku okolnímu prostředí fyzicky téměř výhradně škodí – exhalace, hluk, otřesy i znečistění půdy a vody. Přínosem jsou ovšem ekonomické důsledky přemístění zboží nebo osob pro prostředí, které vedou k hospodářskému rozvoji oblasti. Doprava také umožňuje člověku vybírat si pro své aktivity sociální i přírodní prostředí. Tyto dva důsledky dopravy musí být ve vzájemné proporci, pokud možno harmonii. Zajistit tento vztah je hlavním úkolem dopravní politiky.

Rozvojové limity vynikající v souvislosti s omezeností přírodních zdrojů a zhoršováním kvality jednotlivých složek životního prostředí lze překonávat pouze za cenu zvyšujících se nákladů.
O celkovém rozsahu těchto nákladů však panuje značná nejistota, která se přirozeně přenáší i do nejistoty o objektivitě cen spotřebovávaných přírodních a environmentálních statků, které odrážejí preference spotřebitelů pouze dílčím způsobem, tj. dochází zde k selhání trhu. Navíc specifickým rysem řady environmentálních nákladů a užitků je jejich nadčasovost, neboť jejich působnost se přenáší i na budoucí generace. Zachování preferencí pouze současných generací tak nutně omezuje

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

možnosti volby budoucích generací (budoucí zisky i ztráty jsou při ekonomickém rozhodování soustavně podceňovány). Výše uvedené teze odrážejí podstatu odmítavých stanovisek k udržitelnosti ekonomického rozvoje nezohledňujícího jeho environmentální konsekvence.

Trvale udržitelný rozvoj - zásady

Vzhledem k výše naznačeným skutečnostem, kdy celá řada důležitých environmentálních funkcí nemůže být ohodnocena tržními cenami ani nemůže být definováno adekvátní vlastnictví je zřejmé, že v dané oblasti musí hrát stát klíčovou roli.

Z hlediska výše uvedené problematiky vzbudila značný zájem britská studie „Plán na přežití“ a dále práce tzv. Římského klubu zpracovaná pod vedením Prof. Meadowse z roku 1972. V této práci dospěl autorský kolektiv na základě kvantifikace vztahů mezi počtem obyvatelstva, průmyslovou a zemědělskou výrobou i růstem dopravy, zásobami a čerpáním přírodních zdrojů a znečišťováním životního prostředí k závěru, že pokud nenastanou podstatnější změny stávajících trendů dojde v průběhu budoucího století k zastavení růstu obyvatelstva a průmyslové výroby. Práce byla značně kritizována zejména z hlediska zanedbání úlohy vědecko technického pokroku a přílišné agregovanosti použitého extrapolačního modelu. Přesto však dosáhla svého účelu - probuzení zájmu veřejnosti a vlád průmyslových zemí o problematiku životního prostředí. Vznikla celá řada hnutí na ochranu životního prostředí. Nezávazně byly položeny základy ekologické politiky. [1]

Původní protiklad mezi ekonomickými a environmentálními zájmy byl v dalším vývoji do jisté míry potlačen prostřednictvím koncepční integrace ekonomických a ekologických kritérií společenského rozvoje. Tento přístup odráží významná studie Světové komise pro životní prostředí a rozvoj (její vznik byl iniciován OSN), vedený tehdejší premiérkou norské vlády G.H.Brundtlandovou. Tato studie nazvaná „Naše společná budoucnost“ podrobně rozvedla praktické souvislosti aplikace principů trvale udržitelného rozvoje. Trvale udržitelný rozvoj zde byl definován jako takový rozvoj, při kterém uspokojování potřeb současných generací neohrožuje uspokojování potřeb generací budoucích. Komise identifikovala 8 zásad - předpokladů realizace trvale udržitelného rozvoje (- dále TUR) které platí i pro oblast dopravy:

Udržitelná mobilita je poměrně nový koncept, který však velmi dobře vystihuje potřeby globální společnosti. Je stále více zjevné, že životní styly moderních bohatých společností nevedou k udržitelným výsledkům pro budoucnost. To se týká také dopravního chování. V současné době je viděn prostor především v inovacích dopravní telematiky, zvyšování bezpečnosti a nových konceptech dopravy v metropolitních oblastech. Je to protiklad proti klasické regulaci a omezování.

---

[1] Vědci se obávají, aby lidstvo nenastartovalo svou činností nevratné reakce globálního dopadu, které by mohly mít nezvratný charakter, např. problematiku spojenou s uvolňováním skleníkových plynů a s důsledky skleníkového efektu. Nástrojem pro nastartování těchto jevů by mohlo být i neuvážené používání dopravy a energie pro její uskutečňování. Udržitelný rozvoj, tak je chápán Johannesburským Summitem má tři pilíře: ekonomický – ekologický – sociální. V dopravě lze tyto tři pilíře chápat následovně:

1. ekonomický – provádět dopravu s co nejmenšími (společenskými) náklady,
2. ekologický – provádět dopravu tak, aby okolnímu prostředí škodila co možná nejméně,
3. sociální – provádět dopravu tak, aby společnosti přinášela maximální možné efekty (uspokojování potřeb, zaměstnanost) při minimalizaci negativních vlivů na člověka (zdraví, bezpečnost dopravy).