

Environmentální vzdělávání

EV a doprava

RVP

RVP Tématické okruhy EV; Lidské aktivity a problémy životního prostředí:

- „***zemědělství a životní prostředí, ekologické zemědělství; doprava a životní prostředí (význam a vývoj, energetické zdroje dopravy a její vlivy na prostředí, druhy dopravy a ekologická zátěž, doprava a globalizace)***“ (RVP s. 91)

Výzkumy v EV

- *Výzkumy Diekmanna a Preisendörfera (1992) ukazují, že vědomosti v oblasti životního prostředí významně ovlivňují schéma chování lidí v takzvané „nenáročné oblasti“ třídění odpadů a nakupování šetrných výrobků, zatímco v oblasti dopravy se žádné významné důsledky environmentálního poznání nezjistily (In Pfligersdorffer 1993).*

Výfukové plyny

- Oxid uhličitý: jeden z nejdůležitějších skleníkových plynů; silniční doprava vyprodukovala v roce 1995 93% oxidu uhličitého v dopravě; železnice jen 4,4% (20% primární energie - doprava, 40% průmysl, 40% domácnosti a ostatní obchodní aktivity)
- Oxid uhelnatý: vzniká nedokonalým zpalováním paliva v motoru; blokuje přísun kyslíku ke tkáním; koncentrace korelují s ranní a odpolední dopravní špičkou; rizikové skupiny - těhotné ženy, malé děti
- Oxidy dusíku: aktivně váží krevní barvivo - a tím znesnadňují přísun kyslíku do plic

Výfukové plyny

- Aldehydy - formaldehyd je součástí spalin u d. i b. motorů, působí dráždivě; je klasifikován jako pravděpodobný karcinogen
- Olovo - váže se v těle - může způsobit chronickou otravu; ve výfukových plynech z olovnatého benzínu vzniká chlorid olovičitý
- Polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) - toxické, karcinogenní a mutagenní účinky, hromadí se v živých tkáních

Výfukové plyny

- Oxid siřičitý - kyselé srážky; onemocnění plic, dýchacích cest a podráždění očí
- Prachové částice - mikroskopické částice (org., anorg.); způsobují problémy v dýchacích cestách
- Přízemní ozón - reakce uhlovodíků a oxidů dusíku při intenzivním slunečním záření; poškozuje vegetaci, bolest hlavy, dýchací problémy, podráždění očí
- Těkavé organické látky (VOC) - karcinogenní účinky; benzen; 1,3-butadien, toluen

automobilismus si vyžaduje oprávnění

- „Výfukové plyny se rozptýlí, avšak nezmizí, betonová vozovka mění krajinu, kola zabíjejí. To všechno může být oprávněné, jde však o to, že to potřebuje oprávnění. Než nastartuji auto, potřebuji mít zatraceně dobrý důvod, proč tak drasticky zatěžuji život na Zemi. Že je to pro mě pohodlnější než tramvaj, by sotva obstálo jako dobrý důvod. Protože život je celek a nic není lhostejné.“ (Kohák 1998 s. 91)

O povaze automobilové kultury

- KELLER, J. *Naše první cesta do prvohor (o povaze automobilové kultury)*. Praha : Sociologické nakladatelství, 1998, s. 37. ISBN 80-85850-64-8
- "Z oficiálních statistik západních zemí jednoznačně vyplývá, že právě oblast dopravy zůstala dalekosáhle imunní vůči snahám o šetrný přístup k životnímu prostředí, které se začaly v jiných sektorech projevovat v těchto zemích především od přelomu šedesátých a sedmdesátých let." (92)

Černí pasažéři

- „Provozovatelé automobilů, byť se snaží oblékat, česat, parfémovat a gestikulovat sebekapitalističtěji, nedodržíjí zásadu podle níž uživatel má důsledně platit náklady spojené s provozováním toho, co sám užívá. Přivlastňují si sice pečlivě veškeré zisky plynoucí z užívání svého automobilu, náklady však z velké části neplatí. Po vzoru netržních systémů, které v jiných souvislostech tak vehementně kritizují, rozkládají své soukromé náklady na daňové poplatníky, na neřidiče a bohužel, v míře nikoli nevýznamné, také na příští generace.“ (12, 13)

Černí pasažéři

- „Je to kultura černých pasažérů, kultura společnosti, která si zvykla žít na dluh. Její dluhy mají podobu četných externalit, tedy škod, které uživatelé automobilů působí druhým řidičům, nemotoristům a celé přírodě, aniž by projevili sebemenší ochotu aspoň část z nich zaplatit.“ (15)
- "I když negativní důsledky přebujelého automobilismu jsou již delší dobu téměř každému zřejmé, nikdo za ně jako osoba nenese vinu, neboť příspěvek každého jednotlivce k jejich zhoršování je zanedbatelný. V takové situaci se stává krajně neracionálním jít sám příkladem a své auto odstavit." (25)
- racionalizace

Černí pasažéři

- "Krácení prostředků na železnici ve spojení s růstem investic do sítě silnic a dálnic podporuje nákup automobilů. Následný úbytek cestujících na železnici nutí dráhy zvyšovat jízdné. To dále zesiluje odliv cestujících z kolejí. Výsledkem je rušení vlakových spojů a celých tratí. Následuje další odliv cestujících a nákladů ve prospěch silnic. Houstnoucí pavučina silnic a dálnic se utahuje kolem zbylých tratí, kterým nezbyvá než dále zdražovat, propouštět a rušit spoje. Výsledkem je situace, kdy se život bez vlastního automobilu stává nemyslitelným." (73, 74)

Černí pasažéři

- "Spirála dopravy se však roztáčí stále prudčeji. Čím více osobních automobilů ucpává silnice měst, tím pomalejším a nevýkonnějším se v důsledku toho stává na neprůchodných ulicích systém dopravy veřejné. Užívání prostředků veřejné dopravy se tak vyplácí stále méně a stále větší počet pasažérů přechází raději na používání vlastního automobilu. Tím však roste finanční deficit městské dopravy, což nutí provozovatele zvyšovat cenu jízdného a rušit některé ztrátové linky." (82),,

Černí pasažéři

- kultura a politika automobilismu "nápadně připomíná rysy ideologií, které jsou připraveny obětovat v zájmu společnosti vždy větší či menší počet jejích členů. Neúcta k individuálnímu životu a zahrnutí smrti do bilancování nutných nákladů je právě v případě silniční dopravy, která představuje zdaleka nejnebezpečnější formu dopravy, naprosto zřejmá." (72)

Automobilová tyranie

- „Padesát mrtvých při povodních dokázalo otřást celým národem. Stejný počet lidí je zmasakrován na našich silnicích během každých dvou týdnů." (14)
- Veřejné prostranství se stává v dosud nebývalé míře nebezpečným místem. Děti jsou postupně vytlačovány z ulice na chodníky a odtud do omezených výběhů, jež jsou před automobily jako poslední ostrůvky bezpečí chráněny." (21)

Automobilová tyranie

- Rodinné i sportovní auto vypadá vyloženě pacifisticky, přitom masově zabíjí a zraňuje přímo uprostřed mírových dob. Ve Spojených státech zůstává ročně na silnicích jako důsledek mírového provozu více obětí, než kolik jich přinesla pro tuto zemi neslavná válka ve Vietnamu." (53),,
- "Zhruba třetinu všech obětí autonehod tvoří chodci a cyklisté, přičemž více než čtvrtina všech dětí, které v bývalém Západním Německu v uvedených letech zemřely, zahynula pod koly automobilů (Seifried 1990:32)."

tabulka

rychlost vozid	5	15	25	35	45	55	65	75	85
šance chodců	100	98	95	90	80	55	30	5	0

Automobilová tyranie

- „Větší množství automobilů na cestách, v ulicích a v garážích nejen že nezvyšuje míru blaha celku, ale poškozuje vedle chodců a cyklistů také samotné automobilisty. Ať už tím, že se pohybují v prostředí, které zamořují, anebo tím, že musí trávit stále více času v dopravních zácpách, které způsobují.“ (85)
- "Cílem je utrpení v maximální míře zabránit. To by ale znamenalo omezovat prostřednictvím správnějších cen tu formu dopravy, která produkuje mrtvé, raněné a nadosmrti zmrzačené jako na běžícím pásu, a investovat o to více do forem bezpečnějších. Automobilismus by v tomto případě neměl v konkurenci se železnicí naprosto žádnou šanci." (91)

Automobilová tyranie

- „V krajině vyžaduje silniční provoz při stejném přepravním výkonu pět až desetkrát více prostoru, než kolik potřebuje železnice.“ (93)

Svoboda

- "Zcela rutinně bývá automobil vydáván za jeden z nejzřejmějších symbolů individuální svobody. Málokterý symbol je přitom tak zavádějící jako právě tento." (13)
- "Automobil dokončil proces, v jehož důsledku se moderní společnost uzavřela v kompaktní systém, jenž funguje svojí vlastní logikou, pro kterou jsou osudy jednotlivců již přímo z technických důvodů dokonale podružné." (29)

Svoboda

- Svobodní řidiči jsou z technických důvodů omezováni na silnicích v mnohem vyšší míře, než jsou zvyklí z oblasti práce. Podrobují se tomuto tlaku více či méně ochotně a nutná omezení vnímají jako daň odváděnou ze své volnosti. Právě ve jménu této volnosti se podřizují parapolicejní disciplíně." (31)
- "Automobil je vnímán jako vysoce prestižní forma osobního vlastnictví." (31)

Svoboda

- "Svobodu lze ovšem zaměnit i s jiným fenomény. Například němečtí řidiči osobních automobilů najezdí téměř čtvrtinu svých jízd na vzdálenost, která je menší než pouhé dva kilometry. Zhruba polovina všech jízd osobními auty v Německu pak připadá na vzdálenosti kratší pěti kilometrů (Seifried 1990:27)"
- "Automobil v reklamách představuje úspěch, věčné mládí, sexuální neodolatelnost, výkonnost, ale také spolehlivost, jistotu, bezpečí, respekt a řadu dalších vysoce žádaných, avšak nedostatkových kvalit." (37)

Svoboda

- "Celých 97% britských zákazníků, kteří mají svůj automobil, užívá dnes aut i pro běžný nákup potravin." (101)
- ***„Občané vyspělých zemí nepoužívají své automobily zdaleka jen jako prostředky rychlého a pohodlného přemístování. To je ostatně patrné i z toho, že počet řidičů ve všech zemích neustále přibývá, i když například v Británii koncem osmdesátých let je již v mnoha městech průměrná rychlost automobilů srovnatelná s rychlostí městských drožek 18. století a v pařížském provozu dosahují automobily průměrné rychlosti 7 km/h, tedy v průměru o 2 km méně než drožky v době Balzaca. Jednou z příčin tak vysoké oblíbenosti tak pomalého dopravního prostředku je nepochybně skutečnost, že automobil plní funkci statusového symbolu.“*** (40)

Lobby

- "Složení automobilové lobby, která tvoří v rizikové společnosti významnou část vrstvy horních, bývá v různých zemích velmi podobné.
 - Její jádro tvoří lidé z oblasti automobilového průmyslu a průmyslu ropného a rovněž nákladní autodopravci. Toto tvrdé jádro nemá na vybranou. Automobilismus je jeho obživou a jedině růst počtu automobilů za jakoukoliv již dosaženou mez zaručuje, že živnost bude prosperovat." (120)

Lobby

- "Na toto tvrdé jádro jsou nalepeny skupiny, které mají už větší volbu, zda vsadit na automobilismus, anebo nikoliv. Sem patří banky, které se rozhodly vydělávat na stavbě silnic a dálnic. Patří sem stavební společnosti právě tak jako provozovatelé nejrůznějších služeb, jež se mohou u silnic uplatnit." (120)
- "Ze stejného důvodu patří do této vrstvy automobilové lobby státní úředníci a politici, kteří se rozhodli automobilismus všemi (většinou ovšem veřejnými) prostředky podporovat." (120)

Lobby

- "Kolébkou automobilové lobby zůstávají ovšem Spojené státy americké. Již během třicátých a čtyřicátých let tamější automobilové společnosti a jejich spojenci dokázali skoupit a postupně uzavřít tramvajové linky ve velkých městech. Dnes je již těžké si to vůbec představit, ale byly doby, kdy měla města, jako je Detroit či Los Angeles, jedny z nejlepších dopravních systémů na světě." (120, 121)

možnosti

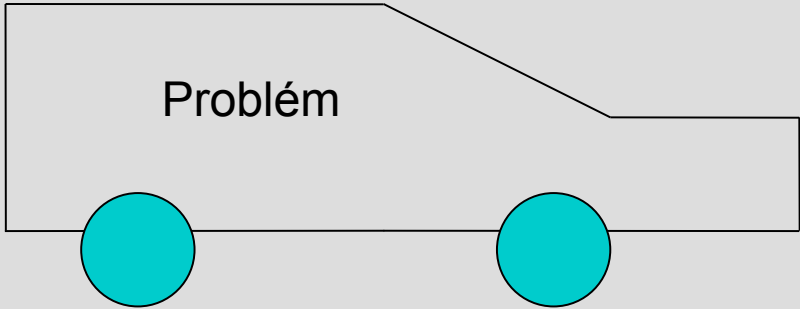
- **„Ve Skandinávii najdeme ku příkladu města, kde řidiči mají přístup s vozem do blízkosti centra jen tehdy, mohou-li se prokázat měsíční jízdenkou na veřejnou dopravu.**
- **Jinde platí řidič při průjezdu městem automaticky jistý poplatek. V Singapuru je zase poplatek vyžadován, pokud do centra města směřují v jediném vozidle méně než čtyři osoby.**
- **V některých německých městech je zase v objednávkách hotelových pokojů již zahrnuto vystavení jízdenky na městskou hromadnou dopravu na příslušný počet dní.**
- **Některá švýcarská letoviska dávají turistům slevu na prázdninový pobyt pokud přijedou na rekreaci**

možnosti

- ***„Více než 90% tranzitu zboží udrželo Švýcarsko na kolejích a nedopustilo jeho přeložení na silniční kamiony.“ (158)***
- ***„Cenu pohonných hmot je nutno zvýšit nikoli proto, aby motoristé zaplatili v plné míře škody, které svým popojížděním způsobují. Je nutno zvýšit ji proto, aby při volbě dopravního prostředku měli co nejúplnější informaci pro své rozhodování. Bez takové informace budou pouze otroky deformovaných cen, nikoli svéprávnými, dospělými, svobodnými občany.“ (154)***
- ***móda a malá a šetrná auta***

možnosti

- *„Změna k lepšímu nastane, pokud střední vrstvy rizikové společnosti svůj vztah k automobilismu nepřehodnotí.*
- *Empirických podkladů k takovému přehodnocení je dnes dostatek. Všechny ukazují, že automobilová kultura znamená nikoliv přímočarý nárůst osobní svobody, nýbrž neustálý nárůst vynucené mobility, jež naši svobodu nijak nerozšiřuje.“ (166)*



Luxusní život bez automobilu

- **LIBROVÁ, H. *Vlažní a váhaví (kapitoly o ekologickém luxusu)*. Brno : Doplněk, 2003, s. 19. ISBN 80-7239-149-6.**
- **Mnichovská iniciativa „Autofrei leben!“ oslovuje lidi, kteří nevlastní automobil, aby napsali, jak bez něho žijí; čítanka "ÜberLeben ohne Auto“; (kniha je věnována 1/4 německé populace, která nemá auto a pocítuje to jako problém)**
- **Žít bez auta - Avantgarda naší civilizace!**

Luxusní život bez automobilu

- *Život bez aut má půvab i praktické výhody*
- *Podmínky pro život bez auta: krátká vzdálenost mezi domovem a pracovištěm; fungující hromadná doprava (rozhodující nikoli cena ale komfort)*
- *Dnes jsou vlaky komfortnější (i pro matky s kočárky)*
- *Na vesnici je život bez auta mnohem složitější*
- *K životu bez auta je třeba mít smysl pro organizování*
- *bicykl; bezpečné cyklotrasy; přeprava dětí a nákladu do 90kg prý není problém;*

Luxusní život bez automobilu

- *"Na kole můžete potkat lidi, které byste v autě nepotkali; cítit vůně lesa, slyšet zpěv ptáků a cvrčků."*
- *v MHD*
- *Panuje představa nemožnosti života s dítětem bez auta; "Pozitivní těhotenský test? Je třeba koupit KOMBI"*
- *Existence bez auta je otázkou organizace!*
- *Děti, které vezou rodiče auty do školy přicházejí o celou kapitolu dětství.*
- *Požitkáři - důvodem odmítání auta bývá i odmítání nesvobody, kterou automobilismus přináší*

Luxusní život bez automobilu

- ***výzkum***
 - ***postoje***
 - ***zájem***
 - ***status***

DĚKUJI ZA POZORNOST

Zdeněk Hromádka

13549@mail.muni.cz