

Tisková zpráva

Brno, 26. 8. 2020

Změna klimatu se dotýká i dopravy

Změna klimatu je v současné době jedno z nejvíce diskutovaných témat. Její projevy se dotýkají všech oblastí lidské činnosti. Oblast dopravy není výjimkou. Stejně jako jinde i zde se hovoří o různých možnostech adaptace na tyto změny. Adaptací se rozumí schopnost předvídat nepříznivé účinky změny klimatu a přijmout vhodná opatření k předcházení nebo minimalizaci škod, které mohou tyto účinky způsobit nebo také využít příležitosti, které mohou v této souvislosti vzniknout.

Protože se jedná o celosvětový problém, postupně vzniká značné množství mezinárodních dohod, z nichž mezi ty nejnámější patří například takzvaný Kjótský protokol nebo Pařížská dohoda. Státy, které tyto dohody ratifikují, se zavazují k dosažení specifikovaných cílů na podporu zmírňování a adaptace na klimatickou změnu. Na základě těchto úmluv pak vznikají na úrovních jednotlivých států různé strategické dokumenty.

Co připravuje Česká republika?

V rámci České republiky jsou nejdůležitější Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a **Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (NAP)**. Právě NAP se zaměřuje již přímo na konkrétní opatření včetně stanovení odpovědnosti za jejich plnění. V současné době se pracuje na jeho aktualizaci, kde se také promítnou závěry projektu **Environmentální a ekonomické hodnocení adaptačních opatření ve vztahu ke změně klimatu v sektoru dopravy**. Na jeho řešení se podíleli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu. Jednalo se o tříletý projekt Ministerstva dopravy.

Na co jsme se zaměřili?

Výzkum byl zaměřen na nejzávažnější projevy změny klimatu uvedené v NAP. Jedná se o dlouhodobé sucho, povodně a přívalové povodně, zvyšování teplot a extrémní meteorologické jevy. Mezi ně jsou počítány například přívalové srážky, extrémně vysoké teploty a silný vítr. Hodnocení bylo zaměřeno na silniční, železniční, leteckou a vnitrozemskou vodní dopravu. „*Klimatická změna se na našem území dotýká především prvních dvou zmiňovaných druhů dopravy*“, doplňuje Zdeněk Hejkal, výzkumný pracovník z Centra dopravního výzkumu.

Jaké konkrétní výsledky výzkum kupříkladu přinesl?



Vyhodnocení rizik na dopravní síti z hlediska povodní

Ať už klasické déle trvající povodně nebo takzvané bleskové povodně (po krátké intenzivní srážkové činnosti) mají významný vliv na dopravu. V projektu byla hodnocena míra ohroženosti silniční a železniční dopravní sítě povodněmi. „Podíl silnic a železnic nacházejících se v záplavových územích pro standardně uvažované povodně se pohybuje v jednotkách procent celkové délky dopravní sítě. V případě silničních komunikací jsou více ohroženy silnice II. a III. třídy. Mezi kraje s nejvyšším počtem dotčených silničních úseků patří Středočeský, Ústecký, Olomoucký a Moravskoslezský. U železniční dopravy je vzhledem k menší hustotě železniční sítě a jejímu častému vedení podél větších vodních toků ohrožení významnější také pro tratě celostátního významu.“ uvádí Roman Ličbinský, ředitel Divize udržitelné dopravy a diagnostiky dopravních staveb z Centra dopravního výzkumu.

Klimatické hodnocení údajů měřených na silničních meteorologických stanicích

Síť silničních meteorologických stanic dnes slouží především k vyhodnocení aktuální povětrnostní situace na dané komunikaci. Data z těchto meteorologických stanic mají též potenciál v hodnocení časového vývoje dopadů klimatické změny v oblasti dopravy. V rámci projektu byla hodnocena data za období 2007 až 2017. Pro hodnocení vlivů klimatické změny je to velmi krátké období, proto zde nebyly zjištěny žádné významné změny. Jako příklad hodnocených ukazatelů lze uvést minimální a maximální teploty povrchu silnic. V nížinách se tyto teploty ve většině případů pohybují v rozmezí mezi -10 °C v zimních měsících až po 45-50°C v letních měsících. V horských oblastech je tento interval mezi -15 a 40 °C. Tyto rozsahy jasně ukazují, jakým teplotám musí povrch silničních komunikací odolávat.

Využití smyvů z komunikací

I když na komunikace dopadá nezanedbatelné množství vody, je v současném stavu využitelná pouze na dálnicích a silnicích 1. třídy v čtyř pruhovém uspořádání. Zde je systém odvodnění připraven na její akumulaci a její případné další využití v daném místě ke zlepšení vodního režimu krajiny. „Množství vody lze ukázat na následujícím příkladu. Dálnice D2 z Brna do Břeclavi má délku cca 50 km, v uvažované šířce cca 27 m tvoří plochu přibližně 1,35 km². V celé své délce prochází 28 povodími o celkové ploše 480,7 km². Plocha komunikací tedy tvoří pouze zlomek celkové výměry daného povodí. Přesto má smysl tuto vodu dále využívat a na vhodných místech v okolí komunikace vytvářet například mokřady nebo drobné vodní plochy v přírodě blízké podobě. To má význam především v intenzivně využívané zemědělské krajině,“ uzavírá Zdeněk Hejkal.

Kontakt:

Mgr. Zdeněk Hejkal, výzkumný pracovník Oblasti dopravy a životního prostředí
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
e-mail: zdenek.hejkal@cdv.cz

Mgr. Roman Ličbinský, ředitel Divize udržitelné dopravy a diagnostiky dopravních staveb
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
e-mail: roman.licbinsky@cdv.cz

Kontakt pro média:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.,
tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

