

## Ekologický mód dopravy v urbánním prostředí – chůze je znovu in

Schmeidler, K., Maršálková, K.: Green Mode of Transport in Urban Area – Walking is again in. *Životné prostredie*, 2015, 49, 1, p. 44 – 47.

*Spatial mobility – a basic human need for movement influences the overall development of society. The present day offers many kinds of transport and ways how to move fast even at a long distance in the global world. Fascination by this previously unknown possibility – to travel all over the world in a relatively short time – often diverts attention from the most natural and also the healthiest modes of transport. Walking indeed is the first and basic transport mode and when extreme cases such as the handicapped, injured and for other reasons walking – incapable people are left out, it is also the healthiest and most typical transport mode of human beings. Unfortunately, the benefit of walking is nowadays often disregarded and replaced with other means of transport – most frequently individual car traffic. Present – day cities have changed into car areas in which pedestrians are pushed out by danger, noise, and combustion gases produced by columns of stopping and starting vehicles. Parking cars obstruct pedestrians' view and movement. The liberty of walking in city centers can be regarded as an attribute of a free personality according to The Charter of Fundamental Rights and Freedoms.*

*Key words: walking, pedestrians, walkability, urban space, non-motorized modes of transport*

Program výzkumu COST 358 (*Co-operation in Scientific and Technology Research*) financovaný Evropskou unií usiluje o renesanci chůze ve městech, snaží se postavit komunity závislé na automobilech znovu na nohy. Sofistikovaný program, který je realizován multidisciplinárním týmem environmentálních psychologů, urbánních sociologů, inženýrů architektů a urbanistů se věnuje problematice chůze z mnoha aspektů tak, aby výsledky byly použitelné pro ta města, která chtějí trvale udržitelný rozvoj, ekologizovat dopravu a zlepšit kvalitu života svých obyvatel a sociabilitu veřejných prostor.

### Trvale udržitelná mobilita a zlepšení kvality městského života

Překvapivě ve vztahu ke stále rostoucím obavám z negativních důsledků dopravy, obyvatelé velkých měst stráví významnou část svého života cestováním, aby se účastnili takových aktivit jako je práce, nakupování nebo kulturní aktivity. Je zřejmé, že zde je něco špatného. Místo zlepšování se situace stává stále horší a přispívá ke zhoršení kvality městského života. Proto je třeba vyřešit základní příčiny tohoto stavu, které spočívají v neracionální mobilitě, degradaci životního prostředí, funkční ineficienci městské dopravy a zhoršování kvality městského života (Kurfurst, 2002). Jak ukazují současné problémy měst, potřebujeme znovu důkladně promyslet náš přístup k mobilitě, transportu, územnímu plánování a distribuci aktivit v urbánním prostoru. Tyto změny zahrnují i politiku a další akce, které jdou za hranice plánování měst a obsahují takové oblasti jako je politika zaměstnanosti, výzkum spotřeby, trávení volného času a zdravotního stavu občanů.

Města nemohou být vystavena nijak nelimitovaným požadavkům individuální motorové dopravy (Gehl, 2000). Je přitom důležité, že mohou být připraveny a uvedeny v život iniciativy, které zmenší nadměrné užívání automobilů, vytvoří plnohodnotné alternativy k motorové dopravě, zkvalitní trávení volného času i rozvoj obchodu a řemesel v místech vysoké kvality životního prostředí a dostupných všem občanům.

Lidská chůze je vlastně způsob městské dopravy, který je citlivý k životnímu prostředí a je to současně demokratický způsob cestování a pohybu. Je to velice zdravý koníček a současně nejlepší cesta k setkávání se spoluobčany a prožívání společných aktivit ve městě. Je to paradoxně také část cestování i s pomocí dopravních prostředků, protože jak cestování hromadnou dopravou tak automobily potřebuje doplnění pěší chůzí na krátké distance, chceme-li dosáhnout cíle. Pokud uznáme potřebu vytvoření vyváženosti mezi potřebami dopravy, využití území, tvorby měst a zvláště městské organizace v sociologickém smyslu, tak důležitým krokem je vytváření obytných příjemných míst ve městech. Abychom toho dosáhli, musí spolupracovat občané, techničtí odborníci (architekti, urbanisté, dopravní inženýři a sociologové) i politici, kteří by měli vytvořit společný jazyk v zájmu toho, aby se naše města stala příjemnými místy, kde lze spokojeně a bezpečně žít i pohybovat se (Gehl, Gemzoe, 2002).

### Program COST Action 358

Projekt COST Action 358 *Pedestrians' Quality Needs* (PQN) byl založen za účelem poznání potřeb chodců a

jejich zajištění ve veřejném urbánním prostoru. Hlavním cílem projektu pak je poskytnutí nové znalosti aktérům, kteří výslednou podobu veřejného prostoru přímo ovlivňují a tím pomoci k jeho zkvalitnění a k podpoře pěší dopravy. Dílčí cíle projektu PQN jsou:

- zjistit, jaký vztah existuje mezi veřejným prostorem, dopravním systémem, sociálním, právním a politickým kontextem a potřebami chodců;
- zlepšit efektivitu a výkonnost strategií a plánů vytvořením nového, provázaného systému konceptů, teorií a modelů, zajišťujícího naplnění potřeb chodců;
- umožnit příslušným městům, NGO (Non Governmental Organisation – mimovládní organizace), státním i nestátním organizacím spolupracovat při překonávání překážek a restrikcí omezujících plně rozvinutí potenciálu místa pro pěší dopravu pomocí propojení znalostníchází a vytvoření jednoduchých kontrolních nástrojů;
- podnítit partnery k inovativním přístupům a šíření znalostí, které mohou pomoci vnést do projektu nové, originální myšlenky;
- poskytnout doporučení pro další urbanistický výzkum.

Projekt PQN je multidisciplinární studií zabývající se potřebami chodců v rámci rozvojových modelů. Disponuje řadou vstupních dokumentů, mezi nejvýznamnější patří národní a mezinárodní výzkumné zprávy, statistické podklady, rozvojové dokumenty zahrnující problematiku pěší dopravy a dokumenty lokálních iniciativ, zájmových skupin, politických organizací či ekonomických subjektů týkajících se tohoto tématu. Práce na projektu je rozdělena mezi čtyři pracovní skupiny, z nichž tři se zabývají různými faktory studované problematiky, čtvrtá zajišťuje integraci, uspořádání a diseminaci výsledků.

### Chůze je ve městě neekologičtější dopravní mód

Chůze je ve městě neekologičtější dopravní mód, je také maximálně ekonomická a zdravá. Chůze je tak základní formou pohybu, že se dnes paradoxně zapomíná na její důležitost. Zapomíná se na ni tím spíše, pokud existuje dostupná infrastruktura a pokud jsou tyto infrastruktury adekvátní pro tzv. „normální“ osoby. Pouze v případě (dočasného) hendikepu si člověk uvědomí, jak důležité je být schopen chodit a že kvalita prostředí není tak dobrá, jak by se mohlo očekávat.

Chůzi lze chápat jako centrální část multimodálního dopravního systému. Bez ní nemůže žádný městský dopravní systém fungovat. Chůze a pěší však nejsou spjati s komerčními zisky. Není to byznys s mnohamiliardovými obraty jako automobilový průmysl, který je schopen vydávat velké sumy na výzkum a vývoj. Ačkoliv existuje shoda o důležitosti chůze pro fungování dopravního systému, výzkum chůze a kvalitativních potřeb pěších

se ukázal být zatím komerčně neatraktivní.

I když existují mnohé dobré příklady ulic a území vhodných a bezpečných pro pěší dopravu a přátelských pro chodce, obecná situace a urbánní kontext je však vzdálen ideálu a nezlepšuje se automaticky. Z pohledu systémového přístupu existují v současném vědění mezery. Je zapotřebí mnohem důkladnějšího přístupu, který bude brát v úvahu také sociální a politické trendy.

Ve většině zemí neexistují významnější obecné interdisciplinární studie založené na systémovém přístupu. Ačkoli se o tuto problematiku zajímá mnoho výzkumníků a tvůrců dopravních politik, je stále obtížné na národní úrovni vytvořit a hlavně finančně zabezpečit výzkum a vývoj přístupů, a na člověka orientovaných politik. Je nezbytné zvyšovat porozumění chování chodců ve veřejném prostoru pomocí sociologických metod, identifikace současných i budoucích požadavků, vytvoření nových paradigmat, koherentního systému teorie a modelů. Systémová urbanistická znalost problematiky pohybu chodců v urbánním prostředí je klíčová pro projektování struktury města, veřejných prostorů, infrastruktury dopravy atd.

### Současný příliš neuspokojivý stav

Během posledních desetiletí byla města vystavena kombinaci mnoha faktorů, jak pozitivních přestaveb, tak environmentální degradaci v závislosti na rostoucí mobilitě občanů. Nárůst automobilové dopravy způsobil četné kongesce, zvýšení nehodovosti, časté sociální konflikty a potíže v oblasti životního prostředí, které se staly klíčovými problémy současného urbánního rozvoje. Tyto problémy většinou nejsou ovlivněny velikostí měst a obcí. Ve všech městech, velkých, středních i malých existuje nerovnováha mezi potřebou transportu a geografickou rozprostřeností nových oblastí urbánního rozvoje. To dává vzniknout celé řadě problémů včetně často se opakující kongesce, časových ztrát, růstu onemocnění horních cest dýchacích, rakoviny, nárůstu dopravních nehod, zhoršení kvality ovzduší a sociálním deviacím.

V České republice umírá dvakrát víc chodců než je průměr v EU. Na českých silnicích přijde o život skoro třikrát víc chodců než v sousedním Německu a téměř dvojnásobek proti Rakousku. Lépe než v ČR jsou na tom i na Slovensku, unijní průměr je 14,6 obětí na milion obyvatel. V Česku ale připadá na milion obyvatel 22,8 mrtvých chodců (Schmeidler, 2008a). Podle odborníků může za špatnou situaci v Česku bezohlednost řidičů, kteří chodce nerespektují, ale i neukázněnost pěších. Pěších obětí nehod totiž v posledních letech stále přibývalo.

Rapidně se zhoršuje životní styl a tím i fyzická kondice obyvatel. To, že lidé stále méně chodí, ukazují i světové výzkumy vývoje mobility a užívání jednotlivých dopravních módů. Převládá sedavý styl v zaměstnání



Obr. 1. Pěší zóna v Budyšíne (Bautzen, Německo, 2014). Foto: Karel Schmeidler

podporovat pěší chůzi a s tím spojené aktivity, jízdu na kole, veřejnou dopravu a alternativní druhy transportu. Musíme znovu promyslet koncepci našich měst a dát prioritu multimodální dopravě i potřebám chodců při zachování demokratického konsensu a dodržení norem urbanistického plánování (Schmeidler, 2008b).

### Chůze v urbánním prostředí je znovu in

Pěší zóny začaly vznikat v 60. letech 20. století (obr. 1). Zůstaly však omezeny jako pěší enklávy ve městě pro automobily. To je nedostačující. Města musí nabídnout ucelené sítě městských komunikací propojující životně důležité části, místa aktivit a přírodní okolí. Důležitá je i bezpečnost.

i ve volném čase. Zatímco počátkem minulého století bylo obvyklé chodit do práce mnoho kilometrů, dnes průměrně ujdeme jeden až dva kilometry. Dětská a vojenští lékaři upozorňují, že se zhoršuje kondice především dětí a mládeže, která je navyklá na cestování autem a chybí jí tedy pohybový trénink (Stejskal, 2010).

Hledají se cesty nápravy. Převažujícím trendem v sektoru dopravy v současnosti je ekologizace a přednost zeleným módům dopravy především ve městech. Je to způsobeno enormní zátěží životního prostředí ve městech dopravou a také rychlým nárůstem cen ropy na světových trzích, kdy raketová automobilizace v nejlidnatějších zemích jako je Čína, Indie či Brazílie navýší ceny pohonných hmot již asi definitivně. Hovoří se o „zelené mobilitě“ (*greening urban transport*), nemotorových módech dopravy. Týká se to především chůze a cyklistiky.

Pro tyto dopravní módy je však třeba upravit městskou infrastrukturu, která byla utvářena především pro automobily od poloviny 20. století (OECD, 2002). Současná města by měla nabídnout více obytného prostoru. Prostoru příjemnějšího pro obyvatele, kde by se chodec stal centrální osobou, kde by se koexistence, setkávání, příjemné trávení volného času i nákupy odehrávaly v ulicích a na náměstích především určených pro tyto činnosti. Města nemohou neustále být přetvářena pro narůstající automobilovou dopravu, existují meze ekologické a zdravotní únosnosti. Musíme proto revitalizovat životní prostředí, přijmout iniciativy, které zmenší potřebu individuální automobilové dopravy a budou

V rámci sektoru městského plánování existuje (rozhodně však ne převažující) hnutí s dlouhodobou tradicí zaměření na tzv. příjemnost pro uživatele („*pedestrian-friendly design*“). To je inspirováno faktem, že kvality a nedostatky fyzického prostředí vnímají pěší mnohem intenzivněji než ostatní osoby, které projíždějí auty či dokonce na kolech.

V devadesátých letech 20. století vzrostla v mnoha zemích pozornost k otázkám udržitelného rozvoje. V tomto kontextu bylo vyvinuto úsilí o propagaci chůze a cyklistiky. Hlavními studiemi na evropské úrovni byly EU projekty WALCYNG (*How to Enhance Walking and Cycling Instead of Shorter Trips and to Make these Modes Safer* z roku 2005) a ADONIS (*Analysis and Development of New Insights into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking* z roku 1999), po kterých následoval výzkum v rámci 5. rámcového programu *City of Tomorrow and Cultural Heritage*, tzv. PROMPT studie. A dále byly v mnoha zemích publikovány příručky pro budování infrastruktury pro pěší a hendikepované. Studie zaměřené na populační stárnutí ukazují, že vyhovující pěší infrastruktura bude jedním ze zásadních faktorů, které umožní starším občanům zestárnout doma. Je realizován výzkum v rámci integrovaného přístupu THE PEP *Transport, Health, Environment – Pan-European Programme*.

Potřeba propagace a marketingu chůze roste, stejně jako rostou a mění se potřeby pěších. Existuje tedy také rostoucí potřeba po vědění v těchto otázkách. Něco již bylo provedeno na evropské úrovni v projektu 5. rámcového programu *City of Tomorrow* a v akci COST C6 *A City*

for Pedestrians: Policy-Making and Implementation a COST Action 355 Změna chování k ekologickým formám mobility. Společné úsilí organizací ECMT – Evropská rada ministrů dopravy a OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj vytvořilo platformu, kde se angažuje i REDECO – Stern. Sestavilo pracovní skupinu Bezpečnost pěších, městský prostor a zdraví. Studie se zabývá identifikací klíčových faktorů, benchmarkingem, tj. srovnávacími studii přelomových a úspěšných řešení, inovacemi a důsledky opatření na národní úrovni.

### Walkability – renaissance chůze pro městské obyvatele

Chůze je druh pohybu a dopravy přirozený lidem na celém světě. V užívání chůze jako druhu dopravy však v rámci společnosti existují velké rozdíly. Existence možnosti volby mezi různými módy dopravy v závislosti na parametrech cesty, jako jsou její délka, účel, trasa, či potěšení z cesty, vnímání důležitosti chůze se i přes její výjimečný charakter snižuje. Zajištění potřeb pěších je všeobecně vnímáno jako veřejný úkol, ke kterému se ale málokdo hlásí (Staňková a kol., 2008). Všichni souhlasí s tím, že je důležité mít městskou infrastrukturu pro pěší, téměř žádný subjekt to nemá jako svůj prioritní úkol. Za více urgentní jsou většinou považovány jiné (dopravní) záležitosti. Veřejnost považuje starost o pěší za veřejný úkol, necítí se nucena z pozice slabšího dělat planý poplach. Státní instituce a vláda většinou chápou chůzi a její infrastrukturu jako úkol městských a lokálních úřadů. Ale i na lokální úrovni musí zájmy pěších bojovat s dalšími důležitými dopravními a ekonomickými aspekty. Starost o pěší zůstává nízká, s výjimkou veřejných míst, v nichž je dominantní ekonomický či sociální důvod starat se o pěší, jako je tomu v případech obchodních ulic, obchodních galerií a hypermarketů či monumentálních parků.

\* \* \*

Trvale udržitelná městská mobilita podporuje tři pilíře udržitelnosti a znamená budování infrastruktury pro chodce. Založena je na: ekonomice, ekologii a životním stylu. Proto by města, která prohlašují, že jsou na cestě k udržitelnosti, měla uvažovat o takové správě města a takových opatřeních, které podporují odpovídající rozvoj těchto tří oblastí. Volba druhu dopravy je z tohoto pohledu jednou z důležitých otázek, jíž je třeba se zabývat (Schmeidler a kol., 2009). Rozšiřování pěší dopravy může být považováno za správný krok k udržitelnosti. Z ekonomického hlediska, pokud jde o zajištění odpovídající infrastruktury, je pěší doprava velmi levná. Rozšíření pěší dopravy poskytnutím pěší infrastruktury se zdá být rovněž rentabilní: nedávné studie ukázaly, že nárůst podílu chodců vždy podpoří místní ekonomiku. Pěší doprava je pochopitelně výhodná i ekologicky – produkuje nulové množství výfukových plynů a málo hluku, a protože až 20 % všech automobilových jízd je v rámci docházkové

vzdálenosti, je tu velký prostor pro omezení ekologicky nepříznivého používání automobilu a náhradu takových jízd chůzí. Mnohá příslušná opatření je ovšem nutno teprve realizovat (Schmeidler, 2010).

Pěší chůze je bezpochyby propojena se společenským životem – dá se říct, že kde jsou chodci, tam je život – lidé se cítí bezpečně tam, kde jsou další lidé a kde je tedy společenská kontrola, chůze člověku umožňuje být s nebo alespoň mezi lidmi. V neposlední řadě je chůze zdravá, což lze započítat jako výhodu ze všech tří zorných úhlů – ekonomického, ekologického i sociálního. Z pohledu jednotlivce mohou mít výhody chůze různé podoby: buď přijímá za vlastní ekonomické, ekologické a sociální hodnoty s pěší chůzí spojené a k chůzi je motivován podporou těchto hodnot – mohlo by se říct idealistickými důvody nebo má zkušenost, že chůze uspokojuje jiné potřeby, které si není možno uvědomit bez zkušeností s chůzí – chůze podle mnoha studií dává pocit svobody a nezávislosti, kondice a síly, uvolnění atd. Jak však bylo řečeno, tyto pocity se stěží změní v pohnutky, které usměrňují chování pouhými informacemi od jiných. Je důležité, že člověk zažívá tyto pocity sám. Udržitelná politika vedení města by tedy měla zahrnovat pobídková opatření, která zapříčiní, aby lidé chodili a pocítili tak zdravotní, ekologické i dopravní přínosy chůze.

### Literatura

- Gehl, J.: Život mezi budovami. Brno: Nadace Partnerství, 2000, 202 s.  
 Gehl, J., Gemzoe, L.: Nové městské prostory/New City Spaces/Brno: ERA, 2002, 263 s.  
 Kurfurst, P.: Řízení poptávky po dopravě. Praha: Centrum pro dopravu a energetiku, 2002, 112 s.  
 OECD: Ageing and Transport – Mobility and Safety Issues. Paris, France, 2002, 8 p.  
 Schmeidler, K.: Chodci – ohrožený druh: Psychologie za volantem. Psychologie Dnes, 2008a, 14, 5, s. 26 – 29.  
 Schmeidler, K.: Chůze v urbánních oblastech – neekologičtější mód dopravy. In: Doprava, zdraví a životní prostředí: III. česko-slovenská konference, Litomyšl, 4. – 5. listopadu 2008. Brno: Centrum dopravního výzkumu v. v. i., 2008b, s. 171 – 178.  
 Schmeidler, K. a kol.: Problémy mobility stárnoucí populace: Sociální exkluze a mobilita. 1. vyd. Brno: Novpress, 2009, 200 s.  
 Schmeidler, K.: Mobilita, transport a dostupnost ve městě: Mobilita ve městě pro každého. 1. vyd. Ostrava-Přívoz: Key Publishing, s. r. o., 2010, 245 s.  
 Staňková, E. a kol.: Město pro pěší. Strategie rozvoje pěší dopravy. Praha: Oživení, o. s., 2008, 153 s.  
 Stejskal, P.: Zhoršení fyzické kondice branců, dětí a mladých. Lidové noviny, červenec 2010.

Doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.,

ka1@seznam.cz

REDECO – STERN, Výzkum, vývoj a konzultace, Myslivní 43, 623 00 Brno

Mgr. Kateřina Maršálková, katkamarsalkova@msp.justice.cz

Ministerstvo spravedlnosti ČR, Vyšehradská 16, 128 10 Praha