

URBANISTICKÁ KONFERENCE WALK 21 V BARCELONĚ

Chůze v urbánním prostředí, problematika pěších a tzv. walkability urbánních prostorů přitahují pozornost urbanistů. Důvodů je mnoho, mezi nejdůležitější patří zhoršování prostředí měst v důsledku exponenciálního růstu individuální automobilové dopravy, zmenšování zásob ropy a její zdražování, nezdravý životní styl obyvatel měst i snaha po zatraktivnění prostředí měst. Chodci potřebují podporu v konkurenci s ostatními mody dopravy.

Cílem konference WALK 21 ve španělské Barceloně bylo vytvoření kontaktů a stimulace dialogu mezi vědci, urbanisty, techniky a politiky i reprezentanty občanských sdružení. Výsledkem má být optimalizace činností, maximalizace pěších tras a kvalita projektů ve prospěch chodců. Má se tak dít:

- Vytvářením vizí o přínosných a inovativních urbánních projektech pro chodce.

- Pomocí nové politiky ve prospěch chodců především ve městech.
- Posílením pozice chodců v dělbě přepravní práce a v dopravní hierarchii, propagací jejich potřeb.

Tyto cíle mohou být dosaženy artikulací třech nezbytných tematických okruhů:

- Politickými vizemi, porozuměním potřeb komunit a vytvořením vizí pochůzných městských veřejných prostor.

- Formulací potřeb chodců ze strany občanů, nezbytných znalostech o příjemném prostředí pro chůzi.
- Technickou expertízou, transformací urbánních vizí a vytvářením kulturního prostředí, které podporuje pěší chůzi.

Konference začala 7. 10. 2008 úvodními workshopy zaměřenými na kvantifikovatelné aspekty pěší dopravy: **“Measuring Walking: Counting Pedestrians”** (Empirické výzkumy pěších, jak počítat

chodce). Celodenní workshop byl veden významným švýcarským sociologem Danielem Sauterem.

Během jednání byly představeny konkrétní výzkumy a měření z celého světa – nechyběly prezentace USA, Austrálie, Asie a samozřejmě z některých států EU. Dále se zde prezentovaly firmy zaměřující se na výrobu konkrétních zařízení sloužících ke sčítání chodců. Tato zařízení se liší v některých technických parametrech např. v tom, jsou-li schopna rozlišit například mezi chodcem a cyklistou.

Druhý celodenní workshop **“Place-making and Walkability Training Seminar”** (Tvorba prostředí a orientace na chodce) byl koordinován Cynthií Nikitin z PPS (Project for Public Spaces) New York. Tento workshop byl zaměřen na utváření prostoru pro pěší ve městech a obcích, přičemž byly představeny některé přístupy a projekty, použité PPS v USA. Tento workshop byl přínosný zejména tím, že se zabýval suburbánními zónami a obcemi, kde lidé nejsou příliš zvyklí chodit pěšky, což vychází z odlišné severoamerické reality. Poznatky z USA však jsou aplikovatelné i na česká předměstí, která naopak nejsou příliš v hledáčku evropských vědců.

V následujících dnech se program skládal z obecných plenárních setkání v kombinaci s výběrem dílčích schůzí na rozličná témata. Každý z pěti nabízených přednáškových bloků skýtal pestrou paletu příspěvků.

Walkability – Planning for a walkable city: needs, barriers and best practice (Jak vytvářet prostředí města, které je příjemné pro chůzi, potřeby chodců, bariéry a kladné příklady)

Možnosti územního plánování, jak více zpřístupnit město chodcům. Požadavky a potřeby chodců, jejich bezpečnost ve městě. Překonávání bariér plynulého pěšího provozu – ukázky nejlepších praktik, různých úspěšných projektů. Urbanistické přístupy k plánování pěších sítí.

Moving mediation: walking and the creative process – Mindscape and landscape (Mediace za pohybu, chůze a kreativní proces)

Kampaně podporující chůzi jako al-

ternativní druh dopravy. Kampaně zaměřené na chůzi jako druh pohybu podporující zdraví.

Sharing space and pedestrian behaviour – Living together on foot and bike (Sdílený urbánní prostor a chování chodců – koexistence cyklistů a chodců)

Problémy, výzvy a jejich řešení ve vztahu mezi chodcem a cyklistou v novém urbánním prostoru. Cyklisté v pěší zóně. Automobily v „sharing space areas“ a parkování v nich. Chování jednotlivých účastníků silničního provozu v zónách se smíšeným provozem.

Getting people walking (Jak přesvědčit lidi, aby více chodili pěšky)

Komunikace s veřejností, bottom-up přístup v tvorbě pěších sítí.

Creating walkable environments: routes and links (Vytváření pochůzného prostředí: Trasy a propojení)

Vytváření prostředí přátelského k chodcům poblíž transportních koridorů. Zvyšování akcesibility pěších tras ve městech.

Mobility planning and management: creating streets for all users (Plánování a management mobility: koncipování ulic pro všechny uživatele)

Tvorba polyfunkčních prostor v městech – nedopravní funkce uličního prostoru. Požadavky specifických skupin obyvatelstva na vybavení uličního prostoru.

Measuring for walking: walking by numbers (Měření pěšího pohybu: zajímavá data z empirických šetření)

Chůze v datech – zajímavé podněty pro tvorbu pěších sítí.

Political visions and futures - Public spaces, people places (Vize budoucnosti a vize politiků: Veřejné prostory a prostory pro lidi)

Systémový přístup k vytváření pěších sítí ve městech a obcích. Strategie rozvoje pěších sítí.

Kromě toho organizátoři připravili ještě i četné walkshopy, na kterých si účastníci mohli všimnout stupně tzv. walkability Barcelony diskutované teoreticky v přednáškových sálech.

Jednání v sekcích bylo shrnuto do programu, jehož nejdůležitější body přinášíme:

Systémový přístup k posouzení požadavků pěších na kvalitu urbánního prostředí

Současný stav

Chůze je tak základní formou pohybu, že se 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 (dočasně) hendikepu si člověk uvědomí, jak důležité je být schopen chodit, a že kvalita infrastruktury není tak dobrá, jak by se mohlo očekávat.

Chůze lze chápat jako centrální část multimodálního dopravního systému. Bez ní nemůže systém fungovat. Chůze a pěší však nejsou spjata 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 komerčně neatraktivním. Zajištění potřeb pěších je všeobecně vnímáno jako veřejný úkol, kterému věnuje pozornost a finance státní správa a samospráva.

Všichni souhlasí s tím, že je důležité mít infrastrukturu pro pěší, téměř žádný 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 dělat planý poplach z pozice slabšího. Vláda chápe chůzi jako úkol lokálních úřadů. Ale i na lokální úrovni musí záležitosti pěších bojovat s dalšími důležitými dopravními záležitostmi. 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 případě obchodních ulic, obchodních mallů a hypermarketů, či monumentálních parků.

Dopravní politika

Až dosud se rozvoj dopravní politiky, plánování a věd o dopravě zaměřoval zejména na usnadnění motorizovaného provozu. Kdykoliv se objeví problém pro nemotorovou dopravu, výzkumníci, politici a designéři obecně hledají taková řešení, která neovlivní

motorizovaný provoz více než je nezbytně nutné. Až na některé speciální projekty se má za to, že potřeby pěších a cyklistů mohou být uspokojeny vylepšeními původní situace či designu. Tato praxe nevede k optimální situaci pro pěší a cyklisty – cesty v rámci sítě se velmi liší v kvalitě, a to dokonce do té míry, že někteří pěší a cyklisté se s nimi nedokážou vypořádat.

Až dosud byla chůze považována za nerelevantní pro technologický rozvoj ve srovnání s ostatními mody dopravy. Proto nemohlo být dosaženo takového pokroku, jako u ostatních účastníků silničního provozu. Průmyslové společnosti se zaměřovaly na takové dopravní problémy, které mohly být snadno řešeny pomocí průmyslových přístupů a postupů. V důsledku toho se technologický rozvoj a výzvy průmyslu projevují mimo sféru pěších. Proto je péče o zájmy pěších mnohem více závislá na takových oblastech, jako je urbanismus, městské plánování, silniční design a kontrola dopravy. Avšak zlepšování silnic může mít potenciál i pro bezpečnost pěších a kvalitu jejich života. Podobně mohou mít pozitivní vliv také pokročilá a sofistikovaná technologická zařízení. Potenciál technologie pro uspokojování kvalitativních potřeb pěších je zapotřebí ještě prozkoumat.

Podmínky pro pěší se v různých zemích velmi liší. Existují odlišnosti v podnebí, v geografických a prostorových charakteristikách, v kvantitě a skladbě provozu, legislativních podmínkách, kultuře chůze a pohybu ve veřejných prostorech atd. To vyžaduje odlišná řešení pro odlišné země. Pozice pěšího ve společnosti a v dopravním systému se také mění v čase. V západoevropských zemích je současná situace pěších výsledkem postupného adaptačního procesu mnoha desetiletí. V zemích střední a východní Evropy je proces nárůstu motorizace mnohem násilnější. Adaptace je v takových podmínkách mnohem obtížnější a může vést k mnohem vážnějším problémům, než jaké prožily západoevropské země, které jsou již velmi motorizované. Mezinárodní spolupráce může pomoci poskytnout těmto zemím poznatky, které usnadní řešení problémů.

V Evropě dosud motorizace neved-

la k rozdělení společnosti, v níž chůze již nepředstavuje běžný způsob dopravy. Existuje ale možnost, že trendy jako vzrůstající závislost na automobilu a individualizace k takové situaci povedou. Lepší infrastruktura pro pěší může působit kompenzačně.

Trendy dopravního systému

Zdraví

Otázky zdraví se dnes stávají univerzálními. Pro moderní lidi již fyzický výkon není přirozenou součástí každodenního života. Technická zařízení jako automobily, výtahy, pojízdné schody činí život jednodušší, avšak vytvářejí také nové problémy. Chůze je řešením mnohých zdravotních problémů. Je to jednoduchá a zdravá forma cvičení. Podpora chůze je efektivní strategie k udržení zdraví populace a zároveň efektivním opatřením ke zmírnění typicky civilizačních chorob, jako jsou kardiovaskulární a respirační onemocnění, obezita, rakovina, choroby spjaté se stářím apod. Zdravotní sektor již nějakou dobu zdůrazňuje důležitost pohybu a cvičení a propaguje alespoň 30 minut chůze denně. Lékaři stále častěji předepisují pohyb namísto léků.

Rovněž mentální zdraví souvisí s environmentálními aspekty a životním stylem a je pozitivně ovlivňováno pravidelnou chůzí, zatímco používání automobilu a trávení hodin v dopravních zácpách představuje důležitý stresový faktor, jenž ovlivňuje jak mentální, tak i fyzickou pohodu.

Stárnutí populace

Téměř všechny evropské země čelí stárnutí populace. Pro rozvoj politik týkajících se chůze to má tyto důsledky:

- Senioři chodí více než ostatní skupiny. Pro starší osoby představuje pěší prostředí specifické problémy – vyžadují vyšší kvalitu pěší infrastruktury.
- Stárnutí populace povede k nárůstu veřejných výdajů. Bude tak mnohem obtížnější nalézt dostatečné zdroje pro pěší infrastrukturu.

V důsledku vzrůstající závislosti na automobilu a z ní vyplývajících so-

ciálních změn, změn ve využití území a ve vnímání, se vyvíjí povaha chůze. Ubývá chůze od domu k domu („door-to-door“), zatímco narůstá podíl chůze k jiným dopravním prostředkům. Celkově se dá říci, že množství chůze na osobu poněkud klesá, avšak v důsledku populačního růstu se celková distance uražená pěší chůzí udržuje konstantní. Také se dá říci, že druhá forma chůze (k ostatním dopravním prostředkům) je statisticky méně viditelná než první, což vytváří falešný dojem, že chůze se stává méně důležitou. Tento falešný dojem je dále podporován méně intenzivním využíváním pěší infrastruktury, protože stále více území je „urbanizováno“ a počet obyvatel na bytovou jednotku klesá – to vede k menšímu počtu pěších na jeden čtvereční metr chodníku.

Výzkum chůze v urbánním prostředí

V rámci sektoru městského plánování existuje urbanistické hnutí (rozhodně však ne převažující) s dlouhodobou tradicí zaměřené na tzv. „sustainable cities“ (udržitelná města) a „pedestrian-friendly“ (pěším vstřícný) design. To je inspirováno faktem, že kvality a nedostatků fyzického prostředí vnímají pěší mnohem intenzivněji než ostatní osoby, které projíždějí auty či dokonce na kolech. Klasickou je v tomto směru studie „The image of the city“ (Image města) od Kevina Lynche. V nedávné akci COST C6 „A city for pedestrians: policy making and implementation“ (Město pro pěší: tvorba a implementace politik – Závěrečná zpráva 2002) je zdůrazněna pozice pěších v městském prostředí i v současném stavu vývoje. Akce COST C11 „Green structures and urban planning“ (Struktury zeleně a urbanismus – Závěrečná zpráva 2005) nabízí další vhled do problematiky designu přátelského k pěším.

V devadesátých letech 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 an CYcliNG instead of shorter trips and to make these modes safer (Jak povznést chůzi a cyklistiku namísto kratších jízd autem a jak tyto fenomény učinit bezpečnějšími – Závěrečná zpráva 2005)

a ADONIS – Analysis and Development of New Insights into Substitution of short car trips by cycling and walking (Analýza a vývoj nových náhledů na záměnu krátkých jízd autem za chůzi a cyklistiku – Závěrečná zpráva 1999), po kterých následoval výzkum v rámci 5. rámcového programu „City of Tomorrow and Cultural Heritage“ (Město zítřka a kulturní dědictví), 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 zestárnout doma. Je realizován výzkum v rámci integrovaného přístupu THE PEP „Transport, Health, Environment – Pan-European Programme“ (Doprava, zdraví, životní prostředí – celoevropský program). Potřeba propagace chůze roste, stejně jako rostou a mění se potřeby pěších. Existuje tedy také rostoucí potřeba pro 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“.

Systémové myšlení na regionální a urbánní úrovni

Pro motorizovanou dopravu se systémové myšlení stalo víceméně normou. Zatímco v dřívějších dobách byly politiky vytvářeny čistě reaktivně („máme problém a chceme jej řešit“), dnes je cílem plánovat bezchybný systém,

v němž je provoz tak bezpečný a tak svobodný, jak je jen možné. Politiky založené na výzkumu, jako např. „Udržitelná silniční bezpečnost“ v Nizozemí, či „Vize nula“ ve Švédsku, jsou příklady nového směřování. Byla vytvořena pracovní skupina „Achieving Ambitious Road Safety Targets“ (Jak dosáhnout náročných cílů bezpečnosti na silnici), která bude publikovat zprávu o současném stavu vývoje řízení bezpečnosti. V otázkách pěší dopravy je však systémové myšlení hubdou budoucnosti. Většina veřejných autorit dosud nerozpoznala důležitost systematického uspokojování kvalitativních potřeb pěších. Výzkum a dopravní inženýrství jsou dosud většinou omezeny na specifické problémy. Městští a dopravní plánovači, urbanisté a architekti se všeobecně soustřeďují na estetiku a investiční náklady a nemyslí v intencích funkcionálního či univerzálního designu (designu pro všechny). Příspěvky disciplín jako psychologie, sociologie, filozofie, ergonomie, historie, geografie a právo jsou stále na téma chůze spíše vzácné.

Ve vztahu k systémovému myšlení je současné poznání fragmentované, nekompletní a do značné míry zastaralé. Statisticy, biologové a etologové neposkytují komplexní obraz chůze, jejích výhod a rizik. Většina základního výzkumu byla provedena již před desítkami let, v situacích, které se naprosto liší od současných. Neexistuje v současnosti systematický přehled.

V západním světě, včetně střeoevropských zemí, se filozofie volného trhu stává dominantní. Politika je zaměře-

na na ekonomický růst, jehož má být dosaženo svobodnou aktivitou participantů na trhu, nikoliv řízením – činností a vedením vlády. Doprava je zásadním faktorem pro ekonomický růst. Z tohoto pohledu v ní však chůze hraje jen marginální roli. Přední politikové souhlasí s tím, že sociální problémy nejlépe vyřeší svobodný trh a role vlády je tedy velmi omezená. V důsledku toho vlády opouští sektory politiky, v nichž byly dříve dominantní silou. V této situaci musejí být požadavky na podporu pěší chůze dobře podloženy (ekonomickými) argumenty.

Vymezení přístupu

Proč akce o kvalitativních potřebách pěších?

Ačkoli existují mnohé dobré příklady ulic a území přátelských pro pěší, obecná situace a kontext je vzdálena ideálu a nezlepšuje se automaticky. Tyto dobré příklady jsou spíše vyjimečné. Je zapotřebí mnohem hlubšího přístupu, který bude brát v úvahu také sociální, ekonomické, ekologické a politické trendy. Z pohledu systémového přístupu však v současném vědění existují mezery.

Ve většině zemí neexistují významnější obecné interdisciplinární studie založené na systémovém přístupu. Ačkoli se o tuto problematiku zajímá mnoho výzkumníků a tvůrců městských dopravních politik, je stále obtížné na národní úrovni vytvořit a hlavně finančně zabezpečit výzkum a vývoj politik.

*doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno*