

Lekce 3 vzdělávacího programu

o plánech udržitelné městské mobility

na téma

Jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?

aneb když policie řekne NE,
když politik řekne NE,
když dopravní expert řekne NE,

pak celý humanismus a ideje plánů udržitelné
městské a regionální mobility jdou ...

Příspěvek do diskuse připravil a zveřejnil spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. a to na základě průběžných výsledků projektu MOBILMAN - Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility (FD ČVUT v Praze, Universita Pardubice, VŠE Praha)

31. 1. 2020

Obsah

1	Úvodem.....	4
2	Společenské, humanitní aspekty v udržitelném plánování	6
2.1	Společenské vědy	6
2.1.1	Politologie	6
2.1.2	Ekonomie	6
2.1.3	Demografie	7
2.1.4	Sociální geografie	8
2.1.5	Psychologie	8
2.1.6	Sociologie	10
2.1.7	Praktický dopad společenských věd na PUMM	11
2.2	Vědy o kultuře a umění (design)	12
2.2.1	Kultura.....	12
2.2.2	Umění.....	13
2.2.3	Praktický dopad vědy o kultuře a umění na PUMM – Design!	13
2.3	Filozofické vědy	14
2.3.1	Systematická filozofie	14
2.3.2	Etika.....	16
2.3.3	Teologie.....	17
2.3.4	Praktický dopad filozofických věd na PUMM	18
2.3.5	Doplňující příklady výkladu filosofického přístupu	24
3	Díličí podklady pro certifikovanou metodiku.....	30
3.1	Pustá teorie: jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?	30
3.2	Princip Governance v udržitelném plánování	34
3.2.1	Úvodem.....	34
3.2.2	Jak plánování udržitelné městské mobility funguje v praxi?	35
3.2.3	Doporučení: „Co může udělat politik?“	39
3.3	Design ulice & využití veřejného prostoru	40
3.3.1	Úvodem - Design ulice: proces a výsledek.....	40
3.3.2	Vymezení limitů, s nimiž musí design ulice počítat	40

3.3.3	Stručná historie změn v prostoru ulice, které způsobila automobilová doprava.....	41
3.3.4	Důvody pro oživení uličního prostoru.....	47
3.3.5	Modely koncepce uličního prostoru	49
3.3.6	Příklady z Česka.....	51

1 Úvodem

Tento dokument představuje třetí lekci vzdělávacího programu o plánování udržitelné městské mobility, tentokrát na téma „Jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?“ Teorie je popsána v kapitole 3.1., ale paradoxně není těžištěm této lekce. Ten problém je jinde. Rok co rok, den co den, se opakuje.

Máme krásné metodiky, krásné příklady ze zahraničí, děláme konference, workshopy a pak je chceme realizovat v našich městech a ono to nejde. Častou výmluvou je, že naše společnost k tomu nedozrála, apod. Pravda bývá někdy prostší. Jeden konkrétní politik, úředník, dopravní policejní úředník řeknou NE a vše jde do „kytiček“, včetně toho, že známe hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility.

Zrovna včera dne 30. 1. 2020 nám volal kolega z jednoho města, že prý Policie dostala metodický pokyn z „Prahy“, že se mají rušit všechny ochranné pruhy pro cyklisty. Tak jsme volali do druhého města a najednou se zjistí, že žádný takový pokyn neexistuje. Jak si to tedy vysvětlit? A je z toho cesta ven?

Ano, jedno řešení existuje, i když nezaručuje úspěch. U zpracování plánu udržitelné městské mobility se zcela přehlédla tzv. přípravná fáze, která je o tom, že si sednete s klíčovými hráči a položíte jim karty na stůl a řeknete jim, že chcete realizovat odvážná řešení v rámci plánu udržitelné městské mobility. Je možné, že vám hned na to řeknou: *"Tak na to zapomeňte..."*,

Pak už vám nezbyvá nic jiného, abyste zkusili poslední pokus - jít na to tzv. „od lesa“. I když to možná bude znít absurdně, zkuste jim ukázat spojitosti mezi filozofií, politikou, etikou, designem, psychologií, demografií, sociologií a dokonce i teologií s technickými obory, které jsou obsažené v plánu městské mobility. Nemusí s vámi souhlasit, ale to je tak všechno, co s tím budou moci udělat. Pravda, odvážná opatření nebudete mít, ale aspoň jim řeknete, co si o tom myslíte. Níže uvedené řádky tak skládají fakta, jak netradičně argumentovat.

Cílem není představit jednotlivé vybrané humanitní a společenské obory, ale především je natolik provázat s technickými obory, aby dokázaly podstatným způsobem ovlivnit nejen samotnou metodiku **plánu udržitelné městské a regionální mobility (tzv. SUMP 2.0.)**, ale především realizaci konkrétních opatření ve městě, neboť humanitní a společenské vzdělávání je o „životě“, o „člověku“.

Dnes jsou velmi populární „tzv. smart řešení“ a vždy se přitom neopomene dodat, že střediskem pozornosti má být člověk. Jak ale technicky uvažující člověk může vědět něco o člověku, když nemá skoro žádné základy humanitního a společenského vzdělávání. Neboli i technik, politik, úředník, policie vždycky bude potřebovat schopnost přesného a účinného vyjadřování, kritického čtení, naučit se rozumně rychle a přesně odhadovat veličiny a pracovat s čísly a vždycky bude potřebovat něco, čemu se pracovně říká „občanské minimum“.

Totíž základní pochopení toho, jak funguje moderní společnost, hospodářství, k čemu je právo a co dělají úřady. Každá z následujících kapitol tak má přímou vazbu na určitou etapu budoucí metodiky **plánu udržitelné městské a regionální mobility (tzv. SUMP 2.0.)**.

- Společenské vědy mají vazbu na praktické rady pro veřejnou správu, pro politiky, pro úředníky, na co by neměli zapomenout, když chtějí řídit město (viz. kapitola 3.2.).
- Věda o kultuře a umění, o designu má vazbu na veškerá technická řešení, neboť i ta jsou podmíněna určité kultuře nejen státu, ale i města a rovněž by jednotlivá technická řešení neměla být jen funkční, ale i estetická, doslova pěkná (viz. kapitola 3.3.).
- Filozofické vědy mají vazbu na komunikační strategii PUMM (viz. kapitola 2.3.4.).

Poznámka: většina obecných informací a zdrojů o humanitních a společenských vědách pochází z wikipedie.

2 Společenské, humanitní aspekty v udržitelném plánování

2.1 Společenské vědy

2.1.1 Politologie

Plán udržitelné městské mobility je strategickým dokumentem a de facto jedním z klíčových hráčů, kteří rozhodují o jeho podobě jsou politici. Cílem kapitoly není hodnotit „kondici“ naší politiky, ale jen upozornit na její potenciál.

České slovo (politika) má několik významů, je ekvivalentem tří anglických termínů, které však operují na různé rovině obecnosti.

- politika ve významu anglického *polity* představuje strukturálně-funkční rámec politického procesu a politických aktivit (tento význam je blízký [politickému systému](#) společnosti, můžeme si pod ním představit například [státní zřízení](#), [ústavu](#), [volební](#) a stranický systém apod.);
- politika ve významu anglického *politics* představuje politický proces střetávání zájmů, arény, v nichž se pohybují a vyjednávají politici (do politiky s tímto významem tedy patří konkrétní političtí aktéři, jako jsou [politické strany](#) a [politici](#));
- **politika ve významu anglického *policy* je programem, opatřením, krokem či záměrem, není spojená s aktéry, ale s tématy** (např. politika **řešení dopravy a mobility**, atd.). Nositelem politiky (ve významu policy) nemusí být jen političtí představitelé, ale v zásadě kdokoliv (mzdová politika firmy, protidrogová politika školy). **V našem případě se jedná o politiku, která je předmětem této zprávy.**

V [otevřených společnostech](#) demokracií vstupují do politiky [politické subjekty](#) politickým přesvědčováním (argumentací zúčastněných stran) a vyjednáváním (často kompromisní dohodou) a tak vytvářejí či spoluvytvářejí politická rozhodnutí. Mezi takové subjekty mohou patřit jednotlivci (občané), stejně jako organizace ([politické strany](#) a [hnutí](#), [spolky](#) a jiné [zájmové skupiny](#)). Vynutitelnost politického rozhodnutí je zajištěna [autoritou](#) (která vykonává politickou moc).

V přeneseném smyslu znamená politika chování a jednání jednotlivce nebo skupiny nebo nasazení prostředků (ať legitimních, nebo ne) **k dosažení určitého cíle.**

2.1.2 Ekonomie

Ekonomie může být velkým nebezpečím pro zpracování kvalitního plánu udržitelné městské mobility (PUMM) a to z jediného prostého důvodu. Udržitelný rozvoj je sice postaven na třech pilířích ekonomickém, sociálním a environmentálním, ale praxe naznačuje že prim bere ekonomický rozměr. Právě proto je doprava většinou spojována s ekonomikou a hospodářským rozvojem. Jenže řešení městské mobility je daleko více, než jen ekonomika ... Vždyť se člověk nepohybuje po městě jen za účelem výtěžku.

Každopádně se jedná o natolik rozsáhlé téma, že pro potřeby tohoto projektu jsou použity pouze tři základní definice:

- [John Stuart Mill](#) (1844) definoval ekonomii v sociálním kontextu takto: Věda, která sleduje zákony chování společnosti vyplývající z propojených činností lidstva za účelem produkce bohatství, pokud tyto činnosti nejsou zaměřeny na sledování jiných cílů.
- [Alfred Marshall](#) poskytl ve své práci *The Principles of Economics* (1890) definici, která rozšířila ekonomickou analýzu za rámec zkoumání vzniku bohatství a přesunula ji ze společenské úrovně na úroveň mikroekonomickou: Ekonomie je studie směnného chování člověka v běžném životě. Zkoumá, jakým způsobem získává své příjmy a jak je využívá. Na jedné straně je studií bohatství a na druhé, více důležité straně, studií člověka.
- [Lionel Robbins](#) (1932) vytvořil poučku, jež byla nazvána „možná nejvíce přijímanou současnou definicí (tohoto) subjektu“: Ekonomie je věda, která zkoumá lidské chování jako vztah daný mezi výstupy a omezenými vstupy, které mají rozličné použití.

Nicméně, jak citáty naznačují, ekonomie může být i velkým přínosem pro PUMM. Pokud je ekonomie o chování člověka ve vztahu k financím, pak PUMM by měl být postaven na ekonomických přínosech pro člověka, aneb když použiješ jiný dopravní prostředek, než automobil, pak můžeš hodně ušetřit nejen financí, ale i času a navíc získá člověk celou řadu dalších benefitů.

2.1.3 Demografie

Demografie je vědní obor, který se zabývá událostmi dotýkajícími se každého z nás: narozením dítěte, úmrtím, sňatkem, rozvodem apod. Demografie však nestuduje jednotlivce, ale analyzuje události jako hromadné jevy.

Demografie má tak zřetelnou vazbu na plánování udržitelné městské mobility. Právě demografie může pomoci s výkladem tzv. „dělby přepravní práce“. Je přeci důležité vědět, jak se dopravují děti, ženy, muži, senioři. Nejen to, pokud se píše rok 2020, pak demografie řekne plánovačům, že v roce 2030 bude mít město více jak 30% seniorů a je třeba na to připravit dopravu a mobilitu. A takových cenných rad poskytuje demografie celou řadu. Nedá se prostě plánovat, pokud neznáme svoje obyvatelstvo.

Demografie je řecké slovo a znamená doslova popis obyvatelstva (démós – lid, obyvatelstvo; grafeín – popisovat). Podle mnohojazyčného demografického slovníku je demografie věda, která studuje lidské populace, zabývá se jejich velikostí, strukturou a vývojem především z hlediska kvantitativního, ale i kvalitativního. Objektem studia demografie jsou lidské populace. Demografie se zabývá jejich velikostí, strukturou, vývojem a dalšími charakteristikami. Pozornost je věnována zejména demografické reprodukci, která je chápána jako přirozená obnova populace v důsledku procesů rození a vymírání.

Zdroj: <https://www.natur.cuni.cz/geografie/demografie-a-geodemografie/studium/informace-pro-zajemce-o-studium-2/co-je-to-demografie>

2.1.4 Sociální geografie

Sociální geografie se zabývá studiem aktivit lidské společnosti v územním průmětu a studiem vzájemné interakce společnosti s přírodním prostředím. Věnuje se systematickému zkoumání vzorců a procesů, které tyto interakce utváří. Obzvláště klade důraz na zkoumání příčin a důsledků rozmístění lidských aktivit na zemském povrchu, které studuje sociální, kulturní, politickou a ekonomickou perspektivou.

Z pohledu plánování udržitelné městské mobility je třeba věnovat pozornost třem základním druhům problémů. Jde o:

- Ekonomické problémy, např. lokalizační problémy průmyslu, služeb, cestovního ruchu atp., neboli jejich **lokalizace determinuje dopravu**.
- Komunikační problémy, **např. dopravní obslužnost**.
- Komplexní problémy, které studují determinaci člověka prostředím a naopak, např. problémy trvale udržitelného rozvoje, ochrany životního prostředí, atd., neboli je třeba více brát v úvahu, **nakolik doprava ovlivňuje životní prostředí**.

2.1.5 Psychologie

Psychologie (z řeckého ψυχή (psyché) = duševno, duch, dech a -λογία (-logia) = věda, výzkum, nauka o duševnu) je věda, která studuje lidské chování, mentální procesy a tělesné dění včetně jejich vzájemných vztahů a interakcí (souhrnně označované jako *psychika*) a snaží se je popsat, vysvětlit a predikovat. Cílem psychologie je využít ke zvýšení lidské spokojenosti a zdraví. Psychologové objevili a vysvětlili řadu klíčových pojmů a konceptů, jako například percepce, kognice, pozornost, emoce, motivace, osobnost, interpersonální vztahy či podvědomí.

Jak ovšem může psychologie pomoci pochopit téma plánování udržitelné městské mobility? Zdrojem odpovědí pro tento projekt se stala kniha „Všichni žijem’ v blázinci.“ To tvrdí renomovaný psychiatr a psychoterapeut Radkin Honzák, který už padesát let naslouchá lidským strastem (* 1939). V rozhovorech s novinářkou Renatou Červenkovou se zamýšlí nad způsobem života, který dnes vedeme, i nad stavem společnosti, v níž duchovní rozvoj výrazně pokulhává za technickým.

Hovoříme o významu multimodality pro udržitelnou dopravu, o vlivu infrastruktury na volbu způsobu dopravy, o tom, jak daleko jsme pokročili v transformaci městské mobility. Otázka ale je, zda jsme na této cestě neztratili ze zřetele kromě politických cílů a názorů odborníků i osobu uživatele. Lidský faktor, to je to, co v zájmu dosažení udržitelnějšího systému dopravy získává stále větší pozornost. Pro politiky a úředníky to znamená hledat rovnováhu mezi potřebami jednotlivce/uživatele, potřebami společnosti, ekonomickými potřebami a městským prostředím. Spolu s výhodami, které přináší redefinování a přerozdělení veřejného prostoru, přichází i možné nové politické problémy, spojené s bojem o tento prostor a nutností hledat rovnováhu mezi potřebami všech skupin a subjektů v naší společnosti.

Pro danou zprávu byly vybrány následující citace:

- **Téma: co je normální? (strana 41).** Jak často slyšíme i v dopravě větu typu - vždyť je to přeci normální. A co na to Radkin Honzák? Celý národ bych pak o odnaučil slovo „normální.“ Tak jako současná medicína akceptuje jako normu člověka bez emocí, pacient zase akceptuje svoji konkrétní situaci jako „normální“, aniž by vnímal konflikt, který v něm nebo v jeho rodině je a který se choroba snaží nějak vyřešit, pochopitelně špatně. Stereotyp prostě vnímá jako danost, jako něco „normálního“. Na mé oblíbené stránce TED (www.ted.com), která má slogan „Ideas Worth Spreading“, „Nápady hodné šíření“, vystupují strašně zajímavé lidé. Jakási spisovatelka z Turecka, co měla babičku čarodějnici a matku diplomatku, vyprávěla, jak za babi chodili lidi s kožními problémy. Ona to postižené místo vždycky obkroužila, pak vzala trn růže, píchla s ním do kůže v samém středu a vzápětí do jablka, a znovu... Když se vnučka zajímala proč, babička ji vysvětlila, že jakmile se někdo uzavře do svého kruhu, usychá, protože ztrácí spojení s okolím a tím také náhled na mnoho věcí. A tak bych rád na tomto místě vznesl prosbu, abychom byli ochotni otevřít se novým informacím, protože i myšlenka může být docela zajímavá síla.
- **Téma – význam slova Hibris (strana 65).** Hybris je každý krok překračující přirozenou mez toho, co člověk skutečně potřebuje. Vždyť postavení člověka mezi ostatními živočichy dospělo k tomu, že má kromě dvou nepřátel – tvrdé Matky přírody a sousedů, s nimiž se pere o teritorium – ještě třetího, sám sebe. Lidská chamtivost je totiž nekonečná. A čím víc se rozvíjejí technologie, tím více platí ona krásná indická bajka o starém králi, co předal království synovi a šel hledat moudrost. Jednou syn se svým průvodcem potká žebráka. Chce ho obdarovat tím, co se vejde o žebrácké misky. Nasype tam všechny mince, které najde po kapsách, a všechny zmizí, své do ní nasypou tedy i dvořané, zmizí taky, a tak vládce káže přivést poklady z paláce, a miska dál zeje prázdnotou. „Co je to za divnou nádobu?“ diví se syn-vladař. „Milý synu,“ řekne mu žebrák, „to jsem já, tvůj otec, a ptáš se správně. Tohle je miska přání a nikdy a ta nikdy nebude plná. Já jejím plněním ztratil zbytečně kus života, ty se toho vyvaruj..“ A tak to opravdu je: misky přání se nikdy nezaplňují. Proto pád všech společností začíná ve chvíli, kdy jejich možnosti zajdou tak daleko, až se zdá, že se konečně dají všechna přání naplnit – a na to to krachne. A co to má společného s dopravou? Hybris je každý krok překračující přirozenou mez toho, co člověk skutečně potřebuje. Více nemá cenu téma otevírat, neboť mnozí začnou polemizovat o tom, co je přirozené, např. jestli chodit pěšky, či jezdit autem do 500 m. Další příklady by se jistě taky našly.
- **Téma - komunikace a zrychlený životní styl (strana 69).** Že psychofarmaka nejsou vitamínem C, ví snad už každý absolvent základní školy. Jak si tedy vysvětlujete, že se jimi ochotně krmí miliony lidí? Závislých na prášcích je u nás desetkrát tolik co narkomanů a jejich počet stoupá. Jeden důvod podle mě je, že vážne komunikace mezi lidmi, která by nám dopřála přirozené pohlázení, a tak nás musí pohladit prášky. Učebnicová klasika – dcera: „Maminko, máš mě ráda?“ Maminka: A co to je mít ráda?“ V transakční analýze tomu říkáme angulární odpověď – formálně sice komunikace teče, ale protějšek vám vůbec neodpovídá na to, na co jste se ptala. Zásadní však je, že žijeme v éře „enhancování“, jak se teď nepěkně, leč oficiálně uvádí v odborné literatuře. „To enhance“ znamená v angličtině posílit, zlepšit, no a my chemií vylepšujeme některé vlastnosti a schopnosti, abychom v současném životním úprku obstáli.
- **Téma změna životního stylu, případně "dopravní kultury" (strana 74).** Motto: Račte na kanape! Vždy se najdou Eskymáci, kteří vypracují pro obyvatele Konga pokyny, co dělat za

velkých veder“ Stanislav Jerzy Lee. Poznal jsem desítky lidí, kteří se doopravdy rozhodli, že budou dvakrát denně deset minut kondičně cvičit, protože je k tomu dohnaly jejich zdravotní potíže. Devětadevadesát procent z nich ze svého předsevzetí ustoupilo během několika týdnů, protože v prvotním naštěstí a ochotě nedopočetali, že jim za měsíc bude chybět deset hodin, které do té doby věnovali jiným aktivitám. A protože jsme všichni založeni spíš konzervativně, snáz oželili nový prvek, cvičení, než zaběhnutý chod věcí. Své ale způsobuje i bezmezná spoléhání se na technologie a pomoc zvenčí a do třetice prostá lenost, někdy maskované tím, že je to směšné.

2.1.6 Sociologie

Sociologie je věda, která se zabývá studiem sociálního života, skupin a společností (Giddens, 2005). Jandourek (2009) definuje sociologii jako samostatnou vědeckou disciplínu, která se pokouší pomocí analytických metod a empirických technik zkoumat struktury, funkce a souvislosti vývoje společnosti a navrhopvat o nich teorie. Bauman a May (2004) charakterizují sociologii jako komentář sociálního života. Sociologie podle nich obrací pozornost nejen k vlastnímu jednání, ale též k omezením a možnostem, s nimiž se musíme vyrovnávat. Existuje celá řada dalších definicí sociologie, které jsou si více či méně podobné. Pro naše potřeby lze sociologii definovat jako vědu o zákonitostech vývoje a struktury lidské společnosti.

Sociologii lze v systému věd zařadit mezi vědy zabývající se prostředím člověka a jeho společností – např. geografie, demografie, psychologie apod., a vědy věnující se lidským činnostem a jejich produktům – např. ekonomie, politologie, antropologie, etnologie aj.

Význam sociologie spočívá zejména v její poznávací (kognitivní) funkci. Je to věda relativně komplexní, což omezuje praktické využití jejích výsledků (nenabízí jednoduchá řešení). **Zásadní význam sociologie lze ale spatřit v tom, že nám umožňuje vidět souvislosti, které si běžně neuvědomujeme nebo je vidět nemůžeme. A právě tento rozměr je potřeba vyzvednout při plánování udržitelné městské mobility – umět vidět souvislosti.**

Sociologie se soustředí na dva typy problémů – sociální a sociologický. Sociální problém představuje to, co konkrétní společnost za problém považuje, co v dané společnosti nefunguje. Sociologický problém se týká sociologie jako vědy. Sociologie pak řeší otázku, proč něco funguje právě určitým způsobem a jaké vnější i vnitřní vlivy daný jev ovlivňují.

Obecně se pak dá říci, že sociologie zkoumá společenskou realitu a její jednotlivé součásti, snaží se ji vidět ve vzájemných souvislostech se všemi dimenzemi společenské reality. Zabývá se nejen formalizovanými vztahy mezi lidmi, ale i jevy a procesy s nimi spojenými. Ve vztahu k pospolitému životu sociologii zajímají názory, představy a motivace lidí. Předmětem sociologie tedy je snaha o poznání a vysvětlení sociální skutečnosti.

Sociologie se zabývá zejména různými společenskými institucemi jako je rodina, politika, kultura apod., strukturou různých forem lidské pospolitosti a silami, které je seskupují (různými skupinami –

etnickými, profesními, věkovými, vzdělanostními) a společenskými jevy a procesy vycházejícími jak ze společenského života tak interakce lidí (modernizace, globalizace, ekonomie apod.).

2.1.7 Praktický dopad společenských věd na PUMM

Jedná se o navazující kapitoly 5.1. Governance, 5.2. Bezpečnost a 5.4. Chytré technologie (u smart cities je totiž velmi populární, že je vše o člověku. Otázka je, co vlastně techničtí odborníci ví o společenských vědách).

2.2 Vědy o kultuře a umění (design)

2.2.1 Kultura

Na první pohled se může zdát, že kultura nemůže mít s dopravou nic společného. Opak je pravdou. Pokud má být vytvořena nová metodika plánu udržitelné městské mobility, která má současně vycházet z evropské aktualizované metodiky plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0., tak bez vazby na českou kulturu nemůže být vytvořena. Z mnoha příkladů lze vybrat například opatření z Paříže, která by ale v Praze mohla být jen těžko realizovatelná, např.:

- jednosměrná ulice o třech pružích v centru města je nově rozdělena: jeden pruh je vyčleněn pro bus+kolo, druhý pro auta, třetí pro cyklisty, aby mohli jezdit v obou směrech;
- jedna ulice v centru je vyčleněna pro běžce a cyklisty;
- je uzavřen jeden most pro auta a je ponechán jen pro chodce a cyklisty;
- umožnění cyklistům jezdit v každé jednosměrce;
- zóny 30 se mění na zóny 20.

Kultura tak musí mít zásadní vliv na tvorbu metodiky. Bez české kultury dopravy a mobility by mohl vzniknout metodický manuál, který splňuje všechny atributy plánování městské mobility, žel, v českém prostředí naprosto nepoužitelný.

V tomto kontextu je třeba věnovat pozornost tomu, co znamená „kultura“. Stačí jen spojit kulturu s dopravou a existuje návod, jak „uchopit“ zpracování metodiky.

Kultura (lat. *cultura*, „to, co je třeba pěstovat“) označuje v užším slova smyslu soubor vybraných a tvůrčích lidských činností, jako je například literatura, umění, divadlo, náboženství, případně i vzdělávání. V širším smyslu, zejména ve společenských vědách, je to systém všech významů, činností a vzorců chování, které si člověk osvojuje až jako člen společnosti, kde se tato kultura pěstuje a předává. Studium kultury se zabývá hlavně kulturologie, ale i sociologie, kulturní antropologie a další vědy.

Proti tomuto úzkému významu pojmu kultury se ohradil už Johann Wolfgang von Goethe. V jeho pojmu kultury prý nesmí chybět „ani oblečení a jídelní zvyky, dějiny ani filosofie, umění ani věda, dětské hry ani přísloví, hospodářství ani literatura, politika ani soukromí, ba ani poukaz na škody vznikající odlesněním hor“. Britský antropolog E. B. Tylor chápal kulturu jako systém všeho toho, co si člověk osvojuje jako člen určité společnosti, například jazyk, vědění, náboženství, umění, právo, morálku nebo zvyky. Právě v tomto širokém významu dnes pojem kultury užívá antropologie i sociologie.

Kultura tedy zahrnuje všechno to, s čím se člověk nerodí, ale:

- co se musí naučit, aby se stal platným členem své společnosti;
- co sám většinou nevytváří, nýbrž přejímá od starších;
- co je spíše kolektivním a často anonymním, nastřádaným dílem mnoha generací;
- co se udržuje tím, že se o to lidé starají a pečují;
- co dané společenství spojuje a zároveň odlišuje od jiných.

Podstatnou složku lidské kultury v tomto širokém smyslu tvoří jazyk, a tak jako je jazyků mnoho, lze hovořit i o mnoha různých kulturách. V tomto širokém významu je kultura nezbytnou podmínkou lidského života ve společnosti a nelze ji tedy pokládat za pouhou „nadstavbu“ hmotné „základny“, jak to činili marxisté. Hmotná i kulturní či duchovní stránka člověka se jistě vzájemně podmiňují.

Antropolog Clifford Geertz charakterizuje kulturu jako „sít významů“, v nichž a s jejichž pomocí člověk žije, které přijímá od své společnosti a které naopak předává svým dětem. Podle Gerta Hofstede je to „kolektivní software“ společnosti. Z jiného hlediska je to způsob, jak lidé žijí v souladu svých přesvědčení, jazyka, dějin i třeba způsobu oblékání. Sdílené hodnoty, symboly, způsoby chování a gesta vytvářejí společný rámec lidských jednání, budí vzájemnou důvěru a pomáhají dobré komunikaci.

2.2.2 Umění

Stejně jak v případě oboru „kultury“ je třeba věnovat pozornost oboru „umění“. Z obecného popisu plyne, že v širokém slova smyslu se jedná o užitečnou dovednost, kterou neovládá každý a které je případně třeba se naučit. A to platí i dopravě a mobilitě. Jak ukázaly zkušenosti ze zpracování stávajících strategických plánů, řešící městskou mobilitu, tak tuto dovednost si zatím neosvědčila téměř žádná odborná technická firma. Žádná nedokázala do takového plánu zakomponovat společenské a humanitní vědy, což je základem pro pochopení takového plánu.

To není vše. Dovednost umění je potřeba uplatnit i při návrhu technických řešení. Každý projektant má sice k dispozici jasně definované normy, technické podmínky, vyhlášky, ale zákony, ale při jejich uplatnění do praxe se stejně musí uplatnit prvek „umění“.

V tomto kontextu je třeba věnovat pozornost tomu, co znamená „umění“. Stačí jen spojit umění s dopravou a existuje návod, jak „uchopit“ zpracování metodiky.

Umění (od „uměti“, řecky τέχνη, techné, jako řemeslná technika) je součástí lidské kultury, v širokém slova smyslu užitečná dovednost, kterou neovládá každý a které je případně třeba se naučit. Od renesance se však nejčastěji užívá v užším smyslu „krásných umění“, kde se klade důraz na tvořivost, originalitu a individualitu umělce. Hodnocení je však subjektivní.

Umění v tomto smyslu se od starověku dělí na umění výtvarná, která vytvářejí trvalá vizuální umělecká díla (například malířství, sochařství, architektura **a v našem kontextu veřejný prostor**), a umění múzická či performativní, kde umělec sám vystupuje před publikem (například tanec, zpěv, hudba, divadlo). Toto rozlišení se sice díky písmu, notovému záznamu a dalším záznamovým technikám do značné míry přežilo, přesto se stále užívá. I v tomto případě je možné najít vazbu na dopravu a mobilitu, neboť i projektant se musí představit před publikem (např. veřejné slyšení), kdy musí obhájit své dílo.

2.2.3 Praktický dopad vědy o kultuře a umění na PUMM – Design!

PUMM je postaven na technických řešeních. Nicméně i technická řešení musí vycházet z kulturu dané společnosti a musí vykazovat prvky krásy, neboli umění, která se dá popsat slovem „Design“. Krása

se má projevit jak v prostředcích veřejné dopravy (kapitoly 5.3.), či uličním prostoru (kapitoly 5.5.). Zde je ovšem popsána pouze teorie pojmu Design.

Design (z angl., vyslov [dɔzajn]) je vytvoření plánu nebo úmluvy na výstavbu objektu nebo systému (architektonické plány, technické výkresy, obchodní procesy, schémata zapojení, grafický design, produktový design). Může označovat jak činnost návrháře, tak výsledný produkt jeho činnosti. Dobrý design obecně, zahrnuje několik věcí, a to tvar výrobku, bezpečnost, použitelnost, respektuje technické a technologické zásady. Zdařile vypadající průmyslové produkty bývají často označovány jako "designové", designové hodiny, designová sedačka atd...

Design může zahrnovat značný výzkum, myšlení, modelování a častý re-design. Časté druhy navrhovaných objektů jsou šaty, grafické uživatelské rozhraní, mrakodrapy, firemní identity a dokonce i metody designu.

2.3 Filozofické vědy

2.3.1 Systematická filozofie

Filozofie a doprava? Pokud se filozofie v užším slova smyslu vyznačuje tím, že žádný názor ani tvrzení nemůže přijmout jako nepochybný a musí se vždycky ptát: je to opravdu tak? a proč?, pak se musíme ptát, zda technické pojetí světa v oblasti dopravy a mobility, kdy je preferována automobilová doprava, je skutečně ten ideální scénář pro tento svět. Filozofii nic nebrání zabývat se jakýmkoli tématem, využívat jakýchkoli pramenů a inspirací, nejen poznávat a popisovat, ale také kritizovat a hodnotit. Právě toto je přínos filozofie pro dopravu. Je možno kritizovat stávající pojetí dopravy a je to v souladu s myšlenkami filozofie.

Filozofie, řecky φιλοσοφία, z φιλειν (filein, mít rád, toužit po něčem) a σοφία (*sofía*, moudrost, zdatnost) je soustavné, racionální a kritické zkoumání skutečnosti, světa a člověka, případně i toho, co je přesahuje (metafyzika). Hledání pravdivého poznání, smyslu a dobrého života prostředky reflexe, racionální argumentace a diskuse, která vyžaduje určité pojmy. Není to tedy jen akademická disciplína, ale také způsob života, který začíná údivem nebo zklamáním nad tradičními výklady věcí (Platón) a snaží se s tajemstvím světa a existence nějak vyrovnat.

Od věd, které kdysi z filosofie vzešly, se filosofie liší jednak širší, vlastně neomezenou oblastí témat, jednak volnější metodou. Moderní vědy se omezují na to, co lze bezpečně doložit, vyzkoušet experimentem, modelovat a měřit, a co tedy platí úplně pro každého (pokud příslušné metodě rozumí). Nemohou tedy hodnotit, ptát se na smysl své činnosti ani odpovídat na prosté otázky, jaké kladou třeba děti – například, co je věda, co je to pravda nebo proč se nemá lhát. Naopak od poezie a literatury se filosofie liší tím, že se musí snažit o určité pojmové vyjadřování, ale hlavně tím, že každé své tvrzení musí umět nějak obhájit, tedy vysvětlit, proč říká to, co říká.

Všechny lidské kultury měly a mají svoji tradiční moudrost, vyprávění, básně a přísloví, která se v dané společnosti přijímají jako autorita. Na to, co říkají, se nelze zeptat „proč?“ Potíž začíná tam, kde na sebe dvě různé moudrosti narazí: která z nich teď platí? Právě v takové situaci řeckých měst vznikl

někdy v 6. století př. n. l. nový způsob hledání či „touhy po moudrosti“ (filo-sofie), který se neopíral o Homéra ani Hésioda, nýbrž snažil se přijít věcem na kloub pozorováním, přemýšlením a argumentací, zkrátka vlastním rozumem a diskusí. Rozum je totiž všem lidem společný a – jak říká Descartes – „mezi lidmi nejlépe rozdělen“. Pokud je ale kritický i sám k sobě, nedělá si nárok na definitivně platnou moudrost, nýbrž ví, že ji bude vždycky jen hledat.

Ve 20. století se začal název filosofie používat v širším slova smyslu i pro vypracované systémy náboženské a školy moudrosti, a mluví se tedy i o filosofii indické, čínské nebo africké. V anglicky mluvící oblasti se běžně hovoří i o „filosofii“ ve významu např. firemní strategie nebo záměru a tento zvyk se přenáší i k nám.

Filozofie de facto řeší otázku: „Co je“ nebo lépe „kdo je člověk?“. Je to věda, která se zabývá otázkami o člověku, neboli je to nauka o člověku - antropologie. Chceme-li zkoumat, kdo je vlastně člověk, musíme si zvolit metodu, pomocí které ho budeme zkoumat. K člověku zřejmě nemůžeme přistupovat jako k předmětu, tedy jako k něčemu, co je zde před námi. Tak k němu mohou přistupovat všechny ostatní vědy, ale ne antropologie. Medicína bude tak zkoumat jeho tělo, psychologie jeho chování, sociologie ho zkoumá v rámci jeho vztahů Všechny tyto vědy mohou pohlížet na člověka jako na předmět, protože u nich člověk jako předmět je obecně postižitelný (tedy to, co věda vyzkoumá jako podstatné u jednoho člověka bude platit pro všechny). Avšak antropologie má zkoumat člověka jakožto člověka a zde je problém, jak ho zachytit v jeho obecnosti. Jak postihnout v obecnosti člověka i s jeho svobodou? A svobodou nazýváme právě onu nevyzpytatelnost člověka, která nám zabraňuje ho bezprostředně pojmout jako předmět. A svoboda není okrajovým projevem člověka. Vždyť právě díky ní má člověk svět a tím se odlišuje od všeho ostatního – vše ostatní je pouze zařazeno do svého okolí. I nejdokonalejší živočichové pouze reagují na to, co na ně působí. Hladový šimpanz půjde za banánem, který mu ukážeme (i kdybychom ho před tím „naštvali“), bude utíkat před tím, co se mu jeví jako nebezpečné... Živočich jedná determinovaně, pouze reaguje na podněty. Proto živočich nemá svět, má pouze okolí, prostředí (vnímá ho jako sadu určujících podnětů: užitečných, líbivých, škodlivých ...), ani šimpanz nevnímá banán jakožto banán, ale pouze jako „užitečné a chutné k jídlu“. **Pouze člověk vnímá svět v možnostech, které se mu nabízí.** Pro člověka předložený oběd není pouze potrava, ale i společenská akce, součást jeho kultury (tak i sám si vezme příbor) – vnímá ho tedy v širších horizontech; jsou i chvíle, kdy se svého oběda vzdává... Člověku se každá věc nabízí v různých svých možnostech, které jsou vlastně možnostmi (aspoň hypotetickými) jeho samého. Židle nabízí možnost si sednout, ale i uvolnit místo jinému či v případě nutnosti se s její pomocí bránit nebo s ní zatopit ... Možnosti tedy nějak souvisí se svobodou a ta je něčím velmi charakteristickým, co člověka odlišuje od ostatního veškerenstva.

Člověka tedy nelze zkoumat jako jiné předměty a že jeho vřazení v celek je zcela odlišné od všech ostatních skutečností, že má jakési významné a určující centrum.

Jak tedy zkoumat člověka? Je možné o něm vůbec založit vědu, vymyká-li se přísné předmětnosti? Filosofie našla jiný přístup k člověku, který ji dovoluje zkoumat, kdo člověk je. Nepřistupuje k němu jako k předmětu, ale jako k subjektu – tedy zkoumáním sebe, ptáním se po vlastním já, zkoumáním toho, co je to poslední, v čem je „já“ založeno, odkud vychází naše rozhodování v jeho svobodě i

v jeho odpovědnosti (která nutně provází svobodu), na základě čeho stanovujeme kritéria pro naše rozhodování... Pro pochopení člověka je tedy nejdůležitější pochopit, kdo jsme my sami a teprve na tomto pochopen můžeme něco systematicky o člověku tvrdit.

2.3.2 Etika

Zkuste představit situaci v českém prostředí. Svítí červená na přechodu pro chodce na méně významné komunikaci. Všichni chodci jdou ale červenou, ale to není to nejhorším v českém kontextu. Před přechodem stojí policejní auto a dává pokynem chodcům najevo, že mají přednost. V Česku totální anarchie, v Paříži normální věc. Vítejte ve světě **etiky**.

Etika (z řeckého ethos – mrav, zvyklost), nebo též teorie morálky je filozofická disciplína, která se zabývá zkoumáním mravní dimenze skutečnosti. **Etika** zkoumá morálku nebo morálně relevantní jednání a jeho normy. **Etika** je disciplínou praktické filozofie. **Etika** se zabývá teoretickým zkoumáním hodnot a principů, které usměrňují lidské jednání v určitých situacích. Neboli ve Francii je běžné chodit na červenou, ale v Česku?

Normativní **etika** je konfrontována s normativním, nepodmíněným učením o správném chování ve vztahu k nepodmíněným a přitom nenáboženským požadavkům. Tyto se zaměřují na tři od sebe neoddělitelné momenty – na požadavek normy (na tzv. mravní zákon), na jednajícího (mravní subjekt) a na účel nebo dobro, jehož má být jednáním dosaženo.

1. Problematika mravního zákona, v našem kontextu silničního zákona, je nesena paradoxem: ačkoli je mravní jednání podmíněno společenstvím, jednotlivec za ně nese odpovědnost, je jeho subjektem. Vztah jednotlivce k zákonu závisí proto na povaze tohoto zákona, přičemž hlavní je otázka zákonodárce mravních požadavků a povahy morálních soudů. Rozmanitost interpretací mravního zákona dokumentují tyto historicky nejvýznamnější koncepce:

- idea dobra jako božského světla lomeného skrze prizma kardinálních ctností;
- a priori rozumu v příkazu čisté, nepodmíněné vůle;
- evidence mravního soudu jako nezvratné jistoty;
- evidence hodnot a hodnotových stupňů);
- přiměřenost jako zákon společnosti;
- přirozenost jako pud, nevědění, libido;
- vůle k moci.

2. Problematika mravního subjektu obsahuje základní otázku, je-li člověk natolik svoboden, aby mohl být vinen – dochází-li k takovému uvolnění z kolektivní vázanosti, aby byla možná konfrontace konajícího a konání v jeho nitru. Aspekty mravního subjektu vyjadřují pojmy [svědomí](#), [osobnost](#), [odpovědnost](#), [existence](#), [svoboda](#). Svoboda v mravním smyslu není svobodou „od“ něčeho, ale svobodou „k“ něčemu. V pojetí subjektu se etické směry liší především podle toho, kladou-li důraz na úmysl jednajícího (*Kant*, etika smýšlení) nebo na rezultat, užitek z mravního činu (zejm. [utilitarismus](#)). Současný výzkum problematiky mravního subjektu se opírá o psychologii.

3. Problematika účelu je problematikou konkrétní společenské mravní praxe, určitého ideálního hodnotového modelu, který s sebou přináší ten který světonázorový modus myšlení. Tento hodnotový náboj má vliv na utváření vztahů právních, vztahů pracovních, rodinných, soc., které ve svém souhrnu jsou zpětně dalekosáhle relevantní pro mravní praxi.

2.3.3 Teologie

"Nestydím se za evangelium: je to moc Boží ke spasení pro každého, kdo věří..." (Římanům 1,16)
Radim Passer.

Pravděpodobně se jedná o velmi překvapivý úvod pro tuto kapitolu, ale i přesto do této zprávy patří. Teologie se může totiž vnímat jen jako vědní obor, kdy zkoumáme Boha, o kterém ale vlastně víme jen „z vypravování a z literatury“. Teologie žel nevychází ze subjektivního, byť velmi silného osobního poznání Boha. To je víra v Boha, která je spojena s tajemství. Teologie je věda a opravu to jsou dvě rozdílné věci. Nic to nemění na faktu, že pokud Bůh existuje, tak jakákoliv věda je na Něj krátká, ke vši úctě k teologii. Je ale pravděpodobné, že kdo studuje teologii, pak i věří v Boha. A pak je velmi pravděpodobné, že kdo věří v Boha, má od něj i poslání. Tak to skutečně ve světě víry, tedy i o nauce o teologii funguje. A právě v takovém kontextu je použit i úvodní citát od Radima Passere, předsedy představenstva PASSERINVEST GROUP, a.s. Na daném citátu není nic špatného, ale je třeba jej brát v kontextu jeho další aktivity Dopravní iniciaci ČR 2038 - <https://www.passerinvest.cz/cs/dopravni-iniciace-cr-2038>. I na této iniciaci není nic špatného, natož, když se zalíbila Ministerstvu dopravy ČR. Nicméně je velmi pravděpodobné, že Dopravní iniciace má v sobě „schované“ prvky teologie, či víry v Boha, byť to pro drtivou část české ateistické společnosti bude znít jako naprosto irelevantní tvrzení. Ale právě o tom je víra v Boha, de facto teologie. Občas se dostane člověk za hranici, kterou již nelze změřit.

Dále. Teologie, jakožto nauka o Bohu, má daleko blíže k sociologii, než si myslíme. Teologie i sociologie dokáží vidět věci v souvislostech. Zatímco sociologie v horizontální rovině, tak teologie ve vertikální rovině. Kdo zná jen trochu teologii nauku o Bohu, a stačí opravdu jen povrchně, pak ví, že směřuje k sociálním a environmentálním rozměrům. Například žalm 134 je právě zaměřen na ochranu životního prostředí.

Takže i teologie má velmi blízko k otázkám dopravy a mobility, i když se to nezdá. A nyní něco k teorii.

Teologie (z řeckého θεολογία *theologia* < θεός *theos* bůh + λόγος *logos* slovo; také **bohosloví**) je nauka o Bohu, o bozích a souvisejících tématech (zázraky, duše, posmrtný život apod.). V českém kulturním kontextu se teologií obvykle rozumí teologie křesťanská, v širším významu je však možné hovořit i o teologii ostatních náboženství.

Křesťanská teologie se chápe jako vědecký rozbor pramenů víry (biblická teologie a historická teologie), jejich systematická analýza a pokus o verbalizaci (systematická teologie a fundamentální teologie) a praxe této víry (praktická teologie). V České republice vychází řada odborných teologických časopisů.

Teologie vychází z předpokladu, že Bůh existuje, zatímco religionistika se snaží vědecky zkoumat a porovnávat různá náboženství, přičemž existence či neexistence boha pro ni z tohoto hlediska (z hlediska víry) není podstatná.

2.3.4 Praktický dopad filozofických věd na PUMM

Stručně shrnuto. Součástí Plánu udržitelné městské mobility musí být komunikační strategie. Jenže právě ta má být postavena především na filosofickém pohledu. Proto tato kapitola je věnována obecným principům komunikační strategie, která musí být spojena právě s filozofickým přístupem.

Udržitelná mobilita, marketing a marketingová komunikace

Úlohou moderního marketingu a zejména marketingové komunikace je propojování zájmů organizace se zájmy jejích partnerů (stakeholderů) za účelem dosažení vytýčeného cíle. V případě Plánu udržitelné městské mobility jsou hlavními cíli především zvýšení informovanosti všech stakeholderů o existenci plánu udržitelné městské mobility, zvýšení participace veřejnosti na tvorbě PUMM a získání jejich podpory pro PUMM jako celek, tak i pro jednotlivé dílčí aktivity (např. zklidnění dopravy v konkrétní ulici).

V rámci přípravy na letní školu 2019 byli účastníci vyzváni k identifikaci možných cílů marketingové komunikace, k identifikaci klíčových partnerů (stakeholderů) i konkrétních problémů, kterým čelí při prosazování PUMM na lokální úrovni. Získané poznatky a vstupy byly dále rozvíjeny ve skupinové diskuzi v rámci letní školy, jejíž součástí byla i tvorba základního konceptu marketingového komunikačního plánu pro konkrétní aktivity v jednotlivých městech.

Hlavní poznatky a možná řešení jsou nastíněny v následujícím textu.

Role marketingu a marketingové komunikace

Jak již bylo uvedeno výše, hlavním smyslem marketingu a marketingové komunikace v moderním pojetí je propojování zájmů organizace a jejích partnerů za účelem dosažení stanovených cílů. V takto pozitivním smyslu však není marketing v současnosti ani veřejností, ani zástupci měst chápán. Marketing je spíše chápán v negativním smyslu, jako nástroj, který ovlivňuje chování spotřebitelů směrem k rozhodnutím, která by spotřebitelé za normálních okolností neučinili (pokud by nebyli marketingovým aktivitám vystaveni) a která jsou tedy z nezávislého pohledu neracionální, či dokonce proti jejich zájmům (typicky např. spotřebitel se zadluží nákupem výrobku, který ve skutečnosti nepotřebuje, ale byl mu „vnucen“ reklamní kampaní).

Toto chápání marketingu a marketingové komunikace pak vede k podceňování jejich role v moderní společnosti pro racionálně uvažujícího člověka, či dokonce k jejich úplnému odmítání především ze strany organizací, jejichž smyslem není dosažení zisku, ale dosažení širšího, veřejně prospěšného cíle, což je právě oblast udržitelné městské mobility. Takové organizace věří, že smysl jejich existence i jejich aktivity jsou natolik jasně prospěšné, že jejich prospěšnost musí být zřejmá každému člověku, a tedy není nutné využívat marketingové „triky“ k ovlivnění veřejnosti.

Výsledkem tohoto chápání marketingu je pak samozřejmě nulový, či téměř nulový rozpočet na marketingové aktivity v rámci PUMM, protože prostředky investované do marketingu jsou považovány za peníze vynaložené neefektivně (v horším případě dokonce neeticky), neboť jejich samotné investování mobilitu ve městech nezlepší (na rozdíl od např. investic do konkrétních dopravních opatření).

Je však zřejmé, že toto chápání marketingu brání městům v lepší komunikaci s jednotlivými zainteresovanými partnery a v prosazování cílů v oblasti udržitelné městské mobility. Přitom marketingové aktivity nemusejí být samy o sobě příliš nákladné, ale mají potenciál výrazně přispět k propojení zájmů jednotlivých zainteresovaných skupin a k nalezení řešení, která budou pro všechny zainteresované užitečná a přijatelná. Ostatně i příklady dobré praxe ze zahraničí jasně ukazují, že zvládnutí marketingu a komunikace může hrát významnou roli při prosazení plánů a opatření podporujících udržitelnou mobilitu.

Základní koncept marketingového komunikačního plánu pro udržitelnou městskou mobilitu

Cíle

Základem každého marketingového plánu je jasné stanovení cílů, kterých má být marketingovými aktivitami dosaženo. V oblasti udržitelné městské mobility se ukazuje, že města mnohdy buďto žádné cíle dosažitelné marketingovými aktivitami nemají, nebo jich mají naopak příliš mnoho, anebo jsou cíle nejasně formulovány (typicky např. zvýšení participace veřejnosti). Zejména v počátcích aktivit je vhodné nastavit konkrétní a v relativně krátkém čase dosažitelné cíle, které umožní tvorbu jednoduchého marketingového plánu a zároveň i otestování konkrétních marketingových aktivit a jejich účinnosti v konkrétním městě/ ulici/ sídlišti. Pokud je cílů stanoveno příliš mnoho, či jsou nejasně formulovány, není možné sestavit jasný plán aktivit, plán se stává nesrozumitelným i pro jeho autory a samozřejmě především pro cílové skupiny (partnery), kteří nechápou, k čemu konkrétní aktivity směřují.

Stakeholders a jejich potřeby

Dalším krokem je identifikace klíčových partnerů (stakeholderů), jejichž chování bude prováděnými aktivitami ovlivňováno.

V rámci přípravy na letní školu 2019 i samotné letní školy, byly ve spolupráci s městy identifikovány následující klíčové skupiny partnerů (stakeholderů):

- Aktéři místní samosprávy (zastupitelé, starosta atd.)
- Firmy v regionu/ městě
- Policie ČR a obecní či městská policie
- Ředitelství silnic a dálnic v obcích, jimiž procházejí komunikace 1. třídy
- Školy a školky
- Veřejnost:

- Jednak v širším pojetí jako obyvatelé města
- Jednak v užším pojetí jako obyvatelé konkrétní ulice, které se týkají navrhovaná opatření.

Je zřejmé, že každá z těchto skupin má své vlastní zájmy, které mohou být často protichůdné. Komunikační kampaň však může právě přispět ke sladění často protichůdných zájmů, či k nalezení společného zájmu, který převýší v důležitosti zájmy původní.

Navíc i v rámci jednotlivých skupin stakeholderů můžeme identifikovat jednotlivé mikrosegmenty, jejichž zájmy budou odlišné či protichůdné k zájmům ostatních v rámci dané skupiny (např. v rámci veřejnosti v jedné ulici nalezneme jak rodiče malých dětí, kteří si přejí bezpečné přecházení pro své děti cestou do školy či školky, tak řidiče, kteří potřebují své auto v ulici zaparkovat, jejichž parkovací místo ale zabraňuje zřízení bezpečných přechodů pro chodce).

Jednotlivé skupiny stakeholderů se přitom navzájem ovlivňují a komunikují spolu, přičemž každý jeden člověk může být členem více skupin a mikrosegmentů často s protichůdnými zájmy (tak např. místní zastupitel může být také rodičem malého dítěte a zároveň řidičem potřebujícím zaparkovat své auto na ulici před domem). Těchto vazeb lze v komunikaci využít a pomocí hledání společného zájmu využít jednu skupinu k aktivnímu ovlivnění dalších skupin.

Z hlediska marketingových aktivit je pak zásadně důležité nejen porozumět tomu, kteří stakeholdeři jsou pro dosažení cíle klíčoví, ale právě i vazbám mezi jednotlivými skupinami a jejich vzájemným ovlivňováním včetně pochopení hodnot a motivací každé konkrétní skupiny. Výsledkem by pak měl být výběr konkrétních cílových skupin, na které budou marketingové komunikační aktivity cílit. Pro dosažení efektivnosti marketingové komunikace je nutné vybrat jen některé skupiny stakeholderů, které jsou z hlediska dosažení cílů komunikace nejdůležitější a které mají také největší potenciál ovlivnit další skupiny stakeholderů.

Pro pochopení potřeb a motivace jednotlivých skupin lze dobře využít Maslowovu hierarchii potřeb, která umožňuje nejen identifikaci samotných lidských potřeb, ale také jejich seřazení z hlediska důležitosti. Hierarchie bývá znázorňována jako pyramida stavěná odspoda nahoru.

Obrázek: Maslowova hierarchie potřeb



V této pyramidě platí, že potřeby na vyšší úrovni může jedinec uspokojit až v okamžiku, kdy jsou uspokojeny potřeby na nižší úrovni.

Z hlediska marketingu je základní výhodou této pyramidy fakt, že v rámci jedné kultury mají všichni jedinci tuto pyramidu v zásadě stejnou. Je tedy ideální, pokusit se pro ovlivnění cílové skupiny nalézt odpovídající potřebu co nejnižší v této pyramidě, protože všechny další potřeby mohou být uspokojeny až poté, kdy bude uspokojena tato potřeba nejnižší. Naplnění nižších potřeb má navíc z hlediska cílové skupiny jasnou prioritu a pokud tedy cíle komunikace navážeme na tyto nižší potřeby, existuje

poměrně velká naděje, že komunikace skutečně ovlivní chování cílové skupiny žádoucím směrem.

V rámci letní školy bylo identifikováno jako ideální propojení udržitelné mobility s tématem bezpečnosti, která je v hierarchii potřeb druhá v pořadí, hned po fyziologických potřebách. Ačkoliv samotné čisté životní prostředí a čistý vzduch patří mezi fyziologické potřeby, jejichž uspokojení by mělo být pro člověka nejdůležitější, ukazuje se, že tento problém česká veřejnost nevnímá jako zásadně důležitý. Naopak většina veřejnosti má pocit, že její fyziologické potřeby jsou v tuto chvíli uspokojeny a znečištěné životní prostředí je bezprostředně neohrožuje na životě. Naopak snahu o jeho zlepšení spíše přičítají ambicím některých jednotlivců či skupin uspokojit své potřeby uznání a seberealizace, tedy potřeby, které jsou většinové populaci vzdálené.

V budoucnu se samozřejmě toto vnímání urgentnosti naplnění jednotlivých potřeb může změnit tak, jako se to v současnosti děje v souvislosti s klimatickou změnou v sousedním Německu nebo ve skandinávských zemích, kde již má zejména mladá generace pocit, že ji klimatická změna přímo ohrožuje na životě. V českých podmínkách ale tento problém není vnímán tak palčivě, proto se jeví jako účelnější navázání udržitelné mobility na již existující potřebu bezpečí.

Smyslem marketingu je nabízet řešení problémů cílové skupině. Z tohoto pohledu můžeme v zásadě rozlišit dva typy problémů, problémy aktivní a problémy neaktivní. Aktivní problém je takový, jehož je si cílová skupina vědoma. Úkolem marketingu je pak nabídnout určité řešení jako nejlepší možné. Neaktivní problém je naopak problém, o jehož existenci cílová skupina zatím neví. Proto je úkolem marketingu nejprve pomoci cílové skupině pochopit tento problém a následně nabídnout jeho řešení.

Je zjevné, že je mnohem jednodušší nabídnout řešení již aktivního problému, než problém aktivovat a teprve následně nabízet řešení. I proto je tak důležité pochopit potřeby, motivace a problémy cílové skupiny, na něž lze navázat nabízená řešení.

Cílová skupina pro marketingovou strategii

Jakmile jsou identifikovány klíčové cílové skupiny, je třeba co nejlépe porozumět jejich chování, potřebám a motivaci. Zejména je třeba zjistit následující informace o každé cílové skupině:

- Kdo přesně patří do cílové skupiny (z hlediska demografických, socioekonomických charakteristik, sociálního statusu atd.).
- Jaká je primární motivace cílové skupiny.
- Jak vnímají komunikované téma, zdali je pro ně zajímavé, jak moc je pro ně důležité atd.
- Kolik času jsou ochotni tématu věnovat.
- Co chtějí/ potřebují slyšet, jaké informace již mají, z jakých zdrojů a jak důvěryhodné pro ně tyto zdroje jsou.
- Jaký jazyk používají v komunikaci (zde máme na mysli využití generačně podmíněných jazykových prostředků, regionálních dialektů a slangových výrazů, anglicismů atd.).
- Jaké je jejich mediální chování, tedy která média sledují, jak často a při jaké příležitosti. Která média jsou pro ně důvěryhodná.
- Zdali jsou ochotni se aktivně zapojit do komunikačních aktivit a ovlivnit ostatní členy cílové skupiny a dalších cílových skupin.

Jak již bylo uvedeno výše, je možné (a často i nutné) zaměřit marketingové aktivity na větší počet cílových skupin. Aby však zůstala marketingová komunikace věrohodná, není možné formulovat pro každou cílovou skupinu jiné sdělení, protože cílové skupiny jsou navzájem propojené a vzájemně se ovlivňují. Je však možné doručit každé cílové skupině stejné sdělení jiným způsobem, s použitím jiných komunikačních prostředků, jinak formulovaným sdělením atd.

Jakmile byla definována cílová skupina, je třeba zaměřit pozornost na zbývající části marketingové komunikační strategie, tedy především na formulaci samotného sdělení (tedy co chci cílové skupině sdělit) a volbě vhodných komunikačních prostředků/ nástrojů/ médií.

Formulace sdělení

Formulace sdělení patří nepochybně k nejtěžším částem marketingového plánování. V současné době jsou podle odborné literatury obyvatelé vyspělých zemí (včetně ČR) vystaveni v průměru až 3.000 marketingovým sdělením denně, přičemž není v lidských silách všem těmto sdělením věnovat pozornost, natož si je zapamatovat.

Primárním cílem je tedy vytvořit takové sdělení, které získá pozornost cílové skupiny. Teprve sdělení, které získá pozornost cílové skupiny, má potenciál ovlivnit její chování. Pro získání pozornosti je důležité navázat obsah sdělení na potřeby a motivaci cílové skupiny. Lze také využít některých prvků komunikace, které pozornost přitahují (např. využití dětí, domácích mazlíčků, známých osobností, humoru atd.).

Důležitým rozhodnutím z hlediska obsahu sdělení, je rozhodnutí, zdali bude sdělení působit na racionální faktory rozhodování cílové skupiny, nebo na faktory emocionální. V současné době se jako

účelnější ukazuje využití emocionálních faktorů, ať již pro jejich větší schopnost získat pozornost, tak i pro jejich schopnost lépe ovlivnit chování cílové skupiny.

Sdělení by zároveň mělo být co nejosobnější. Cílová skupina musí mít pocit, že je jí sdělení určeno a týká se jí. Pokud tomu tak není, pak cílová skupina sdělení ignoruje, protože má dojem, že komunikační kampaň hovoří k někomu jinému. S tím úzce souvisí i použitý jazyk a výrazové prostředky. Jestliže chceme cílovou skupinu zaujmout, je třeba používat jazyk, který cílová skupina běžně používá v komunikaci a kterému rozumí.

V rámci letní školy se ukázalo, že již samotný pojem „plánu udržitelné městské mobility“ má potenciál odradit případné zájemce, bude považován většinovou populací za nerelevantní a příliš komplikovaný až vědecký. Většinová populace nebude mít v žádném případě pocit, že se jedná o něco, o co by se měla zajímat, co by jí mohlo přinést jakoukoliv výhodu, nebo jakkoliv řešilo její skutečné problémy. Přitom právě zjednodušení komunikace a využití adekvátních výrazových prostředků může pomoci jednoduše ovlivnit přístup cílové skupiny k problému.

Pokud je smyslem komunikace ovlivnit chování cílové skupiny, mělo by sdělení působit urgentně (tedy komunikovaný problém je třeba řešit nyní, jinak hrozí nepříjemné následky). Zároveň by mělo být jasně komunikováno očekávané chování cílové skupiny poté, co je komunikaci vystavena (tedy např. přijďte na jednání zastupitelstva v určitý den, neboť se bude projednávat důležitý problém, namísto pouhé informace o tom, že se jednání koná).

Důležitou roli ve sdělení pak hraje i značka, kterou je komunikace zaštitěna, která má potenciál sama o sobě zaujmout cílovou skupinu, vytvořit emocionální benefit pro příjemce a zjednodušit předávané sdělení, čímž může zvýšit jeho relevanci pro cílovou skupinu. V rámci letní školy byla diskutována např. značka „Polad' Prahu“ využívaná hlavním městem. Značka nepochybně zjednodušuje a přibližuje širší veřejnosti komplikovaný název „Plán udržitelné městské mobility,“ je však diskutabilní, zdali má potenciál zasáhnout všechny cílové skupiny, zejména starší generaci, která může mít problém s porozuměním slovu „polad'.“ Jedná se nicméně nepochybně o dobrý směr, který komunikaci zjednodušuje a přibližuje alespoň části cílové skupiny.

Komunikační nástroje

Posledním krokem v marketingovém plánování je pak definování konkrétních komunikačních nástrojů a médií, která budou v komunikaci využita. Vybrané nástroje musí odpovídat definované cílové skupině, musí být pro ni dosažitelné a věrohodné.

Na úrovni měst bude hlavním komunikačním nástrojem především osobní komunikace spojená s pořádáním různých akcí. Reklama bude hrát spíše okrajovou roli. Pokud bude využita, pak zejména venkovní reklama ve formě plakátů.

Čím dál důležitější roli pak hrají nástroje public relations (vztahů s veřejností), tedy zejména využití webových stránek, sociálních médií, místních tištěných médií či místních (regionálních) rozhlasových stanic.

Výhodou všech výše uvedených nástrojů je skutečnost, že ve srovnání s tradiční reklamou jsou relativně nenákladné. Navíc vhodnou formulací sdělení (viz výše) lze výrazně zvýšit pravděpodobnost úspěšného působení bez dodatečných finančních prostředků. Vhodná formulace sdělení je tedy nástrojem, jak snížit nutný rozpočet na marketingové aktivity.

2.3.5 Doplnující příklady výkladu filosofického přístupu

1) Dávný spor: Adam Smith vs. John Nash; Jeden (centrální) mozek vládne všem

Na plán udržitelné městské mobility se také můžeme podívat na principu dávného sporu dvou filosofii: [Adam Smith vs. John Nash](#).

Systémy plánování tras a navigační systémy v tichosti změnily způsob, jakým vnímáme město, v němž žijeme, i způsob, jak cestujeme. Natolik jsme si zvykli na navigaci, že si už ani nevzpomeneme na statické mapy, které jsme zkoumali v atlasech, ani na ty obrovské skládací mapy, které byly uloženy v palubní desce auta.

V současnosti se hodně změnilo. Nejenže dostanete víc než jednu možnost vaší trasy, ale dokonce si **můžete vybrat mezi nejrychlejší, nejkratší nebo nejhezčí trasou**. Můžete získávat informace o dopravě, o mimořádných událostech nebo dopravních nehodách přímo v reálném čase, a podle toho svou trasu upravovat. Máme k dispozici širokou škálu aplikací a systémů, díky kterým je navigace dokonalejší, protože tuto problematiku řeší z jiné perspektivy a používají odlišné nástroje.

Co nám stále chybí, to je skutečná centralizovaná inteligence v pozadí těchto systémů. V současnosti to funguje tak, že každý smartphone, navigátor nebo počítač funguje **v městské mobilitě jako mozek**, který optimalizuje trasu jedinečným způsobem v osobním zájmu svého majitele.

Adam Smith říká ve své Teorii neviditelné ruky, že v ekonomice lze dosáhnout těch nejlepších výsledků, když každý aktér sleduje pouze vlastní zisk: trh pak bude automaticky regulován vlastními principy nabídky a poptávky, tou tzv. neviditelnou rukou. Takový decentralizovaný přístup k navigačním systémům funguje stejně i v oblasti městské mobility: na dopravu ve městě se nenahlíží jako na společný a společenský problém. Každý z těchto nezávislých „mozků“ vypočítá trasu z A do B v Bruselu, Londýně, Pekingu, New Yorku, a promýšlí pouze tu nejlepší trasu pro sebe. Vůbec nebo jen málo se zajímá o další osoby, které ve stejný moment zkoumají tu samou trasu. Téměř to vypadá, jako bychom se po městě pohybovali sami. Pokud je nutné trasu upravit, například kvůli silnému provozu, individuální systémy se opět rozhodují sami za sebe. Stejně jako v (globální) ekonomice i v případě dopravní přetíženosti a městské mobility se tento přístup ukázal jako mírně řečeno suboptimální.

Inovace, kterou do ekonomického sektoru přinesl **John Nash** (téměř revoluční, získal díky ní Nobelovu cenu), vstoupila přímo do tohoto principu. Film Čistá duše režiséra Rona Howarda skvěle vysvětluje tuto novátorskou myšlenku: nejlepšího výsledku dosáhneme, pokud každý aktér dělá to, co je nejlepší

pro něj samotného, a současně optimalizuje výsledek pro ostatní aktéry. Pokud se tedy snažím vypočítat optimální trasu jen pro sebe a předstírám, že budu jedinou osobou na této trase, nemůžu dosáhnout té nejvyšší efektivity. To, co já – stejně jako každý další člověk v mém městě – potřebuji, je centrální inteligence, schopná řídit dopravní požadavky od stovek tisíc přepravujících se osob. Takový mozek města by **vypracoval komplexnější a společensky optimální řešení**, které zohledňuje jak zájem jednotlivce, tak zájmy široké veřejnosti. Rychle by vygeneroval různé možnosti dopravy pro každého z dojíždějících, které by zajistily propustnost hlavních ulic, a tím i těch vedlejších, které dnes často přebírají dopravu vytlačenou z hlavních komunikací.

Důležitá otázka zní, zda by z toho měli prospěch všichni. Nepřímo ano. Někteří z nás samozřejmě budou muset akceptovat pomalejší nebo delší trasu, ale provoz ve městě bude mnohem plynulejší a umožní každému bezpečnou a plynulou chůzi, jízdu na kole nebo autem po městských ulicích.

Algoritmus analýzy nákladů a přínosů, který by byl součástí „mozku města“, by mohl zohlednit i dobu jízdy, ekonomické náklady, environmentální náklady, tlak vyvíjený na městskou infrastrukturu a celou řadu dalších proměnných, na jejichž základě by rozhodl o tom, kterému způsobu dopravy dát přednost.

Kromě toho by **místní samospráva mohla rozhodnout o přímé podpoře veřejné a aktivní dopravy a jejím upřednostnění** před motorovou dopravou, případně by mohla ta nejvíc znečišťující vozidla směřovat ven z města do okrajových částí a eliminovat jejich negativní účinky.

Jako motivace pro veřejnost by mohl fungovat systém odměn buď finančních, nebo ve formě kreditů pro soukromé či veřejné služby. Každopádně můžeme konstatovat, že pokud taková řádně fungující umělá inteligence, založená na neuronové síti schopné učit se bude zavedena, přinese to nekonečné možnosti jak **pro pozitivní ovlivňování, tak dokonce pro řízení žádoucího chování, které posiluje rozvoj zdravých, bezpečných a efektivně fungujících měst.**

Který model je preferován v našich městech? Adam Smith vs. John Nash?

<https://ecf.com/news-and-events/news/one-central-brain-rule-them-all>

2) Svoboda! Rovnost! ...a co že bylo to třetí?

Co může mít nadpis společného s dopravou? Zdá se, že ve Francii, i v jiných evropských městech dochází k opravdové dopravní revoluci. Jinak se nedá vysvětlit, jak je možné, že Paříž nemá problém ze třípruhové komunikace pro auta, vyčlení jeden pro cyklisty, druhý pro bus a cyklisty a jen třetí je určen pro auta. V českém prostředí by se jednalo o naprosto nemožné řešení. Ale ve Francii to jde. Paradoxně právě filozofické vědy dávají odpověď. Francie de facto vždy byla „rebelská“. Stačí se jen vrátit do historie. Symbolem Velké francouzské revoluce se stalo heslo „*Liberté, égalité, fraternité*“, tedy „*Svoboda, rovnost, bratrství*“. Tato trojice zůstala jako vyjádření základních pilířů lidské emancipace živá dodnes a dotýká se i dopravy a mobility.

Jenže zatímco svoboda a rovnost jsou předmětem mnoha diskusí i sporů, na bratrství se tak trochu pozapomnělo. Bohužel, neboť tato trojice může plnohodnotně existovat pouze pospolu.

Svoboda a rovnost dnes bývají mnohdy dávány do protikladu a takřka ztotožňovány se sporem politické pravice a levice, kdy pravice má klást důraz na respektování člověka jako svobodné bytosti, zatímco levice obhajovat rovné pozice lidí v rámci společnosti. Tento spor je zároveň oboustranně provázen přesvědčením, že aby jedno bylo plnohodnotněji uplatněno, druhé musí být společenskými mechanismy (tedy „zvenčí“) omezeno. **Copak i tento spor se nedotýká dopravy? Copak neslyšíme na jedné straně, že každý má právo na svobodnou volbu dopravního prostředku, aneb mohu jet kam chci, kdy chci a hlavně zaparkovat kde chci a na druhé straně tlak na rovnost možnosti využití všech dopravních prostředků?**

Obava z naprosté převahy pouze jedné z obou hodnot se může zdát oprávněná – na jedné straně hrozí hobbesovská džungle plná vzájemně bojujících egoistů, na druhé straně orwellovská šed' unifikovaných otroků. Je nezbytné, aby svoboda a rovnost byly přítomny pospolu. Svoboda bez rovnosti je svobodou pro vyvolené. Rovnost bez svobody je rovnost v nicotě.

Ovšem jak svobodu a rovnost skloubit? Předpokládanou cestou je mocenské řešení – společnost užívá svých mocenských mechanismů, aby svobodu a rovnost regulovala. Zde ovšem narážíme na jistý problém – takováto regulace vždy přichází k člověku „zvenčí“ a musí zde být kdosi, kdo onu moc třímá a kdo stanovuje prostor pro svobodu i pro rovnost. **A právě o tom má být plán udržitelné městské mobility – nalézt vyváženost.**

Taková moc může mít mnoho podob – může nabývat podoby totalitního státu, který lidi znesvobodňuje a tlačí je do unifikované rovnosti, kterou ovšem sami autenticky necítí; ale může nabývat i podoby neoliberálního kultu boje, který v lidech pěstuje egoismus a vede ke svobodě ve vzájemné nenávisti. Samozřejmě zdaleka ne vždy dosáhne moc takto extrémní formy, nicméně prvek „vnucení zvenčí“ je přítomen stále – vždy je tu někdo nadřazený (nerovný), kdo znesvobodňuje...

Existuje tedy nějaká šance, jak svobodu a rovnost plnohodnotně uplatňovat zároveň? Klíčem je právě onen třetí člen trojice – bratrství, onen pocit všelidské vzájemnosti a sounáležitosti. Právě zvnitřněná idea bratrství se může stát dobrovolným uvědomělým regulativem „zvnitř“ – pokud budeme vyznávat bratrství, můžeme vstupovat do rovných vztahů a zároveň si ponechat maximum svobody. **Jsme ovšem tento filozofický rozměr promítnout do plánu udržitelné městské mobility?**

Autenticky zvnitřněné bratrství může vést k tomu, že člověk sám omezí svou svobodu, pokud by její uplatňování bylo ke škodě jinému člověku – ale činí tak, protože se sám svobodně rozhodl, nikoli na příkaz. A může vést také k tomu, že lidé, kteří spolu vstupují do interakce, ať by byli v sebevíce nerovném postavení, se zřeknou možnosti vytvořit asymetrický vztah, ale budou spolu jednat skutečně jako rovný s rovným – ale ne proto, že musí, ale protože se navzájem rovnými ve svém lidství skutečně cítí.

Všeobecně sdílená idea bratrství tak může umožnit, abychom si mohli být rovni přes všechnu různost povahy, životní historie i společenského postavení, a abychom mohli být zcela svobodní, a přesto se nestát egoisty.

Možná, že správná odpověď na otázku „svoboda, nebo rovnost?“ zní „bratrství“.

Inspirace: <http://denikreferendum.cz/clanek/18002-svoboda-rovnost-a-co-ze-bylo-to-treti>

3) Governance z filozofického pohledu

Governance na místní úrovni je definována jako schopnost a ochota jednotlivých článků veřejné správy moderovat veřejnou debatu o strategických rozvojových cílech na svém území, včetně změn ve využití území, a přejít ke sdílenému vládnutí. Governance je postaven na otevřené diskusi, dialogu s opozicí či občanské participaci. Governance jde proti figuře schopného vůdce, moudrého diktátora, jehož nadvládě se lidé podřídí výměnou za to, že na svá bedra přebere jejich starosti a problémy a zbaví je nepříjemných nutností, jako je přijímání rozhodnutí, vlastní zodpovědnost a participace na uskutečňování správy společnosti.

Postmoderní doba s sebou přinesla velké osvobození spojené s velkým traumatem, kterážto se krásně zrcadlí v geniální metafoře „tekutosti“ Zygmunta Baumana. Hodí se nám i zde. Lidé jako by po staletí žili ve světech postavených z pískovcových balvanů, přestavovaných a otesávaných do různých tvarů. Balvany je omezovaly v pohybu, avšak zároveň se o ně bylo možné opřít. Svět balvanů byl jednoduchý – bylo jasně dáno, co je dobré a co zlé, koho je třeba poslouchat a koho je třeba nenávidět, co od života chtít a co od něj ani neočekávat. Některé cesty mezi balvany byly považovány za správné, jiné za špatné – člověk mezi nimi mohl volit, ovšem samotné cesty byly pevně vymezeny, ohraničeny a hodnoceny.

Jenže když svět zdánlivě nezníčitelných balvanů – z nichž během posledních tří staletí některé již dosti erodovaly – definitivně zaplavila postmoderna, vyšla najevo jejich skutečná podstata: začaly se drobit, částice písku se vymývaly a pozvolna se začaly rozpouštět v „tekuté modernitě“. Pevně vymezené cesty zmizely pod vodou. Náhle se ukázalo, že se člověk může zbavit omezení a vší předurčenosti, stát se pánem svého života a v tekuté modernitě plavat, kamkoli bude chtít.

Zároveň však přišlo trauma – pokud se všechny orientační body rozpouští, kam tedy má člověk zamířit? Znamená to, že může plavat opravdu kamkoli bude chtít? Ale proč by měl chtít plavat zrovna tím, či oním směrem? Nebo se pod zdánlivě nekonečnou hladinou skrývají pevná skaliska, o něž se bude moci opřít, pokud je najde? Anebo je třeba hledat správný směr, ale na žádná skaliska se při tom nelze spoléhat?

Právě ona poslední představa snad nejlépe odpovídá současné situaci. Ukazuje se nade vši pochybnost, že „dobro“ a „zlo“ nejsou žádné člověku vnější objektivní danosti, které je možné objevit, popsat a řídit se jimi, nýbrž že jsou neustále utvářeny, ustavovány, znovupotvrzovány či revidovány skrze vnitřní lidské hledání a promýšlení a skrze mezilidskou komunikaci ve sdíleném světě. V určitém smyslu nežijeme ve světě, který je předem daný, ale který si sami vytváříme a strukturujeme – což nám dává velkou svobodu, ale zároveň na nás klade odpovědnost. A to nikoli odpovědnost vůči něčemu předem danému, ale vůči sobě, jednotlivě i navzájem.

Pakliže chce člověk i v tekutých časech zůstat intelektuálně poctivým, musí na sebe přijmout těžké břímě. Na jedné straně se ve světě angažovat, být aktivní, činit rozhodnutí a přijímat za ně odpovědnost, postavit se za určité hodnoty, hájit je a prosazovat. Mít dostatek síly k tomu žít v

souladu se svým svědomím. Ale na druhé straně mít také dostatek pokory a vědomí vlastní konečnosti, omylnosti a subjektivnosti, a tudíž si být permanentně vědom možnosti, že se může mýlit, že ti druzí, kteří vidí svět jinak, mají stejná práva, a že žít ve světě je možné pouze skrze vzájemnou toleranci a respekt a v dialogu, v němž si nikdo nebude nárokovat absolutnost svého vidění světa, své jediné velké pravdy.

Lidé, kterým zmizela pevná půda pod nohama a nyní šlapou vodu, se mohou uchýlit ke dvěma způsobům, jak se vyhnout nutnosti vrhnout se do živlu, zvolit si směr a plavat.

Tím prvním je uchýlit se k pozůstatkům rozpadajících se skalisek, vystavovat na nich makety balvanů, zůstat na místě a tvářit se, že starý dobrý svět je stále tady. V těchto maketách můžeme rozpoznávat takřka cokoli poskytující nějaký druh systému pravidel. Někteří lidé se uchylují k náboženství (např. ke katolickému křesťanství), k filozofiím (např. k marxismu), ale také k národovectví, idealizované vědě nebo zbožštělému právnímu řádu. Upnutí se k dogmatům, opěvování starých tradic, radikalizace a absolutní nároky jediné pravdy – ať už je sepsaná v Bibli, Kapitálu, či trestním zákoníku – o níž není třeba polemizovat, protože je nezpochybnitelně vtělena do světa, taková je první cesta vzdoru proti tekutosti.

Její perspektiva je ovšem problematická – pískovec se nakonec nevyhnutelně rozdrolí a papírové makety se rozmočí, nic nevydrží navěky. A i kdyby se snad někdy podařilo navrátit svět balvanů, znovu je z písku stmelit, už samo vědomí, že v průběhu své historie prošly zpochybněním a destrukcí, bude tento kamenný svět v jeho podstatě navždy podrývat.

Druhým způsobem, jak se vyhnout plavání, je zachytit se okolo plovoucího prámu. Takový prám je řízen kapitánem, na němž je možné ponechat rozhodnutí, kdy a kam plout, a netřeba se ptát, proč právě tam a zda je to tak správně. Všechny možnosti a místa jsou totiž stejně dobré, hlavně když prám poskytuje pevnou oporu a navíc – moudrý kapitán to jistě s tekutou modernitou umí. A toto je cesta, kterou lidem nabízí mnozí politici. Nabízí lidem možnost nestarat se, nečinit rozhodnutí a nechat všechno na nich. Oni budou rozhodovat a zároveň výměnou za tuto možnost garantovat funkční systém.

Zároveň říkají, že není třeba uvažovat a diskutovat, jaký systém by to měl být, protože etická či hodnotová dimenze je irelevantní a oni budou za pomoci svého týmu expertů rozhodovat technicistně, pragmaticky a situačně výhodně. Lidé se tak mohou nechat prámem táhnout a užívat si jeho relativní stabilitu a bezpečí. Přičemž si nemusí dělat starosti s tím, kam a kudy plují, s tím, k jakému cíli směřují, a dokonce ani s tím, zda z dosažení cíle budou profitovat spíše oni, anebo autokratický kapitán. Ale jen do té doby, než se kapitán rozhodne pověsit funkci na hřebík. Anebo dokud při velení prámu neudělá fatální chybu.

V obojím případě jde o vztah člověka k tomu, co můžeme nazývat hodnotami, principy, idejemi, či etikou. Zatímco první cesta úniku spočívá v ukrytí se za konceptem etických daností, druhá v popření či alespoň marginalizaci etické dimenze jako takové. Zatímco v prvním případě se říká, že hledat odpovědi na otázky není třeba, protože odpovědi jsou předem jasně dané, ve druhém případě se samotné otázky prohlásí za nepodstatné a hledání odpovědí za zbytečné plýtvání energií. Ve

skutečnosti jde ale v obojím případě o totéž – o únik před odpovědností za zaujetí vlastního postoje.

V prvním případě může člověk přijmout postoje předem připravené v úhledném balíčku, a když je volán k odpovědnosti, stačí mu říct „To já ne, to Bůh/Marx/zákonodárce/vědci/národ...!“ Ve druhém případě nemusí zaujímat žádné postoje, jen řekne „Vždyť je jedno, jak to bude, to říká dokonce i Babiš, hlavně když to bude fungovat!“ Své odpovědnosti se neujímá.

Jenomže před tekutostí doby nelze uniknout. Všechny snahy o to jsou jen vyjádřením neschopnosti či neochoty s tekutostí se vyrovnat. Na druhou stranu ale můžeme pozorovat, že řada lidí je ochotna dát se všanc a plave – vystavuje se otázkám dnešního světa, odmítá instantní předpřipravené systémy odpovědi a snaží se najít si své vlastní. Čím dál více lidí se odklání od formalizovaných náboženských učení a církví a realizuje spirituální rozměr svého života svým jedinečným, osobním způsobem. Věda se už dávno vzdala ambice být zvěstovatelem jediné univerzální pravdy o světě, ale vymezila si sféry, ve kterých to dokáže a ve kterých nikoli. Navíc věda sama je prostorem permanentních diskusí, dokazování, pochybností a plurality. Stejně tak filozofie. Řada lidí vnímá, že právo není zdaleka jediným normativním rámcem. A tak dále...

Otázkou je, zda se tento trend projeví i v politice. Lidé se aktivizují, participují na veřejném dění, ale i tak v současné době převládá únikový modus. Politici z mnohých stran s nádechem dogmatismu nabízejí hotové ideologické koncepty, dle nichž je svět plný pevných bodů, jasný a jednoduchý. Jiní se zase nabízejí hru – stát se vůdcem, který starosti všech sám vyřeší.

Tekuté časy ovšem budou zřejmě vyžadovat jiný způsob politiky. Více participativní, diskurzivní, situační a přitom hodnotový. Ve chvíli, kdy jsme všichni vrženi do vod postmoderny, nemůžeme se spoléhat na ochranu rozpadajících se balvanů ani na spasitele na prámech. Je životně nutné, abychom spolu dokázali mluvit a rozumně diskutovat, společně hledat odpovědi na zásadní otázky vědomi si své lidské sounáležitosti. Jedině tak může naše společenství najít pro všechny své členy přijatelný směr a cíl, na jehož dosažení se lze soustředit a společně jej za vzájemného podporování se dosáhnout.

Snad právě bezprostředně vystaveni tekutosti pochopíme a prožijeme hluboký význam pojmů jako dialog, kompromis, solidarita, konsensus, odpovědnost, tolerance, bratrství či demokracie. Společnými silami se musíme držet nad hladinou a navzájem si pomoci naučit se v divoké době plavat – jinak se v tekutých časech utopíme.

Inspirace: <http://denikreferendum.cz/>

3 Dílčí podklady pro certifikovanou metodiku

3.1 Pustá teorie: jaké jsou hlavní prvky plánování udržitelné městské mobility?

Koncepce PUMM byla poprvé představena v roce 2013 a od té doby se do procesu přípravy a implementace plánu pustila celá řada evropských i světových měst. Celý cyklus PUMM lze vizualizovat pomocí metafory s ciferníkem hodin (viz Obrázek 2). Samozřejmě jde o idealizovanou a zjednodušenou představu složitého procesu plánování. V určitých případech mohou být některé kroky prováděny téměř paralelně (nebo dokonce opakovaně), pořadí úkolů lze přizpůsobit konkrétním potřebám, případně je možné některou z aktivit úplně vynechat, protože její výsledky jsou dostupné z jiné aktivity v rámci plánování.

Tato nutnost flexibility je zcela evidentní a pochopitelná a tvůrci plánů by rozhodně měli provádět rozumné úpravy tak, jak to vyžaduje jejich konkrétní situace – ovšem za předpokladu, že budou zachovány obecné principy plánování udržitelné městské mobility. Podrobněji o tomto tématu pojednává kapitola 1.4. Obrázek 2 znázorňuje čtyři fáze plánování udržitelné městské mobility, z nichž každá začíná a končí některým z milníků, a každá z nich je dále rozdělena do tří kroků (celkem je tedy v cyklu plánování dvanáct kroků). Tento graf poskytuje potřebný přehled orgánům s rozhodovací pravomocí, zatímco Obr. 9 představuje detailní popis určený pro orgány zodpovědné za plánování.

Obrázek 1: Dvanáct kroků plánování udržitelné městské mobility (druhé vydání) – přehled pro orgány s rozhodovací pravomocí



Tento symbol označuje místa zapojení politiků v rámci procesu PUMM

Fáze 1: Příprava a analýza

Prvním milníkem a startovní čarou celého procesu PUMM je výslovné rozhodnutí místních politiků a úředníků takový plán pro město či obec připravit. V první fázi je třeba zodpovědět následující otázky, které pomohou vytvořit základní představu nutnou pro přípravu plánu:

Jaké jsou naše zdroje?

Analyzujte všechny dostupné (lidské, institucionální i finanční) zdroje pro plánování a nastavte vhodnou pracovní a participační strukturu. V této fázi musí orgány zodpovědné v rozhodovacím procesu zajistit podporu pro přípravu PUMM ze strany klíčových institucí a tvůrců politik, kteří by se měli podílet na budování základního týmu pro plánování.

Jaký je náš kontext pro plánování?

Identifikujte faktory, které budou mít vliv na proces plánování, např. stávající plány nebo právní požadavky. Analyzujte dopravní toky, abyste mohli definovat geografický rozsah plánu, a snažte se zajistit zájem a angažovanost úřadů a dalších aktérů v okolních obcích. Aktivita v tomto a následujícím kroku jsou úzce propojené a často jsou prováděny současně. V tomto bodě je hlavním úkolem rozhodovacích orgánů zajistit, aby funkční městský region sloužil jako oblast plánování pro daný PUMM. Obvykle jde o institucionálně a politicky komplikované rozhodnutí.

Jaké jsou naše hlavní problémy a možnosti?

Proveďte analýzu situace v oblasti mobility, a to z perspektivy všech způsobů dopravy i relevantních aspektů udržitelnosti. Využijte k tomu vhodné soubory aktuálních datových zdrojů. Posledním milníkem první fáze je kompletní analýza nejdůležitějších problémů a možností v oblasti mobility v celém funkčním městském regionu.

Fáze 2: Příprava strategie

Cílem druhé fáze je ve spolupráci s veřejností a zainteresovanými subjekty definovat strategické směřování plánu udržitelné městské mobility. V této fázi je třeba si položit následující otázky:

Jaké jsou naše možnosti pro budoucnost?

Proveďte analýzu pravděpodobných změn externích faktorů, které jsou významné pro městskou mobilitu (např. demografický faktor, informační technologie, klima) a vypracujte scénáře, které budou zkoumat alternativní směry strategického vývoje. Úkolem scénáře je pokusit se uchopit rozsah nejistoty, která doprovází každý „pohled do budoucnosti“, a zajistit lepší faktickou základnu pro strategické rozhodování.

Jaké město chceme?

Na základě výsledků provedené analýzy v oblasti mobility a na základě jednotlivých scénářů proveďte vizionářská cvičení, která veřejnosti i zainteresovaným subjektům pomohou pochopit, jaká je vize budoucího vývoje města. Společná vize a společné cíle jsou základními kameny každého PUMM. Vize

je kvalitativní popis žádoucího vývoje města v oblasti mobility. Tu dále specifikují konkrétní cíle, které ukazují na konkrétní žádoucí změny. Ujistěte se, že vaše cíle pomáhají řešit důležité problémy a týkají se všech způsobů dopravy v daném funkčním městském regionu. Během této fáze je nezbytné aktivně do procesu zapojit orgány s rozhodovací pravomocí, protože v tomto momentě se rozhoduje o strategickém směřování města pro následující roky.

Jak určit naši úspěšnost?

Definujte soubor strategických indikátorů a cílů, který vám umožní monitorovat pokrok ve všech cílech a záměrech, aniž by bylo nutné získávat nereálné množství nových dat. Rozhodovací orgány musí zajistit, aby cíle byly ambiciózní, proveditelné, vzájemně konzistentní, s podporou zainteresovaných subjektů a v souladu s ostatními oblastmi politiky.

Na konci druhé fáze jste došli k milníku vize, cíle a záměry s širokou podporou. Pokud je to možné, rozhodovací orgány by měly tyto strategické priority přijmout a zajistit tak stabilní řídicí rámec pro další fázi, plánování opatření.

Fáze 3: Plánování opatření

Ve třetí fázi se plánování přesouvá od strategické úrovně k operační. Tato fáze je zaměřena na opatření, jejichž realizace povede k dosažení stanovených cílů a záměrů plánu. Přípravu realizace PUMM pomáhají dokončit následující otázky:

Co konkrétně budeme dělat?

Připravte obsáhlý seznam opatření a proveďte posouzení jejich efektivity a proveditelnosti, abyste mohli vybrat opatření s největším přínosem pro dosažení stanovených cílů. Jednotlivá opatření spojte do integrovaných balíčků opatření, prodiskutujte je s veřejností a zainteresovanými subjekty a proveďte detailní hodnocení, které vám umožní potvrdit správnost vašeho výběru. Pro každé opatření naplánujte monitoring a závěrečnou evaluaci.

Kolik času budeme potřebovat a kdo bude co dělat?

Balíčky opatření rozložte na proveditelné úkoly (nebo aktivity), které detailně popište, včetně odhadovaných nákladů, možných rizik a vzájemné provázanosti. Pro každou aktivitu najděte externí i interní zdroje a nástroje financování, a na jejich základě definujte odpovědnosti, implementační priority a harmonogram. V této fázi je zcela zásadní komunikovat o plánu a aktivitách s veřejností a zainteresovanými politickými subjekty. Některé stavební projekty mohou být například kontroverzní, ačkoliv s nimi související cíle a opatření podporuje většina. Rozhodovací orgány musí v tomto okamžiku získat pro opatření a aktivity PUMM politickou a veřejnou podporu a ideálně zajistit formální souhlas pro rozdělení zodpovědností a pro harmonogram.

Jsme připraveni pokračovat?

Do jednotlivých částí PUMM pravděpodobně přispěla celá řada autorů. Nyní je načase plán finalizovat a provést kvalitativní kontrolu. Podle zvyklostí vaší organizace může být podrobný plán financování

přímo součástí PUMM, nebo jiného procesu. V každém případě byste se ještě před přijetím PUMM měli dohodnout na rozpočtu každé prioritní aktivity i na dlouhodobém rozdělení nákladů a výnosů mezi všemi do procesu zapojenými organizacemi.

Nejdůležitější milník procesu plánování uzavírá fázi plánování opatření: plán udržitelné městské mobility je přijat rozhodovacími orgány kompetentního politického orgánu.

Fáze 4: Implementace a monitoring

Čtvrtá fáze se zaměřuje na realizaci opatření a příslušných aktivit, jak je definuje PUMM, a následný systematický monitoring, evaluaci a komunikaci. V této fázi jsou aktivity uvedeny do praxe po zodpovězení následujících otázek:

Jak vše úspěšně zvládnout?

Zodpovědné organizace a odbory města by měly naplánovat technické detaily svých aktivit, provést implementaci a v případě potřeby zajistit potřebné zboží a služby. Vzhledem k tomu, že do této fáze bývá obvykle zapojeno několik subjektů, je nezbytné implementační proces koordinovat se zvláštní pozorností.

Jak si vedeme?

Systematické monitorování pomůže vyjasnit, zda jdou věci podle plánu, případně zda je nutné zasáhnout nějakým opravným opatřením. Inovativní systémy mobility mohou být pro denně dojíždějící osoby značným narušením (stejně jako velkým přínosem) běžného dne. Pro úspěch implementačního procesu je zásadní na základě oboustranného dialogu pochopit veřejné mínění.

Co jsme se naučili?

Posledním krokem celého cyklu plánování udržitelné městské mobility je revize úspěchů a neúspěchů a jejich komunikování směrem k veřejnosti a zainteresovaným subjektům. Součástí revize je i pohled do budoucnosti a úvahy o nových výzvách a řešeních. V ideálním případě se aktivně zapojí i rozhodovací orgány, protože tak mohou lépe pochopit, co funguje a co ne, a poučit se pro další aktualizace PUMM.

Cyklus PUMM uzavírá milník „Byla provedena implementace opatření“

Shrnutí

- Politické rozhodnutí zahajuje proces přípravy a realizace PUMM a zároveň zajišťuje řízení a vedení;
- Důkladná analýza poskytuje informace pro vývoj scénářů a podporu pro rozhodování;
- Společná vize, společné cíle a záměry určují strategické směřování PUMM;
- Integrované balíčky opatření určují cíle a záměry PUMM;
- Balíčky opatření jsou rozděleny na aktivity (realizovatelné úkoly), u kterých je určeno financování a přidělení odpovědností;

- Na základě veškerých předchozích rozhodnutí dochází k samotnému přijetí PUMM; jeho součástí je i dlouhodobá vize a jasný implementační plán;
- Koordinování všech opatření a pravidelné monitorování jsou zárukou efektivní a adaptabilní implementace;
- Systematické hodnocení implementace poskytuje základ pro další cyklus plánování.

Přesnější odborný popis plánovacího cyklu a 32 konkrétních aktivit, které mají být provedeny během 12 kroků, budou uvedeny později.

3.2 Princip Governance v udržitelném plánování

3.2.1 Úvodem

Dopravní kultura, společenské normy a výše investic ve většině evropských státech stále ještě neodpovídají připraveným politickým strategiím. Lze ale změnit evropskou kulturu, které dominuje automobilová doprava? Jak už to tak v životě bývá, žádná kouzelná hůlka neexistuje. Všichni mají nějakou roli v prosazování změny. Političtí představitelé státní správy i místních samospráv a dalších organizací, které se podílejí na plánování a realizaci v dopravním sektoru, mají přece jen jiné možnosti a nesou zvláštní odpovědnost.

Možná je teoreticky pěší, cyklistická a veřejná doprava umístěna na vrchol dopravní hierarchie v procesu teoretického plánování, ve skutečnosti ale, pokud jde o výši investic a společenské prestiže, stále zůstávají vespod.

Cesta k lepším městům není přímočará. Mariahilfer Strasse, nejznámější obchodní zóna ve Vídni, se v posledních letech proměnila z frekventované silnice na pěší zónu. Lidé proti navrženým změnám protestovali, zodpovědná zástupkyně starosty Maria Vassilakou denně čelila jejich nesouhlasu.

K nové koncepci proběhlo i referendum, a při realizaci se mnoho věcí nepovedlo, ale nakonec je Mariahilfer Strasse nejdelším sdíleným prostorem v Evropě a ukázkovým příkladem sociální inkluze přímo v centru města. Dnes je s transformací ulice spokojeno 71 % dotázaných Vídeňanů.

1) Jak tedy přistupovat k PUMM? Stejně, jako když si léčíš své tělo.

Přínosy podpory městské mobility byly stejné jak před pěti lety, tak i dnes. Stejně to platí i o návrzích konkrétních opatření. PUMM může přinést redukcí parkovacích míst v centru a záchytná parkoviště na periferii, více pěších zón, hustou síť cyklostezek, bezpečné bezbariérové chodníky, či více klidových zón. Všechna opatření jsou však v rámci PUMM jen důležité technické výstupy, které musí navrhnout a řešit odborníci ve vzájemné synergii, na základě důsledných analýz, vědeckých poznatků, technických podmínek, praktických zkušeností a mnoha dalších faktorů.

Ale to co by měl PUMM opravdu přinést je poznání, pochopení a přesvědčení, a to nejen mezi obyvateli obce, ale v řadě případů i na úrovni odborné veřejnosti a volených zástupců. Je to totiž jednoduché. Pokud nedojde k poznání, pochopení a přesvědčení o nutnosti, přínosech a prospěšnosti

PUMM pro život v obci nejen pro nás, ale i budoucí generace, tak realizace těch zmíněných technických výstupů půjde jen velmi těžce a pomalu. Někde možná vůbec.

Je to stejné, když nás bolí kolena, záda, klouby. Hned vyhledáváme fyzioterapeuta a řešíme, jaké cviky máme dělat a jaký sport můžeme nebo naopak nemůžeme dělat, aby prospěl našemu zdraví a neměli jsem problémy s koleny, zády, či klouby. Často se stává, že chodíme za různými lékaři, či fyzioterapeuty a názory se různí. Někteří nám ledacos zakáží, jiní nám zas doporučí, co bychom naopak dělat neměli.

Dotaz tedy zní, který ze ten sport je ten správný a zdravý nejprospěšnější? Otázka celkem složitá a odpověď? Ten, který člověk sám dělat CHCE, protože jen ten bude dělat dlouhodobě a s nadšením. A o tom to je. Přesně tak se má přistupovat i k PUMM! A přesně o tom je Governance.

2) Síla vize aneb Když mobilita táhne, síla vize, jako součást Governace.

Informace o přínosech mají cenu jen pro ty politiky, kteří mají vize něco dělat s dopravou a mobilitou. Inspirace je kolem spousta; pařížská primátorka Anne Hidalgo představila [ucelený program](#), jak plánuje v dalším volebním období pokročit s přeměnou ulic dvoumilionové metropole v bezpečný prostor bez aut, zato pro lidi na kolech či pěší. Odvážná, srozumitelná, otevřená. Anne Hidalgo ukazuje, jak taková vize města, kde se doprava točí kolem lidí, ne plechu, vypadá.

Belgický Gent zase ukázal, jak [kde je odvaha, tak je i co slavit](#); před lety upravili zařítý provoz ve městě, auta, která městem jen projížděla vytlačili na okraj a střed otevřeli lidem a kolům. Následně jim radikálně poklesl hluk i prašnost, vyčistil se vzduch. A co víc, dnes se radují jak obyvatelé (voliči), tak i obchodníci, protože přínos už vidí všichni. I ti, kteří si to na počátku neuměli představit a byli proti.

3.2.2 Jak plánování udržitelné městské mobility funguje v praxi?

Plánování udržitelné městské mobility (PUMM) není jen teoretickým konceptem. Vznikalo na základě zkušeností mnoha odborníků z praxe i teorie plánování. Jednotlivé principy, postupy a aktivity, které toto druhé vydání Pokynů pro PUMM doporučuje, vycházejí ze zkušeností celé řady evropských a světových měst. Proto je cílem tohoto dokumentu být něčím víc než jen inspirativním materiálem. Kromě toho je jisté, že specifické národní rámce pro plánování a financování, různorodé městské prostředí, jiný kontext, konstelace politické moci a vliv zainteresovaných subjektů budou vyžadovat nespočet kreativních kompromisů za účelem adaptovat koncept PUMM tak, aby odpovídal lokálním požadavkům. Politická rozhodnutí vyžadují pragmatismus a schopnost pracovat s tím, co máme. Moudří politici umí uvažovat dál, než k hranicím jednoho volebního období, a také jinak než politická většina.

PUMM pomáhají vytvořit lepší podmínky pro řízení budoucí poptávky. Z hlediska strategické politiky je PUMM nástrojem pro udržitelné a inovativní řízení změn. To znamená, že na cyklus plánování udržitelné městské mobility je potřeba se dívat jako na spirálu: po dokončení jednoho cyklu plánování by měl brzy začít další cyklus jako pokračující proces, který dává prostor pro změny k lepšímu.

Tato kapitola o Governance se zabývá tím, jak plánování udržitelné městské mobility zapadá do provozní reality plánování, jak se vztahuje k širšímu kontextu urbánní politiky, jak PUMM integrovat s dalšími plány, které má město k dispozici, jak adaptovat koncept PUMM do specifického kontextu dané městské oblasti a jak plnit výzvy plánu i v dobách nejistoty a změn.

3.2.2.1 Provozní stránka plánování

PUMM není souborem receptů, jde o metodu. Všichni ví, jak rozdílná mohou města být a jak složitý bývá proces rozhodování v městském prostoru. Hlavní výzvou při realizaci PUMM je přizpůsobit koncept místním podmínkám, a přitom zachovat ambicióznost plánu a vyhnout se nevhodným kompromisům.

Cyklus PUMM je komunikační nástroj, který má co nejsrozumitelnější formou popisovat, co znamená plánování městské mobility. V praxi může být těžké určit, který krok a kterou aktivitu realizovat jako první, protože některé musí probíhat současně. Například nastavení pracovních struktur a definování rámce pro plánování jsou aktivity, které se výrazně překrývají, pokud jde o načasování a zapojené osoby či subjekty. Někdy se stane, že kvůli neuspokojivým výsledkům je nezbytné některý z úkolů zopakovat.

3.2.2.2 Podmínky pro plánování

Plánování je důležitým aspektem v mnoha oblastech politiky a na všech úrovních vlády a správy. Místní plánovači musí být obeznámeni s podmínkami, které mají na PUMM určitý vliv (např. územní plánování, vzdělání, zaměstnanost), i s tím, kdo má za co zodpovědnost, aby příslušné instituce mohli do procesu PUMM zapojit. Na evropské úrovni je většina doporučení v oblasti plánování pouze dobrovolná, a to včetně akčního plánu pro udržitelnou energii a klima, který je v souladu s klimatickými a energetickými cíli Úmluvy starostů. Na národní úrovni je běžné infrastrukturální investiční plánování, zatímco komplexní plánování v oblasti životního prostředí a využití půdy bývá často zodpovědností regionu.

3.2.2.3 PUMM jako proces integrace

Ať už konkrétní portfolio plánování vašeho místního úřadu obsahuje cokoliv, procesy plánování obvykle využívají stejná data a nástroje, vyžadují participaci stejných zainteresovaných subjektů, a dokonce jsou někdy prováděny stejnými osobami, které čerpají ze stejných finančních zdrojů. Tyto procesy však mívají odlišný harmonogram, odlišné požadavky pro plánování a pro podávání zpráv, a také odlišný geografický rozsah nebo odpovědný orgán. Nicméně platí, že plánování je vždy proces volby mezi několika možnými vizemi budoucnosti. Základní otázky jako „V jakém městě by měly žít moje děti?“ často leží v samém jádru plánování rozvoje měst, bez ohledu na to, o jaké konkrétní území jde.

Celková strategie rozvoje měst může nastavit obecné cíle pro mobilitu, což je důležitý vklad do PUMM, který zase naopak pohání přípravu a realizaci podrobných odvětvových strategií. V praxi může být načasování zcela odlišné, ale koordinace politiky je nezbytná pro zajištění konzistentnosti a koordinování časového harmonogramu, prostorového uspořádání a implementace souvisejících

plánovacích procesů a politik. Kromě toho, že koordinování šetří finanční zdroje, především díky synergiím a vyhýbání se neefektivnosti – nebo dokonce konfliktům – mezi jednotlivými politikami, dokáže také snížit problémy způsobené výstavbou infrastruktury a nekoordinovaným zaváděním nových systémů. A dále, pomáhá významně snižovat únavu zainteresovaných osob.

3.2.2.4 Adaptování pokynů pro PUMM podle místních podmínek

Koncept PUMM je nutné adaptovat podle místních podmínek a specifických požadavků každé z městských oblastí, která ho chce využít; každá adaptace ale musí zachovat vysoké ambice. „Adaptovat“ plán neznamena některý z principů opomenout; jde spíš například o úpravu intenzity plánu pro kapacity menšího města, které připravuje svůj první PUMM, přitom ale dlouhodobé cíle zůstávají ambiciózní.

Adaptování plánu podle místních podmínek a potřeb může mít několik forem, může nastat například tam, kde má městská oblast velmi specifickou funkci.

Přestože naše návrhy pro přípravu a realizaci PUMM budou poskytovat určitý prostor pro flexibilní úpravy, jsou zde jisté minimální požadavky, které by měly být splněny:

- Hlavní milníky musí být vytvořeny věcným a participativním způsobem; hlavní milníky jsou následující: stručná a důkladná analýza problémů a příležitostí v daném funkčním městském regionu; vize, záměry a cíle, které byly schváleny všemi partnery a zainteresovanými subjekty; a nakonec popis všech aktivit včetně evaluace a financování.
- Implementační proces musí být pečlivě monitorován, aby bylo možné v případě potřeby zasáhnout a proces implementace upravit. Veřejnost a partnery je třeba informovat o každém pokroku v implementaci.

Základní doporučení: adaptovat proces plánování, ale rovněž respektovat principy PUMM:

Kontext plánování <ul style="list-style-type: none"> • malá městská oblast • polycentrická nebo rozsáhlá metropolitní oblast 	adaptování procesu plánování	<ul style="list-style-type: none"> • usilování o udržitelnou mobilitu pro „funkční městský region“ • provedení hodnocení výkonu v oblasti mobility
Zaměření politiky <ul style="list-style-type: none"> • dominantní problémy, které je třeba řešit • velmi specifická situace v mobilitě • silný tlak na implementaci 	Zaměření se na cíle v oblasti mobility	<ul style="list-style-type: none"> • dlouhodobá vize i implementační plán • integrace všech způsobů dopravy • spolupráce napříč institucemi

Místní podmínky <ul style="list-style-type: none"> • topografické/klimatické podmínky • socioekonomické podmínky • silné uživatelské preference 	zohlednění při navrhování jednotlivých opatření	<ul style="list-style-type: none"> • zapojení veřejnosti a zainteresovaných subjektů • provádění monitoringu a evaluaci • zajištění kvality
---	---	--

3.2.2.5 Plánování v dobách rychlých změn

Žijeme v dobách rychlých změn, kdy jsme konfrontováni s obrovskými globálními výzvami například v oblasti klimatu, ekonomiky či bezpečnosti, i s jejich důsledky. Kromě toho se neustále proměňují i zvyky, hodnoty a očekávání lidí, a objevují se nové možnosti v rámci technologického vývoje. Panuje však poměrně velká nejistota, zda budou obyvatelé měst tyto nové technologie používat tak, jak se předpokládá, nebo v tom, jak se bude vyvíjet kultura mobility, ale i finance měst, především ve světle makroekonomických a demografických změn.

Expertní skupina CIVITAS vytvořila seznam faktorů, které budou mít během následujících let největší dopad na městskou mobilitu a stanou se hybatelem změn v této oblasti. Míra jejich vlivu se sice v různých oblastech bude lišit, každopádně však mohou významně „proměnit hru městské mobility“. Strategický dokument, jakým je Plán udržitelné městské mobility, samozřejmě musí tyto i jiné dlouhodobé změny zohlednit:

- **Elektrifikace:** elektrifikace všech dopravních prostředků, inovativní využití elektrické infrastruktury, souvislost s energetickými problémy a otázkami (např. místní regenerativní produkce).
- **Automatizace a inteligentní dopravní systémy:** aplikace technologií do nových služeb v oblasti mobility a jejich vliv na podobu a funkci města.
- **Shromažďování dat:** data jsou hnací silou pro nové podnikatelské záměry a nové politické strategie, integrační platformy poskytující nové produkty na základě stávající a nové nabídky v oblasti mobility, a základní aspekty jako algoritmy, které víc a víc determinují pravidla a předpisy.
- **Nové obchodní koncepty pro nákladní a osobní dopravu:** integrační platformy poskytující nové produkty mobility na základě stávajících a nových služeb v oblasti mobility (např. mobilita jako služba a platformy pro nákladní dopravu).
- **Sdílená mobilita:** všechny (netechnické) aspekty sdílené mobility, např. sdílená auta, sdílené jízdy, sdílená jízdní kola.
- **Aktivní mobilita:** jak rozvoj pěší a cyklistické dopravy, tak nové koncepty v rámci mikro mobility.

- **Změna vzorců myšlení a chování:** nové vzorce mobility především mezi mladými lidmi, rostoucí požadavky na okamžité doručení, poptávka po snadno použitelných službách (zjednodušení), decentralizovaná výroba (např. 3d tisk).
- **Integrované řízení prostoru:** nové a integrované metody, jak řídit využití městského prostoru, např. regulování vjezdu vozidel, správa obrubníků, vzdušná městská mobilita (např. drony).

Koncepce PUMM navrhuje jako základní kroky při přípravě PUMM analýzu scénářů a vytváření vizí na základě podrobné analýzy mobility.

3.2.3 Doporučení: „Co může udělat politik?“

Iniciuje proces přípravy, či REALIZACE tzv. Plánu udržitelné městské mobility (PUMM). Jedná se o dynamický proces, který se opakuje v cyklech.

1. Konzultace s vedoucími odborů pro plánování rozvoje města a pro mobilitu jejich názory na strategičtější přístup k plánování mobility ve vašem městě.
2. Vytvoření výboru pod vedením politika, který bude dohlížet na celý proces PUMM.
3. Konzultace znalostní platformy, které pomůže politiku strukturovat strategický proces.
4. Zjistit, nakolik cíle a ambice města může podpořit některý z národních podpůrných programů nebo některá z mezinárodních iniciativ.
5. V rámci administrativy města jasně rozdělení zodpovědnosti a nutné zdroje a pravomoci.

Příprava a zpracování plánu:

1. Uzavření smlouvy na nutnou konzultační pomoc pro odpovědný subjekt (úspěšné poradenství však vyžaduje silnou angažovanost ze strany administrativy města!)
2. Vypracování, nebo monitoring implementace podle plánovacího cyklu PUMM.

Realizace plánu:

1. Urychlení realizace balíčku nákladově-efektivních opatření („quick wins“), definovaných v PUMM.
2. Průběžný monitoring realizace akčního plánu, aby v případě zpoždění nebo jiných problémů mohl politik zasáhnout.
3. Zjistit, jaké jsou dopady realizovaných opatření, pokud je to nutné, provést úpravy, pravidelně aktualizovat plán (je dokázáno, že je vhodné každých 4 – 7 let reagovat na měnící se okolnosti a podmínky a ujistit se, že město stále směřuje k udržitelné mobilitě).

Součástí PUMM je vedle tvrdých opatření, i celá řada nákladově-efektivních opatření, která zvýší kvalitu mobility ve městě a jsou vhodnou a velmi účinnou alternativou k rozsáhlým investicím do silniční infrastruktury. Vzhledem k tomu, že plány udržitelné městské mobility usilují o sladění udržitelných dopravních projektů s rozpočtovými omezeními ve vašem městě, může město pod kvalitním politickým vedením zvládnout i mnohem víc.

3.3 Design ulice & využití veřejného prostoru

3.3.1 Úvodem - Design ulice: proces a výsledek

Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je **design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit**. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o “produkt nakumulovaný v čase”, který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Kromě toho, že je **design ulice** jedním z konečných výstupů strategie mobility, je i **procesem sám o sobě**. Toto chápání se opírá o nutnost integrovat do koncepce uličního prostoru více různých zájmů a omezení. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Design ulice byl jen statickou odbočkou, týkající se hmotnosti vozidel a kvality chodníků / asfaltového povrchu, a také dynamickou odbočkou, která se zabývá kinetickými účinky rychlosti a hmotnosti několika nezávisle řízených předmětů, časovou a délkovou separací mezi vizuálními stimuly na sítnici řidiče, svalovou aktivitou a reakcí vozidla, mechanikou brždění a zrychlení a vztahem mezi rychlostí a geometrií ulice (poloměr zakřivení, šířka pruhů, oddělení vozovek a chodníků atd.). Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria, jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména co se týče hladiny hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;
- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou¹ při pohybu ulic a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je **design ulice procesem a projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, a zároveň by měl zohlednit další kritéria ze souvisejících oborů.**

3.3.2 Vymezení limitů, s nimiž musí design ulice počítat

Design prostoru ulice by měl být jedním z výstupů ucelené politiky mobility. Ulice by měla nabídnout možnost pohodlného užívání všem uživatelům, ať už jdou po ulici pěšky, jedou na kole nebo v autě,

sedí a pozorují, stravují se, vedou rozhovor atd. Současně by se design ulice měl přizpůsobit místním daným podmínkám a integrovat všechny způsoby dopravy, které si uživatelé přejí používat.

Nicméně bez ohledu na to, jak je prostor ulice kvalitně koncipován, neměl by determinovat volbu dopravního prostředku lidí. Může zvýšit atraktivitu určitého způsobu dopravy, může uživatelům pomoci objevit, jaké jsou přínosy prostoru městských ulic, ať už v nich provádíme aktivity nutné (např. přemísťujeme se z bodu A do bodu B), nebo společenské či volnočasové (např. stravujeme se ve venkovních zahrádkách restaurací, bavíme se ve skupině, sedíme a povídáme si na lavičce atd.), ale design samotný nesmí určovat naši dopravní volbu. A samozřejmě musí být v souladu s jinými obory, jako jsou územní plánování, mobilita, kampaně na podporu udržitelné dopravy, omezený přístup vozidel, management parkování apod.

Je třeba zmínit některé případy, kdy původní záměr projektantů sice byl vytvořit místo pro lidi a výsledné ulice jsou velmi kvalitní, ale vyznačují se silně, dalo by se říct, zkostnatělým designem, kterému se rozhodně nedaří přitáhnout veřejnost. Projektanti a urbanisté musí dobře zvážit, zda konstrukční normy a standardy slouží svému účelu a dokážou posílit bezpečnost chodců, nebo zda mají opačný účinek a vytvářejí méně bezpečné prostředí, které lidi odrazuje.

3.3.3 Stručná historie změn v prostoru ulice, které způsobila automobilová doprava

3.3.3.1 Princip "buňky a tepny"

Princip buňky a tepny je důsledkem hnutí funkcionalismu, které bylo v evropském městském plánování a architektuře populární v období před a po druhé světové válce. Většina historických urbanistických počinů té doby vděčí za své dokončení a realizaci slavnému funkcionalistovi Le Corbusierovi, i když uspořádání ulic a městské zástavby ve 20. století vymezovali techničtí inženýři. Princip buňky a tepny jde ruku v ruce s koncepcí zónování, nazývané též funkční specializační koncepce, a s hierarchií ulic.

Snaha projektantů a urbanistů vyrovnat se se změnami, které přinesla éra mechanizace, a zejména rozvoj automobilové dopravy – s expanzí měst, s nárůstem mobility a s delšími vzdálenostmi – byla vedena dvěma myšlenkami:

- větší efektivita pomocí dělby práce;
- specializace městských oblastí, podobná jako je specializace a fungování orgánů v lidském těle.

Pro lepší fungování organismu města byla zástavba rozdělena do zón podle konkrétních funkcí/využití (rezidenční, komerční, průmyslová, rekreační atd.). Propojení těchto jednoúčelových zón zajišťovaly pouze "rychlostní ulice", vyhrazené spíše pro auta než pro chodce. Současně vznikala snaha nepovolit vjezd osobním autům do center jednotlivých zón. Tato struktura, která souvisí s organizací a fungováním lidského organismu, se často nazývá princip "buňky a tepny".

Z klasického dopravního hlediska jsou v **buněčném uspořádání seskupeny výchozí, cílové a nepohyblivé body** v

ohrazených oblastech tak, aby **motorová doprava mohla projíždět na okrajích.**

Arteriální uspořádání

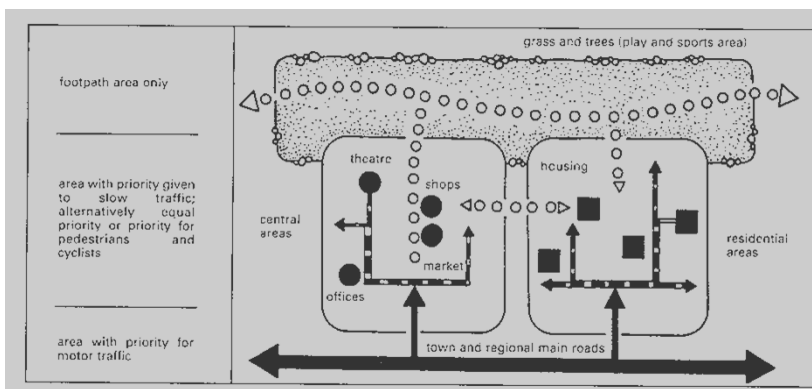
vyžaduje hierarchický silniční systém, organizovaný podle

hustoty dopravy a účelu cest, kde každá úroveň musí být

dendriticky napojená na další (z parkoviště přes místní ulice,

sběrné ulice a silnice 1. třídy

na rychlostní dálnice).

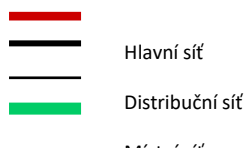
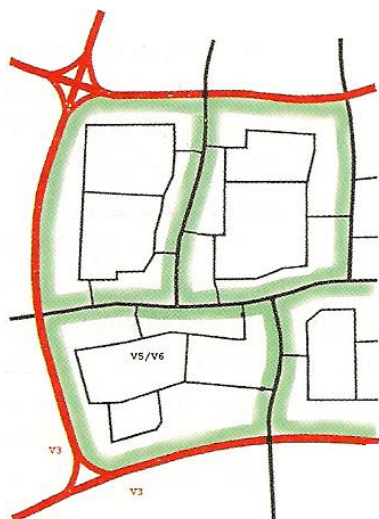


Obr. 21 - Schéma představuje princip buňky a tepny a odstup mezi sítí pro chodce a hlavními dopravními tepnami (Zdroj: Neufert, Third Edition, 2000)

3.3.3.2 Hierarchie ulice – funkční klasifikace a princip “inverzní korelace mezi přístupem a pohybem”

Hierarchické uspořádání sítě ulic se postupně vyvíjelo v souvislosti s rychlostí a silou motorových vozidel, až dosáhlo současného stavu, kterému se obvykle říká funkční klasifikace. Během svého vývoje prošlo několika stádii:

- Jeden z prvních případů klasifikace ulic najdeme v plánu španělské Barcelony z roku 1854. Plán, který vypracoval Ildefons Cerdà, první moderní teoretik urbanismu a městského plánování.
- Jako další přichází “Athénská charta”, která prohlašuje dopravní funkci města za jeho čtvrtou funkci, jež je organizačním základem pro bydlení, práci a odpočinek, a také odděluje dopravní funkci města od jeho dalších funkcí. Takové čistě hierarchické uspořádání ulic se objevilo v poválečných městech po celé Evropě, ne však v těch velkých, vystavěných už dříve. Bylo třeba dalších deseti let ekonomického růstu a rozvoje dopravy, než byli inženýři připraveni vybudovat stejnou hierarchii i v historické městské zástavbě.
- Syntézu koncepce prostoru v ulicích a hierarchického systému provedl Buchanan v dokumentu “Doprava a města”. Buchanan ukázal, jak přetransponovat princip buňky (“environmentální oblast”) a dopravní sítě do všeobecné strategie změny městského silničního systému, který jsme zdělili z minulosti.



Obr. 3 – Silniční hierarchie podle C. Buchanana, 1963 (Zdroj: La rue est a nous tous! – Ulice patří nám všem!, 2007)

- V polovině 60. let minulého století pak dopravní inženýři vyvinuli systém ulic založený na absolutní separaci místa pro pohyb a místa přístupového. Tato metoda, obvykle pod názvem “funkční klasifikace”, byla přijata v praxi a používá se dodnes. Klasifikace podle funkce dělí ulice na jednotlivé typy podle toho, jaká funkce se od nich očekává – pohyb vozidel nebo přístup k pozemkům a nemovitostem. V zásadě tato metoda přiřazuje konkrétní funkci každému typu ulice. Tyto dvě funkce jsou nepřímo úměrné, to znamená, že čím více pohybu vozidel je na ulici, tím méně může tato ulice sloužit jako přístupová.



Obr.4 – Funkční klasifikace a jejich vzájemné vztahy (Zdroj: Regional Plan Association, http://www.rpa.org/images/FRP_Radburn.jpg)

3.3.3.3 Důsledky hierarchie ulic pro prostor v ulicích – od sdílení k segregaci

Hierarchie ulic a funkční klasifikace změnily způsob, jakým prostor ulice vnímáme a používáme.

Nejprve je třeba si připomenout, že v době před zavedením hierarchie ulic chodci, cyklisté, povozy s koňmi, veřejná doprava (tedy tramvaje) i automobily společně **sdíleli** prostor ulice v tom smyslu, že ho **pro každodenní dopravu využívali rovnoměrně**. Ulice byla současně i místem pro kontakt a interakci všech, lidé se zde mohli vidět, potkat a hovořit spolu, obchodníci a zákazníci zde prodávali a nakupovali zboží a vyjednávali o ceně. Ulice podporovala zdvořilé chování, družnost a živost celého města a v tomto smyslu byla hlavní **sociální a ekonomickou scénou města**.



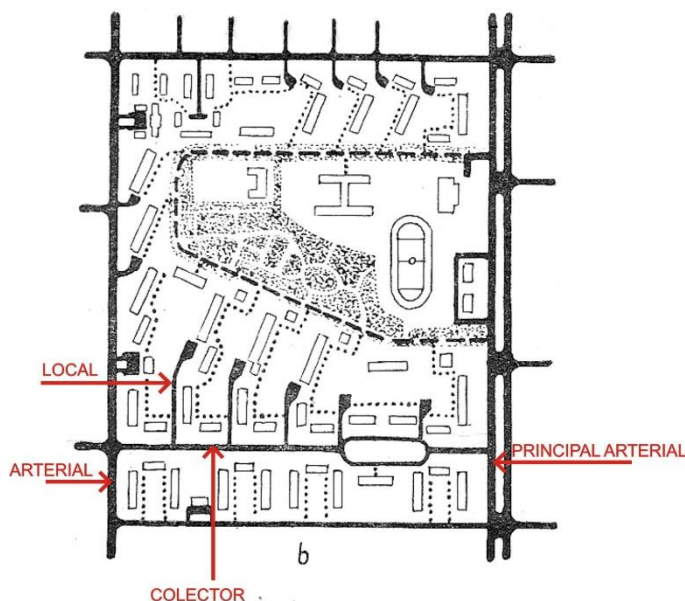
Obr. 5 – Sdílený prostor na ulici Victoriei High Street, Bukurešť, 30. léta 20. století (Zdroj: Power Point presentation Old Bucharest)

Ulice podporovala zdvořilé chování, družnost a živost celého města a v tomto smyslu byla hlavní **sociální a ekonomickou scénou města**.

Postupně se však zvyšovala rychlost aut i jejich počet. Lidé a zejména správní orgány se museli vypořádat se značným množstvím dopravních nehod a jejich obětí. Řešením byla separace jednotlivých způsobů dopravy, aby se zabránilo jejich interakci a případné kolizi. Separace proběhla ve dvou fázích:

- Nejprve byly jednotlivé druhy dopravy v prostoru ulice od sebe jasně odděleny – vznikla vyhrazená cesta pro pěší (chodník), jiná pro auta a kočáry nebo povozy (vozovka nebo silnice) a další pro veřejnou dopravu (tramvajové tratě nebo vyhrazené pruhy). Tento způsob separace nebyl zcela nový, ve skutečnosti jde o klasické rozdělení prostoru ulice, jak ho chápeme i dnes. I když prostor ulice nesdílejí všechny druhy dopravy a všichni uživatelé stejnoměrně, je stále společný pro všechny.
- Od této první separace se každý druh dopravy rozvíjel nezávisle, a to až k okamžiku, kdy spolu jednotlivé způsoby dopravy stejný prostor ulice už nesdílejí. Ve prospěch plynulosti dopravy se do koncepce města dostaly i dálnice a rychlostní silnice, kam chodci nemají vstup povolen. Bezpečnost chodců zajišťují umělé plochy, vybudované nad úrovní pohybující se dopravy. Mosty a jiné vyvýšené terénní úpravy se staly běžnou součástí rozšiřujícího se města a nových rezidenčních projektů. Jinými slovy, koncept prostoru ulice v klasickém pojetí byl nahrazen přísnou segregací, v níž má každý druh dopravy své přesně určené místo: rychlostní silnice, dálnice a dopravní tepny pro motorovou dopravu a vyvýšené plochy, mosty a nadjezdy pro cyklisty a chodce.

Tam, kde nešlo uplatnit hierarchii ulic (např. v historických centrech), vznikla skládanka standardních a nestandardních ulic, která je spíše špatným kompromisem. Napodobenina hierarchického modelu byla vytvořena selektivním rozšířením ulic, omezením čekací doby, zákazem otáčení apod. Pohyb chodců limitovaly bariéry podél obrubníků na chodnících. V důsledku těchto opatření měla i v zastavěných částech města plynulost dopravy přednost před chodci, což bylo patrné zejména na křižovatkách, kde je interakce mezi chodci a automobily nevyhnutelná.



Obr. 6 – Typy ulic ve funkční klasifikaci a jejich vzájemné vztahy
(Zdroj: Urbanismus, R. Laurian)

Stručně řečeno princip obrácené korelace mezi pohybem a přístupem neumožňuje, aby ulice zastávaly jak funkci rychlostní, tak funkci přístupovou. Zcela se tak vyloučila možnost mít ve městech sdílený prostor v ulicích. Kromě toho je zřejmé, že ačkoliv hierarchie počítá v ulicích s rychlým pohybem i s přístupem, z hlediska prostoru, projektových záměrů i financování je **důraz** kladen především **na rychlý pohyb**. Tento stav se odráží v názvech ulic v klasifikačním systému (dálnice, rychlostní komunikace, dopravní tepny, sběrné a místní ulice), stejně jako ve způsobu, jakým jsou tyto klasifikace popsány ve většině dokumentů, souvisejících s touto problematikou (francouzských, britských nebo amerických).

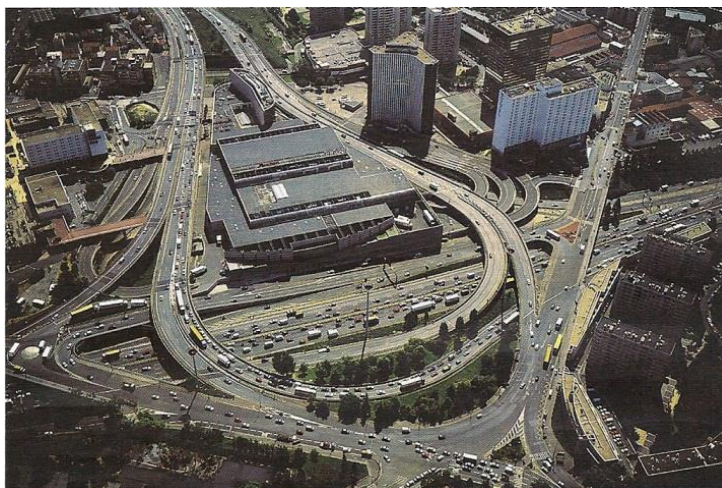
3.3.3.4 Změny, které do ulice přinesl “motorizovaný design”

V roce 1961 navrhla Jane Jacobsová dva termíny, které popisují kumulativní účinek opatření ve prospěch dopravního provozu: **“eroze města”** a **“opotřebení automobilem”**. Opotřebení zde znamená odírání způsobené třením/napětím, odřít něco na okrajích, ale nezlikvidovat to úplně. Eroze nebo opotřebení města, o kterém Jane Jacobsová mluví, spočívá v tom, že se ulice rozpadá (jak uvádíme v předchozí podkapitole 2.1.3), rozmanitost města je stále menší, městské čtvrti jsou jako vykuchané, bez života, a lokální charakter se ztrácí... “takže všude se postupně stává nikde” (Jacobs, 1961, str. 352). I po více než padesáti letech zůstává tento popis eroze města aktuální.

Eroze uličního prostoru měla několik příčin:

- Zaprvé, prostor ulice jako takový ovlivnila již samotná přítomnost aut. V průběhu minulých šedesáti či sedmdesáti let ulici proměňovalo velké množství aut, které ji postupně zaplnilo. Tradiční geometrii a prostorové uspořádání ulice v klasickém smyslu narušily řady zaparkovaných a pohybujících se aut.

- Zadruhé, jak bylo uvedeno v předchozím textu, minulých šest až sedm dekad jsme byli svědky transformace urbanistických schémat, která musela pojmout narůstající objem dopravy. Nově vybudované rychlostní komunikace (dálnice, autostrády atd.) byly zcela odlišné od předchozích “klasických ulic” jak v koncepci, tak v celkovém vzhledu. Proces inovace a modernizace zasáhl navíc i velký počet starších ulic, které prošly zásadní proměnou.



Obr. 7 – Bagnolet gate na východě Paříže a okružní silnice “Périphérique” – příklad křížení dálnice a rychlostní silnice (Zdroj: *Paysages en mouvement*, 2005)

- Zatřetí, hustší dopravní provoz vyžadoval větší počet dopravních značek v ulicích měst i dalšího vybavení, které pomáhá silný provoz řídit. Objekty (a lidé), které by mohly bránit pohybujícímu se dopravnímu toku, jsou obvykle umístěny v prostoru mimo vozovku. Sloupky dopravních značek a semaforů, zahrazovací sloupky, svodidla, telefonní budky, poštovní schránky, rozvodné skřínky, popelnice na tříděný odpad, reklamní panely, kamery a ovládací panely jsou jen některé z mnoha objektů, které zaplňují prostor na chodnících a ovlivňují výhled a viditelnost chodců, efektivní využitelnou šířku chodníku, a tedy celkový pohyb chodců.
- Začtvrté, hierarchické uspořádání ulic převrátilo vztah mezi průčelím budov, významem ulice a šířkou ulice. V klasické koncepci byl prostor ulice definován fasádami a význam ulice určovala výška a architektonická zdobnost jejích budov, zatímco v hierarchickém uspořádání je význam ulice dán její dopravní kapacitou, která je v nepřímé úměrnosti se stavební kapacitou. Proto ty nejdůležitější dopravní tepny v zájmu plynulosti dopravy, větší bezpečnosti a menšího znečištění odsunuly své budovy do pozadí. Prázdné pruhy hlavních tříd ve městech se tak staly zbytkovým prostorem, ideálním pro kriminální činnost, což samozřejmě přispívá k úpadku městských center.

Jinými slovy, ulice projektované pro vyšší rychlost vyžadují absenci budov a paradoxně existenci pomalých zatáček; vyžadují prostředí, které neodpovídá klasickým fasádám budov a rozdílným povrchovým materiálům a strukturám. Výsledný prostor je nepříjemný pro pomalejší účastníky dopravy (chodce a cyklisty), kteří v takových podmínkách ztrácejí orientaci a cítí se jako nevítaní hosté.

- Pátá úprava prostoru v ulicích měst je důsledkem změn v územním plánování, které reagují na nutnost umístit někam statickou dopravu. Podle odhadu jsou auta zaparkovaná zhruba 90 % času (CERTU, *Accidents en Milieu Urbain: Sorties de Chaussée et Chocs contre Obstacles latéraux*, 2001). Rozhodně tedy nejsou zanedbatelným konzumentem veřejného prostoru v

ulicích měst. Pracoviště, nákupní centra a další veřejné instituce musejí mít kapacitu i pro zaparkovaná auta. Významnou část veřejného prostoru pohltí nějaký způsob parkování pro automobily, ať už ve formě betonových vícepodlažních staveb nebo parkovacích míst na úrovni země, přičemž na prostor v ulicích mají největší dopad parkoviště a parkovací místa přímo na ulici, kvůli kterým mají cyklisté a chodci často pocit, že se pohybují v moři aut.

3.3.4 Důvody pro oživení uličního prostoru

Koncem 70. let 20. století nadřazenost hierarchického uspořádání ulic i nadvláda aut pomalu ustupuje do pozadí. Existuje několik důvodů, proč se vzdát “motorizované koncepce uličního prostoru” a přijmout jiná řešení. Tyto důvody (a tam, kde je to možné, i protiargumenty) jsou stručně nastíněny v dalších odstavcích.

3.3.4.1 Plynulost dopravy – dopravní přetíženost – dopravní indukce

Pro urbanisty a dopravní inženýry je stále složitější najít řešení dopravní přetíženosti ve městech a upřednostnit osobní automobily v centrálních a hustě zastavěných oblastech. Výstavba víceúrovňových komunikací se ukázala jako neúčinná v tom smyslu, že je spíš generátorem dalšího provozu než faktorem, který přispívá k větší plynulosti. Řečeno jinak je **samotná existence nové vozovky stimulem pro růst dopravního provozu**. Tento fenomén se nazývá **dopravní indukce**.

Dalším poznatkem je fakt, že zatímco výstavba nové silnice generuje další dopravu, **omezený přístup ke komunikacím dopravní provoz snižuje**. V konkrétních situacích, kdy jsou ulice uzavřeny a příjezd do nich byl omezen, měření ukazují pokles celkového objemu dopravy, který se projevuje i v přilehlých ulicích, o nichž se předpokládalo, že budou naopak dopravně značně přetížené.

3.3.4.2 Segregace - sdílení

Je velmi obtížné plánovat a realizovat zvláštní prostory/pruhy pro jednotlivé způsoby dopravy nebo uživatele (chodce, osoby na vozíčku, uživatele osobních aut, cyklisty, cyklisty na elektrokolech, bruslaře, motorkáře, osoby na skútrech, autobusy, tramvaje atd.). S ohledem na vysokou hodnotu a míru obsazenosti pozemků v centrálních částech měst bylo nemožné zajistit samostatný pruh či prostor pro každou rychlostní kategorii. Hierarchické uspořádání ulic a přísné rozdělení prostoru v ulicích bylo nutné přehodnotit a vypracovat nové koncepce, které se pokoušejí sladit automobilový provoz s ostatními způsoby dopravy. Tento přístup se často zhmotnil ve znovuobjevených klasických ulicích, zejména městských bulvárech, a také ve sdílení prostoru všemi uživateli.

3.3.4.3 Bezpečnost a zdraví

Názory odborníků, kteří obhajují přísně členěný prostor a hierarchická pravidla, bývají veřejností přijaty kladně, protože se odvolávají na kouzelné slůvko “bezpečnost”. Zdraví a bezpečnost byly vždy klíčovými faktory ve vztahu mezi inženýrstvím a urbanismem. Zastánci mají přesvědčivé argumenty ve prospěch koncepce rychlostních komunikací, která podporuje plynulou motorovou dopravu –

zdravější prostředí ve městech, oddělení prostoru pro územní využití, volný pohyb v ulicích a bezpečnost chodců. Vyváženost argumentů byla po několik desetiletí proměnlivá.

Můžeme se ptát, na jakém důkazním základě stojí klasické dálniční normy. Nezdá se, že by nevyhovující ulice vykazovaly horší záznamy o bezpečnosti než ty, které jsou navrženy pro požadavky motorové dopravy. Studie prokázaly, že počet dopravních nehod ve městech nesouvisí s počtem přímých přístupů z pozemků, které jsou otevřené do hlavních silnic. Podle studie Alana Jacobse a jeho týmu se neprokázalo, že by klasicky realizované ulice, jako jsou vícesměrné bulváry, které mixují místní vstupy s tranzitní dopravou a jsou v rozporu s principem obrácené korelace mezi přístupem a pohybem, byly více nebezpečným prostředím než konvenční oddělené dopravní komunikace (Jacobs, A., *The Boulevard Book*, 2002).

Další otázky se týkají úprav v ulicích/na silnicích, které mají zvýšit bezpečnost. Jak ukazuje studie CERTU, řidiči mají tendence podceňovat rychlost a jezdí obvykle rychleji než je stanovený limit, zejména na kvalitně vybudovaných silnicích (CERTU, *Accidents en Milieu Urbain: Sorties de Chaussée et Chocs contre Obstacles latéraux*, 2001). Standardizované silnice se vyznačují stálou geometrickou konfigurací a mají výhodu lineárních bezpečnostních prvků (bílé čáry, svodidla, zábradlí oddělující zónu pro chodce). U řidičů zvyšují pocit pohodlí a snižují míru pozornosti. Americká studie z roku 2000 zkoumala bezpečnostní dividendu úprav na hlavních tazích z let 1984 až 1997 a zjistila, že v rozporu s přísnými normami způsobují větší počet úmrtí a zranění v důsledku dopravních nehod. (Noland, R.B., *Traffic fatalities and injuries: are reductions the result of 'improvements' in highway design standards*, 2000).

Úvahy na téma veřejného zdraví jsou stále častější a neustále roste počet průzkumů, podle kterých je sedavý způsob života nejběžnější příčinou nejčastějších chorob v rozvinutých zemích – tedy cukrovky, kardiovaskulárních nemocí, rakoviny a chronických obstrukčních nemocí plic. Hierarchické uspořádání ulic na předměstí, navržené tak, aby podpořilo plynulost dopravního toku, posiluje takový způsob života, který je závislý především na automobilové dopravě a každodenní pohyb a aktivní dopravu odsunuje do pozadí. Zdravotnické organizace v mnoha evropských zemích zaznamenaly značný nárůst obezity. Národní i mezinárodní zdravotnické organizace (jako je Národní institut pro zdraví a péči NICE ve Velké Británii) se snaží podporovat takovou koncepci ulic a městských čtvrtí, která veřejnost motivuje k aktivní dopravě:

*“NICE vyzývá k zásadní změně priorit v městském plánování; při plánování ulic a dopravních komunikací je třeba přestat upřednostňovat motorovou dopravu a začít se důsledně zaměřovat na chodce, cyklisty a uživatele dalších způsobů dopravy, které v sobě zahrnují fyzickou aktivitu.” Ministerstvo dopravy, místní samospráva a urbanisté musejí spolupracovat na maximalizaci potenciálu, který umožní lidem být “fyzicky aktivní rutinním způsobem a každý den”. (Kampaň za aktivní dopravu, Sustrans, *Creating the environment for active travel*, informační list FH09).*

3.3.4.4 Vnímání a chování těch, kterých se to týká

Obyvatelé měst si postupně začali stěžovat na narušení, které dopravní infrastruktura typu rychlostní silnice nebo dálnice znamená pro jejich domovy, tzn. hluk, nečistoty v ovzduší a celková destrukce jejich životního prostředí a/nebo historického dědictví.

Působivou studii o vlivu dopravního provozu na vnímání a chování obyvatel žijících v okolí ulic vedl v 70. letech 20. století Donald Appleyard. Studie je uvedena v jeho knize *Livable Streets* (Ulice příjemné pro život, 1980). Appleyard srovnával tři rezidenční ulice v San Franciscu, které byly zdánlivě identické, ale lišily se objemem dopravy. Právě podle objemu dopravy byly jednotlivé ulice označeny jako “klidná ulice” (2000 vozidel denně), “středně zatížená ulice” (8000 vozidel denně) a “silně zatížená ulice” (16000 vozidel denně). Obyvatelé byly vyzváni, aby prostřednictvím komplexního dotazníku definovali, nakolik je jejich ulice příjemná, kolik mají ve své ulici přátel a známých, a také aby uvedli místa, kde se obvykle scházejí. Jak ukázala analýza výsledných dat, lidé žijící na “klidné ulici” měli třikrát více přátel a dvakrát více známých v místě bydliště než lidé ze “silně zatížené ulice”. Autor došel k závěru, že toto zjištění souvisí s “domácím a osobním teritoriem”, které pro sebe definoval a přisvojil si každý obyvatel daného typu ulice. Autor píše následující: *„Zjistili jsme, že existují zásadní rozdíly ve způsobu, jakým svou ulici vnímají a využívají zejména mladší a starší osoby. “Klidná ulice” byla pevně propojenou komunitou, jejíž obyvatelé plně využívali celý její prostor. Ulici rozdělili na jednotlivé zóny podle způsobu využití – přední schody používají k posezení a popovídání, na chodnících si hrají děti, dospělí zde postávají a tráví volnou část dne, a to zejména v okolí rohových obchodů, a na vozovce děti a mládež hrají aktivnější hry jako fotbal. Ulici však všichni vnímali jako celek a žádná část nezůstávala bokem. Naproti tomu “silně zatížená ulice” se vyznačovala jen malou nebo žádnou aktivitou na chodnících a její obyvatelé ji používali výhradně jako dopravní koridor mezi útočištěm svých domovů a vnějším světem. Žili zde mnohem víc sami pro sebe, zcela chyběl pocit komunity. [...]”.*(Appleyard,D., *Livable Streets*, 1981, str. 22-24) (Příloha 1 uvádí diagram z této studie).“

Majitelé obchodů si uvědomili, že pokud chtějí, aby ulice a pěší zóny v okolí jejich obchodů byly přitažlivější, potřebují přitáhnout větší počet zákazníků, tzn. nastavit své podnikání tak, aby vyhovovalo uživatelům dopravy, kteří procházejí kolem. Obchody by měly být v kontaktu s okolní dopravou a lákat kolemjdoucí, aby se zastavili a nakupovali.

3.3.4.5 Obyvatelnost ulice

Ačkoliv dnes již nelze obnovit ulice jako společenský prostor do podoby, v jaké byly před nástupem automobilu, je zřejmé, že lidé (rezidenti, obchodníci, turisté a další zainteresované osoby nebo skupiny) si ve většině případů přejí, aby jejich ulice byla místem vhodným pro život. Ulici bychom měli vnímat jako komplexní prostor složený z dopravy a společenských, ekonomických a estetických aktivit a funkcí.

3.3.5 Modely koncepce uličního prostoru

Krise ulice, způsobená radikálním rozdělením a hierarchickou organizací sítě ulic, nalézá řešení ve snaze umístit všechny druhy dopravy na “stejnou úroveň terénu” a co nejvíc promíchat všechny uživatele prostoru ulice.

- Prvním krokem je znovu propojit prostor pro chodce a hlavní dopravní komunikace a znovuobjevit klasickou ulici se dvěma jízdními pruhy, s chodníky, s přechody pro chodce a venkovním tržištěm nebo jinými obchodními aktivitami. To je případ rozsáhlých bytových projektů (ve Francii zvaných “grandes ensembles” a budovaných i v dalších evropských státech), kde došlo k úplnému obrácení principu separace. Cílem není dopravní provoz vyčlenit, ale začlenit. Otevření těchto obytných enkláv je založeno na míchání a zklidňování dopravy, které umožňuje soužití lidí s automobily.
- Druhým krokem musíme ukázat, že proces, který do center měst přivedl dálnice, rychlostní komunikace a vnitřní kruhové objezdy, je vratný. Revitalizace – klíčové slovo všech intervencí, jejichž cílem je nahradit dopravní tepny určené pouze pro rychlý pohyb. Nahradit je ulicemi, které jsou uzpůsobeny pro koexistenci zaparkovaných vozidel, chodců, cyklistů a další dopravy o různých rychlostech. Intervence v této oblasti směřují k jedné ze dvou aktivit:
 - přesunout dálnice do podzemních tunelů, aby síť ulic mohla znovu růst (např. The Big Dig v Bostonu, USA; The concrete collar v Birminghamu) a
 - obnovit městské bulváry a zejména zajistit, aby pěší zóny nebyly přeplněné a postupně nedegradovaly (např. bulváry v Paříži jako Avenue Montaigne, Boulevard Saint-Michel, Boulevard Beaumarchais; dále Passeig de Gracia v Barceloně, Kensington High Street v Londýně).
- Třetí soubor aktivit se zaměřuje na odstranění hlavní příčiny hierarchie ulic - na rychlost motorových vozidel. Součástí těchto aktivit jsou různá opatření, která fyzicky a/nebo psychologicky nutí řidiče zpomalit. Poprvé byly zavedeny rychlostní limity 20-30 km/h, nejdříve v obytných částech měst, později i na řádově vyšších komunikacích mimo obytné zóny. Výsledkem tzv. zklidňování dopravy je mnohem větší sdílení prostoru v ulicích mezi všemi uživateli (chodci, cyklisty, veřejnou dopravou, automobily atd.). Sdílený prostor, jako je např. belgický “woonerf”, domovní zóny atd., má za úkol zvýšit bezpečnost a obyvatelnost ulice pomocí nekonvenční koncepce, která omezuje přísnou geometrii rohů a značení a zlepšuje viditelnost. Stručně řečeno, dopravně zklidněné zóny se zavádějí proto, aby motorová doprava jezdila nižší rychlostí, s opatrností a pozorností vůči dané lokalitě.

3.3.6 Příklady z Česka

Pardubice

Osa vedoucí středem města od prostoru před nádražím až na třídu Míru, která byla zrekonstruovaná před několika lety. Nově zrekonstruované veřejné prostory Přednádraží a třídy Míru by měla propojit Palackého ulice a dokončit tak základní městskou osu propojující nádraží a historické centrum.

třída Míru / DŘÍVE



třída Míru / DNES



Třinec

Daleko bezpečněji by se měli cítit cyklisté na páteřních komunikacích v Třinci. V současné době se dokončuje výstavba stezky pro cyklisty podél silnice směr Český Těšín, která doplňuje cyklopruhy na ul. Nádražní, Těšínské. Cyklopruhy tak v Třinci již pokrývají téměř kompletní průtahy silnic II/468 a II/476. Cyklopruhy jsou rovněž už od devadesátých let minulého století vyznačeny na ul. Lidické.



