

Výzkumné pracoviště v oblasti sociologie mobility a psychologie dopravy

Vědeckovýzkumná pracoviště jsou v jednotlivých zemích Evropské unie rozdělena nerovnoměrně, což působí nepříznivě jak na lokální zaměstnanost akademiků a absolventů vysokých škol, tak i na jejich inovativní přínos pro místní průmysl a ekonomický potenciál jednotlivých regionů. Evropská unie proto podporuje vznik a vývoj regionálních výzkumných center s cílem stimulovat konkurenceschopnost regionů v oblasti inovací a vědeckovýzkumných aktivit. Cílem projektu „Dopravní VaV centrum v Brně“¹ (dále Centrum) je vytvořit jedinečné výzkumné zázemí, které prostřednictvím svých laboratoří, vybavení a know-how bude poskytovat komplexní prostředí pro výzkum ve vybraných disciplínách dopravních aplikovaných věd a přispívat tak k optimálnímu rozvoji dopravního sektoru, nejen v daném regionu. Rozmanitost výzkumu Centra odpovídá potřebám a trendům současného dopravního výzkumu i potřebám praxe.

Významná část výzkumné činnosti je napojena na mezinárodní, zejména

¹ Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy vydalo rozhodnutí o poskytnutí dotace pro realizaci projektu „Dopravní VaV centrum“ (CDV PLUS), který je financován z prostředků EU a státního rozpočtu ČR prostřednictvím Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace, prioritní osa 2 – Regionální VaV centra, a to ve výši 463 130 480,- Kč, přičemž podíl prostředků Evropské unie přesahuje 393 milionů korun. Dne 11. 2. 2011 se v budově Centra dopravního výzkumu (CDV) v Brně uskutečnilo slavnostní poklepání základního kamene „Dopravního výzkumného a vývojového centra“ s následnou tiskovou konferencí.

evropskou vědeckovýzkumnou spolupráci. Spolupráce při řešení mezinárodních projektů i v dalších programech a účast v nejrůznějších mezinárodních komisích a výborech významně přispívají k rozvoji a sdílení poznání v oboru dopravy a představují klíčové činnosti pro zapojení českého dopravního výzkumu i rezortu dopravy do mezinárodního kontextu. Realizace projektu přispěje ke komplexnímu rozvoji dopravního sektoru, a zejména aplikaci výsledků vědy a výzkumu do komerčního prostředí. Unikátní výzkumná infrastruktura poskytne podporu nejen pro samotný výzkum, ale také pro uživatele z řad státní správy, kde napomůže zefektivnění plánování, výstavby, správy a údržby staveb dopravní infrastruktury, včetně environmentálních a bezpečnostních aspektů, tuzemských i zahraničních vysokých škol, kterým vytvoří zázemí pro uskutečňování experimentální a poloprovozní činnosti, a u výrobních, dopravních, provozních či stavebních firem u nás i v zahraničí podpoří zavádění nových technologií do praxe.

Nosnými výzkumnými programy centra jsou (1.) Hluboková analýza dopravních nehod (HADN, vedoucí výzkumného programu Josef Andres); (2.) Humánní synergie v dopravě (vedoucí výzkumného programu Karel Schmeidler); (3.) Bezpečnost v silničním provozu (vedoucí výzkumného programu Pavel Tučka); (4.) Dopravní infrastruktura (vedoucí výzkumného programu Josef Stryk); (5.) Doprava a životní prostředí (vedoucí výzkumného programu Jiří Huzlík). Jedním z hlavních cílů programu přitom je výzkum sociologie mobility.

Mobilita je nevyhnutelnou součástí současného života. Jak v hospodářství, tak ve volném čase. Její pozitivní roli v ekonomice a společenském životě relativizují

negativní dopady poznamenávající náš život. Stále více dopravních prostředků ucpává městské ulice. Přeplněné dopravní tepny stejně jako kongesce se stávají součástí každodenního života. Vědci již před delší dobou odhalili vztah mezi hospodářským růstem země a potřebou mobility. Jednoduše řečeno, se zvyšováním životní úrovně roste doprava a naopak. Mobilita je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby. Globalizace, zvyšující se internacionalizace hospodářství a integrace střeoevropských a východoevropských zemí vytváří nové nároky na výkonnost transportního systému. Aby bylo možné udržet zvyšující se dopravní výkony, je nutné provést určité změny v řízení dopravy i v její infrastruktuře. Je také důležité snižovat vstup energií při zvyšujících se přepravních objemech, což se příznivě projeví na životním prostředí měst.

Je prokázáno, že rostoucí mobilita obyvatelstva vyvolává řadu problémů v oblasti životního prostředí, zdraví a kvality života populace. Individuální automobilismus devastuje prostředí měst, zabírá cennou půdu, vyvolaný *urban sprawl* ničí krajinu, vysoká nehodovost způsobuje ztráty na majetku, životech a zdraví. Pouze technická řešení v dopravě jsou nákladná a mají svoje limity. Tyto problémy musíme řešit i z pohledu lidského činitele a k tomu přispívá analýza za pomoci sociologie dopravy. Sociologie dopravy a města je moderní vědecký obor, jenž bude popisovat kvalitativní i kvantitativní charakteristiky mobility, dostupnosti a dopravy osob a sociálních skupin i jejich vazby na prostředí a kvalitu života obyvatel. Přestože zde je zřetelná vazba na disciplíny, jako je sociologie, sociální psychologie či urbanismus, není na žádné vysoké škole v ČR

sociologie mobility zařazena jako samostatný předmět.

Komplexní synergie humanitních oblastí – psychologie, pedagogiky a sociologie – s inženýrskými obory v dopravě přináší nový pohled na oblast dopravy a její vazbu na kvalitu života obyvatelstva, s důrazem na získávání poznatků o mobilitě osob a skupin, dopravním chování a dopravní bezpečnosti. Očekáváme, že sníží nehodovost, zatížení životního prostředí a zvýší kvalitu života ve městech. V rámci výzkumu sociálních změn si všímáme také změn životního stylu a vzorců konzumu. Důležité jsou proto změny v sociální rovnosti, v distribuci příjmů a v ostatních sociologických charakteristikách, jako je úroveň vzdělání a profesionálních dovedností v určité populaci. Tyto trendy mají v oblasti dopravy obrovský význam a mají implikace při formulování transportní politiky.

Demografické změny v souvislosti s dopravou jsou intenzivně studovány. K lidskému faktoru jsou přičítány především změny v populaci, kam dnes patří především stárnutí populace, tedy cestujících, větší množství starších řidičů, nové podmínky pro starší řidiče a další. Zatímco v roce 1975 bylo na zemi 350 milionů lidí starších než 60 let, prognóza pro rok 2025 počítá, že to bude 1.121 milionů lidí. Novým aspektem je také rostoucí zájem o mobilitu mezi segmentem starších lidí, jejichž množství vzhledem ke stárnutí populace vzrůstá. Studie zaměřené na starší lidi často zdůrazňují jejich nízký příjem, menší dosažitelnost osobních automobilů a určitý rozsah fyzických omezení. To se v průběhu doby mění a je nutné zahrnout dynamický element – změnu těchto předpokladů a očekávání mezi staršími lidmi. Demografické změny by měly být posuzovány v kontextu

dlouhodobého vývoje v souvislosti se změnou životního stylu, strukturálními změnami v ekonomii a vlivem technologie.

Ve vyspělých průmyslových zemích Evropy je segment seniorů nejrychleji rostoucí skupinou obyvatel. V mnoha těchto zemích bude v roce 2030 každý čtvrtý občan mít přes 65 let a do roku 2050 se podíl občanů nad 80 let ztrojnásobí. Stárne především skupina obyvatel narozená těsně po válce, v období tzv. „baby boomu“ (lidé narození mezi lety 1946 a 1964). Je pro ně charakteristické, že se dožijí vyššího věku, a právě za jejich života nastal pokles v množství nově narozených, což znamená zhoršování struktury populace v následujících třiceti letech. Tato generace přivykla během 20. století vysoké mobilitě. Aby bylo možné zajistit tuto vysokou mobilitu i v budoucnosti, je potřebné aktivní plánování. Je třeba vymyslet strategie a koncepty mířící k vysoké mobilitě, podporované nezbytným zajištěním služeb, které vyjdou ze změny zdravotního stavu a finančního zajištění této generace. Proto v příštích třiceti letech, kdy dojde ke zvýšení počtu starších občanů, budou dopravní systémy evropských států přetíženy. Řidiči budou pravděpodobně chtít jezdit jako doposud i ve vyšším věku. Očekávají, že jim bude umožněn přístup k mobilitě a dopravním prostředkům s tím, že budou odpovídat jejich individuálním potřebám a schopnostem. Dopravním systémům a s nimi spojeným službám se dostane v budoucnosti důležitá role podporováním samostatnosti, sociálních interakcí, eventuálně i pracovního zařazení stárnoucího segmentu populace.

Celonárodní mobilitní výzkumy představují v zemích, kde se realizují, ústřední zdroj dat o prostorové mobilitě obyvatelstva, zejména o každodenní mobilitě.

Neustále aktualizované informace o mobilitě a dopravním chování osob jsou nepostradatelné především pro rozhodovací proces a pro dopravní plánování (jsou vstupem do predikčních modelů a součástí předprojektové přípravy). Na základě těchto informací lze vytvářet a udržovat dopravní infrastrukturu v takové podobě, která vyhovuje požadavkům populace. Tyto výzkumy bývají často prováděny opakovaně a průběžně v delším časovém období, čímž umožňují detekci trendů a sledování vývoje mobility. Národní výzkumy mobility jsou vysoce prestižní, užitečné, avšak také po stránce vynaložených prostředků značně náročnou vědeckou aktivitou.

Výzkumy prostorové mobility – tzv. *national travel surveys* (NTS) – probíhají v několika zemích západní Evropy a Ameriky (a také v Austrálii a na Novém Zélandu) na pomezí několika disciplín – dopravní geografie, dopravní ekonomie, dopravní psychologie, demografie, urbánní sociologie. Na základě těchto informací lze vytvářet a udržovat dopravní infrastrukturu v takové podobě, která vyhovuje měnícím se požadavkům populace. Tyto výzkumy bývají často prováděny opakovaně a/nebo průběžně v delším časovém období (typicky jeden rok), čímž umožňují detekci trendů a sledování vývoje mobility. Slouží především k zachycení a prozkoumání stávající situace, k identifikaci problémů spjatých s dopravními systémy. Mobilitní výzkumy v menším měřítku poskytují poznatky o tom, v jakých prostorech se odehrávají různé formy lidské aktivity, umožňují porozumění rytmům denního chování, jsou podkladem pro plánování aktivit a plánování rozvoje měst.

NTS v České republice zatím nebyl realizován. Každoročně probíhá pouze

opakovaný průzkum v rámci omnibusového šetření agentury TNS Factum, který je však po metodologické stránce značně nevyhovující – sběr dat probíhá pouze v jednom týdnu v roce, respondenti jsou dotazováni na značně relativní kategorie časové délky cest, nejsou dotazováni na přesný počet cest v určitém časovém období, mezi kritérii pro kvótní metodu chybí prostorové kritérium (např. okres, kraj) a tak dále. Centrum, které je nejvýznamnějším institutem dopravního výzkumu v České republice, by proto do budoucna mělo hrát vůdčí roli v prosazení realizace národního výzkumu mobility.

Výzkumy prostorové mobility přitom zjišťují informace o všech cestách (*trips*), použitých dopravních prostředcích, včetně nemotorových (i chůze), o délce a účelech jednotlivých cest, také o spotřebě paliva při cestách motorovými dopravními prostředky. Snaží se pokrýt co nejširší časové období – 24 hodin ze dne, 7 dní v týdnu (u tzv. průběžných výzkumů celý rok),

což je často zajištěno různými technikami, například tzv. deníky cest (*travel diaries*), které respondenti vyplňují. Kromě dopravního modelování tyto výzkumy poskytují důležité poznatky i ostatním výše zmíněným disciplínám – sociologii přináší vhled do prostorových a mobilitních souvislostí konceptů sociální exkluze, sociální nerovnosti a stratifikace (např. rozdíly v prostorové mobilitě a dopravním chování různých sociálních, věkových a lokálních skupin). Prostorová mobilita je též prostředkem sociální stratifikace v širším měřítku, v souvislosti s procesy globalizace, kdy vzniká štěpení mezi vysoce mobilní globální elitou a s lokalitou spjatými chudými lidmi. Poznatky z mobilitních výzkumů jsou prospěšné také pro sociologii města, kde přispívají k porozumění například fenoménu suburbanizace, či pro sociologii turismu, kde přinášejí například vhled do mohutnosti toků turistů, sociálního pozadí masového turismu a podobně.

Karel Schmeidler