

Téma výskumu [Thesis Title]: Peší doprava v plánovaní rozvoje území [Walking in planning of urban development]

Príspevok [Article Title]: Peší doprava z pohľadu stratégií a politik v ČR a ve světě [Walking, policies and strategies worldwide]

Doktorand [PhD Student]: Yossi Zachar **Školiteľka [Supervisor]:** Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

Ústav [Department]: 15121 Ústav prostorového plánování [Department of Spatial Planning]

Význam témy

Pešia doprava a chôdza ako jej dopravný prostriedok predstavujú nenahraditeľnú súčasť ľudského života. Táto forma pohybu, hoci automatická a samozrejmalá, má v skutočnosti hlboký vplyv na našu dennodennú existenciu. Chôdza nám umožňuje prejsť cestu od domu k vozidlu alebo k verejnej doprave. Jej význam v našom každodennom živote sa prejavuje takým spôsobom, že si to ani neuvedomujeme.

Stúpajúci trend automobilizácie však vedie k tomu, že ľudia sa čoraz častejšie uchylujú k používaniu áut aj na krátke trasy. Toto správanie sa prejavuje najmä v kombinácii so sedavým spôsobom života, čo má za následok nedosahovanie minimálneho odporúčaného denného počtu krokov (10-tisíc krokov¹ alebo polhodina chôdze každý pracovný deň²). Konkrétne v Prahe sa uskutoční každý deň 200-tisíc ciest autom³, ktoré sú kratšie než 1,5 km a mohli by byť nahradené chôdzou.

Zvyšujúci sa počet áut a rozširovanie automobilizácie má za následok prispôsobovanie sídiel autám. Tento fenomén môžeme pozorovať v urbanizovaných amerických sídlach, kde pešia infraštruktúra vedie najmä k parkoviskám, a ľudia sú nútení vo väčšine prípadov používať auto na dosiahnutie svojich cieľov. Táto infraštruktúra pre motorové vozidlá zaberá obrovský priestor, ktorý mohol byť využitý lepšie. V našich podmienkach síce takýto extrémny vývoj nenastal, avšak každý môžeme identifikovať sídla, kde pešia infraštruktúra nespája ulice, či časti alebo nezabezpečuje komfort a bezpečie. Tento problém sa najčastejšie týka okrajových častí veľkých miest a satelitov. Tých, ktorí si už zvykli na cesty autom, môže byť ťažké presvedčiť, aby prešli na chôdzu a verejnú dopravu, a to aj potom čo sa pešia infraštruktúra v danej časti zlepšila.

Otázky na zamyslenie

Tieto otázky by mohli pomôcť smerovať výskum:

- Súvisia technológie spolu so sedavými aktivitami s tým, že ľudia chodia menej? Je nutná nová pešia infraštruktúra, ak ľudia nemajú vďaka nim potrebu opúšťať domov?
- Je chôdza ešte stále stigmatizovaná ako dopravný prostriedok chudobných ľudí?
- Sú financie dôvodom, prečo mestá neinvestujú do rozvoja pešej dopravy?
- Dokáže verejná politika podporovať pešiu dopravu? Môžu byť pešie generely^A alebo SUMPy^B povinné?
- Pešia doprava je často spájaná s inými prvkami aktívnej mobility (kolobežky, bicykle), akým spôsobom je nutné zakomponovať tieto prvky?
- Podporí rozvinutejšia pešia infraštruktúra podiel chôdze na delbe prepravnej práce?
- Zahrňujú plánované rozvoje a stavby štvrtí dostatočný pohľad na pešiu dopravu?

Zameranie výskumu

Odrážky nadväzujú na vyššie uvedené otázky k téme:

- Analyzovať a porovnať politiky a stratégie týkajúce sa podpory pešej dopravy (napr. SUMPy^B) ako domáce, tak i zahraničné.
- Zhodnotiť, analyzovať opatrenia existujúcich verejných politik týkajúcich sa pešej dopravy a identifikovať možnosti zlepšenia.
- Preveriť, či je pravda, že mestá nechcú investovať/ neinvestujú finančné zdroje do rozvoja pešej dopravy a porovnať tieto investície s nákladmi na iné druhy dopravy.
- Preskúmať, ako zlepšenie pešej infraštruktúry, ale aj doplnujúcich prvkov (mobilár, osvetlenie, stromy, ...) ovplyvňuje rozhodovanie ľudí o tom, aký dopravný prostriedok zvoliť.

Ciele

- Zhodnotenie účinnosti existujúcich politik podpory pešej dopravy. *Čo nám chýba oproti zahraničiu?*
- Stanovenie odporúčaní na zlepšenie politik podpory pešej dopravy. *Majú byť povinné, aby veci fungovali?*
- Preskúmanie investícií a ich vplyvu na pešiu infraštruktúru. *Naozaj sú všetky finančné prostriedky smerované do výstavby komunikácií pre motorové vozidlá?*
- Analyzovanie podobností a rozdielov plánovania infraštruktúry pre jednotlivé prvky aktívnej mobility. *Segregácia pešej dopravy alebo symbióza s cyklistami?*

Využitie v praxi

Konečný dokument by mal poskytnúť to, čo ešte tunajšie dokumenty nemajú - hlbšie pochopenie chôdze v dopravnom urbanizme, vrátane súvisiacich problémov a riešení, ako aj ich vplyv na rozhodovanie ľudí pri výbere dopravného módu.

Vysvetlivky [Explanatory notes]

A. Peší generel sa používa na označenie urbanistickej, mestskej plánovacej stratégie alebo plánu, ktorý je zameraný na zlepšenie podmienok pre chodcov v meste alebo v určitom území. Peší generel je plánovací nástroj, ktorý sa snaží zabezpečiť, aby mestský priestor bol bezpečný, prívetivý a prístupný pre chodcov. Bežne sa v našich podmienkach stretávame s cyklo generelom. [Pedestrian Master Plan is used to denote an urban planning strategy or plan that is aimed to improve conditions for pedestrians in the city or in the certain area. Pedestrian Master Plan is a planning tool that seeks to ensure that urban space is safe, enjoyable and accessible to pedestrians.]

B. SUMP je skratka pre „Sustainable Urban Mobility Plan“, predstavuje plán, ktorý sa snaží riadiť a zlepšovať mobilitu v sídlach s dôrazom na udržateľnosť a efektívnosť dopravy. Jeho cieľmi sú zlepšiť dopravu a životné prostredie. Aktuálne nie je povinnosť mať SUMP, je nevyhnutný len v prípade, že mesto chce čerpať finančné prostriedky z operačného programu.

[SUMP is an abbreviation for 'Sustainable Urban Mobility Plan,' representing a plan aimed at managing and improving mobility in urban areas with an emphasis on sustainability and transportation efficiency. Its goals include enhancing transportation and the environment. It is not mandatory to have a SUMP document in Czechia, it is only required when the city wants to request EU funding.]

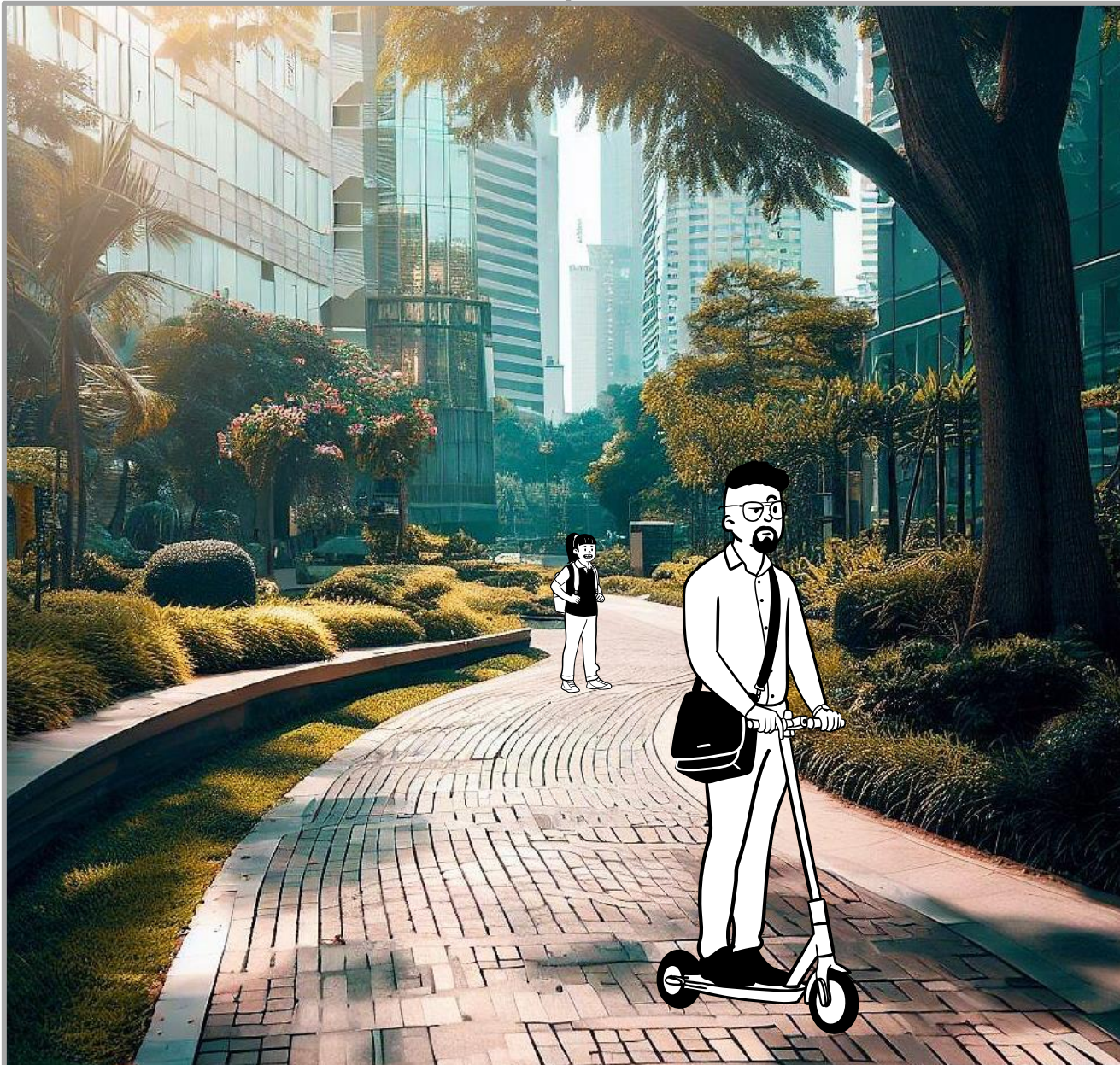
Odkazy [References]

1. WATTANAPISIT, A., & THANAMEE, S. (2017). Evidence behind 10,000 steps walking. *Journal of Health Research*, 31(3), 241–248 [cit. 2023-01-08]. Dostupné z: doi.org/10.14456/jhr.2017.30
2. BENJAK, Tomislav. Walk your way to health: October 15 – World Walking Day. *Croatian Medical Journal* [online]. 2012, 53(5), 507-508 [cit. 2023-01-08]. ISSN 0353-9504. Dostupné z: doi:10.3325/cmj.2012.53.507
3. Magistrát hlavního města Prahy a Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. *Analýza stavu bezmotorové dopravy na území hl. m. Prahy* [online]. Praha, 2021, 141 s. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://api.tenderarena.cz/ta/profil/stahovani-dokumentu/dokument/2548288

Significance of the topic

Pedestrian transport and walking as its mean of transport are an irreplaceable part of human life. This form of movement, although automatic and obvious, has actually a profound impact on our daily existence. Walking allows us to get from home to our vehicle or to stations of public transport. Its significance is manifested in our lives in such „primitive“ way that we often don't even think about it.

obrazové médium vytvorené s Microsoft Bing Image Creator AI



However, the increasing trend of motorization leads people increasingly use cars even for short distances. This behaviour is particularly evident in combination with a sedentary lifestyle, resulting in not achieving the recommended minimum daily number of steps (10,000¹ steps or half an hour of walking every working day²). Specifically in Prague, 200,000 car trips³ are made every day that are shorter than 1.5 km and could be replaced by walk.

The increasing number of cars and the expansion of motorization lead to the adaptation of settlements to cars. This phenomenon can be observed in urbanized American cities, where pedestrian infrastructure mainly leads to parking lots, and people are forced to use a car in most cases to reach their destinations. This infrastructure for motor vehicles occupies a huge amount of space that could be utilized in better, sustainable way. Although such extreme development has not occurred in this country, we can all identify settlements where pedestrian infrastructure does not connect streets or parts or does not provide comfort and safety. This problem most commonly affects the outskirts of large cities and suburbs. Convincing those who already have become used to travel by car to switch to walk and use of public transport can be challenging, even after the pedestrian infrastructure gets significantly improved.

Points for reflection

These questions could help direct the research:

- Do sedentary activities and technology correlate with reduced walking among the people? Is new pedestrian infrastructure necessary if people have no reason to leave their homes due to these home activities?
- Is walking still stigmatized as a mode for poor people?
- Are financial constraints a reason why cities do not invest in pedestrian transportation development?
- Can public policies support walking? Should Pedestrian Master Plans^A or SUMPy^B be mandatory?
- Pedestrian transportation is often associated with other elements of active mobility (scooters, bicycles). How should these elements be incorporated?

- Is improved pedestrian infrastructure going to increase the share of walking in the total modal split?
- Do urban development plans of cities or neighbourhood adequately consider walking?

Research focus

- Analysing and comparing policies and strategies related walking support (e.g., SUMPy^B) both local and international.
- Evaluating and analysing measures of existing public policies concerning walking and identifying opportunities for improvement.
- Investigating whether it is true that cities are unwilling to invest/do not invest into the development of walking and comparing these investments with the costs of other transportation modes.
- Examining how improvements to walking infrastructure, as well as public furniture elements (street furniture, lighting, trees, etc.), influence people's decision-making regarding their choice of transportation mode.

Aims

- Assess the effectiveness of existing walking policies.

- Formulate recommendations for improving walking support policies.
- Examine investments and their impact on walking infrastructure.
- Analyse the similarities and differences in infrastructure planning for various elements of active mobility.

Practical application in real life

The final document should provide what local documents do not have yet - a deeper focus, understanding of walking in transport related urbanism, including issues and solutions, as well as their impact on people's choices of transportation mode.

obrazové médium vytvorené s Microsoft Bing Image Creator AI

