

OSOBNÍ AUTOMOBIL MĚNÍ ŽIVOTNÍ STYL SPOLEČNOSTI

Technický pokrok mění životní styl každého jednotlivého člena společnosti a tím i společnost samu. Každá ze složek tohoto pokroku má jinou míru vlivu, jinou razanci, jinou oblast působení. Jednou ze složek technického pokroku představuje existence osobního automobilu. Dějiny vlivu osobního, ale ovšem i nákladního automobilu, i dějiny vlivu autobusové dopravy na životní styl obyvatelstva patří

k zajímavým oblastem sociologie, ale také urbanismu a ostatních společenských věd.

V našich podmínkách není tato oblast z pohledu sociálně ekonomického dostatečně probádána, ale zaslouží si to. Platí to i pro nejnovější dobu. Osobní automobilismus, na který se zde chceme zaměřit, se začal v českých zemích rychle rozvíjet teprve po druhé světové válce. V roce 1965 bylo u nás kolem 334 tisíc

osobních automobilů v osobním vlastnictví a k osobnímu užívání. Z úhrnného počtu registrovaných osobních automobilů kolem 90 % sloužilo k osobnímu využívání majitelů, ostatek byly služební nebo firemní vozy. V roce 1970, kdy v České republice bylo registrováno 625 tisíc osobních automobilů k osobnímu využívání, to znamenalo, že na 1 000 obyvatel připadlo 65 vozidel. Vybavenost

obyvatelstva osobními automobily se poměrně rychle zvyšovala, a to na 108 vozů na 1 000 obyvatel v roce 1975, na 157 v roce 1980 a 233 v roce 1990. Nynější registrace nerozeznává účelové využití registrovaného osobního vozu. V roce 1998 se uvádí celkový počet 3 687 tisíc osobních aut, z nichž kolem 3 430 tisíc je používáno k osobním účelům. Znamená to, že vybavenost obyvatelstva se zvýšila na 333 osobních automobilů na 1 000 obyvatel. Je to ukazatel nižší než v západních zemích, avšak stále roste.

V roce 1980 bylo sčítáním lidu zjištěno, že na 3 495 tisíc bytových domácností připadlo 1 421 tisíc osobních automobilů, což znamenalo 40,7 vozů na 100 domácností. Do roku 1991 se zvýšil počet osobních automobilů na 1 714 tisíc, takže při počtu 3 706 tisíc bytových domácností se vybavenost domácností zvýšila na 46,2 vozů na 100 domácností. Charakteristické pro hladinu vybavenosti bytových domácností osobními automobily je nejvyšší míra vybavenosti v **nejmenších obcích**: v obcích s méně než 200 obyvateli připadlo v roce 1991 na sto domácností 52,4 aut, v úhrnu obcí do 2 000 obyvatel 49,9 vozů. S rostoucí velikostí obce se vybavenost domácností snižuje, a to zcela pravidelně: ve městech s 10 000 -19 999 obyvatel byl ukazatel 46,3, ve velkoměstech však jen 43,2. Důvody těchto rozdílů vyplývají ze způsobu života obyvatel různých velkých obcí. Venkovské obce, malá venkovská města a města střední velikosti postrádají častěji než větší obce a města vlastní infrastrukturu a jejich obyvatelé jsou odkázáni na vlastní dopravní prostředky, což se stává stále aktuálnější v etapě rušení málo efektivních služeb ve venkovském prostoru. Dojíždka do zaměstnání mimo obec trvalého bydliště se dosud pohybovala na úrovni 30 % dojíždějících, ekonomicky činných obyvatel a je nutno počítat s jejím zvyšováním. Bude se to týkat nejen dojíždky do zaměstnání, ale také do škol a za službami. Individuální osobní doprava **nutně poroste** také v souvislosti s rušením veřejných dopravních spojů jak autobusových, tak železničních. Růst individuální osobní dopravy se tak stává rychle se zvyšujícím symptomem měnícího se životního stylu jednotlivců, rodin, domácností a celé společnosti s důsledky z toho vyplývajících.

Zvyšování mobility obyvatelstva z pracovních důvodů, z důvodů měnící se obslužnosti obyvatelstva zásobováním,

zdravotními a sociálními službami, středisky kultury a rekreace zábavy, to vše má vliv na život každého jedince a sociální kolektivity jakými jsou **rodina a domácnost**. Rostoucí doprava - zde však nejen osobní, ale také veřejná - zvyšuje nároky na dopravní síť, při růstu automobilismu především na silnice, parkovací plochy, garážování, servisy a další služby s dopravou spojené. V České republice se délka silnic a dálnic pohybuje dlouhodobě kolem 56 000 kilometrů. Její růst je nepatrný a se zrychlením nelze počítat. Vyrovnat se s tím, je po stránce technické, a po stránce lidského faktoru úkolem výzkumu dopravní obslužnosti a dopravní sociologie včetně studií urbanistických.

Některé vlivy a důsledky rostoucí osobní individuální dopravy vlastními automobily vnímáme velmi jasně a bezprostředně především jako důsledky technických opatření, reflektujících zmnožení mobility obyvatelstva vyplývajícího z úhrnného pohybu osob v dopravních silničních sítích. Registrujeme vliv dálnic na zeměpisné změny krajiny, krajinný ráz, registrujeme a souhlasíme s budováním obchvatů obcí a měst jak z důvodů zrychlení dopravy, tak z důvodů ekologických, zaznamenáváme a většinou souhlasíme s urbanistickými úpravami souvisejícími se zaváděním jednosměrných ulic, se záchytnými parkovišti na okrajích větších obcí a měst, ne vždy ochotně přijímáme zvyšování počtu uzavřených zón ve městech a zvyšování počtu a rozloh pěších zón. To vše vnímáme jako změny našeho chování. Co však zejména obyvatelé největších měst registrují jako současný rychlý proces, je budování obrovských marketingů na dálničních výpadech z měst, kde se uskutečňuje stále větší obrat a prodej zboží. Důsledky toho všeho vnímáme jako jednotlivci, kteří na to musí reagovat změnami v denním nebo týdenním programu svého individuálního života. Širší souvislosti s důsledky pro celou společnost si uvědomujeme, ev. připouštíme už řidčeji. Registrujeme, že mezi tradiční řidiče osobních vozů se včleňují stále častěji příslušníci nejmladší generace 18 letých a mírně starších osob, že jde často o privilegované děti movitějších rodičů, někdy však o nové samostatné „podnikatele“ s vlastní morálkou obecnou i morálkou zvláštní, ale také o příslušníky skupin, majících občas potíže s dodržováním obecně přijímaných morálních norem a osobní odpovědnosti. Tato problematika patří

zčásti do oblasti sociální psychologie, pokud na to nestačí psychologie individuální. Část této problematiky arci patří do oblasti psychiatrie a nezanedbatelná část do oblasti kriminalistiky. Neboť i to je součástí života současné společnosti v její „tranzitní epoše“, kterou však většina společnosti vnímá především jako převážně ekonomický a nikoli sociální a sociologický, resp. kulturní a morální problém.

Osobní individuální doprava je **vyhraněným** novodobým fenoménem života společnosti. Platí to v celosvětovém měřítku, v každé zemi ovšem na jiné hladině významnosti kvantitativní a kvalitativní. Pro nás jde o fenomén rostoucího významu po obou zmíněných stránkách. Aktuální otázky z toho vyplývající pro většinu psychosociálního výzkumu by se měly stát předmětem soustavného studia, protože mají kardinální význam pro život společnosti, charakterizované stále **vyšší prostorovou mobilitou** a měnícími se aspekty jejího dalšího rozvoje nejen ekonomického, ale také sociálního a společenského, včetně nedoceňované morálky a kultury. Jejich zdůraznění by se nemělo stát předmětem fundamentalistické kritiky ani politiků, ani ekonomů, ani sociologů.

S úvahami podobnými našim úvahám přišel nyní mladý německý urbanista Markus Hesse, pracovník IRS - Institutu für Regionalentwicklung und Strukturplanung v Berlíně, které uveřejnil v IRS-aktuell v říjnu loňského roku.¹

Podnětem k jeho příspěvku se stala problematika vyrovnávání charakteristiky individuální osobní dopravy ve východním a západním Německu v důsledku jejího čtyřicetiletého zaostávání v nově získaných zemích sjednoceného Německa. Mottem jeho analytické práce je „Mobilita a doprava jako nositelé a vzory regionálního a sídelního rozvoje“. Autor si klade řadu otázek spojených s dopravou a jejím vlivem na územní a urbanistické plánování a snaží se odpovědět na některé známé problémy spojené s tímto tématem.

M. Hesse konstatuje, že dopravní problematika vzrostla v Německu nejrychleji počátkem 80. let. Individuální osobní doprava začíná dominovat nad veřejnou hromadnou dopravou. Na příkladu města Chotěbuzi dokazuje, že hromadná autobusová doprava mezi Chotěbuzi a Halle se od roku 1982 snížila na polovinu, ale individuální doprava osobními vozy vzrostla trojnásobně. Tak je tomu ve většině východoněmeckých měst a má to své důsled-

ky. Přitom nejde jen o problém pohybu z místa „A“ do místa „B“, ale je to doprovázeno novými jevy v životě společnosti: na okrajích měst vznikají nová pracovní území navazující na ekonomiku podmíněnou existencí osobní individuální dopravy. Jsou to nové výrobní haly, prodejní střediska, skladovací budovy, ale i bydliště. To má různé stránky jako např. financování a zalidňování těchto provozoven „parků“ a sídel, problémy jejich obslužnosti podnikateli, využívání spotřebiteli, budování potřebných servisních kapacit s tím spojených (plochy, služby, zázemí). Takto nově vznikající výrobní a nákupní střediska („Shopping Mall“) se stávají novými krystalizačními místy kulturními i středisky nových životních forem. Benzinové stanice přestávají být místy pouhého tankování, ale přejímají některé další komerční, společenské a sociální funkce: rozšiřují oběh i sortiment zboží, služeb (WC, drobný servis), ale stávají se i místy, kam se nově stahují příslušníci různých subkultur jako skinhedí, prostitutky, autofandové a podobní. Na druhé straně však mohou tato místa přispívat ke „kulturalizaci“ automobilismu a automobilistů různými podnětnými akcemi provozovanými na těchto nových „shromazdištích“.

V souvislosti s rozvojem automobilismu a problémy spojenými se zvýšenou prostorovou mobilitou lidí, umožněnou právě osobním automobilismem se před společností otevírá otázka „rozmělnění města“, ba přímo „rozpuštění“ („Auflösung der Städte“). Zdá se, že nelze počítat s revitalizací městských center. Nutno naopak počítat s pokračující suburbanizací sídelní sítě, zejména v blízkosti velkých měst. Mimo dosavadní kompaktní města se sem stěhují obchody, začínají se sem

stěhovat i lidé. Vznikají nová střediska bydlení na okrajích měst, v předměstích, na periferiích nová satelitní města a obce. Díky osobní individuální dopravě mohou vznikat větší vzdálenosti mezi bydlištěm a pracovištěm, mezi bydlištěm a prodejny, mezi bydlištěm a kulturními středisky. Tím vzniká zvýšení „plynulosti životního stylu“ jako nová charakteristika života novodobé společnosti. Zvýšená mobilita související s rostoucí osobní dopravou se však zatím netýká veškeré populace. Nevztahuje se na handicapované skupiny obyvatel, národní nebo sociální minority. V důsledku toho mohou vznikat nové formy segregace některých jejích skupin. Může jít jak o mladou, tak starou generaci, půjde o nezaměstnané nebo nekvalifikovanou pracovní sílu, jiné minority ap.

Na uvedené změny ve vývoji společnosti způsobené zvýšením prostorové hybnosti obyvatelstva reaguje odlišně jednak městské plánování, jednak dopravní plánování. Kromě reakce v podobě regulace zvýšené motorizace společnosti se snaží příslušné orgány o nové formy projektování dopravních cest a parkovacích ploch. Cílem má být nejen zvýšení dostupnosti žádaných dopravních cílů, ale také příspěvek ke zvýšení kvality životního prostředí města a bydlení a zvýšení ekologické únosnosti městské dopravy, resp. dopravy ve městě. Jde o obtížně řešitelný problém, který se nedaří všude uspokojujivě řešit. V řadě míst je snaha přizpůsobit dopravu ve městě městu nikoli město dopravě. V tomto směru jde o problém společný jak východoněmeckým, tak městům západoněmeckým. Východoněmecká města se nyní soustřeďují na takový vývoj měst, který by vyhovoval zvyšujícím se nárokům na osobní automobilovou do-

pravu a přitom vyhovoval i ekonomickému vývoji města a jeho prostorovému uspořádání. M. Hesse dochází k názoru, že nelze najít společný a všem městům vyhovující „model“, ale naopak, že vždy půjde o individuální řešení u každého města. K tomu musí přispět jak politici, tak ekonomové, plánovači a urbanisté, ale také sociologové, psychologové a další odborníci. Dopravní politici a plánovači se musí přizpůsobit nově vznikajícím skutečnostem v životě společnosti, a nikoli naopak. Musí se respektovat, že požadavky obyvatel se liší od požadavků tzv. obecného blaha, jak to ukázaly právě problémy s rostoucím rozsahem osobní automobilové dopravy v současnosti. Zvýšená mobilita obyvatelstva a doprava jsou nový kulturní fenomén, který je nutno vzít na vědomí a přizpůsobit tomu zevní podmínky života společnosti.

Jak je zřejmé ze studie M. Hesse, mají německá města s problémy řešení zvyšující se osobní dopravy a jejím promítáním do života společnosti i jednotlivců mnoho společného s problematikou, se kterou se setkáváme i v našich městech. Protože se připouští, že **nelze** najít společný recept nebo model ani v rámci jednoho státu, nelze uvažovat ani o aplikaci přeshraniční. Tím více nás to nutí prohloubit výzkum této problematiky v našich podmínkách, jak vyplývá ze skutečností typických v naší zemi.

Alois Andrlé

POZNÁMKA:

1) HESSE, M.: *Mobilität und Verkehr in Ostdeutschland. IRS-aktuell*, 25, 1999, s. 8-9.