10. srpna 2023

Proč tak nutně potřebujeme nový přístup k mobilitě

Rein Vogel

Obsahový ředitel



Vědkyně Anna Nikolaevová ve svém článku „Společná mobilita: na cestě k nové politice transformace mobility“ tvrdí, že současný narativ o mobilitě je neudržitelný, protože vede pouze k dalším problémům v oblasti životního prostředí, městského plánování, zdraví a bezpečnosti a k sociálním nerovnostem. Přímo zoufale potřebujeme nový narativ, který se zaměří na mobilitu jako na obecné dobro. "Musíme si uvědomit, že prostřednictvím mobility si navzájem utváříme životy a že její dopady jsou obrovské. Musíme o tom mluvit a mobilitu řídit jinak."*‍*

***Od roku 2016 se zabýváte aplikací myšlenky veřejných statků na mobilitu a představila jste nový koncept nazvaný "společná mobilita (commoning mobility)". Můžete vysvětlit, co to znamená a proč se odlišuje od jiných konceptů?***

„Vyvinula jsem jej jako protiklad k převládajícímu způsobu uvažování o mobilitě, individualistickému pojetí, kdy je mobilita považována za právo jednotlivce. Domnívám se, že tento narativ stojí u kořenů mnoha problémů, kterým dnes čelíme, jako jsou problémy životního prostředí, zdravotní problémy, otázky bezpečnosti, městského plánování a znečištění. Pojetí mobility jako společné věci vás povzbuzuje k tomu, abyste viděli společenskou hodnotu mobility. Místo toho, abychom se soustředili pouze na to, jak se mohu přemístit a co bych mohl přepravit nebo jak jako spotřebitel získám větší efektivitu mobility, klademe důraz na sociální stránku mobility. Vnímat mobilitu jako veřejný statek neboli [commoning mobility](https://rgs-ibg.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/tran.12287) znamená zaměřit se na mobilitu jako na něco, co děláme jeden pro druhého a spolu. Mobilita není pouze naše osobní právo nebo předpoklad hospodářského růstu. Jako příklad ráda uvádím, že naše volba, zda jet na kole nebo autem, má zásadní dopad na společnost kolem nás. Prostřednictvím mobility si vzájemně formujeme životy, což má obrovské dopady na naše zdraví, pohodu, sociální soudržnost a samozřejmě i na životní prostředí. Tento fakt si musíme uvědomit, společně o tom mluvit a řídit mobilitu jinak."‍

***Což v individualistické společnosti bude obtížné.***

„To rozhodně. Ale těší mě, jak je v současnosti vidět, že lidé touží po nejrůznějších iniciativách. Je to vidět například na akcích jako jsou Neděle bez aut nebo koncept [Leefstraat](https://www.leefstraat.be/) v Belgii i v Nizozemsku. Když se lidé s tímto konceptem důkladně obeznámí, dokáží ho ocenit. Když lidem ukážete, jaký může být náš život, mohou se víc otevřít změnám. Zpochybnit status quo však nebude snadné, protože standardní způsob, jak věci dělat, je mnohem jednodušší."‍

***Jaký je podle vás ten hlavní přístup k tématu dnes? Jaký je základní narativ, převládající v oblasti mobility?***

„Podle mého názoru stojí na dvou pilířích: mobilita jako osobní právo jednotlivce a mobilita jako absolutní nezbytnost v kontextu ekonomického růstu. První pilíř vyjadřuje přesvědčení, že v současném moderním světě bychom měli být schopni dostat se kamkoli chceme, pokud máme dostatek peněz. Odtud se odvíjí také představa, že mobilita by měla být pohodlná a efektivní, což souvisí s optimalizací mobility a rovněž s tím, že mobilita by neměla být limitována. Druhý pilíř se točí kolem teze, že mobilita je spojena s hospodářským růstem, a ten nelze omezit. Jako společnost potřebujeme přemisťovat věci a lidi, což vede k důrazu na efektivitu. Dominantním narativem je tedy rychlá přeprava lidí a zboží z bodu A do bodu B, která vede k vyšší spotřebě."

***Pokud bychom se i nadále drželi tohoto doposud dominantního pojetí, co by to mohlo znamenat pro komunity a mobilitu z dlouhodobého hlediska? A z krátkodobého?***

„Myslím, že tyto narativy v globálním měřítku nebudou slučitelné s planetárními hranicemi. Upřednostňují spotřebu před propojením lidí a efektivitu před bezpečností. To je skutečně ten hlavní problém. Platí zde, že intenzivní uhlíková mobilita je neomezená a že nám to projde. Všichni víme, že to není možné. A co aspekt bezpečnosti a znečištění? To jsou také problémy, které nemůžeme popírat. A k čemu to vede? Pokud se zblízka podíváme například na Nizozemsko, může to vést k enklávám pěkných a obyvatelných veřejných prostranství, ale na mnoha místech, kde převažuje automobilová doprava, jsou obrovské plochy zabírány parkovišti, dálnicemi a nákupními centry. To je infrastruktura, která lidi rozděluje, místo aby je spojovala. Lidé se tak dostávají na cestu závislosti na autech, izolace a odcizení. Důsledky jsou skutečně obrovské."*‍*

***Znamená to, že naše pojetí mobility by mělo obsahovat i podstatnou část stránky sociální?***

"Ano, rozhodně. Jsem si vědoma toho, že mobilita jako veřejný statek zní jako něco, co je opravdu těžké uvést do praxe, ale můžete začít na místní úrovni. Projekt Leefstraat je příkladem toho, jak lidé společně rozhodují o tom, co je pro ně hodnotou mobility. Klade si základní otázky typu: Co chceme dělat s naším prostorem? Jaké oběti (ne)jsme ochotni podstoupit? Jak chceme společně žít a jaké dohody můžeme uzavírat? Jak chceme rozložit rozpočet na dopravní projekty ve městě? Chceme, aby tyto peníze byly alokovány na výstavbu dalších silnic, nebo na něco jiného? Pravděpodobně nedosáhneme globálních dohod tak, jako jich dosahujeme lokálně v našich ulicích, ale přemýšlet o tom, jaký dopad mají moje rozhodnutí na ostatní, je podle mého názoru možné."‍

***Je tento současný narativ již slepou ulicí, nebo může vést k dobrým věcem?***

„Některé věci dávají smysl, protože na efektivitě jako takové není nic špatného. Pokud ji však chcete všude a pokud je nezpochybnitelná a proniká do všech sfér a politik kolem mobility, pak je to jednoznačně problém. Můžete chtít, aby ulice, ve které bydlíte, sloužila spíše k setkávání, ale přesto chcete, aby záchranné složky mohly efektivně projíždět městem. Ale i když na efektivitě není nic špatného, nechceme, aby to byla jediná klíčová motivace. A ano, na ekonomice záleží, ale je neomezená spotřeba opravdu moudrá? Tím si nejsem tak jistá. Musíme to rozlousknout a ptát se sami sebe, co si můžeme ponechat a čeho se můžeme zbavit." ‍

***Chopit se dobrých věcí, poupravit je a implementovat novým způsobem?***

„Jde o osvětu. V současné době mobilitu považujeme za samozřejmost. Musíme se zaměřit na prvky, které způsobují více škody než užitku, a zjistit, co s tím můžeme udělat. Některé prvky mají smysl, ale je třeba je rozkrýt."‍

***Právě jste zahájili téma nazvané genderová mobilita. Můžete mi říct, co tím myslíte?***

„Různé sociální skupiny mají s mobilitou velmi rozdílné zkušenosti. Ženy na celém světě mají v průměru víc zkušeností s méně pohodlnou a méně bezpečnou mobilitu než muži. Když se podíváte na dopravní modely, tak u těch se předpokládá, že fungují pro průměrného člověka, jenže průměrný člověk ve skutečnosti není průměrný člověk. Uspořádání dopravních systémů celosvětově většinou funguje pro muže, kteří cestují autem a vykonávají přímé cesty z bodu A do bodu B, aniž by byli závislí na ostatních. Ženy na celém světě naopak v průměru často vykonávají komplexní cesty a cestují s osobami, které jsou na nich závislé, např. dětmi. Častěji také využívají veřejnou dopravu. Pokud se podíváte na to, kam směřují investice, zjistíte, že většina investic jde zjednodušeně řečeno směrem k mužům. Způsob, jakým jsou dopravní systémy koncipovány, tedy není genderově neutrální. Ve skutečnosti je genderově necitlivý a my ho musíme opět genderově citlivým učinit."

***Jak?***

„Musíme vzít v úvahu a lépe porozumět místním potřebám a zkušenostem žen a dalších genderových skupin. Když těmto zkušenostem lépe porozumíte, můžete společně vytvářet politiky a větší rozmanitost v plánování dopravy. Když se podíváte na demografickou strukturu plánovačů dopravy, jsou to většinou muži, a to nikoliv muži z menšinového prostředí. Změna by byla přínosem pro celý svět.“‍

***Transformace mobility často zdůrazňuje pouze technologické změny. Proč to není dostačující, zaměřovat se pouze na technologie?***

„Kořeny současných problémů totiž nespočívají v technologii. Pokud nezpochybníme představu, že každý by měl mít přístup k jakýmkoli hmotným statkům, má-li na to peníze, je to neslučitelné s hranicemi naší planety. A to bez ohledu na technologii. Pokud se např. zamyslíte nad elektromobily, i kdyby každý měl elektromobil, stejně skončíte u problémů s parkováním a dopravními zácpami. Jeden filozof v 60. letech použil metaforu, že mít auto je jako mít vilu na pláži. Myslíte si, že je možné, aby každý měl vilu na mořském pobřeží? Samozřejmě že ne. I když změníme technologii, stejně narazíme na své limity. Jen na ně narazíme na jiných místech."‍

***Potřebujeme společenskou změnu, abychom se vypořádali se současnými problémy s mobilitou?***

„Domnívám se, že ano. A současně se domnívám, že je možné dosáhnout i změny opačným směrem – pokud nabídneme lidem pomalejší, bezpečnou a cenově dostupnou mobilitu, můžeme spustit pozitivní změnu, která bude inspirací dalších typů sociálních změn. Projíždíte-li denně městem v autě, váš vztah k místu bude zcela odlišný ve srovnání s tím, když procházíte pěšky. A proto má smysl s tím začínat.“‍

***Problémem ovšem je přesvědčit širší veřejnost. Mnoho lidí si myslí, že má například právo jezdit autem a dál a dál konzumovat. Jak je přesvědčit, že tohle není správná cesta?***

„Tak tohle je složitá otázka. Myslím, že existují různé způsoby, jak to udělat, jedním z nich je filozofie experimentování. Přimět lidi prožít alternativní budoucnost tím, že jim na krátkou dobu ukážete, jak se dá žít jinak. Amsterdam to udělal tak, že lidem umožnil přístup k systémům sdílené mobility a na měsíc jim poskytl přístup k elektrokolům, která mohli použít místo vlastních aut. Lidé zde získali zkušenost s jiným způsobem života. Tohle je spíš pozitivní proměna. Negativní proměna může být to, že lidé jsou více konfrontováni s důsledky svých rozhodnutí. Klasickým příkladem je, když se zamyslíte nad vlastním odpadem. Vyhodíte odpad do koše a vynesete ho, ale představte si, že by vám doma zůstal třeba týden, dva týdny, měsíc nebo i déle než měsíc. Začnete přemýšlet jinak, protože budete konfrontováni a uvědomíte si, že opravdu potřebujeme věci změnit. Myslím, že v západních společnostech nejsme konfrontováni s negativními důsledky vlastní spotřeby. Plýtvání je pro nás neviditelné. Možná je potřeba, aby se kolem tohoto tématu konalo více konfrontačních kampaní."*‍*

***Jak můžeme do diskuzí o mobilitě znovu dostat politiku a přestat mobilitu vnímat pouze jako technologickou výzvu?***

**‍**„Mobilita je v myslích lidí často oddělena od ostatních hodnot. Každý si cení bezpečnosti, zdraví a životního prostředí, pokud se jich zeptáte jen na to. Lidé musí pochopit, že je třeba o něco usilovat. Třeba o to, aby si děti mohly hrát na ulici nebo abyste mohli žít déle, protože žijete v méně znečištěném městě. Pokud jsou lidé připraveni to podpořit a bojovat za tyto věci, byl by to způsob, jak mobilitu znovu zpolitizovat. Potřebujeme lidi dostat z auta jako spotřebitele a dostat je do města jako občany. To by byla velká změna."‍

***To souvisí také se změnou narativu o mobilitě. Co musíme udělat, abychom změnili současný narativ o mobilitě a dosáhli spravedlivější a inkluzivnější mobility?***

„Zprostředkovat lidem zkušenost, jak by věci mohly být jinak, a na druhou stranu je více konfrontovat s negativními dopady. Potřebujeme také více kampaní a zajistit, aby lidé, kteří smýšlejí podobně, byli zvoleni na místní i celostátní úrovni. Tito zvolení představitelé pak musí okamžitě přijmout politická opatření, která nejsou populární, protože pokud budeme čekat, až se na tom shodnou všichni, ztratíme spoustu času. A v místní i celostátní politice potřebujeme lídry, kteří jsou ochotni přijímat nepopulární rozhodnutí. To je možná ještě důležitější a potřebnější. A my jako vědci a skupina, která už je na palubě, jim musíme pomoci tím, že jim poskytneme podporu, data, nástroje a jiné narativy. Kromě toho musíme experimentovat s novými nápady, více sdílet, protestovat, mít vizi lepší budoucnosti a vzdělávat se.“

‍

Další myšlenky Anny Nikolaevové naleznete v její knize a článcích k tématu společná mobilita.

<https://mobility.edenspiekermann.com/article/why-we-so-desperately-need-a-new-narrative-on-mobility>

Anna Nikolaevová

Fakulta sociálních a behaviorálních věd na Amsterodamské univerzitě

Hlavní obor: Urbanistické plánování

Anna Nikolaevová působí jako odborná asistentka v oboru městského plánování na Amsterodamské univerzitě.

Ve svém výzkumu i ve svých textech, výuce a veřejných vystoupeních se zabývá různými tématy z oblasti městského plánování a socioekonomické geografie a jejími současnými prioritami jsou:

1. Inkluzivní mobilita a politika znalostí v plánování.

2. Genderová mobilita.

3. Průsečíky mezi transformací nízkouhlíkovou a transformací spravedlivou.

4. Úloha mobility jako sociální infrastruktury města.

5. Společná mobilita.

V roce 2014 obhájila doktorskou práci na téma „Amsterodamské letiště Schiphol jako multifunkční veřejný prostor“. Před nástupem na Amsterodamskou univerzitu prováděla výzkum a vyučovala na univerzitách v Utrechtu, Royal Holloway, University of London a VU University Amsterdam a působila jako hostující vědecká pracovnice na City University of New York. Na Royal Holloway pracovala na globálním srovnávacím projektu o budoucnosti mobility [Living in the Mobility Transitions](http://en.forumviesmobiles.org/project/2016/10/04/living-mobility-transition-2471). Jako výsledek tohoto unikátního projektu napsala spolu s dalšími výzkumníky knihu *Moving Towards Transition. Commoning Mobility for Low Carbon Future* (2021).

Vyučuje v bakalářském programu Sociální geografie a plánování, magisterských programech městské a regionální plánování a socioekonomická geografie a vede bakalářské, magisterské a výzkumné diplomové práce.

Je členkou[Institutu pro městskou cyklistiku](http://uci.strikingly.com/) a [Centra pro městské studie](http://urbanstudies.uva.nl/)

Organizuje [série seminářů Města & Mobilita](https://citiesandmobilities.com/cities-mobilities-seminar-series/)