

## APLIKACE HUMANITNÍCH VĚD V TECHNICKÝCH VĚDÁCH

Karel Schmeidler

Mezinárodní konference, která se konala v lednu letošního roku pod záštitou University of Hawaii – West Oahu, Asia-Pacific Research Institute of Peking University a East West Council for Education se stala místem, kde se hovořilo o možnostech humanitních věd aplikovaných pro podporu jiných vědních oborů. Stala se místem, kde mohli akademici i profesionálové různých oblastí sdílet své názory na spolupráci. Konference podpořila multidisciplinární přístup k problematice a naznačila cesty možné interakce mezi vědními obory. Účastníci z různých oblastí světa přinesli celou řadu perspektiv, kultur a postupů. Právě tato široká univerzalita byla považována za největší přínos tohoto multidisciplinárního přístupu k humanitním vědám. Multikulturální interakce dala nové podněty jak výzkumu, tak diseminaci a aplikaci v praxi. Vzhledem k tomu, že konference byla navštívena 1200 účastníky, z nichž mnozí patří ke špičkovým akademikům na prestižních (amerických) vysokých školách dává účast na ní možnost získání přehledu o současném stavu vývoje vědy.

8. ledna t.r. byla konference otevřena proslovem prof. W.J.T. Mitchella z univerzity v Chicagu. Přednáška prof. Mitchella se věnovala mobilitě a médiím. Byla přehledem evoluce teorie humanitních věd a jejich aplikace od Marshalla McLuhana přes Baudrillarda až k Fridrichu Kitzlerovi a Niklasi Luhmannovi. Analyzovala možnost studií od komunikace po environmentální model a zavádí koncept mediálního zprostředkovatele jako experta, teoretika, mluvčího atd. Dalšími řečníky v plenárním zasedání byli: Dr. David Alethea – University of Hawaii, West Oahu, Judy Drosd – Chief Officer for Arts, Film & Entertainment – Department of Business, Economic Development & Tourism, State Government of Hawaii.

Konference sestávala z řady plenárních zasedání paralelních sekčních zasedání workshopů doprovázených posterovými prezentacemi, kde jejich autoři prezentovali svá díla a odpovídali na dotazy. Vedle mobility a transportu byly nejatraktivnější sekce věnované architektuře, urbanismu, územnímu plánování, krajinářství a zahradní architektuře. Právě v těchto oblastech se jeví spolupráce humanitních věd jako velmi perspektivní.

Zástupce České republiky přednesl příspěvek věnovaný integraci územního plánování a urbanismu s dopravním plánováním.

### *Synergický efekt v urbanismu – propojení územního plánování s plánováním dopravy*

Rozvoj dopravy a s tím související zvyšování mobility se v současnosti stává podmínkou dalšího kulturního i technického a sociálního rozvoje. Poměrně vysoká úroveň mobility je již jedním ze základních lidských práv v ekonomicky vyspělých zemích. Nárůst mobility však s sebou přináší celou řadu negativních jevů především v oblasti zhoršování kvality životního prostředí (kongesce, hluk, exhalace, otřesy, vizuální dopady atd.). Hledají se cesty, jak tuto situaci řešit a snižovat zatížení životního prostředí.

Jednou z možností, která nabízí efektivní řešení je důsledné provázání dopravního plánování a územního plánování. Spojením těchto doposud poměrně oddělených disciplín můžeme snížit nároky na určitou část mobility a snížit nechtěnou mobilitu při zachování výhod, které nám mobilita přináší.

Je však nezbytné chápat oba druhy plánování jako jeden celek a využít synergického efektu, jejich integrace. Potom bude možné plánovat bydlení, práci, rekreaci a další aktivity s ohledem na budoucí přepravní nároky a naopak, při plánování dopravy citlivě využívat informací o funkci a optimálním rozvoji sídel.

Tento druh plánování nabourává myšlenkové stereotypy urbanismu dvacátého století a zejména myšlenkový odkaz Athénské charty o diferenciaci funkcí a zónování v organismu města. Ve své době byla Athénská charta nesporně přínosem, byla však následně vývojem v oblasti dopravy, výroby i bydlení v určitém smyslu překonána.

Bylo zdůrazněno, že integrace urbanismu, územního plánování a plánování dopravy ve městech je nezbytná již na úrovni vysokoškolského studia, umožní to již v rané fázi profesionalizace vytvořit celostní pohled na problematiku.

Důležitá je koordinační role, která dává dohromady územní plánování s plánováním dopravy, a tak dovoluje vytvořit integrovaný přístup k problematice a zajišťuje a integruje různé druhy dopravy. Jde v tomto případě o využití faktoru silného politického vedení, který se aplikuje na regionální úrovni. Dovoluje různým druhům dopravy vzájemný koordinovaný a plánovaný rozvoj tak, že se navzájem doplňují a přispívají k ucelenému, na uživatele zaměřenému systému.

Regionální pohled na problematiku dovoluje vidět souvislosti mezi využitím území a transportním plánováním ve všech souvislostech a efektivně vytvářet nové vzorce rozvoje, které ve svých důsledcích povedou ke zvýšení úlohy veřejné dopravy a nižší závislosti na individuální automobilové dopravě. Regionální plánování tak dává možnost přímých dotací na vhodné investice, nehledě na způsob a dosažitelnost tržních vztahů k dopravě. Tak mohou prostředky hromadné dopravy konkurovat individuální automobilové dopravě spíše než sobě navzájem.

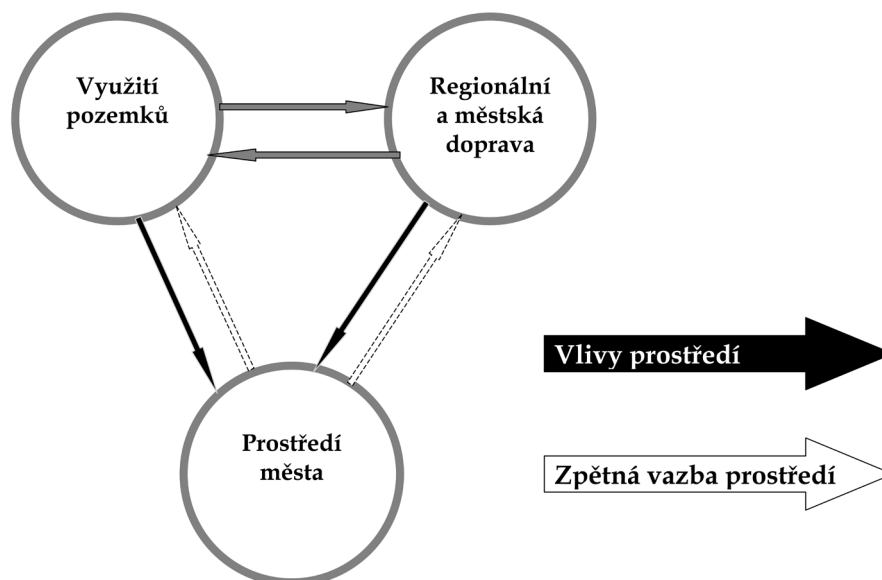
### *Urbanismus, územní plánování a mobilita*

Rozmístění bydlení, místa práce i rekreace a nákupů jsou hlavní faktory při výběru druhu dopravy denních cest. Opatření mobility managementu by měla integrovat různé druhy dopravních módů tak, aby se upřednostnilo chování vedoucí k zodpovědnému přístupu životnímu prostředí. Nástroje urbanismu musí být propojeny s dopravní politikou a celkovou koncepcí města. Je nutné sledovat dobré příklady optimalizace dopravní struktury v rámci městských celků a zohlednit mobility management v integrovaných strategiích rozvoje měst.

### *Vztah mezi místem bydliště a místem aktivit*

Většina cest začíná a končí v místě domova. Proto strategie mobility orientované na místo domova mají největší význam při ovlivňování chování k mobilitě. Toto chování vyžaduje komunikaci a mediální akce, aby se zvýšilo využití těch dopravních druhů, které jsou ohleduplné k životnímu prostředí a jsou přítom

**Modelování trvale udržitelného rozvoje ve městě**



## Č L Á N K Y

vhodné k dosahování aktivit jako je práce, volný čas i distribuce. Přitom je potřeba velice detailně analyzovat nabídku v dopravě, abychom mohli ovlivňovat uživatele ke změně druhu dopravy. Mobility management by měl mít diferencovaný přístup k různým sektorům aktivit a uživatelů, kam patří různé sociální skupiny. Důležitá je úloha rozhodujících činitelů – zaměstnavatelů, vlastníků obytných domů – družstev i soukromníků a měst, manažerů velkých nákupních center a volnočasových aktivit atd.

Faktory vedoucí k úspěchu jsou velmi různé, neboť musí reflektovat různá urbánní měřítka, charakteristiku regionů atd. Přesto je možné jmenovat tři důležité oblasti, ve kterých se prokázalo, že podporují efektivní integrovanou dopravní politiku v Evropě:

1. jednotný institucionální přístup a financování – politika jedněch dveří;

2. vzájemná koordinace všech módů veřejné hromadné dopravy, dále zvyšování její dostupnosti a kvality;
3. vyvážené užívání veřejných prostorů a ulic.

Výzkum dokazuje, že tyto oblasti jsou vzájemně propojené a dosažení úspěchu vyžaduje zohlednění každé z nich.

### *Závěry, dosažené výsledky*

Konference poskytla nové poznatky v aplikaci humanitních věd a jejich empirického výzkumu v různých (i technických) vědních odvětvích. Stala se přehledem nových paradigmat a postupů, které v současné době znamenají špičku vědeckého poznání v aplikovaných sociálních vědách. Vedle získání nových kontaktů tak umožnila rozšířit paletu výzkumných postupů v rámci aplikovaného výzkumu.

