Daj mi trpezlivosť, aby som znášal veci,

ktoré nemôžem zmeniť.

Daj mi odvahu meniť to čo zmeniť môžem

A daj mi múdrosť, aby som jedno od druhého vedel odlíšiť.

Stará modlitba

**Quo vadis doprava**

Posledný HK ma vyprovokoval k napísaniu tohto príspevku. Rozmýšľam nad tým, čo bude ďalej s ľudstvom, ako bude žiť a pohybovať sa, preto prognóza pre rok 2050 je alarmujúca. Až 70 % ľudstva bude žiť v mestách. Ale ako?

V súčasnosti je už pohyb v mestách neúnosný. Koľko stratíme času zo svojho života len pri premiestňovaní napr. do a z práce! (V Londýne a Bruseli dosahuje doba čakania v zápchach bežného vodiča od 51 až do 96 hodín/rok!). Individuálna motorová doprava v mestách vykoná od 30 až do 40 % km navyše v porovnaní s priamym dosiahnutím cieľa a to kvôli regulácii a organizácii dopravy (jednosmerné ulice, mosty a viacpruhové komunikácie, hľadanie parkovacieho miesta a pod.) a nakoniec posledné alarmujúce číslo: Ročne sa na svete vyrobí cca 91,5 mil. áut a podľa odhadov v roku 2050 počet áut dosiahne až 2,5 mld (V súčasnosti - 3,000,000 áut na Slovensku).

Toto sú katastrofálne čísla. Ale položme si otázku. Dá sa ďalej takto žiť? Keď prednášam študentom o stupni automobilizácie, ktorého vývoj ide po logistickej krivke, vždy ma fascinuje ten posledný bod na krivke - bod nasýtenia. Vždy rozmýšľam kedy k nemu dôjde? Alebo nedôjde? (Pohybujeme sa v konečných číslach, tak by ten okamih mal niekedy nastať.) Kedy už bude na svete toľko áut, že náš pohyb bude veľmi obmedzujúci? A to nehovorím o tej ploche, ktorú potrebujeme na zaparkovanie takého množstva vozidiel (96 % ročnej doby vozidlo je zaparkované). V mojich hororových predstavách vidím všade len zaparkované plechové škatule a nič viac.

Stále hovoríme o ŽP a doprava je jeden z najväčších znečisťovateľov – hluk, exhaláty, kongescie, ale hlavne dopravné nehody. Len v Európe zomrie zbytočne ročne cca 27 000 ľudí, ktorí by ešte mohli pre tento svet vytvoriť hodnoty.

Prof. Hana Librová vo svojej knihe „Pestří a zelení“ hodnotí náš život ako život v ekologickej kríze. Je vôbec nejaká nádej, že by sa v dohľadnej dobe v hodnotovej orientácii bežného Európana niečo zmenilo? O ekologickej účinnosti zmeny ľudských hodnôt ako aj zmeny spôsobu života, má význam hovoriť len vtedy ak by sa to dotýkalo veľkého množstva ľudí (alebo aj celej planéty). Dokonca nemecký fyzik Christian Schütze napísal vo svojej knihe „Základný zákon zániku“ (1989) „ Práca ničí svet“. Je to provokujúci podnadpis, ale položme si ruku na srdce, nemá tak trochu pravdu?

Po socialistickom pôste mnohoročného čakania na vysnený automobil , sa nám po zamatovej revolúcii otvorili neskutočné možnosti. Mať svoj vlastný automobil sa stalo štatútom spoločenskej prestíže. Aj reklama na nové vozidlá rafinovane ovplyvňuje mienku ľudí ako je bezpečie celej rodiny, ticho a pokoj, ktoré nastanú po nasadnutí, opojné pocity, ktoré nastanú pri ovládaní dokonalého stroja, nádej, že všetko, čo chceme, vďaka autu stihneme. Auto zohráva dôležitú úlohu aj k sociálnej izolácii dnešného človeka. Presadnúť do verejnej dopravy, plné ľudí, nepohodlia, hluku a mnohokrát aj zápachu sa nám preto vôbec nechce. Nehovoriac o rušení nášho „energetického poľa“

A čo potom nasadnúť na bicykel - žiadna strecha, žiadna klimatizácia, dýchame exhaláty, žiadne airbagy a teda máme strach o vlastné bezpečie. Človek sa pri tejto predstave viac spotí ako pri šliapaní do pedálov bicykla. A nakoniec otázka – kde ho zaparkujem?

Po socialistickom pôste niekoľkoročného čakania na vysnený automobil ? Ďalší strach, že nám niekto ukradne bicykel. Zrazu sa čakanie na svetelne riadených križovatkách prestane podobať zastavovaniu MHD na zastávkach. Kombinácia pohodlia, ilúzie slobody a bezpečia vyhráva.

Tak teda, je možné zabrániť tejto zničujúcej budúcnosti? Určite je . Heslo je Smart Cities.

Ale ako na to. Čo je to vlastne smart? Anglické slovo, ktoré sa posledných niekoľko rokov skloňuje vo všetkých možných smeroch. Čítame o ňom na internete, v novinách, počúvame v rádiách slovné spojenia Smart city, Smart home, Smart move, Smart .... Človek sa už bojí otvoriť chladničku, aby z neho toto slovo nevypadlo.

Trochu teórie: ide o prepojenie technológií s ľudskou spoločnosťou tak, aby človeku slúžila. Význam slova teda môžeme vnímať vo vyváženej väzbe medzi človekom a technickými systémami. Inteligentné riešenia musia robiť mestá viac humánnymi a nie len technologicky pokročilými.

V tejto vysoko odbornej téme často zaniká človek, ktorý je dôležitejší ako sú všetky novodobé pokroky. Keď sa zúčastňujem odborných prednášok, všade sa hovorí o inteligentných technológiách, ale človek, pri tom biznise, zaniká. Ale práve človek je tým rozhodujúcim článkom budúceho riešenia.

Dnes už vieme, že základom účinne riešiť ekologickú situáciu je zníženie spotreby obyvateľov mesta, lebo spôsob života postavený na veľkej spotrebe zaťažuje prírodu čerpaním prírodných surovín, zvýšením spotreby energií, odpadov z výroby a pod. Významnú úlohu v tomto procese snáh o znižovanie osobnej hmotnej spotreby predstavuje „premena hodnôt "... preferencia určitých hodnôt a potrieb predstavuje podstatnú zložku motivácie ľudského správania. Ak chápeme životný spôsob veľmi zjednodušene, ako súhrn ľudských činností, potom ekologicky priaznivý spôsob života je výsledkom radikálnej zmeny ľudských hodnôt človeka.

Preferencie určitých hodnôt sa nemusia v praktickej stránke života nutne prejaviť. Je však dôležité si uvedomiť, ako budú návrhy na zmeny správania prijaté ľuďmi. Konkrétnejšie navrhnuté zmeny životného spôsobu môžu byť prijímané zle a s oveľa menšou ochotou ako všeobecné apely na premenu hodnôt celej spoločnosti. Len s váhaním a s rozpakmi znova uvažujeme o nádeji, ktorá na prahu ekologickej katastrofy vyžaduje premenu ľudských sklonov, pretože o inej nádeji nevieme. Nezostáva ako znovu uvažovať o možnostiach a limitov zmeny seba samého. Možnosť ekologickej záchrany ľudstva je v sharing economy – ekonomika spoločného využívania. (Librová)

Japonský spisovateľ Murakami vo svojej knihe After Dark hovorí ústami svojho hrdinu Takahašiho: „Keď zahrám hudbu, ktorá niekomu naozaj prehovorí do duše, tak sa do istej miery reálne dostanem niekde do inej dimenzie aj ja sám a súčasne do istej miery reálne dostanem niekde do inej dimenzie aj tých, čo počúvajú moju hudbu. Tomuto všetci rozumieme, vieme sa podeliť o nádherné pocity pri hudbe, filme, literatúre. Ale vieme si predstaviť napr. „zdieľanú ekonomiku? A budúcnosť je práve v tom, naučiť ľudí, aby vedeli vytvoriť takýto spoločne využívaný stav.“

Oxfordský slovník popisuje sharing economy ako "ekonomický systém, kde sa majetok alebo služby sú využívané (zdieľané) súkromnými subjektmi, buď zdarma alebo za poplatok, obyčajne prostredníctvom internetu". Inými slovami, akonáhle niečo potrebuješ a ja to mám, podelím sa s tebou.

Ide o systém, v ktorom my môžeme získať prístup k veciam, ktoré vlastní niekto iný. Vďaka technológiám ako sú smartphony môžeme získať prístup k celej sieti ľudí, ktorí nám môžu pomôcť - vo väčšine prípadov vďaka jednoduchej aplikácii. Ekonomika spoločného využívania pomáha využiť nenaplnené možnosti, ako sú napríklad prázdne miesta v aute alebo prázdny byt na víkend.

Ekonomická kríza na začiatku 21. storočia skončila skepsou voči vlastníctvu a uťahovaním opaskov. Keď bolo hospodárstvo na šikmej ploche, mnohí spotrebitelia sa začali vracať k myšlienke spoločného využívania vecí a hľadanie iného prístupu k tomu, čo potrebujú. Vďaka strategickému budovaniu digitálnej dôvery sa z cudzincov stávajú známi. Digitálna dôvera zoslabuje potrebu stretnúť sa s človekom osobne pred tým, ako mu začneme veriť.

Kedysi sme sa delili o veci s rodinou a priateľmi. Dnes sa o ne delíme s ľuďmi, ktorých nepoznáme. Vďaka rôznym platformám máme možnosť deliť sa o predmety, vedomosti, peniaze, skúsenosti, siete, obsah a veľa ďalšieho. Je to schopnosť priamo prispievať do spoločnosti a hospodárstva, ale v globálnom meradle. Práve tento vývoj otvoril dvere sveta zdieľanej ekonomike, sveta, v ktorom žijeme dnes a pre budúcnosť ľudstva.

Musíme zmeniť prostredie miest. Zabezpečiť chodcom voľnosť a bezpečnosť pohybu v centre mesta, dopriať cyklistom, aby sa mohli bezpečne a plynulo pohybovať. Zabezpečiť pre cestujúcich verejnou dopravou primerané pohodlie za rozumnú cenu a dopriať vodičom, aby mohli rýchlo nájsť voľné parkovacie státia v centre mesta a zaplatiť zaň zodpovedajúcu aj keď vyššiu cenu.

Jednoducho vyjadrené: kto spoločne využíva či sa sám namáha, ten za dopravu zaplatí menej alebo dokonca vôbec.

Čo ma trápi najviac je, ako zmeniť dopravné správanie našich ľudí. Všetci volajú po zmene, ale len dovtedy, kým sa to ich nedotkne. Potom už o nič nejde. U nás sa vždy všetko robí len pre vodiča, aby bol spokojný, ale musíme presvedčiť obyvateľov, že keď obmedzia používanie osobného automobilu v meste, bude to prínosom nielen pre nich ale aj pre nás všetkých.

Chcela by som vyvolať diskusiu na túto tému. Čo všetci urobíme pre to aby sme my všetci zmenili svoje dopravné správanie.

Koncept Smart Cities je spoločenskou zmenou, zmenou nášho myslenia, nášho prístupu k verejnému priestoru a k spoločnosti, v ktorej žijeme. Cieľom nie je nasadenie moderných technologických vymožeností, ale vytvorenie silného vzťahu a spolupatričnosti občana a mesta, tzn. keď mesto ovplyvňuje život občana a občan život mesta.

Občiansku spoločnosť, ktorá si bedlivo stráži svoje slobody a nebojí sa vyjadrovať k spoločenským aj politickým dianím, možno vytvárať len aktívnym zapojením nás, občanov, budovaním dôvery v spoločný životný priestor, národnej hrdosti a ľudskej spolupatričnosti. Prirodzený odklon narastajúceho počtu ľudí od materializmu, toľko propagovaného minulým režimom, je jedným zo stavebných kameňov konceptu inteligentných miest.

Na záver zhrnuté a zdôraznené: nesieme si veľa hendikepov, lebo v našej spoločnosti je stále málo dôvery, zato pretlak hlúpej a neprajnej nálady, klientelizmu a potemkinovských riešení a to je to čo treba zmeniť v našom živote.