

## MOBILITA NA PREDMESTIACH: Trendy a výzvy v Európe

*Dnes je 75 % európskej populácie mestská a do roku 2050 by mala narásť o 11 %. 66 % metropolitnej populácie žije na predmestiach 99 veľkých metropolitných oblastí Európy. Aké sú trendy a výzvy mobility v prímestských oblastiach v Európe?*

*To je otázka, ktorú sme položili **Anne Aguilére**, zástupkyňi vedúceho Katedry plánovania, mobility a životného prostredia na Univerzite Gustava Eiffela vo Francúzsku a vedúcej výskumníčky v Laboratóriu mesta, mobility a dopravy (LVMT).*

**Arval Mobility Observatory: V prvom rade, mohli by ste prosím definovať, čo je to urban sprawl?**

**Anne Aguilera: Urban sprawl** je všeobecný pojem, ktorý **označuje rozšírenie mesta do okolia**. Je to fyzická expanzia miest mimo predchádzajúcich mestských stôp, ktorá mení rozloženie ľudí medzi jadrovými centrami a ich predmestiami. Vo väčšine európskych miest rastie podiel domácností na predmestiach, väčšinou v samostatne stojacich alebo dvojdomoch. Urban sprawl sa netýka len ľudí, ale aj zamestnanosti, obchodov a služieb.

Predpokladá sa, že rast miest bude pokračovať aj v nasledujúcich desaťročiach. Mohol by byť zapríčinený najmä pandémiou v dôsledku odmietnutia nadmernej hustoty spolu s nárastom práce na diaľku. Na jednej strane, menej pracovných dní spôsobuje, že vyššie dochádzanie je prijateľnejšie; na druhej strane práca z domu zvyšuje túžbu po väčšom obytnom priestore a záhrade. Už predchádzajúci výskum pred pandémiou ukázal, že telepracovníci žili v priemere ďalej od svojho pracoviska ako nepracovníci na diaľku, a to z dôvodu vyššej akceptácie dlhších ciest do práce.

**Arval Mobility Observatory: Aké sú vzorce rozrastania miest?**

**Anne Aguilera: Intenzita a vzorce rozrastania miest** sa v jednotlivých mestských oblastiach líšia. Na jednej strane sa rozloženie obyvateľov medzi historickými jadrami a ich predmestiami medzi európskymi mestami líši. Na druhej strane, modely rozrastania sa na predmestiach sa tiež líšia v závislosti od histórie, využívania pôdy a dopravnej politiky. Rozrastanie môže byť **radiálne**, okolo stredu jadra, alebo sústredené pozdĺž hlavnej dopravnej osi, alebo môže byť charakterizované zmiešanými kruhmi rozvinutej a nezastavanej krajiny. V dôsledku toho môžu byť mestské oblasti **monocentrické** alebo viac **polycentrické** s niekoľkými subcentrami umiestnenými v rôznych vzdialenostiach od centra jadra. Subcentrá sú vo všeobecnosti blízko hlavnej dopravnej osi. Sústreďujú vysoký podiel prímestských obyvateľov a prímestských

pracovných miest a majú lepší pomer pracovných miest v porovnaní s počtom obyvateľov ako malé obce, ktoré ich obklopujú.

**Arval Mobility Observatory: Rozrastanie miest je poháňané mnohými ekonomickými, politickými, technologickými a spoločenskými faktormi. Aké sú tieto faktory?**

**Anne Aguilera:** Zahŕňajú po prvé nedostatok dostupného bývania v hlavných mestách, najmä pre rodiny s malými deťmi, po druhé rozširovanie cestnej siete a prístup k súkromnému vlastníctvu áut a po tretie snahy o životný štýl, ktorý zosúladuje mestský a vidiecky život. Z prieskumov medzi obyvateľmi prímestských oblastí vyplýva, že väčšina z nich je so svojou polohou spokojná a nechce sa sťahovať, prípadne by sa presťahovala ďalej. Hlavnými vysvetleniami sú vysoké náklady na bývanie v centrách miest, ale aj odmietnutie hustoty a znečistenia.

Okrem toho sa väčšina obyvateľov predmestí cíti dostatočne blízko k mestským zariadeniam, ako sú pracovné miesta a obchodné oblasti, aj keď to znamená časté a dlhé cesty autom. Najdôležitejšie je, že si veľmi cenia svoje životné prostredie a najmä priestor, svoju záhradu a blízkosť prírody. Napokon, aj keď rozrastanie miest stále živia ľudia a najmä rodiny žijúce v centre mesta, stále väčší podiel obyvateľov predmestí sa narodil na predmestiach a má tam svoju rodinu a priateľov.

V dôsledku toho, na rozdiel od všeobecného presvedčenia, predmestské oblasti nie sú len miestom pre páry s malými deťmi. Predmestské obyvateľstvo sa stáva čoraz rozmanitejším a na rozdiel od niektorých predchádzajúcich očakávaní sa veľa ľudí s pribúdajúcim vekom nestahuje späť do hlavného mesta. Toto je dôležité mať na pamäti pri zvažovaní súčasných a budúcich problémov mobility v týchto oblastiach.

**Arval Mobility Observatory: Aký je vplyv na mobilitu? Aké sú vzory mobility?**

**Anne Aguilera:** Vzťah medzi rozľahlosťou miest a rastúcim využívaním súkromného auta je už desaťročia predmetom veľkého záujmu medzi výskumníkmi a plánovačmi. Teraz sa do značnej miery preukázalo, že rozrastanie miest je zodpovedné za cestovanie orientované na autá, ktoré má výrazný vplyv na životné prostredie. Modely mobility sa však veľmi ťažko menia v dôsledku úzkych vzájomných vzťahov medzi predmestským životným štýlom, najmä používaním súkromného auta, a modelmi využívania pôdy s nízkou hustotou.

Údaje z prieskumu mobility ukazujú, že v dôsledku rozdielnych modelov využívania pôdy a tiež dopravnej infraštruktúry a služieb majú hlavné mestá a obyvatelia predmestí veľmi odlišné modely mobility. Mobilita v prímestských oblastiach preto čelí veľmi špecifickým výzvam, ktoré si vyžadujú vhodné riešenia, ktoré vo všeobecnosti nie sú riešeniami, ktoré fungujú pre obyvateľov centier miest, ktorí žijú vo veľmi hustom a zmiešanom prostredí. **Život na predmestí je veľmi závislý od osobného auta.**

Výskumníci hovoria o závislosti od auta, pretože súkromné auto nie je úplnou voľbou. Je to podmienka sine qua non, ktorá umožňuje prímestské bývanie, najmä pre ľudí žijúcich mimo subcentier. Prvým veľkým rozdielom medzi centrami miest a ich predmestiami je vlastníctvo

auta. Vlastníctvo auta je vyššie na predmestiach, kde má väčšina domácností aspoň jedno auto a niekedy aj dve či dokonca tri autá.

Vyššie vlastníctvo áut na predmestiach znamená aj vyššiu spotrebu áut a tiež vyššie denné vzdialenosti v porovnaní s centrálnou oblasťou. Hlavným vysvetlením je, že mnohí obyvatelia predmestí pracujú mimo svojho bydliska, ale nie v centre mesta. Na rozdiel od toho, čo sa často myslí, mnohí pracovníci na predmestí dnes pracujú v predmestských lokalitách, ktoré nie sú dobre obsluhované verejnou dopravou. Preto potrebujú auto, aby sa dostali do práce každý deň. Okrem toho potrebujú auto, aby sa dostali do nákupných centier, aby mohli sprevádzať deti pri ich mimoškolských aktivitách atď. V dôsledku územného plánovania sú destinácie skutočne rozptýlené a auto je vo všeobecnosti efektívnejším spôsobom dopravy.

Väčšina ciest autom na predmestia zahŕňa jednu osobu (vodič), ktorá cestuje sama, alebo ak sú v aute dve alebo viac osôb, patria väčšinou do jednej domácnosti. Inými slovami, spolujazda nie je dobre rozvinutá. Hlavnými dôvodmi sú vysoké súkromné vlastníctvo áut, rozptýlenosť pôvodu a destinácií a predovšetkým organizačné obmedzenia spojené s pravidelným zdieľaním jász s cudzincom alebo susedom. To neznamená, že na predmestiach sa spolujazda nepraktizuje. Zostáva však veľmi zriedkavý, najmä dochádzať do práce. Je založený hlavne na lokálnych sieťach (priatelia, kolegovia atď.), a ešte nie na aplikáciách. Aplikácie na spolujazdu trpia slabými znalosťami a nedostatkom vodičov.

Napriek vysokej závislosti od áut ľudia necestujú len autom v okrajových častiach. Tiež veľa chodia. **Prieskumy mobility ukazujú, že chôdza je po osobnom aute druhým spôsobom dopravy.** Chôdza nie je spojená len s voľným časom. Ľudia tiež chodia v rámci obce svojho bydliska, aby vykonávali rôzne aktivity, napríklad aby sa dostali do miestnych obchodov alebo k lekárovi, keď sú vzdialenosti nízke a chodníky sú dobre navrhnuté. Na porovnanie, aj keď väčšina prímestských domácností vlastní aspoň jeden bicykel a často dva alebo viac bicyklov, používanie bicyklov zostáva nízke. Závisí to však od kultúrnych faktorov a samozrejme poskytovania bezpečnej infraštruktúry. Napríklad v niektorých krajinách, ako je Nórsko a Dánsko, boli vybudované alebo sú v projekte cyklistické diaľnice bez áut a priťahujú čoraz väčší počet ľudí, ktorí denne dochádzajú do práce. Napokon, využitie tranzitu zostáva v priemere na predmestiach nízke, najmä v malých obciach mimo uzlov verejnej dopravy. Tranzit navyše využívajú najmä študenti a cestujúci pracujúci v centrálnnej oblasti, najmä v centre mesta, keďže väčšina sietí verejnej dopravy je radiálna. Prímestské oblasti sa však stávajú čoraz viac polycentrickými, čo spôsobuje, že verejná doprava je menej efektívna a ťažšie sa organizuje.

V dôsledku vyššieho využívania áut a väčších vzdialeností je uhlíková stopa dennej mobility vyššia na predmestiach v porovnaní s jadrovými mestami a najmä centrami miest. Dekarbonizácia je nielen naliehavá, ale aj veľmi zložitá výzva, pretože súčasný životný štýl na predmestiach je ťažké, ak nie nemožné, udržiavať bez auta. Automobilová závislosť a rozrastanie sú úzko prepojené a do veľkej miery sa navzájom živia. **Rozptýlené modely využívania pôdy, veľkorysá ponuka parkovacích miest, obmedzené možnosti cestovania a veľké vlastníctvo áut, to všetko prispieva k životnému štýlu orientovanému na autá, ktorý je teraz veľmi ťažké zmeniť.** Výzva však nie je len environmentálna, ale aj sociálna, keďže obyvatelia predmestí míňajú v priemere vyššiu časť svojho rozpočtu na každodennú mobilitu ako obyvatelia miest v dôsledku vyššieho vlastníctva a používania áut. V tomto ohľade

predstavuje súčasný nárast cien palív ďalšiu hrozbu pre obyvateľov predmestí, a najmä pre tých najchudobnejších a tých, ktorí žijú v oblastiach s nízkou hustotou obyvateľstva.

### **Arval Mobility Observatory: Aké sú perspektívy?**

**Anne Aguilera: Existujú rôzne spôsoby dekarbonizácie mobility.** Niektoré sa odvolávajú na zmeny v modeloch využívania pôdy, dopravných systémoch a životnom štýle, zatiaľ čo iné odkazujú na technologické riešenia, ako sú elektrické a hybridné vozidlá. Zmeny v dopyte po doprave si na jednej strane vyžadujú modely využívania pôdy, ktoré sú kompatibilnejšie s krátkymi cestami a využívaním dekarbonizovaných spôsobov dopravy. Presne toto je myšlienka takzvaných „pätnásťminútových miest“, konceptu, ktorý sa týka územného plánovania charakterizovaného hustotou a zmiešanosťou funkcií spolu s rozmanitosťou dopravných služieb, a kde obyvatelia môžu získať prístup k svojim hlavným potrebám, vrátane svojej práce, do 15 minút od ich domova. Na predmestiach dosiahnutie tohto cieľa viac lokálneho životného štýlu znamená obmedzenie rozrastania sa na určité oblasti, ako sú subcentrá a ich blízke okolie, a rozvoj miestnych zariadení v blízkosti obyvateľov. Znamená to menšie zónovanie, kompaktnejšiu a zmiešanú zástavbu s cieľom vybudovať oblasti, kde sú ľudia fyzicky blízko zamestnania, obchodov a služieb.

Na druhej strane je dôležité uprednostňovať životný štýl, pri ktorom môžu ľudia menej cestovať. Nové životné štýly, ako je práca na diaľku z domu alebo v coworkingových priestoroch alebo nakupovanie online, by mali pomôcť dosiahnuť cieľ, ktorým je viac lokálny a menej orientovaný životný štýl. Predchádzajúce štúdie pred pandémiou však varovali pred možnými negatívnymi odrazovými účinkami, ako je väčšia premávka na cestách v dôsledku nárastu mimopracovných jazd a dodávok. Navyše, menej pracovných dní by mohlo zvýšiť prijateľnosť používania auta na dochádzanie.

Presun na iné druhy dopravy, teda zníženie používania auta a následne jeho vlastníctva, je náročný cieľ. Vyžaduje si to implementáciu klasických aj digitálnych riešení mobility s cieľom poskytnúť obyvateľom predmestí vhodné súkromné a zdieľané dopravné služby pre miestne cesty, cesty do hlavnej oblasti a cesty do hlavných subcentier, kde, ako už bolo spomenuté, väčšina prímestských pracovných miest, obchody a služby sú teraz sústredené. Prvou možnosťou sú zariadenia Park and Ride, ako aj zariadenia Bike and Ride s možnosťou nabíjania elektrických vozidiel. Umožňujú ľuďom prejsť prvé míle vlastnými vozidlami a potom pokračovať v ceste s udržiavateľšími spôsobmi.

Po druhé, myslím si, že elektrické carsharingové služby sa môžu postupne rozvíjať v prímestských oblastiach. Priemerné denné vzdialenosti sú jednoznačne kompatibilné s používaním elektromobilov. Carsharingové služby by mali pomôcť znížiť vlastníctvo auta a výdavky domácností na dopravu, keďže ľudia by mohli svoje druhé auto nahradiť zdieľaným autom.

Po tretie, je tiež potrebné vyvinúť kvalitnú verejnú dopravu vrátane služieb na požiadanie dostupných na smartfóne.

Po štvrté, rozvoj bezpečnej cyklickej infraštruktúry medzi subcentrami a ich okolím sa zdá byť veľmi dôležitý, keďže väčšina ľudí už má bicykel a je zvyknutá používať ho cez víkendy.

A napokon, Mobilita ako služba, konkrétne platformy, ktoré umožňujú používateľom plánovať, rezervovať a platiť za viaceré typy služieb mobility, ako je verejná doprava, zdieľanie áut, spolujazda a taxíky, by mali lepšie zviditeľniť služby verejnej a súkromnej dopravy dostupné v prímestských oblastiach a pomôcť ľuďom prejsť na viac multimodálne cestovanie. Pokiaľ ide o faktory zaťaženia vozidiel, digitálne technológie vytvárajú nové príležitosti na rozvoj plánovanej a dynamickej spolujazdy (t. j. spolujazdy v reálnom čase). Zdá sa, že súčasné vysoké ceny pohonných hmôt vytvárajú priaznivé podmienky pre rozvoj spolujazdy, najmä spolujazdy do práce. Okrem aplikácií na spolujazdu môžu k rozvoju spolujazdy prispieť aj sociálne siete ako Whatsapp, najmä medzi študentmi, kolegami a tiež medzi rodičmi na výlety do školy a mimoškolské aktivity.

Na záver, je veľmi ťažké predpovedať budúce trendy mobility na predmestiach, najmä vplyvy nových životných štýlov, ako je práca na diaľku a online nakupovanie. Pravdepodobne potrebujeme kombináciu technologických a netechnologických riešení, ako je lepšia kontrola rozrastania miest, lepšie plánovanie využívania predmestskej pôdy a cyklickej infraštruktúry. Napokon, digitálne technológie vytvárajú nové príležitosti na rozvoj prispôbených služieb mobility v prímestských oblastiach a vytvárajú podmienky pre multimodálne cestovanie.

---

Viac informácií nájdete na [www.arval.sk](http://www.arval.sk).

#### **O spoločnosti Arval Slovakia:**

Spoločnosť Arval Slovakia, člen finančnej skupiny BNP Paribas, bola založená v roku 2004. Špecializuje sa na operatívny lízing automobilov s plným servisom pre malé, stredné podniky a veľké spoločnosti a patrí medzi lídrov na trhu. Svojim zákazníkom poskytuje fleetové riešenia na mieru, odborné poradenstvo, 24-hodinový zákaznícky servis a plnú starostlivosť o vozový park klienta. Klienti majú k dispozícii online služby My Arval, ktoré prehľadne združujú informácie o vozovom parku spoločnosti. Spoločnosť je držiteľom ocenenia Slovak Superbrands za rok 2018 a 2019.

#### **O spoločnosti Arval:**

Spoločnosť Arval vznikla v roku 1989 ako člen globálnej finančnej skupiny BNP Paribas. Špecializuje sa na poskytovanie lízingu automobilov pre malé a stredné podniky a veľké spoločnosti. Svojim klientom poskytuje fleetové riešenia na mieru, ktoré optimalizujú pracovné zaťaženie ich zamestnancov a umožňujú outsourcing všetkých rizík spojených s prevádzkou vozového parku. Arval poskytuje odborné poradenstvo a plnú starostlivosť o vozové parky svojich klientov s takmer 1,4 miliónmi vozidlami v správe v 30 krajinách sveta, v ktorých zamestnáva viac ako 7 200 pracovníkov. Arval je zakladajúcim členom skupiny Element-Arval Global Alliance, ktorá je celosvetovým lídrom v oblasti operatívneho lízingu a spravuje viac ako 3 milióny vozidiel v 50 krajinách sveta. V rámci skupiny BNP Paribas spadá spoločnosť Arval pod divíziu Retailového bankovníctva a služieb.

---

**Kontakt pre médiá:**

Miriam Kraus - ARVAL SLOVAKIA - [miriam.kraus@arval.sk](mailto:miriam.kraus@arval.sk), +421 (2) 57 108 000