



SPRÁVA Z PODUJATIA: WORKSHOP „AKO PRIPRAVOVAŤ A REALIZOVAŤ STRATEGICKÉ PLÁNY UDRŽATEĽNEJ MOBILITY“

Projekt LIFE IP - Zlepšenie kvality ovzdušia (LIFE18 IPE/SK/000010) podporila
Európska únia v rámci programu LIFE



Názov podujatia: Ako pripravovať a realizovať strategické plány udržateľnej mobility

Dátum a miesto konania: 27.10.2020, on-line prenosom prostredníctvom Skype for Business

Cieľ podujatia:

Cieľom workshopu bolo priblížiť zástupcom samospráv a odbornej verejnosti problematiku udržateľnej mobility, vrátane plánovania a realizácie dopravy s ohľadom na obyvateľov, mestá a regióny. Zároveň bol účastníkom podujatia vytvorený priestor na zdieľanie skúseností so zavádzaním trvalých opatrení a aktivít v prospech udržateľnej mobility a tým aj ku zlepšovaniu kvality ovzdušia.

Témy prezentácií:

- Plánovanie verejných priestorov s dôrazom na udržateľnú mestskú mobilitu
(*Ing. arch. Zora Pauliniová - Metropolitný inštitút Bratislava*)
- Rýchle riešenia v prospech udržateľnej mobility tzv. „Cyklistické quick wins“
(*Mgr. Tomáš Peciar - Oddelenie dopravného inžinierstva, Magistrát hlavného mesta SR Bratislava*)

Počet účastníkov: 41

Príloha č.1: print screeny prihlásených účastníkov

Program:

Príloha č.2: Pozvánka s programom

Príloha č.3: Prezentácia 1 - Plánovanie verejných priestorov s dôrazom na udržateľnú mestskú mobilitu

Príloha č.4: Prezentácia 2 - Rýchle riešenia v prospech udržateľnej mobility tzv. „Cyklistické quick wins“

Záver:

Vo väzbe na odznené prezentácie, panelovú diskusiu a následné diskusie v pracovných skupinách vyplynuli nasledovné závery a odporúčania:

Zapájanie verejnosti do plánovania verejných priestranstiev je dôležitým prvkom, ktorý zabezpečí lepšie vnímanie potrieb rôznych cieľových skupín. Pritom je potrebné akceptovať, že rôzne cieľové skupiny majú rôzne potreby (ženy/muži, dievčatá/chlapci, deti/mládež/dospelí, chodci/cyklisti/motoristi, seniori/nevidiaci/rodičia s kočíčkami/ludia na vozíčku ap.)

O význame participácie je potrebné neustále informovať a robiť osvetu medzi ľuďmi v rôznych pozíciách: predstaviteľmi samospráv, odborníkmi z radov projektantov, architektov, urbanistov a pracovať na zmenách ich vedomosti, zručnosti, postojov v oblasti zapájania verejnosti do tvorby verejných priestorov aj riešení udržateľnej mobility.

Sú prípady, keď participácia nie je potrebná - keď potreby boli už zistené a zaznamenané vo fáze koncepčného plánovania a zmeny sa uskutočňujú podľa nich. To neznižuje potrebu dôkladného informovania verejnosti o plánovaných zmenách vo všetkých fázach procesu premeny verejných priestranstiev. Participačné procesy je tiež možné vynechať ak je potrebné urobiť rýchle rozhodnutia (krízový manažment).

Pri rozhodovaní o verejných priestoroch je dôležité je pracovať s tvrdými dátami. Zistiť o priestore čo najviac údajov v čase plánovania, ale aj pri monitorovaní dopadov zmien. To umožní vyhnúť sa práci s nepodloženými informáciami a subjektívnym hodnoteniam tých, ktorých viac počuť (napr. na sociálnych sieťach). Potrebujeme vedieť viac o ľuďoch, o ich pohybe na konkrétnom mieste apod. Ako

podklad pre rozhodnutia o verejných priestoroch možno použiť paspory a generely, ako aj čiastkové podklady koncepcných dokumentov (napr. pasport zelene).

Pre zber a analýzu dát v oblasti mobility je vhodné inštalovať automatické sčítače, kamerové systémy so zabudovaným zariadením na zber dát, smart technológie, ktoré okrem sčítavania samotnej dopravy dokážu monitorovať aj znečistenie ovzdušia. Na zber dát a zároveň osvetu môžu slúžiť svetelné tabule/displeje – ako súčasť sčítačov, kde sa údaje priamo na mieste a v reálnom čase zobrazujú, slúži to aj ako osvetla.

Na zber dát existuje aktuálne na trhu množstvo zariadení a preto je potrebné, aby samospráva mala dostatočné znalosti o tom, čo potrebuje, v akom rozsahu, kvalite, akú cenu si môže dovoliť a rovnako dôležité je dáta spracovávať a ďalej ich využívať pri plánovaní dopravy, čo si vyžaduje primerané odborné kapacity.

Pri plánovaní a rekonštrukciách verejných priestranstiev v mestách je potrebné dbať na spravodlivejšie prerozdelenie existujúceho priestoru. To platí aj pre rekonštrukcie, opravy, údržbu komunikácií pre motorovú dopravu, kedy je možné uplatniť zmenu dopravného značenia alebo menšie stavebné úpravy, ktoré vedú k tzv. Quick wins napr.:

- vyznačenie vodorovným a zvislým značením tzv. ochranného pruhu,
- vodorovným značením prednosti v jazde (tzv. žraločie zuby)
- zlúčenie cyko+bus pruhov, zníženie rýchlosti motorovej dopravy, výzva k ohľaduplnosti pri predchádzaní osadením dopravných značiek.

Pri navrhovaní neštandardných riešení, ktoré sú v zahraničí už dlhodobo účinné ale na Slovensku sa s nimi len zoznamujeme, je problém pri získavaní povolení - vtedy je účinné sa odvolať na **TP 85** (Technické podmienky navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, vydané MDV SR, ktorého novela je v platnosti od 10.6.2019): https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/tp/tp_085.pdf .

Obyvatelia miest často kritizujú nedostatok bezpečných parkovacích miest na bicykle na území mesta. Samosprávy by mali rešpektovať a rovnako tak uvádzať do špecifikácií na spracovanie projektových dokumentácií, pri vydávaní povolení na investičnú výstavbu na území mesta, dodržiavanie **TP 85**, kde je presne stanovený počet parkovacích miest na bicykle podľa typu verejného priestoru.

Z hľadiska typu územia je potrebné si uvedomiť, že nie všetky mestá majú rovnaký potenciál na využívanie bicykla v rámci udržateľnej mestskej mobility. Je viditeľný rozdiel vo využívaní bicykla ako dopravného prostriedku napríklad v hornatej Banskej Bystrici (uplatňuje sa viac cykloturistika) a na rovine južného Slovenska (Galanta, Nové Zámky). Táto dlhoročná tradícia používania bicyklov v mestskej mobilite spôsobila aj to, že bariéry pre cyklistov sa v tomto území vytvárajú v menšom rozsahu, keďže sú väčšou skupinou.

V kontexte udržateľnej mobility je potrebné uvažovať s funkčnou mestskou oblasťou. Obyvatelia satelitov používajú bicykle na prepravu z obce do najbližšieho mesta za prácou, službami, do školy a pod. (a späť). Cesty aj II. a III. triedy sú nebezpečnejšie ako v minulosti – autá sú silnejšie, jazdia rýchlejšie, je ich viac. Preto je potrebné uvažovať aj s budovaním bezpečnej cyklistickej infraštruktúry na prepojenie satelitov – tá môže slúžiť aj na účely cykloturistiky.

Jeden z častých argumentov, prečo obyvatelia miest nepoužívajú bicykel ako rovnocenný dopravný prostriedok v rámci mestskej mobility sú krádeže. Preto je potrebné budovanie bezpečných cyklostojanov, cykloboxov, uzamykateľných cyklogaráží, využívať účinné smart riešenia. Potrebná je aj osvetla smerom k obyvateľom, že na bežný pohyb na bicykli po meste nie je potrebné používať drahé trekové, cestné a iné bicykle, skôr tzv. „beer bike“, ktorý je funkčný, ale nie atraktívny pre potencionálneho zlodca a rovnako je potrebné investovať do kvalitných zámkov na bicykel.

Podporným opatrením v oblasti udržateľnej mestskej mobility je aj zavádzanie systému zdieľaných bicyklov (vrátane elektrokolobežiek). Aktuálne je na Slovensku množstvo spoločností, ktoré samosprávam túto službu ponúkajú, rovnako tak je možné čerpať dotácie z IROP na zavádzanie takýchto systémov. Je potrebné detailne zvážiť, v akej kvalite, rozsahu a cene je služba ponúkaná. Nie všetky sú pre mesto/obec vždy vhodné. Prax ukázala, že e-kolobežky pri nedostatočnom systéme prevádzky spôsobujú prekážky na chodníkoch, cestách, aj iných verejných priestranstvách.

Dôležitým odkazom je, že mesto je možné meniť krok po kroku, ale treba mať na pamäti aj celkový obraz, ako bude mesto vyzerať vďaka týmto zmenám.

Účastníkom bol druhej časti workshopu vytvorený priestor pre zdieľanie skúseností s aplikovaním participatívnych postupov pri rekonštrukciách verejných priestorov a príkladov a skúseností so zavádzaním opatrení udržateľnej mobility v rôznych mestách.

Budovanie kapacít pre participáciu v samosprávach. Príklady zo Slovenska:

- v mestskej časti Bratislave-Nové Mesto majú kanceláriu pre participáciu, bola zriadená najmä v súvislosti so zavedením participatívneho rozpočtu,
- Kancelária pre participáciu je súčasťou Metropolitného inštitútu Bratislavy
- v Banskej Bystrici bola zriadená pozícia koordinátora pre participáciu v auguste 2020
- V Trnave realizujú rekonštrukcie vnútroblokov so zapojením obyvateľov pri plánovaní a externých facilitátorov.
- v Hlohovci realizuje hlavný architekt mesta aj participačné procesy pri plánovaní zmien vo vnútroblokoch.
- Príkladom participácie je aktivita Metropolitného inštitútu v Bratislave pri plánovaní zmien na Krížnej ulici. (Bol realizovaný v dotazníkový prieskum, telefonický prieskum, priame dopytovanie ľudí na ulici počas prechádzok, pričom jednou z nich bola aj večerná prechádzka, keď najmä ženy mohli identifikovať svoje obavy spojené s bezpečnosťou aj účasť zástupkyne Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska, ktorá identifikovala bariéry)
- Participácia tiež môže byť realizovaná pri implementácii opatrení – príkladom je iniciatíva Magistrátu mesta Bratislavy „10 tisíc stromov pre Bratislavu“

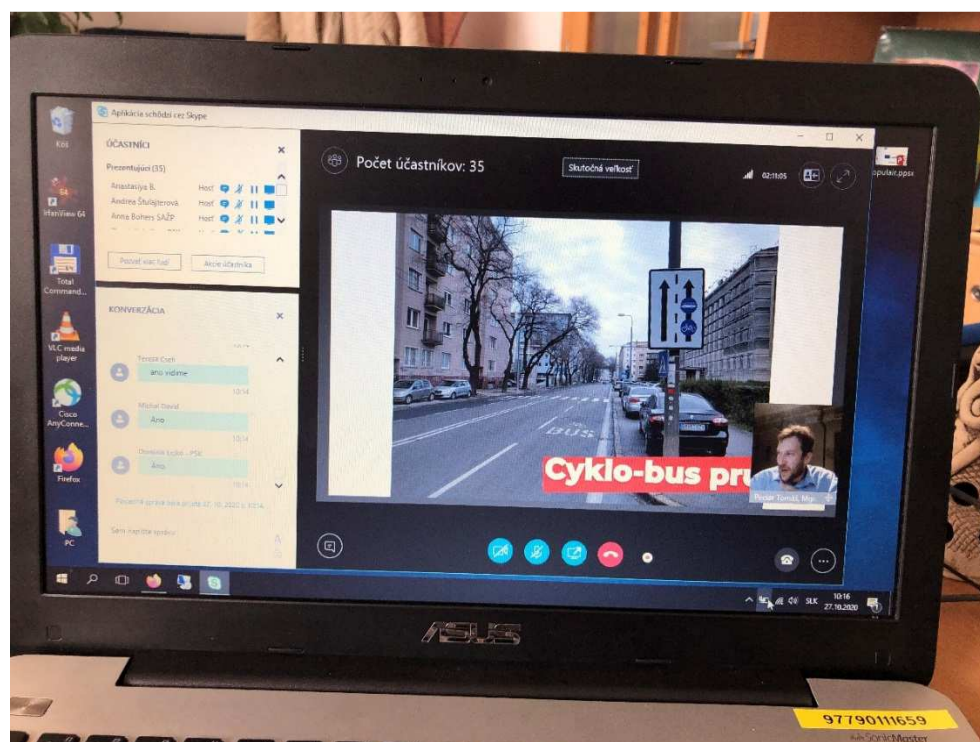
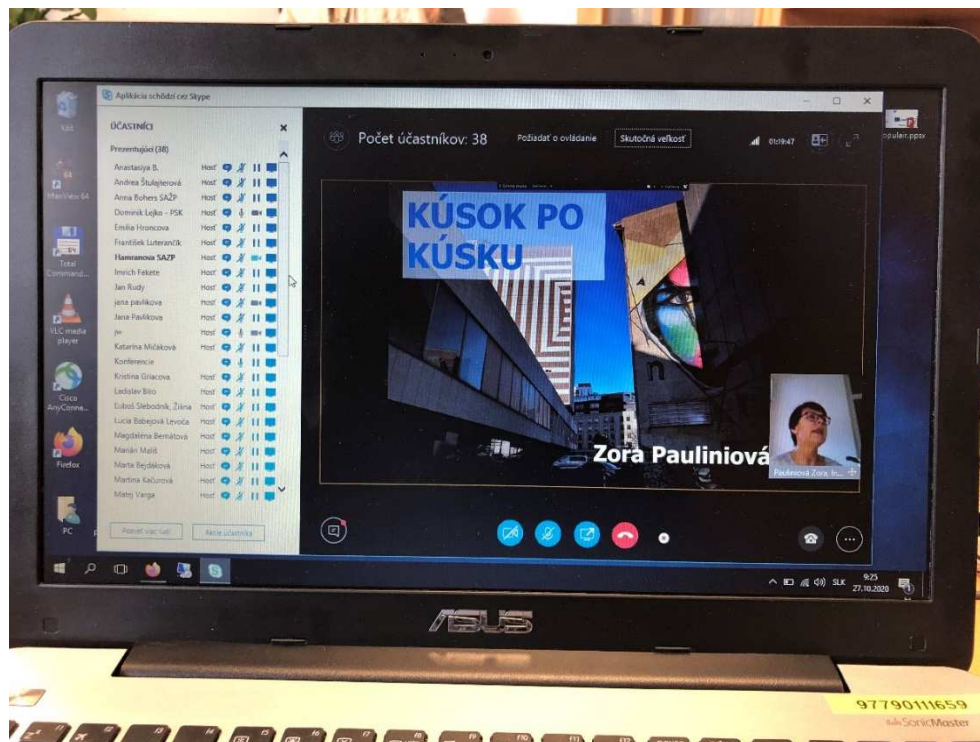
Realizované zmeny na verejných priestranstvách v súvislosti s trvalo udržateľnou mobilitou – príklady a skúsenosti

- Banská Bystrica – spriechodnenie námestia pre cyklistov. Počas 5 rokov boli zaznamenané len dve kolízie, obidve v roku 2020.
- V Trnave, naopak, zatvorili námestie pre cyklistov z dôvodu vysokého počtu cyklistov a obáv z kolízií. Takéto obmedzenie negatívne zasahuje tých, ktorí bicykel používajú zo zdravotných dôvodov namiesto pešej chôdze – námestie sa pre nich stáva nedostupným.
- V Trenčíne postupne zavádzajú novú parkovaciu politiku. V meste vznikla diskusia obyvateľov, že to nie je spravodlivé, pretože časť musí už dodržiavať pravidlá a časť ešte nie.
- Nie celkom pozitívne príklady:
Napríklad pri zmenách pred železničnou stanicou vo Zvolene, kde vznikol multimodálny dopravný uzol, pribudli aj nové stojany na bicykle, museli byť vyrúbané lipy alebo pri rekonštrukcii ulice, ktorej súčasťou bolo aj vytvorenie cyklistického pruhu bola vyrúbaná uličná zeleň.

Nie všetky zmeny verejných priestorov, kde je cieľom podpora mobility sú pozitívne. Pri zmenách na verejných priestranstvách je potrebné aplikovať aj opatrenia na adaptáciu na zmenu klímy, napríklad

povrchy so vsakovaním dažďovej vody, zachovanie zelene – najmä stromov. Je potrebné vopred zvažovať hodnotu za peniaze a celkový prínos zmeny.

Fotodokumentácia:



Prihlásení účastníci:

ÚČASTNÍCI

Prezentujúci (40)

Anastasiya B.	Host'				
Andrea Štulajterová	Host'				
Anna Bohers SAŽP	Host'				
Emilia Hroncova	Host'				
František Luterančík	Host'				
Hamranova SAZP	Host'				
Imrich Fel	Host'				
Jan Rudy	Host'				
jana pavlikova	Host'				
jana pavlikova	Host'				
Jana Pavlikova	Host'				
Juraj Burda	Host'				
jw	Host'				
Katarína Mičáková	Host'				
Konferencie	Host'				
Kristína Griacova	Host'				
Ladislav Bíro	Host'				
Ľuboš Slobodník, Žilina	Host'				
Lucia Babejová Levoča	Host'				
Magdaléna Bernátová	Host'				
Marián Mališ	Host'				
Marta Bejdáková	Host'				
Martina Kačurová	Host'				
Matej Varga	Host'				
Michal David	Host'				
Michal Majer	Host'				
Milan Veterník	Host'				
Milo Drgoň	Host'				
Nad'ňa Odnogová	Host'				
Paluchova Jana	Host'				
Pauliniová Zora, Ing. arch.	Host'				
Peciar Tomáš, Mgr.	Host'				
Petra Baďurová Renčová	Host'				
Radoslôav Kriváček	Host'				
Renata	Host'				
Silvia Szokolová	Host'				
stanislav.ondirko@sabi...	Host'				
Tereza Cseh	Host'				
zuzana kopinova	Host'				
Zuzana Lieskovská	Host'				