



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: 19.11.2020, on-line prenosom prostredníctvom Skype for Business

Cieľ podujatia:

Cieľom workshopu bolo priblížiť zástupcom samospráv, expertom a zástupcom mimovládnych organizácií zásady plánovania a zavádzania opatrení na podporu udržateľnej mobility v mestách, a plánovania dopravy s ohľadom na cyklistov a peších účastníkov premávky.

Témy prezentácií:

- Plán udržateľnej mobility a realizované opatrenia v meste Košice
Ing. Martin Rybár, Oddelenie útvár hlavného architekta mesta Košice
- Verejné bicykle – prínos pre udržateľnú mestskú mobilitu (náklady a benefity, ktoré so sebou prináša zavedenie systému zdieľaných bicyklov v meste)
Ing. Matúš Digo, ANTIK Telecom s.r.o. Košice
- Dá sa na cestu do práce vymeniť auto za bicykel, verejnú dopravu, alebo ísť peši? (zavádzanie inštitucionálnych plánov mobility)
RNDr. Ján Roháč, Nadácia Ekopolis

Práca v 2 tematických skupinách:

- Plány udržateľnej mobility a inštitucionálne plány mobility, benefity a problémy pri navrhovaní a realizácii opatrení
- Zavádzanie systému zdieľanej mobility v mestách a ich prevádzka

Počet účastníkov: 33

Príloha č.1: print screeny prihlásených účastníkov

Program:

Príloha č.2: Pozvánka s programom

Príloha č.3: Prezentácia 1 - Plán udržateľnej mobility a realizované opatrenia v meste Košice

Príloha č.4: Prezentácia 2 - Verejné bicykle - prínos pre udržateľnú mestskú mobilitu (náklady a benefity zavedenie systému zdieľaných bicyklov v meste)

Príloha č.5: Prezentácia 2 - Zavádzanie inštitucionálnych plánov udržateľnej mobility

Záver:

Z prezentácií a následných diskusií v pracovných skupinách vyplynuli nasledovné závery a odporúčania:

Plán udržateľnej mobility (PUM) nie je nadradenou dokumentáciou Územného plánu mesta, navrhované opatrenia nesmú byť v rozpore s týmto dokumentom, avšak je „vrstvou“, ktorá ho ďalej ho rozvíja a dopĺňa v oblasti dopravy resp. udržateľnej mobility.

V súčasnosti pretrváva trend rastu individuálnej automobilovej dopravy, ktorý je do istej miery podporovaný aj technickými a právnymi predpismi. S ohľadom na priestorové obmedzenia nie je tento trend v intraviláne udržateľný, preto je nutné vykonávať opatrenia, ktoré ho zmenia.

Je potrebné, aby súčasné znenie **STN 73 6056** Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel (platné od roku 1987) bolo revidované tak, aby obce mali možnosť znížiť počet stojísk pre navrhované objekty a namiesto nich požadovať priamo vybudovanie infraštruktúry pre MHD, peších a cyklistov.

Samosprávy, ktoré sa snažia zavádzať opatrenia v súlade so základnými princípmi udržateľnej mobility, napríklad aj prostredníctvom PUM, narádzajú na prekážky aktuálne platnej legislatívy a technických noriem, nakoľko aktuálne platné **STN 73 6102** Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách a **STN 73 6110** Projektovanie miestnych komunikácií požaduje rezervu kapacity na rastúce výhľadové intenzity o 15-30 rokov a nerozlišujú prístup pri navrhovaní križovatiek a komunikácií v intraviláne a extraviláne (obmedzené priestorové podmienky intravilánu neumožňujú neustále navyšovanie kapacity jednotlivých dopravných uzlov a komunikácií), Je preto nutné zmeniť prístup a doplniť technické predpisy tak, aby umožnili obciam formovať verejný priestor, vrátane dopravnej infraštruktúry, aby sa postupne menila deľba prepravnej práce v prospech pešej, cyklo a verejnej dopravy a znižoval sa počet IAD.

Plány udržateľnej mobility reagujú obvykle na veľké problémy veľkými riešeniami, ktoré sú finančne náročné. Samosprávy si preto musia určiť priority a zároveň sa snažiť získavať financie aj z externých zdrojov na ich realizáciu. Niektoré projekty je možné rozdeliť na menšie časti, alebo etapy tak, aby sa dali realizovať postupne. Verejnosť si tak postupne môže zvyknúť na zmeny v prospech peších, cyklistov, alebo užívateľov verejnej dopravy.

Pri projektoch, ktoré sú vybudované na úkor IAD, je nutné zdôrazniť, že aj keď v území niečo “berieme” motoristom, tak zároveň im niečo “dávame” obyvateľom miest. Dôležité je zdôrazniť prínos a dôležitosť týchto opatrení pre celú spoločnosť: zlepšenie kvality životného prostredia a mikroklimy, zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie nákladov na údržbu a opravu dopravnej infraštruktúry, zlepšenie kvality poskytovaných služieb MHD, zlepšenie verejného zdravia a pod.

Príkladom sú Košice, kde realizáciu plánu udržateľnej mobility vedie Oddelenie útvár hlavného architekta mesta Košice v spolupráci s Odd. strategického rozvoja, Odd. výstavby, investícií, stavebného úradu a životného prostredia. Propagáciu jednotlivých projektov a činností zastrešuje Referát styku s verejnosťou a médiami a hovorcu. Pri menších projektoch komunikáciu s odborníkmi alebo verejnosťou vedú sami. Pri realizácii plánu udržateľnej mobility je potrebný medzisektorový prístup v rámci úradu samosprávy, ako aj efektívna komunikácia s verejnosťou od informovania až k participácii.

Plán udržateľnej mobility je možné vypracovať aj na úrovni inštitúcie, firmy, úradu (tzv. Inštitucionálny plán mobility). Pilotný projekt bol vypracovaný pre MsÚ Banská Bystrica v spolupráci s nadáciou EKOPOLIS, ktorý definoval konkrétne opatrenia na podporu motivácie zamestnancov Mesta dochádzať do práce pešo alebo na bicykli. Jedným z navrhovaných opatrení v dokumente bolo určenie zodpovednej osoby na úrade, tzv. manažér mobility, ktorý bude monitorovať napĺňanie opatrení a aktualizovať dokument. Pri príprave, realizácii, monitorovaní a hodnotení takýchto plánov je vždy dôležité, aby mali podporu vedenia.

V Českej republike majú skúsenosť s prípravou školských plánov mobility – príkladom je spoločný projekt Nadace Partnerství a OZ Rozhnevané matky, ktoré spoločne realizovali projekty plánovania bezpečných ciest pre deti. Na Slovensku o školských plánoch mobility nevieme, no určite by boli potrebné a vítané. Kampaň Do školy na bicykli zatiaľ nemá veľký dosah, ktorý by bol porovnateľný s kampaňou Do práce na bicykli, ale má potenciál ďalšieho rastu.

Zavedenie systému verejných bicyklov dokáže zvýšiť podiel bicyklujúcich v celkovej deľbe prepravnej práce v danom meste. Finančné náklady na zavedenie a prevádzku sa odvíjajú od typu používaných bicyklov, ich počtu, lokálnych špecifik ako terén, zvyky a potreby obyvateľov a existujúci dopravný

system. Pred zavedením je potrebné presne špecifikovať počet bicyklov a ich rozmiestnenie v jednotlivých mestských častiach (priemerne sa počíta na 100obyv./1 bicykel).

Ak sa jedná o stanicový systém, je potrebné dôkladne zdefinovať ich rozmiestnenie, na čo sa odporúča vypracovať štúdiá uskutočniteľnosti. V prípade, že sa jedná o bezstaničný systém fungujúci len cez aplikáciu, v ktorej je špecifikovaná zóna použitia a stanice sú len virtuálne, na vopred určených miestach sú označníky. Tie slúžia len ako informačné tabule, z ktorých sa obyvatelia a návštevníci môžu dozvedieť podrobnosti o službe verejných bicyklov v meste, spôsobe registrácie do systému, cenách ap.

Stanice verejných zdieľaných bicyklov, či už vybudované alebo virtuálne, je vhodné umiestňovať v miestach, kde je väčšia koncentrácia ľudí, železničné stanice, autobusové zastávky, záujmové body ako priemyselné parky, kiná, športové haly a podobne.

Systém zdieľaných bicyklov ponúka množstvo spoločností už aj na Slovensku, každá ponúka rôzne formy a spôsoby prevádzky. Podľa terénu v meste je potrebné presne špecifikovať vopred pomer klasických a elektrobicyklov, ktoré je vhodné integrovať do tohto systému, hlavne ak má mesto kopcovitý terén.

Niektoré firmy dokážu zabezpečiť mobilnú aplikáciu verejných bicyklov, ktorú je možné integrovať s ostatnými službami v meste. Je potrebné o tom rokovať s konkrétnymi prevádzkovateľmi, či už železničnej, autobusovej, alebo inej dopravy, lebo integrácia závisí od dohody jednotlivých subjektov. Spoločnosť Antik Telekom s.r.o. má napríklad aplikáciu integrovanú so železničnou dopravou a aj s turistickou službou zdieľaných kajakov, ktorú pilotne zaviedli v roku 2020.

Na zber informácií je možné využiť aj zabudované GPS zariadenia, prostredníctvom ktorých sa zaznamenávajú presné dáta o používaní bicyklov na území mesta (trasy, miesta vyzdvihnutia a miesta odovzdania, počet použití, čas použitia ap.). Tieto dáta je možné podľa potreby poskytnúť samospráve napr. vo formáte CSV, spracované „heat mapy“ a podobne. Dôležité je, aby samospráva mala na úrade osobu schopnú zozbierané dáta spracovávať a ďalej ich využívať pri plánovaní dopravy, napríklad aj integráciou/kombináciou s inými dátami, ktoré mesto má k dispozícii.

(Tieto aplikácie a nastavy sú súčasťou ponuky spoločnosti ANTIK Telecom s.r.o. .)

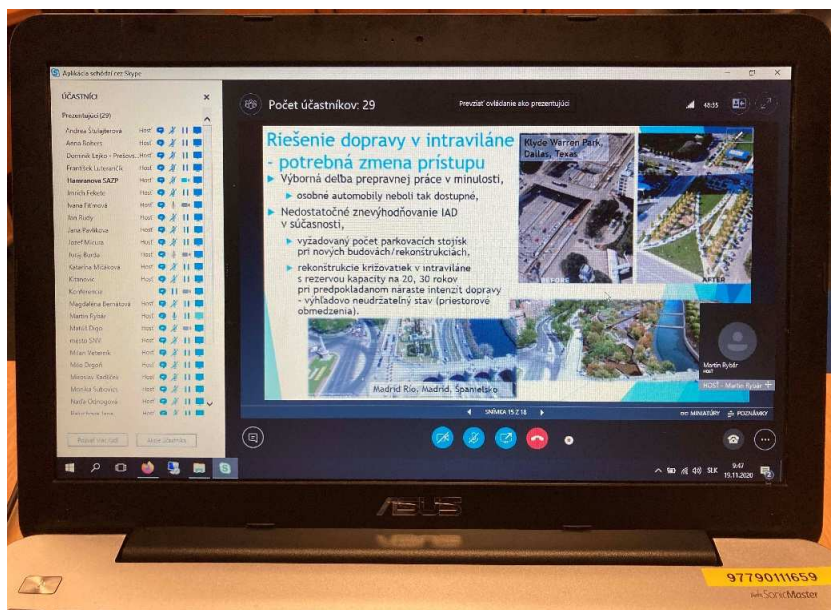
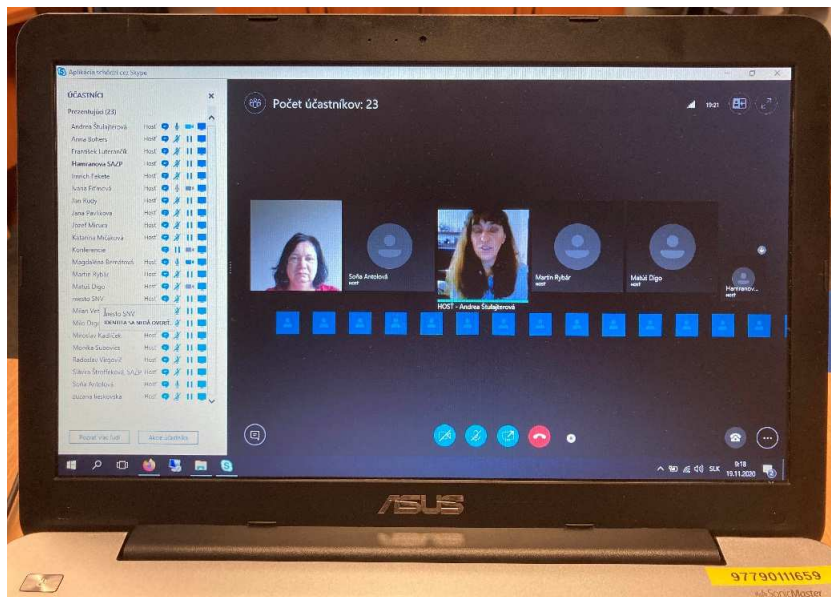
Informácie o projektoch a dáta z výskumov o prínosoch mestskej cyklistiky a udržateľnej mobility, ktoré sú potrebné pri komunikácii so stakeholdermi, ale aj verejnosťou, je možné nájsť napríklad na týchto webových stránkach:

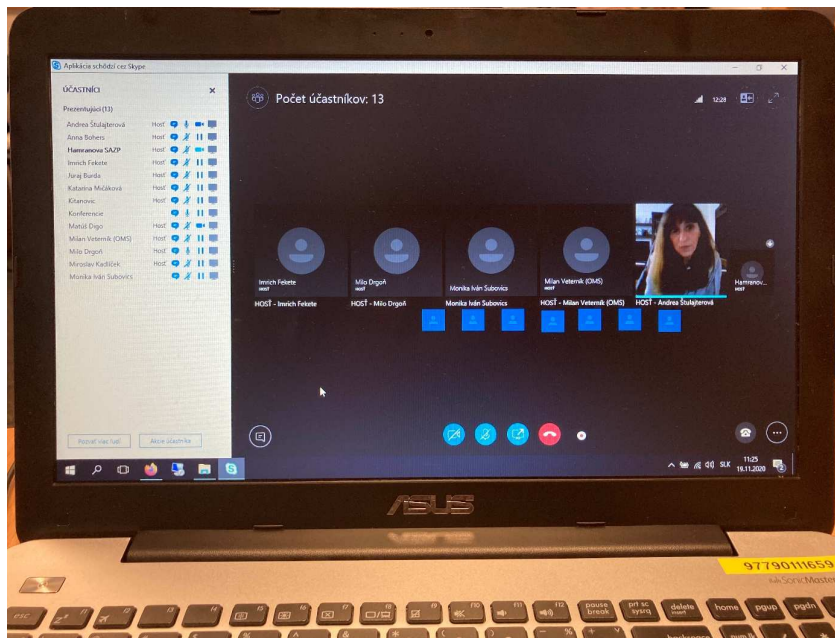
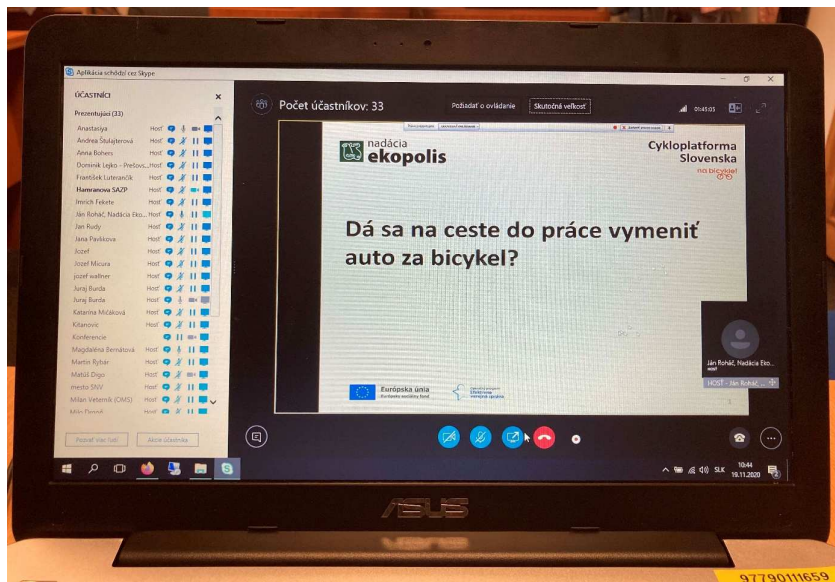
www.ecf.com, www.eltis.org

Na Slovensku vytvára znalostnú základňu k udržateľnej doprave Cykloplatforma, ktorá založila diskusné fórum na túto tému. V roku 2021 sa pripravuje séria webinárov s pracovným názvom “Spýtajte sa holandského experta”, kde na otázky budú odpovedať experti v cyklodoprave a trvalo udržateľnej mobilite z Holandska.

viac na: <https://www.cykloplatforma.sk/>

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	Hamranova SAZP				
Jan Rudy	IDENTITA SA NEDÁ OVERIŤ.				
jana pavlikova	Host'				
jana pavlikova	Host'				
Jana Pavlikova	Host'				
Juraj Burda	Host'				
jw	Host'				
Katarína Mičáková	Host'				
Konferencie					
Kristina 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.					
Peciar Tomáš, Mgr.					
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'				