



SPRÁVA Z PODUJATIA: WORKSHOP „PLÁNOVANIE UDRŽATEĽNEJ MOBILITY“

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



Názov podujatia: Plánovanie udržateľnej mobility

Dátum a miesto konania: 27.05.2021, on-line prenosom prostredníctvom MS Teams

Cieľ podujatia:

Cieľom workshopu bolo priblížiť predstaviteľom verejnej správy, expertom a zástupcom mimovládnych organizácií možnosti efektívnej podpory cyklistickej a pešej dopravy v rámci opatrení podporujúcich udržateľnú mobilitu systémovými opatreniami a technickými riešeniami v súlade s možnosťami a kompetenciami samospráv.

Pôvodným zámerom organizátorov bolo zacieliť workshop na ŽSK, online forma prenosu však umožnila tému regionálne rozšíriť.

Program a témy prezentácií:

- *Potenciál rozvoja udržateľnej mobility v rámci menších sídiel*,
Peter Rozsár, Cyklokoalícia
- *Ekologická logistika v meste Martin – S úsmevom namiesto emisii*,
Jozef Petráš, ZRukydoRuky
- *Zlatý štandard cyklo dopravného infraštruktúry a cesta k nemu*,
Michal Ďurta, dopravný projektant
- *Vplyv multimodálneho plánovania na dopravné správanie obyvateľov*,
Vladimír Tóth, DPB a.s.

Počet účastníkov: 59

Príloha č.1: zoznam prihlásených účastníkov

Záver:

Z prezentácií vyplynuli nasledovné závery a odporúčania:

Potenciál rozvoja udržateľnej mobility v rámci menších sídiel

Samosprávy majú kľúčovú úlohu pri napĺňaní cieľov politiky udržateľnej, environmentálnej a bezpečnej dopravy. Mnoho obyvateľov pri svojich cestách neopúšťa bydlisko, preto je využitie bicykla, chôdze alebo verejnej osobnej dopravy, vzhľadom ku krátkej dochádzkovej vzdialenosti, úplne opodstatnené. Cesty, hoci aj motorovým vozidlom smerujúce mimo domovského sídla rezidenta **využívajú miestnu infraštruktúru a práve jej kultivácia pomocou prvkov dopravného upokojuvania je zásadná pre celkovú bezpečnosť účastníkov cestnej premávky.**

Zásadami dopravne upokojeného sídla sú najmä **bezpečnosť, dostupnosť, zdravie a rýchlosť**. Ich aplikovanie sa prejaví tým, že upokojená doprava výrazne znižuje riziká nehody a pocit ohrozenia, každý obyvateľ obce dokáže navštíviť všetky potenciálne ciele v intraviláne bez pocitu ohrozenia a stresu použitím chôdze alebo bicykla. Primeranú rýchlosť v mestách je potrebné zabezpečiť prvkami upokojuvania dopravy, ktoré autá na komunikáciách nezastavujú, ale udržiavajú ich v požadovanej rýchlosti. Tieto opatrenia je vodné umiestňovať na každej ulici mimo hlavných ťahov. Ak je nevyhnutné parkovanie na ulici, je potrebné zriadiť jednosmerky s vyznačenými miestami vo vozovke. V prípade parkovania na chodníkoch dbať na dodržiavanie zákonom požadovaných obmedzení.

Pri nových developerských projektoch je potrebné požadovať riešenia, ktoré eliminujú nedodržovanie pravidiel a poskytujú primeraný priestor pre chodcov a cyklistov.

Obyvatelia by mali byť zapájaní do procesu prípravy projektov – **je potrebné komunikovať o prínose riešení a vysvetľovať ich dopad**. To sa týka aj detí. Jedným z nástrojov zapájania mladých ľudí do zavádzania opatrení na podporu UM sú školské plány mobility. **Deti dokážu veľmi dobre pomenovať nebezpečné miesta v obci z pohľadu dopravy**, a riešeniami týchto problémov ukazujeme deťom, že na ich názore záleží. Vhodné je inštalovať v blízkosti škôl funkčné stojany pre bicykle a eliminovať pohyb vozidiel v blízkosti škôl.

Aplikovanie vhodných **prvkov dopravného upokojuvania je najefektívnejšou a zároveň politicky najprechodnejšou aktivitou podporujúcou rozvoj udržateľnej mobility v rámci sídiel**. Dokáže totiž zlepšovať podmienky plošne, teda takmer na každej komunikácii v rámci sídla a tým vytvoriť prostredie pre využitie či už chôdze alebo bicykla ako štandardného dopravného módu, minimálne v intenciách mestskej mobility.

Na Slovensku je vidieť výrazný kvalitatívny posun v aplikovaných riešeniach v prospech udržateľnej mobility. Kým v minulosti sme boli nútení pri hľadaní príkladov dobrej praxe používať najmä riešenia zo zahraničia, dnes nájdeme **množstvo kvalitných riešení aj v podmienkach slovenských obcí a miest**. Výnimkou nie sú ani menšie sídla.

Ekologická logistika v meste Martin

V poslednom období čoraz viac vstupuje do popredia otázka **udržateľnej logistiky**. **Prax ukázala, že to nie je téma len pre najväčšie mestá krajiny ale aj regionálne centrá**. **Väčšina zásielok je doručiteľná, či už v rámci celej svojej trasy, no najmä v rámci prvej či poslednej míle, pomocou bicykla**. Práve tento fakt využíva čoraz viac cyklokuriérskych spoločností aj na území Slovenska. Význam bezemisnej logistiky bude bezpochyby narastať, najmä vďaka snahám miest eliminovať motorovú dopravu z mestských centier, kde leží viacero zdrojov a cieľov prepravy tovaru. **Vďaka variabilite nákladných bicyklov je možné prepravovať nielen jedlo či drobné zásielky, ale aj väčší a ťažší náklad, ktorý je ľahko transportovateľný najmä vďaka elektrickému pohonu moderných kargo bicyklov**.

Zlatý štandard cyklo dopravnej infraštruktúry a cesta k nemu

Využívaniu módov udržateľnej mobility bezpochyby pomáha kvalitná infraštruktúra. Mnohé riešenia zamerané predovšetkým na plynulosť automobilovej dopravy vytvárajú nebezpečné podmienky pre cyklistov a chodcov. **Riešenia z Dánska a Holandska prinášajú prvky bezpečnej infraštruktúry pre všetkých**. Väčšina riešení z týchto krajín **je aplikovateľných aj v slovenských podmienkach** a teda ich využívaním dokážeme výrazne zvýšiť využívanie nemotorových foriem dopravy aj bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky. Výsledkom takýchto riešení sú mestá s vysokou kvalitou života svojich obyvateľov, ale tiež efektívne využívanie finančných zdrojov investovaných do dopravnej infraštruktúry.

Jednosmerný cyklochodník, teda výškové a priestorové oddelenie od ťažkej dopravy a jednosmerná doprava po oboch stranách vozovky/ulice je najadaptívnejším riešením cyklistickej siete s ľahkým rozvojom a ideálnym prepojením ostatných komunikácií. Cyklista sa správa predvídateľnejšie, nehody sú zriedkavejšie. Šírkové požiadavky sú náročnejšie. V istých situáciách sa toto riešenie použiť nedá, respektíve sa nezместí.

Obojsmerný cyklochodník je taktiež výškovú a priestorovo oddelený od ťažkej dopravy a vedie sa väčšinou po jednej strane ulice, občas po oboch. Šírka obojsmerného cyklochodníka je zväčša menšia ako dva jednosmerné, preto je takéto riešenie časté aj v intraviláne holandských miest.

Na obojsmernom cyklochodníku však vzniká viac konfliktných bodov v križovaniach s ťažkou dopravou, problémové sú aj križovania so zvyškom cyklistickej siete. Taktiež nesprávne navrhnutá „obojsmerka“ je v meste veľmi nepragmatická.

Cyklopruh na vozovke v priestore cesty býva oddelený vodorovným dopravným značením. Zmenená farba asfaltu, prípadne použitie iného povrchového materiálu zvyšuje prehľadnosť v dopravnom priestore. Je to najekonomickejšie riešenie z pohľadu investícií. Možnosť veľmi rýchlej implementácie často známa ako pop-up bike lanes sa stáva čoraz obľúbenejšou v celej Európe. Zužujú sa jazdné pruhy, ktoré majú priaznivý vplyv na správanie vodiča. Cyklista však nie je fyzicky chránený. Obnova značenia je frekventovanejšia. Prípadne značenie aj s cyklopruhom zanikne opotrebovaním.

Zdieľaný pohyb v zónach 30 je opatrenie, ktoré sa čoraz častejšie sa aplikuje v Holandsku, kde je miešanie cyklistov a automobilov dovolené. Ide o najefektívnejší spôsob implementácie cykloinfraštruktúry tým, že ťažkú dopravu spomalíme. Takto upokojené zóny nie sú prínosom len pre cyklistov, ale výrazne zvyšujú bezpečnosť obyvateľstva. Zvyšujú kvalitu života a estetiku verejného priestranstva. Keďže vodiči majú často tendenciu nedodržiavať povolenú rýchlosť, je tu potrebné použiť prvky upokojenia ako je nerovný materiál vozovky, vyosenie jazdného smeru, zjednosmernenie, nepravidelné ostrovčeky a mnoho ďalších.

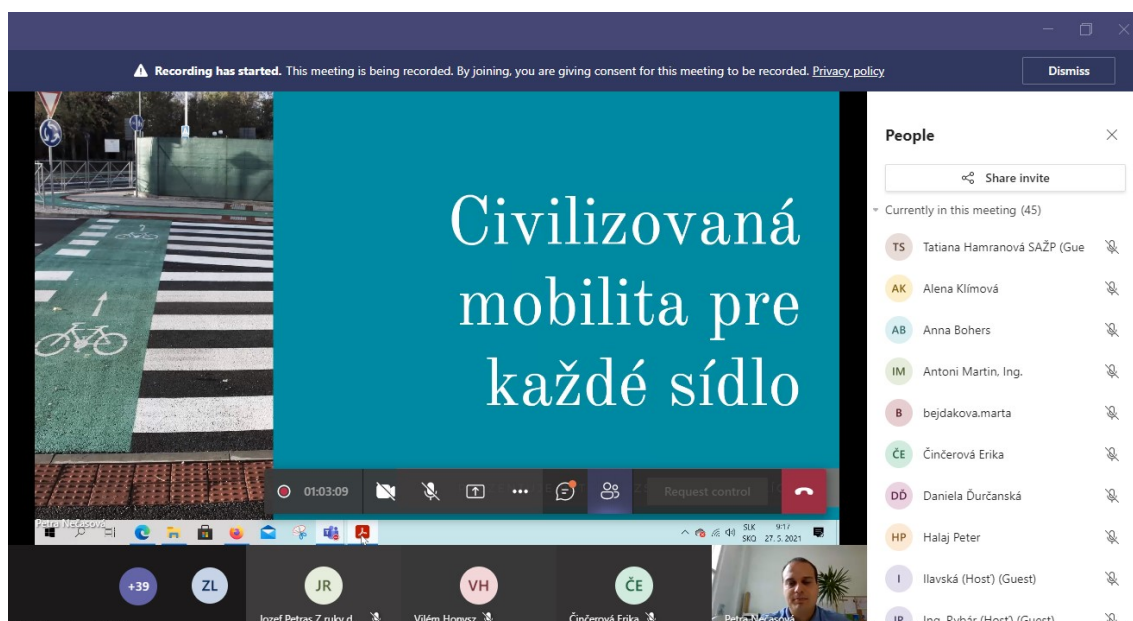
Ak budú mestá aplikovať správne dopravné riešenia, výrazne zvýšia možnosti svojich obyvateľov cestovať udržateľne, čím prispievajú k zlepšeniu životného prostredia znížením znečistenia ovzdušia a zaťaženia hlukom. Mnohé z prezentovaných riešení nevyžadujú zásadné priestorové nároky, ktoré by mohli súvisieť s náročným získavaním pozemkov. Ukazuje sa, že transformácia existujúcej infraštruktúry dokáže eliminovať neželané javy ako vysoká rýchlosť a nadbytočné využívanie automobilov a zároveň vytvorí priestor pre bezpečnú pešiu a cyklistickú dopravu. **Kľúčové je dodržiavať jednotlivé zákonitosti takejto bezpečnej infraštruktúry či už v rámci výstavby novej alebo rekonštrukcii pôvodnej dopravnej infraštruktúry.**

Vplyv multimodálneho plánovania na dopravné správanie obyvateľov

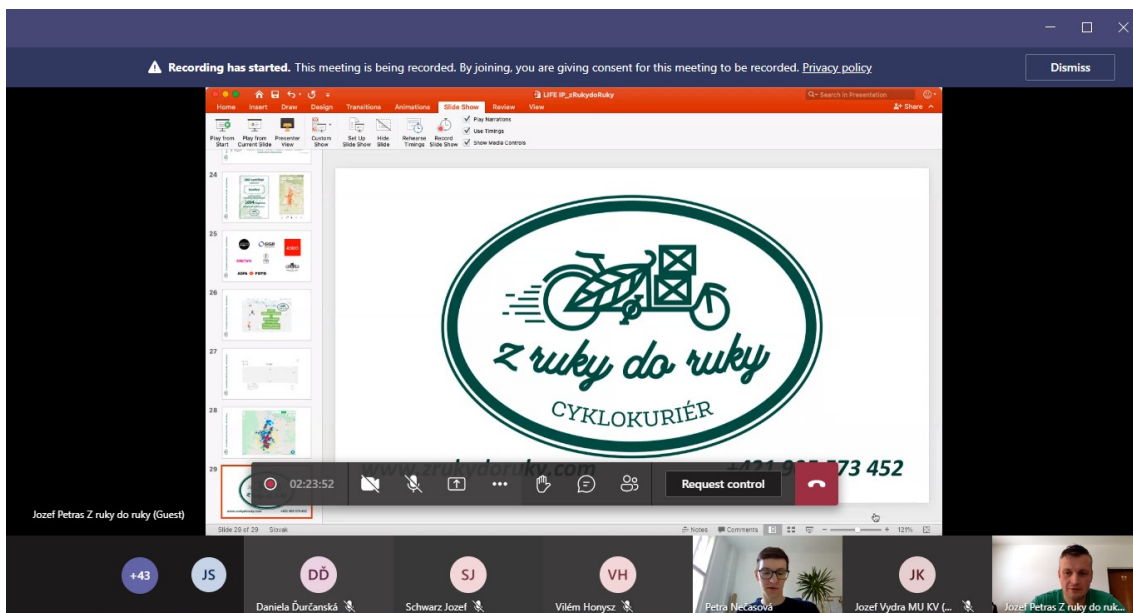
Stratégie, vízie a ciele samospráv sa často nesprávne aplikujú do praxe. Výsledkom mnohých projektov, ktoré boli v minulosti zamerané na podporu udržateľnej mobility boli nesprávne, nefunkčné riešenia. Príkladom môže byť zamieňanie turisticky orientovanej infraštruktúry za opatrenia na zavádzanie udržateľnej cyklistiky v sídlach, ktoré neprinášajú želaný efekt zmeny dopravného správania obyvateľov. Je preto veľmi dôležité definovať si správne a merateľné ciele, ktoré zodpovedajú možnostiam a potrebám jednotlivých sídiel. Správny postup dokáže nielen ušetriť množstvo finančných zdrojov a administratívnych kapacít, ale najmä prispieť k dosiahnutiu skutočných cieľov, ktoré stoja na kvalitných stratégiách a zmysluplných víziách. V súvislosti s často živelným čerpaním externých zdrojov je veľmi potrebné mať jasno v uvedených pojmoch. Schopnosť rozvíjať podmienky pre rozvoj udržateľnej mobility stojí a padá práve na systematickej práci vytvárajúcej krok za krokom zmysluplné riešenia, ktoré zodpovedajú lokálnym potrebám. Ujasnenie si týchto krokov má mimoriadny význam práve v tomto období, kedy sa pripravujú nové možnosti financovania infraštruktúry udržateľnej mobility.

Fotodokumentácia:

Prezentácia č. 1 – Potenciál rozvoja udržateľnej mobility v rámci menších sídel



Prezentácia č. 2 – Ekologická logistika v meste Martin



Prezentácia č. 3 – „Zlatý štandard“ cyklo dopravnej infraštruktúry a cesta k nemu

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main content is a presentation slide with a yellow background and a white central box. The slide text reads: "ČO JE ZLATÝ ŠTANDARD?" followed by "... cyklo dopravnej infraštruktúry a cesta k nemu" and an illustration of a bicycle. The Zoom control bar at the bottom shows a timer at 02:55:00 and several icons for chat, mute, video, and screen sharing. On the right, the 'People' list shows 50 participants, including Tatiana Hamranová SAŽP, Alena Klímová, and others. The system tray at the bottom indicates the time is 11:09 on 27.5.2021.

Prezentácia č. 4 – Vplyv multimodálneho plánovania na dopravné správanie obyvateľov

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main content is a presentation slide featuring a long-exposure photograph of a city street at night with light trails from cars and a red bus. The slide text reads: "VPLYV MULTIMODÁLNEHO PLÁNOVANIA NA DOPRAVNÉ SPRÁVANIE OBYVATEĽOV" and includes the logo of "MESTSKÝ PODNIK TIŠLAVA". The Zoom control bar at the bottom shows a timer at 03:50:45 and icons for chat, mute, video, and screen sharing. On the right, the 'People' list shows 51 participants, including Tatiana Hamranová SAŽP, Alena Klímová, and others. The system tray at the bottom indicates the time is 12:05 on 27.5.2021.

Prihlásení účastníci:

p.č.	Meno
1	Martina Lorková
2	Jana PAVLIKOVA
3	Tatiana Hamranová SAŽP
4	Libor Mikolasik
5	Antoni Martin, Ing.
6	Lejko Dominik
7	bejdakova.marta
8	Jozef Vydra MU KV
9	Cyklokoalicia - Peter Rozsar
10	Katarina Halabrinova
11	Anna Bohers
12	Katarína Korpašová
13	Alena Klímová
14	Kubusová Katarína, Mgr.
15	Juraj Kallo - TSK
16	Tóth Vladimír
17	Daniela Ďurčanská
18	Zuzana Soldánová TTSK
19	Penxa Lukáš, Mgr.
20	Jana Jirsakova
21	Štefánia Letašiová
22	Činčerová Erika
23	Michal Homola
24	Ilavská Monika
25	Jan Rudy
26	Petra Nečasová
27	jana.paluchova
28	Kristina Griacova
29	Mičáková Katarína
30	Zuzana Lieskovská

p.č.	Meno
31	Petra Baďurová Renčová
32	Schwarz Jozef
33	Viktoria Sisková
34	Jozef Petras Z ruky do ruky
35	Martina Repikova
36	Kristina Griacova
37	Vilém Honysz
38	Peciar Tomáš, Mgr.
39	Olga Slobodnikova
40	Matlohova Mária
41	Zuzana Zemčáková
42	Kosturikova Alena
43	Ing. Rybár Martin
44	Rastislav Horvát
45	Stanislav Ondirko
46	Halaj Peter
47	Dan Kollar
48	Štureková, mesto Senec
49	Peter Halaj
50	Sandra W
51	Slávka Štroffeková
52	MsÚ Vysoké Tatry
53	Holíková Mária
54	Veronika Borovjakova (SAZP)
55	Silvia Szokolova
56	Michal Ďurta
57	Martin Zeleník
58	Lívia Dulíková
59	Andrej Medla