

ZÁSADY, POSTUPY A PRÍKLADY PLÁNOVANIA UDRŽATEĽNEJ MESTSKEJ MOBILITY

ŠKOLIACI A METODICKÝ MATERIÁL



Obsah

Úvod	4
Aký je rozdiel medzi tradičným plánovaním dopravy a plánovaním udržateľnej mestskej mobility?	5
Osem všeobecne prijatých zásad pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility	7
Dvanásť krokov plánovania udržateľnej mestskej mobility	10
Príklady trvalých opatrení – ako efektívne plánovať a realizovať udržateľnú mestskú mobilitu	16
Ako zvyšovať povedomie verejnosti?	20
Ako zapojiť verejnosť počas najväčšej kampane ETM?	22
Odporúčania, zhrnutie, povzbudenie	24

Úvod

Táto publikácia vznikla za účelom stručného ozrejmeneia základných princípov plánovania udržateľnej mobility na Slovensku vo väzbe na dokumenty, ktoré boli k tejto problematike spracované platformou ELTIS (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans) a odporúčané Európskou komisiou. Má tiež ambíciu odprezentovať niekoľko príkladov dobrej praxe implementovaných opatrení, tzv. quick wins, ktoré prispeli k rozvoju udržateľnej mobility, a sú tak hodné nasledovania aj pre iné mestá.

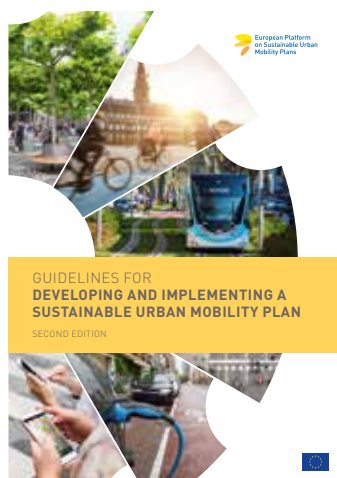
Keď koncom roka 2013 vyšlo prvé vydanie Návodu na spracovanie a prípravu udržateľnej mestskej mobility (Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan, SUMP) desiatky expertov z celej Európy prispeli k rozsiahlej debate o tom, ako špecifikovať túto novú koncepciu plánovania. Na medzinárodnej úrovni bolo prijaté nasledovné vymedzenie pojmu „plán udržateľnej mestskej mobility“:

Plán udržateľnej mestskej mobility je strategický dokument navrhnutý na uspokojenie potrieb ľudí a podnikov v oblasti mobility v mestách a ich okolitých oblastiach v záujme lepšej kvality života. Vychádza z existujúcich postupov plánovania a náležite zohľadňuje princípy integrácie, participácie a evalvácie.

Metodika sa osvedčila a zostáva naďalej platná, postupne však vznikala potreba jej aktualizácie. V októbri 2019 bola zverejnená druhá edícia európskej metodiky Návod na spracovanie plánov udržateľnej mobility, ktorej autorom je rovnako ako v prípade prvého vydania tím odborníkov pod vedením spoločnosti Rupperecht Consult z Kolína nad Rýnom. Stavia na skúsenostiach s implementáciou udržateľného mestského plánovania podľa prvého vydania, zohľadňuje nové technológie, ako aj nové postoje a prístupy obyvateľov k mobilite. Súčasťou aktualizovanej metodiky je aj príloha zameraná na skúsenosti miest, v ktorej sú uvedené konkrétne príklady pre každú z aktivít prípravy plánu.

Kompletný materiál spolu s prílohami je dostupný na:

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-online-guidelines>



Aký je rozdiel medzi tradičným plánovaním dopravy a plánovaním udržateľnej mestskej mobility?

Na začiatku procesu prípravy plánu udržateľnej mestskej mobility je potrebné uvedomiť si rozdiel medzi tradičným prístupom, ktorý v minulosti kládol dôraz na plynulosť a bezpečnosť motorovej dopravy, a novým prístupom v rámci **plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM)**, kde sa kladie osobitný dôraz na zapojenie obyvateľov a zainteresovaných inštitúcií, koordináciu medzi sektormi ako sú napríklad doprava, územné plánovanie, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálna politika, zdravotníctvo, energetika a pod.

Vymedzenie pojmov:

DOPRAVA, MOBILITA UDRŽATEĽNÁ MOBILITA

Doprava je úmyselný pohyb dopravných prostriedkov po dopravných cestách alebo činnosť dopravných zariadení, ktorými sa uskutočňuje preprava (premiestňovanie) osôb, vecí, správ a podobne. V zásade ju tvoria dopravné prostriedky, dopravná infraštruktúra a organizácia dopravy (logistika).

Mobilitou nazývame schopnosť premiestňovať sa a cestovať. Ovplyvňuje ju celý rad podmienok, ako sú sociálno-ekonomické, geografické, dopravné systémy s dopravnou infraštruktúrou na danom území a pod. Doprava je teda len časťou mobility.

Doprava je však významným zdrojom emisií oxidov dusíka (NO_x), oxidu uhľového (CO), tuhých znečisťujúcich látok (PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$), benzo(a)pyrénu (BaP). V letných mesiacoch sa najmä v blízkosti mestských a priemyselných lokalít s vysokou koncentráciou výfukových plynov vyskytuje prízemný ozón (O_3), ktorý vzniká chemickou reakciou slnečného žiarenia, oxidov dusíka a prchavých organických zlúčenín. Najväčší podiel na emisiách má cestná doprava, predovšetkým používanie dieselových vozidiel. V posledných rokoch nastala výrazná zmena používania verejnej dopravy, ktorá je nahrádzaná prepravou osobnými automobilmi.

Každý z nás cestuje do práce, škôl, úradov, obchodov za nákupmi, oddychom, na návštevu alebo za kultúrno-športovými aktivitami. Bydlisko, práca, kultúrne inštitúcie, obchody sa zvyčajne nenachádzajú vo vzájomnej bezprostrednej blízkosti a preto potrebujeme vytvárať medzi nimi spojenie. Ich priestorová odľahlosť vyvoláva potrebu prepravovať sa.

Udržateľná mobilita znamená vytvorenie takých podmienok pre obyvateľov, ktoré umožnia:

- bezproblémové cestovanie za účelom uspokojovania a vykonávania rozličných potrieb a aktivít obyvateľstva;
- bezproblémové cestovanie znevýhodnených skupín obyvateľstva, ako sú starší, zdravotne postihnutí, deti;
- väčší podiel na využívaní verejných (hromadných) druhov dopravy a redukovanie individuálnej automobilovej dopravy;
- podporu environmentálne vhodnejších a energeticky nenáročných druhov dopravy;
- bezpečnú dopravu.

Koncepcia tvorby PUMM zdôrazňuje potrebu integrovať všetky aspekty mobility (ľudí aj tovaru), všetky druhy dopravy a služieb, a naplánovať celkovú „funkčnú mestskú oblasť“. V tom je významný rozdiel oproti tradičnému plánovaniu v rámci administratívnych hraníc jedného mesta či obce.

Schéma: **Rozdiel medzi tradičným plánovaním dopravy a plánovaním udržateľnej mestskej mobility**

Tradičné plánovanie dopravy	Plánovanie udržateľnej mestskej mobility
Zameranie sa na dopravu	Zameranie sa na ľudí
Hlavné ciele:	Hlavné ciele:
Zabezpečenie potrebnej kapacity toku dopravy a rýchlosti	→ prístupnosť a kvalita života vrátane sociálnej spravodlivosti, kvality zdravia, životného prostredia a hospodárskej životaschopnosti
Zamerané na druh dopravy (modalitu)	→ Integrovaný rozvoj všetkých druhov dopravy a posun smerom k udržateľnej mobilite
Infraštruktúra ako hlavná téma	→ Kombinácia infraštruktúry, trhu, regulácie, informácií a propagácie
Dokument o sektorovom plánovaní	→ Dokument o plánovaní v súlade so súvisiacimi oblasťami politiky
Krátkodobý a strednodobý plán realizácie	→ Krátkodobý a strednodobý plán realizácie zakotvený v dlhodobej vízii a stratégii
Zahrnutie administratívnej oblasti	→ Zahrnutie funkčnej mestskej oblasti na základe tokov ciest do práce
Oblasť dopravných inžinierov	→ Interdisciplinárne plánovacie tímy
Plánovanie odborníkmi	→ Plánovanie so zapojením zainteresovaných strán a občanov pomocou transparentného a participatívneho prístupu
Obmedzené posúdenie vplyvov	→ Systematické hodnotenie vplyvov s cieľom uľahčiť vzdelávanie a zlepšovanie

Zdroj: www.eltis.org

Osem všeobecne prijatých zásad pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility

(podľa SUMP, 2. vydanie)

Východiskom pre tvorbu PUMM by malo byť rozhodnutie zlepšiť súčasnú situáciu v oblasti mobility a presvedčenie o potrebe zmeny smerom k väčšej udržateľnosti. Od začiatku by malo byť jasné, že mestská doprava nie je sama osebe cieľom. Výsledkom procesu by malo byť **nastavenie opatrení na zlepšenie kvality ovzdušia a zlepšenie životných podmienok** pre obyvateľov, zvýšenie bezpečnosti, vytvorenie príťažlivejších verejných priestorov, a pod. Takéto zmeny prirodzene podnietia obyvateľov, aby častejšie chodili pešo a jazdili na bicykli, čo môže pozitívne ovplyvniť ich zdravie a ušetriť náklady na ich život.

Návod na spracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility od spoločnosti Rupprecht Consult z Kolína nad Rýnom vychádza z nasledovných ôsmich všeobecne prijatých hlavných zásad resp. princípov.

1) Plánovanie udržateľnej mobility vo „funkčnej mestskej oblasti“

Mestá a ich okolie spájajú každodenné toky ľudí a tovaru, čo znamená, že geografická pôsobnosť PUMM musí byť založená na tejto „funkčnej mestskej oblasti“. Tá sa zakladá na hustote osídlenia a tokoch dochádzky do zamestnania a zameriava sa na zachytenie celej spádovej oblasti. V závislosti od miestnych podmienok to môže byť mesto a jeho okolitá prímestská oblasť, celý polycentrický región alebo iné zoskupenie obcí. Plánovanie na základe skutočných tokov ľudí a tovaru je dôležitým kritériom toho, aby bol plán relevantný a komplexný a to aj v prípade, že presahuje hranice mesta alebo okresu.

Pri PUMM sa musí sledovať všeobecný cieľ zlepšenia prístupnosti a zabezpečenia udržateľnej mobility vysokej kvality pre celú funkčnú mestskú oblasť. Udržateľný dopravný systém zlepšuje dostupnosť pre všetkých, a to bez ohľadu na príjem alebo spoločenské postavenie. Okrem toho zlepšuje kvalitu života a príťažlivosť mestského prostredia, bezpečnosť cestnej premávky, zlepšuje kvalitu ovzdušia a spotrebu energie, hospodársku životaschopnosť, sociálnu spravodlivosť a kvalitu životného prostredia.

2) Spolupráca naprieč rôznymi inštitúciami

Tvorba a implementácia plánu udržateľnej mestskej mobility si vyžadujú vysokú úroveň spolupráce, koordinácie a komunikácie naprieč rôznymi úrovňami verejnej správy, medzi rôznymi inštitúciami a ich odborními. Základnými prvkami sú:

- spolupráca s cieľom zabezpečiť konzistentnosť a vzájomné dopĺňanie sa PUMM s politikami a plánmi v sektoroch súvisiacich s dopravou (napr. územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, energetika, vzdelávanie, právo a bezpečnosť),
- úzke vzťahy s relevantnými orgánmi na iných úrovniach verejnej správy (napr. na úrovni okresu, obce, aglomerácie, regiónu a štátu),
- koordinácia s poskytovateľmi dopravných služieb z verejného a súkromného sektora.

3) Zapojenie občanov a zainteresovaných strán - participácia

PUMM sa sústreďuje na uspokojovanie potrieb mobility ľudí, ako aj inštitúcií a spoločností, ktoré v danej oblasti pôsobia. Riadi sa transparentným a participatívnym prístupom, ktorý aktívne zapája občanov a ďalšie zainteresované strany do tvorby a implementácie plánu. Participatívne plánovanie je predpokladom toho, aby ľudia mohli prevziať zodpovednosť za plán udržateľnej mestskej mobility a za politiky, ktoré sa v ňom propagujú. Včasná a aktívne zapojenie verejnosti zvyšuje pravdepodobnosť všeobecnej akceptácie a podpory, minimalizuje politické riziká a uľahčuje vykonávanie naplánovaných opatrení.

4) Hodnotenie súčasnej a budúcej výkonnosti

PUMM stavia na dôkladnom hodnotení súčasnej a budúcej výkonnosti dopravného systému vo funkčnej mestskej oblasti. Obsahuje komplexné preskúmanie existujúcej situácie a stanovuje sa v ňom referenčný základ, podľa ktorého bude možné merať pokrok. Na tento účel sa v procese plánovania udržateľnej mestskej mobility stanovujú zámery a ambiciózne, ale realistické ciele, ktoré sú v súlade s dohodnutou víziou mobility, a následne sa vymedzujú ukazovatele výkonnosti pre každý cieľ.

Ukazovatele sa potom používajú na hodnotenie súčasných a budúcich podmienok. Táto situácia analýza obsahuje aj preskúmanie súčasných kapacít, zdrojov a inštitucionálnej štruktúry na účely plánovania a vykonávania plánu.

5) Stanovenie dlhodobej vízie a jasnej implementácie

PUMM je založený na dlhodobej vízii dopravy a mobility pre celú funkčnú mestskú oblasť. Pokrýva všetky druhy a formy dopravy: verejnú a súkromnú, osobnú a nákladnú, motorizovanú a nemotorizovanú. Zahŕňa aj infraštruktúru a služby. PUMM obsahuje plán krátkodobého vykonávania zámerov a cieľov prostredníctvom balíkov opatrení. Zahŕňa harmonogram aktív a rozpočet, jasné rozdelenie zodpovedností a orientačný prehľad požadovaných zdrojov (finančných, personálnych aj ostatných).

6) Integrovaný rozvoj všetkých druhov dopravy

V pláne udržateľnej mestskej mobility sa podporuje vyvážený a integrovaný rozvoj všetkých relevantných druhov dopravy, pričom sa uprednostňujú riešenia udržateľnej mobility. V PUMM sa uvádza integrovaný súbor opatrení na zlepšenie kvality, ochrany, bezpečnosti, prístupnosti a nákladovej účinnosti celkového systému mobility. Obsahuje infraštruktúrne, technické, regulačné, podporné a finančné opatrenia. Zaoberá sa všetkými formami hromadnej mobility, tradičnou verejnou dopravou, ako aj novými službami založenými na spoločnom využívaní, ako sú napríklad **car sharing**, **bikesharing**, **carpooling**, vrátane nových obchodných modelov, aktívnou mobilitou (chôdza a cyklistika), **intermodálnou dopravou** a **mobilitou od dverí k dverám**, bezpečnosťou cestnej premávky, pohybujúcimi sa a stojacimi vozidlami, dodávaním tovaru a služieb, logistikou, riadením mobility a inteligentnými dopravnými systémami (IDS).

7) Zabezpečenie monitorovania a hodnotenia

Vykonávanie PUMM sa musí dôsledne monitorovať. Pokrok v napĺňaní zámerov a cieľov plánu sa pravidelne hodnotí podľa vybraných ukazovateľov výkonnosti. Vždy sa musí zabezpečiť včasný prístup k relevantným údajom a štatistike. Z priebežného monitorovania a hodnotenia vykonávania opatrení môže vyplývať odporúčanie na revíziu cieľov a prípadné náprav-

né opatrenia vo vykonávaní plánu. V monitorovacej správe, ktorá sa uverejňuje a poskytuje obyvateľom a zainteresovaným stranám, sa informuje o pokroku v tvorbe a vykonávaní plánu udržateľnej mestskej mobility.

8) Zabezpečenie kvality

Keď ide o rozvoj mestskej oblasti, plán udržateľnej mestskej mobility je kľúčovým dokumentom. Oplatí sa usilovať o zavedenie mechanizmu na zabezpečenie jeho všeobecnej odbornej kvality. Osobitnú pozornosť si počas vykonávania plánu vyžaduje zabezpečenie kvality údajov a riadenia rizík. Týmito úlohami možno poveriť externých kontrolórov kvality alebo inú inštitúciu verejnej správy.



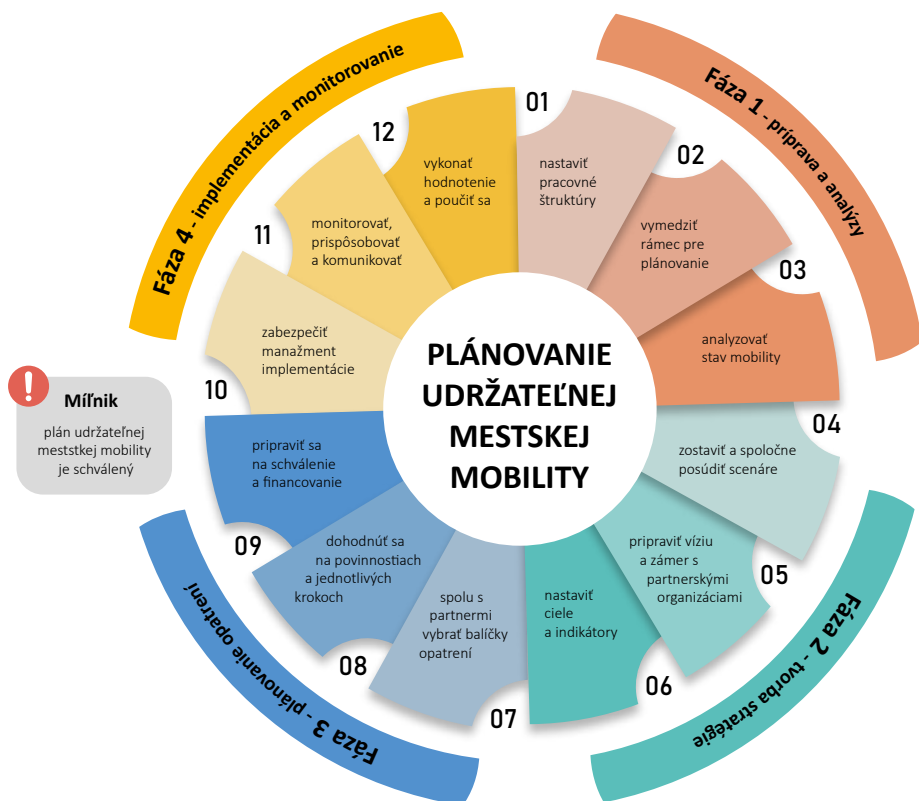
Verejný priestor s prevahou udržateľných foriem mobility, zdroj: Pixabay

Dvanásť krokov plánovania udržateľnej mestskej mobility

(podľa SUMP, 2. vydanie)

Cyklus PUMM podľa predkladanej metodiky je komunikačný nástroj, ktorý zrozumiteľnou formou popisuje, čo znamená a čo obsahuje. Cyklus po sebe nasledujúcich krokov na prvý pohľad pripomína hodiny a naznačuje, že jednotlivé kroky by mali byť realizované postupne, jeden po druhom. Jasná štruktúra úloh a kontrolných zoznamov môže vytvárať dojem, že ide o odporúčanie nasledovať tieto pokyny slovo za slovom. Prax ale ukazuje, že tento koncept je možné prispôbiť miestnym podmienkam a zachovať si jedinečnosť a originalitu, ktoré budú na jednej strane rešpektovať lokálne odlišnosti, a na strane druhej budú mesto posúvať v duchu spoločných hodnôt smerom k udržateľnosti.

Schéma: 12 krokov plánovania udržateľnej mestskej mobility - prehľad subjektov riadenia



Fáza 1: Príprava a analýzy

Prvým míľnikom a východiskovým bodom je **rozhodnutie zodpovedných autorít pripraviť plán udržateľnej mestskej mobility**. V tejto fáze je potrebné prejsť tromi krokmi:

1. **nastaviť pracovné štruktúry**
2. **vymedziť rámec pre plánovanie**
3. **analyzovať stav mobility**

Základom prvej fázy prípravy je zhodnotiť nasledovné otázky:

Aké sú dostupné zdroje?

Je potrebné analyzovať všetky dostupné zdroje (ľudské, inštitucionálne, finančné). V tomto štádiu je dôležité zabezpečiť, aby kľúčové inštitúcie a tvorcovia politik podporovali spracovanie PUMM a boli súčasťou spracovateľského tímu alebo čiastkových pracovných skupín pre spracovanie dokumentu.

Aký je plánovací kontext?

Identifikujeme faktory, ktoré budú mať vplyv na plánovanie udržateľnej mobility, napríklad existujúce plány alebo legislatívne požiadavky, **ktoré je potrebné rešpektovať a zohľadniť**. Je tiež potrebné analyzovať dopravné toky a určiť geografický rozsah plánu, stanoviť časové rámce a v prípade potreby zabezpečiť aj externú podporu.

Aktivity v tomto a predchádzajúcom kroku sú úzko prepojené a často prebiehajú paralelne. Kľúčová úloha pre tých, ktorí rozhodujú v tomto bode, je **definovať „funkčnú mestskú oblasť“**, ktorá bude plánovacou oblasťou pre PUMM. Toto môže byť inštitucionálne a politicky zložité rozhodnutie a je potrebné pamätať aj na zástupcov susedných samospráv, ktorých by sme nemali vynechať.

Aké sú hlavné problémy a príležitosti?

Tu je potrebná analýza situácie v oblasti mobility z pohľadu všetkých druhov dopravy a príslušných aspektov udržateľnosti. Dôležité je vychádzať z aktuálnych a primeraných údajov. Výsledným míľnikom prvej fázy je analýza hlavných problémov a príležitostí, ktoré súvisia s mobilitou v celej funkčnej mestskej oblasti.

Fáza 2: Tvorba stratégie

Cieľom druhej fázy je definovať strategické smerovanie plánu so zapojením občanov a všetkých kľúčových hráčov. Obsahuje nasledovné kroky:

1. zostaviť a posúdiť scenáre
2. pripraviť víziu a zámer
3. nastaviť ciele a indikátory

Pritom si kladieme otázky, ktoré určia smerovanie celého plánovacieho procesu:

Aké sú naše očakávania ohľadne budúcnosti?

Je treba **posúdiť predpokladané dôležité zmeny vonkajších faktorov** pre mestskú mobilitu (napr. demografia, informačné technológie, zmena klímy). Aby sme si vytvorili lepší základ pre strategické rozhodnutia, mali by sme vytvoriť rôzne scenáre, ktoré zohľadňujú určitý rozsah neistoty a skúmajú rôzne smery vývoja budúcnosti.

Aké mesto chceme mať?

Pracujme s víziami – snívajme.

Spoločne **strategické vízie**, ktoré budú vychádzať z analýz v predchádzajúcom kroku, je potrebné pripraviť a konzultovať s verejnosťou, politikmi a tými, čo majú rozhodovacie kompetencie. Spoločná vízia a ciele sú základnými kameňmi každého PUMM. Vízia je kvalitatívnym vyjadrením toho, akú budúcnosť v oblasti mobility by sme v meste chceli. Dôležité je však špecifikovať konkrétne ciele a typ zmeny, o ktorú sa snažíme.

Treba sa uistiť, že naše ciele riešia dôležité problémy a pokrývajú všetky druhy dopravy vo funkčnej mestskej oblasti. Je veľmi dôležité, aby sa do tejto etapy aktívne zapojili subjekty s rozhodovacími právomocami, pretože práve v tomto bode sa určuje strategické smerovanie na ďalšie roky.

Napríklad v meste Lipsko pri spracovaní „stratégie mobility 2030“ pracovali so šiestimi rôznymi scenármi vývoja dopravy – od pokračovania v trende individuálnej automobilovej dopravy, cez scenár s minimálnym zameraním na verejnú dopravu, scenár udržateľného mesta (s podporou cyklistov a peších), víziu cyklomesta, mesta verejnej dopravy až po scenár, ktorý zahŕňal sociálny aspekt podpory verejnej dopravy. Hodnotenie scenárov aj so zapojením externých subjektov trvalo 3 dni. Kritériami bola nielen finančná efektívnosť, ale aj ekologická a sociálna udržateľnosť vízií, atraktivita pre užívateľov. Výsledkom hodnotenia bolo zostavenie poradia jednotlivých vízií. V ďalšom korku sa pristúpilo k návrhom konkrétnych opatrení na dosiahnutie želaného stavu.

Ako stanoviť úspešnosť?

Pre hodnotenie úspešnosti je kľúčové **nastaviť súbor strategických cieľov a indikátorov**, ktoré nám umožnia monitorovať pokrok bez toho, aby sme potrebovali nereálne množstvá nových údajov.

Završením druhej fázy by malo byť dosiahnutie míľnika, ktorým je „**Vytvorenie vízie zámerov a cieľov.**“ Ciele PUMM by mali byť ambiciózne, uskutočniteľné, vzájomne konzistentné, široko podporované zúčastnenými stranami a zosúladené s ostatnými oblasťami politiky.

Fáza 3: Plánovanie opatrení

Tretou fázou sa proces plánovania posúva zo strategickej na operatívnu úroveň. Táto fáza sa zameriava na opatrenia na dosiahnutie dohodnutých zámerov a cieľov.

V nasledovných krokoch je potrebné:

1. **vybrať balíčky opatrení**
2. **dohodnúť sa na povinnostiach a postupných krokoch**
3. **pripraviť sa na schválenie plánu a nastaviť financovanie**

PUMM sa finalizuje a jeho implementácia sa pripravuje zodpovedaním nasledujúcich kľúčových otázok:

Čo konkrétne budeme robiť?

Výsledkom tohto kroku má byť dlhý **zoznam opatrení a zhodnotenie ich efektívnosti a uskutočniteľnosti**, aby bolo možné vybrať tie, ktoré najlepšie naplňajú naše ciele a zámery. Potom je potrebné opatrenia zoskupiť do integrovaných balíčkov, prediskutovať ich so všetkými zainteresovanými stranami, občanmi a podrobiť ich hodnoteniu pre potvrdenie správnosti svojho výberu. Monitorovanie a hodnotenie je potrebné zdefinovať pre každé jedno opatrenie.

Ako dlho to bude trvať a kto bude čo robiť?

Balíčky opatrení je potrebné **rozdeliť na vykonateľné úlohy**, podrobne ich opísať, vrátane stanovenia odhadovaných nákladov, vzájomných závislostí a rizík. Dôležité je identifikovať nástroje na financovanie vrátane interných a externých zdrojov pre všetky úlohy. Na základe toho určiť zodpovednosti, priority implementácie a časové harmonogramy pre každú jednu úlohu.

V tejto fáze je nevyhnutné komunikovať navrhnuté akcie s politikmi a verejnosťou. Príkladom môžu byť konkrétne stavebné projekty, ktoré niekedy bývajú kontroverzné. Subjekty s rozhodovacími právomocami by mali v tomto bode získať potrebnú politickú a verejnú podporu pre opatrenia a aktivity PUMM. V ideálnom prípade by sa mala dosiahnuť formálna dohoda o zodpovednosti a časovom harmonograme medzi rozhodovacími orgánmi a kľúčovými zainteresovanými stranami.

Sme pripravení ísť do toho?

Do spracovania PUMM a jeho rôznych častí mohlo prispieť veľa autorov. Teraz je čas **dokončiť dokument a skontrolovať jeho kvalitu**. Finančná schéma a rozpočet jednotlivých aktivít môžu byť súčasťou plánu, ale aj predmetom osobitného procesu. V obidvoch prípadoch je potrebné **dohodnúť financovanie všetkých prioritných aktivít** a rozdelenie nákladov a výnosov medzi všetkými zapojenými organizáciami ešte pred prijatím PUMM.

Najdôležitejší míľnik plánovacieho procesu uzatvára fázu plánovania opatrenia „Plán udržateľnej mestskej mobility je schválený a prijatý“.

Fáza 4: Implementácia a monitorovanie

Štvrtá fáza sa zameriava na implementáciu opatrení a súvisiace aktivity definované v PUMM. Súčasťou tejto fázy je aj systematické monitorovanie, hodnotenie a komunikácia s verejnosťou o jednotlivých krokoch a projektoch.

Je potrebné zabezpečiť nasledovné kroky:

1. zabezpečiť manažment implementácie
2. monitorovať, prispôbovať a komunikovať
3. vykonať hodnotenie a poučiť sa

V tomto procese je potrebné zodpovedať tieto otázky:

Ako to môžeme dobre riadiť?

Zodpovedné organizácie by mali **plánovať technické prevedenie svojich krokov a obstarávať tovary a služby podľa naplánovaného harmonogramu.**

Celková koordinácia procesu implementácie vyžaduje osobitnú pozornosť, pretože to často zahŕňa veľké množstvo zapojených subjektov.

Ako napredujeme?

Systematické monitorovanie objasní, či sa navrhnuté opatrenia realizujú podľa plánu a v prípade potreby umožní vykonať nápravu.

Pre tých, ktorí dennodenne cestujú, môžu inovatívne opatrenia v oblasti mobility znamenať zásadné narušenie ich zvyklostí (ale aj priniesť značné výhody). Kľúčom k úspechu implementačného procesu je práca s verejnou mienkou a obojsmerný aktívny dialóg.

Čo sme sa naučili?

Posledným krokom cyklu PUMM je preskúmanie úspechov a neúspechov a komunikovanie výsledkov so zainteresovanými subjektmi a verejnosťou.

Hodnotiaci proces by sa však mal obracať aj smerom do budúcnosti a zvažovať nové výzvy a riešenia. V ideálnom prípade sa tí, ktorí majú rozhodovaciu právomoc aktívne zaujímajú o pochopenie toho, čo fungovalo a čo nie, aby tieto skúsenosti zohľadnili v ďalšej aktualizácii PUMM.

Záverečným míľnikom, ktorý cyklus PUMM uzatvára je **„Vyhodnotená implementácia opatrení“**.

Na čo klásť dôraz a čoho sa vyvarovať?

V prípade rozhodnutia prejsť na plánovanie v súlade so zásadami uvedenými v PUMM je od začiatku procesu **potrebné klásť dôraz na organizačnú štruktúru a jasne určiť zodpovednosť za implementáciu navrhnutých opatrení**. PUMM sa dotýka nielen viacerých sektorov naprieč úradom, ale aj externých subjektov. Preto je potrebné určiť, kto bude mať zodpovednosť za monitoring plánu a komunikáciu s ostatnými odbormi, organizáciami a inštitúciami, ktoré budú zodpovedné za plnenie jednotlivých opatrení. Väčšina dopravných otázok je súčasťou kompetencií celej verejnej správy a nedostatočná spolupráca medzi jednotlivými subjektmi môže napokon vytvoriť prekážku prijatia navrhovaných opatrení a výsledný dokument nebude z praktického ani finančného hľadiska efektívny.

Potrebujú všetky mestá PUMM na to, aby mohli plánovať mesto udržateľne?

Na plánovanie udržateľnej mestskej mobility je potrebné pozrieť sa z viacerých uhlov, a to aj podľa veľkosti mesta či obce. **Pre väčšie mestá nad 100 000 obyvateľov** so zložitejším dopravným systémom sa odporúča využiť celú komplexnú metodiku pre prípravu plánu udržateľnej mestskej mobility, ktorá využíva multimodálny dopravný model a kladie dôraz na dokonalú analýzu. **Pre malé mestá alebo obce pod 20 000 obyvateľov** je nutné zväziť čas, energiu a financie potrebné na prípravu strategických dokumentov rozvoja infraštruktúry. Samotná sídelná infraštruktúra nebýva tak zložitá, a často sú omnoho dôležitejšie širšie vzťahy.

Pre väčšinu našich miest by bolo vhodnou alternatívou spracovanie PUMM pre polycentrický región (zoskupenie sídiel, ktorému nedominuje jedno jadro ale skladá sa z viacerých, viac-menej rovnocenných, navzájom previazaných centier s dochádzkovou vzdialenosťou približne do 1 hodiny). Na Slovensku však takáto regionalizácia nie je zaužívaná a zatiaľ nemá oporu ani v nastavení financovania rozvojových a strategických dokumentov zo strany štátu.

V našich podmienkach je **pre menšie mestá dôležité zapojiť sa do procesu prípravy a byť súčasťou plánu regionálnej či zdieľanej mobility**, ktoré sa spracúvajú na úrovni krajov. Vyššie územné celky by mali mať personálne a odborné kapacity na to, aby krajské plány mobility napomáhali mestám a obciam vytvárať podmienku pre rozvoj infraštruktúry udržateľnej mobility. Pre mestá strednej veľkosti a menšie mestá je vhodné využívať skúsenosti z miest podobnej veľkosti či už z Európy, alebo aj zo Slovenska, motivovať sa konkrétnymi opatreniami a nájsť vhodnú formu na prenos príkladov dobrej praxe.

V tomto kontexte je pre samosprávy užitočné zapájať sa do medzinárodných sietí ako napríklad CIVITAS (<https://civitas.eu/about>) alebo CIVINET (<https://civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>). Prípadne využívať možnosti partnerstva v medzinárodných projektoch INTERREG. (<https://www.economy.gov.sk/eu-a-fondy/euop-ska-uzemna-spolupraca/interreg-europe-2014-2020/priprava-programu-spoluprace-interreg-europe-2014-2020/interreg-europe-2014-2020>)

Príklady trvalých opatrení – ako efektívne plánovať a realizovať udržateľnú mestskú mobilitu

Jedným zo základných trvalých opatrení je **vypracovanie PUMM a jeho zavádzanie do praxe**. Začiatčikom v plánovaní udržateľnej mobility však samotná metodika odporúča navrhovať a realizovať najskôr opatrenia menšieho rozsahu, ktoré prinášajú rýchle pozitívne výsledky.

Príklady zo zahraničia

Bezpečnejšie cesty pre všetkých bez ohľadu na druh dopravy zvyšujú mestskú prístupnosť a prispievajú k vyššej kvalite života. Aj keď do hry vstupuje veľa faktorov, nie je náhoda, že **sedem z prvej desiatky miest vhodných na život v EÚ sú mestá s plánmi udržateľnej mestskej mobility**. Znížením podielu individuálnej automobilovej dopravy sa ulice stanú atraktívnejšími a zmenia sa z hlavných ulíc na miesta mestského života a sociálnej súdržnosti. Plány PUMM prispievajú k zvráteniu negatívnych trendov mobility. Vďaka podpore PUMM vo Francúzsku v 90. rokoch 20. storočia došlo takmer v každom väčšom francúzskom meste k zastaveniu trendu čoraz väčšieho využívania áut.

V španielskom Madride sa po zriadení **nízko emisných zón** v rámci PUMM v novembri 2018 znížila úroveň znečistenia oxidom dusičitým za tri mesiace o 15 %. Ďalším dobrým príkladom je francúzske mesto Toulouse, ktorého cieľom je pomocou PUMM (vo francúzštine PDU) znížiť počet ľudí vystavených zvýšenej koncentrácii emisií NO_x z 18 000 na menej ako 300 v roku 2030. Tieto zníženia možno najúčinnnejšie dosiahnuť zapojením mnohých vládnych rezortov a rôznych úrovní verejnej správy, čo umožňuje práve spoločné plánovanie.

Tieto výsledky môžu byť dosiahnuté iba prostredníctvom aktívneho **zapájania miestnych obyvateľov**, čo je pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility kľúčové. Talianske Miláno napríklad prostredníctvom svojho PUMM (v ktorom sa zohľadňovali vstupné informácie od 755 občanov) zaviedlo zóny s nízkymi emisiami, v ktorých sa obmedzuje využívanie áut v približne 70 % mesta. Intenzívna verejná diskusia so zapojením zainteresovaných strán a občanov pomohla minimalizovať nesúhlas. Rovnako tak v rakúskej Viedni viedli dlhý proces premeny hlavnej obchodnej ulice Mariahilfer StraÙe so zapojením širokej verejnosti, ktorého výsledkom bolo vybudovanie atraktívnej zóny bez áut v celkovej dĺžke 1,6 kilometra. Dnes je tento priestor považovaný za jednu z najkrajších obchodných ulíc v Európe.



Zdroj foto: Magistrat der Stadt Wien (Walk21 Vienna 2015)

Príklady zo Slovenska

V praxi vidíme, že aj na Slovensku sú už mestá, ktoré menia pôvodné prístupy k problematike dopravy a začínajú nasledovať odporúčané princípy pre plánovanie udržateľnej mobility. Ich aktivity, ako aj zavádzanie trvalých opatrení, majú preukázateľne pozitívny dopad na zvyšovanie kvality života obyvateľov. Preto za príkladmi dobrej praxe už nemusíme chodiť len do Francúzska, Nemecka či Holandska. Prvé lastovičky už máme aj na Slovensku – či už je to primátor Trnavy Peter Bročka alebo bratislavský primátor Matúš Vallo. Zmenu v prístupe k plánovaniu dopravy však pozorujeme už aj v Trenčíne, Senci, Žiline, a pridávajú sa ďalšie mestá.

- Ako efektívne trvalé opatrenia sa v praxi osvedčili tie, kde sa pristúpilo k **spravodlivejšiemu a férovejšiemu prerozdeleniu verejného priestoru pre všetkých jeho účastníkov**. To znamená, že sa ubral priestor pre motorovú dopravu a vytvorili bezpečné a atraktívne miesta pre peších, cyklistov a užívateľov verejnej dopravy.
- Ako príklad dobrej praxe môžeme uviesť **zavedenie alebo rozšírenie pešej zóny**, čo sa podarilo napríklad v Košiciach na Námestí osloboditeľov alebo v Levoči na Námestí Majstra Pavla. Rovnako tak je dôležité vytváranie bezpečného a atraktívneho priestoru pre pohyb na bicykli, ktorý sa stáva neustálym nárastom individuálnej motorovej dopravy čoraz nebezpečnejším.
- **Budovanie cyklotrás**, zavádzanie zdieľaných pruhov Bus+cyklista alebo auto+bicykel, budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry, akými sú bezpečné cyklostojaňy, uzamykateľné cykloboxy, cyklogaráže alebo cykloveže sú opatrenia, ktoré sa v praxi osvedčili.

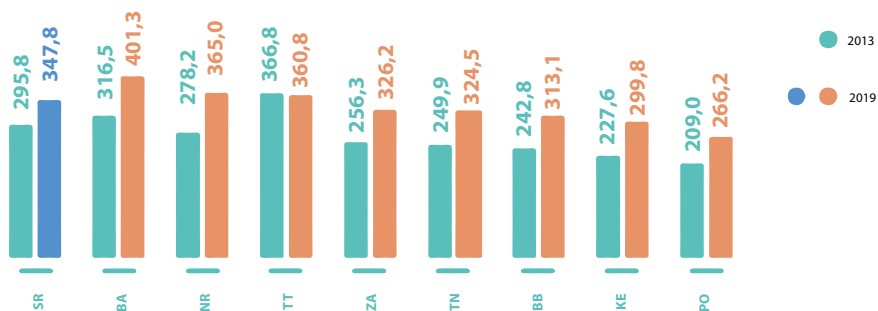


Vybudovaná cyklotrasa v Žiline, zdroj: mesto Žilina

- Jedným z pozitívnych príkladov je mesto Trnava, kde samospráva dlhodobo deklaruje aj podniká kroky smerom **k zvýšeniu podielu aktívnych foriem dopravy a zníženiu podielu individuálnej motorovej dopravy** na celkovej deľbe prepravnej práce v meste.

Aj údaje zo Štatistického úradu Slovenskej republiky potvrdzujú, že sa im naplánované ciele darí naplňať. Vyplyva z nich, že v porovnaní s rokom 2013 sa počet súkromných áut na Slovensku zvýšil o takmer pätinu (18,6 %). Ich počet stúpol vo všetkých krajských mestách okrem Trnavy, ktorá v roku 2013, paradoxne, mala najviac áut na obyvateľa.

Súkromné osobné autá na 1000 obyvateľov - mestá



Zdroj: Štatistický úrad SR

- **Zavedenie zdieľaných/verejných bicyklov** je opatrenie, ktoré tiež značne pomáha zvyšovať podiel obyvateľov, ktorí na svoje cesty po meste využívajú bicykel. Jedným z prvých miest na Slovensku, ktoré túto službu ponúkli bola Prievidza so svojimi „Zelenými bicyklami“. Postupne sa začali pripájať ďalšie mestá a spoločnosti, a dnes tak máme na Slovensku napríklad Slovač BAJk, White bikes a Rekola v Bratislave, Arriva Bike v Nitre, Verejný bicykel zavedený vo viacerých mestách na Slovensku spoločnosťou Antik Košice či Mária Valéria Bike v Štúrove, prvý medzinárodný bikesharing zavedený na Slovensku.

- **Znižovanie rýchlosti v zastavanom území**

Toto je tiež jedno z efektívnych trvalých opatrení, nakoľko na jeho realizáciu postačuje na mnohých miestach len zmena zvislého a vodorovného dopravného značenia alebo inštalácia spomaľovacích prvkov, čo je možné spraviť v pomerne krátkom čase a za nízke finančné náklady. Ešte ďalej zašiel v októbri 2020 holandský parlament, ktorý v celej krajine schválil v zastavanom území rýchlosť 30 km/hod. Aj na Slovensku už máme v mnohých mestách zavedené rôzne opatrenia – či už je to inštalácia spomaľovacích prvkov, zavedené „Zóny 30“, obytné zóny a pod. Jedným z mnohých príkladov je Ivanka pri Dunaji, ktorá na viacerých miestach zaviedla zníženie rýchlosti na 30 km/hod alebo nainštalovala spomaľovacie prahy na komunikácie – či už v blízkosti priechodov pre chodcov, pri školách a pod. a za tieto opatrenia získala aj ocenenie v národnej súťaži o Cenu ETM 2019. V roku 2020 hodnotiacia komisia tiež vysoko hodnotila zavedené opatrenia tohto druhu v meste Senec.



Cykloveža v Trnave, zdroj: mesto Trnava, www.trnava.sk



Cyklomost v Trenčíne, zdroj: Patrik Žák, mesto Trenčín



Zdieľané bicykle, Zdroj: ANTIK Telecom s.r.o. & Antik Technology,

Ako zvyšovať povedomie verejnosti?

Zvyšovanie povedomia samospráv a širokej verejnosti o udržateľnej mobilite je možné dosiahnuť aj **prostredníctvom zapájania sa do kampaní:**

○ Do práce na bicykli

DPNB je národná kampaň, ktorej hlavným cieľom je **podporiť rozvoj nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy v mestách**, vyzvať samosprávy na Slovensku, aby vytvárali kvalitné podmienky pre ekologické druhy dopravy v meste, motivovať zamestnávateľov, aby budovali vo svojich sídlach



vhodné podmienky pre zamestnancov, ktorí dochádzajú do práce na bicykli a motivovať zamestnancov, aby viac používali túto formu dopravy pri každodennom cestovaní do práce. Tisíciky zapojených sťažiacich tak prirodzene vyvolajú diskusiu na tému o kvalite a možnostiach bezpečného pohybu po meste na bicykli, ako aj o možnostiach bezpečného odstavenia bicykla alebo možnosti osprchovať a prezliecť sa na pracovisku, kam pravidelne dochádzajú. Počas sedemročnej realizácie tejto kampane tak vznikli stovky bezpečných a kvalitných zázemí pre zamestnancov dochádzajúcich do práce na bicykli.

○ Do školy na bicykli

Podobný efekt má aj kampaň DŠNB, ktorá **motivuje žiakov, rodičov a zamestnancov škôl, aby si vyskúšali denné dochádzanie inak ako autom.**

○ Do obchodu na bicykli

Ide o kampaň, ktorá upriamuje pozornosť na potrebu kvalitných cyklostojanov pred prevádzkami a na **možnosť bezpečného dochádzania za nákupmi na bicykli.**

○ Európsky týždeň mobility

ETM je najväčšia európska kampaň **na podporu udržateľnej mestskej mobility** a zároveň vynikajúcou príležitosťou na objasnenie výziev,

EURÓPSKY TÝŽDEŇ MOBILITY
16. – 22. SEPTEMBRA

ktorým mestá čelia. Tým otvára cestu pre zmenu správania a posun k udržateľnejšej dopravnej stratégii. Prináša príležitosti pre miestne zainteresované strany, aby sa zišli a prediskutovali rozličné aspekty mobility a kvality ovzdušia, našli **inovatívne riešenia na zníženie emisií a miery využívania automobilov** a otestovali nové technológie alebo plánované opatrenia. ETM ponúka obyvateľom možnosť zamyslieť sa, na čo skutočne ulice mesta slúžia, a predebatovať konkrétne riešenia problémov, ako je nadmerný hluk, znečistenie ovzdušia, zápchy, problémy s parkovaním, dopravné nehody a zdravotné problémy.

Všetky tieto **kampane** sú v súlade s odporúčanými pravidlami udržateľného rozvoja, nakoľko **motivujú mestá venovať viac pozornosti aktívnym formám dopravy**. Vytvorené platformy navyše prinášajú príležitosť **na zdieľanie skúseností, na vzájomnú motiváciu a súťaživosť v oblasti mobility**. Prax ukazuje, že mestá, ktoré nevyužívajú tieto príležitosti a argumentujú napríklad tým, že nemajú na koordináciu a organizáciu na lokálnej úrovni personálne kapacity a financie, nie sú ešte pripravené na prípravu strategických dokumentov podobného rozsahu a formy. Rovnako tak potom nedokážu efektívne plánovať a využívať finančné a iné možnosti na udržateľný rozvoj miest. Naopak, skúsenosti z praxe ukazujú, že práve v mestách, ktoré sa do kampaní dlhodobo zapájajú, je viditeľná pozitívna zmena prístupu k plánovaniu dopravy. Prejavuje sa to aj zvyšovaním podielu ekologických foriem dopravy, čo v konečnom dôsledku prináša celkové zvýšenie kvality života obyvateľov.

„Mesto nie je civilizované vtedy, keď má diaľnice, ale keď má dieťa na trojkolke možnosť pohybovať sa všade a s ľahkosťou.“

Enrique Peñalosa



Ako zapojiť verejnosť počas najväčšej kampane ETM?

○ Národná súťaž o Cenu ETM

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Slovenská agentúra životného prostredia na zvýšenie motivácie samospráv a inštitúcií zapájať sa do ETM vyhlasuje od roku 2014 národnú súťaž o cenu ETM, ktorá je výborným motivačným nástrojom. Za 6 rokov realizácie kampane na národnej úrovni boli v mestách na Slovensku **zorganizované stovky podujatí a zrealizované stovky trvalých opatrení**, ktoré v rôznom rozsahu a forme **prispeli k propagácii a zvyšovaniu povedomia o udržateľných formách dopravy, alebo mali dokonca priamy dosah na zlepšenie podmienok na pohyb chodcov, cyklistov či používateľov verejnej dopravy**. Na podporu cyklo dopravy bolo v mestách zorganizovaných množstvo podujatí – či už to boli rôzne cyklojazdy mestom, raňajky pre cyklistov, cyklofesty a pod. „Pešibusy“, dočasné uzatváranie zón pre motorovú dopravu pri školách aspoň počas ETM, organizovanie Dňa bez áut alebo „parking day“, popularizácia verejnej dopravy, bonusové ceny počas kampane, rôzne eventy na zastávkach alebo v autobusoch. To všetko sú aktivity, ktoré samosprávu a jej obyvateľov vedú k poznaniu výhod udržateľných foriem dopravy a na druhej strane motivujú iné mestá vyskúšať si to tiež, zasúťažiť si a zviditeľniť sa.

○ Cyklojazda mestom

Podujatia tohto druhu sa tešia veľkej obľube a väčšina zapojených miest organizuje počas ETM v rôznych variáciách aj cyklojazdu. Na zorganizovanie takéhoto podujatia odporúčame naplánovať trasu mestom tak, aby ste mohli poukázať buď na existujúce ulice, kde je možné bezpečne jazdiť na bicykli (ak máte novovybudovanú cyklotrasu, môžete ju slávnostne pokrstiť, odprezentovať), alebo môžete pri takejto akcii poukázať na miesta v meste, kde jazda na bicykli bezpečná nie je. **Cyklojazda je pre obyvateľov atraktívna** aj preto, lebo si môžu aspoň jedenkrát v roku vychutnať bezpečnú jazdu ulicami mesta v pelotóne, ktorý sprevádza mestská alebo štátna polícia. Pri príprave podujatia ho skúste niečím obohatiť, zatraktívniť – napr. účastníkom rozdajte drobné darčeky ako reflexné nálepky, blikáčky, prípadne vopred dajte účastníkom vedieť, aby na jazdu prišli napr. v retro oblečení alebo inak tematicky zladení. Prizvite tiež do pelotónu primátora, poslancov alebo nejakú známu osobnosť z vášho mesta. Veľmi zaujímavé sú jazdy mestom, ktoré sa konajú vo večerných hodinách - bývajú zážitkom hlavne pre deti a zo svietiaceho pelotónu sú aj pekné fotografie. Počas cyklojazd môžete pelotón nasmerovať k niektorej z dominant mesta a urobiť si pamätnú fotografiu.

○ Jazdi verejnou dopravou a vyhraj skvelé ceny

Toto podujatie má za cieľ **prilákať do verejnej dopravy nových cestujúcich a zatraktívniť jej používanie medzi verejnosťou**. Pri jeho organizovaní vopred vyhláste pravidlá, po splnení ktorých budú účastníci zaradení do žrebovania o ceny. Tie môžete získať od lokálnych sponzorov, prípadne samospráva môže poskytnúť napr. permanentku na miestnu plaváreň, dobitie kreditu na dopravnú kartu, zľavu do kina, lístok na futbalový či hokejový zápas, večere-

ru v miestnej reštaurácii alebo bicykel z lokálnej predajne bicyklov. Princíp je jednoduchý – vyzvite obyvateľov, aby si počas konkrétneho obdobia (napr. počas ETM, ale môže to trvať aj dlhšie) zriadili dopravnú kartu na verejnú dopravu alebo dobili kredit na už existujúcej, kúpili mesačný, prípadne ročný lístok na cestovanie MHD. Podľa vopred určených pravidiel/štatútu súťaže zverejnite, kedy bude prebiehať žrebovanie a akým spôsobom dáte o výsledkoch vedieť. Súťaž tiež môže byť vyhlásená pre deti základných škôl, ktoré budú zbierať cestovné lístky a zasielať ich na vopred určenú adresu. Škola, ktorá bude mať najviac lístkov, vyhrá od samosprávy napr. inštaláciu cyklostanov alebo bezpečné cyklostanovište v areáli školy.

○ Deň bez áut

Uzatvorte počas niekoľkých hodín alebo celého dňa niektoré z veľkých parkovísk mesta či dokonca celú ulicu pre autá a sprostredkujte tak obyvateľom mesta možnosť zažiť tento priestor inak. Pri organizácii ETM je možné efektívne využiť aj podujatia ako sú jarmoky, dni mesta, festivaly alebo športové podujatia, počas ktorých sú zavedené opatrenia na zamedzenie vstupu motorovej dopravy na určité miesta. Napriek tomu, že tieto podujatia nie sú prioritne organizované za účelom podpory a propagácie udržateľnej mobility, **môžete poukázať na potenciál uličného priestoru, ktorý je možné využívať aj efektívnejšie** a ukázať, že **ulica bez áut je pre obyvateľov atraktívnejšia a bezpečnejšia**. Niektoré mestá využívajú túto aktivitu aj na to, aby si počas Dňa bez áut aspoň na jeden deň vyskúšali potenciálnu možnosť zriadenia pešej zóny v určitej časti mesta.



Odporúčania, zhrnutie, povzbudenie

Prax ukazuje, že samotný PUMM nebýva vždy iniciátorom vzniku trvalých inštitucionálnych štruktúr a opatrení. Niektoré samosprávy k nemu v minulosti pristupovali skôr formálne a neraz bolo hlavnou motiváciou na jeho vytvorenie iba splnenie legislatívnej podmienky na čerpanie dotácií z IROP. Participácia obyvateľov a zapájanie dôležitých subjektov a kľúčových hráčov do procesu ich tvorby nebolo dostatočné, resp. bolo iba formálne. Významným problémom je aj to, že dokumenty majú nízku politickú podporu najmä pre nepopulárne rozhodnutia a opatrenia ako sú napríklad znižovanie individuálnej dopravy alebo zavádzanie parkovacej politiky. Tieto zásadné opatrenia zostávajú len v podobe návrhu v dokumente a ich realizácia sa odsúva.

Pri plánovaní udržateľnej mobility sa odporúča navrhovať a realizovať najskôr opatrenia menšieho rozsahu, ktoré prinášajú rýchle pozitívne výsledky. Získať politický záväzok môže byť náročné, pretože všetky prínosy PUMM sa prejavujú až po určitom čase, ktorý je dlhší ako jedno volebné obdobie. Môže byť preto užitočné, keď sa do PUMM zaradia opatrenia malého rozsahu, ktoré sú dobre viditeľné a môžu veľmi rýchlo vyvolať podporu verejnosti. Napríklad dočasná premena verejných priestorov pomocou „ľahkých a lacných“ riešení môže ľuďom pomôcť predstaviť si možné pozitívne zmeny (napr. prerozdelenie priestoru ulice, dočasná cyklistická cesta oddelená kvetináčmi alebo dočasná terasa namiesto priestorov na parkovanie).

Premena verejného priestranstva vždy vyvolá vlnu reakcií verejnosti. Na niektoré zmeny je potrebná dávka odvahy, nadhľad, schopnosť vidieť veci nadčasovo a dostatok skúseností v komunikácii a plánovaní zmien s verejnosťou. Na to, aby bola výsledná realizácia prínosná a prijateľná pre širokú verejnosť, ktorej sa premena bezprostredne dotýka, by sme mali vopred poznať potreby, požiadavky a očakávania, ktoré daným opatrením chceme dosiahnuť.

Takéto postupy na Slovensku nie sú bežné, ale skúsenosti z vyspelých miest ukazujú, že napriek zdĺhavejším procesom sú takto vytvorené riešenia v konečnom dôsledku udržateľné. A po ich úspešnej realizácii si napokon samosprávy získavajú dôveru a spokojnosť obyvateľov, aj napriek inovatívnym a dovedty nevyskúšaným opatreniam. Neraz návrhy, ktoré sa na začiatku procesu javili pre verejnosť ako nepopulárne, dokonca až neprijateľné, sú v mnohých mestách nakoniec veľmi obľúbené. Slúžia zároveň aj ako príklad dobrej praxe pre iné mestá, lebo ich nositelia mali na začiatku víziu a verili jej. Skvelým príkladom je napríklad starostka mesta Paríž Anne Hidalgo, ktorá je známa svojím radikálnym prístupom k rozvoju udržateľnej mobility, obmedzovaním motoristov a „navracaním Paríža späť do rúk ľuďom“. Napriek kontroverzným opatreniam voči motorovej doprave, ktorým sa mnoho obyvateľov v čase ich realizácie bránilo, bola nadpolovičnou väčšinou hlasov opätovne zvolená do svojej funkcie. Podobný prístup sa snaží využívať napríklad aj slovenská Trnava, kde samospráva na čele s primátorom mesta prezentuje ambície vytvoriť v meste kvalitné a bezpečné priestory pre peších a cyklistov. Pri napĺňaní tejto vízie prirodzene dochádza aj k ukrajovaniu priestoru pre motorovú dopravu a niektoré opatrenia vyvolávajú búrlivú diskusiu aj negatívne reakcie. V konečnom dôsledku sa však zdá, že väčšina obyvateľov s touto víziou súhlasí a primátor mesta bol opätovne zvolený na ďalšie funkčné obdobie.

Veríme, že tento materiál posluží všetkým, ktorí sa snažia o zmenu postoja k plánovaniu mobility v mestách na Slovensku. Našou ambíciou je poskytovať rady, odporúčania, ale aj metodické usmernenia každému, kto prejaví záujem o implementáciu moderných a komplexných riešení do každodenného života svojho mesta. Rovnako tak sa budeme snažiť sprostredkovať odpovede na prípadné otázky ohľadom konkrétnych technických či iných riešení, alebo aj ohľadom možnosti získania financií na ďalší rozvoj. Aby sa aj mestá na Slovensku postupne stávali bezpečnejšie a príjemnejšie pre život.

<https://www.pps.org/article/shared-space-and-slow-zones-comparing-public-space-in-paris-and-new-york>



PREDTÝM



POTOM

Avenue de Clichy, 17 & 18e arr. Paris



PREDTÝM



POTOM

Rue d'Avron, 20e arr. Paris

Zoznam použitej literatúry:

GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN
(second edition)

Užitočné linky:

<https://dobremesto.gov.sk/udrzatelna-mobilita/strategicke-dokumenty/>

<https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/11/The-Good-Street-FINAL.pdf>

<https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/guides/designing-streets-for-kids.pdf>

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/mestsky-rozvoj-6/mestsky-rozvoj/dokumenty/koncepcia-mestskeho-rozvoja-slovenskej-republiky-do-roku-2030>

<https://docplayer.cz/107729774-Metodicke-pokyny-k-tvorbe-planov-udrzatelnej-mobility.html>

Zoznam skratiek

DPNB – Národná kampaň Do práce na bicykli

DŠNB – Národná kampaň Do školy na bicykli

EÚ – Európska únia

EK – Európska komisia

ETM – Celoeurópska kampaň Európsky týždeň mobility

IAD – Individuálna automobilová doprava

MHD – Mestská hromadná doprava

PUMM – Plán udržateľnej mestskej mobility

PUM – Plán udržateľnej mobility

SAŽP - Slovenská agentúra životného prostredia

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan

VOD – Verejná osobná doprava

IROP - Integrovaný regionálny operačný program

Kontakty:

www.populair.sk

Názov: Zásady, postupy a príklady plánovania udržateľnej mestskej mobility
Autori: Andrea Štulajterová, B-cyklo s.r.o., Jana Pavlíková, SAŽP
Vydavateľ: Slovenská agentúra životného prostredia
Grafika: Stanislav Hupian, SAŽP
Jazyková korektúra: Iveta Kureková, SAŽP
Vydanie: prvé
Rok vydania: 2020
Náklad: 500 ks
ISBN: 978-80-8213-029-7

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

Projekt je spolufinancovaný z prostriedkov štátneho rozpočtu SR prostredníctvom MŽP SR



