

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobility v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

Dátum: 28.5.2019

Miesto: Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP), Tajovského 28, Banská Bystrica

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Cieľ pracovného stretnutia/workshopu: Prezentácia príkladov dobrej praxe pre vzájomnú inšpiráciu a motiváciu a následne hľadanie spoločných riešení, návrhov a podnetov, čo by samosprávy a organizácie potrebovali pre zapojenie do kampane Európsky týždeň mobility (ETM), čo samosprávam/organizáciám/inštitúciám chýba a akú pomoc a podporu by uvítali od SAŽP, ako národného koordinátora kampane na Slovensku.

Program:

1. Privítanie účastníkov workshopu, zástupca SAŽP - Tomáš Orfánus, riaditeľ Sekcie environmentalistiky

2. Sumár ku kampani ETM – Andrea Štulajterová, poverená koordináciou kampane ETM na Slovensku

3. Prezentácie príkladov dobrej praxe z miest na Slovensku, so zameraním na inovácie, originalitu a efektivitu:

- 1) Manažment mobility na Mestskom úrade v Žiline a jeho pozitívne dopady na mobilitu v meste - Luboš Slobodník, MsÚ, Žilina
- 2) Detský pešibus, ako náhrada za „mamataxi“ - Ivan Putiška, Nováky
- 3) Ovzdušie, zelená mobilita a verejné priestory - Dana Mareková, občianska iniciatíva Za čisté ovzdušie, Bratislava
- 4) Budovanie kvalitnej cyklistickej infraštruktúry v mestách - Radovan Červienka, dopravný inžinier,

4. Obed

5. Práca v tematických skupinách zameraných na tému ročníka 2019 „Bezpečne pešo aj na bicykli“

- 1) Trvalé opatrenia udržateľnej mobility v mestách/obciach – podnety pre samosprávy k plánovaniu a realizácii efektívnych opatrení, ako navrhovať a realizovať efektívne opatrenia,
- 2) Zapojenie širokej verejnosti, inštitúcií, organizácií - ako motivovať a zapájať širokú verejnosť k súčinnosti,
- 3) Infraštruktúra pre cyklistov v mestách/obciach

6. Prezentácia výstupov pracovných skupín a záver

Zápis z workshopu a výstupy pracovných skupín:

Po úvodnom privítaní účastníkov a predstavení cieľov stretnutia pozvaní lektori predstavili účastníkom svoje prezentácie. Nakoľko sa Ing. Červienka nemohol osobne zúčastniť workshopu, posledná prezentácia „Budovanie kvalitnej cyklistickej infraštruktúry v mestách“ bude účastníkom zaslaná len mailom a publikovaná na webovej stránke www.eurotm.sk.tak, ako aj ostatné prezentácie, ktoré boli na podujatí prezentované.

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobilita v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

V druhej časti podujatia sa účastníci rozdelili do troch pracovných skupín a v závere sa účastníci znova stretli, kde každá skupina odprezentovala výstupy svojej pracovnej skupiny, ktoré sú nasledovné:

Výstupy z pracovnej skupiny 1 – Trvalé opatrenia udržateľnej mobility

Pešo do školy

Pešibus, Nováky – podnety a inšpirácie

- Väčšinou chodí pán Putiška, niekedy aj rodičia zapojených detí,
- Deti poslúchajú, niekedy máme aj 23 detí naraz, skúšali sme, aby boli spojení lanom, ale to neakceptovali, hlavným cieľom je bezpečnosť, nie rýchlosť,
- Pre rodičov to má výhodu, že ak ide napríklad 1 deň z desiatich, tak 9 dní nielen, že nemusí štartovať auto, ale ak má mladšie dieťaťko, nemusí ho budiť, obliekať na cestu do školy a späť,
- Otázkou je udržateľnosť – keď súčasné deti vyrastú (prejdú na 2. stupeň ZŠ), či si pešibus rodičia udržia, či sa zapoja zasa iní rodičia,
- Chodíme bočnými uličkami, kde nie je silná doprava,
- V Novákoch nemali od jesene 2018 žiaden úraz, iba 1 dievčatko spadlo priamo pred školou, keď bežalo s taškou,
- Využití nezamestnaných alebo dôchodcov ako dobrovoľníkov v Novákoch neskúšali,
- Naspäť zo školy pešibus nefunguje, lebo každé dieťa má iný program (krúžky, šport apod.), prípadne iný rozvrh,
- Je to projekt na malé vzdialenosti, aj v samotných Novákoch si vieme predstaviť, že by chodili aj dva alebo tri pešibusy,
- Ak by „vodiča pešibusu“ platil napr. mestský úrad, bolo by to asi náročné na administratívne a bezpečnostné záležitosti,
- „vodič pešibusu“ môže byť ktokoľvek, výhodou je, ak má autoritu u detí a u vodičov v meste – táto sa aj buduje časom,
- Pešibus je vhodný napríklad aj zo vzdialenejších častí miest alebo obcí, z osád,
- Tam, kde sa nemôžu zapojiť rodičia, môžu pomôcť terénni sociálni pracovníci, občianske hliadky, iní dobrovoľníci, mestská polícia apod.,
- Je dobré prvý školský deň v septembri prísť do školy na otvorenie a tam prezentovať rodičom túto možnosť, hlavne medzi prvákmi, druhákmi, v Novákoch už piatáci vedia chodiť sami,
- Deti chodia pešibusom bez toho, aby používali mobily kvôli bezpečnosti, mobilom potvrdzuje prevzatie dieťaťa len „vodič pešibusu“, ako aj odovzdanie detí do školy,
- Deti dostávajú preukazy, kde sa im zaznačuje prítomnosť v pešibuse, sú veľmi populárne
- Školské tašky si nosia samy, počas školského roka tým, že chodia pešo namiesto vozenia autom zosilneli a vládzu ich, V ČR je súčasťou pešibusu vozík na školské tašky,
- Alternatívou je aj sprevádzanie detí od zastávky MHD do školy, ak je to potrebné.

Autobusom do školy

Autobus k vlaku Šamorín – Kvetoslavov

- Mestský úrad Šamorín a Trnavský samosprávny kraj dotuje v pomere 2/3 + 1/3 autobus, ktorý vozí verejnosť na vlak do Kvetoslavova. Je to jediný takýto príklad v kraji. Službu si objednávajú od SAD, Mesto platí cca 24 000 € ročne. Funguje to dva roky, využiteľnosť autobusu rastie. Nie je to zadarmo, verejnosť si platí cestovné porovnateľné s MHD.

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobility v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

Občianske hliadky sprevádzajú deti z osady v autobuse MHD do školy

- Skúsenosť zo Zvolena – občianske hliadky sprevádzajú deti z marginalizovanej rómskej komunity v autobuse cestou do školy, ktorý chodí zároveň do nemocnice, preto býva veľmi plný, cestovanie nie je príjemné ani pohodlné pre nikoho,
- Záujem medzi rodičmi o pešibus sa ukázal v prieskume OZ Slatinka.

Bariéry cyklo dopravy v mestách a podnety na ich prekonanie

- Vnímanie bicyklovania ako športu, nie ako cyklo dopravy,
- Stále sa prioritou kladie na autodopravu oproti iným formám (cyklo doprava, pešia doprava), a to tak poslancami, ako aj verejnosťou, aj keď sú výnimky na jednej aj druhej strane,
- Európsky týždeň mobility aj kampaň do Práve na bicykli sú práve preto dobré, aby sme posilnili vnímanie dôležitosti cyklo dopravy medzi verejnosťou, je potrebné vzdelávať verejnosť v tom, že sú to dobré možnosti, aj v tom, že je potrebné budovať infraštruktúru na to,
- V Nitre realizujú cyklisti „nočnú cyklojazdu“ vždy posledný piatok v mesiaci o 18,00, je to aktivita na poukázanie nedostatočnej infraštruktúry pre cyklo dopravu – keby existovala, nebrzdili by dopravu,
- Tri roky sa pripravuje projekt cyklistickej trasy medzi Šamorínom a Kvetoslavovom, aby sa cyklisti mohli dopraviť na vlak do Kvetoslavova, kde si môžu naložiť bicykle, napríklad na Regiojet, ktorý má na to pripravené vozne,
- V Lučenci plánujú budovanie okruhu novej cyklotrasy spolu s obcami,
- Problémom pri budovaní cyklistickej infraštruktúry je vlastníctvo pozemkov, je veľmi ťažké nájsť vhodné trasy z tohto hľadiska,
- Často je prekážkou aj postoj rôznych úradov a iných zainteresovaných subjektov (štátna správa, Železnice SR, vodohospodárske podniky, dopravná polícia, Národná diaľničná spoločnosť, Slovenský pozemkový fond ai.), ktoré nevychádzajú v ústrety pri budovaní infraštruktúry na cyklo dopravu,
- Bariérou je aj neodbornosť - v Nitre pred voľbami v roku 2018 naprojektovali cyklotrasu so stúpaním 18-20 stupňov, s bariérovými prechodmi, s lampami v strede cyklotrasy, máme v SR nedostatok kvalitných dopravných inžinierov, projektantov, ktorí by sa venovali aj cyklotrasám, odborníkov na trvalo udržateľnú mobilitu, resp. tí, ktorí sú, nemajú voľné kapacity, samosprávy s tým majú problém, pomohol by napr. odborný tím na národnej úrovni,
- V Šamoríne pripravujú štúdiu realizovateľnosti opatrení pre cyklo dopravu na jednotlivých úsekoch ako podklad na vytvorenie koncepcie a následné projekty,
- Vedenie samosprávy by malo byť nositeľom vízie – napríklad v Šamoríne zaviedli spoplatnené parkovanie na obmedzenie dopravy, na čo verejnosť zareagovala petíciami za zrušenie poplatkov, vedenie ich nezrušili a verejnosť dnes vidí, aký to malo priaznivý dopad na ovzdušie a vníma toto rozhodnutie pozitívne.

Otvorenosť námestí pre cyklo dopravu

- prístup samospráv je rôzny,
- napríklad v Banskej Bystrici je námestie SNP otvorené pre cyklo dopravu,
- vo Zvolene aj napriek trojmesačnému testovaniu v letných mesiacoch, ktoré dopadlo pozitívne, Mestské zastupiteľstvo aj napriek odporúčaniam Mestskej polície otvorenie námestia cyklo dopravu neschválilo,
- v Lučenci nie je pešia zóna na námestí, pre cyklistov sú vyznačené koridory,

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobility v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

- v Nitre sa v súčasnosti snažia o to, aby to Krajský dopravný inšpektorát umožnil (v podobe dopravných značení),
- v Šamoríne majú na námestie obmedzený vjazd pre dopravu, iba na povolenie, uvažujú nad pešou zónou, hlavne pre autá, či bude otvorená cyklistom, ukáže pripravovaná štúdia realizovateľnosti opatrení pre cyklodopravu,
- prístup pre cyklistov majú na pešej zóne v Bojniciach 24 hodín denne.

Podnety pre národného koordinátora ETM:

- spájanie miest a obcí v krajoch pre vytvorenie kostrovej siete – bezpečnej cyklistickej infraštruktúry medzi obcami (pre cyklodopravu), ktorá úplne chýba,
- legislatívne návrhy,
- vzdelávanie odborníkov, zamestnancov a predstaviteľov podnikov a štátnej správy (Slovenská správa ciest, dopravné inšpektoráty, ministerstvo dopravy ai.), samospráv,
- diskusie s novými samosprávami, ísť za nimi do okresov, tam robiť podobné stretnutia so starostami, poslancami, úradníkmi, workshopy, ako bol tento, hosťami so skúsenosťami dobrej praxe by mali byť aj starostovia, primátori, viceprimátori apod. najmä zo SR a z ČR, napríklad Přešov, ai.,
- organizovať exkurzie v SR, ČR za dobrými príkladmi,
- public relations, práca s médiami o dobrých príkladoch, ako aj dopadoch autodopravy na ovzdušie a i. vplyvy,
- vydať materiál pre poslancov, prečo podporovať cyklodopravu a pešiu dopravu – s číslami a faktami, ako aj dobrými príkladmi zo SR, ČR, aj zo zahraničia,
- k príkladom zo zahraničia treba vysvetliť, akým spôsobom sa dostali do stavu, v ktorom sú dnes, čo pre to urobili a aké to má dopady (Dánsko a podobné krajiny).

Výstup pracovnej skupiny č. 1. zapísala: Magdaléna Bernátová.

Výstupy a podnety z pracovnej skupiny č. 2. Zapojenie širokej verejnosti, inštitúcií, organizácií (+ ich vzájomná spolupráca):

- Vyčleniť osobitné kapacity Mestského úradu na “zelenú mobilitu” +
 - Je dobré nájsť vhodného človeka, vyčleniť mu/jej rozpočet a “dať voľné ruky”
 - Je dobré, keď si MÚ zmapuje terén na spoluprácu – občianske iniciatívy, združenia, aktivisti, ktorí presadzujú rovnaké hodnoty. Takto sa dá rozšíriť “tím” - posilniť kapacity (spolu-organizovanie eventov), získať oporu na presadenie dobrých politík, šíriť info a edukáciu atď.
 - Presadiť bicykel na služobné cesty (ako v Trnave)
 - Nie je dobré spojiť túto agendu s agendou “šport”, lebo nám ide o nahradenie IAD
- Zapojiť deti do aktivít na podporu zelenej mobility – osobitne v lokalitách, ktoré sa ich týkajú (napr. bezpečnosť a kvalita ovzdušia okolo škôl a MŠ):
 - rodičia citlivo reagujú a cítia sa mierne “zahanbení”, čím ich jednoduchšie dotlačíme k akcii – nechať auto doma
 - + napr. zóny klúdu okolo škôl – buď znížená rýchlosť alebo úplné utlmenie dopravy keď deti chodia z a do školy (veľa príkladov v Rakúsku a Taliansku aj inde v západnej EÚ)
- Zapojiť / spolupracovať s políciou a mestskou políciou + autoškoly na edukáciu ai., konkrétne:
 - Podujatia a výchovné programy k bezpečnosti a dopravným predpisom
 - Budovaniu dopravných ihrísk pre deti (je to jednoduché a lacné)

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobilita v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

- Presadiť, aby vodičák bol podmienený 2 hod. jazdy budúceho vodiča na bicykli v mestskej premávke
- Zviditeľniť akcie na podporu zelenej mobility – treba klásť osobitný dôraz, konkrétne nápady:
 - Použiť na to aj manuál ETM akcií a zapojených
 - Využívať mestské komunikačné kanály + kontakty miest a obcí (napr. zoznam ŽŠ pre rozbiehanie Peši-Busu)
 - Nájsť k šíreniu ETM osobitných “agentov” mimo mestských / obecných úradov (napr. iniciatívy, ŽŠ), ochotných šíriť myšlienku aj konkrétne info
- Nebáť sa vzájomne sa osloviť /kontaktovať /spolupracovať – z oboch strán: mesto (obec) aj aktívni občania
 - Mesto/ obec: Jasne označiť kontaktnú osobu na zelenú mobilitu na webe + inak verejne komunikovať kto túto agendu má na starosti + zmapovať externú spoluprácu + aktívne vťahovať do akcií aj plánovania
 - OI, OZ a aktívni občania: pýtať sa, hľadať, ponúkať spoluprácu

Výstupy pracovnej skupiny č. 2. zapísala Dana Mareková

Výstupy a podnety z pracovnej skupiny č. 3. Infraštruktúra pre cyklistov v mestách/obciach

- spôsoby integrácie s inými druhmi dopravy, skúsenosti s kvalitnými technickými riešeniami s dôrazom na bezpečnosť a životné prostredie.

Čo sa osvedčilo:

Podpora od samosprávy

- stretávanie sa, komunikácia, diskusie, vyjasňovanie a vysvetľovanie si vecí;
- „cykločlovek“ v rámci štruktúry na MsÚ/v samospráve;
- komunikácia cyklovecí na sociálnych sieťach – prijímatelia si potom myslia, že je to dôležité, keď to mesto dáva na Facebook...
- komunikácia cyklovecí v printových médiách mesta (to isté zdôvodnenie, ako vyššie);
- vtiahnutie a spolupráca s okolitými obcami – najmä kvôli plánovaniu napojených cyklotrás pre dochádzanie do mesta – voliči to oceňujú;
- treba spraviť strategický dokument o rozvoji cyklo infraštruktúry – prijme ho zastupiteľstvo a potom sa tým dá argumentovať na rokovaníach, pri presadzovaní vecí a lobovaní a pod. ;

Vtiahnutie nejakého veľkého investora v meste – môže si tak napĺňať CSR

Existencia občianskej cykloorganizácie

- združenia sú flexibilnejšie, môžu viac snívať, môžu si vychovať expertov, ktorí pomáhajú/spolupracujú so samosprávou, alebo naopak ju vedú odborne správne kritizovať; ale aj usmerniť,

Organizovanie akcií

- vytvára sa povedomie o cyklo a postupne aj tlak – ak bude viac ľudí bicyklovať, úrady a politici budú cítiť väčší tlak a tým aj povinnosť sa zaoberať témou cyklo pri plánovaní a následne rozhodovaní
- Pri projektovaní a plánovaní infraštruktúry musia zamestnanci úradu spolu s projektantami **chodiť do terénu (!)** - a to vo všetkých fázach, od projektovania, až po stavbu. Nedá sa to robiť s kancelárie a od zeleného stola.

Čo brzdí rozvoj:

Vysporiadanie pozemkov a ich rozdrobenie – asi najväčší problém

Bigotné dodržiavanie noriem – napríklad šírka trasy a pod. Veci to predražuje a komplikuje.

Zápis z pracovného stretnutia/workshop „Udržateľná mobility v mestách/obciach, praktické príklady podujatí a trvalých opatrení“

Nekvalitné farby na vodorovné značenie – nielenže tie značky zmiznú, ale aj si ľudia (voliči) povedia, že sa na bicyklovanie vyhadzujú neefektívne financie.

Policajti – brzdia proces, nechcú schvaľovať rozumné veci (nemajú skúsenosti, nerozumejú problematike cyklo, je to na Slovensku nová téma) a pritom schvaľujú hlúposti, často krátko až nebezpečné – a opäť je potom vrhá zlé svetlo na cyklistov.

Veľmi nízka kvalita úradníkov a decision makerov – nerozumejú/nemajú dostatok skúseností s problematikou cyklo, ale napriek tomu rozhodujú, nepýtajú sa odborníkov, najímajú si neskúsených projektantov a pod.

Nedostatočná komunikácia samosprávy s obyvateľmi vopred – ak ľudia nevedia, čo sa deje a aký je kontext, tak sú „proti“ už z princípu, „čo si to zase to mesto vymyslelo za hlúposť, aby dalo zarobiť nejakej firme“

„Koncovky“ – často vec pokazia až stavbári a to aj v prípade, že schválený projekt je dobrý – jednak nelogické veci, nízka kvalita prevedenia a nevкус/„škaredosť“.

Čo očakávajú cykloľudia, čo potrebujú?

- vysporiadanie pozemkov;
- zdieľanie skúseností, postupov, dobrých príkladov/case studies úspechov a neúspechov;
- lepšie a „prirodzenejšie“ promo bicyklovania zo strany a štátu – nie reklamné kampane, ale dlhodobé „prirodzené“ promovanie bicyklovania;
- vzdelávanie úradníkov, projektantov a všetky dotknuté subjekty, policajtov,...;
- na každom mestskom úrade by mal byť v rámci štruktúry na MsÚ „povinný“ cykločlovek – štát by to mal nariadiť
- udelenie viac právomocí (aj finančným) krajským koordinátorom – tí lepší síce pomáhajú, ale bolo by dobre, keby mohli aj rozhodovať

Výstupy pracovnej skupiny č. 3. zapísal Ján Roháč

Záver:

V závere podujatia p. Bernátová, facilitátorka podujatia, ako aj organizátor a partneri podujatia poďakovali prítomným za účasť a za aktivitu v pracovných skupinách.

Na konci účastníci dostali informácie o pripravovaných podujatiach na propagáciu a podporu udržateľnej mestskej mobility na Slovensku, predovšetkým o plánovanom podujatí, ktoré sa bude konať 18.6.2019 v Bratislave, kde bude vyhodnotená národná kampaň Do práce na bicykli, ocenení víťazi tohto ročníka a zároveň bude slávnostne vyhlásený/odštartovaný, ďalší ročník kampane Európsky týždeň mobility 2019, ako aj vyhlásená národná súťaž o cenu ETM 2019, ktorú už piaty krát vyhlási Ministerstvo životného prostredia SR pre zvýšenie motivácie samospráv zapojiť sa do kampane ETM.

Poznámka: Zápis, prezentácie a fotografie z podujatia budú publikované aj na webovej stránke: www.eurotm.sk

Zápis spracovala: Andrea Štulajterová

V Banskej Bystrici, 28. mája 2018