

## Príloha č. 1 - Opis predmetu zákazky

### „Plán udržateľnej mobility (PUM) Banskobystrického samosprávneho kraja“

#### 1. Úvod

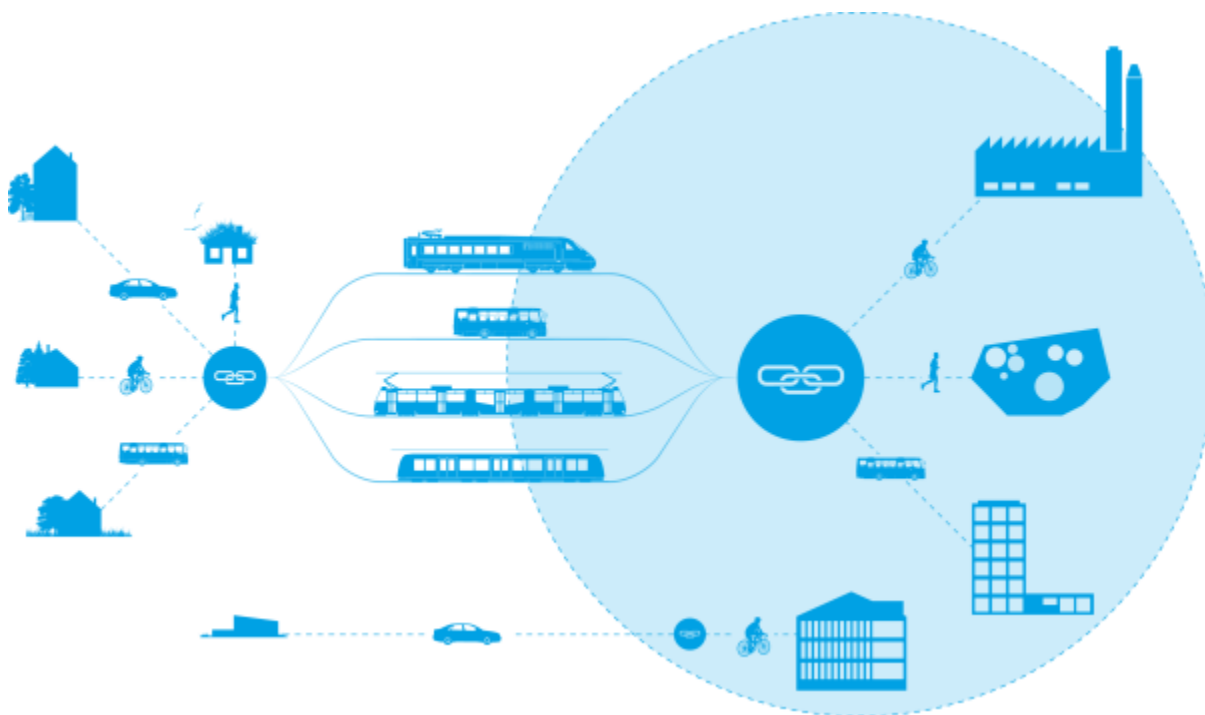
Súčasný stav v doprave je v Slovenskej republike v mnohých mestách, obciach a regiónoch charakterizovaný negatívnymi trendmi v oblasti efektivity uspokojovania potrieb mobility osôb, tovaru a služieb, bezpečnosti cestnej premávky a zaťaženie životného prostredia. Tieto skutočnosti sa okrem iného prejavujú dopravnými kongesciami, ktoré spôsobujú citeľné časové straty všetkých účastníkov a používateľov dopravy. Príčinou a zároveň dôsledkom súčasného nepriaznivého stavu, je rastúci podiel individuálnej automobilovej dopravy na celkových prepravných výkonoch. V dopravnom plánovaní často chýba systémový prístup a jednotlivé riešenia sú negatívne ovplyvnené absenciou základných nástrojov, ktoré riešia mestskú i regionálnu mobilitu, nedostatočnými právnymi predpismi a nedostatočným personálnym a materiálnym vybavením útvarov štátnej a verejnej správy, ktoré sú priamo zodpovedné za príslušné dopravné opatrenia. Obyvatelia následne volia zdanlivo najspoľahlivejší a najmenej udržateľný spôsob dopravy – individuálnu automobilovú dopravu – čo v konečnom dôsledku zhoršuje celkovú dopravnú situáciu, stav životného prostredia a v neposlednom rade aj závislosť krajiny na nerastných zdrojoch. Projektanti a volení zástupcovia orgánov samosprávy čelia pomerne veľkému množstvu protichodných požiadaviek. Riešením je identifikácia vhodnej, udržateľnej a integrujúcej politiky. Na tento účel by mal slúžiť plán udržateľnej mobility (ďalej PUM), ktorý bude podporovať vyvážený rozvoj všetkých dôležitých spôsobov dopravy smerom k jej udržateľnosti.

Odporúča sa identifikácia priorít na základe naliehavosti riešenia jednotlivých problémov. Neuvážené opatrenia a nesubjektívny prístup by mohli byť príčinami nezvratných škôd pri ďalšom rozvoji miest a regiónov. Politika mestskej a regionálnej mobility je primárnou zodpovednosťou miestnych a regionálnych orgánov verejnej správy. Hoci sa na účely územného plánovania v zmysle platných právnych predpisov pripravujú územné generely dopravy, ich prístup k mobilite zvyčajne neobsahujú prvky udržateľnosti dopravy. Pred vytváraním plánu udržateľnej mobility je nutné postupovať podľa jednotlivých na seba nadväzujúcich bodov.

V úvode plánovacieho procesu je potrebné odhadnúť, aký je celkový potenciál na vytvorenie plánu na konkrétnom území a zistiť do akej miery sú princípy udržateľnosti súčasťou politiky na lokálnej a regionálnej úrovni. Vzhľadom na stále rastúcu dôležitosť udržateľnej mobility v mestách a ich aglomeráciách pripravila Európska komisia v roku 2009 Akčný plán mestskej mobility, v ktorom sa uvádzajú pokyny a skúsenosti implementácie plánov udržateľnej mobility. V roku 2010 vyjadrila Rada Európskej únie podporu na vytvorenie plánov udržateľnej mobility pre mestá a mestské regióny a podporila vývoj takých stimulov, ktoré vedú k odbornej asistencii a výmene skúseností pri ich tvorbe. V roku 2014 Európska komisia financovala spracovanie aktualizovaných Pokynov k vytváraniu a implementácii plánov udržateľnej mestskej mobility, z ktorých sčasti čerpá aj táto metodika.

Proces tvorby a implementácie plánov udržateľnej mobility by nemal predstavovať iba určitý stupeň dopravného plánovania, ale mal by byť v súlade s ostatnými strategickými plánmi na vyšších úrovniach. V neposlednom rade musí plánovanie mobility rešpektovať predovšetkým ľudí ako cestujúcich, podnikateľov a zamestnancov. Plánovanie udržateľnej mobility by teda nemalo byť len plánovaním dopravy, ale aj komplexným plánovaním rozvoja miest a regiónov pre ľudí.

Udržateľný dopravný systém naplňuje potreby mobility z pohľadu ekonomiky, sociálnych a environmentálnych potrieb s tým, že minimalizuje nežiaduce vplyvy z dopravy na životné prostredie, hospodárstvo a spoločnosť ako celok. Je zrejme, že sa jedná o komplexnú tému, ktorá nie je zameraná len na dopravné stránky vecí a zaistenie dopravnej ponuky voči požiadavkám užívateľov. Udržateľná doprava stojí na opatreniach vo všetkých dopravných oblastiach (riadenie dopravy, integrované dopravné systémy, citylogistika, car-sharing, bike-sharing atď.), vrátane podpory alternatívnych palív a pohonov (CNG, elektromobilita, motory s nízkou spotrebou) atď. Nejde teda iba o čiastkové opatrenia pre určité skupiny užívateľov (napr. cyklistov a peších). Cieľom je plánovať a realizovať celý dopravný systém v udržateľných medziach, čo je hlavné poslanie plánov udržateľnej mobility (ďalej len PUM).



Tradičný prístup k dopravnému plánovaniu	Plánovanie udržateľnej mobility
Zameraný na premávku	Zamerané na ľudí
Primárny cieľ: Plynulosť a rýchlosť premávky	Primárny cieľ: Kvalita života, trvalá udržateľnosť, ekonomická životaschopnosť, sociálna rovnosť, kvalita zdravotnej starostlivosti a životného prostredia
Zameraný na konkrétny druh dopravy	Predpokladá vyvážený rozvoj všetkých významných druhov dopravy a posun k tým, ktoré sú trvalo udržateľné a šetriace životné prostredie
Zameraný na infraštruktúru	Predpokladá integrovanú množinu krokov na dosiahnutie finančne efektívnych riešení (prostredníctvom udržateľných organizačných, prevádzkových a systémových opatrení)
Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania	Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania, ktorý je konzistentný a vzájomne sa doplňujúci s ostatnými oblasťami politiky (ako napr. územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, bezpečnosť)
Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie	Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie, ktorý je zapracovaný v dlhodobej vízii a stratégii
Vzťahuje sa na administratívne jednotky	Vzťahuje sa na funkčné oblasti, ktoré sú vymedzené na základe intenzívnych priestorových väzieb denného pohybu osôb
Je doménou dopravných inžinierov	Je doménou interdisciplinárnych plánovacích tímov
Predpokladá plánovanie odborníkmi	Predpokladá plánovanie zúčastnenými a dotknutými stranami rešpektujúcimi transparentný a participatívny prístup
Umožňuje iba obmedzené posudzovanie vplyvov implementácie	Predpokladá pravidelné monitorovanie a hodnotenie vplyvov s cieľom lepšej implementácie

Tabuľka 1 Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility

PUM je silným nástrojom využívajúcim medziodborové synergie (doprava, životné prostredie, územné

plánovanie, zdravie, vzdelávanie, sociálny sektor atď.). Jadrom integrácie je spoločná prevencia a riešenie príčin negatívneho vplyvu dopravy na zdravie obyvateľov a životné prostredie. Špeciálna pozornosť je venovaná previazanosti s územným plánovaním, pretože demografické trendy a urbanistické riešenia výrazne ovplyvňujú životný priestor obyvateľov a ich potrebu mobility. PUM tiež integruje dopravný systém a jeho plánovanie pre všetky druhy dopravy s dôrazom na posilnenie podielu udržateľných druhov dopravy (verejnej, cyklistickej a pešej dopravy) v delbe prepravnej práce tak, aby konkurovali automobilovej doprave.

**Mobilita zložená z rôznych typov ciest v rôznych denných časoch je tu vnímaná ako vzájomne prepojený celok, ktorý možno tvarovať paletou opatrení zameraných na prácu s priestorom, organizáciu dopravy v pohybe i pokoji, ponuku dopravných služieb (dopravné informácie, centrá mobility pod.), pozitívne ovplyvnenie dopravného správania užívateľov (podstata riadenia dopytu po doprave - mobility managementu). Ďalší rozmer integrácie je geografický a spočíva v prepojenom plánovaní pre mesto a okolité obce, najlepšie v rámci celej aglomerácie, vrátane väzieb na nadradené regionálnej politiky.**

Pri prerokúvaní je kladený veľký dôraz na verejné prerokovanie ako s odbornou, tak i laickou verejnosťou, a ďalej i podnikateľskou sférou, pretože sa jedná o dokument tvorený pre občanov kraja na niekoľko rokov dopredu.

Každopádne vždy sa musí vychádzať z princípu, že PUM je strategický dokument, čiže musí byť postavený na tejto filozofii: Poslanie - vízia - strategické ciele - špecifické ciele - opatrenia - akčný plán. Kľúčový je AKČNÝ PLÁN - tam je dôležité, kto to urobí, za koľko, v akom čase, PUM nerieši detaily, ale koncepciu, to kam chceme, aby sa kraj dostal.

**PUM musí byť postavený na tejto filozofii: Poslanie - vízia - strategické ciele - špecifické ciele - opatrenia - akčný plán.**

Na tieto skutočnosti bude reagovať tento PUM Banskobystrického kraja.

## 2. Základné požiadavky

Tvorba PUM podlieha pravidlám Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. PUM musí byť spracovaný v súlade s jeho Metodickými pokynmi k tvorbe plánov udržateľnej mobility. Štruktúra PUM je navrhnutá tak, aby do najvyššej možnej miery nahrádzala absenciu dopravného modelu pri posudzovaní navrhovaných vízií, cieľov a opatrení udržateľnej mobility.

### 2.1. Dôvody obstarania

V súčasnej dobe nemá Banskobystrický kraj spracovaný ucelený strategický materiál, ktorý by sa venoval doprave ako celku. Ak už takéto dokumenty existujú, spravidla sú zamerané len na jeden dopravný mód bez väzby na ostatné dopravné systémy. Tieto dokumenty neboli vo väčšine prípadov prerokované s verejnosťou, maximálne sa na ich obstaraní podieľala odborná verejnosť. Kvalita ich analýzy je variabilná, oblasť dopravy a mobility nie je dostatočne reflektovaná z hľadiska kvality analýzy ani návrhov. **Veľká časť týchto dokumentov bola obstaraná už pred pomerne dlhou dobou a už celkom nereflektujú na existujúce potreby a požiadavky kraja.**

Hlavným dôvodom pre obstaranie PUM je vytvorenie strategického dokumentu, ktorý bude riešiť mobilitu v kraji komplexne vo väzbe na potreby obyvateľov a návštevníkov kraja, a podnikateľskej sféry s cieľom zlepšiť kvalitu života aj v mestách.

Ďalším dôvodom obstarania tohto dokumentu je **potreba analyzovať stav a navrhnúť zodpovedajúci rozvoj dopravných systémov Banskobystrického kraja v podrobnosti, v akej by to v rámci územného plánu nebolo možné, pričom táto podrobnosť je pre územný plán a nadväzujúce dokumentácie potrebná.**

### 2.2. Navrhované obdobie

PUM bude predkladať dlhodobú stratégiu pre budúci rozvoj kraja a v tejto súvislosti tiež stratégiu budúceho rozvoja infraštruktúry a služieb v oblasti dopravy a mobility. PUM bude tiež obsahovať plán realizácie na vykonávanie tejto stratégie v krátkodobom horizonte. Ďalej bude PUM obsahovať jasné rozdelenie zodpovednosti za implementáciu politik a opatrení v ňom stanovených a určí potrebné zdroje pre každý subjekt. PUM bude spracovaný pre nasledujúce obdobie:

- Súčasný stav v roku 2020.
- Krátkodobý horizont - tj. do roku 2022, s väzbou na tvorbu akčného plánu na roky 2021 - 2022.
- Strednodobý horizont - vízia do roku 2030.

### 2.3. Hlavné ciele

Plán udržateľnej mobility je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v mestách a regiónoch. Vytvára sa s ohľadom na existujúcu plánovaciu prax a princípy integrácie, participácie a rôznych spôsobov hodnotenia. Aspoň v minimálnej miere by mal obsahovať nasledujúce zámery:

- a) zabezpečiť a ponúknuť dopravné riešenia, ktoré sú dostupné pre všetkých občanov, predovšetkým s ohľadom na významné zdroje a ciele denného pohybu osôb,
- b) zvýšiť bezpečnosť premávky,
- c) znížiť stupeň znečistenia ovzdušia, hluk, skleníkové plyny a spotrebu energie,

d) zabezpečiť finančne účinnú a udržateľnú dopravu osôb a tovarov a

e) prispieť k zvýšeniu atraktivity a kvality mestského prostredia a verejných priestorov v záujme občanov.

### **2.3.1 Priestorový a vecný rámec PUM**

Opatrenia v plánoch udržateľnej mobility by mali zahŕňať všetky druhy dopravy v celom regióne, vrátane individuálnej a verejnej, osobnej a nákladnej, motorizovanej a nemotorizovanej, mestskej a statickej.

### **2.3.2 Charakteristika PUM**

Plán udržateľnej mobility účinne rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, ktorý predpokladá analýzu súčasného stavu, stanovenie vízie, cieľov a zámerov, výber vhodných opatrení, ich aktívnu komunikáciu, monitoring a hodnotenie. Základnými charakteristikami plánov udržateľnej mobility sú vzhľadom na plánovacia prax a obmedzenia vyplývajúce z právnych predpisov:

- a) dlhodobá vízia a jednoznačný plán implementácie,
- b) vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy,
- c) horizontálna a vertikálna integrácia,
- d) posúdenie súčasného stavu a implementácie,
- e) pravidelný monitoring a hodnotenie a
- f) zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy.

- a) Dlhodobá vízia a jasný plán implementácie

Plán udržateľnej mobility sa má opierať o dlhodobú víziu rozvoja dopravy a mobility v meste a regióne, ktorá obsahuje riešenia pre všetky druhy dopravy. Obsahuje plán krátkodobej implementácie s harmonogramom, rozpočtom a jednoznačným prerozdelením zodpovednosti a zdrojov, ktoré sú potrebné na implementáciu opatrení stanovených v pláne.

- b) Vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy

Plán udržateľnej mobility podporuje vyvážený rozvoj všetkých dôležitých druhov dopravy s dôrazom na tie, ktoré sú trvalo udržateľné. Plán predkladá integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zábery. Plán udržateľnej mobility určuje nasledujúce okruhy tém: verejná osobná doprava, nemotorová doprava (pešia doprava a cyklistická doprava), individuálna dynamická a statická doprava, mestská logistika, manažment mobility a inteligentné dopravné systémy.

- c) Horizontálna a vertikálna integrácia

Tvorba a implementácia plánu udržateľnej mobility si vyžaduje vysokú mieru spolupráce na rôznych úrovniach. Integrované plánovanie a implementácia predstavuje:

- záväzok k trvalej udržateľnosti, znižovaniu regionálnych disparít a sociálnej nerovnosti, a zlepšovaniu kvality životného prostredia,

- spoluprácu medzi rôznymi oddeleniami samospráv s cieľom zabezpečiť konzistenciu a vzájomné dopĺňanie sa rôznych politík v príslušných oblastiach (doprava, územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, energetika, vzdelávanie, bezpečnosť),
- úzku spoluprácu medzi zodpovednými orgánmi správy na všetkých úrovniach (obce, mestá, samosprávne kraje a národná úroveň) a
- koordináciu krokov so susednými mestami a regiónmi.

#### d) Posúdenie súčasného stavu a implementácie

Podstatou plánu udržateľnej mobility je dôkladné posúdenie súčasného stavu a určenie merateľných, reálnych, no pritom ambiciózných cieľov vrátane realizácie opatrení v doprave. Plán obsahuje zrozumiteľný opis východiskovej situácie a súčasného inštitucionálneho zabezpečenia prípravy plánovania a implementácie.

#### e) Pravidelný monitoring a hodnotenie

Priebeh implementácie plánu udržateľnej mobility a súlad s príslušnými cieľmi plánu sa pravidelne posudzuje pomocou určených indikátorov. Preto je potrebné zabezpečiť relevantné štatistické a kvantitatívne údaje. Hodnotenie implementácie môže viesť k úpravám alebo zmene cieľov. Hodnotenie na základe objektívnych údajov a metodiky založené na princípe analýzy faktov by malo byť preferovaným nástrojom pri aktualizácii a prípadnej revízii plánu.

#### f) Zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy

Tvorba plánu udržateľnej mobility obsahuje hodnotenie nákladov a výnosov pre všetky druhy dopravy. Uvažujú sa aj také náklady a výnosy, ktoré súvisia so širšími spoločenskými aspektami a vzťahmi medzi odvetviami.

### 2.3.3 Výhody plánu udržateľnej mobility

Výhody plánu udržateľnej mobility:

- Zvýšenie kvality života a pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov  
Viacero dôkazov potvrdzuje pozitívny vplyv trvalo udržateľného dopravného plánovania na kvalitu života. Systematické a koordinované kroky určené plánom udržateľnej mobility, vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napríklad zvýšenie atraktivity verejných priestorov, vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, menšie znečisťovanie životného prostredia a redukcia hluku ako významného stresového faktoru. Aktívne druhy dopravy (chôdza, cyklistická doprava) sú zároveň prospešné pre fyzické zdravie obyvateľov, ktorí však v súčasnosti často nemajú vytvorené podmienky na ich bezpečné využívanie. Mestá a regióny majú tiež svoj podiel v produkcii emisií a prostredníctvom trvalo udržateľného rozvoja dopravy a mobility môžu významnou mierou prispievať k ich redukcii. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiaduce klimatické zmeny.
- Redukcia finančných nákladov  
Mobilita je významný činiteľ miestnej a regionálnej ekonomiky. Zdravšie prostredie a eliminácia dopravných kongescí výrazne znižujú náklady miestnej a regionálnej samosprávy a vytvárajú tak priaznivé podmienky pre nové podnikateľské príležitosti. V globálnom a národnom kontexte sú mestá a regióny s kvalitným a trvalo udržateľným systémom pravidelnej mobility viac konkurencieschopné pre potenciálnych investorov ako tie, ktoré neuplatňujú trvalo udržateľnú politiku.

- Zlepšená mobilita a dostupnosť  
Plán udržateľnej mobility je vhodný spôsob ako vytvoriť multimodálne riešenie dopravy od dverí k dverám. Možnosť vzájomnej spolupráce medzi hlavnými aktérmi predstavuje priestor na vytvorenie efektívnej dopravnej ponuky pre obyvateľov a návštevníkov mesta alebo regiónu. Plán by mal prispievať k hľadaniu a implementácii opatrení pre všetky skupiny obyvateľov, vrátane tých so špecifickými potrebami, resp. obmedzeniami.
- Efektívne využívanie verejných zdrojov  
V čase limitovaných zdrojov je dôležité zabezpečiť, aby boli dostupné zdroje využívané čo najefektívnejšie. Trvalo udržateľné dopravné plánovanie posúva dôraz z cestnej infraštruktúry na vyváženú množinu opatrení vo všetkých módoch dopravy, vrátane finančne menej náročných opatrení manažmentu mobility. Zavedením princípu „znečisťovateľ platí“ sa zabezpečia dodatočné príjmy, ktoré je možné využiť na podporu trvalo udržateľných spôsobov dopravy a zároveň táto skutočnosť prispeje k zmene prerozdelenia dopravných výkonov v prospech udržateľných foriem dopravy.
- Zabezpečenie podpory verejnosti  
Zapojenie verejnosti a ďalších partnerov a inštitúcií s kompetenciami v oblasti dopravy je základom prípravy a implementácie plánov udržateľnej mobility. Samospráva, ktorá preukazuje záujem o potreby občanov, má vyššiu podporu verejnosti a znižuje tak riziko odporu pri realizácii dopravnej politiky. Predmetný prístup má vysoký potenciál minimalizovať námietky v povoľovacom procese jednotlivých opatrení a optimalizovať navrhované riešenia vo fáze, kedy sú zmeny ľahšie aplikovateľné.
- Účinné dodržiavanie povinností vyplývajúcich z právnych predpisov  
Samosprávy sú povinné dodržiavať viacero povinností vyplývajúcich z právnych predpisov na národnej a nadnárodnej úrovni, ktoré sú často konkurenčné. Plány udržateľnej mobility sú účinným nástrojom pozitívnej odozvy ako reagovať na tieto povinnosti ucelenou politikou.
- Využitie synergie  
Problémy v mobilite presahujú administratívne hranice, dotýkajú sa viacerých odvetví a širokej množiny inštitúcií a úradov. Trvalo udržateľné plánovanie mobility podporí hľadanie riešení, ktoré zohľadnia vzťahy v sektore dopravy, prepojenie dopravy na iné odvetvia v ekonomike a tiež prepojenie miestnej, regionálnej, národnej a nadnárodnej dopravnej siete.

## 2.4 Regionálny plán udržateľnej mobility a vzťah napríklad ku generelom dopravy a ostatným relevantným dokumentom

Vzhľadom na vývoj v oblasti prípravy plánov udržateľnej mobility a určité špecifiká v porovnaní s prípravou územno-plánovacích podkladov, uvádzame základný prehľad jednotlivých dokumentov a vzťah k tejto metodike.

Vzhľadom na potrebu riešiť udržateľnú mobilitu aj na regionálnej úrovni, financovala Európska komisia spracovanie pokynov na vypracovanie plánov udržateľnej mobility pre polycentrické regióny (angl. The Poly-SUMP Methodology), ktoré zohľadňujú odlišnú priestorovú štruktúru regiónov a miest. Regionálne plány mobility sú určené pre aktérov v regiónoch s úzko previazanými obcami a mestami. Pokyny sú vytvorené s cieľom vytvoriť vhodnejší plán udržateľnej mobility, ako by sa dosiahol v prípade aplikácie pokynov pre tvorbu plánov udržateľnej mestskej mobility. Pokyny Poly-SUMP vo významnej miere vychádzajú z koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility. Pod termínom polycentrický región sa v dokumente Pokyny Poly-SUMP rozumie sieť stredne až málo ľudnatých miest a vidieckych obcí na relatívne malom území nachádzajúcom sa v rámci hodinovej izochróny dochádzky za prácou. V polycentrickom regióne sa nenachádza dominantné centrum – mestské funkcie sú rovnomerne



situované v rôznych sídlach kraja.

**Plán udržateľnej mobility by mal integrovať všetky nižšie uvedené dokumenty:**

- **Územný generel dopravy** – Územný generel je v rámci územnoplánovacích dokumentov definovaný v zákone č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon). Požiadavky na zadanie a obsah územného generelu špecifikuje vyhláška Ministerstva životného prostredia SR č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii (§ 4). Samotný generel dopravy musí byť v súlade so zadáním a musí obsahovať textovú a grafickú časť. V súlade so stavebným zákonom sú za obstaranie územného generelu zodpovedné orgány územného plánovania. Na území obce príslušná obec a na území samosprávneho kraja vyšší územný celok, ktorí zabezpečujú obstarávanie prostredníctvom odborne spôsobilej osoby podľa §2a stavebného zákona. Vypracovanie územného generelu dopravy predstavuje vybranú činnosť a podľa zákona Slovenskej národnej rady č. 138/1992 Zb. o autorizovaných architektoch a autorizovaných stavebných inžinieroch v znení neskorších predpisov, môžu túto činnosť vykonávať iba autorizované osoby. Územný generel dopravy nie je povinným územnoplánovacím podkladom (Banskobystrický samosprávny kraj nemá k dnešnému dňu spracovaný územný generel dopravy kraja).
- **Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja** - V programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) vypracovaných na základe zákona č. 309/2014 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja, je na všetkých úrovniach nevyhnutné zohľadniť plán udržateľnej mobility (ak existuje). PUM musí byť zároveň kompatibilný s PHSR.
- **Dopravno-inžinierska dokumentácia** - Plán udržateľnej mobility obsahuje výstupy s charakterom dopravno-inžinierskej dokumentácie definovanej v technických podmienkach č. 01/2012 Inštrukcia o dopravno-inžinierskej dokumentácii schválených Ministerstvom dopravy a výstavby SR. Ide o Prognózu rozvoja dopravy, Generálny dopravný plán a Plán rozvoja dopravného systému.

Spracovanie najdôležitejších častí metodiky udržateľnej mobility pre polycentrické regióny by malo byť v takom rozsahu, aby bolo možné v maximálnom rozsahu skrátiť čas prípravy PUM. Nad rámec týchto dokumentov sú zapracované požiadavky kladené právnymi predpismi na územnoplánovacie podklady, tzn. územný generel dopravy.

**Spracovaný plán udržateľnej mobility nepredstavuje a ani nenahrádza plán dopravnej obslužnosti (PDO) v zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. PDO však musí zohľadňovať PUM.**

**V prípade Banskobystrického kraja bude spracovaný PDO ako samostatný dokument.**

### 3. Základné fázy spracovania PUM

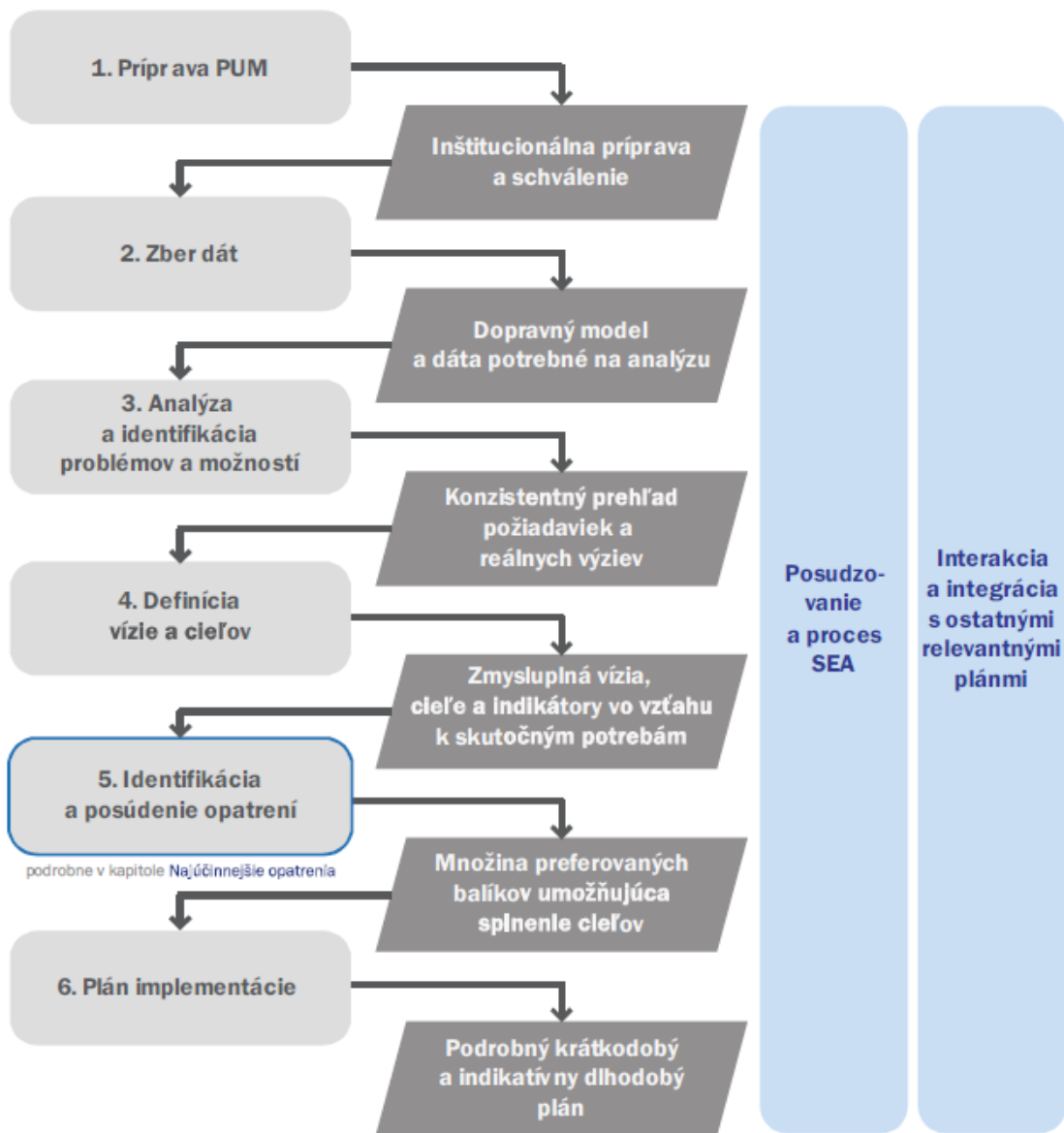
Plán udržateľnej mobility nie je samoučelný a mal by významným spôsobom prispieť k dosiahnutiu vyšších cieľov, ako je napr. zvýšenie kvality života pre obyvateľov a návštevníkov mesta a regiónu. Je potrebné zohľadniť, že občania citlivo vnímajú opatrenia a jednotlivé kroky samospráv, čo môže znamenať vážny problém vzhľadom na časovú náročnosť implementácie, pričom môže dôjsť k prekročeniu štandardnej dĺžky volebného obdobia. Na tento účel je možné zvoliť tzv. krátkodobé opatrenia, ktoré poskytnú občanom parciálne výsledky implementácie, pomôžu získať pozitívnu

odozvu a pritom budú súčasťou väčších systémových krokov. V nasledujúcom texte sa nachádzajú pokyny určené ako objednávateľovi, tak aj zhotoviteľovi plánu udržateľnej mobility. Dokument v značnej miere čerpá z nasledujúcich zdrojov:

- Stavebný zákon,
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia SR č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii,
- Zákon č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja v znení neskorších predpisov,
- Pokyny k vytvoreniu a implementácii Plánov udržateľnej mestskej mobility (2014),
- Metodológia Poly-SUMP: Ako vytvoriť plán udržateľnej mestskej mobility pre polycentrický región (2014),
- usmernenia JASPERS k zadávacím podkladom na územnoplánovacie podklady (generely dopravy, stratégie rozvoja dopravy, plány mobility) vo vybraných mestách a regiónoch SR (2013 – 2015),
- Technické podmienky č. 01/2012 Inštrukcia o dopravno-inžinierskej dokumentácii a
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov COM(2013) 913 o Spoločnom vytvorení konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje.

Plán udržateľnej mobility bude členený do nasledujúcich častí:

- A. prípravná fáza (príprava PUM - vid'. Kapitola 3.1.),
- B. analytická fáza (zber dát, analýza a identifikácia problémov a možností - vid'. Kapitola 3.2.),
- C. návrhová fáza (definícia vízie a cieľov- vid'. Kapitola 3.2.),
- D. identifikácia a posúdenie opatrení,
- E. plán implementácie.



Obrázok 1: Postup tvorby Plánu implementácie (zdroj: JASPERS a MDVRR SR)

#### Popis aktivít:

Predmetom plnenia je spracovanie strategického rozvojového dokumentu stratégie rozvoja dopravy a verejného priestoru v Banskobystrickom samosprávnom kraji „Plán udržateľnej mobility“ (PUM). Práce budú rozdelené do štyroch častí:

#### Prípravná fáza - vytvorenie podmienok k ustanoveniu úradu "Good governance" + príprava a úvodná analýza (fáza A - vid'. Kapitola 3.1.)

- príprava na tvorbu PUM
- územné vymedzenie plánu, jeho riadenie a harmonogram prípravy
- zainteresované strany a ich zapojenie
- medziodborová integrácia a schválenie harmonogramu prípravy
- zabezpečenie všetkých väzieb, ktoré sa týkajú dopravy a mobility

- vytvorenie participatívnej a komunikačnej stratégie, nielen na prerokovanie plánu, ale aj jeho realizáciu, nastavenie komunikácie ako vnútornej (vo vnútri úradu), tak i vonkajšej (s ďalšími organizáciami a s verejnosťou)
- priebežné prerokúvanie plánu s verejnosťou
- ďalšie požiadavky sú uvedené v prílohe 1

### **Analytická etapa (fáza B - vid'. Kapitola 3.2.)**

- úvodná analýza
- doprava generovaná funkčnými plochami v území
- vzorce dopravného správania
- ponuka, dopyt a ich rovnováha
- verejný priestor
- bezpečnosť dopravy
- ďalšie témy so vzťahom k plánovaniu mobility
- súhrnná diagnostika - kľúčové otázky a výzvy

### **Návrhová časť (fáza C - vid'. Kapitola 3.3.)**

- vízia mobility
- strategické a špecifické ciele
- návrh opatrení

### **Identifikácií a posúdenie opatrení (fáza D)**

- tvorba akčného plánu a rozpočtu
- spracovanie správy o hodnotí strategického dokumentu a schválenie PUM v procese SEA podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- zabezpečenie monitorovania a hodnotenia
- schválenie plánu PUM

### **Realizácia, monitoring a evaluácie (fáza E) - nie je predmetom zadania**

- postupná realizácia plánu
- monitoring realizácie a pravidelná aktualizácia existujúceho plánu
- analýza skúseností a príprava pre nový PUM

## **3.1. Príprava PUM**

### **3.1.1 Úvod - výťah z metodických pokynov MDV SR**

#### **a) Zhodnotenie súčasných strategických dokumentov na miestnej a regionálnej úrovni**

Samotnej príprave PUM predchádza zhodnotenie existujúcich strategických dokumentov na miestnej a regionálnej úrovni (územné generely dopravy, programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja, plány udržateľnej mobility a pod.), predovšetkým z hľadiska ich kompatibility s metodikou PUM. Tento krok slúži na demonštráciu a zistenie potreby aktualizácie súčasných plánovacích dokumentov, ako aj plánu udržateľnej mobility v budúcnosti.

### **b) Účel plánu udržateľnej mobility**

Účelom PUM je identifikácia vhodnej, udržateľnej a integrujúcej dopravnej politiky, a to na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja. Následne PUM určí spôsob implementácie identifikovanej dopravnej politiky.

V prípade, ak má PUM plniť účel územného generelu dopravy, tzn. územnoplánovacieho podkladu, je nutné túto skutočnosť uviesť v zadaní. Zároveň je potrebné uviesť, akým spôsobom schválenie PUM ovplyvní ostatné relevantné dokumenty – či ich doplní, alebo nahradí.

### **c) Hlavný cieľ spracovania plánu udržateľnej mobility**

Cieľom spracovania PUM je príprava návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.

Návrh dopravného riešenia bude zahŕňať súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou budú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov a pod.).

Súčasťou PUM ako strategického dokumentu slúžiaceho pre spracovanie územnoplánovacieho podkladu – generelu dopravy kraja – bude návrh opatrení definujúcich podmienujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obsluhy. Súčasťou by mal byť územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Medzi primárne ciele spracovania plánu udržateľnej mobility patrí:

- zabezpečenie, aby mali všetci občania k dispozícii prístup k hlavným cieľom dochádzky a k dôležitým službám,
- zvýšenie bezpečnosti,
- zníženie znečistenia ovzdušia, produkcie skleníkových plynov a spotreby energie,
- zlepšenie finančnej efektivity dopravy osôb a tovarov a
- zvýšenie atraktivity a kvality mestského prostredia v prospech obyvateľov, hospodárstva a celej spoločnosti.

### **d) Určenie požiadaviek vyplývajúcich z územnoplánovacej dokumentácie, právnych predpisov a zo strategických dokumentov**

PUM musí byť v súlade s príslušnou záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie regiónu, miest a obcí, v prípade rozporu musí tento problém identifikovať. PUM taktiež musí reflektovať koncepcie a stratégie rozvoja dopravy a mobility na vyšších úrovniach vrátane zámerov EÚ a najnovšie trendy v oblasti dopravy s prihliadnutím na potreby a potenciál riešeného územia. Pred samotným vytvorením zadania PUM je nutné spracovať prehľad uvedených dokumentov a následne analyzovať, ako sa premietnu do procesu udržateľného plánovania mobility a v akej miere ovplyvnia a obmedzia voľbu

jednotlivých opatrení.

Na tento účel je preto potrebné:

- identifikovať a zhodnotiť platnú legislatívu,
- identifikovať a zhodnotiť rozpočtové možnosti s ohľadom na implementáciu plánu udržateľnej mobility a
- identifikovať a zhodnotiť plány, stratégie a ciele na vyššej administratívnej úrovni, ktoré by mohli ovplyvniť a obmedziť plánovanie udržateľnej mobility, prípadne by z nich mohli vyplývať iné povinnosti.

Osobitný dôraz je potrebné klásť na súlad PUM s nasledujúcimi dokumentmi:

- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje,
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike,
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (aktuálne znenie),
- príslušná územnoplánovacia dokumentácia,
- sektorové koncepcie a stratégie a
- programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja.

Okrem toho sa identifikujú základné dokumenty pripravené samosprávou a postavenie PUM vo vzťahu k nim. Dokumenty, ktoré ovplyvňujú implementáciu PUM, budú uvedené v zadaní PUM so stručným opisom tých cieľov a zámerov, ktoré majú zásadný vplyv na implementáciu. Súčasťou tohto kroku môže byť aj zhodnotenie súčasného systému a kultúry plánovania na miestnej a regionálnej úrovni. Na tento účel je možné využiť rôzne metodiky hodnotenia, ktoré podporila Európska komisia. Je možné využiť napríklad metodiku ADVANCE, ktorá bola testovaná v slovenských podmienkach a ktorú môžu vykonávať certifikovaní audítori. Audit ADVANCE analyzuje nielen strategické dokumenty, ale aj silné a slabé stránky súčasného spôsobu plánovania mobility a zároveň ponúka inštrukcie na jeho zlepšenie. Môže byť použitý ako základ pre vypracovanie zadania plánu udržateľnej mobility, ako aj pre prípravu samotného plánu.

### **3.1.2 Konkrétne úlohy pre spracovateľa v rámci plnenia zákazky**

Stručná charakteristika zadania:

- príprava na tvorbu PUM,
- územné vymedzenie plánu, jeho riadenie a harmonogram prípravy,
- zainteresované strany a ich zapojenie,
- medziodborová integrácia a schválenie harmonogramu prípravy,
- zabezpečenie všetkých väzieb, ktoré sa týkajú dopravy a mobility,
- vytvorenie participatívnej a komunikačnej stratégie, nielen na prerokovanie plánu, ale aj jeho realizáciu, nastavenie komunikácie ako vnútorná (vo vnútri úradu), tak i vonkajšia (s ďalšími organizáciami a s verejnosťou),
- priebežné prerokovanie plánu s verejnosťou,

- ďalšie požiadavky sú uvedené v prílohe 1 tohto dokumentu.

#### Podrobné úlohy:

1. Vytvorenie analýzy úradu, kto by sa mohol stať potenciálnym koordinátorom mobility kraja a aký tím bude mať k dispozícii. Nejde o tím, ktorý má len kontrolovať proces spracovania plánu udržateľnej mobility (PUM), ale o tím, ktorý ho bude implementovať.
2. Začlenenie významných podnikov v regióne do prípravy plánu, s väzbou na firemné plány mobility a na firmy zaoberajúce sa logistikou a prepravou tovaru.
3. Začlenenie všetkých ďalších významných a zainteresovaných strán do prípravy plánu, či už štátne a krajské organizácie, ale aj MVO s väzbou na dopravu a mobilitu.
4. Spracovať analýzu štruktúry krajského rozpočtu z rokov 2014-2019, v akých položkách sa počítalo s rozvojom mobility a v akých finančných alokáciách sa pohyboval. Analýza má väzbu na budúci rozpočet akčného plánu.
5. Zostaviť prehľad všetkých národných a európskych dotačných titulov s väzbou na dopravu a mobilitu a zostaviť prehľad, nakoľko kraj a mestá v kraji dané dotácie dokázali využívať v rokoch 2014-2019.
6. Vykonať analýzu všetkých strategických dokumentov kraja s cieľom identifikovať, aký majú vplyv na plán udržateľnej mobility (PUM).
7. Vykonať analýzu, nakoľko kraj vo svojich strategických dokumentoch počíta so "zraniteľnými účastníkmi" - deťmi, seniormi, chodcami, cyklistami, ľuďmi s obmedzenou pohyblivosťou. Ďalej bude preverené, nakoľko ich organizácie môžu byť začlenené do prípravy PUM.
8. Analyzovať, nakoľko súčasný územný plán ovplyvňuje mobilitu v kraji a nakoľko tento fakt bude zohľadnený v PUM.
9. Stanoviť silné a slabé stránky vlastnej súčasnej praxe v plánovaní vzhľadom na prípravu PUM.
10. Vykonať analýzu, nakoľko kraj zladil časový rámec prípravy PUM s prípravou a realizáciou ďalších existujúcich stratégií a politík kraja (napr. s územným plánom).
11. Stanovenie časového rámca na prípravu a realizáciu PUM. Je potrebné pripomenúť, že PUM je proces, ktorý nie je ukončený tým, že spracovateľ odovzdá dielo. Je potrebné od začiatku počítať s horizontom realizácie opatrení, minimálne do roku 2030.
12. Bude nadviazaná spolupráca so všetkými riadiacimi orgánmi, ktoré sa nachádzajú na území kraja, a ktoré majú vplyv na plánovanie a realizáciu PUM.
13. Bude nadviazaná spolupráca spoločne s okolitými riadiacimi orgánmi na jednotlivých úlohách a zodpovednosti, týkajúcich sa prípravy a realizácie PUM.
14. Bude vykonaná analýza inštitúcií fungujúcich v tých oblastiach, ktoré úzko súvisia s mobilitou (napr. územné plánovanie, životné prostredie, zdravie).
15. Už v tejto fáze bude vytvorená participačná stratégia, ktorá navrhuje spôsoby, ako angažovať partnerov a verejnosť do procesu prípravy a realizácie PUM.

16. Bude zostavený tím na prípravu, realizáciu a monitoring procesu PUM, ktorý funguje naprieč všetkými susednými riadiacimi orgánmi, a bude sa pravidelne stretávať. Pre plánovací proces bude navrhnutý interný plán práce vrátane jednotlivých krokov, návrhu zodpovednosti a míľnikov.

### 3.1.3 Vypracovanie komunikačnej stratégie

V prípravnej fáze bude vykonaná analýza strategických dokumentov (vymenované a doplnené spracovateľom) dodaných zadávateľom aj ďalších podľa odporúčaní spracovateľa, analýza ďalších dokumentov bez strategického charakteru (štúdie, prieskumy, prebiehajúce projekty, informácie o životnom prostredí a ďalšie), analýza väzieb medzi dokumentmi, identifikácia už existujúcej vízie a cieľov v oblasti udržateľnej mobility a zabezpečenie spracovania PUM v súlade s platnými strategickými dokumentmi kraja.

Súčasťou tejto etapy je aj analýza územného a dopravného plánovania. Bude vykonaná rešerš strategických dokumentov s ohľadom na udržateľnú mobilitu. V súčinnosti zadávateľa a ďalších partnerov budú zabezpečené podklady k danej problematike. Výsledok rešerše bude prerokovaný na kontrolnom dni so zadávateľom. Spracovateľ navrhne postup začlenenia PUM medzi posudzované dokumenty a identifikuje prípadné riziká, ktoré môže spracovanie PUM v tomto ohľade priniesť.

Spracovateľ v tejto fáze takisto vytvorí komunikačnú stratégiu, ktorá bude obsahovať informácie o komunikácii v rámci skupín zapojených do projektu a medzi projektovým tímom a verejnosťou. Komunikačná stratégia musí využívať také komunikačné prostriedky, ktoré budú napomáhať efektívnej komunikácii a zdieľaniu dát a informácií v celom projektovom tíme aj s verejnosťou.

Komunikačná stratégia bude obsahovať najmä:

- systém komunikácie medzi zadávateľom a spracovateľom,
- systém komunikácie v rámci úradu, stanovenie riadiacich, odborných a záujmových skupín,
- systém komunikácie úradu so zainteresovanými stranami, ktorý sa následne objaví v akčnom pláne,
- identifikáciu cieľových skupín,
- stanovenie komunikačných nástrojov,
- systém komunikácie medzi projektovým tímom a verejnosťou,
- systém propagácie PUM a návrhov, ktoré budú jeho súčasťou,
- časový harmonogram informačných kampaní pre verejnosť,
- vytvorenie webových stránok pre účely projektu, ktoré budú obsahovať aktuálne informácie, schválené dokumenty aj všeobecné informácie ohľadom plánov udržateľnej mobility,
- uskutočnenie workshopov pre odbornú i širokú verejnosť, a to najmenej 1x v každej fáze spracovania PUM,
- participatívny plán vrátane voľby vhodných nástrojov a participatívnych metód,
- zapojenie mediátora do verejných prerokovaní, marketingový plán na propagáciu PUM.

V prvej etape komunikačnej stratégie prebehne VSTUPNÉ ROKOVANIE medzi zadávateľom a spracovateľom, a to najneskôr do 14 dní od začatia spracovania PUM; rokovanie bude iniciovať spracovateľ. Rokovanie bude prebiehať v priestoroch obstarávateľa. Zadávatel odovzdá podklady a dokumenty, príp. výstupy vykonaných prieskumov súvisiacich so spracovaním PUM. Ďalšie podklady budú odovzdané v súčinnosti zadávateľa a spracovateľa. Spracovateľ vypracuje návrh zoznamu zainteresovaných skupín.



Súčasťou komunikačnej stratégie je aj vytvorenie riadiacich, odborných a záujmových skupín:

**Riadiaca skupina:**

- navrhnutá a zostavená zadávateľom,
- tvorená politickými zástupcami kraja a pracovníkmi krajského úradu,
- zodpovednosť nad dohľadom nad spracovaním PUM,

**Odborné skupiny:**

- navrhnuté dodávateľom za súčinnosti riadiacej skupiny,
- počet odborných skupín bude stanovený zadávateľom,
- tvorené odborníkmi na jednotlivé témy z radov pracovníkov krajského úradu a spolupracujúcich subjektov (dopravcovia, vysoké školy, zložky IZS a ďalšie),

**Záujmové skupiny:**

- súčasťou na základe vlastného záujmu,
- širšia verejnosť, významní zamestnávateľia, dopravní konzultanti, prevádzkovatelia parkovania, organizátori významných podujatí, záujmové a miestne združenia a ďalšie.

Výstupy z tejto kapitoly: stanovenie zainteresovaných skupín (textový dokument), informačné materiály (príspevky na webové stránky), zápisnice z rokovaní (textové dokumenty).

## 3.2. Analytická fáza

Cieľom analytickej fázy je analýza súčasného stavu územia v oblasti udržateľnej mobility, definovanie východzieho stavu vyjadreného vstupnými hodnotami indikátorov a jednotlivých oblastí mobility a životného prostredia, ktoré boli špecifikované v prípravnej fáze a budú ďalej sledované v návrhu PUM. Budú analyzované konkrétne problémy a príležitosti kraja v oblasti udržateľnej mobility a spracované prognózy s posúdením vývoja, ktoré budú prerokované s kľúčovými partnermi a verejnosťou.

### 3.2.1 Demografia a sociálna štatistika

Časť Demografia a sociálna štatistika by mala obsahovať nasledovné okruhy:

- vývoj a štruktúra obyvateľstva územia (minimálne posledné tri sčítania od roku 1991, odporúča sa však od roku 1970),
- analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál, najmä
  - demografické charakteristiky a trendy rozvoja územia,
  - pohyb za prácou, vzdelaním a voľnočasovými aktivitami,
  - denné prítomné obyvateľstvo,
  - trh práce a pracovné príležitosti a
  - demografický potenciál,
- analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu, najmä
  - analýza vzťahov bydlisko-pracovisko vo vzťahu k mobilite a
  - centrá zamestnanosti a bývania vo vzťahu k dopravným systémom,

- a prognóza demografického vývoja, najmä
  - demografická prognóza vo vzťahu k potenciálu územia a
  - prognóza pracovných príležitostí vo vzťahu k potenciálu územia.

Všetky analýzy k tejto časti analytickej fáze sú už spracované a budú dané objednávateľom k dispozícii zhotoviteľovi v rámci podkladov pri podpise zmluvy. Forma výstupov zhotoviteľa musí byť konzultovaná s objednávateľom, a to predovšetkým vzhľadom na stanovený harmonogram spracovania materiálu.

### 3.2.2 Doprava

Časť Doprava sa rozdeľuje do troch oblastí

- organizácia,
- prevádzka a
- infraštruktúra.

Zoznam odporúčaných relevantných údajov vychádza z metodiky MDV SR (Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility), ktorý je uvedený na stranách 22 a 23.

Z nich boli vybrané indikátory pre súhrnnú analýzu.

o Charakteristika dopytu po mobilite

- vymedzenie a opis územia, spádovej oblasti kraja
- obyvateľstvo, demografická štruktúra (obyvatelia, zamestnanci, študenti - ich rozmiestnenie počas dňa)
- socioekonomický profil územia, oblastí
- zamestnanie, podnikanie, inventarizácia služieb
- rekreácie a voľnočasové aktivity
- mobilita (hybnosť), deľba dopravnej práce, priemerná prepravná vzdialenosť podľa módov dopravy
- motorizácia / automobilizácia, história a vývoj
- prepravné objemy a ukazovatele osobnej a nákladnej dopravy
- prepravné vzťahy, vonkajšie relácie
- imisné zaťaženie kraja škodlivinami emitovanými dopravou (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzén, benzo (a) pyrén, Nox, CO<sub>2</sub>, CO)
- SWOT

o Verejná osobná doprava, vrátane železničnej dopravy a väzieb na Integrovaný dopravný systém Banskobystrického kraja

- stav siete verejnej dopravy
- základná kostra siete, väzba na miestnu a nadregionálnu sieť
- kvalita trás, dostupnosť územia, technológia obsluhy B + G
- prepravné vzťahy a obsadenosť verejnej dopravy
- SWOT

o Cyklistická doprava, bezpečnosť

- stav siete cyklistických komunikácií vrátane vybavenia sprievodnou infraštruktúrou
- základná kostra siete, väzba na regionálnu a nadregionálnu sieť
- kvalita trás, dostupnosť územia, technológia obsluhy B + G
- prepravné vzťahy a intenzita cyklistickej dopravy
- nedostatky a problémové oblasti, nehodové lokality
- SWOT

#### o Pešia doprava, bezpečnosť

- stav siete základných peších trás, posúdenie stavu, nedostatky v pohybe osôb
- podmienky pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
- pešie zóny, obytné ulice a zóny
- turistické trasy, väzby na území regiónu
- intenzita pešej dopravy, hodnotenie vzťahu k cestnej doprave
- problémové oblasti, nehodové lokality
- SWOT

#### o Individuálna automobilová doprava, pozemné komunikácie, bezpečnosť

- stav siete pozemných komunikácií
- základná komunikačná kostra kraja
- prepravné vzťahy, intenzita dopravy, obsadenie vozidiel
- výkonnosť dopravnej siete, hustota premávky, kapacitné rezervy komunikácií a križovatiek
- úroveň kvality prepravy, dostupnosť územia
- organizácia dopravy
- skladba a vek vozidlového parku
- nedostatky a problémové oblasti, nehodové lokality (podľa podkladov Polície SR, posúdenie podľa Metodiky identifikácia a riešenie miest častých dopravných nehôd)
- SWOT

#### o Doprava v pokoji (statická doprava), len s väzbou na verejnú dopravu

- stav infraštruktúry a technologických zariadení
- oblasti regulácie, nástroje a spôsoby
- technológia obsluhy P + G, prestupové terminály
- bilancia ponuky, bilancia používateľských skupín, využitie ponuky
- kvalita dostupnosti územia
- nedostatky a problémové oblasti
- SWOT

#### o Nákladná cestná a železničná doprava, kombinovaná doprava

- stav infraštruktúry a technologických zariadení
- objemy nákladnej dopravy, prehľad komodít, hlavné prepravné relácie
- dostupnosť územia, prekladiská a logistické centrá, efektivita činností
- nedostatky a problémové oblasti
- SWOT

#### o Organizácia a riadenie prevádzky, informačné a dopravné telematické systémy

- stav infraštruktúry a technologických zariadení
- informačné systémy pre cestujúcich vo verejnej doprave
- informačné systémy pre občana poskytujúce informácie o doprave
- dispečerské riadenie v riešenej oblasti - dopravný podnik, riadenie prevádzky, správa a údržba ciest atď., koordinácia činností
- účinnosť a prínosy systému riadenia
- nedostatky a problémové oblasti
- SWOT

### 3.2.3 Dotazníkový dopravno-sociologický prieskum

Bude spracovaný zadávateľom a pre spracovateľa bude k dispozícii v celom rozsahu.

### 3.2.4 Dopravné modelovanie

Je známe, že dopravné modelovanie je povinné pre regionálne plány udržateľnej mobility. V tomto kontexte však už Banskobystrický kraj zadal spracovanie 2-stupňového dopravného modelu, štvorstupňový model nebude vyžadovaný. Bude k dispozícii do konca roka 2019.

Cyklistická doprava je riešená predovšetkým za účelom dochádzania do práce na krátke vzdialenosti a bude odkazovať predovšetkým na riešenie mobility na miestnych úrovniach. To isté platí aj pre pešiu dopravu. Treba si pripomenúť, že metodické pokyny MDV SR sú odporúčacie predovšetkým pre municipality, kde sa najmä vo väčších mestách javí 4-stupňový dopravný model ako potrebný. Avšak pre zámer spracovania krajského PUM prakticky nie je reálne tento model spracovať.

Zhotoviteľ obdrží od zadávateľa spracovaný dvojstupňový dopravný model kraja.

### 3.2.5 Vyhodnotenie modelových výpočtov imisí a hlukových záťaží

Modelové výpočty imisnej záťaže budú vykonané s detailnosťou zodpovedajúcou rozptylovým štúdiám jednotlivých zdrojov a budú zahŕňať okrem samotného vplyvu dopravy aj vplyvy ostatných zdrojov znečisťovania ovzdušia v rovnakej podrobnosti. Výsledky modelových výpočtov sú kalibrované na meranie staníc imisného monitoringu. Výpočet rozptylu bude vykonaný pre tieto znečisťujúce látky: NO<sub>2</sub> (oxid dusičitý), benzo (a) pyrén, PM<sub>10</sub> (prašná frakcia aerosólu <10 mikrometrov), NO<sub>x</sub> (oxid dusíka), CO<sub>2</sub> (oxid uhličitý), CO (oxid uhoľnatý).

Modelové výpočty hlukovej záťaže budú vykonané s ohľadom na štruktúru dopravy a budú plne vychádzať predovšetkým z podkladov multimodálneho dopravného modelu kraja. Výpočty hlukovej záťaže budú spracované formou máp hlučnosti a výpočtových bodov na fasádach objektov chránených vonkajších stavieb a výsledky budú vyhodnotené vo vzťahu k platným hygienickým limitom, zvlášť pre dennú dobu (LAeq, 16h) a nočnú dobu (LAeq, 8h).

Vyhodnotenie vplyvu na životné prostredie

- Na základe intenzít dopravy na dopravných infraštruktúrach v riešenej oblasti a podkladov z existujúcich zaťažení životného prostredia budú vyhodnotené oblasti s maximálnymi negatívnymi vplyvmi na obyvateľa (hlavne v obytných častiach pozdĺž hlavných komunikácií), v ktorých sa stanoví existujúca hluková a emisná záťaž.
- Identifikácia kritických miest, pre ktoré bude následne stanovená hluková záťaž z cestnej a železničnej dopravy pre dennú a nočnú dobu s rozdelením na IAD, nákladnú, hromadnú a železničnú dopravu na

základe zistených údajov o intenzite dopravy a hlukového monitoringu. Vyhodnotenie údajov bude viazané k platným hygienickým limitom s porovnaním s hodnotami podľa existujúcej hlukovej mapy.

- Stanovenie imisnej záťaže vplyvom emisií z cestnej dopravy v kritických miestach pre znečisťujúce látky (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzén, benzo (a) pyrén, Nox, CO<sub>2</sub>, CO) s využitím existujúcej rozptylovej štúdie a meraní staníc imisného monitoringu.
- Identifikácia kritických miest na dopravnej sieti z hľadiska záťaže na životné prostredie, plynúce z intenzity dopravy a monitoringu predikovanej záťaže na obyvateľa najmä v obytných častiach riešenej oblasti je dôležitým prvkom pre návrhovú časť a bude prerokovaný a odsúhlasený v odborných pracovných skupinách.

### 3.2.6 Situačná analýza

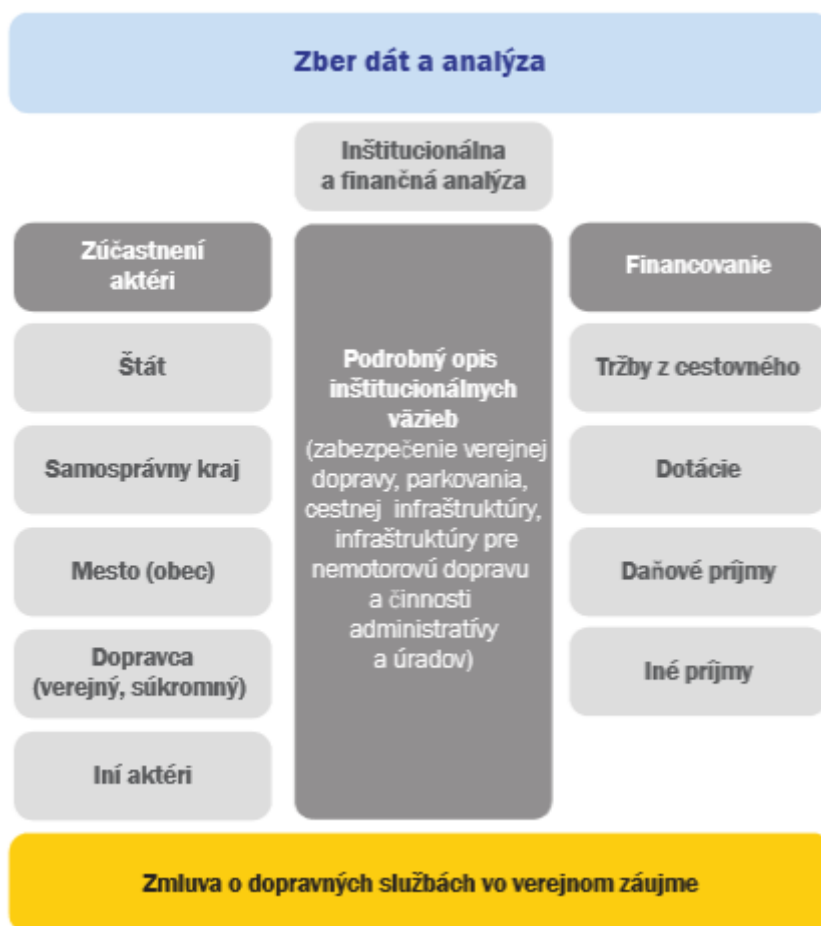
**Situačná analýza** bude vychádzať z metodických pokynov MDV SR. Je vhodné aby bola situačná analýza v pláne udržateľnej mobility dostatočne podrobná, predovšetkým časť týkajúca sa poskytovania služieb a prevádzky verejnej dopravy.

Jedným z automatických princípov predkladaného dokumentu je predstavenie bázy na vytvorenie udržateľného sektoru dopravy – menovite v podobe bežných a kapitálových výdavkov v strednodobom a dlhodobom horizonte. Udržateľnosť je tiež kľúčová z hľadiska životného prostredia, spoločenskej akceptácie, klimatických zmien a pod. Z technického a finančného hľadiska sa predpokladá príprava adekvátneho plánovacieho a riadiaceho rámca celého dopravného systému, pre ktorý sa nastaví a zabezpečí vhodné financovanie na základe spoločne odsúhlasených cieľov.

Nižšie uvedený obrázok 2 (viď str.22) ilustruje význam a spôsob spracovania takejto analýzy, čím sa na jednej strane zaistí lepšia orientácia pri stanovení cieľov a opatrení vo verejnej doprave a na druhej poskytne mestu, regiónu, prípadne dopravnej autorite transparentné dáta a informácie s cieľom pochopiť vplyv potenciálnych investícií do dopravného systému na ich rozpočet. Tieto dáta majú ambíciu stať sa základom objektívnej definície cieľov pri rokovaní o zmluvách o výkone vo verejnom záujme. Uvedený postup predstavuje pokrok v rozhodovacích procesoch a v uvedomelosti v oblasti verejnej dopravy a systémovej udržateľnosti.

Analýza cieľov a opatrení by mala vychádzať z nasledujúcich krokov:

1. Zber relevantných dát týkajúcich sa technického a inštitucionálneho zabezpečenia verejnej dopravy v sledovanom území a hlavných zdrojov príjmov a dotácií.
2. Spracovanie a harmonizácia dát s cieľom určiť syntetické kľúčové indikátory. Tie sa použijú na národné a medzinárodné porovnávanie ako podporný nástroj na identifikáciu oblastí, v ktorých má dopravný systém (úroveň dotácií, podpora všeobecnej preferencie VOD), a prevádzkovateľ (napr. zmena pracovných zmien, zlepšenie stavu koľajových vozidiel) rezervy.
3. Dáta z hore uvedených aktivít by mali v ideálnom prípade reprezentovať samostatnú kapitolu a jednu z hlavných častí organizačnej a inštitucionálnej analýzy PUM. Tiež by mali predstavovať hlavný zdroj dát a informácií na určenie cieľov a opatrení PUM, zohľadňujúc rôzne časové horizonty a udržateľnosť, prípadne potrebu ďalších dotácií na zabezpečenie prevádzky.



Obrázok 2: Postup vypracovanie Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (zdroj: JASPERS a MDVRR SR)

Situačná analýza bude spolu s prehľadnými mapami, grafmi a tabuľkami v textovej časti interpretovať výsledky z dopravných výskumov a modelovania v oblastiach uvedených v kapitole 3.2.1. Okrem toho sa budú analyzovať nasledujúce oblasti:

- Moderná mobilita musí byť definovaná cez štandardy dopravných prostriedkov, najmä v prípade osôb s trvalo alebo dočasne obmedzenou schopnosťou pohybu alebo orientácie (osoby so zdravotným postihnutím, rodičia s detskými kočíkmi, cestujúci s batožinou a pod.),
- prevádzkové problémy,
- hluk a problém s vibráciami,
- zmierňovanie klimatických zmien,
- zmierňovanie vplyvov na životné prostredie a inteligentné dopravné systémy.

Situačná analýza ďalej identifikuje úzke miesta v organizácii dopravy, prevádzke a dopravnej infraštruktúre.

Výstupom z tejto časti sú:

- Zhrnutie predpokladov pri ponechaní súčasného rozvoja dopravného systému,
- analýza súčasnej plánovacej praxe z ktorej bude plán udržateľnej mobility vychádzať,
- množina hlavných a špecifických problémov a príležitostí dopravného systému, ktoré vyplývajú z analýzy a

- budúce trendy v oblasti životného prostredia a s tým súvisiaca podmnožina opatrení.

Z výstupov situačnej analýzy bude spracovaná SWOT analýza rozdelená na tri časti - organizácia dopravy, prevádzka a infraštruktúra.

Výstupom analytickej časti bude súhrnná textová časť s popisom východiskového stavu, prehľadné grafické a tabuľkové podklady, modely a mapové prílohy v požadovaných tematických okruhoch analytickej časti vrátane zápisníc odborných pracovných skupín a ďalších rokovaní.

Analýza poskytne opis ponuky a dopytu po doprave na pôdoryse základných dopravných tém:

- Úvodná analýza a charakteristika územia,
- charakteristika dopytu po mobilite,
- individuálna automobilová doprava,
- statická doprava,
- verejná hromadná doprava,
- aktívne druhy dopravy (cyklodopravy, pešej dopravy),
- nákladná doprava a logistika.

### 3.3. Navrhovaná fáza

Návrhová časť dokumentu bude logicky naviazaná na predchádzajúcu prípravnú a analytickú časť a bude vypracovaná v nadväznosti na jej výsledky a závery. Návrhová fáza stanovuje víziu, ďalej strategické a špecifické ciele kraja. V spolupráci so zainteresovanými stranami bude identifikovaná vízia mobility, ktorá bude tvoriť dlhodobý trend vývoja mobility v kraji. Vízia bude odpovedať na otázky, kam a ako by mal kraj smerovať v otázke mobility v nasledujúcich rokoch. Na základe vízie mobility budú stanovené strategické a špecifické ciele, ktoré budú merateľné a bude možné sledovať ich naplnenie. Dosiahnutie cieľov bude podporovať súbor opatrení investičného aj neinvestičného charakteru, ktoré povedú k riešeniu identifikovaných potrieb. Budú vyhodnotené ekonomické nároky jednotlivých opatrení vrátane analýzy možných zdrojov financovania.

Cieľom návrhovej fázy je stanoviť spoločnú víziu mobility, strategické a špecifické ciele a navrhnuť opatrenia, ktoré prispievajú k ich naplneniu. PUM bude podporovať vyvážený rozvoj všetkých relevantných druhov dopravy a zároveň bude cieľiť na postupný presun k udržateľnejšej doprave v súlade s vyššie uvedenými základnými tézami. Stanovenie vízie, cieľa aj opatrení bude potrebné intenzívne prediskutovať s jednotlivými odbornými skupinami.

Spracovateľ navrhne ucelený súbor technických opatrení, opatrení v oblasti infraštruktúry, opatrení založených na politikách a mäkkých opatreniach Ciele na zlepšenie výkonu dopravnej siete, organizáciu dopravy a mobility obyvateľov a návštevníkov kraja. PUM zároveň v rámci riešeného územia zohľadní regionálne väzby u všetkých druhov dopravy, pričom spracovateľ tiež navrhne vhodnú previazanosť a vzájomnú koordináciu pri všetkých relevantných druhoch dopravy. V návrhovej časti bude orientačne vyčíslená investičná náročnosť navrhovaných úprav jednotlivých dopravných stavieb.

V návrhu uvažovaného rozvoja jednotlivých subsystémov bude orientačne vyhodnotený s negatívnymi vplyvmi dopravy, hlavne vplyvy hluku a emisií.

Spracovateľ PUM navrhne pre návrhový horizont PUM kompletný systém obsluhy územia všetkými

podsystemami vrátane vyhodnotenia kritických miest. Spracovateľ navrhne vytvorenie komplexného multimodálneho systému so vzájomnou previazanosťou a bude pritom vychádzať zo spracovaných dokumentácií jednotlivých subsystémov (ak sú spracované). V dlhodobom horizonte by tak dopravný systém mal byť šetrnejší k životnému prostrediu, prívetivejší pre obyvateľov a ekonomickejší pre prevádzkovateľov dopravných systémov.

Výstupy musia byť spracované tak, aby ich bolo možné importovať do GISu vo špecifikovaných formátoch podľa požiadaviek objednávateľa a súčasne, aby boli kompatibilné so súčasným formátom.

V tomto zmysle ide predovšetkým o nasledovné výstupy:

- dopravné uzly a prestupné body vo verejnej doprave,
- modernizácia železničnej siete,
- modernizácia cestnej siete,
- pentlogram – grafické znázornenie zaťaženia komunikácií alebo liniek verejnej dopravy.

Vykoná návrh optimalizácie trás jednotlivých systémov, uzlových bodov a vzájomné spolupôsobenie jednotlivých druhov mobility. Bude zohľadnená preferencia nemotorovej dopravy a jej previazanosť na lokálnu obsluhu územia a optimálnu vzdialenosť. Bude preferovaná plynulosť verejnej dopravy, zabezpečenie kvalitného zásobovania územia a pokrytie potrieb mobility obyvateľov. Budú navrhnuté úpravy zvyšujúce bezpečnosť obyvateľov pri zachovaní životaschopného organizmu kraja.

Spracovateľ vytvorí v pláne varianty, víziu, ciele a opatrenia podľa zadania objednávateľa a uvedie ich v textovej časti.

### 3.3.1 Varianty

Na základe situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania je možné predpokladať kombináciu rôznych účinkov z budúcich opatrení opísaných v pláne udržateľnej mobility. Predpoveď rôznych situácií umožňuje lepšie a nezávisle vyhodnotenie dôsledkov súčasných trendov, už prijatých opatrení a nových politických rozhodnutí. Skúmanie účinkov jednotlivých variantov umožňuje určiť realistické ciele pre výstupné kľúčové indikátory.

V procese tvorby plánu udržateľnej mobility je potrebné vytvoriť alternatívne varianty týkajúce sa budúceho rozvoja s cieľom stimulovať diskusiu o alternatívach a ich vplyvoch. Odporúča sa vytvoriť štyri rôzne typy variantov:

- naivný variant, ktorý nepredpokladá žiadne aktivity a slúži ako argument do diskusie,
- nulový variant, ktorý predpokladá implementáciu opatrení **v súlade so súčasnou politikou** (teda bez zmeny prístupu),
- alternatívne varianty, ktoré vychádzajú z rôznych politík, prístupov, preferencií, názorov a myslení v rámci pracovnej skupiny zodpovednej za tvorbu plánu udržateľnej mobility a
- pre potreby SEA maximalistický variant, ktorý predpokladá, že sa využijú všetky dostupné možnosti (obstará sa, pripraví sa, zriadi sa a vybuduje sa všetko, čo je možné).

Pri tvorbe variantov sa zohľadní komplexný charakter dopravy a mobility, územné plánovanie, environmentálny a ekonomický rozvoj územia a jeho okolia, demografiu a pod. Varianty by mali byť zhotovené podrobne, dodržiujúc integrovaný princíp a predpokladať aj výskyt mimoriadnych udalostí (napr. povodne, výpadok elektrickej energie a pod.). Všetky varianty nemusia byť zákonite zverejnené



v textovej časti dokumentu, no predstavujú nevyhnutnú súčasť plánovacieho procesu.

Varianty sa odporúča zhotoviť podľa záverov analytickej časti v horizonte 10 rokov. Časť je možné rozdeliť podľa jednotlivých subsystémov dopravy v podobe:

- **cestná komunikačná sieť** s výpočtami jej zaťaženia,
- **sieť a infraštruktúra verejnej osobnej dopravy** so zahrnutím regionálnych a medziregionálnych vzťahov s výpočtami jej zaťaženia, definovaním prestupových uzlov, návrhom infraštruktúry verejnej osobnej dopravy s cieľom zvýšenia jej podielu na deľbe prepravnej práce a dopravno-inžinierskym návrhom na postupnú implementáciu integrovanej siete VOD,
- **statická doprava** s návrhom systému regulácie parkovania a určením polohy, kapacity a finančných nákladov záchytných parkovísk (P+R, B+R, K+R),
- **cyklistická doprava** s návrhom riešenia ucelenej siete cyklistických tratí s cyklodopravnou funkciou,
- **pešia doprava** s návrhom rozširovania peších zón a verejných priestranstiev a návrhom zlepšenia podmienok pre chodcov s trvalou alebo dočasne obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie predovšetkým v nadväznosti na využívanie VOD,
- **železničná doprava** predovšetkým v zmysle integrovanej siete VOD,
- **letecká doprava** a jej zariadenia ako významné zdroje a ciele cestujúcich,
- **mestská logistika** a
- kombinovaná doprava.

Príklad variantného popisu

- Návrhové scenáre pre sledované časové obdobie do roku 2030

o Vytvorenie nulového scenára, ktorý bude zodpovedať vývoju dopravnej situácie pri zachovaní súčasných podmienok / zdôvodniť, kraj sa rozhodol, že tieto scenáre neprichádzajú do úvahy

o Scenáre vo variantoch v závislosti na plánovanej realizácii navrhnutých opatrení na posilnenie udržateľnej dopravy (minimalistická, stredová a maximalistická varianta)

o Scenáre budú vyhodnotené z hľadiska technickej a finančnej náročnosti, nákladov a prínosov s hodnotením silných a slabých stránok (SWOT)

o Prerokovanie scenárov v pracovných skupinách, s politikmi, partnermi, odborníkmi, verejnosťou

- Výber najvhodnejšieho scenára a stanovenie priorít a aktivít pre jednotlivé dopravné módy

o Návrh opatrenia investičného charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry

o Návrh neinvestičných a finančne menej náročných opatrení (dopravne inžinierskeho a organizačného charakteru vrátane využitia manažmentu mobility na presadenie udržateľných foriem dopravy v jednotlivých oblastiach života v regióne)

o Vyhodnotenie dopadu navrhovaných opatrení na sledované indikátory

o Návrh súboru opatrení s možnosťou synergického efektu a analýza ich možností v rámci súboru opatrení na základe hodnotenia indikátorov výsledku a dopadu

o Prerokovanie konceptu návrhu opatrenia - v pracovných skupinách, s politikmi, partnermi, odborníkmi, verejnosťou

Výstupom návrhovej fázy bude textový dokument doplnený o grafické, mapové a tabuľkové prílohy.

### **3.3.2 Vízia**

Vízia musí byť vytvorená s ohľadom na všetky príslušné politické perspektívy, najmä všeobecné politické rámce (napr. Agenda 21, strategické plány), územný rozvoj, ekonomický rozvoj, životné prostredie, sociálnu inklúziu, zdravie a bezpečnosť. Plán udržateľnej mobility bude obsahovať dlhodobú víziu vývoja dopravy a mobility pre zadané územie, predpokladajúc všetky druhy a formy dopravy: verejnú a individuálnu, osobnú a nákladnú, motorovú a nemotorovú, statickú a dynamickú. Počas tvorby návrhovej časti je potrebné vychádzať z variantov a dohodnúť sa so zodpovednými aktérmi na vízii – dlhodobom ciele z hľadiska rozvoja dopravy a mobility v danom priestore a vytvoriť z nej ústredný prvok plánovacieho procesu. Na tento účel sa odporúča vytvoriť pracovnú skupinu zástupcov samospráv a iných aktérov zodpovedných za tvorbu vízie prostredníctvom pravidelných stretnutí.

Zadávatel s podporou spracovateľa stanoví skupinu zodpovednú za prípravu vízie mobility. V rámci spoločných rokovaní budú vytvorené podklady pre zainteresované strany, ktoré budú rozhodovať o stanovení vízie mobility. Spracovateľ vytvorí návrh vízie mobility k pripomienkovaniu zo strany zadávateľa aj ostatných zainteresovaných strán v nadväznosti na komunikačnú stratégiu / s riadiacou skupinou. Spracovateľ prerokuje so zadávateľom finálne znenie vízie mobility. V rámci komunikácie so zainteresovanými stranami bude vytvorený informačný materiál o postupe tvorby vízie mobility a jej finálneho znenia.

Návrh vízie bude priebežne konzultovaný so zadávateľom, finálne znenie vízie musí byť zadávateľom schválené.

Výstupy z tejto kapitoly: vízia mobility (textový dokument), informačné materiály (príspevky na webové stránky).

### **3.3.3 Identifikácia cieľov**

Ciele PUM sú želané výsledky (napr. skrátenie cestovného času, zníženie počtu dopravných nehôd, zníženie emisií z dopravy), kým opatrenia sú spôsobom, ako tieto ciele dosiahnuť (napr. vybudovaním novej trate verejnej koľajovej dopravy, zmenou usporiadania konkrétneho uličného priestoru v prospech zraniteľných účastníkov cestnej premávky, vybudovaním obchvatu). Správne definovaný cieľ by mal byť dosiahnuteľný prostredníctvom rôznych opatrení. Po definovaní cieľov sa analyzuje ich súlad s víziou. Ciele sú následne prioritizované podľa uskutočniteľnosti a príspevku k udržateľnej mobilite. Ciele predstavujú najkonkrétnejšiu formu záväzkov prijatých v pláne udržateľnej mobility.

Ich formulácia by mala byť v súlade s princípmi SMART (špecifické, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a termínované). Ciele musia byť navrhnuté tak, aby boli transparentným a jednoznačným nástrojom na zhodnotenie, čo je potrebné na území zabezpečiť na uspokojenie neustále sa meniacich prepravných nárokov. Výsledné ciele sú súčasťou PUM. Na zlepšenie prehľadnosti sa odporúča rozdeliť kapitolu na časti podľa módov dopravy, resp. podľa vecného prístupu (organizácia, prevádzka a infraštruktúra). Merateľnosť cieľov sa zabezpečí prostredníctvom kľúčových indikátorov Každý cieľ je potrebné opísať a odôvodniť s odvolaním sa na časť Situačná analýza. Príklad 1: "Rastúci počet

osobných automobilov vedie k naplneniu kapacity cestných komunikácií, znižovaniu komfortu cestujúcich, obyvateľov žijúcich v predmetnej oblasti, zvyšovaniu spotreby pohonných hmôt a zvyšovaniu objemu škodlivých emisií. Na základe uvedeného navrhujeme definovať cieľ „Odstránenie kongescií“, ktorý budeme hodnotiť prostredníctvom kľúčového indikátora „Zníženie časových strát v kongesciách dopravy“ a prijať také opatrenia, ktoré budú viesť k danému cieľu.

Príklad je dosiahnuteľný, relevantný a čiastočne špecifický. Na zabezpečenie úplnej špecifikácie, merateľnosti a časovej kompatibility doplniť za každý cieľ tabuľku v nasledujúcom formáte:

Označenie cieľa	Cieľ	Názov indikátora	Merná jednotka	Východisková hodnota	Rok	Cieľová hodnota	Rok
-----------------	------	------------------	----------------	----------------------	-----	-----------------	-----

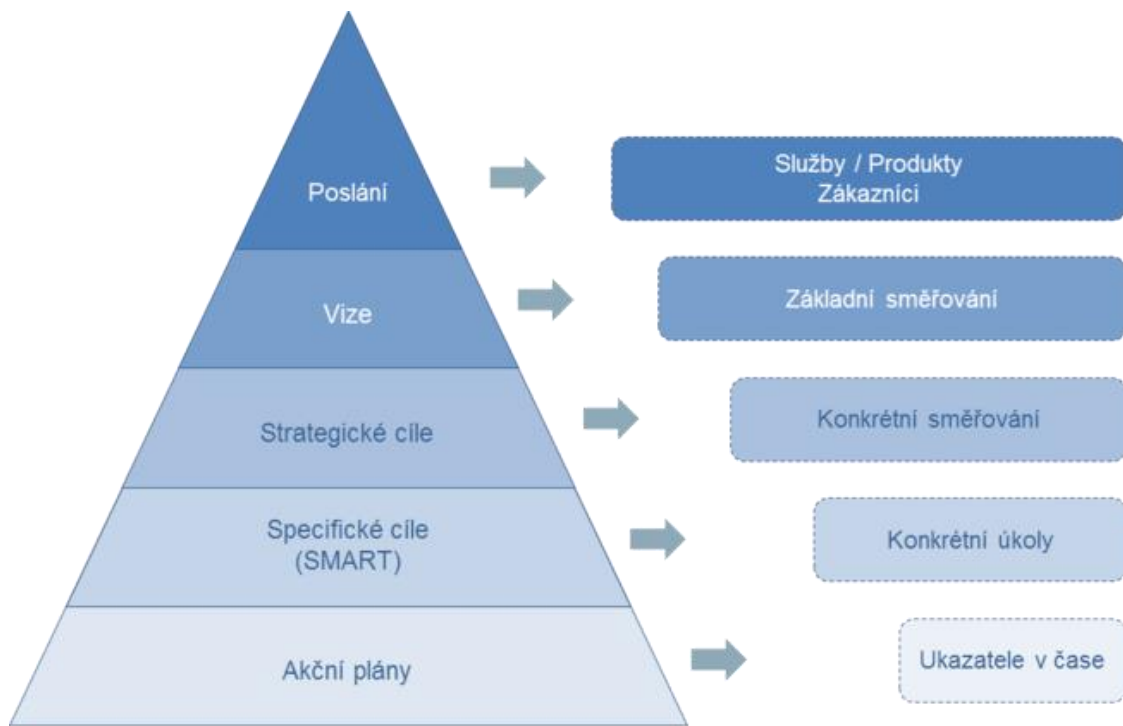
→ Príklad 1:

Označenie cieľa	Cieľ	Názov indikátora	Merná jednotka	Východisková hodnota	Rok	Cieľová hodnota	Rok
1.1.1	Odstránenie kongescií	Zníženie časovej straty spôsobenej dopravnými kongesciami	minúty	0	2015	10	2020

S veľkou pravdepodobnosťou by bolo kontraproduktívne definovať neúmerne veľké množstvo cieľov. Pokyny SUMP uvádzajú ako vhodnú množinu 20 až 40 cieľov v závislosti od rozsahu konkrétneho plánu. V prípade nižšej implementačnej kapacity sa odporúča stanovenie približne 20 cieľov. Mestá a regióny, ktoré vytvárajú plán udržateľnej mobility po prvýkrát, by mali zvoliť skôr menší počet cieľov. Pri voľbe cieľov je potrebné zohľadniť skutočný stav. Definovanie populárnych, no v kontexte dostupnosti zdrojov nereálnych cieľov, by bolo kontraproduktívne a mohlo by ohroziť celý proces implementácie. PUM by mal byť ambiciózný, ale zároveň realistický. Voľbu vhodných cieľov umožňuje princíp SMART.

Podľa tohto prístupu by mali byť ciele:

- S - špecifické (angl. specific) – presne, kvantitatívne, kvalitatívne a zrozumiteľne opísané prostredníctvom terminológie, ktorá je príbuzná všetkým aktérom,
- M - merateľné (angl. measurable) – definované spôsobom, aby zmeny stavu, ktoré vyplývajú z konkrétneho cieľa boli kvantitatívne hodnotiteľné – to vyžaduje voľbu vhodných indikátorov,
- A - dosiahnuteľné (angl. achievable) – vytvorené na základe dostupných finančných, technických a ľudských zdrojov a po diskusií s aktérmi,
- R - relevantné (angl. relevant) – také, ktoré zabezpečia udržateľnú mobilitu a podporujú súlad s ostatnými cieľmi a
- T - termínované (angl. time-bound) – s jasne definovaným harmonogramom a zodpovednosťou. Pri definícii jednotlivých cieľov je potrebné zohľadniť vytvorené varianty.



Zdroj: CorSet Framework, 2010

**Zadávateľ v rámci zadania definuje príklad cieľov strategického plánu, ktoré majú riešiť vybrané okruhy riešení problémov. Strategický plán bude upresnený v rámci realizácie PUM.**

### **Strategický cieľ: A / VEREJNÁ DOPRAVA a obslužnosť územia VEREJNOU DOPRAVOU**

V nadväznosti na analytickú časť PUM bude vypracovaný návrh:

- Organizácia a integrácia systému verejnej dopravy (VD, MHD, prímestská autobusová a železničná doprava) v nadväznosti na pripravovaný integrovaný dopravný systém vedúci k zvýšeniu kvality, rýchlosti a atraktivity verejnej dopravy a zhodnotenie potenciálu intermodality verejnej dopravy s inými druhmi udržateľných spôsobov dopravy,
- dovybavenie zastávok a vozidiel modernými informačnými systémami (informácie o doprave v reálnych časoch) pre zvýšenie kvality cestovania vrátane využitia mobilných technológií,
- opatrenia na zvýšenie plynulosti a rýchlosti VHD (napr. Vyhradené jazdné pruhy, zastávky na jazdnom pruhu, prednosť v križovatkách, zálivy, apod.),
- umiestnenie systému B+R, P+R, K+R a posúdenie ich možnosti,
- mäkkých opatrení na podporu verejnej dopravy, napr. propagačné a informačné materiály.

Všetky návrhy zhotoviteľa týkajúce sa verejnej dopravy musia byť konzultované so spracovateľom dokumentu Plán dopravnej obslužnosti (PDO), ktorý bude spracovávaný súbežne s PUM.

Výstupy budú zapracované do strategického plánu a budú primárne vychádzať z PDO a v jeho súlade.

**A / 1 Posilniť spoje a väzby verejnej hromadnej dopravy (VHD) tak, aby došlo k presunutiu časti individuálnej automobilovej dopravy do VHD a aby sa zlepšilo prepojenie miest a obcí.**

- 1/1 Zlepšenie nadväznosti VHD na prímestskú autobusovú a všetku železničnú dopravu

- 1/2 posilnenie obslužnosti VHD cez víkendy a sviatky
- 1/3 nastavenie trás VHD liniek s ohľadom na záchytné parkoviská P + R
- 1/4 zlepšenie obslužnosti všetkých častí kraja vo večerných hodinách
- 1/5 zavedenie striktne taktovej dopravy VHD s garantovanými prestupmi a riadnymi prekladmi liniek
- 1/6 prispôsobovanie systému VHD v nadväznosti na meniace sa dopravné správanie a potreby obyvateľov.

## **A/2 Skvalitniť infraštruktúru verejnej dopravy**

- 2/1 Zriadenie nových zastávok VHD v miestach, kde chýba: bude doplnené spracovateľom.
- 2/2 Rozvoj telematiky - umiestnenie infotabulí s odchodmi spojov (s cieľom zvýšiť atraktivitu a využívanie MHD), prípadne umiestňovanie webových odkazov (aj v podobe QR kódov), umožňujúcich ich zobrazenie v mobilných telefónoch.
- 2/3 Modernizácia vozidlového parku (bezbariérovosť, komfort cestujúcich, alternatívny pohon).
- 2/4 zlepšovanie informačného a orientačného systému verejnej dopravy, podpora viditeľnosti verejnej dopravy.
- 2/5 Integrácia dopravy - previazanosť verejnej dopravy s ďalšími druhmi dopravy (P + R park and ride v rámci celého územia, B + R bike and ride, K + R kiss and ride, preprava bicyklov vo verejnej hromadnej doprave).
- 2/6 Ekonomická prijateľnosť systému verejnej hromadnej dopravy pri priblížení jeho parametrov porovnateľným mestám na Slovensku.
- 2/7 Zapojenie do širšej koordinácie dopravnej obslužnosti (zlepšenie koordinácie vo väzbe národnej a miestnej siete, účasť na diskusii o nastavení krajského integrovaného dopravného systému).
- 2/8 Preverenie možností a podmienok pre využitie elektromobility vo verejnej doprave.

## **Strategický cieľ: B / DOPRAVA A INFRAŠTRUKTÚRA „tepny a žily kraja“**

V nadväznosti na analytickú časť PUM bude vypracovaný, či spracovaný:

- Návrh etapizácie dostavby cestnej siete a stanovenie priorít v jej realizácii.
- Návrh a kategorizácia funkčných tried komunikácií.
- Variantné návrhy cestnej siete (s maximálnym využitím existujúcej infraštruktúry, s návrhom nových komunikácií).
- Variantné návrhy organizačných a stavebných opatrení s využitím vyspelých telematických prostriedkov.
- Variantné návrhy úprav križovatiek pre zlepšenie plynulosti dopravy (hlavne možnosti nových okružných križovatiek) na hlavnej komunikačnej sieti.

- Posúdenie dopravnej siete kraja vymedzené v Územnom pláne z hľadiska efektívnosti, funkčnosti, plynulosti, zmien intenzít dopravy, hlukovej záťaže, dopravnej dostupnosti územia.
  - Stanovenie priorít jednotlivých opatrení parkovanie v kraji, posúdenie možností a návrh umiestnenia systému P + R, P + G (príp. K + R).
  - Návrh organizačných zmien pri vykonávaní manažmentu regionálnej mobility za účelom zvýšenia efektivity činností pri správe a údržbe dopravnej infraštruktúry a vykonávanie súvisiacich investícií, pri zavádzaní konkrétnych dopravných opatrení, pri podpore aktívnej mobility a vykonávanie mäkkých aktivít cieliacich na túto oblasť.
  - Návrh firemných plánov mobility pre veľké podniky a podnikateľské zóny.
  - Preverenie systémov carsharing a carpooling s možnosťou zapojenia verejných prostriedkov.
- Výstupy budú zapracované do strategického plánu.

## **B/1 ZAISTIŤ UDRŽATEĽNÉ RIEŠENIA PARKOVANIA V KRAJI**

- 1/1 preverenie možností a spôsobov zkapacitnenia záchytných parkovísk P + R s priamym napojením na hlavnú cestnú sieť.
- 1/2 Regulácia parkovania vzhľadom na obmedzené priestorové možnosti nielen pre vlastnú výstavbu parkovacích miest, ale aj s ohľadom na obmedzené možnosti zkapacitnenia naväzujúcich komunikácií, ktoré by museli prenášať narastajúcu dopravnú záťaž.
- 1/3 Legalizácia a rozvoj navádzacieho systému na vybrané kapacitné parkovisko s cieľom minimalizovať zvyšné prejazdy vozidiel so zapojením miest za účelom hľadania vhodných a voľných parkovacích miest.
- 1/4 Postupná realizácia kapacitných plôch pre parkovanie vo vzdialenejších lokalitách od centra mesta s fungujúcou väzbou na VHD.
- 1/5 Postupná rekonštrukcia a dovybavenie existujúcich parkovacích plôch, vrátane značenia, v mestách kraja.

## **B/2 DOBUDOVAŤ HLAVNÚ INFRAŠTRUKTÚRU**

Aktívny prístup k prejednávaniu, príprave a realizácii regionálnych a nadregionálnych dopravných stavieb ovplyvňujúcich dopravu v regióne a napojenie miestnej dopravnej infraštruktúry na túto nadradenú sieť. Opatrenia sa týkajú zásadných dopravných stavieb.

- 2/1 Presadzovanie vybudovania ..... bude doplnené spracovateľom.
- 2/2 Presadzovanie výstavby ..... bude doplnené spracovateľom.
- 2/3 Presadzovanie výstavby križovatky ..... bude doplnené spracovateľom.
- 2/4 Presadzovanie preložky cesty ..... bude doplnené spracovateľom.
- 2/5 a pod.

- 2/6 Príklad: Presadzovanie rýchlej elektrifikácie a modernizácie železničných tratí, apod.
- 2/7 Zapojenie miest do prípravy dopravných stavieb (napr. pomoc pri výkupe pozemkov, pomoc pri vyjednávaní a spracovaní štúdií).

### **B/3 PODPORIŤ ROZVOJ ELEKTROMOBILITY A INÝCH ALTERNATÍVNYCH POHONOV, RIEŠENIE LOGISTIKY**

- 3/1 Zriaďovanie parkovacích miest s možnosťou dobíjania elektromobilov.
- 3/2 Podpora systému zdieľania vozidiel (carsharing).
- 3/3 Podpora logistiky.

### **Strategický cieľ: C / VEREJNÝ PRIESTOR A AKTÍVNA MOBILITA + PROPAGÁCIA UDRŽATEĽNEJ DOPRAVY**

V nadväznosti na analytickú časť PUM bude vypracovaný, či spracovaný:

- Návrh úpravy základnej siete cyklistických komunikácií a vhodné prepojenie nadregionálnych, regionálnych a miestnych cyklistických trás s rozdelením na cyklocesty a cyklotrasy.
- Návrh riešenia plošného pokrytia územia kraja bezpečnými koridormi pre každodenné cesty vrátane návrhu stavebných a organizačných opatrení (chodníky, prechody,...).
- Variantné návrhy úprav vedúcich k upokojeniu dopravy na niektorých hlavných komunikáciách, riešenie uličného priestoru v prospech pešej a cyklistickej dopravy.
- Návrh zariadenia pre cyklistov - odstavovanie bicyklov, úschovne, požičovne v nadväznosti na verejnú dopravu a verejné zariadenia.
- Stanovenie priorít v rozvoji a podpore cyklistickej a pešej dopravy.
- Preverenie navrhnutých základných peších a cyklistických trás z hľadiska dopravnej obslužnosti a rekreačného významu pre návrhové obdobie.
- Stanovenie peších a cyklistických trás a ich úprav v záujme zvýšenia kvality, konektivity a bezpečnosti ich sietí a zabezpečenie bezbariérovosti.
- Preverenie vhodnosti a možnosti podpory pešej a cyklistickej dopravy (napr. Bikessharing) zapojením verejných finančných prostriedkov.
- Návrhy tzv. mäkkých opatrení na ovplyvnenie dopytu IAD - neinvestičné opatrenia cielené na zmenu dopravného správania obyvateľov v prospech udržateľnej dopravy

Výstupy budú zapracované do strategického plánu.

### **C / DOBUDOVAŤ A SKVALITNIŤ INFRAŠTRUKTÚRU PRE PEŠIU A CYKLISTICKÚ DOPRAVU**

- 1/1 Vytváranie priamych, bezpečných a bezbariérových peších dopravných trás na území kraja rešpektujúcich hlavné zdroje a ciele pešej dopravy. Jedná sa o definovanie hlavných trás v regióne.

- 1/2 Dobudovanie infraštruktúry pre dennú prepravu cyklistov v kraji - integrácia cyklistickej dopravy do hlavného dopravného priestoru, prípadne vedenie cyklistov v pridruženom dopravnom priestore spoločne s chodcami alebo na samostatnom chodníku pre chodcov a cyklistov. Preverenie efektívnosti a uskutočniteľnosti realizácie najmä nasledujúcich úsekov: bude doplnené spracovateľom.
- 1/3 Zvýšenie bezpečnosti a bezbariérovosti prechodov pre chodcov, realizovaných v opodstatnených prípadoch na frekventovaných komunikáciách.
- 1/4 Zvyšovanie vybavenosti infraštruktúrou pre chodcov a cyklistov (moderné a bezpečné parkovanie bicyklov (vrátane elektrobicyklov), technické zázemie pre drobné opravy bicyklov, odpočívadlá - lavičky, orientačný systém - mapy, ukazovatele, atď.). Podpora systému B + R, podpora dochádzkovej a dojazdovej vzdialenosti.
- 1/5 Podpora požičovania a zdieľania bicyklov.
- 1/6 Podpora elektrobicyklov. Vybavené zariadenie B + R dobíjacími stanicami pre bicykle.
- Poznámka: ďalšie podnety sú v prílohe 2.

#### C / ZVÝŠIŤ OSVETU, PROPAGÁCIU A VÝCHOVU V OBLASTI UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

Systematická práca s verejnosťou smerujúca k postupnej zmene dopravného správania obyvateľov.

- 2/1 Organizácia propagačných a osvetových akcií vysvetľujúcich význam udržateľnej mobility.
- 2/2 Organizovanie seminárov, diskusií, verejných prerokovaní koncepčných dokumentov aj konkrétnych zámerov s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.
- 2/3 Distribúcia propagačných tlačovín s tematikou udržateľnej mobility.
- 2/4 Využitie webových stránok a sociálnych sietí na propagáciu udržateľnej mobility (všeobecné poznatky, prezentácia konkrétnych zámerov kraja i realizovaných projektov).
- 2/5 Práca s mládežou na získanie pozitívnych návykov k udržateľným spôsobom dopravy v kraji.
- 2/6 Podpora vzniku jednotnej značky verejnej hromadnej dopravy, jednotného vizuálneho štýlu, chytrých reklamných kampaní.

#### C / SKVALITNIŤ VEREJNÉ PRIESTRANSTVÁ A ZVÝŠIŤ FYZICKÚ PRIESTUPNOSŤ MIEST KRAJA

- 3/1 Zvyšovanie fyzickej priepustnosti a bezbariérovosti miest kraja, posilňovanie vnútorných väzieb a uzlových miest v sieti verejných priestranstiev.
  - o 3/1/1 identifikácia problémov v priechodnosti a existujúce bariéry
  - o 3/1/2 spracovanie koncepcie priepustnosti miest s návrhom opatrení
- 3/2 Postupná revitalizácia verejných priestorov ako systému prepojených a súvisiacich plôch a zelených koridorov pre príjemnú priechodnosť miest pre peších a cyklistov. Spolupráca kraja pri:
  - o 3/2/1 využití potenciálu nábreží hlavných riek Banskobystrického kraja pre krátkodobú rekreáciu a



včlenenie nábreží do štruktúry jednotlivých miest

o 3/2/2 rekonštrukcie vybraných ulíc ..... bude doplnené spracovateľom.

o 3/2/3 revitalizácie centier (návestných priestorov) miestnych častí

o 3/2/4 revitalizácie sídlisk

o 3/2/5 úprava priestranstva pred vlakovými stanicami

o 3/2/6 prípadná premena autobusových staníc a ich širšieho okolia.

Z hľadiska časového bude návrh vykonaný pre krátkodobý horizont (do roku 2022), návrhové obdobie do roku 2030 s výhľadom územnej rezervy do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cieľ určiť prvotné aktivity pri realizácii navrhovaných opatrení a aktivít vo väzbe na práve novozačaté dotačné obdobia.

Všetky navrhnuté opatrenia budú rozdelené do skupín podľa ekonomickej náročnosti na organizačne technické opatrenia, rekonštrukcie existujúcej dopravnej infraštruktúry a nové investície v dopravnej infraštruktúre.

Budú navrhnuté organizačne technické opatrenia na stabilizáciu procesu plánovania mobility v kraji.

### 3.4. Identifikácie a posúdenie opatrení

Stručná charakteristika zadania:

- tvorba akčného plánu a rozpočtu,
- zabezpečenie monitorovania a hodnotenia,
- spracovanie správy o hodnotí strategického dokumentu a schválenie PUM v procese SEA podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- schválenie plánu PUM.

#### 3.4.1 Identifikácia najúčinnějších opatrení

Výber opatrení bude rešpektovať stanovené ciele, závery diskusie s aktérmi, zohľadňovať skúsenosti miest s podobnou dopravnou politikou, možnosti finančných zdrojov a podporovať synergiu medzi jednotlivými opatreniami.

Opatrenia musia prispieť k dosiahnutiu vízie, cieľov a špecifických cieľov. Je potrebné identifikovať rad možností, ktoré realisticky zodpovedajú dostupným zdrojom. Prvým krokom je získať prehľad o možných opatreniach. Opatrenia by mali byť posudzované v balíčkoch tak, aby brali do úvahy potenciálne synergie. Pri výbere opatrení je potrebné zhodnotiť možnosti rozpočtov a spôsob, akým konkrétne opatrenie prispeje k naplneniu definovaných cieľov. Opatrenia je možné rozdeliť do troch základných skupín:

- organizačné – zmeny vo financovaní a riadení dopravy, zmeny na administratívnej úrovni, zmeny súvisiace s implementáciou PUM a informovaním verejnosti,
- prevádzkové – zmeny súvisiace s prevádzkou dopravy a údržbou dopravnej infraštruktúry, inteligentnými dopravnými systémami a integrovanou dopravou,

- infraštruktúrne – zmeny v dopravnej infraštruktúre a investičné opatrenia.

Je potrebné rozlišovať medzi opatreniami a projektmi. Zatiaľ čo konkrétny projekt predstavuje technické riešenie a je presne časovo a priestorovo definovaný, opatrenia sú definované voľnejšie a predstavujú bázu na vytvorenie projektov.

Opatrenia musia byť vytvorené s logickým prepojením na výsledky situačnej analýzy a stanovené ciele. Konečnej voľbe opatrení by malo predchádzať hodnotenie navrhovaných opatrení z hľadiska ich súladu s cieľmi a praktickým prínosom. Opatrenia, ktoré neprispievajú k naplneniu cieľa, prípadne je ich pridaná hodnota neadekvátne nízka, by mali byť prehodnotené alebo vypustené.

Vyžadovaným opatrením každého plánu udržateľnej mobility je zabezpečenie dostatočných administratívnych a personálnych kapacít na implementáciu PUM. Výstupom tejto časti musí byť množina zmysluplných opatrení. Tieto opatrenia je potrebné v ďalšej časti podrobiť syntéze a analýze:

- Pre každý cieľ, alebo skupinu cieľov je vhodné uvažovať opatrenia v rôznych alternatívnych množinách obsahujúcich balíčky opatrení.
- Je mimoriadne dôležité, aby boli tieto balíčky opatrení v rámci množiny vyrovnané, zrozumiteľné a rozumne štruktúrované.
- Tieto balíčky opatrení by následne mali byť predmetom kvalitatívneho porovnávania medzi alternatívnymi možnosťami tak, aby bolo možné vybrať konkrétnu množinu. Pri porovnávaní je potrebné klásť dôraz na relevanciu balíčka opatrení vo vzťahu k definovaným cieľom. Podrobnejšia metodika výberu vhodných opatrení je v kompetencii pracovnej skupiny zodpovednej za prípravu PUM.
- Výsledkom hore uvedeného procesu by mali byť také návrhy balíčkov opatrení, ktoré najlepšie a najúčinnšie prispievajú k splneniu cieľov a teda môžu byť označené ako opatrenia PUM.
- Identifikované by mali byť aj ďalšie kroky potrebné na podporu a prípravu jednotlivých návrhov opatrení (napr. štúdie uskutočniteľnosti).

Celá množina vybraných balíčkov opatrení môže byť využitá v maximalistickom variante simulovanom prostredníctvom dopravného modelu (alebo iným spôsobom analýzy vplyvov pri opatreniach, ktoré nie je možné modelovať), ktorý určí indikatívnu hodnotu kľúčových indikátorov. V prípade, ak konkrétne opatrenia nevedú k naplneniu cieľových hodnôt kľúčových indikátorov, opatrenia je potrebné modifikovať alebo vylúčiť a zopakovať hodnotenie s upravenou množinou balíčkov opatrení. V kontexte SEA sa navrhované opatrenia posudzujú z hľadiska očakávaných vplyvov navrhovaných alternatív zohľadňujúc sekundárne, synergické, kumulatívne, krátkodobé, strednodobé a dlhodobé, trvalé a dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy. Spracuje sa správa o hodnotí strategického dokumentu podľa stanoveného rozsahu hodnotenia v procese SEA. Podľa výsledkov z posudzovania sa potom navrhnu potrebné úpravy, opatrenia na zmiernenie vplyvov a plán monitoringu.

### **Hospodárnosť opatrení**

Pri výbere opatrení by sa nemala zohľadňovať iba ich účinnosť, ale aj hospodárnosť. Najmä v čase limitovaných rozpočtov je dôležité posúdiť možnosti s dôkladným sledovaním nákladov a prínosov. Táto aktivita zároveň poskytuje možnosť realistického výberu opatrení, ktoré sú z finančného hľadiska uskutočniteľné. S cieľom zabrániť voľbe neefektívnych opatrení sa odporúča zohľadniť najmä:

- všetky náklady a prínosy – nie len tie, ktoré sú merateľné,
  - toky pasažierov a tovarov,
    - vplyvy týkajúce sa skleníkových plynov a kvality ovzdušia,
      - všetky druhy dopravy – porovnávajúc a posudzujúc náklady a zdroje pre všetky druhy dopravy a
        - všetky náklady potrebné na údržbu.

## **Integrované balíčky opatrení**

Skúsenosti ukazujú, že izolované opatrenia môžu mať len obmedzený vplyv, zatiaľ čo balíčky opatrení môžu využiť synergie a vzájomne sa posilňovať. Dôležité je vyvodiť z analýzy závery vo forme zmysluplných kombinovaných balíčkov opatrení. Zvolené balíčky by mali byť zamerané na integráciu spôsobov dopravy (intermodalitu) s územným plánovaním a ďalšími aktivitami v oblasti sektorového plánovania (napríklad opatrenia v oblasti životného prostredia, zdravotníctva alebo ekonomické opatrenia). S výberom opatrení a balíčkov opatrení súvisí aj jednoznačné určenie zodpovednosti a vypracovanie Plánu implementácie. Ten je kľúčovou časťou plánu udržateľnej mobility a vyžaduje súhlas všetkých aktérov.

## **Rozdelenie zodpovednosti a zdrojov**

Po finalizácii konečného zoznamu opatrení je potrebné určiť zodpovednosť a prideliť prostriedky. Nutná je úzka koordinácia a diskusia medzi všetkými aktérmi, ktorí budú mať svoju úlohu pri vytváraní a implementácii opatrení alebo balíčkov opatrení. Pri určovaní zodpovednosti je vhodné uistiť sa, či majú všetky opatrenia jasne určené priority, sú uskutočniteľné a zabezpečiť účinnú alokáciu všetkých zdrojov (ľudských, finančných).

## **Plán implementácie**

Na základe diskusie o zodpovednosti a finančných zdrojoch s príslušnými aktérmi je nutné pripraviť jasný plán implementácie, ktorý obsahuje podrobný súhrn opatrení a stanovených priorít. Tieto špecifikácie tvoria základ pre hladkú implementáciu opatrenia, vyžadujú súhlas zo strany riadiacich subjektov a partnerov a budú tvoriť jadro konečného plánu.

Pred prípravou plánu implementácie by sa mala formalizovať zodpovednosť všetkých účastníkov, uvažovať významné riziká implementácie, zabezpečiť jednoznačné určenie priorít na jednotlivé opatrenia, poskytnúť jednoznačný časový horizont na implementáciu opatrení a zabezpečiť transparentnosť plánovaných akcií.

Plán implementácie by mal obsahovať:

- aké činnosti súvisiace s opatrením boli už ukončené, s akými finančnými nákladmi a v koho zodpovednosti,
- ako prispeje konkrétne opatrenie k naplneniu cieľa,
- čo bude zdrojom finančných prostriedkov (možno uviesť aj viacero možností, ak to ešte nebolo jednoznačne definované),
- aké sú riziká a aký je alternatívny plán v prípade výskytu nepredvídateľných okolností,
- aký je harmonogram návrhu a implementáciu opatrení,
- aké sú očakávané možnosti finančných a ľudských zdrojov v porovnaní s požadovanými,
- zodpovednosť za implementáciu a
- čas potrebný na jednotlivé aktivity.

Plán by mal byť vypracovaný s predpokladaným horizontom do 5 rokov. Aktivity prekračujúce tento horizont nie sú vylúčené, no majú len indikatívny význam. Plán je možné pravidelne upravovať, vyžaduje sa však splnenie rovnakých podmienok aké sa vzťahujú na jeho schvaľovací proces.

Počas prípravy plánu implementácie sa môžu určiť varianty plánu implementácie na obdobie platnosti plánu udržateľnej mobility, zohľadňujúc:

- súčasné technické, legislatívne a trhové prekážky, dostupnú pracovnú silu a pod.,
- dostupný a realistický predpoklad kapitálových a bežných výdavkov v rozpočte, rozdelený podľa zdrojov z ktorých budú financované,
- výber preferovaných opatrení na obdobie implementácie plánu udržateľnej mobility vychádzajúc z pozitívneho identifikovaného potenciálu a účinnosti súladu s cieľmi.

Dokument bude obsahovať podkapitolu Opatrenia, ktorú možno z hľadiska vecnej stránky rozdeliť na časti podľa módov dopravy alebo oblasti (štruktúra bude podobná ako v prípade definovania cieľov).

### **3.4.2 Podrobné úlohy pre spracovateľa**

Akčný plán bude obsahovať navrhované opatrenia, ktoré budú jedným z výstupov návrhovej fázy. Jednotlivé opatrenia budú doplnené informáciami o ich vplyve, miere prispieť k problematike udržateľnej mobility, ekonomickej náročnosti, možnostiach financovania a ďalšími. Akčný plán bude obsahovať priority jednotlivých opatrení aj zodpovednosti za ich realizáciu. Plán bude slúžiť ako podklad pre vypracovanie ďalších detailných analýz pre konkrétne navrhované opatrenia.

Cieľom akčného plánu je vytvoriť prehľadný dokument o navrhnutých opatreniach spolu s ich dodatočným popisom. Akčný plán bude obsahovať súhrn opatrení rozdelených podľa obdobia (krátkodobý, strednodobý, dlhodobý horizont) vrátane časového plánu ich realizácie a možností financovania.

Akčný plán bude obsahovať podrobný prehľad všetkých opatrení a pre každé opatrenie bude uvedené nasledujúce:

- zaradenie k stanovenému osobitnému cieľu,
- zaradenie do časového horizontu (krátkodobý, strednodobý, dlhodobý),
- stanovenie priority realizácie,
- stanovenie zodpovednosti za prípravu a realizáciu,
- stanovenie harmonogramu realizácie,
- návrh rozpočtu,
- návrh zdrojov financovania,
- analýza rizík (technické, legislatívne i ekonomické riziká).

#### **Konkrétne úlohy:**

1. Rozdelenie právomoci a povinnosti / zodpovednosť, ktoré sú nutné pre realizáciu opatrenia.
2. Určenie možných finančných zdrojov pre realizáciu opatrenia.
3. Účasť zainteresovaných strán na rozhodovaní o pridelených zodpovednostiach a zdrojoch.
4. Pripravenie akčného plánu, ktorý načrtáva predstavu kraja o implementačných prioritách, časových plánoch, rizikách alebo nepredvídaných udalostiach.
5. Pripravenie plánu rozpočtu, ktorý nastavuje finančné požiadavky a zdroje.
6. Uzatvorenie formálnej dohody o akčnom pláne a o rozpočte s hlavnými zainteresovanými subjektmi a rozhodovacími orgánmi.
7. Sú vybrané indikátory pre účely monitorovania, týkajúceho sa cieľov PUM.

8. Je nastavený plán monitoringu a evaluácie, ktorý zahŕňa ako výstupné indikátory, tak indikátory výsledkov, ako kvalitatívne, tak aj kvantitatívne indikátory.

9. Je pripravená stratégia pre zber dát.

10. Je pripravený plán pre monitoring a hodnotenie.

11. PUM je v súlade s európskou smernicou o strategickom posudzovaní vplyvov na životné prostredie (2001/42 / ES) a smernicou o biotopoch (92/43 / EEC).

Návrh opatrení v akčnom pláne bude priebežne konzultovaný so zadávateľom, finálny súbor opatrení musí byť zadávateľom schválený. Výstupy z tejto kapitoly: akčný plán (textový dokument), informačné materiály (príspevky na webové stránky).

## 4. Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

Plán udržateľnej mobility bude predstavovať základný a záväzný strategický dokument pre oblasť dopravy na riešenom území.

Je známe, že:

- Podľa smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (ďalej Smernica SEA) a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov podlieha strategický dokument strategickému environmentálnemu hodnoteniu (SEA), ktoré musí byť spracované autorizovanou osobou,
- štandardné posudzovanie vplyvov na životné prostredie predstavuje integrálnu súčasť plánu udržateľnej mobility, ktorá sa vykonáva priebežne. Poskytuje potrebné hodnotenie vplyvov na životné prostredie, ktoré priamo súvisí s plánom udržateľnej mobility. Pri posudzovaní vplyvov musí autorizovaná osoba postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi na národnej a európskej úrovni. Posudzovaniu vplyvov podliehajú aj zmeny v pláne udržateľnej mobility,
- proces SEA nie je dôležitý iba z hľadiska súladu s právnymi predpismi, ale tiež zaväzuje volených zástupcov samospráv pri adekvátnom zohľadnení základných environmentálnych aspektov (napr. definované v Smernici o biotopoch) v PUM,
- aby bol proces SEA efektívny, je nevyhnutné, aby prebiehal paralelne s prípravou plánu udržateľnej mobility a aby bol chápaný ako interdisciplinárne hodnotenie vykonané v priebehu jeho prípravy; správa o stave životného prostredia by mala zohľadňovať požiadavky Prílohy I Smernice EIA prijatej na úrovni Európskej únie a právnych predpisov na národnej úrovni (predovšetkým zákon č. 24/2006 Z. z.),
- výsledky SEA a pripomienky vznesené počas pripomienkovania sa musia zohľadniť v konečnej verzii PUM a vziať do úvahy pri schválení PUM.

PUM je strategickým dokumentom na úrovni kraja, ktorý sa nebude zaoberať využitím územia na miestnej úrovni, nebude presahovať hranice Slovenskej republiky. Výstupom PUM je spoločná vízia mobility, strategické a špecifické ciele a návrh opatrení, ktoré prispievajú k ich naplneniu. Investičné zámery, ktoré vyplývajú zo stratégie a akčného plánu budú predmetom samostatného posúdenia v zmysle zákona SEA. Ďalej sa vychádza z faktu, že veľké dopravné stavby budú podľa metodických pokynov MDV SR iba prevzaté z národnej dopravnej stratégie, na ktorú je už uplatnená SEA. Čiže nie je

potrebné robiť SEA na strategické stavby, ktoré boli už takto posudzované.



Ďalej sa vie, že je vhodné spustiť skríning v štádiu po definícii vízie, cieľov a opatrení, teda v čase, kedy už existuje návrh predpokladaných opatrení. Na rozdiel od iných PUM, Banskobystrický kraj pozná svoje vízie a ciele, pretože vychádza zo základných téz podpory udržateľnej dopravy (viď. kapitoly 3.3.2 A 3.3.3)

Vzhľadom k tomu, že súčasťou spracovania krajského PUM je pracovať s variantami (viď. kapitola 3.3.1 Varianty), tak práve táto kapitola sa bude spracovávať s cieľom identifikovať počiatočné štádium predpokladaných nepriaznivých vplyvov a teda umožniť včasné riešenie vedúce k eliminácii týchto vplyvov.

Prirodzenou súčasťou krajského PUM bude verejné pripomienkovanie jednotlivých krokov pri zhotovovaní plánu udržateľnej mobility, rešpektujúc posudzované potreby korešpondujúce s národnými požiadavkami.

Prirodzenou súčasťou krajského PUM bude tiež vyhotovenie modelových výpočtov imisí a hlukových záťaží (viď. kapitola 3.2.5)

## 5. Monitoring a hodnotenie PUM

Monitoring a hodnotenie plánovacieho procesu a implementácie opatrení sú dôležité na zistenie účinnosti plánu. Mechanizmus monitoringu a hodnotenia umožňuje identifikáciu a predvídanie ťažkostí v prípravnom a implementačnom procese plánu udržateľnej mobility a ak je to nutné, upraviť opatrenia tak, aby bolo možné dosiahnuť ciele účinnejšie a v rámci dostupného rozpočtu. To umožňuje kompetentným aktérom dokázať, ako efektívne boli finančné zdroje použité.

Mechanizmy monitoringu a hodnotenia musia byť integrálnou súčasťou plánu. Ex post sa zhodnotia štádiá plánovania a implementácie trvalo udržateľnej mobility a celkové výsledky v rámci rozhodovacích procesov. Súčasťou sú:

- Výstupy (podniknuté kroky): novo vybudovaná infraštruktúra (napr. dĺžka nových cyklistických cestičiek) a novo zavedené služby v oblasti dopravy a mobility (napr. počet nových autobusov).
- Výsledky (vplyvy krokov): hlavným indikátorom sú skutočné a merateľné zlepšenia v kvalite života a v kvalite dopravy. Príkladom sú napr. skrátenie cestovného času alebo zmena delby prepravnej práce.

Spracovateľ tak navrhne konkrétne indikátory s konkrétnymi údajmi, aby ich bolo možné vyhodnocovať.

## 6. Technické požiadavky na spracovanie dokumentácie

Textová časť dokumentácie bude doplnená v potrebnej miere schémami, kartogramami, grafmi a tabuľkami. Dokumentácia bude vo všetkých postupných fázach vypracovaná a odovzdaná v 6 ks vyhotoveniach + 3 ks digitálne na CD / DVD / USB kľúč. Prezentácia vo fázach rokovania a záverečný čistopis dokumentácie budú spracovateľom takisto upravené a odovzdané vo forme vhodnej pre webovú prezentáciu.

Popisná dokumentácia projektu, prezentácia a výstupné dokumenty budú spracované v MS Word (\*.doc a \*.docx), Excel (\*.xls a \*.xlsx) a Powerpoint (\*.ppt a \*.pptx). Zverejňované výstupy vo formáte HTML, PDF.

Dokumentácia bude spracovaná v mierke podľa rozsahu územia a vhodného detailu (1: 1 000, 1: 2 000, 1: 5 000, 1:10 000, 1:25 000), na podklade základných máp SR, ortofotomapy, katastrálne mapy prípadne technické mapy. Mapové podklady budú obsahovať názov, legendu, spracovateľa a odkaz na zdroj údajov.

Grafická časť bude spracovaná vo formáte DGN, DWG, SHP. Tabuľkové dáta, prípadne databázy, budú odovzdané vo formáte textových súborov s oddeľovačom tabulátora s kompletným metadátovým popisom významu všetkých atribútov a nadväznosti jednotlivých tabuliek. Doplnujúce grafické prvky budú spracované vo formáte PNG alebo inom formáte podporujúcom prácu v krivkách. Fotografie budú spracované vo formáte JPG.

Grafická časť bude v minimálnom rozsahu obsahovať výkresy s nasledujúcou tematikou:

- komunikačná sieť (súčasný a navrhovaný stav),
- verejná osobná doprava so systémom zachytných parkovísk P+R, B+R a K+R (súčasný a navrhovaný stav s dôrazom na všetky módy verejnej dopravy),

- cyklistická a pešia doprava (súčasný a navrhovaný stav),
- zaťaženie dopravnej siete,
- vybrané podrobnosti z návrhovej časti a
- schémy hlukovej a emisnej záťaže.

Objednávateľ v prípade potreby definuje formát kartografického softvéru, v ktorom majú byť výkresy zhotovené s jednoznačným uvedením súradnicového systému a veličín v ňom použitých (GIS). Grafická časť sa vyžaduje iba v prípade, ak má plán udržateľnej mobility slúžiť ako územnoplánovací podklad.

Jednotlivé tlačené paré budú očíslované, dokumentácie a všetky prílohy budú označené číslom zmluvy o dielo. Ďalšie čiastkové požiadavky na spracovanie môžu vyplývať v priebehu spracovania z priebežných kontrolných dní so zadávateľom.



# Príloha 1 – Doplnujúce informácie k úradu “Good Governance” - Inštitucionálne zabezpečenie dopravy

## Obecný úvod

Pri inštitucionálnom zabezpečení dopravy sa zohľadňujú podmienky jednotlivých orgánov zodpovedných za plánovanie, riadenie a poskytovanie dopravnej infraštruktúry, dopravných služieb a dopravy. Tento inštitucionálny základ teda ovplyvňuje fungovanie celého sektoru dopravy a má nezastupiteľný význam pri zabezpečení udržateľného, účinného a spoľahlivého dopravného systému.

Tato kapitola predstavuje ideálny prípad, ku ktorému sa niektoré najlepšie príklady z praxe priblížili a je pochopiteľné, že vo väčšine krajín, regiónov a miest nie je uskutočniteľný v krátkodobom horizonte.

Pravidlá, ktorým podlieha celé dopravné odvetvie, pokrývajú prevádzkové, organizačné, ekonomické, a finančné záležitosti a premietajú sa predovšetkým do administratívy, rozpočtov, regulácií, konkurencie a pod. Inštitucionálne zabezpečenie v prvom rade sleduje princípy účinnosti a finančnej efektivity, no taktiež je v súlade s množstvom požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov, z ktorých niektoré sú spoločné naprieč všetkými krajinami EÚ a niektoré odlišné. Inštitucionálne zabezpečenie musí tiež zohľadňovať aj nemalé množstvo prekážok, bariér a obmedzení v praxi, ktoré vychádzajú zo špecifik sledovaného územia.

Dôsledkom toho predstavuje organizácia dopravného systému zložitú, širokospektrálnu a interdisciplinárnu úlohu, ktorá musí byť riešená s dostatočným množstvom zdrojov, v dlhodobom časovom horizonte a samozrejme vychádzajúca politického konsenzu a požiadaviek verejnosti. Je teda veľmi dôležité nájsť vhodné riešenia aj prostredníctvom rešpektovania nasledujúcich odporúčaní:

- Odporúča sa zriadiť účinnú a nezávislú dopravnú autoritu, zodpovednú za plánovanie a riadenie dopravného systému na sledovanom území, ktoré by malo byť definované na základe analýzy mobility v kontexte národných alebo regionálnych plánov dopravy. Táto autorita by mala byť zodpovedná za implementáciu dopravnej politiky prostredníctvom integrovaného plánovacieho procesu a koordinácie rôznych módov dopravy. Mala by mať v gescii všetky sektory mobility, počnúc miestnymi a regionálnymi komunikáciami, cez dopravnú a parkovaciu politiku, mýtny systém, zabezpečenie ponuky verejnej dopravy až po tarifný systém. Táto autorita by mala plánovať a definovať dopravnú obsluhu na sledovanom území prostredníctvom Zmluvy o výkone vo verejnom záujme v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, a rešpektujúc zásady efektivity, účinnosti a transparentnosti. Okrem iného by autorita mala byť schopná riešiť problematiku verejného obstarávania.
- Mala by sa zabezpečiť schopnosť spoľahlivého a stabilného finančného zázemia na poskytovanie dopravných služieb, výstavbu, údržbu a obnovu dopravnej infraštruktúry a prevádzku, príp. implementáciu ostatnej dopravy v súlade s opatreniami. To zahŕňa okrem iného aj existenciu vhodného modelu vlastníctva dopravnej infraštruktúry. V kontexte finančného zabezpečenia a propagácie udržateľných módov dopravy je veľmi dôležité nastavenie parkovacej politiky a vyváženej tarify verejnej osobnej dopravy. V ideálnom prípade by mala byť dopravná autorita zodpovedná za prípravu a organizáciu celého parkovacieho systému na celom sledovanom území. Všetky finančné toky zo všetkých prevádzkovaných aktivít by mali byť transparentné a nezávislé.
- S ohľadom na verejnú osobnú dopravu je potrebné jednoznačne definovať úlohy týkajúce sa riadenia a koordinácie služieb, konkrétne:
  - autorita by mala určovať kvalitu a kvantitu služieb s ohľadom na stanovené ciele a zásady a v súlade s dostupným financovaním, Ľ dopravcovia by mali niest technickú a ekonomickú zodpovednosť za poskytnutie služieb a Ľ poskytovanie služieb by malo byť

regulované zmluvou o výkone vo verejnom záujme (v súlade Nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave), ktorá by nemala pokrývať iba súčasný stav, ale mala by umožniť plynulé zlepšenie finančnej efektivity a kvality (napr. výpočet úhrady straty by mal

- vychádzať z vhodnej finančnej analýzy a nie na zo zastaraných a neaktuálnych dát).
- Poslednou zásadou je zabezpečenie štruktúry zúčastnených strán, ktorá zohľadňuje:
  - Jednoznačný a vierohodný zmluvný súhlas so spoluprácou a zároveň dostatočný stupeň flexibility. Všetky vzťahy vrátane vzťahov medzi samosprávami by mali byť podporené overiteľnými zmluvami.
  - Pri vytváraní organizačnej štruktúry by sa mal vziať do úvahy význam štátnej pomoci. Prípadný potenciálny nesúlad so štátnou pomocou by mal byť včas identifikovaný a eliminovaný.

Vytvorenie kvalitného úradu "Good Governance" nie je nič iné, než vytvorenie kvalitnej participatívnej a komunikačnej stratégie, ktorá stanovuje prehľad využívaných komunikačných kanálov medzi predstaviteľmi kraja (zriaďovateľom) a ostatnými aktérmi, ktorí môžu do priebehu obstarania PUM zasiahnuť, a to vrátane spôsobu vysporiadania a spracovania získaných informácií (názorov, podnetov, pripomienok, sťažností alebo otázok).

Komunikačná stratégia bude založená na snahe otvoriť strategické plánovanie verejnosti a ďalším aktérom v regióne, aby sa na jeho rozvoji mohli podieľať skutočne všetci, ktorým nie je osud kraja ľahostajný. Dôraz tak nebude kladený iba na jednosmernú komunikáciu Banskobystrického kraja smerom k verejnosti, ale najmä na obojsmernú komunikáciu, kedy sa verejnosť a ďalší kľúčoví aktéri zamyslia nad budúcnosťou kraja spoločne s predstaviteľmi kraja.

Vypracovanie a prevedenie PUM bude založené na integrovanom prístupe (horizontálnom i vertikálnom) s veľkým podielom spolupráce, koordinácie a konzultácií medzi rôznymi úrovňami verejnej správy a príslušnými orgánmi, ktoré bude zahŕňať:

- Konzultácie a spoluprácu medzi rôznymi útvarmi na regionálnej a miestnej úrovni s cieľom zabezpečiť súdržnosť a komplementaritu plánu udržateľnej mobility s miestnymi politikami, stratégiami a opatreniami v súvisiacich oblastiach politiky (ako doprava, územné plánovanie, životné prostredie, sociálne služby, energetika, zdravotníctvo, vzdelávanie, atď.),
- úzky dialóg s príslušnými orgánmi na rôznych úrovniach správy a samosprávy (napr. na úrovni miest, obcí, aglomerácií),
- dobrú znalosť a starostlivé uváženie politických cieľov a relevantných plánov rozvoja či dopravných plánov, ktoré už existujú alebo na ktorých sa v súčasnosti pracuje, a ktoré majú dopad na danú vymedzenú oblasť.

Za tým účelom bude vytvorená komunikačná stratégia, a to ako pre fázu spracovania PUM, tak i pre celý životný cyklus dokumentu. Komunikačná stratégia bude navrhnutá ako jednotná koncepcia tak, aby napomohla efektívne komunikovať s verejnosťou a napĺňať základné ciele PUM.

Komunikačná stratégia bude obsahovať najmä tieto časti:

- Analýza súčasnej situácie
- Identifikácia cieľových skupín (analýza ľudských zdrojov)
- Analýza finančných zdrojov a plánovacích dokumentov
- Určenie hlavného cieľa
- Určenie komunikačných nástrojov

- Harmonogram kampaní
- Evalváciu navrhnutých riešení

#### Bližšie informácie ku komunikačnej stratégii úradu Good Governance:

- Analýza súčasnej situácie:
  - bude obsahovať analýzu súčasného stavu internej a externej komunikácie, tzv. komunikačný audit.
- Identifikácia cieľových skupín (analýza ľudských zdrojov - vid'. nižšie):
  - budú identifikované všetky potenciálne cieľové skupiny, ktorých sa PUM akýmkoľvek spôsobom dotkne a ktoré by mali kampane osloviť. Pre potreby komunikačnej stratégie možno definovať minimálne tieto cieľové skupiny:
    - Volení predstavitelia kraja a pracovníci krajského úradu,
    - široká verejnosť, obyvatelia kraja, ambasádori,
    - deti, mládež a mladí ľudia s väzbou na školy,
    - miestni podnikatelia a ďalší zástupcovia súkromného sektora,
    - predstavitelia neziskového sektora zastupujúce záujmy zraniteľných účastníkov "deti, seniorov, chodcov, cyklistov, telesne handicapovaní, prípadne majú väzbu na mobilitu ako takú.
- Analýza finančných zdrojov a plánovacích dokumentov:
  - Nastavenie princípov financovania rozvoja PUM.
  - Zostavenie argumentačných zdrojov.
  - Analýza územného plánu a jeho vplyvu na mobilitu.
- Určenie hlavného cieľa:
  - budú určené hlavné ciele komunikácie (vid'. päť námetov pre Banskobystrický kraj) a ďalej kampaní, ako pre dobu spracovania PUM, tak i pre dobu jednotlivých návrhových období a opatrení. Medzi základné ciele bude patriť:
    - Zabezpečiť čo najširšiu informovanosť pre všetkých v zrozumiteľnej, transparentnej, prehľadnej a štruktúrovanej podobe podľa rôznych cieľových skupín (politická reprezentácia kraja, úrad kraja, verejnosť, podnikatelia, neziskový sektor, krajom založené a zriadené organizácie a ďalšie.),
    - systematickým poskytovaním informácií zvýšiť záujem o spolurozhodovanie budúcnosti kraja,
    - začleniť verejnosť a ďalších kľúčových aktérov do spolurozhodovania o budúcnosti kraja,
    - nastaviť pravidelnú komunikáciu s verejnosťou, médiami, s odborníkmi, podnikateľmi, neziskovým sektorom a nastaviť komunikáciu o stratégii v rámci úradu a orgánov mesta,
    - dlhodobo zlepšiť imidž kraja.

- **Určenie komunikačných nástrojov:**

- pre jednotlivé identifikované cieľové skupiny a určené ciele bude navrhnuté vhodné množstvo komunikačných kanálov, tzv. komunikačný mix. Budú využité najmä nasledujúce kanály:
  - Úradné a formálne komunikácie,
  - elektronická komunikácia,
  - práca s médiami.

Ďalšie spôsoby komunikácie (napr. Výstavy, workshopy, semináre, konferencie a pod.).

- **Harmonogram kampaní:**

- harmonogram kampaní bude obsahovať časové medzníky jednotlivých krokov komunikačnej stratégie:
  - Pre obdobie zhotovovania PUM,
  - pre obdobie napĺňania cieľov a vízií PUM.

- **Evaluácia navrhnutých riešení**

- bude obsahovať návrh merania efektivity navrhnutých cieľov a medzníkov.

Na základe navrhovanej komunikačnej stratégie úradu Good Governance bude požadovať spracovanie informačných materiálov pre zverejnenie a medializáciu výsledkov PUM pre širšiu verejnosť čo najzrozumiteľnejšie formou. Bude spracovaný predovšetkým informačný materiál (brožúra, formát A4), informácie pre web kraja, informácie pre krajská periodiká, rozhlas, televíziu a materiály pre vedenie kraja.

Ďalšie podrobnosti: ANALÝZA ĽUDSKÝCH ZDROJOV

1. Vykonanie analýzy volených predstaviteľov kraja a pracovníkov krajského úradu, respektíve je potrebné definovať, kto bude potenciálnym koordinátorom krajskej mobility a aký tím, pracovná skupinu bude mať k dispozícii. Nejde o tím, ktorý má len kontrolovať proces spracovania plánu udržateľnej mobility (PUM), ale o tím, ktorý ho bude implementovať.

2. Analýza základných a stredných škôl v kraji, s väzbou na školské plány mobility. PUM počíta s tým, že bude podporovať opatrenia podporujúce "aktívnu mobilitu" a bezpečnosť prioritne riešenú z ich uhla pohľadu.

3. Analýza významných podnikov v kraji, s väzbou na firemné plány mobility, či na logistiku a prepravu tovaru od úplného začiatku prípravného procesu PUM. Ide o to počítať s ich vplyvom a rolí.

4. Analýza významných a zainteresovaných subjektov, či už štátne a krajské organizácie, vrátane hodnotenia ich cieľov, ich vplyvu, schopností s ohľadom na dopravu a mobilitu. Ide najmä o:

a. Správcov komunikácií. PUM by mal zohľadňovať opatrenia podporujúce aktívnu mobilitu, ako napr. cyklistické pruhy na štátnych a krajských komunikácií. Často sa ale stáva, že správca komunikácií a DI Polícia SK majú inú predstavu o využití uličného priestoru.

b. Kraj, ktorý výrazne môže ovplyvniť mobilitu v meste.

c. Väzbu na podporu verejnej dopravy.

5. Analýza organizácií zastupujúci "zraniteľných" deti, seniorov, chodcov, cyklistov, telesne handicapovaných, ale aj ďalších skupín.

6. Analýza inštitúcií fungujúce v tých oblastiach, ktoré úzko súvisia s mobilitou (napr. územné plánovanie, životné prostredie, zdravie). PUM vo slovenských mestách rieši predovšetkým dopravu a to v kontexte automobilovej dopravy. Prakticky sa nerieši, že by sa mala navrhovať opatrenia, ktoré by chcela zlepšiť naše zdravie, brala na vedomie, že doprava ovplyvňuje životné prostredie a takmer sa nerieši, ako územné plánovanie môže pozitívne, tak negatívne ovplyvniť dopravu a mobilitu v mestách.

#### **Následne prebehne členenie do pracovných skupín:**

- Riadiaca skupina: je navrhnutá zriaďovateľom a schválená radou, tvorí ju budú politickí zástupcovia kraja a vedúci pracovníci kraja, ktorí budú dohliadať na priebeh projektu a budú rozhodovať o jeho ďalšom smerovaní.
- Odborné skupiny: členovia skupín budú odborníci na jednotlivé témy z radov pracovníkov kraja a sektorových partnerov, napr. Krajského úradu Banskobystrického kraja, vysoké školy, Polícia SR, ŽSR, SSC, NDS, a ďalšie podľa potreby.
- Širšia verejnosť: významní zamestnávateľia, Združenie miest a obcí Slovenska, Slovenská obchodná a priemyselná komora, záujmové združenia, miestne iniciatívy, a pod.

#### **Dôležité poznámky:**

- Už v počiatkovej fáze je potrebné navrhnuť plánovací proces, interný plán práce vrátane jednotlivých krokov, návrhu zodpovednosti a míľnikov. Väčšinou je tento bod spojený so spracovateľom plánu. Podľa zmluvy sa stanovuje zodpovednosť a jednotlivé míľniky. To je ale len časť pravdy. Už v tejto chvíli je potrebné stanoviť zodpovednosť a jednotlivé míľniky, ktoré sa týkajú samotného úradu, politikov a ďalších partnerov. Veď celý plán mieri k akčnému plánu, a rozhodujúce sú práve zodpovednosť, financie a jednotlivé míľniky zo strany kraja.
- Ďalej je potrebné spoločne sa dohodnúť s okolitými riadiacimi orgánmi na vašich úlohách a zodpovednosti, týkajúcich sa prípravy a realizácie PUM. Je potrebné spojiť sa s mestami a regiónmi, predovšetkým s väzbou na podporu verejnej dopravy.

#### **ANALÝZA FINANČNÝCH ZDROJOV a plánovacích dokumentov**

Na začiatku spracovania dokumentu PUM je potrebné mať prehľad o dotačných možnostiach, aby bolo možné ich prepojiť s realizáciou budúcich opatrení:

- Nastavenie princípov financovania rozvoja PUM. Na začiatku procesu je potrebné predbežne poznať:
  - a. koľko % z krajského rozpočtu je všeobecne spojený s rozvojom mobility;
  - b. aké sú dotačné možnosti s väzbou na dopravu a mobilitu.
    - Zostavenie argumentačných zdrojov, ktoré sú spojené s európskymi a národnými dokumentmi majúce vplyv na plán udržateľnej mobility (PUM), či na iné strategické dokumenty. Čiže tieto dokumenty poskytujú kraju argumentačnú základňu.
    - Analýza územného plánu a jeho vplyvu na regionálnu mobilitu. Územné plánovanie by sa malo zohľadniť v PUM, či v inom strategickom dokumente kraja.

## **Predstavenie piatich odporúčaní:**

### **1. Podpora výstavby problematických úsekov na diaľkových cyklotrasách**

Existujúca základná sieť diaľkových cyklotrás Slovenskej republiky vykazuje nedostatky. Stále sa tu stretávame s nevhodným šírkovým usporiadaním (niektoré úseky nedosahujú šírka ani 1 m) či s nespevneným poľnými a lesnými cestami, pritom dobrá kvalita povrchov je základným predpokladom atraktivity diaľkových trás. Veľkým problémom z hľadiska bezpečnosti sú časté križenia s frekventovanými cestami I., II. a III. triedy, alebo dokonca vedenie diaľkových cyklotrás priamo po týchto komunikáciách, čo je pre túto kategóriu trás úplne nevyhovujúce.

Ukazuje sa, že niektoré obce ležiace na diaľkových cyklotrasách majú veľký kataster a malý počet obyvateľov. Pri ich relatívne malom rozpočte s nízkymi príjmami (z rozpočtového určenia daní) nie sú schopné na svojom území vybudovať dlhšie bezpečné úseky cyklistických komunikácií (príkladom môže byť hlavný chodník vedúci cez celé katastrálne územie). Z legislatívy vyplýva, že zodpovednosť za miestne komunikácie ako komunikácia IV. triedy prislúcha obci. Cyklotrasy sú zaradené pod túto kategóriu, hoci ich nemožno zrovna považovať za miestne komunikácie, pretože mnohokrát bývajú vedené mimo intravilán a slúžia predovšetkým externým cyklistom (občanom okolitých obcí či rekreačným cyklistom) a nie obyvateľom danej obce. Tieto obce potom nemajú vo svojich prioritách zaradenú výstavbu nových cyklotrás "pre cudzie" a odkladajú ich na neskoršie obdobie. Z tohto dôvodu sa na diaľkových cyklotrasách objavujú "prázdne miesta", kde sa nenachádza žiadna cyklistická infraštruktúra a cyklisti sú vedení po nebezpečných komunikáciách vyšších tried, čo z pohľadu rozvoja cykloturistiky na atraktivite nepridáva. Pokiaľ budeme chcieť budovať na území kraja zmysluplnú kontinuálnu sieť cyklociest a cyklotrás, bez zbytočných prerušení, ktoré prevedú cyklistu bezpečne cez dané územie, teda celkom mimo cesty I., II. a niekde aj III. triedy (tie s hustou premávkou), nevyhneme sa tomu, aby sa začalo uvažovať a presadzovať financovanie takýchto úsekov aj z úrovne kraja.

Z tohto pohľadu navrhujeme vymyslieť sofistikovaný model budovania líniových stavieb priamo krajom, a to predovšetkým na území obcí, cez ktoré vedú diaľkovej trasy a ktoré si výstavbu týchto líniových stavieb nemôžu dovoliť. Po vybudovaní jednotlivých úsekov potom kraj tieto stavby majetkovo právne čistým spôsobom môže odovzdať danej obci, prípadne si ich ponechať vo svojom majetku ako účelové komunikácie. Finančné prostriedky na výstavbu cyklistických komunikácií môže kraj získať z novej dotačnej schémy Slovenska.

## **2. Preverenie možnosti začlenenia cyklistických opatrení na krajských komunikáciách.**

Odporúča sa viesť správcu ciest II. a III. triedy ku spoluzodpovednosti za riešenie dopravnej bezpečnosti cyklistov na cestách II. a III. triedy. Súčasný prístup projektovania a prípravy rekonštrukcií a novostavieb pozemných komunikácií je zameraný predovšetkým na automobilovú dopravu. Odporúča sa vytvoriť podmienky na koncepčné riešenie rozvoja cyklistickej dopravy v rámci nových dopravných stavieb financovaných krajom, pri rekonštrukciách krajských komunikácií a ostatných dopravných stavbách. Obce a ďalšie kľúčové organizácie môžu požiadať správcu ciest II. a III. triedy o riešenie bezpečného vedenia cyklistov na cestách II. a III. triedy s preferovaním integrácie do hlavného dopravného priestoru. Systém spolufinancovania vlastnej realizácie aj následnej údržby jednotlivých úsekov bude vždy stanovený v rámci miestnych podmienok. Požiadavka na riešenie cyklodopravy na cestnej sieti musí najprv vziť zo strany obce, na území ktorej je rekonštrukcia plánovaná a musí mať konkrétnu podobu a koncepčnú nadväznosť.

Cieľom je predchádzať týmto problémom:

- Časté zanedbávanie inej ako motorovej dopravy sa negatívne prejavuje v nezastavanom aj zastavanom území, často má aj negatívny vplyv na celkové fungovanie územia.
- Cyklodoprava sa rieši len vo výnimočných prípadoch od počiatočných preverovacích štúdií zámeru (územné plánovanie), čo spôsobuje, že neskôr už býva neskoro na zodpovedajúce plnohodnotné riešenie.
- Vyššie náklady spojené s dodatočným často komplikovaným riešením infraštruktúry pre cyklistickú dopravu najmä v stiesnených priestorových podmienkach v intraviláne obcí.

## **3. Zamedzenie rizika vzniku bariér pre cyklistickú i pešiu dopravu pri novostavbách a rekonštrukciách štátnych komunikácií a pri realizácii veľkých železničných stavieb atď.**

Na žiadosť obce, či ďalších kľúčových organizácií bude kraj vstupovať do rokovaní vo veci projektovej prípravy novostavieb a rekonštrukcií ciest I. triedy, kde je správcou SSC, prípadne pri príprave veľkých železničných stavieb (kde je správcou ŽSR), atď., Pri ktorých by ich realizáciou mohlo dochádzať k bariéram rozvoja cyklistickej a pešej dopravy. Systém spolufinancovania jednotlivých úsekov bude vždy stanovený v rámci miestnych podmienok.

- Riešenie priepustnosti územia v nadväznosti na výstavbu veľkých dopravných stavieb, zabezpečenie priechodnosti pre nemotorové dopravu.
- Ideálne riešiť vo fáze štúdie uskutočniteľnosti alebo dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR).
- V rámci auditov stavieb zvažovať aj vplyv projektu na priestupnosť krajiny a jeho zásah na miestnej väzby.

## **4. Podpora rozvoja systému BIKE & RIDE v uzlových bodoch IDS a v rámci budovania dopravných terminálov**

Cieľom je podporovať programy, ktoré pomôžu prepojiť cyklistiku s verejnou hromadnou dopravou v oblasti denného dochádzania do práce a do škôl. Je preto nevyhnutné zabezpečiť prístupnosť nástupísk a najmä možnosť odstavovanie bicyklov v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkach a staniach železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. Na druhej strane treba zdôrazniť, že tento cieľ bude fungovať len za predpokladu, ak bude posilnený význam verejnej dopravy, najmä tej železničnej.

Odporúča sa finančne podporovať realizáciu konkrétnej infraštruktúry BIKE & RIDE. Ďalej v rámci budovania dopravných terminálov uplatňovať riešenie parkovania bicyklov (spolupráca od zadania projektovej dokumentácie). Parkovanie bicyklov by malo byť riešené primárne ako zastrešené státie, pokiaľ možno uzamykateľné alebo vo forme cykloboxov.

## **5. Podpora riešenie legislatívnych otázok na národnej úrovni**

Kraje sa môžu zamerať na podporu niekoľkých opatrení národnej cyklostratégie, ktoré majú zásadný vplyv aj na podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja. Ide najmä o tieto opatrenia:

- Realizácia legislatívnych opatrení s ohľadom na bezpečnosť a plynulosť cyklistickej dopravy: Pri novelizácii potenciálne súvisiacej legislatívy a technickej odbornej literatúry (zákonov, vyhlášok, technických noriem a podmienok, metodických príručiek a inštrukcií) brať vždy ohľad aj na potreby cyklistickej dopravy. Samostatné separátne riešenie cyklistickej dopravy ako také je úplne nedostatočné, riešenie sa musí stať integrálnou súčasťou ostatných dokumentov.
- Vyznačiť sieť EuroVelo trás cez Slovensko a zabezpečiť správcovstvo a údržbu značenia tejto siete cyklotrás. Preznačiť v spolupráci s krajom diaľkovú sieť cyklotrás Slovenska (poznámka - tento bod nebol na pojednávaní otvorený, ale jedná sa o to, že nie je vôbec v tejto krajine ošetrované, kto má značiť a udržiavať sieť EuroVelo).

Predstavenie ďalších možných okruhov podpory cyklistickej dopravy:

- Dotačná schéma na výstavbu a údržbu komunikácií pre cyklistov,
- zaistenie údržby značenie cyklotrás.