

Čo je to nežná mobilita?



Doprava na Považí

Čo je to nežná mobilita?

Obsah

03-04	Obsah
05-10	Slovník nežnej mobility
11-14	Prečo nežná mobilita?
15-18	Nežná mobilita mení mestá pre autá na mestá pre ľudí
19-24	Vymeniť benzínové auto za elektrické nestačí. Prečo?
25-30	Reštrikcie alebo motivácia? Potrebujeme oboje
31-36	Školská nežná mobilita – zmena musí prísť čo najskôr
37	Záver: Kam ďalej?

Slovník nežnej mobility

Debarierizácia, integrovaná doprava či taktický urbanizmus. Týmito výrazmi sa materiál, ktorý ste práve začali čítať, bude len tak hemžiť. Pokiaľ v téme nežnej mobility zatiaľ nie ste doma a trochu sa v týchto výrazoch strácate, pripravili sme praktický Slovník nežnej mobility. Po jeho preštudovaní budete textom v ostatných kapitolách lepšie rozumieť.

Integrovaná doprava

Toto slovné spojenie súvisí predovšetkým s verejnou osobnou dopravou. Integrovaná doprava prináša cestujúcim možnosť v rámci určitého regiónu cestovať na jeden cestovný lístok rôznymi druhmi verejnej dopravy a prestupovať medzi nimi. Zabezpečuje tiež systém pravidelných nadväzností so vzájomným čakaním sa spojov.

Rozdeliť ju môžeme na dve základné roviny:

- **Tarifná integrácia** – možnosť na jeden cestovný lístok, v rámci jeho časovej a územnej platnosti (napríklad po dobu 24 hodín v určitom regióne) kombinovať cestovanie vlakom, prímestskou autobusovou dopravou a MHD, a ľubovoľne medzi týmito druhmi dopravy prestupovať, bez potreby kupovania si ďalšieho lístka.
- **Integrácia cestovných poriadkov** – vytvára z verejnej dopravy komplexnú sieť v rámci daného regiónu, kedy na seba jednotlivé spoje a rôzne druhy dopravy nadväzujú v prestupných uzloch, v prípade malého meškania na seba čakajú a umožňujú cestujúcim rýchly, pohodlný a garantovaný prestup, na ktorý sa môžu spoľahnúť.

Mesto krátkych vzdialeností

Alebo tiež 15-minútové mesto je typ urbanistického riešenia územia, ktoré obyvateľom poskytuje všetku základnú vybavenosť do pätnásť minút pešej chôdze od bydliska. Obyvatelia v 15-minútovom meste, alebo štvrti, by mali mať k dispozícii obchody, školy, park, zdravotné stredisko aj možnosti práce. Mesto krátkych vzdialeností znižuje potrebu obyvateľov presúvať sa autom, čím zlepšuje udržateľnosť života v mestách.

V minulom storočí sa funkcie mesta – bývanie, práca, voľný čas – od seba oddeľovali. Súviselo to s tým, že mnoho ľudí pracovalo v priemysle, ktorý produkoval znečistenie a bol preto umiestnený ďalej od obývaných častí. Tento typ urbanistického usporiadania miest vytváral monofunkčné, teda len obytné alebo len priemyselné, štvrte. V súčasnosti pracuje mnoho ľudí v administratíve a službách, voľný čas trávajú v kaviarňach v aktívnom parterí (prevádzky v prízemí na úrovni ulice), čo umožňuje funkcie mesta zblížovať.

Debarierizácia

Pod pojmom debarierizácia chápeme úpravy verejného priestoru, aby ho mohli používať všetci obyvatelia a obyvateľky bez rozdielu. Ide o prispôbenie ulíc pre nevidiacich či obyvateľov používajúcich invalidný vozík, ale aj pre seniorov alebo rodičov s detskými kočíkmi. V širšom zmysle môžeme do debarierizácie zahrnúť férovejšie prispôbenie mesta rôznym potrebám jeho používateľov. Môže sem patriť aj doplnenie verejného osvetlenia, aby sa špeciálne deti a ženy cítili v meste bezpečne i večer.

Typickými príkladmi debarierizácie sú:

- znižovanie obrubníkov na priechodoch pre chodcov,
- dopĺňanie vodiacej dlažby s výstupkami na priechodoch pre chodcov, zastávkach alebo pred schodiskami, varujúcej nevidiacich pred blížiacou sa prekážkou,
- budovanie bezbariérových zastávok so špeciálnym kasselským obrubníkom, umožňujúcim pristaviť autobus čo najtesnejšie k chodníku.

Nežná mobilita

Je súbor myšlienok, filozofií a opatrení, ktorých základom je idea, že mestá majú patriť v prvom rade ľuďom a nie autám. **Nežná mobilita je filozofia založená na princípe, kedy slabší a zároveň ekologickejší účastník premávky má prednosť pred silnejším,** teda peši pred cyklistom, cyklista pred MHD a MHD pred individuálnou automobilovou dopravou.

Dôležitou súčasťou je výstavba bezbariérových chodníkov, bezpečných cyklotrás a integrácia verejnej dopravy, na ktorú nadväzuje rozumné obmedzovanie individuálnej automobilovej dopravy.



Porovnanie bariérového a bezbariérového riešenia: ostrovček s vysokými obrubníkmi na autobusovej stanici Trenčín verus bezbariérový ostrovček na Námestí sv. Anny v Trenčíne. Nechýba znížený obrubník ani vodiaca dlažba s výstupkami pre nevidiacich. Debarierizácia uľahčuje život ľuďom na vozíku, ľuďom so zrakovým postihnutím, rodičom s kočíkmi i cestujúcim s kuframi. Zdroj: Doprava na Považí



Taktický urbanizmus

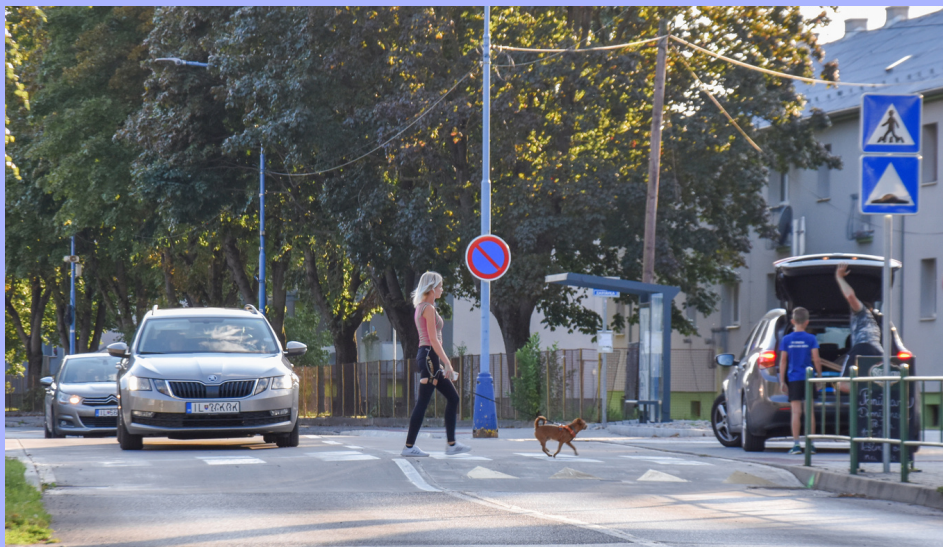
Predstavuje riešenia pre rýchlu, časovo aj finančne nenáročnú úpravu verejných priestorov tak, aby slúžili v prvom rade ľuďom a nie autám. Môže ísť o zníženie počtu jazdných pruhov na ulici alebo zrušenie niekoľkých parkovacích miest a ich náhradu mobilnou zeleňou, lavičkami, hernými prvkami alebo umeleckým dielom.

Tieto riešenia často označujeme ako quick-fix. Typickým príkladom taktického urbanizmu je **asphalt art**, umelecké dielo namaľované na asfalte, vďaka ktorému sa dá zrušené parkovisko behom pár hodín zmeniť na zaujímavú farebnú pešiu zónu. Často sa využíva v okolí škôl alebo v centrách miest, na plochách, pri ktorých je potrebné zvýrazniť, že patria chodcom. Časom, ak si obyvatelia nový priestor obľúbia, môže byť nahradený trvalým riešením v podobe novej pešej zóny alebo námestia.

Upokojuvanie dopravy

Pri upokojuvaní dopravy hovoríme hlavne o stavebnej úprave ulíc v obytných zónach, v centrách miest a v okolí škôl. **Ide o úpravy, ktoré nevytvárajú vhodné podmienky pre rýchlu jazdu, ale nútia vodičov áut spomaliť.** Môže ísť o vyvýšené priechody pre chodcov a vyvýšené križovatky, ktoré slúžia ako spomaľovače. Upokojuvaním dopravy môže byť tiež vytváranie bezpečných ostrovčekov na priechodoch pre chodcov, budovanie ostrejších oblúkov neumožňujúcich rýchly prejazd alebo zužovanie jazdných pruhov.

Pekným príkladom upokojuvania dopravy je **priebežný chodník**, kedy vodič auta pri odbočení do vedľajšej ulice musí prekonať spomaľovací prah vo výške chodníka. Týmto spôsobom sa dajú ohraničiť obytné štvrte, v ktorých platí zóna s maximálnou povolenou rýchlosťou 30 km/h.



Jedným z účinných prvkov upokojuvania dopravy je vyvýšená križovatka, ktorá funguje ako veľký spomaľovač. Vhodná je najmä do obytných alebo školských zón. Križovatka ulíc Športovcov a Jána Kalinčiaka, Dubnica nad Váhom. Zdroj: Doprava na Považí

**Prečo
nežná
mobilita?**

Podiel emisií CO₂ z dopravy na celkových emisiách Slovenska sa od roku 1990 zvýšil trojnásobne¹. Za väčšinu z nich je zodpovedná nie pešia či železničná, ale cestná doprava. V roku 2021 spôsobila až 21% všetkých emisií CO₂ u nás. **Doprava je jediným sektorom, v ktorom sa nedarí emisie skleníkových plynov dostať pod kontrolu.** Je síce pravdou, že vďaka technologickému pokroku sú autá ekologickejšie než v minulosti. Na druhú stranu, ich počet a frekvencia používania sa za posledných 30 rokov zvýšili tak výrazne, že prekonalí úsporu emisií dosiahnutú zlepšením technológií.

Aj na tomto príklade môžeme vidieť, že len vymeniť jedno auto za druhé, o trochu ekologickejšie, nestačí. Navyiac, bez ohľadu na typ pohonu, autá naďalej predstavujú problém z pohľadu záberu verejného priestoru na parkovanie alebo z pohľadu bezpečnosti chodcov a cyklistov. Potrebujeme urobiť väčšiu a náročnejšiu zmenu, presadnúť z áut do udržateľnejších druhov mobility. Takých, ktoré budú takpovediac *nežnejšie* k životnému prostrediu, verejnému priestoru a ľuďom. **Práve preto je tu nežná mobilita.**



„Sloboda neznamena mať možnosť ísť kamkoľvek autom. Sloboda je o možnosti ísť kamkoľvek bez toho, aby ste museli použiť auto. Ide o to dať ľuďom nezávislosť, aby nemuseli byť závislí na autách,“ povedala² (Janette Sadik-Khan, bývalá komisárka pre dopravu mesta New York, pre magazín Tomorrow.City).

Foto: jsadikkhan.com

¹ SLOVENSKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV. *Správa o emisiách 2023* [online]. Bratislava, 2023 [cit. 2023-08-29]. ISBN 978-80-99929-50-1.

² FIRA DE BARCELONA. Janette Sadik-Khan, former NYC transportation commissioner: Freedom is about being able to go anywhere without having to use a car. Tomorrow.City [online]. 2019 [cit. 2023-08-29].

Autá, vlaky, cyklisti či chodci – kto z nich je nežná mobilita?

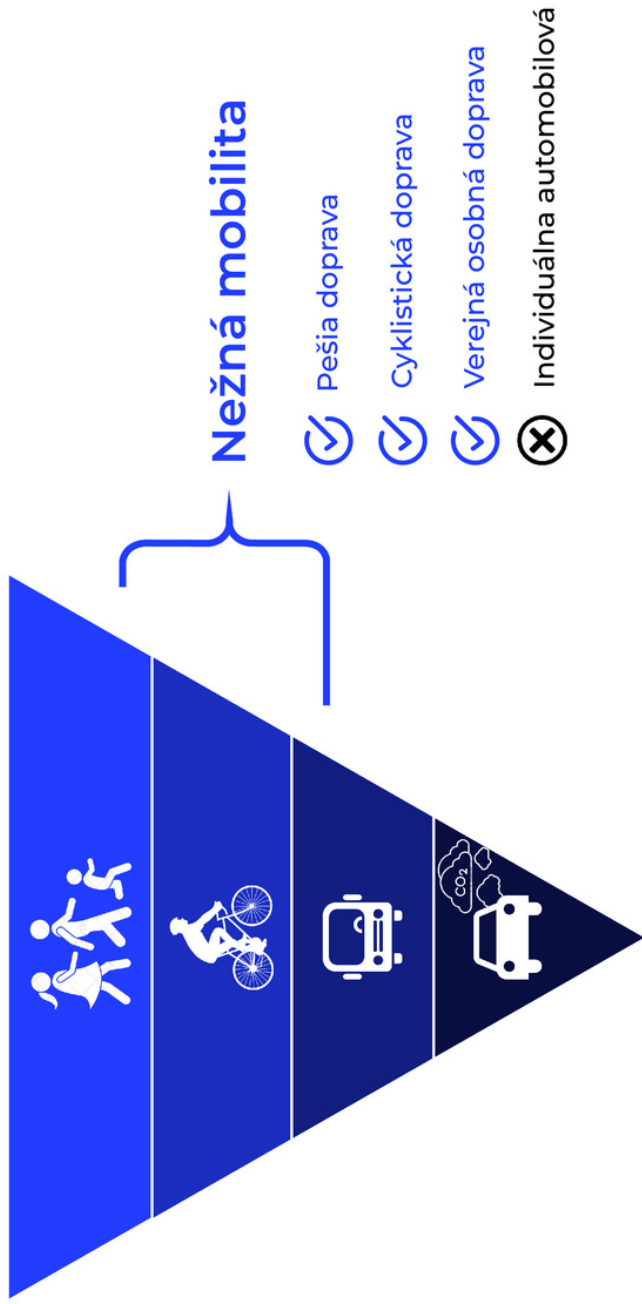
Možno ste si niekedy položili otázku, prečo je v súčasnosti tak masívne propagovaná verejná doprava ako ekologickejšia alternatíva. Pritom veľká časť autobusov a vlakov, rovnako ako stále veľká časť áut, je poháňaná spaľovacími motormi. Tu treba povedať, že pri rozdeľovaní jednotlivých druhov dopravy na viac nežné a menej nežné, alebo ak chcete, viac udržateľné a menej udržateľné, sa nemôžeme pozeráť iba na typ pohonu.

Dôležité je aj to, koľko cestujúcich dokáže dopravný prostriedok odviezť alebo akú veľkú plochu zaberá vo verejnom priestore. V ďalších kapitolách budeme rozdeľovať dopravné prostriedky (módy dopravy) do nasledovného **modálneho mixu**:

- Individuálna automobilová doprava (IAD)
- Verejná osobná doprava (VOD – vlaky, prímestské autobusy, MHD)
- Cyklistická doprava (najmä každodenná v rámci dochádzania)
- Pešia doprava

Na obrázku môžete vidieť rozdelenie modálneho mixu, ktorý zohľadňuje udržateľnosť, inak povedané nežnosť, jednotlivých módov dopravy podľa ich dopadu na životné prostredie, ale aj s ohľadom na záber verejného priestoru a bezpečnosť ostatných účastníkov premávky. **Pyramída nežnej mobility je postavená na princípe, kedy má slabší a zraniteľnejší účastník cestnej premávky prioritu pred silnejším**, teda chodec pred cyklistom, cyklista pred verejnou dopravou a tá pred automobilovou dopravou.

Nežný modálny mix – obrátená pyramída.
Zdroj: Doprava na Považí



**Nežná
mobilita
mení mestá
pre autá na
mestá pre
ľudí**

Dánsky architekt Jan Gehl sa v 70. a 80. rokoch 20. storočia zaslúžil o spropagovanie pojmu „**ľudská mierka**“ – tá zohráva dôležitú úlohu pri plánovaní mesta. Zjednodušene povedané, ide o to, či sa na mesto pozeráme na prvom mieste z pohľadu chodca, ktorým môže byť aj nevidiaci človek, dieťa alebo mamička s kočíkom. Alebo, či sa na mesto pozeráme optikou vodiča auta, ktorý chce ulicami čo najrýchlejšie a najplynulejšie prejsť a bez problémov zaparkovať. Ideálne priamo pred dverami.

Ako asi tušíte, Gehl je zástancom prvého prístupu. **Preslávila ho myšlienka, že mestá majú slúžiť ľuďom a stačí sa v nich pohybovať rýchlosťou 5 km/h.** Pešia doprava je najnežnejším módom dopravy. Podporuje trávenie času vonku, vzájomné stretávanie sa ľudí na ulici. Pomáha tiež obchodu a službám v parteri (v prízemí domov), pretože práve pri pešej chôdzi je pravdepodobnejšie, že sa rozhodnete na pár minút zastaviť a sadnúť si napríklad na kávu. Pešia doprava spolu s cyklistickou dopravou vytvára najnižšie emisie a je teda najnežnejšia aj k životnému prostrediu. Preto je dôležité vytvárať verejné priestory, v ktorých sa budú chodci a cyklisti cítiť bezpečne – nebudú sa musieť preplatať pomedzi autá a nebudú musieť podchádzať preťažené dopravné tepny v tmavých podchodoch.



„Keď sa zníži v meste počet áut, automaticky sa skrátia ulice. Zredukovanie dopravy v meste znamená okamžitý nárast kvality života. V súčasnosti je Kodaň omnoho krajším mestom ako pred 50 rokmi. Keď som bol mladý, tak sa bežne chodilo do centra autom. Dnes by to mne ani mojej žene nenapadlo. Jednoduchšie je sadnúť na bicykel alebo ísť MHD,“ povedal³ Gehl v Inštitúte plánovania a rozvoje hl. m. Prahy.

Foto: palmapreludi.sk

³ INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Jan Gehl v Praze - přednáška pro veřejnost [online]. 2016 [cit. 2023-08-29].

Spomínate si na citát bývalej komisárky pre dopravu mesta New York Janette Sadik-Khan? Gehl aj Sadik-Khan sa zhodujú v tom, že prvoradou úlohou ulíc v meste nemá byť čo najplynulejší presun autom z bodu A do bodu B. Ulice majú poskytovať priestor pre trávenie času a sociálnu interakciu medzi ľuďmi. Naopak, silná automobilová doprava vytvára v uliciach neprirodzenú bariéru. Ľudia na hlučných uliciach plných áut, s úzkymi chodníkmi, nechcú tráviť čas. Môžeme povedať, že automobilová doprava vytvára bariéru v sociálnych interakciách a zároveň predstavuje ohrozenie pre slabších účastníkov premávky. Práve to je jeden z dôvodov, prečo ju v pyramíde nežnej mobility radíme na posledné miesto.



Automobilová doprava verzus sociálne interakcie. Zdroj: Livable Streets 2.0, na základe štúdie urbanistu Donalda Appleyarda z roku 1972



Štúrovo námestie v Trenčíne pred a po rekonštrukcii.
Zdroj: CEA Trenčín



**Vymenit'
benzínové
auto za
elektrické
nestačí.
Prečo?**

Z úvodu už viete, že doprava je jediným odvetvím, v ktorom sa emisie nedarí skrotiť. Práve naopak, od roku 1990 sa podiel emisii CO₂ z dopravy na celkových emisiách CO₂ Slovenska strojnásobil. Projekt Populair, ktorý sa venuje kvalite ovzdušia v mestách, rozdeľuje škodlivé emisie na 2 kategórie:

- **Produkcia skleníkových plynov** – v tomto prípade hovoríme o oxide uhličitom (CO₂), ktorý nie je jedovatý ani inak nebezpečný, zvyšovanie jeho koncentrácie v atmosfére však urýchľuje klimatickú zmenu.
- **Znečisťovanie ovzdušia** – je spojené predovšetkým s oxidmi dusíka (NO_x) a oxidom uhoľnatým (CO). Ich dominantným zdrojom je doprava. Problematické sú tiež prachové častice (PM) a ďalšie látky vznikajúce pri spaľovaní paliva, pohybe či brzdení auta.

Samostatný problém je **hluk**, ktorý autá na preťažených uliciach spôsobujú.

Hovoríte si, že riešenie tohto problému už poznáme – že stačí autá so spaľovacími motormi nahradiť elektromobilmi? **Pravdu máte iba čiastočne.** Autá s elektrickým pohonom skutočne pomáhajú znižovať emisie skleníkových plynov a znečistenie ovzdušia, najmä v mestách. Elektromobily ale mnohé z negatívnych dopadov automobilovej dopravy nevyriešia a spolu s novým typom pohonu, prinášajú nový typ environmentálnych výziev.

Prvým problémom je dopravná indukcia. Elektroautá v nás vytvárajú falošný dojem, že cestovanie autom už nebude mať nijaké negatívne dopady. V konečnom dôsledku tak umožňujú „s čistým svedomím“ ďalší rozvoj automobilovej dopravy a ešte väčší tlak na budovanie nových a širších ciest, väčších križovatiek a rozširovanie parkovísk. Zvýšenie kapacity cestnej siete povedie k ďalšiemu nárastu cestovania autom, ktorý po pár rokoch vyústi do opakovaného preťaženia ciest a potreby ich rozšírenia. Tým sa dostávame do začarovaného kruhu – tento jav označujeme názvom dopravná indukcia.



Začarovaný kruh dopravnej indukcie.
Zdroj: Doprava na Považí

Ďalším úskalím je energetická náročnosť výroby elektromobilov. Tie na jednu stranu pomáhajú znižovať produkciu škodlivých emisií v našich mestách, na druhú stranu pre ich výrobu je podľa Medzinárodnej energetickej agentúry⁴ potrebných až 6-násobne viac minerálov než pri klasických autách. V jej modeli vývoja do roku 2040 sa môžeme dočítať, že dopyt po kľúčových mineráloch, akými sú lítium, nikel či kobalt, má vzrásť až 30-násobne.⁵ Odhadovaný nárast je spôsobený predpokladaným rozvojom elektromobility.

Významná časť zásob kľúčových minerálov sa nachádza v krajinách globálneho juhu, najmä v Kongu, Chile a Indonézii. Ich ťažba je spájaná s detskou prácou⁶ a násilným vystaňovaním miestnych obyvateľov, ktorí tvoria prekážku pre ťažobné spoločnosti pri ich ambícii uspokojiť rastúci dopyt. V súvislosti s nerastnými surovinami potrebnými pre výrobu elektromobilov bolo zaznamenaných v posledných rokoch necelých 300 obvinení z porušovania ľudských práv. Ťažba lítia v Chile je náročná na spotrebu vody, ktorá chýba obyvateľom.⁷ Problematické je i poškodzovanie životného prostredia a narušenie biodiverzity. Vo svetle spomenutých faktov môžeme povedať, že zatiaľ, čo u nás autá na elektrinu niektoré problémy riešenia, vo vybraných častiach planéty kvôli nim vznikajú iné.

⁴ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY. Minerals used in electric cars compared to conventional cars[online]. 2021 [cit. 2023-08-29].

⁵ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY. *Mineral requirements for clean energy transitions* [online]. 2021 [cit. 2023-08-29].

⁶ MCKIE, Robin. *Child labour, toxic leaks: the price we could pay for a greener future* [online]. Guardian News & Media Limited, 2021 [cit. 2023-08-29].

⁷ ŽĎÁRSKÝ, Tadeáš. Nahradit jedno auto druhým nestačí. Proč nejsou elektromobily řešením[online]. Vydavatelství Referendum, 2021 [cit. 2023-08-29].

Tretím problémom je dopad elektromobilov na záber verejného priestoru a bezpečnosť chodcov, ktorý sa iba zmenou pohonu nevyrieši. Aj elektromobily budú zaberat' cenné verejné priestory v centrách miest na parkovanie, budú predstavovať bariéru v sociálnych interakciách medzi ľuďmi na ulici a **budú znamenať riziko pre najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky** – teda pre cyklistov, chodcov a špecificky pre deti, ktoré sa v súčasnosti nemôžu bezpečne hrať vonku, na ulici pred domom.

Môžeme sa vrátiť k myšlienke dánskeho architekta Jana Gehla, ktorý hovorí, že s obmedzením IAD sa automaticky skrátia ulice. Parkovanie na chodníkoch nahradia terasy kaviarní, v uvoľnených jazdných pruhoch môžu vzniknúť cyklotrasy. Toto nám len prostá zmena pohonu áut neumožní.



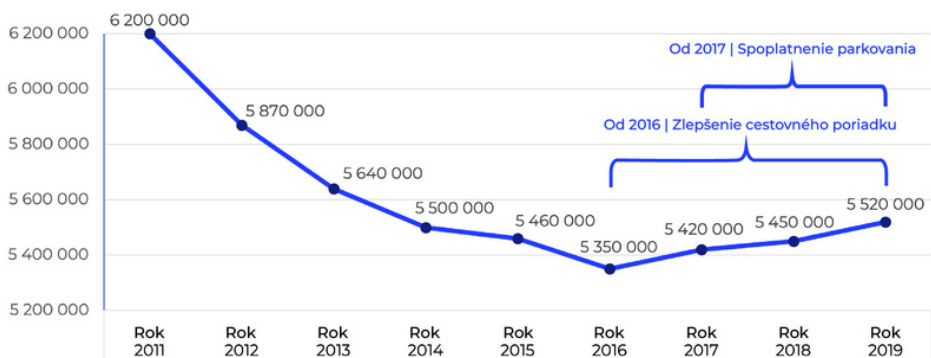
Ako by vyzerala ulica obsadená autami so spaľovacím motorom vs elektromobilmi – Palackého v Trenčíne.
Zdroj: Doprava na Považí.



**Reštrikcie
alebo
motivácia?
Potrebujeme
oboje**

Možno ste si po prečítaní nadpisu položili otázku: „Nestačilo by stavať viac cyklotrás a zlepšiť verejnú dopravu? Máme niekomu komplikovať život len preto, že preferuje cestovanie autom?“

Odpoveď sa nehladá ľahko. Pravdou je, že bez motivácie v podobe bezbariérových chodníkov, ulíc s bezpečnými cyklotrasami či spoľahlivej a na seba nadväzujúcej verejnej dopravy presun cestujúcich z áut do nežnej mobility nedosiahneme. Bude takáto motivácia dostatočná? Dáta, dokonca aj z regiónu Stredného Považia, v ktorom naše združenie pôsobí, ukazujú, že ideálna je kombinácia oboch metód – teda paralelného zlepšovania nežnej mobility spolu s obmedzovaním automobilovej dopravy.



Vývoj počtu cestujúcich MHD Trenčín po optimalizácii MHD a zavedení parkovacej politiky. Zdroj dát: Mesto Trenčín, spracovanie: Doprava na Považí

Vysvetliť si to môžeme na príklade Trenčína, kde sa synergiou čiastočného zlepšenia MHD a zavedenia plateného parkovania podarilo stabilizovať počet cestujúcich. V rokoch 2011 – 2016 predstavoval pokles počtu cestujúcich MHD dokonca 14%. Mesto sa rozhodlo využiť efekt motivačného opatrenia, ktorým bolo zlepšenie cestovného poriadku, a zároveň vstúpilo do platnosti reštriktívne opatrenie – spomenuté spoplatnenie parkovania na sídliskách. Týmito krokmi sa pokles počtu cestujúcich podarilo zastaviť a od roku 2017 do začiatku pandémie každoročne stúpal o približne 1%.

Podobným príkladom kombinácie motivačných a reštriktívnych opatrení je nemecké mesto Münster. Samospráva na jednu stranu investovala prostriedky do rozvoja MHD a siete kvalitných cyklotrás, napojených na tzv. Promenádu – 4,5 kilometra dlhý cyklistický okruh okolo centra mesta. Toto všetko sú motivačné opatrenia. Na druhú stranu, radnica pristúpila k vyhláseniu nízkoemisnej zóny v centre mesta, kde obmedzila vjazd áut a 3 hlavné ulice premenila na pešie zóny, s pobytovým a živým verejným priestorom. O vzťahu nežnej mobility a podpore života na ulici sme hovorili v druhej kapitole.

Cyklistická Promenáda okolo centra Münsteru.
Zdroj: Mesto Münster



Tak si to zhrňme. Opatrenia zamerané na podporu nežnej mobility môžeme rozdeliť na:



Motivačné opatrenia

- **Motivačné – finančné**
 - Integrovaný dopravný systém vo verejnej doprave – jeden lístok na vlaky, prímestskú autobusovú dopravu a MHD.
 - Udržiavanie cestovného na dostupnej úrovni, aby si cestu mohli dovoliť všetci – predchádzanie dopravnej chudobe.
 - Udržiavanie lacnejších cien cestovného než cien parkovného.

- **Motivačné – nefinančné**
 - Integrovaný dopravný systém – v tomto prípade z pohľadu nadväzností spojov medzi vlakmi, prímestskou autobusovou dopravou a MHD.
 - Prevádzkovanie verejnej dopravy v atraktívnom intervale, s ľahko zapamätateľným, opakujúcim sa taktom (napr. každých 15 či 30 minút).
 - Preferencia verejnej dopravy na svetelne riadených križovatkách, prinášajúca zrýchlenie cestovného času.
 - Budovanie infraštruktúry – pešie zóny, široké cyklotrasy, debarierizácia.
 - Budovanie kompaktného, tzv. 15-minútového mesta, s dostupnou základnou občianskou vybavenosťou (potraviny, školy, parky, zastávka MHD) do 15 minút chôdze.



Reštriktívne opatrenia

- **Reštriktívne – finančné**
 - Spoplatnenie parkovania nielen v centrách miest, ale tiež na sídliskách.
 - Progresívne zvyšovanie ceny parkovacej karty pre obyvateľov s každým ďalším zaregistrovaným autom.
 - Spoplatnenie vjazdu do centra vo veľkých mestách.
- **Reštriktívne – nefinančné**
 - Znižovanie kapacity parkovísk a náhrada parkovacích miest cyklotrasami, širšími chodníkmi, zeleňou a mobiliárom (lavičky, herné prvky).
 - Znižovanie počtu jazdných pruhov a ich náhrada pruhmi vyhradenými pre verejnú dopravu (BUS pruhy) a cyklotrasami.
 - Infraštruktúra – spomaľovanie dopravy fyzickými prvkami v obytných zónach – vyvýšené priechody pre chodcov, zúženie jazdných pruhov, ostrejšie oblúky v križovatkách.

Na záver tejto kapitoly je dôležité zdôrazniť, že reštriktívne opatrenia bez motivačných a rovnako tak motivačné opatrenia bez reštriktívnych nebudú dosahovať želaný efekt. Dôležité je zavádzať ich postupne, koordinovane a vo vzájomnej nadväznosti. Zároveň na to, aby sme mohli ľudí obmedziť pri cestovaní autom, im najprv musíme ponúknuť skutočne bezpečné a bezbariérové chodníky, cyklotrasy a spoľahlivú verejnú dopravu. O zlepšenie tejto ponuky sa usilujeme aj v združení Doprava na Považí.



Motivačné opatrenie – mesto krátkych vzdialeností, teda tzv. 15 minútové mesto. Príkladom dobrej praxe je štvrť Aspern Seestadt vo Viedni.
Zdroj: Doprava na Považí

**Školská
nežná
mobilita –
zmena musí
prísť čo
najskôr**

Pokiaľ hovoríme o tom, že naše mestá a ulice v nich by mali patriť v prvom rade ľuďom a nie autám, dvojnásobne to platí v prípade detí. Ak chceme, aby sa rodičia nebáli o bezpečnosť svojich detí a pustili ich do školy pešo, na bicykli alebo MHD, nároky na upokojuvanie individuálnej automobilovej dopravy a kvalitu verejného priestoru rastú.

V rámci projektu **Cestuj do školy ekologicky nežnou mobilitou**, ktorého súčasťou je aj tento materiál, sme realizovali prieskum na dvoch základných školách v meste Trenčín, počas ktorého sme zisťovali:

- akým módom dopravy deti cestujú do/zo školy,
- či sa dopravujú samé alebo s rodičmi,
- či a aké obavy majú rodičia, ak sa boja púšťať deti do/zo školy samé,
- aké faktory by ich motivovali pustiť deti do školy inak ako autom.

Fenomén „mama taxi“ je jednou z najväčších výziev v oblasti bezpečnosti ulíc v okolí škôl. Prečo je to tak? Keď sa rodičia kvôli chýbajúcim priechodom pre chodcov či nebezpečným križovatkám boja pustiť deti do školy pešo, bicyklom alebo MHD a vozia ich autom, v konečnom dôsledku tak sami prispievajú k vyššej intenzite dopravy v meste, aj pred samotnou školou. To môže zvýšiť obavy u ďalších rodičov, ktorí sa takisto pridajú k vozeniu detí autom. Dostávame sa do začarovaného kruhu, kedy rodičia sami negatívne vplyvajú na bezpečnosť ulíc a v konečnom dôsledku zvyšujú strach rodičov spolužiakov ich detí.

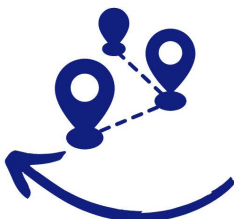
Keď chceme začarovaný kruh rozseknúť, je potrebné prijať konkrétne opatrenia. Na to, aby sme vedeli, ktoré miesta sú najproblematickejšie a kde so zmenami začať, musíme poznať dáta. A ich zber bol cieľom nášho prieskumu. **Čo sme zistili? Výsledky prieskumu budú po ich spracovaní zverejnené na webe združenia Doprava na Považí.**



Strach rodičov
o bezpečnosť
detí cestou
do školy



Nárast
automobilovej
dopravy
pred školou



Rodičia
začínajú voziť
deti do školy
často autom

Začarovaný kruh fenoménu „mama taxi“.

Idea: Znepokojené matky, spracovanie: Doprava na Považí

Zmena môže a musí nastať čo najskôr

Mohli by sme napísať ďalšie desiatky strán o príkladoch dobrej aj zlej praxe pri upokojuvaní dopravy. Myslíme si však, že na Slovensku už existujú komplexnejšie manuály, z ktorých je možné čerpať. Preto, ak vás takéto príklady dobrej praxe zaujímajú, odporúčame sa presunúť do kapitoly *Kam ďalej?* na konci tohto materiálu.

Problémom väčšiny príkladov dobrej praxe, ktoré v dostupných materiáloch nájdete je, že sú investične náročné. Vybudovať vyvýšenú križovatku, rozšíriť chodníky alebo postaviť novú zastávku MHD stojí nemalé prostriedky. Čo robiť, ak potrebujeme rýchlu zmenu?

Vtedy prichádza ku slovu taktický urbanizmus. Ak ste sa s týmto pojmom ešte nestretli, vedzte, že ide o rýchle zásahy vo verejnom priestore. Vďaka nim sa dá za krátky čas a málo peňazí premeniť plocha slúžiaci v minulosti len autám na verejným priestor slúžiaci v prvom rade ľuďom. Môže ísť o zníženie počtu parkovacích miest alebo jazdných pruhov a ich náhradu prenosnou zeleňou, mobiliárom (lavičky, herné prvky) alebo o umeleckú intervenciu. Veľmi populárny je asphalt art – umelecké dielo namaľované na asfalte, ktorý predtým slúžil ako jazdný pruh alebo parkovisko a aj vďaka umeniu sa zmení na pešiu zónu slúžiacu všetkým.



„Asphalt art sa realizuje zväčša na chodníkoch, priechodoch pre chodcov a križovatkách, s cieľom zvýšiť viditeľnosť chodcov a zvýrazniť oblasti vyhradené pre pohyb peších alebo špeciálne pre pohyb detí,“ vysvetlila Katarína Brajerčíková z Metropolitného inštitútu Bratislavy. Inštitút túto metódu využíva pri premene ulíc na bezpečnejšie priestory pre všetkých. Ide o súčasť projektu Mesto pre deti, o ktorom si môžete prečítať viac na rovnomennom webe.

Foto: mib.sk

Taktický urbanizmus je výborný spôsob na testovanie zmien. Ak si obyvatelia nový verejný priestor obľúbia, dočasné prvky sa dajú v rámci investície nahraďiť riešením trvalého charakteru, novým námestím alebo pešou zónou. Naopak, ak sa zmena neosvedčí, priestor sa dá behom pár hodín vrátiť do pôvodného stavu.

Medzi rýchle riešenia patria tiež školské ulice

S režimom školských ulíc sa môžeme v našom okolí stretnúť v Bratislave a v Prahe. Režim školskej ulice znamená dočasné uzavretie ulice pred základnou školou, medzi 7:30 – 8:00. V čase, kedy sa v okolí školy pohybuje najviac detí, je plocha pred ňou bezpečnou pešou zónou. Na Považí si takýto režim mohli vyskúšať deti a rodičia z Trenčína, počas Dňa bez áut 2023 pred ZŠ Bezručova. Rodičia, ktorí deti privezú autom, ich musia vysadiť mimo školskej ulice a posledných pár krokov dokráčajú deti bezpečne pešo.



Taktický urbanizmus v Miláne, porovnanie pred/po.
Zdroj: Mesto Miláno



Záver: Kam ďalej?

Účelom materiálu, ktorého úplný záver práve čítate, nie je komplexne pokryť celú filozofiu nežnej mobility. Ide o veľmi zaujímavú, dôležitú ale takisto komplexnú tému. Naším cieľom bolo poskytnúť vám základný brífing o nežnej mobilite. Ak vás zaujala, máme z toho radosť a nižšie vám odporúčame, čo si prečítať ďalej.

Boj o ulicu | Janette Sadik-Khan

Expertku a bývalú komisárku pre dopravu mesta New York sme spomenuli viackrát. Po odchode z úradu Sadik-Khan radí mestám po celom svete, ako v krátkom čase zmeniť upchaté a rušné cesty na živé ulice pre ľudí. Medzi týmito mestami je od roku 2023 aj Bratislava. Prostredníctvom svojej knihy dokáže poradiť ďalším, menším mestám.

Mestá pre ľudí | Jan Gehl

Dánskeho architekta Jana Gehla sme si predstavili ako ambasádora myšlienky menej áut = krajšie mesto. Rovnako ako Sadik-Khan aj Gehl radí mestám po celom svete. Kniha Mestá pre ľudí čerpá z desaťročí Gehlových skúseností pri premenách miest.

Manuál upokojujovania dopravy | Cyklokoalícia

Poznať ideu je dôležité, ako však myšlienku mesta pre ľudí pretaviť do praxe? V tom sa môžete inšpirovať publikáciou z dielnej Cyklokoalície. Tá zostavila manuál s desiatkami konkrétnych príkladov dobrej praxe pri upokojuvaní dopravy a premene ulíc na priestory príjemnejšie a bezpečnejšie pre deti, chodcov a cyklistov.

Čo je to nežná mobilita?

Textová časť:
Michal Mazánik

Editori:
Tomáš Mihalik
Richard Ščepko

Korektorka:
Mária Jánošíková

Grafický dizajn:
Jonáš Štepita
Michal Mazánik

Vydalo občianske združenie
Doprava na Považí v roku 2023,
v Trenčíne, ako svoju 1. publikáciu.

© Doprava na Považí 2023
Tlač: INCOMP MEDIA, s.r.o.
Náklad: 45 výtlačkov
Počet strán: 38

„Projekt bol podporený v rámci grantového
environmentálneho programu Zelené oči,
ktorý tvorí súčasť projektu Zelená župa“.

Prvé vydanie
ISBN: 978-80-570-5128-2





O Doprave na Považí

Sme skupina podobne zmyšľajúcich ľudí, ktorým záleží na tom, aby ste neboli odkázaní na cestovanie autom – ale mali k dispozícii alternatívu v podobe kvalitnej pešej, cyklistickej a verejnej hromadnej dopravy. Na problémy nie len upozorňujeme, snažíme sa aktívne prichádzať s riešeniami a podieľať sa na ich realizácii.

dopravanapovazi.sk

ISBN 978-80-570-5128-2

