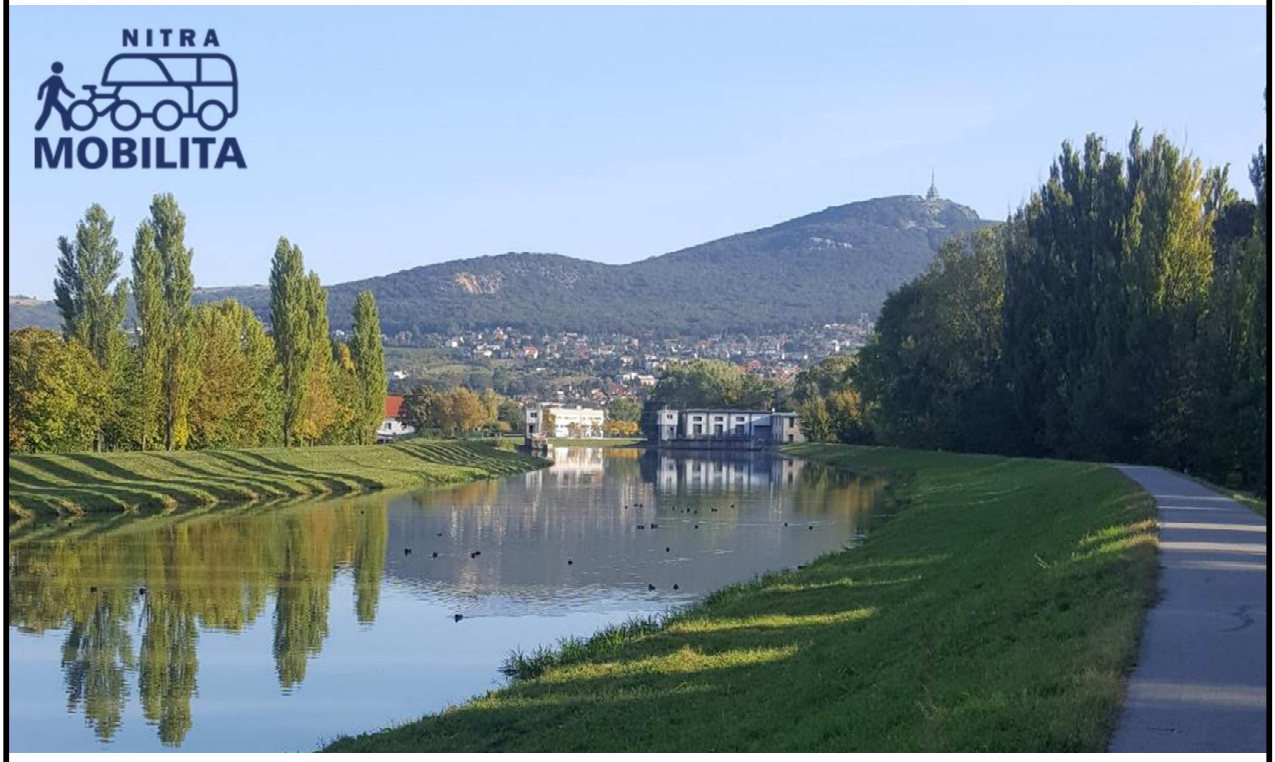
P L Á N

U D R Ž A T E Ľ N E J

M O B I L I T Y



M E S T O N I T R A

V I I . P L Á N I M P L E M E N T Á C I E
A M O N I T O R O V A N I A 2 0 2 0

EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja

Integrovaný regionálny operačný program
2014 - 2020

MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Zhotoviteľ:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Zastúpený:
Ivo Šimek

Autorský kolektív:
Autorský kolektív:
Ing. Ondrej Kyp
Ing. Eva Göpfertová
Ing. Zuzana Volfová
Mgr. Lenka Želechovská
Ing. Matej Petrouš
Ing. Pavel Suntych
Ing. Vojtech Hlava
Ing. Jan Buzák
Mgr. Pavel Kaňka
Ing. Zuzana Vaňková

Kontrola:
Ing. Ondrej Kyp

Dátum:
3/2020

Číslo zákazky:
2018/0092

Objednávateľ:
Mesto Nitra
Štefánikova trieda 60
950 06 Nitra

Zastúpený:
vo veciach zmluvných: Marek Hattas
vo veciach technických: Ing. Jan Pánský

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

MESTO NITRA

TEXTOVÁ ČÁST

ČÁST VII.

–

PLÁN IMPLEMENTÁCIE A MONITOROVANIA

AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika;
E-mail: cityplan@afconsult.com; Telefón: +420 277 005 500; www.afconsult.com; www.af-cityplan.cz;
Zapísaná v obchodnom registri vedenom Mestským súdom v Prahe, oddiel C, vložka 25005
IČO: 473 07 218; DIČ: CZ473 07 218; ID schránky: wxnvyhk

OBSAH

1 ÚVOD 5
2 IMPLEMENTAČNÝ PLÁN 6
2.1 ZOZNAM JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ 6
2.1.1 Koordinátor mobility 6
2.1.2 Náplň činnosti 6
2.1.3 Ciele a rozvoj 7
2.1.1 Integrovaný dopravní systém 7
2.2 VZŤAH ČINNOSTÍ K JEDNOTLIVÝM CIEĽOM 8
2.3 UVEDENIE ZODPOVEDNOSTI VO VZŤAHU K JEDNOTLIVÝM ČINNOSTIAM 9
2.4 ČASOVÝ RÁMEC REALIZÁCIE JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ 9
2.5 PREDPOKLADANÉ NÁKLADY NA JEDNOTLIVÉ ČINNOSTI 10
2.6 ZDROJ FINANCOVANIA 11
3 MONITORING A HODNOTENIE 12
3.1 VÝSTUPY (PODNIKNUTÉ KROKY) 12
3.1.1 Sledovanie indikátorov 13
3.2 VÝSLEDKY (VPLYVY KROKOV) 16
3.2.1 Priorizácia 16

Zoznam použitých skratiek:

B+G	Bike and go
B+R	Bike and ride
BECEP	Bezpečnosť cestnej premávky
BUS	Autobus
CSS	Cestná svetelná signalizácia
ČR	Česká republika
EÚ	Európska únia
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
K+R	Kiss and ride
MÚ Nitra	Mestský úrad Nitra
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
P+R	Park and ride
P+B	Park and bike
PUM	Plán udržateľnej mobility
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
VOD	Verejná osobná doprava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽST	Železničná stanica

Zoznam podkladov:

- Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility (MDVRR SK, 2015).

Zoznam príloh:

Príloha č.1 Akčný plán

1 ÚVOD

Plán implementácie a monitoringu nadväzuje na Návrhovú časť Plánu udržateľnej mestskej mobility mesta Nitra (ďalej jen Plán mobility), ďalej taktiež na Zber dát a zhodnotenie stavu dopravného systému vykonaného v rámci analytickej časti. Plán implementácie vychádza rovnako z prerokovaných vízií rozvoja mestskej mobility, ktoré boli prezentované na zastupiteľstve mesta Nitra 5.9.2019. Plán udržateľnej mestskej mobility je vypracovaný v súlade s metodickými pokynmi k tvorbe plánov udržateľnej mobility (MDVRR SK, 2015).

Z hľadiska plánovania mobility v meste Nitra však nie je možné vynechať väzby na Nitriansky kraj, ktorý je zdrojom a cieľom významného podielu ciest, realizujúcich sa čiastočne, i na území mesta Nitra. Tato skutočnosť bola potvrdená vykonanými prieskumami individuálnej a verejnej hromadnej dopravy.

Logické prepojenie dopravných vzťahov medzi mestom a NSK je zohľadnené v zásobníku projektov, pretože navrhnuté opatrenia v NSK majú vplyv na dopravnú situáciu v meste.

2 IMPLEMENTAČNÝ PLÁN

Predmetom Plánu implementácie je návod na naplňovanie záverov a doporučení najmä z návrhovej časti, ktoré sú nastavené tak, aby dopravný systém mesta bol funkčný a z hľadiska ďalšieho vývoja udržateľný. Je zrejmé, že naplňovanie všetkých záverov návrhovej časti a najmä zásobníku projektov bude závislé na finančných možnostiach jednotlivých zodpovedných organizácií a ďalších finančných zdrojov. Z tohto dôvodu musí byť postupné naplňovanie záverov a doporučení koordinované, čo bude vyžadovať vytvorenie funkcie koordinátora mobility na mestskom úrade.

V rámci vymedzeného územia (podľa zadania mesto Nitra a okolité obce) sú navrhnuté a následne budú realizované tvrdé a mäkké opatrenia. Tieto opatrenia sú prehľadne uvedené v Akčnom pláne, ktorý je súčasťou Plánu implementácie a monitoringu. Akčný plán obsahuje projekty pre návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050. Horizont do roku 2025 je ďalej prerozdelený po jednotlivých rokoch.

2.1 ZOZNAM JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ

Naplňovanie zásad PUM, vyhodnocovanie naplňovania indikátorov, naplňovanie zásobníku projektov a ďalej zavedenie integrovaného dopravného systému sú zásadné okruhy činností, ktoré je nutné personálne obsadiť a vytvoriť podmienky pre ich efektívne fungovanie.

2.1.1 Koordinátor mobility

Pre implementáciu a vzájomnú koordináciu navrhnutých opatrení z PUM je nutné poveriť zodpovednú osobu, ktorá bude zastrešovať a vyhodnocovať opatrenia navrhnuté pre všetky druhy dopravy v meste. Navrhujeme vytvoriť plne hodnotnú funkciu koordinátora mobility, ktorý sa bude v rámci pracovnej náplne venovať naplňovaniu navrhnutých opatrení. Vzhľadom k veľkosti územia a množstvu navrhnutých aktivít (investičné akcie – tvrdé opatrenia, informačné a osvetové akcie – mäkké opatrenia) sa bude jednať o pomerne rozsiahle spektrum činností. Predpokladáme, že koordinátor mobility bude úzko spolupracovať s komisiou pre mestskú mobilitu, ktorá v dobe spracovania tohoto dokumentu je ustanovená a je funkčná. Vzhľadom k šírke problematiky toto spojenie považujeme v podstate za nutné.

Pozícia koordinátora mobility môže byť zaisťovaná i externí firmou, ktorá bude zaisťovať všetky požadované činnosti. Z hľadiska kontinuity informácii a zapojenie sa do rozhodovacích procesov by sa malo jednať o dlhodobý kontrakt, aby zodpovedný zástupca najatej firmy mal dostatok informácií a vedel všetky súvislosti.

2.1.2 Náplň činnosti

Cieľom Plánu implementácie je realizačné prepojenie jednotlivých segmentov návrhovej časti. Je nutné stále monitorovať rozvoj navrhnutých opatrení a zároveň ich koordinovať, tak aby sa dosiahol výsledok stanovený v návrhovej časti PUM pomocou koordinátora mobility.

V návrhovej časti boli prijaté oblasti zmeny a strategické a špecifické ciele pre smerovanie mesta na ďalšie roky a desaťročia. Tomu musia odpovedať i akčné plány, finančné plány, monitoring i zodpovednosť za plnenie stanovených cieľov. Tieto prerokované a odsúhlasené ciele musia byť koordinátorom mobility plnené a ďalej rozvíjané v súlade s filozofiou PUM.

Zoznam jednotlivých činností je súčasťou zásobníku projektov v prílohe č.1. Akčný plán

Pre korektné vyhodnotenia niektorých navrhnutých indikátorov bude nutné uskutočniť prieskumy. Na základe vyhodnotenia týchto prieskumov bude možné vyhodnotiť vývoj nielen dopravy na sledovanom území, ale taktiež dopravné správanie obyvateľov. V podstate sa jedná o opakovanie vybraných prieskumov, ktoré boli vykonané v rámci zberu dát v prvej fáze PUM. Nakoľko pomerne rozsiahle a detailné prieskumy sú finančne náročné, je nutné na ich realizáciu vopred vyčleniť finančné prostriedky.

Koordinátor mobility bude inicializovať a bude zodpovedný za pravidelnú aktualizáciu PUM, ktorá by mala prebehnúť raz za 2 -5 rokov, ako je obvyklé pre tento druh strategických dokumentov. Aktualizácia môže byť vykonaná priamo koordinátorom so zapojením komisie mestskej mobility, alebo môže byť zadaná externej firme, vrátane zadania vykonania príslušných prieskumov a zohľadnenie nových trendov v doprave.

Pre informovanie zastupiteľstva mesta odporúčame vykonávať ročné vyhodnotenia na základe dostupných informácií. Táto správa by mala obsahovať prehľad vykonaných opatrení, ich súlad s odporúčaním PUM; prípadné odôvodnenia, prečo nie sú odporúčania PUM plnené a aké sú pre ďalší rok navrhnuté opatrenia pre zmenu nepriaznivého vývoja.

2.1.3 Ciele a rozvoj

Na základe získaných informácií od jednotlivých investorov a správcov a na základe vykonaných prieskumov bude mať koordinátor mobility dostatok informácií, aby mohol zodpovedne vyhodnotiť, ako sa podľa nastavených indikátorov plnia špecifické ciele. Tieto ciele sú súčasťou návrhovej časti PUM, a ich schválením sa mesto zaviazalo ich docieliť.

Výstupom môžu byť ďalšie navrhnuté opatrenia, ktoré pozitívne ovplyvnia vývoj k udržateľnej mobilite na riešenom území. Je nutné si uvedomiť, že technologický vývoj v doprave sa stále posúva k ekologizácii prevádzky a udržateľnej mobilite čím sa do bežnej prevádzky aplikujú nové technológie. Je nutné si uvedomiť, tento dokument nemôže v čase svojho vzniku obsiahnuť všetky vývojové smery a nové technológie, ktoré sa objavia pri druhej či ďalšej aktualizácii vykonávanej koordinátorom mobility. Je teda na tejto osobe (a odbornú komisiu), aby tieto nové trendy postupne implementoval do PUM s tým, že stále budú zachované základné princípy dokumentu.

Cieľom koordinátora a komisie mestskej mobility bude postupné naplnenie vízií stanovených v rámci PUM. Hoci sú vízie stanovené až pre konečný časový horizont (rok 2050) PUM, je vhodné ich naplniť čo najskôr a nastaviť vízie nové, ktoré budú vychádzať z aktuálnej situácie vývoja dopravy.

2.1.1 Integrovaný dopravní systém

Zavedenie Integrovaného dopravného systému (IDS) v segmente hromadnej dopravy je jedným zo základných pilierovej pre zvýšenie podielu ciest verejnou hromadnou dopravou. Hoci sa jedná o jedno z mnohých navrhnutých opatrení v rámci PUM, je tejto téme nutné venovať pozornosť nielen na mestskej úrovni. Aby bol IDS funkčný musí prepojiť tarifné systémy mesta a NSK. Jedná sa o proces, ktorý vyžaduje spoluprácu mesta s NSK, a to najmä z hľadiska zaistenia organizácie a fungovania systému. Musí byť zriadená funkcia koordinátora IDS (možno riešiť externou firmou), ktorý bude pripravovať integráciu všetkých druhov verejnej dopravy, vrátane

stanovenia tarifných zón a cien cestovného. Funkcia koordinátora IDS nesmie zamieňať s funkciou koordinátora mobility. Ich spolupráca musí byť z hľadiska pozitívneho výsledku pre cestujúcich veľmi úzko prepojená, ale nemôže sa jednať o zlúčenie oboch funkcií.

Pre funkčný a verejnosťou využívaný IDS je nutné vytvoriť zmysluplný koncept prepojenia autobusovej prímestskej, mestskej a železničnej dopravy tak, aby cestujúci mohol cestovať po určitej oblasti na jeden jazdný doklad, vrátane možnosti prestupovania. Pre správne fungovanie IDS je nutné vytvoriť samostatný projekt, ktorý bude spoločným dielom mesta Nitra a NSK a ďalších okresných miest v NSK.

2.2 VZŤAH ČINNOSTÍ K JEDNOTLIVÝM CIEĽOM

Vízie a oblasti zmeny pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou, sú teda záväzným podkladom pre návrh opatrenia rozvoja udržateľnej mobility mesta.

VIZIA: Nitra je moderné a otvorené mesto pre všetkých, kde sa dobre žije, pracuje, odpočíva a športuje.

OBLASTI ZMENY

1. Podiel ciest udržateľných druhov dopravy (verejná doprava, cyklodoprava, pešia doprava)
2. Komunikačná sieť mesta a kvalita verejného priestranstva
3. Organizácia a riadenie dopravy a dopyt po doprave
4. Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy
5. Zlepšenie udržateľnej mobility a dostupnosti mesta

Pre každú oblasť zmeny bolo stanovené niekoľko strategických cieľov, ďalej špecifické ciele, opatrenia a vhodné činnosti a merateľné indikátory. - viď Návrhová časť PUM Nitra príloha č. 8 - Indikátory.

Oblasti zmeny sú v návrhovej časti podporené projekty, ktoré sú súčasťou zásobníka projektov. Pre naplnenie oblastí zmien sú ďalej navrhnuté organizačné opatrenia, kampane atď. Tie majú neinvestičnou formou zmeniť návyky obyvateľov pri využívaní dopravných prostriedkov a správanie sa v dopravnom prúde.

Navrhované opatrenia pre naplnenie oblastí zmien a jednotlivých strategických cieľov so sebou prinášajú synergické efekty v dopravnom systéme mesta. Podpora jedného dopravného módu ovplyvní pozitívne, alebo negatívne, ostatné dopravné módy. Rozhodovanie obyvateľov mesta a spádovej oblasti o voľbe dopravného prostriedku je teda priamo závislé na ponúkanej službe, ktorá mu zabezpečí vhodný komfort cestovania a akceptovateľný cestovný čas.

Vzťah opatrení k jednotlivým činnostiam je opísaný v Návrhovej časti PUM Nitra príloha č. 7 - Karty projektov. Náplňou a cieľom Kariet projektov je podrobnejšia analýza určitej investičnej akcie, kde je popísaný nielen jej hlavný prínos pre dopravný systém, ale aj predpokladané vplyvy na celkovú dopravnú situáciu v riešenom území. Takto podrobný opis je vykonaný u významných

projektov, ktoré majú významný vplyv na dopravné správanie obyvateľov a tým aj intenzity vozidiel a využitie vozidiel verejnej dopravy.

2.3 UVEDENIE ZODPOVEDNOSTI VO VZŤAHU K JEDNOTLIVÝM ČINNOSTIAM

Súbor všetkých návrhov obsiahnutých v Akčnom pláne vyžaduje súčinnosť všetkých potencionálnych investorov do dopravnej infraštruktúry a mäkkých opatrení. Niektoré projekty vyžadujú spoluprácu viacerých investorov, ktorí si musia rozdeliť právomoci a finančné prostriedky pre realizáciu a následné užívanie stavby. Ako príklad možno uviesť rekonštrukciu stanice Nitra, kde hlavným investorom bude ŽSR a mesto Nitra bude investovať do nadväzujúcich stavieb, ktoré priamo nesúvisia s revitalizáciou stanice, ale sú na ňu priamo naviazané a sú nutné pre zlepšenie kultúry cestovania a najmä pre zvýšenie atraktivity verejnej dopravy.

Súčasťou Akčného plánu sú aj mäkké opatrenia, čo predstavuje predovšetkým osvetové akcie, ktoré majú za cieľ zvýšiť bezpečnosť dopravy a udržateľné myslenie obyvateľov pri voľbe dopravného prostriedku. Tieto opatrenia budú financované prevažne mestom, ale podieľať sa na nich môže aj štát prostredníctvom programu BECEP.

Rozhodujúcimi investormi sú:

- Mesto Nitra
- Nitriansky samosprávny kraj
- Národná diaľničná spoločnosť
- Slovenská cestná spoločnosť
- Železnice Slovenskej republiky

Zodpovednosť za jednotlivé činnosti a opatrenia zo zásobníka projektov sú vypísané v prílohe č.1 Akčný plán.

Aby Akčný plán mal zmysel, musí byť schválený, stanovená zodpovednosť a zaistené odpovedajúce finančné prostriedky.

Koordinácia činností vzhľadom k príprave stavieb, ich zaradenie do finančných plánov jednotlivých investorov, atď. bude okrem iného aj náplňou koordinátora mobility. Príprava stavieb a následná realizácia bude jedným z významných vstupov do vyhodnotenia indikátorov PUM.

2.4 ČASOVÝ RÁMEC REALIZÁCIE JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ

Odsúhlasená bola Vízia mobility pre obdobie +5, 10, 20 a 30 rokov.

Táto vízia odpovedá na otázky - Kam chceme, aby mesto Nitra smerovalo a prečo ? Ako chceme, aby mesto Nitra vyzeralo za 5, 10, 20 až 30 rokov ? Ako chceme, aby bola zaistená súvisiaca nevyhnutná mobilita? V nadväznosti na víziu mesta a schválených strategických cieľov bude určená rada merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese napĺňania Plánu mobility.

Návrhové horizonty:

- +5 rokov = 2025
- +10 rokov = 2030
- +20 rokov = 2040
- +30 rokov = 2050

Detailne, po jednotlivých rokoch, je rozpracovaný horizont do roku 2025. Ostatné návrhové horizonty sú spracované súhrne. Viď príloha č.1 Akčný plán.

Zaradenie investičných akcií do jednotlivých časových horizontov vychádzalo pri tvorbe zásobníka projektov z potrebnosti jednotlivých akcií pre zlepšenie dopravnej situácie, ale zároveň bol zohľadnený aktuálny stav investorskej a projektovej prípravy určitej akcie. Hoci niektoré investičné akcie zo zásobníka projektov by bolo vhodné sprevádzkovať v najbližšom časovom horizonte, ale ešte nie je zahájená investorská príprava, bola táto akcia odsunutá na ďalšie časové obdobie.

Pokiaľ dôjde v rámci pravidelnej aktualizácie zásobníka projektov k posunu akcie v čase z dôvodu urýchlenia, alebo naopak spomalenia investorskej prípravy, bude táto nová informácia zohľadnená v zásobníku projektov.

2.5 PREDPOKLADANÉ NÁKLADY NA JEDNOTLIVÉ ČINNOSTI

Cieľom finančného plánovania je pripraviť koncepciu financovania na základe dostupných informácií o potencionálnych zdrojoch financovania a plánovaných projektových zámeroch spolu so stanovením možného časového priebehu. Základnou úlohou je stanovenie finančných cieľov a možný spôsob ich dosiahnutia.

Môžu byť uvažované rôzne alternatívy finančného plánu, ktoré reagujú na rôzne scenáre ekonomického vývoja spoločnosti, alebo priorít mesta v dosiahnutí požadovaných cieľov.

Finančný plán mesta Nitra bol vytvorený pre potreby napĺňania investícií do dopravnej infraštruktúry a akčných plánov pre udržateľnú mobilitu. Mnoho najmä investičných akcií mesta, ale aj akčných plánov bude financovaných z iných zdrojov, než je mestský rozpočet. Dôvodom sú finančné možnosti mesta a vlastníctva dopravnej infraštruktúry.

Detailne je rozpracovaný horizont do roku 2025. Je rozpracovaný do rokov 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025. Ostatné návrhové horizonty sú spracované súhrne. Viď príloha č.1 Akčný plán.

Navrhnuté finančné krytie jednotlivých aktivít je iba predpokladaný finančný náklad mesta Nitra. Pokiaľ bude finančné krytie naplnenia akčného plánu viaczdrojové, budú uvedené financie navýšené o príspevok ďalšieho investora.

V tabuľke Akčný plán sú uvedené predpokladané finančné objemy, ktoré budú jednotlivé investičné a neinvestičné akcie vyžadovať. Vzhľadom k tomu, že v dobe spracovania dokumentácie PUM bolo k dispozícii len obmedzené množstvo informácii o finančnej náročnosti jednotlivých akcií, bol vykonaný expertný odhad finančných prostriedkov. Predpokladáme spresnenie investičných nákladov v priebehu zahájenia investičnej prípravy jednotlivých stavieb a úpravu týchto dát v zásobníku projektov.

Finančné prostriedky mesta bude potrebné alokovať aj na koordinátora mobility a jeho poradný orgán. Ďalej je nutné zohľadniť ďalšie finančné prostriedky vynaložené na systém IDS, ktorý bude vyžadovať určité prostredie na činnosť koordinátora a potom na vlastnú prevádzku IDS.

Ďalej si musí mesto uvedomiť, že aktualizácia stavu indikátorov vyžaduje v mnohých prípadoch finančné objemy na vykonanie podporných prieskumov. Aby bolo porovnanie zistených hodnôt relevantné so stavom zhotovenej PUM, mali by vykonávané prieskumy byť podobného rozsahu.

2.6 ZDROJ FINANCOVANIA

Základným krokom pri finančnom plánovaní je stanovenie finančných a investičných možností mesta. Teda vyčlenenie časti rozpočtu mesta pre určené finančné ciele, resp. analýzu ďalších možných finančných zdrojov, najmä z prostriedkov EU.

Rozpočet mesta sa navrhuje spravidla vyrovnaný, deficitný môže byť rozpočet v prípade, že je známe, akým spôsobom bude schodok reálne uhradený.

Finančný plán sa tvorí pre rozpočtový výhľad, ktorý je stanovený obvykle na dobu 2-5 rokov. Pri zostavovaní rozpočtového výhľadu sa vychádza zo znalosti a možností predchádzajúcich rozpočtov.

Zdroje financovania udržateľnej dopravy (príprava, realizácia i prevádzka) je možné rozdeliť na verejné a alternatívne.

- Verejné zdroje
  - Štátny rozpočet
  - Rozpočet samosprávneho kraja
  - Rozpočet mesta
  - Mimorozpočtové zdroje verejných financií (európske podporné fondy a programy)
- Alternatívne zdroje
  - Úvery
  - Leasing
  - Vyberanie priamych poplatkov za použitie infraštruktúry
  - Projektové financovanie za účasti súkromného kapitálu - rôzne varianty účasti pre PPP

Realizácia navrhnutých opatrení je v prevažnej časti v gescii mesta Nitra, jedná sa o tzv. mäkké opatrenia a tvrdé opatrenia, investície do stavieb dopravnej infraštruktúry. Aby bol naplnený zásobník projektov pre návrhové obdobie rokov 2025, 2030, 2040 a 2050, je nutné do financovania zapojiť aj ďalšie zdroje investičných prostriedkov, ako sú Európske fondy a programy. Mesto Nitra sa do týchto programov aktívne zapája a využíva ich. Ďalšou možnosťou je tiež využitie zdrojov zo súkromného sektora (PPP projekty).

V prípade projektov, ktoré sú v kompetencii ďalších organizácií, ako sú NDS, SSC, ŽSR a Nitriansky kraj, je nutná spolupráca mesta a jeho podpora pri realizácii týchto druhov projektov.

3 MONITORING A HODNOTENIE

Súčasťou navrhnutých opatrení pre jednotlivé oblasti sú nastavené indikátory, ktoré sa musia sledovať a vyhodnocovať v rámci skvalitnenia života v meste Nitra. Sú nastavené pre všetky druhy dopravy, vrátane navrhnutých mäkkých opatrení. Tieto indikátory sú v rámci plánu mobility stanovené a ich vyhodnocovanie by sa malo preverovať v cykle dvoch až piatich rokov, spoločne s aktualizáciou Plánu mobility. Jedná sa o štandardný postup, ktorý zohľadňuje aktuálny vývoj v území.

Ako je možné indikátory zisťovať, je uvedené v rámci jednotlivých opatrení - pozri Návrhová časť PUM Nitra príloha č. 8 - Indikátory. V rámci plánov implementácie a monitorovania je na tieto prieskumy (napr. Mobilitný prieskum) pripravená finančná hotovosť.

Pre zisťovanie naplňovania stanovených indikátorov bude koordinátorom mobility nutné zabezpečiť aj dotazníkový prieskum (napríklad ako súčasť mobilitného prieskumu), lebo rada indikátorov je nemerateľná a závisí od názore obyvateľov mesta. Zásobník mäkkých projektov je súčasťou prílohy č.1 Akčný plán.

Po vyhodnotení hodnôt indikátorov bude vykonané porovnanie so stanovenými cieľmi a indikátory budú potvrdené, prípadne upresnené vzhľadom k novozisteným skutočnostiam.

V prípadoch, kedy sa zistené hodnoty nebudú blížiť navrhnutým hodnotám, bude potrebné vykonať analýzu, prečo tomu tak je. Dôvodov pre nenaplnený indikátorov môže byť niekoľko a je nutné vyvodiť relevantné závery, prečo nie je dosiahnutý predpokladaný stav. Dôvodom môže byť napr. odlišná stratégia mesta, ktoré uprednostní naplnenie iných priorít, ako bolo v čase tvorby PUM Nitra uvažované.

Návrh na zmenu indikátorov bude potrebné prerokovať so zástupcami dotknutých útvarov mestského úradu a následne vykonať prezentáciu občanom. Pre prerokovanie zmien indikátorov bude vhodné nominovať riadiaciu skupinu z rád odborníkov a zástupcov magistrátu, s ktorou budú jednotlivé zmeny konzultované a následne budú prezentované aj verejnosti. Súčasťou tohto materiálu bude odôvodnenie zmeny, ktorá je predkladaná. Po ukončení tohto procesu budú do aktualizovanej verzie indikátory upravené a bude ďalej sledované ich plnenie. To všetko by mal riadiť koordinátor mobility.

3.1 VÝSTUPY (PODNIKNUTÉ KROKY)

V rámci implementácie opatrení a následného monitoringu vplyvov týchto opatrení je nutné postupovať v intenciách stanovených a schválených v rámci PUM. Je nutné podnikať kroky k naplňovaniu stanovených vízií a cieľov. K tomuto je pripravený Akčný plán, ktorý navrhuje investičné akcie pre zlepšenie dopravnej situácie v meste a riešenom území. Súčasne je nutné realizovať mítingy, informačné kampane a ďalšie akcie, ktoré presvedčia obyvateľstvo o využívaní udržateľných druhov dopravy a postupne taktiež zmení dopravné správanie sa obyvateľov.

Je zrejmé, že zmena v dopravnom správania sa obyvateľov nenastane ihneď. Je ale nutné postupne na vízii pracovať a naplňovať ju. V tomto bude mať nezastupiteľnou úlohu koordinátor mobility, ktorý bude zodpovedný za činnosti spojené s naplňovaním vízií. Aby mohol tieto kroky uskutočňovať, musí mať politickú podporu vedenia mesta a profesijnú podporu ostatných

odborov mestského úradu a ďalších investorov, správcov a prevádzkovateľov dopravnej infraštruktúry a účastníkov prepravy.

Naplnenie vízií a vyčerpanie zásobníku projektov bude veľmi náročná úloha, hlavne pretože predstavuje využitie nemalých finančných prostriedkov, ktoré je nutné do investovať, aby bol dosiahnutý požadovaný výsledok. Zároveň je nutné finančné prostriedky rozdeliť s ohľadom na jednotlivé druhy dopravy. Ide o viaczdrojové financovanie celkového dopravného systému a zároveň finančné prostriedky u všetkých investorov sú obmedzené.

Správne nastavený vývoj v rámci PUM bol potvrdený v rámci posúdenia vplyvu na životné prostredie SEA, kde sú okrem iného vyhodnotené dopady opatrení na životné prostredie z hľadiska hlukovej záťaže a emisií. Pre upozornenie na možný negatívny vývoj, z hľadiska rozvoja udržateľných druhov dopravy a investičnej činnosti, sú čiastkové výstupy, kde je predpokladaný očakávaný nárast dopravy a nie sú realizované žiadne opatrenia. Tento negatívny vývoj nesmie byť pripustený a navrhnuté opatrenia v rámci PUM stav eliminujú.

3.1.1 Sledovanie indikátorov

Čo je potrebné sledovať pre vyhodnotenie Indikátorov v kompetencii úradu mesta Nitra:

1. naplnenie plánu investícií podľa zásobníka projektov
2. indikátory z hľadiska IAD:
   - počet odstránených dopravných nedostatkov
   - dopravne inžinierske opatrenia pre ukľudnenie premávky
   - rozsah zón 30, obytných zón, zdieľaných priestorov
   - rýchlosť reakcie systému na krízovú situáciu
   - podiel vozidiel s ekologickým pohonom mestských a štátnych organizácií
   - rozsah nízkoemisnej zóny
   - počet dobíjacích staníc a plniacich zariadení
   - naplňovanie plôch pre bývanie vnútri zastaveného územia podľa územného plánu
   - počet prevádzkovateľov komerčných aktivít zapojených do systému Citylogistiky
3. indikátory z hľadiska statickej dopravy:
   - počet P+R
   - kapacitné využitie P+R, B+R, parkovacie miesta
   - počet užívateľov aplikácií pre navádzanie na parkovacie státia
   - využitie kapacity parkovacích domov
   - presun parkovacích kapacít z uličného priestoru do parkovacích domov
4. indikátory z hľadiska VOD:
   - dĺžka vyznačených BUS pruhov
   - počet bezbariérových zastávok a nástupíšť VOD
   - počet obcí/miest novo integrovaných do systému IDS
   - počet zastávok s opatrením pre slabozrakých a nevidomých
   - počet svetelných signalizácií vybavených preferenciou VOD
5. indikátory z hľadiska cyklistickej dopravy:
   - dĺžka trás pre cyklistov
   - počet prvkov pre cyklistov k užívaniu vo verejnom priestore - mobiliár, vrátane stojanov

- využití systému bikeharingu
- nákup elektrobicyklov miestnou samosprávou pre služobné cesty zamestnancov po meste
- počet nove vytvorených bezpečných cyklo prejazdov

6. indikátory z hľadiska pešie dopravy
   - dĺžka trás pre pešiu dopravu
   - počet prvkov vyhovujúceho mestského mobiliára na území mesta
   - dĺžka pešej zóny
   - veľkosť relaxačných plôch v meste
   - dĺžka nemotoristických trás s kvalitným povrchom
   - pasportizácia verejných budov
   - dĺžka bezbariérových peších trás
   - počet miest s úpravou pre zatienenie peších
   - počet nových a rekonštruovaných vodiacich línii
   - počet nových a rekonštruovaných zvukových signálov na priechodoch pre chodcov
7. indikátory z hľadiska ŽP
   - kvalita ovzdušia v meste
   - podiel zelene v meste
   - počet vysadených stromov
   - údaje z meracích zariadení (prachové častice..)
   - početnosť čistenia komunikácii
   - počet ochladzujúcich brán
   - počet obyvateľov zasiahnutých nadlimitným hlukom z dopravy
   - dĺžka rekonštruovaných úsekov z hľadiska eliminácie hluku
8. indikátory z hľadiska bezpečnosti
   - počet akcií BECEP
   - počet bezpečných priechodov
   - počet škôl zapojených do systému dopravnej výchovy
   - počet križovatiek, kde bola zvýšená bezpečnostná plynulosť premávky stavebnou či organizačnou úpravou
   - odstránenie nehodových miest
   - odstránenie nedostatkov zistených bezpečnostnou inšpekciou
   - počet kamier

Čo je potrebné sledovať pre vyhodnotenie Indikátorov v kompetencii ostatných úradov:

1. indikátory v kompetencii Polície SR
   - počet dopravných nehôd s chodcami
   - počet dopravných nehôd s cyklistami
   - počet porušení pravidiel parkovania
   - počet dopravných nehôd
   - počet smrteľných a ťažkých zranení
   - počet smrteľných a ťažkých zranení v zónach 30 a obytných zónach
   - počet dopravných nehôd detí

- počet registrovaných ekologických vozidiel
- počet zaznamenaných prekročení rýchlosti
- počet zaznamenaných prejazdov na červenú
- nehodové miesta
- počet trestných činov

2. indikátory v kompetencii VOD dopravcu
   - technické parametre vozidiel
   - prieskum spokojnosti
   - analýza dát z premávky (napr. cestovná rýchlosť)
   - sledovanie pohybu vozidiel z hľadiska dodržania cestovných poriadkov
   - výročná správa
   - štatistiky a analýzy od správcov webových aplikácií
   - počet rekonštruovaných prestupných uzlov
   - počet cestujúcich VOD
   - podiel autobusov VOD s ekologickým pohonom
   - počet nízkopodlažných spojov
   - počet inštalovaných zariadení pre hlasové informácie (vozidlá, zastávky)
   - naplňovanie štandardov kvality
3. indikátory v kompetencii ŽSR
   - počet rekonštruovaných prestupných uzlov
   - počet cestujúcich prepravených železničnou dopravou po meste Nitra
   - naplnenie plánu investícií podľa zásobníka projektov
   - počet nových vlakových staníc
4. indikátory v kompetencii ostatných subjektov:
   - počet užívateľov carsharingu
   - počet firemných plánov mobility (veľké podniky)
   - počet užívateľov carpoolingu

Pri aktualizácii PUM Nitra (2-5 let) je treba ďalej aktualizovať

1. mobilitný prieskum s dôrazom na:
   - podiel deľby prepravnej práce VOD
   - podiel deľby prepravnej práce pešej dopravy
   - podiel deľby prepravnej práce cyklistické dopravy
   - podiel deľby prepravnej práce nemotoristické dopravy
   - podiel deľby prepravnej práce IAD
   - spokojnosť obyvateľov s vybavením verejného priestoru
   - spokojnosť účastníkov premávky
   - sociologické prieskumy vnímania verejnej dopravy verejnosťou v Nitre
   - pocit bezpečia obyvateľov vo verejných priestranstvách
   - podiel využitia prostriedkov nemotorovej dopravy s alternatívnym pohonom
   - spokojnosť prevádzkovateľov komerčných aktivít so systémom Citylogistiky
2. dopravní prieskum s dôrazom na:
   - intenzitu premávky (najmä na mestských radiálach)
   - intenzita dopravy v centre mesta
   - meranie dĺžky cestovných dôb

- intenzitu dopravy v obytných štvrtiach

3.2 VÝSLEDKY (VPLYVY KROKOV)

Cieľom tejto dokumentácie je nastavenie takých opatrení, ktoré sú komfortné pre obyvateľov mesta a okolia nielen z hľadiska skvalitnenia životného prostredia, ale aj zabezpečenie príjemného života a naplnenie vízie o modernom a otvorenom meste, kde sa príjemne žije, pracuje, športuje. Tento výsledný cieľ musí byť naplnený postupnými krokmi, ktoré musia naplniť navrhnuté indikátory a spĺňajú predpokladané synergie nielen v dopravnom systéme mesta.

3.2.1 Priorizácia

Priorizácia je prvotne vyjadrená časovými horizontmi.

Po preverení všetkých vstupov a výstupov z dopravného modelu, emisného a hlukového mapovania a bezpečnosti v riešenom území odporúčame prednostne tieto opatrenia:

- Plošné zvýšenie dostupnosti a komfortu systému verejnej dopravy v celom regióne zavedením IDS a optimalizáciou linkového vedenia MHD Nitra a jej preferencia
- Vybudovanie P+R spoločne s kapacitnou VOD a zmenou rezidentného parkovania
- Zavedenie funkčných telematických systémov do mesta (dynamické SSZ, navádzanie na parkoviská, ..)
- Zrýchlenie železničného spojenia na Bratislavu
- Výstavba komunikácií pre nemotorovú dopravu - Cyklo + pešie trasy, rozvoj elektrických bicyklov pre každodennú potrebu
- (1)(2)Protihlukové steny na R1 a R1a
- Dostavba nadradenej infraštruktúry:
  - (3) Okružná križovatka Cabajská x MÚK Juh
  - (4)Úprava MÚK Kynek x R1a
  - (20)Zberná komunikácia Novozámocká – Cabajská
  - (8)Zberná komunikácia Priemyselná – Agrokomplex
  - (22)Prepojenie Krškán s ľavým brehom Nitry (najmä most cez Nitru v lokalite Priemyselná)
  - (36)Predĺženie Akademickej ulice + (40)Zberná komunikácia Dlhá – Agrokomplex + (34) Obslužná komunikácia Priemyselná – Agrokomplex + (47)Výstavba MUK Výstavisko
  - (14)Preložka cesty I/51 (obchvat Levickej ulice)
  - (38)Rýchlostná cesta R8
  - (15) Preložka cesty I/64 južne od Nitry
  - (39)Zberná komunikácia Mlynárce – Klokočina – Čermáň
  - (23)Napojenie R1A na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku
- Mäkké opatrenia, ktoré podporia bezpečnosť a zmenu dopravného správania

Čísla v zátvorke vyznačujú číslo projektu v Zásobníku projektov.