



**WPT1**

Akčné plány SOLEZ na efektívne využitie zón s nízkymi emisiami a iných systémov obmedzenia prístupu v rámci oblastí pokrytých projektom

**Aktivita A.T1.2**

Jednotný vývoj spoločných nástrojov na zapojenie zainteresovaných strán a vypracovanie akčných plánov

Spoločný nástroj (manuál) pre vypracovanie  
Akčných plánov SOLEZ

Verzia 1  
03/2017





Autor:	
<b>Vicenza</b>	
<b>Verzia:</b> 1.0	<b>Dátum vypracovania:</b> 01.03.2017
<b>Projekt:</b> SOLEZ	
<b>Trvanie projektu:</b> 36 mesiacov	
<b>Koordinátor projektu:</b>  Mesto Vicenza	
<b>Za obsah tohto dokumentu nesú výhradnú zodpovednosť jeho autori. Tento dokument neodzrkadľuje nevyhnutne názor Európskej únie.</b>	



## OBSAH

1 Úvod .....	4
2 Vypracovanie akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka .....	5
2.1 Spoločné usmerenia a definície .....	5
2.2 Jednotlivé kroky v rámci postupu .....	8
2.3 Posúdenie rámca pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka v rámci funkčnej mestskej oblasti .....	9
2.4 Vykonanie vlastného posúdenia .....	10
2.5 Identifikovanie príslušných hlavných aktérov (zainteresovaných strán) v rámci funkčnej mestskej oblasti.....	11
2.6 Diagnostika mobility a stanovenie cieľov pre funkčnú mestskú oblasť.....	12
2.7 Vypracovanie scenárov a dlhodobej vízie .....	14
2.8 Vypracovanie účinných opatrení na podporu mobility s nízkymi emisiami uhlíka.....	15
3 Konečné prijatie akčných plánov SOLEZ. ....	18

## SCHÉMY

Schéma č. 1: Jednotlivé kroky postupu SOLEZ na vypracovanie akčných plánov pre nízkouhlíkovú mobilitu .....	9
Schéma č. 2: Okruhy zamerané na udržateľnosť nízkouhlíkovej mobility .....	15



## 1 Úvod

Tento dokument poskytuje komplexné a prenosné usmernenia pre vypracovanie akčných plánov SOLEZ pre 8 funkčných mestských oblastí (Functional Urban Areas – FUA) zahrnutých do projektu SOLEZ. Akčné plány budú pokrývať obdobie 3 až 5 rokov, v rámci ktorého sa identifikuje súbor činností týkajúcich sa nízkouhlíkovej mobility a opatrenia súvisiace s reguláciou dopravy a systémami obmedzenia prístupu (vrátane zón s nízkymi emisiami (Low Emission Zones – LEZ), zón s obmedzenou premávkou (Limited Traffic Zones – LTZ), atď.) prispievajúce k zníženiu negatívnych vedľajších účinkov takzvaných „presadzujúcich“ intervencií.

„Presadzujúce“ opatrenia sa rozumejú opatrenia, ktoré majú byť nariadené používateľom a občanom s cieľom ovplyvniť prevádzkové postupy (správanie v oblasti mobility), ako sú regulačné obmedzenia (napr. obmedzenia prístupu) a finančné nástroje (napr. cestné mýto atď.). V tomto ohľade je tento dokument zameraný na usmerňovanie príslušných miestnych samospráv funkčných mestských oblastí v rámci SOLEZ pri vypracovávaní a zostavovaní strategického a implementačne orientovaného dokumentu o plánovaní mobility s cieľom definovať efektívne a spoločné aktivity v oblasti nízkouhlíkovej mobility zamerané na krátkodobé časové rámce ako aj dlhodobé vízie.

Tieto opatrenia treba považovať za tzv. „stimulujúce“ intervencie, ktoré sú určené na podporu udržateľnejšej a nízkouhlíkovej mobility tým, že ponúkajú služby s pridanou hodnotou, inteligentné aplikácie IKT, zariadenia, ako aj stimuly pre osobnú a nákladnú dopravu v mestách a regiónoch.

Usmernenia budú vychádzať zo spoločných a nadnárodne použiteľných postupov na vypracúvanie akčných plánov pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého na úrovni funkčných mestských oblastí, definovanie miestnych priorít a opatrení orientovaných na dopyt po zvýšení účinnosti a prijateľnosti politiky týkajúcej sa obmedzenia dopravy.

Tento dokument bol navrhnutý na základe zámeru zabezpečiť celkovú kompatibilitu a dodržiavanie najrelevantnejších a najuznávanejších usmernení európskeho plánovania trvalo udržateľnej mobility a ďalších existujúcich podporných nástrojov pre plánovanie, navrhovanie a realizáciu trvalo udržateľných dopravných opatrení. Od akčných plánov SOLEZ sa očakáva, že prispesú k dosiahnutiu cieľov ES týkajúcich sa zníženia objemu dopravy vo funkčných mestských oblastiach zlepšením kapacít verejnej správy pri plánovaní mobility s nízkymi emisiami uhlíka a zvýšením prijateľnosti intervencií, ktoré budú navrhované a zdieľané.

## 2 Vypracovanie akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami CO<sub>2</sub>

### 2.1 Spoločné usmernenia a definície

Potreba trvalo udržateľnejších a integračných procesov plánovania v odvetviach súvisiacich s mestskou mobilitou je už vo všeobecnosti rešpektovaná. Na európskej úrovni získavajú Plány trvalo udržateľnejestskej mobility (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) čoraz väčšie uznanie a význam. Akčný plán Európskej komisie pre mestskú mobilitu sa zameriava na urýchlenie zavádzania plánovania trvalo udržateľnejestskej mobility v Európe poskytovaním poradenských materiálov, podporou výmeny osvedčených postupov, určením referenčných kritérií a podporou vzdelávacích aktivít odborníkov v oblastiestskej mobility. Plánovanie trvalo udržateľnejestskej mobility sa stalo ešte dôležitejším, keď 24. júna 2010 v Luxemburgu prijali ministri dopravy EÚ závery týkajúce sa akčného plánuestskej mobility.

Rada Európskej únie „podporuje rozvoj plánov trvalo udržateľnejestskej mobility pre mestá a metropolitné oblasti [...] a vytváranie stimulov na vytvorenie takýchto plánov, ako je odborná pomoc a výmena informácií.“

V akčnom pláne EÚ pre mestskú mobilitu sa uvádzajú zámery Komisie poskytnúť pomoc pri optimalizácii efektívnostiestskej mobility vrátane zlepšenia väzieb medzi diaľkovou, medzimestskou a mestskou dopravou s cieľom zabezpečiť účinnú mobilitu s nízkou úrovňou uhlíka v rámci „poslednej míle“, čiže na trase do konečného miesta určenia. Akčný plán EÚ sa zameriava na to, ako lepšie začleniť osobnú a nákladnú dopravu do miestnych politík a plánov a ako lepšie riadiť a monitorovať dopravné toky. V akčnom pláne pre logistiku nákladnej dopravy by mala „Celosvetová vízia okrem mnohých iných faktorov zahŕňať nákladnú dopravu a venuje pozornosť aspektom plánovania využívania pôdy, environmentálnym aspektom a aspektom riadenia dopravy. Uľahčenie riadenia dopytu v oblasti nákladnej a osobnej dopravy by malo byť neoddeliteľnou súčasťou plánovania miest a malo by ponúkať príležitosti na uplatnenie inovatívnych riešení založených na IKT.“

Trvalo udržateľné plánovanieestskej mobility sa zameriava na úroveňestskej aglomerácie. Napriek tomu je zakotvené v širšom miestnom a regionálnom rámci pre plánovanie aktivít v oblastiestskej mobility. Patria sem napríklad predpisy, toky financovania alebo stratégie vyššej úrovne pre rozvoj priestorov a dopravy (napr. regionálny plán dopravy, ak existuje). Na účely maximálneho využitia príležitostí je dôležité posúdiť vplyv miestneho / regionálneho rámca a vyhnúť sa tak neskorším konfliktom s inými príslušnými orgánmi, a zároveň získať jasnú predstavu o tom, ako regionálny a národný rámec ovplyvní proces plánovania udržateľnejestskej mobility a návrh opatrení.

Vo všeobecnosti existuje značné množstvo národných usmernení uplatňovaných pri vypracúvaní stratégie trvalo udržateľnejestskej mobility. Napriek tomu, že nasledujúce informácie nie sú vyčerpávajúce, poskytujú dobrý základ pre vypracovanie akčných plánov pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka zameraných na funkčné mestské oblasti.

V rámci Európy existujú rôzne prístupy k plánovaniu udržateľnejestskej mobility. Francúzske a anglické národné usmernenia sa zameriavajú na integrované a udržateľné systémy mobility, ktoré

podporujú hospodársky rast a súčasne znižujú nepriaznivé vplyvy na spoločnosť a životné prostredie. Vo Francúzsku sú všetky aglomerácie s viac ako 100 000 obyvateľmi povinné vypracovať „Plan de Déplacements Urbains – PDU“ (francúzska verzia Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility). Orgány pre dopravu v aglomeráciách s menej ako 100 000 obyvateľmi sa môžu rozhodnúť a vypracovať Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility na báze dobrovoľnosti. V prípade Paríža bol Hlavný plán trvalo udržateľnej mestskej mobility prijatý mestskou radou vo februári 2007. Tento Hlavný plán trvalo udržateľnej mestskej mobility z roku 2007 predstavuje komplexnú dopravnú politiku Paríža, ktorá do veľkej miery po prvýkrát integruje pohyby tovarov v meste. Hlavný plán trvalo udržateľnej mestskej mobility sa zameriava na zlepšenie kvality ovzdušia a verejného zdravia, podporu prístupnosti a sociálnej spravodlivosti, čím sa mesto stáva príjemnejším a zároveň zvyšuje svoju hospodársku výkonnosť. Jedným z hlavných cieľov je do roku 2020 znížiť automobilovú dopravu o 40% a emisie skleníkových plynov o 60%. V prípade Londýna je Londýnsky plán pre nákladnú dopravu (Udržateľná distribúcia nákladnej dopravy: Plán pre Londýn) podporovaný Akčným plánom starostu týkajúcim sa klimatických zmien, pričom slúži na informovanie o budúcich zmenách Londýnskeho plánu starostu a dopravných a environmentálnych stratégiách.

Existuje rozsiahly zoznam pojmov a definícií týkajúcich sa témy plánovania trvalo udržateľnej a nízkouhlíkovej mobility. To isté platí pre množstvo prístupov nájdených v súvisiacej literatúre.

**Riadenie mobility** je prístup primárne orientovaný na dopyt po osobnej a nákladnej doprave, ktorý zahŕňa nové partnerstvá a nové nástroje. Cieľom je podporiť a povzbudiť zmenu postoja a správania sa k trvalo udržateľným druhom dopravy. Nástroje riadenia mobility sú založené na informáciách, komunikácii, organizácii a koordinácii. Tieto nástroje si vyžadujú propagáciu. Riadenie mobility, ktoré je novou a sľubnou koncepciou na podporu trvalo udržateľnej dopravy, sa v jednotlivých krajinách líši z hľadiska rozsahu, ako aj úrovne implementácie (Európska platforma pre riadenie mobility – European Platform on Mobility Management – EPOMM).

**Riadenie požiadaviek na dopravu** (Transportation Demand Management – TDM), tiež známe ako riadenie mobility, je všeobecným pojmom pre rôzne stratégie, ktoré zvyšujú efektivitu dopravného systému. Riadenie požiadaviek na dopravu považuje mobilitu za prostriedok na dosiahnutie cieľa, nie za cieľ samotný. Zdôrazňuje skôr pohyb osôb a tovaru, než motorových vozidiel, a preto uprednostňuje efektívnejšie spôsoby dopravy (ako je pešia doprava, cyklistická doprava, zdieľanie dopravných prostriedkov, verejný tranzit a práca na diaľku), a to najmä v preľudnených mestách. Uprednostňuje cestovanie na základe hodnoty a nákladov vynaložených každú cestu, pričom prioritou je vyššia hodnota a nižšia cena cesty pred nižšou hodnotou a vyššími nákladmi, čím sa zvyšuje celková efektivita systému.

**Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility** (SUMP) je strategický plán určený na uspokojenie potrieb mobility ľudí a podnikov v mestách a ich okolí pre lepšiu kvalitu života. Vychádza z existujúcich plánovacích postupov a náležite zohľadňuje integráciu, účasť, ako aj zásady hodnotenia. Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility obsahuje tri nasledovné prvky:

- Plánovanie (proces): jadro metodológie;
- Plán (obsah dokumentu): okrem poskytnutia návrhu plánu aj sústredenie sa na skutočné príklady účinných opatrení;

- Politika (proces realizácie plánu a jeho konečné hodnotenie): nový prvok na uľahčenie implementácie.

ELTIS poskytuje usmernenie a CIVITAS poskytuje e-kurz týkajúci sa Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility. Online verzia Usmernení týkajúcich sa Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility nazvaná „Vypracovanie a realizácia plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility“ je k dispozícii na tejto webovej stránke: <http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines>. V „Usmerneniach: Vypracovanie a realizácia plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility“ predstavuje projekt ELTISPLUS prehľad cyklu plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility. Dokument (bez osobitných odkazov týkajúcich sa nákladnej dopravy) rozdeľuje cyklus plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility na 11 prvkov (hlavné kroky) a 32 činností s podrobnosťami týkajúcimi sa konkrétnych úloh. Zatiaľ čo plány niektorých krajín, ako napríklad Spojené kráľovstvo (Plány miestnej dopravy) alebo Francúzsko (Plans de Déplacements Urbains) môžu byť považované za predchodcov plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility, v iných častiach EÚ je tento prístup nový alebo neexistuje vôbec. Rozhodujúce orgány, projektanti a iné osoby zainteresované v mestskej mobilite musia byť informovaní o prínose a pridanej hodnote plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility, aby sa presvedčili o výhodách používania tohto prístupu v kontexte ich vlastného mesta. Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility obsahuje vo všeobecnosti kapitoly venované mestskej nákladnej doprave. Mestá môžu považovať plán trvalo udržateľnej mestskej mobility a plán mestskej nákladnej dopravy (integrovaný v pláne trvalo udržateľnej mestskej mobility, prípadne vypracovaný samostatne) za ďalšie plány mestskej agendy. Je dôležité zdôrazniť, že plánovanie trvalo udržateľnej a nízkouhlíkovej mobility nie je úplne nový plánovací prístup, ale prístup založený skôr na existujúcich plánovacích činnostiach. Je však možné, že v budúcich klimatických, hospodárskych, technických a informačných výzvach skutočne vstúpia inovačné aspekty do novej dimenzie.

**Hlavné plány mobility** (Mobility Master Plans – MMP) sú určené na to, aby reprezentovali celkovú dopravnú politiku veľkého mesta vrátane pohybu tovarov v mestách. Hlavný plán mobility sa zameriava na zlepšenie kvality ovzdušia a verejného zdravia, podporu prístupnosti a sociálnej spravodlivosti, čím sa mesto stane príjemnejším, a zároveň zvyšuje svoju hospodársku výkonnosť. V Spojenom kráľovstve je rovnocenným dokumentom Plán miestnej dopravy vypracovávaný obcami a mestami buď jednotlivo alebo (kde mestá a obce úzko spolupracujú) spoločne.

**Stratégia nákladnej dopravy** predstavuje jednak vyjadrenie kumulatívneho chápania otázok nákladnej dopravy v rámci orgánu, ako aj akčný plán systémov a opatrení určených na splnenie cieľov podpory efektívnych a trvalo udržateľných pohybov nákladnej dopravy. Je dôležité, aby tieto zámery dopĺňali všetky ostatné ciele plánu miestnej dopravy. V niektorých prípadoch sa stratégie a opatrenia pre nákladnú a verejnú dopravu vypracúvajú oddelene a často môžu obsahovať protichodné politiky. Orgány by mali do stratégie pre nákladnú dopravu zahrnúť analýzu synergii a konfliktov s inými politikami v rámci iných oblastí plánovania miestnej dopravy a iných plánovacích politík.

Vďaka opatreniam zavádzajúcim „prioritné jazdné pruhy pre autobusovú dopravu“, ktoré sú v mnohých mestách bežné, sú mestské oblasti ideálnou príležitosťou na preskúmanie možnosti zavedenia „prioritných jazdných pruhov pre nákladné vozidlá“. Môžu existovať mnohé príležitosti,



kde možno vo väčšej miere využiť existujúce prioritné jazdné pruhy umožnením prístupu nákladných vozidiel bez toho, aby bola dotknutá efektívnosť verejnej dopravy (multimodálne jazdné pruhy). Tieto možnosti musia byť samozrejme posudzované pre každý prípad samostatne. Ak prioritné pruhy pre autobusy využívajú existujúci cestný priestor, nákladné vozidlá majú často rovnako nízku prioritu ako súkromné vozidlá. Prostredníctvom partnerstva možno lepšie využiť priestor na cestách v mestských oblastiach bez nutnosti konfliktov, čo umožní efektívnejšie a udržateľnejšie fungovanie mestskej a nákladnej dopravy. Možná súčinnosť medzi osobnou a nákladnou dopravou v mestských oblastiach a skutočnosť, že používanie koncepcie „plánu mestskej mobility“ je v osobnej doprave bežné, môžu byť dôvodom na používanie pojmu „plán mobility v mestskej nákladnej doprave“ (Urban Freight Mobility plan – UFM) ako synonyma pre „plán mestskej nákladnej dopravy“ (Urban Freight Transport plan – UFT).

Nasledujúce kapitoly podrobne opisujú kroky navrhnuté v rámci projektu SOLEZ bez toho, aby zanedbávali integráciu plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility do osobnej dopravy s cieľom podporiť verejné správy pri príprave akčných plánov pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka zameraných na funkčné mestské oblasti, integrujúc stimulujuce a presadzujúce opatrenia do jednotnej vízie, v súlade s inými relevantnými plánmi, politikami a stratégiami v oblasti dopravy.

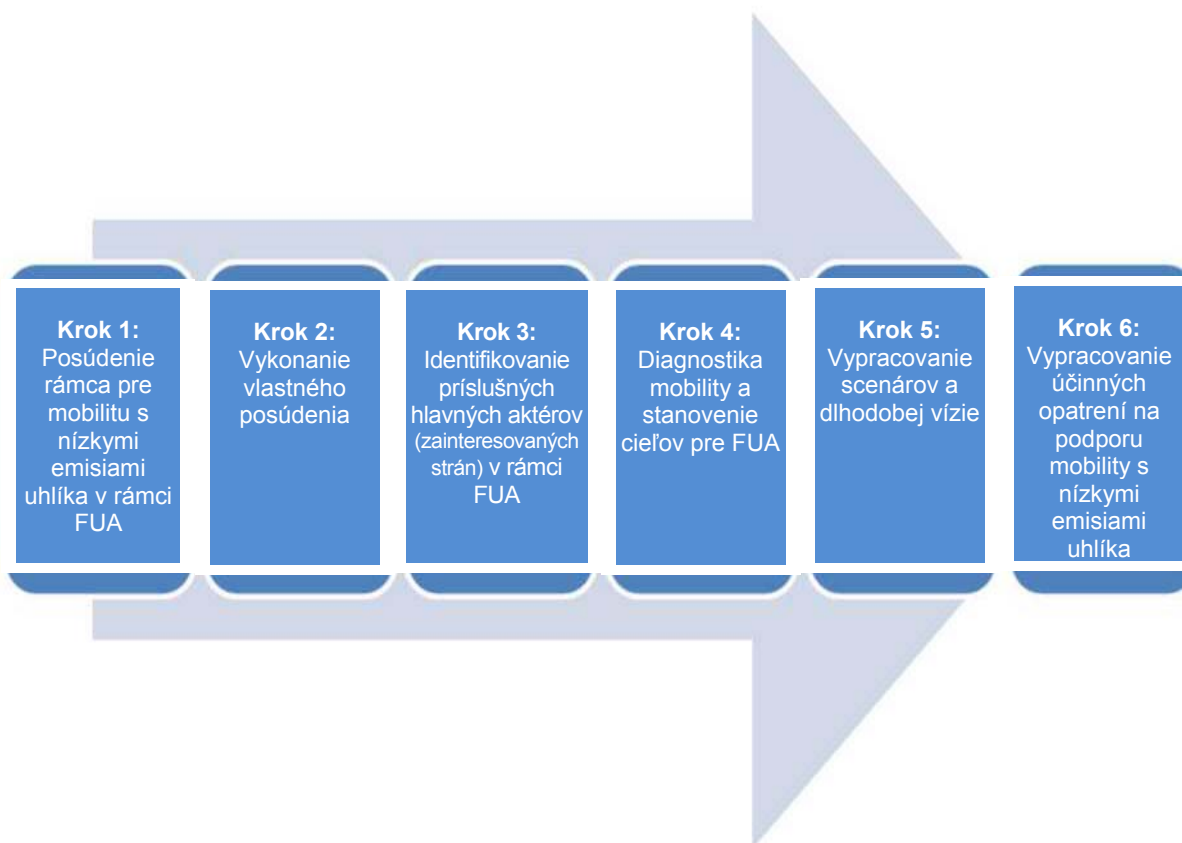
## 2.2 Jednotlivé kroky v rámci postupu

Cieľom tohto dokumentu je vyvinúť efektívne stratégie a prístupy k vypracovaniu plánov mobility s nízkymi emisiami uhlíka pre funkčné mestské oblasti v rámci projektu SOLEZ i mimo neho. V súlade s dobre známymi „Usmerneniami ES: Vypracovanie a realizácia plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility“ (január 2014) poskytuje tento dokument spoločný a inteligentný proces obsahujúci jednotlivé kroky určené verejným orgánom, ktoré plánujú vypracovať akčné plány pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého pre funkčné mestské oblasti.

Hlavné kroky na vypracovanie takýchto akčných plánov pre nízkouhlíkovú mobilitu sú nasledovné:

- **Krok č. 1:** Posúdenie rámca pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka v rámci funkčnej mestskej oblasti
- **Krok č. 2:** Vykonanie vlastného posúdenia
- **Krok č. 3:** Identifikovanie príslušných hlavných aktérov (zainteresovaných strán) v rámci funkčnej mestskej oblasti
- **Krok č. 4:** Diagnostika mobility a stanovenie cieľov pre funkčnú mestskú oblasť
- **Krok č. 5:** Vypracovanie scenárov a dlhodobej vízie
- **Krok č. 6:** Vypracovanie účinných opatrení na podporu mobility s nízkymi emisiami uhlíka





### 2.3 Posúdenie rámca pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka v rámci FUA

Prvým krokom na vypracovanie akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého pre funkčnú mestskú oblasť je definovanie celkového rámca funkčnejestskej oblasti pre nízkouhlíkovú mobilitu. Cieľom tohto prvého kroku je vymedziť **základný scenár** týkajúci sa skutočných podmienok dopravy a mobility vo funkčnejestskej oblasti z hľadiska legislatívneho a regulačného rámca, rámca pre plánovanie dopravy a mobility, udržateľných spôsobov existujúcej a/alebo plánovanej dopravy, partnerstvá medzi osobnou a/alebo nákladnou dopravou, atď.

Pred vypracovaním akýchkoľvek opatrení a opatrení stimulujúcich zvýšenie efektívnosti a prijateľnosti politík obmedzenia dopravy v kontexte plánovania mobility v rámci funkčných mestských oblastí je pomerne dôležité, aby samosprávy funkčných mestských oblastí **posúdili celkový rámec nízkouhlíkovej mobility vo svojich funkčných mestských oblastiach** (s osobitným dôrazom na hlavné mestá, a to z hľadiska počtu obyvateľov, ako aj skutočnosti, že doprava a mobilita sa týka najmä hlavných miest). V tomto ohľade odporúčame verejnému orgánu, ktorý riadi vypracovanie akčného plánu, vykonať predbežné posúdenie súčasnej situácie týkajúcej sa



regulačných obmedzení a povinností pri zavádzaní schém na obmedzenie prístupu vo funkčných mestských oblastiach, príslušných strategických plánov dopravy a mobility (vrátane akýchkoľvek stimulujúcich opatrení, ktoré sú už zahrnuté v strategických dopravných dokumentoch prijatých miestnymi samosprávami), služieb osobnej a nákladnej mobility s nízkymi emisiami uhlíka, ktoré fungujú v rámci samospráv funkčných mestských oblastí, ako aj kvalitných partnerstiev.

Všetky vyššie uvedené plánované a/alebo prebiehajúce riešenia sú zamerané na podporu environmentálne citlivej, ekonomickej a energeticky efektívnej dopravy, ktorá slúži potrebám podnikania a širšej komunity.

Po definovaní a posúdení celkového rámca pre nízkouhlíkovú mobilitu vo funkčnej mestskej oblasti bude verejný orgán „riadiaci danú úlohu“ schopný komplexne a vyčerpávajúco pochopiť rámec pre dopravu a mobilitu na úrovni funkčnej mestskej oblasti s cieľom vykonať v počiatočnej fáze prostredníctvom identifikovania kritických faktorov (možností a prekážok) vlastné posúdenie potrebné na úspešné plánovanie a implementáciu politik v oblasti mobility s nízkymi emisiami uhlíka, ktoré umožní správne vyváženú stimulujúcich a presadzujúcich opatrení a programov mobility.

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## 2.4 Vykonanie vlastného posúdenia

Druhým krokom potrebným na vypracovanie akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého v rámci funkčných mestských oblastí je vykonanie vlastného posúdenia verejným orgánom, ktorý „riadi danú úlohu“, prostredníctvom **identifikácie potenciálnych hnacích mechanizmov a prekážok**, ktoré môžu podporiť proces konsolidácie vízie a definovania strategických cieľov na úrovni funkčných mestských oblastí.

Spoločnou výzvou pre plánovačov v rámci miestnych samospráv podporujúcich plánovanie trvalo udržateľnej mobility je presvedčiť rozhodujúcich činiteľov o výhodách tohto prístupu. Ak na miestnej úrovni nie je k dispozícii žiaden „zástanca“, môže byť ťažké presvedčiť príslušných politikov, aby sa stali podporovateľmi rozvoja akčných plánov pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého poukázaním na výzvy a problémy, ktorým bude mesto čeliť, ak sa nič nezmení, a zdôraznením prínosov vyplývajúcich z prijatia kombinácie stimulujúcich a presadzujúcich opatrení v rámci funkčnej mestskej oblasti. Toto je obzvlášť náročná úloha, keďže celkový vplyv plánu udržateľnej mobility sa prejaví až po uplynutí dlhšieho časového obdobia, ako je volebný cyklus. Môže byť užitočné poukázať na možnosť zahrnúť do akčných plánov riešenia prinášajúce „rýchly prospech“, ktoré môžu na úrovni funkčnej mestskej oblasti v krátkodobom výhľade pomôcť vytvoriť pozitívnu reakciu občanov a ostatných zainteresovaných strán.

V závislosti od vnútroštátneho a miestneho kontextu môže byť hnacím mechanizmom pre vypracovanie akčného plánu pre nízkouhlíkovú mobilitu zákonná povinnosť. Napriek tomu je potrebný reálny záväzok, aby sa z neho stal skutočne udržateľný a efektívny plán. Na začiatku procesu plánovania trvalo udržateľnej mobility je potrebné určiť potenciál pre vypracovanie úspešného akčného plánu. Ten závisí od mnohých interných a externých faktorov, ktoré poskytujú celkový rámec pre plánovanie a implementáciu schém na obmedzenie prístupu. Celkový rámec plánovania a implementácie akčných plánov môže byť ovplyvnený mnohými vnútornými a vonkajšími faktormi. Súčasná pozitívna vízia mesta, pokiaľ ide o aspekty udržateľnosti (napr. obmedzenie

rozrastania miest prostredníctvom premeny pôdy na hnedé priemyselné zóny), je priaznivým faktorom. **SWOT analýza** na začiatku procesu plánovania umožňuje identifikovať silné a slabé stránky, hrozby a príležitosti, ako aj kritické faktory úspechu, ktoré môžu poskytnúť prvý dôkaz o možnosti úspešného procesu plánovania mobility s nízkymi emisiami uhlíka v rámci funkčných mestských oblastí.

Analýza **prekážok** pre osobnú a nákladnú dopravu môže odhaliť kontextuálne faktory (napr. hospodárske, inštitucionálne, finančné, atď.) alebo faktory súvisiace s procesom (napr. byrokracia). SWOT analýza umožní určiť inštitucionálne, právne a finančné prekážky, ktoré môžu ovplyvniť celý proces plánovania, ako aj **hnacie mechanizmy**, ktoré môžu podporiť proces vývoja akčných plánov. Výsledok vlastného posúdenia prostredníctvom SWOT analýzy nemusí byť zverejnený.

Verejnému orgánu organizujúcemu plánovanie mobility s nízkymi emisiami uhlíka sa odporúča, aby vykonal SWOT analýzu na začiatku procesu plánovania – ešte pred zapojením zainteresovaných strán – s cieľom jasne vymedziť kľúčové interné a externé faktory, ktoré bude potrebné zohľadniť pri vypracúvaní a prijímaní akčných plánov mobility s nízkymi emisiami uhlíka.

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## **2.5 Identifikovanie príslušných hlavných aktérov (zainteresovaných strán) v rámci FUA**

Tretím krokom potrebným na vypracovanie akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého v rámci funkčnejestskej oblasti je včasná a efektívne zapojenie významných aktérov v rámci sektora mobility a dopravy na úrovni funkčnejestskej oblasti, **identifikácia účastníkovestskej mobility a pochopenie ich potenciálnej úlohy a pozície v danom procese**.

Tento krok je dôležitou podmienkou na dosiahnutie celkových cieľov plánovania trvalo udržateľnej mobility s nízkymi emisiami uhlíka v rámci funkčných mestských oblastí. Môže pomôcť identifikovať možné konflikty a koalície medzi zainteresovanými stranami, ako aj to, ako môžu ovplyvniť plánovací proces, pokiaľ ide o geografické pokrytie, integráciu politík, dostupnosť zdrojov a celkovú legitimitu. Zároveň je tento krok potrebný na vytvorenie vhodných spôsobov správania sa k dominantným alebo slabým zainteresovaným stranám, ako aj sprostredkovateľom.

Spolupráca so zainteresovanými stranami a integrácia politík sú oblasti, ktoré je potrebné vyriešiť v tejto fáze. Tá by mala byť ukončená dohodou o pracovnom pláne a riadiacich opatreniach.

Úloha **verejných činiteľov**, pokiaľ ide o dopravu tovaru a riešenie mobility, je nevyhnutná na uľahčenie pohybov osôb a nákladov, ktoré by mali byť zároveň plynulé, účinné a ekologicky, hospodársky a sociálne priaznivé. V rámci funkčnejestskej oblasti je dôležité identifikovať koordinačné požiadavky a potenciál vo všetkých príslušných oblastiach politiky, a to najmä v tých oblastiach, ktoré najviac súvisia s mobilitou (vrátane využívania pôdy, energie, životného prostredia, sociálneho začlenenia, hospodárskeho rozvoja, zdravia a bezpečnosti). Odporúča sa pravidelná komunikácia a výmena informácií medzi verejnými orgánmi funkčnejestskej oblasti prostredníctvom zapojenia rôznych kompetentných oddelení zodpovedných za plánovanie mobility a dopravy, územné plánovanie, ochranu životného prostredia, verejné práce, atď.

Na druhej strane musí verejný orgán organizujúci plánovanie mobility s nízkymi emisiami uhlíka („riadiaci danú úlohu“) do tohto procesu zaangažovať miestne zainteresované strany vrátane



súkromných podnikov, podnikateľských združení a organizácií občianskej spoločnosti.

Celková stratégia zaangažovania miestnych zainteresovaných strán do vypracovania a prijatia akčných plánov pre nízkouhlíkovú mobilitu na úrovni funkčných mestských oblastí sa musí zaoberať štyrmi hlavnými otázkami, ktoré je potrebné zvážiť hneď na začiatku:

- Prečo sa realizuje proces zaangažovania?
- Kto by mal byť zapojený do rozhodovacieho procesu?
- Ako sa uskutoční zapojenie?
- Kedy sa majú uskutočniť rôzne aktivity?

Na základe rozsiahleho procesu konzultácií so všetkými zúčastnenými stranami by verejné orgány, ktoré vypracúvajú akčné plány, mohli **schváliť a podpísať Memorandum o porozumení**, v ktorom zainteresované strany formalizujú svoj záväzok prijať opatrenia na podporu nízkouhlíkovej mobility zamerané na podporu programu minimalizácie spotreby energie a emisií znečisťujúcich látok na úrovni funkčných mestských oblastí.

Podrobné informácie o prístupoch a technikách zaangažovania zúčastnených strán budú definované v spoločnom nástroji SOLEZ pre zapojenie zainteresovaných účastníkov cestnej a nákladnej dopravy na úrovni funkčných mestských oblastí.

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## **2.6 Diagnostika mobility a stanovenie cieľov pre funkčnú mestskú oblasť**

Štvrtým krokom pri vypracúvaní akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého je vykonanie diagnostiky mobility cestujúcich a nákladnej dopravy, ktorá pomôže **pochopiť súčasnú situáciu v oblasti premávky a mobility** a súvisiace otázky, ktoré bránia účinnej mobilite v rámci funkčnej mestskej oblasti. Vykonanie takejto diagnostiky umožní vymedziť príslušné politiky týkajúce sa mobility s nízkymi emisiami uhlíka, ktoré budú vhodne riešiť miestne obmedzenia, modely mobility a zistené problémy.

Analýza by mala byť čo najkomplexnejšia, no zároveň musí byť zvládnuteľná s použitím daných zdrojov a v rámci daného časového rozvrhu. Zároveň by mali samosprávy hlavných funkčných mestských oblastí v rámci mestskej aglomerácie vykonať aj kvantitatívne preskúmanie súčasného stavu dôležitého vývoja v oblasti mobility a dopravy (napr. dopravná situácia, dostupnosť služieb a dopravných zariadení, bezpečnosť cestnej premávky, služby verejnej dopravy, dni, počas ktorých sa vyskytuje prekročenie emisií PM10 a PM2,5, atď.). Keďže pravdepodobne nikdy neexistovala všeobecne akceptovaná definícia „mestskej aglomerácie“, príslušné zainteresované strany sa musia dohodnúť na najvhodnejšom priestorovom pokrytí. Na jednej strane je potrebné zohľadniť oblasť, za ktorú sú zodpovedné príslušné miestne a regionálne orgány a na druhej strane treba vziať do úvahy aj skutočné modely premávky a mobility pokrývajúce funkčnú aglomeráciu. Základnou požiadavkou pre vypracovanie akčných plánov je predbežná dohoda o vhodnom obvode plánovania a zodpovednostiach na politickej úrovni.

**Základné údaje** možno získať prostredníctvom teoretického prieskumu, terénneho prieskumu (napr.



prieskumu vykonávaného pre generátorov tokov, počítania vozidiel, atď.), štatistickej analýzy údajov a identifikácie kritických faktorov.

Táto pracovná fáza sa bude zameriavať na prieskumné činnosti s cieľom zhromaždiť informácie získané od certifikovaných a spoľahlivých zdrojov potrebné na pochopenie súčasnej dynamiky pohybu osobnej a nákladnej dopravy v rámci skúmanej oblasti (funkčnej mestskej aglomerácie). Táto činnosť zahŕňa získavanie a analýzu príslušnej dokumentácie a štatistických informácií, ktoré sú k dispozícii príslušným miestnym orgánom, inštitúciám / výskumným spoločnostiam, obchodnej komore, obchodným združeniam, univerzitám atď. Na dokončenie alebo integráciu zhromaždených základných údajov a informácií môže byť dôležité vykonať špecifické terénne prieskumy alebo automatické počítanie vozidiel (pomocou indukčných slučiek).

Kvalitatívna a kvantitatívna analýza umožní vytvorenie komplexného obrazu o fenoméne mobility v rámci funkčnej mestskej oblasti (napr. lokalizácia hlavných miest častých dopravných nehôd, hlavných cestných koridorov používaných dopravcami v rámci funkčnej mestskej oblasti, dopravných koridorov charakterizovaných častými dopravnými zápchami, atď.) a identifikovať hlavné prekážky, ktoré charakterizujú mobilitu cestujúcich a nákladnej dopravy na úrovni funkčnej mestskej oblasti.

Kvalitatívne a kvantifikované preskúmanie súčasného stavu mobility v rámci funkčnej mestskej oblasti by malo zahŕňať:

- vypracovanie zoznamu nedostatkov, problémov a príležitostí, ktoré súvisia s mestskou dopravou a mobilitou (napr. dostupnosť služieb, bezpečnosť dopravy, ochrana klímy, modely využívania pôdy, atď.);
- lepšie pochopenie toho, čo je skutočne potrebné vedieť, aby sa zlepšila fáza plánovania mobility s nízkymi emisiami uhlíka potrebná na vypracovanie akčných plánov na úrovni funkčnej mestskej oblasti;
- výber vhodných ukazovateľov, ktoré opisujú stav dopravy a mobility vo funkčnej mestskej oblasti;
- určenie a stanovenie priorít, pokiaľ ide o kľúčové problémy, ktoré treba riešiť prostredníctvom akčného plánu pre nízkouhlíkovú mobilitu.

Komplexná diagnostika mobility na úrovni funkčnej mestskej oblasti umožní identifikovať hlavné prekážky a problémy, s ktorými sa treba vysporiadať na úrovni funkčnej mestskej oblasti prostredníctvom plánovania a zavádzania systémov obmedzenia dopravy a iných reštriktívnych politík pre osobnú a nákladnú dopravu (presadzujúce opatrenia) v kombinácii s dopravnými službami s pridanou hodnotou a systémami riadenia mobility založenými na informačných a komunikačných technológiách (tzv. stimulujúce opatrenia).

Verejnému orgánu organizujúcemu a riadiacemu vypracovanie plánu mobility s nízkymi emisiami uhlíka sa okrem toho odporúča, aby **vysvetlil identifikované prekážky a problémy týkajúce sa mobility na úrovni funkčnej mestskej oblasti v rámci strategických cieľov** a dosiahnuteľných cieľov, ktorých zámerom je dosiahnuť environmentálnu, hospodársku a spoločenskú udržateľnosť osobnej a nákladnej mobility v rámci funkčnej mestskej oblasti. V tomto ohľade musí byť stanovenie zámeru a

vymedzenie strategických cieľov v čo najväčšej miere koherentné s národnými / regionálnymi / miestnymi strategickými cieľmi uvedenými v strategických dokumentoch týkajúcich sa plánovania dopravy a mobility, vrátane Plánov mobility obyvateľstva, Hlavných plánov mobility, Plánov mestskej mobility, Akčných plánov trvalo udržateľnej energetiky, Agendy 21, atď.

Od verejných orgánov sa očakáva, že vypracujú akčné plány vlastných funkčných mestských oblastí týkajúce sa rámca stanoveného národnými cieľmi a výzvami, príslušnými regionálnymi cieľmi, miestnymi cieľmi a strategickými cieľmi.

Miestne ciele a strategické ciele by mali mať formu želaných výsledkov, ktoré by sa mali riešiť v rozdielnych časových rámcoch a mali by okrem dopravnej agendy pokrývať aj širšie priority obchodných spoločností.

Udržateľná a nízkouhlíková mobilita sa musí považovať za vyvážené riadenie hospodárskych, environmentálnych a sociálnych otázok ovplyvňujúcich osobnú a nákladnú dopravu, ktoré:

- dodržiava environmentálne normy, predpisy alebo ciele zamerané na zníženie emisií plynov spôsobujúcich zmenu klímy, zlepšuje kvalitu ovzdušia a minimalizuje vplyv nehôd, únikov alebo odpadov;
- zabezpečuje efektívnu prevádzku cestujúcich a nákladnej dopravy, eliminuje zbytočné jazdy, minimalizuje vzdialenosti a maximalizuje zaťaženie efektívnym plánovaním a prevádzkou;
- dodržiava normy a predpisy týkajúce sa práce, dopravy a ľudských práv, ktoré zabezpečujú, aby zamestnanci a komunity mohli fungovať v zdravom a bezpečnom prostredí;
- minimalizuje negatívne vplyvy činností cestujúcich a nákladnej dopravy na miestne komunity.

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## 2.7 Vypracovanie scenárov a dlhodobej vízie

Piatym krokom pri vypracúvaní akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého v rámci funkčnej mestskej oblasti je vypracovanie scenárov a dlhodobej vízie smerom k dosiahnutiu stanovených zámerov a strategických cieľov v súlade s príslušnými dokumentmi strategického plánovania dopravy, ako aj s činnosťami, ktoré sú zahrnuté v existujúcich politikách.

Ďalšie kľúčové faktory úspechu zahŕňajú vymedzenie geografickej oblasti, na ktorú sa vzťahujú akčné plány mobility s nízkymi emisiami uhlíka a správne načasovanie v spojení s časovou dostupnosťou zdrojov a dynamikou zapojenia zainteresovaných strán. Akčné plány SOLEZ by mali pokrývať spoločné časové rámce nasledovne:

- krátkodobý až strednodobý časový rámec (1 – 5 rokov);
- dlhodobá vízia (10 – 20 rokov).

**Krátkodobý až strednodobý časový rámec (1 – 5 rokov)** pokrýva činnosti a politické opatrenia, ktoré sa majú plánovať a realizovať v primeranom časovom horizonte, čo umožní dosiahnuť hmatateľné výsledky. Krátkodobý až strednodobý rámec predstavuje cieľový časový rámec akčných plánov SOLEZ pre nízkouhlíkovú mobilitu zahŕňajúcich stimulujúce a presadzujúce opatrenia, ktoré majú byť





vypracované samosprávami príslušných funkčných mestských oblastí počas časového rámca projektu alebo krátko po ňom.

Na druhej strane sa odporúča vymedziť ambicióznú dlhodobú víziu (10 – 20 rokov) pre budúci systém dopravy a mobility v rámci funkčnej mestskej oblasti, aby sa účinne riešili hlavné výzvy a očakávania týkajúce sa inteligentnejšej, integrovanejšej a udržateľnejšej mobility cestujúcich a nákladnej dopravy v *inteligentných* mestách a regiónoch v EÚ.

**Akčné plány pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka v rámci funkčných mestských oblastí by mali byť založené na riešeníach prinášajúcich „rýchly prospech“ zameraných na krátkodobé až strednodobé, ako aj na „ambiciózne“ stratégie mobility v rámci funkčných mestských oblastí zamerané na dlhodobú víziu pokrývajúcu všetky druhy dopravy, osobnú a nákladnú dopravu, pešiu a cyklistickú dopravu, parkovanie, atď.**

Riešenia prinášajúce „rýchly prospech“ by mali byť väčšinou krátkodobými opatreniami, ktoré sa dajú rýchlo implementovať, sú dobre viditeľné, prispievajú k dosahovaniu strategických cieľov a využívajú zdroje financovania.

Dlhodobá vízia by mala určiť strategické rozhodnutia pre stratégie a opatrenia týkajúce sa investícií a riadenie dopytu v oblasti osobnej a nákladnej dopravy zamerané na udržateľnosť v troch okruhoch:

- životné prostredie;
- hospodárstvo;
- sociálna oblasť.

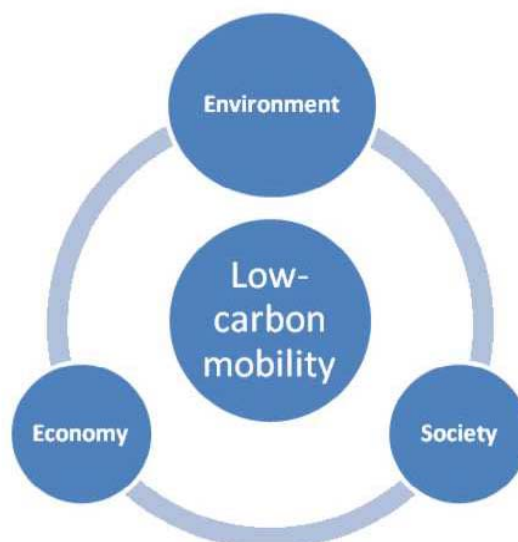


Schéma č. 2: Okruhy zamerané na udržateľnosť nízkouhlíkovej mobility



Scenáre by mali posudzovať vzájomné závislosti medzi odvetvovými trendmi v rámci dopravy, využívania pôdy, životného prostredia, hospodárskeho rozvoja, demografie atď., pričom by mali základným spôsobom identifikovať synergie, potenciál pre integráciu a negatívne vplyvy sektorových trendov. Na podporu vypracovania a hodnotenia scenárov sa použijú vhodné techniky, ako je modelovanie. Techniky modelovania dopravy môžu efektívne podporovať vytváranie scenárov budúcej mobility, pretože dokážu pracovať s interoperabilnými modulmi pokrývajúcimi vybrané aspekty dopravy a mobility alebo iné príslušné oblasti politik. Na druhej strane však môžu byť múdrejším a nákladovo efektívnejším riešením úspešné skúsenosti v podobnom mestskom a regionálnom kontexte a pravdepodobné vplyvy vyplývajúce z iných štúdií modelovania a dizajnových riešení.

Vypracovanie scenárov nízkouhlíkovej mobility v rámci funkčných mestských oblastí, ktoré majú byť súčasťou akčných plánov, by sa malo uskutočňovať nielen interne v rámci príslušných verejných orgánov, ale najmä prostredníctvom konštruktívneho dialógu s miestnymi zainteresovanými stranami, v rámci ktorého sa prediskutujú a odsúhlasia stratégie mobility.

Je pravdepodobnejšie, že vízia bude prijateľná a efektívna, ak je vymedzená príslušnými verejnými orgánmi danej funkčnej mestskej oblasti v spolupráci s kľúčovými miestnymi zainteresovanými stranami zapojenými do procesu plánovania mobility s nízkymi emisiami uhlíka.

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## **2.8 Vypracovanie účinných opatrení na podporu mobility s nízkymi emisiami uhlíka**

Šiestym krokom pri vypracúvaní akčného plánu pre mobilitu s nízkymi emisiami oxidu uhličitého pre funkčnú mestskú oblasť je vypracovanie **nákladovo efektívnych stimulujúcich a presadzujúcich opatrení na podporu mobility s nízkymi emisiami uhlíka** zameraných na dva vyššie uvedené časové rámce.

Posledným krokom je určiť, ktorá stratégia (balíček nízkouhlíkových opatrení) slúži stanovenej vízii.

Vypracovanie efektívnych opatrení na podporu nízkouhlíkovej mobility je jadrom akčných plánov, ktoré majú v konečnom dôsledku zabezpečiť splnenie definovaných zámerov a strategických cieľov. Výber opatrení na podporu nízkouhlíkovej mobility by mal vychádzať z diskusií s kľúčovými zainteresovanými stranami, zohľadňovať skúsenosti z iných miest s podobnými politikami a zabezpečiť hodnotu za finančné prostriedky. V podstate je potrebné v tejto fáze identifikovať opatrenia ako odpovede na nasledovné otázky: čo, ako, kde a kedy?

Opatrenia musia prispieť k dosiahnutiu vízie a splneniu zámerov a strategických cieľov definovaných v predchádzajúcich krokoch. Je potrebné určiť súbor možností, ktoré reálne zodpovedajú dostupným zdrojom. Prvým krokom je získať prehľad o možných opatreniach na podporu nízkouhlíkovej mobility.

Existuje široká škála možných opatrení. Znamená to, že **určenie najvhodnejších opatrení pre miestny kontext (konkrétne funkčnú mestskú oblasť)** si bude vyžadovať určitú teoretickú prácu a diskusie s členmi projektového tímu, ako aj so zainteresovanými stranami. Identifikácia najefektívnejších opatrení by mala byť založená na viac než individuálnych skúsenostiach,





teoretickom výskume a výmene miestnych skúseností. V tejto súvislosti je veľmi dôležité zväziť akúkoľvek iniciatívu v oblasti dopravy a mobility na miestnej úrovni / úrovni funkčnej mestskej oblasti, ktorá je už zahrnutá „v agende“ miestnych orgánov prostredníctvom príslušných strategických plánovacích dokumentov a Memoranda o porozumení ako nezáväznej dohody medzi dvoma alebo viacerými stranami obsahujúceho podmienky a podrobnosti týkajúce sa daného zámeru, vrátane požiadaviek a povinností každej strany, partnerstva v kvalite v sektore verejnej dopravy, atď.

SOLEZ sa na jednej strane zaoberá vytvorením a implementáciou reštriktívnych politík pre osobnú a nákladnú dopravu vo forme zón s nízkymi emisiami, zón s obmedzenou dopravou, atď., a na druhej strane opatreniami zameranými na kompenzáciu týchto obmedzení poskytovaním služieb s pridanou hodnotou, inteligentných aplikácií IKT, atď. Obidve kategórie opatrení (resp. „stimulujúce“ a „presadzujúce“ opatrenia) sú zamerané na dosiahnutie zlepšenia dopravného toku a znižovania znečistenia ovzdušia vo funkčných mestských oblastiach, zvyšovania podielu udržateľnejšieho spôsobu dopravy, zlepšenia kapacít verejnej správy, pokiaľ ide o plánovanie nízkouhlíkovej mobility, atď.

Môže byť mimoriadne cenné poučiť sa zo skúseností tých, ktorí už vykonali opatrenia považované za prenosné a potenciálne uplatniteľné v oblastiach s rôznymi zvláštnosťami, ako sú malé a stredne veľké mestá, mestské oblasti s častými dopravnými zápchami a/alebo problémami so znečisteným ovzduším, atď. Koordinované a integrované intervenčné opatrenia sú nasledovné:

- **Regulačné opatrenia** z hľadiska stratégií riadenia dopytu, ako je obmedzenie prístupu do miest a okolitých oblastí (napr. vytváranie alebo rozšírenie zón s nízkymi emisiami, peších zón, ako aj zón s obmedzenou dopravou, obmedzenie časových intervalov pre prístup do centra mesta, obmedzenie prístupu pre vozidlá na základe relatívnych emisných faktorov a/alebo váhy, atď.);
- **Cenové opatrenia** z hľadiska stratégií riadenia dopytu (napr. platby za prístup do konkrétnej mestskej oblasti, platby za tranzit na konkrétnom cestnom koridore, poplatky za parkovanie, atď.);
- **Organizačné opatrenia** zamerané na vytvorenie alternatívnych a inovatívnych systémov mobility s nízkym obsahom uhlíka vrátane služieb mobility s pridanou hodnotou, inteligentných aplikácií IKT a nástrojov na podporu elektronickej komunikácie.



Regulačné a cenové opatrenia musia byť považované za „presadzujúce“ opatrenia, ktoré majú byť vykonané prevádzkovateľmi a občanmi s cieľom ovplyvniť prevádzkové postupy (správanie v oblasti mobility), ako sú regulačné obmedzenia (napr. obmedzenia prístupu) a finančné nástroje (napr. cestné mýto, atď.).

Na druhej strane, organizačné opatrenia sa musia považovať za „stimulujúce“ opatrenia, ktoré ponúkajú menej áut v závislosti na riešeniach mobility (zdieľanie áut, združovanie vozidiel, pešia a cyklistická doprava), logistické služby týkajúce sa „poslednej míle“, čiže konečného miesta určenia, založené na nízkouhlíkových princípoch, inteligentné riešenia pre parkovanie, verejnú dopravu s elektrickým pohonom, atď.

Cieľom všetkých týchto stimulujúcich opatrení je eliminovať dopad nevýhod spôsobených politikami obmedzenia dopravy na ľudí, ktorí žijú, pracujú alebo navštevujú príslušné oblasti a zvýšiť podnikateľské príležitosti pre poskytovateľov služieb mobility (riešenia nákladnej dopravy s nízkymi emisiami CO<sub>2</sub> v zónach s nízkymi emisiami, koridory s dynamickou multimodálnou dopravou, služby udržateľnej osobnej mobility, systém na zníženie preťaženia mestskej premávky, v rámci ktorého vodiči nechávajú svoje autá na parkoviskách na okraji mesta a cestujú do centra mesta prostredníctvom verejnej dopravy – tzv. park & ride, atď.).

Aby sa zohľadnili potenciálne synergie, opatrenia by mali byť vzaté do úvahy ako celý „balík“, a nie samostatne. Výber opatrení sa musí riadiť nielen efektívnosťou, ale aj princípom hodnota za finančné prostriedky.

Úzke prepojenie na vlastné posúdenie je záležitosťou dostupných zdrojov na realizáciu procesu plánovania mobility s nízkymi emisiami uhlíka a vykonávacích opatrení. Patria sem ľudské zdroje (t.j. dostupný a kvalifikovaný personál), ako aj finančné zdroje. Najmä v časoch obmedzených rozpočtov na mestskú dopravu a mobilitu je nevyhnutné dosiahnuť čo najefektívnejšie využitie vynaložených zdrojov. Navrhované opatrenia by sa mali posúdiť s ohľadom na reálnu a včasnú realizáciu s použitím daných zdrojov. V podstate je v tejto fáze potrebné zodpovedať nasledovné otázky: kto a koľko? Po výbere konečného súboru opatrení je potrebné pristúpiť k **prideleniu zodpovedností a zdrojov**. To si vyžaduje úzku koordináciu a diskusiu medzi všetkými aktérmi, ktorí budú hrať rolu pri príprave a realizácii jednotlivých opatrení alebo balíkov opatrení.

Je dôležité zabezpečiť efektívne a účelné pridelenie zdrojov (ľudské zdroje, znalosti, financie) a overiť realistický plán prostredníctvom kontroly súladu medzi plánovanými činnosťami, stanovenými cieľmi a pridelenými rozpočtami. Aj keď získanie externých odborných znalostí potrebných pre konkrétne technické úlohy môže byť bežnou praxou, je dôležité zamyslieť sa nad budovaním odborných znalostí vo svojej vlastnej organizácii a spoluprácou s ostatnými zainteresovanými stranami v dlhodobom horizonte. Účelom je pokryť okamžité požiadavky na zručnosti, v prípade potreby prostredníctvom subdodávateľov, ale aj rozvíjať a udržiavať odborné znalosti o plánovaní udržateľnej mobility na úrovni funkčnej mestskej oblasti v rámci samotnej organizácie. Odporúča sa posúdiť pravdepodobný rozpočtový rámec, pričom sa zohľadnia aj možnosti financovania na miestnej, regionálnej / vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni EÚ.

Finančné zdroje môžu pochádzať z: i) miestnych daní (napr. osobitná miestna daň z dopravy za verejnú dopravu platená verejnými alebo súkromnými podnikmi, developermi, atď.); ii) tržieb (cestovné lístky, parkovacie poplatky, ceny v centre mesta, spolplatnenie preťaženia, reklamy,



prevádzkovatelia v rámci súkromného sektora, developeri, priemysel, znalosti a zručnosti – malé a stredné podniky); iii) činností na zabezpečenie finančných prostriedkov zahŕňajúcich príslušných sponzorov; iv) miestnych rozpočtov (z rôznych obcí a rôznych oblastí politiky), v) štátnych dotácií alebo dotácií EÚ.

Je dôležité zabezpečiť dobrú koordináciu medzi rôznymi zdrojmi financovania, zorganizovať stretnutia so zainteresovanými stranami s cieľom diskutovať o opatreniach týkajúcich sa nízkouhlíkovej mobility a zapojiť občanov do predloženia konečného balíka opatrení zahrnutých do akčných plánov SOLEZ.

Akčné plány SOLEZ budú pre každé opatrenie obsahovať nasledovný minimálny súbor informácií:

- 1) **ČO: Opis opatrenia**
- 2) **PREČO: Stanovený zámer a strategické ciele**
- 3) **KDE: Územná oblasť (oblasti), v ktorej majú byť dané opatrenia realizované**
- 4) **KEDY: Časový plán na vypracovanie a realizáciu opatrení**
- 5) **KTO: Priradené zodpovednosti v rámci verejných orgánov funkčnej mestskej oblasti**
- 6) **AKO: Kľúčové zainteresované strany, ktoré sa majú zapojiť**
- 7) **KOLKO: Pridelené zdroje (ľudské zdroje, znalosti, zdroje financovania)**

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

### **3 Konečné prijatie akčných plánov SOLEZ**

Akčné plány pre mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka pre funkčné mestské oblasti budú predstavovať sumár výsledkov všetkých predchádzajúcich šiestich krokov.

Po záverečnej revízii by mal byť akčný plán SOLEZ formálne prijatý politickými predstaviteľmi.

Je tiež dôležité zabezpečiť, aby bol tento plán široko akceptovaný medzi zainteresovanými stranami a občanmi. Aby sa zabezpečilo zohľadnenie predchádzajúcich dohôd, návrhy plánu musia byť preskúmané interne, a tiež významnými externými zainteresovanými stranami vrátane externých posudzovateľov.

Forma prijatia akčných plánov SOLEZ a okolnosti s tým súvisiace budú závisieť od vnútroštátneho / miestneho regulačného rámca a administratívnej štruktúry. Vo všeobecnosti je potrebné dosiahnuť:

- prijatie zo strany orgánov zodpovedných za vypracovanie opatrení a rozpočtu, aby sa

zabezpečil súlad s vnútroštátnymi / miestnymi predpismi týkajúcimi sa prijatia plánu a (v prípade potreby) požiadavkami na plánovanie minimálnej udržateľnej mobility. Mala by existovať možnosť, aby mohla zúčastnená strana podať žalobu proti plánu, ktorý tieto pravidlá porušuje;

- akčné plány sa musia posudzovať s ohľadom na procedurálne požiadavky a dodržiavanie ES / národného / regionálneho / miestneho regulačného rámca a plánovania mobility.

Oficiálne **prijatie akčného plánu SOLEZ** je dôležitým krokom.

Sprievodným a následným krokom je včasné informovanie a zapojenie zainteresovaných strán a občanov, aby sa zabezpečilo široké vlastníctvo plánu mestskej nákladnej dopravy. Mali by mať pocit, že ide o „ich“ plán, ktorého cieľom je zlepšiť mobilitu a kvalitu života pre všetkých. V závere je dôležité osláviť dosiahnutie tohto mílnika spolu s občanmi funkčnej mestskej oblasti. Pred jeho prezentáciou verejnosti sa na základe výsledkov pilotných akcií zrealizujú potrebné opatrenia týkajúce sa aktualizácie a doladenia.

