

Milí čitatelia,

vitajte pri čítaní prvého elektronického spravodajcu projektu ATTAC Attractive... podporeného z programu Juhovýchodná Európa. Zámerom partnerov projektu je prostredníctvom tejto komunikačnej platformy šíriť predbežné výsledky a zdieľať informácie o projektových aktivitách i skúsenosti s miestnymi záujmovými skupinami z partnerských miest projektu ATTAC. Spravodajca projektu ATTAC bude vychádzať pravidelne, no nemusí o projekte poskytnúť úplný obraz. Ak máte záujem o viac informácií, neváhajte a navštívte našu webovú stránku na adrese [www.attacproject.eu](http://www.attacproject.eu).

Dúfame, že sa nám podarí vzbudiť vo Vás záujem o naše aktivity.

S pozdravom,  
Tím projektu ATTAC

V tomto vydaní nájdete:

- Úvod - *Náčrt nového smerovania verejnej dopravy v Juhovýchodnej Európe*
- Novinky projektu ATTAC v kocke
  - Stretnutia partnerov
  - Návštevy počas benchmarkových štúdií v Európe
  - Zorganizované prvé miestne fóra mobility
  - Prebiehajúca zmena talianskeho partnera
  - Šírenie výsledkov projektu
  - EZÚS a ATTAC
- Zaostrené na mestá zapojené do projektu ATTAC: Maribor, Thessaloniki, Burgas
- Názor odborníka na mestskú hromadnú dopravu – *Rozhovor s Csabom Braunom, vedúcim marketingového oddelenia dopravného podniku mesta Miškovec (MVK Miskolc City Transportation Company)*

## Náčrt nového smerovania mestskej hromadnej dopravy v Juhovýchodnej Európe

Verejná doprava väčšinou začína aj končí v mestských oblastiach, ktoré by preto mali byť schopné zabezpečiť efektívne prepojenia dopravných sietí. Mestá a regióny zapojené do projektu ATTAC (dôležité uzly dopravnej siete EÚ) čelia čoraz vyšším nárokom na mobilitu, rastúcej suburbanizácii, eskalujúcim dopravným tokom a zápcham.

To všetko vedie k nedostatočnej dostupnosti týchto regiónov a negatívnym dopadom na životné prostredie. Hlavným dôvodom dopravnej zápchy v oblastiach ATTAC je neustále narastajúci počet osobných automobilov. Pokles vo využívaní osobných automobilov a prechod k trvalo udržateľným modelom hromadnej dopravy majú rozhodujúci význam, no mestská hromadná doprava (MHD) je podľa zákazníkov často nepohodlná a zastaraná. Z tohto dôvodu si konzorcium v rámci projektu ATTAC stanovilo za cieľ zaviesť a predstaviť vo svojich regiónoch atraktívne a trvalo udržateľné riešenia a služby MHD, ktoré by významne prispeli k nárastu jej využívania.

### Stretnutia partnerov

#### Úvodné stretnutie



*Otváracia jazda autobusom – veteránom dopravného podniku v maďarskom v Miškovci*

Oficiálne úvodné stretnutie projektu ATTAC sa uskutočnilo 24. - 25. mája 2011 v Miškovci. Zastúpení boli všetci partneri, pričom konferencie sa zúčastnilo 30 účastníkov. Počas (nultého) neformálneho stretnutia Nadnárodnej pracovnej skupiny mali partneri po prvýkrát možnosť osobne sa stretnúť a prediskutovať prvé úlohy.

## Úvodná konferencia v Miškovci



Obr. 3

*Interview s pánom Gregom Soósom, koordinátorom projektu ATTAC počas úvodnej konferencie v maďarskom Miškovci*

Úvodnú konferenciu pre približne 150 účastníkov zorganizoval hlavný partner v Miškovci. Okrem formálneho predstavenia rozsahu prác projektu strategickým partnerom bolo cieľom konferencie zozbierať informácie o súčasnej situácii v rozvoji trvalo udržateľnej verejnej dopravy, európskej politike a trendoch v tejto oblasti ako aj o najmodernejších riešeniach verejnej dopravy iniciovaných v európskych mestách aj mimo nich.

## Uskutočnili sa dve kolá stretnutí s Nadnárodnou pracovnou skupinou



PIC4

*2. stretnutie Nadnárodnej pracovnej skupiny v Maribore, Slovinsko*

Členovia Nadnárodnej pracovnej skupiny zastupujúci operatívny orgán projektu ATTAC, ktorý zároveň pripravuje rozhodnutia, sa prvýkrát stretli 19. októbra 2011 v maďarskom Miškovci. Ich druhé stretnutie sa odohralo v 31. januára v slovinskom Maribore. Cieľom bolo predstaviť prvé výsledky projektu a rozanalyzovať problémy, ktoré vyvstali počas jeho priebehu. Stretnutí sa zúčastnili takmer všetci partneri projektu ako aj zástupcovia miest, kde sa stretnutia konali. Členovia nadnárodnej pracovnej skupiny sa aktívne zúčastňovali diskusií, počas ktorých sa hodnotili výsledky projektu a prichádzali s podnetnými návrhmi ďalších zlepšení. Obe stretnutia ukončili prezentácie nasledujúcich úloh v rámci projektu.

## Návštevy počas benchmarkových štúdií v Európe

Študijné návštevy sa zorganizovali tak, aby každá pokryla jednu z korešpondujúcich tém, konkrétne Riešenia flexibilnej dopravy, Inovatívne integrované cestovné lístky a Zlepšovanie informovanosti cestujúcich. Cieľom študijných návštev bolo podporiť zbieranie príkladov najlepšej praxe z oblasti mestskej hromadnej dopravy ako aj implementácie miestnych pilotných projektov.

Región Marche ako vedúci región 2. pracovnej skupiny zorganizoval návštevu 3 rôznych talianskych miest: Vicenza, Verona a Saluzzo, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti. Všetky 3 preskúmané systémy majú spoločné črty z hľadiska využívanej technológie a softvéru, no boli zvolené ako najvhodnejšie pre vykonanie benchmarkovej návštevy, keďže reprezentujú 3 rôzne scenáre implementácie systému Smart card: integrované označovanie cestovných lístkov na úrovni mesta, mimo mesta a v provinčnej oblasti (s perspektívou rozšírenia až na regionálnu úroveň).



Obr. 5

*Benchmarková návšteva v rámci projektu ATTAC: hlavná stanica v Enschede, Holandsko*

3. pracovná skupina pod vedením Univerzity v Maribore navštívila dve holandské mestá Almelo a Enschede v regióne Twente ako príklady najlepšej praxe na poli informácií poskytovaných cestujúcim v reálnom čase (real time information - RTI). Mestá boli zvolené podľa kritérií veľkosti samotného mesta či regiónu, modelu verejnej dopravy a zavedeného systému RTI. Príkladom pre celú Európu by mohla byť predovšetkým ich integrácia s ostatnými systémami riadenia dopravy (napr. prednosť na semaforochoch), spolupráca s regiónom a železnicami.

## Zorganizované prvé miestne Fóra mobility

Každý z partnerov projektu ATTAC zorganizoval Fórum mobility s cieľom zapojiť relevantné záujmové skupiny do implementácie projektu na miestnej úrovni. To umožnilo projektovému tímu získať a využiť špecializované a miestne vedomosti pri definovaní špecifických problémov v oblasti dopravy i hľadanií a navrhovaní vhodných riešení. Počas trvania projektu na každého partnera pripadne 6 stretnutí a podľa časového rozvrhu projektových aktivít sa 3 z nich zorganizujú tento rok. Hlavným výstupom stretnutí bude Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility. Spoločná metodológia na vypracovanie plánov trvalo udržateľnej mestskej mobility bude založená na usmerneniach k plánom trvalo udržateľnej mestskej

mobility vyvinutých v rámci Rámcového programu pre konkurencieschopnosť a inovácie Inteligentná energia – Európa.



Obr. 6

### 1. Fórum miestnej mobility v bulharskom Burgase

Zámerom prvých Fórum mobility zorganizovaných začiatkom tohto roku bolo oboznámiť miestne záujmové skupiny s cieľmi projektu a plánovanými miestnymi aktivitami.

### Prebiehajúca zmena talianskeho partnera

Účasť Modenskej agentúry pre mobilitu (Modena Mobility Agency – aMo) na projekte ATTAC sa zvažovala vo fáze prípravy projektu vo forme verejno-súkromného partnerstva medzi agentúrou a Inštitútom pre dopravu a logistiku (Institute for Transport and Logistics - ITL). Po predložení projektu však nariadenie na národnej úrovni v Taliansku vznik partnerstva medzi agentúrou a inštitútom zabránilo. Tento problém ohrozil rozvoj projektových aktivít, keďže agentúra bez vytvorenia partnerstva s Inštitútom nemôže na projekte pracovať. V dôsledku toho sa partnerstvo projektu ATTAC rozhodlo nahradiť agentúru inštitútom a začalo proces zmeny partnera. V súčasnosti očakávame stanovisko od spoločného technického sekretariátu programu SEE.

### Šírenie výsledkov projektu

**Stredoeurópska iniciatíva sa zúčastnila podujatia TEN-T days v Antverpách v dňoch 29. - 30. novembra 2011.**



Obr. 7

Stredoeurópska iniciatíva bola ako záujmová skupina prizvaná k účasti na dňoch Transeurópskych dopravných sietí (TEN-T), ktoré sa uskutočnili 29. až 30. novembra 2011 v belgických Antverpách. Počas podujatia Stredoeurópska iniciatíva distribuovala brožúru o projekte ATTAC a s relevantnými záujmovými skupinami diskutovala o jeho opodstatnení. Podujatie bolo pre Európsku komisiu príležitosťou predstaviť návrh nových usmernení TEN-T, ktoré prijala 19. októbra 2011. Návrh by mal poskytnúť rámec politik tam, kde európska infraštruktúra slúži potrebám zriadenia jednotného európskeho dopravného priestoru. Usmernenia vytyčujú regulačný rámec a normy na zaistenie efektívnosti a vzájomnej interoperability, ako aj plánovací rámec zložený zo základnej a komplexnej siete, ktorý umožní členským štátom, inštitúciám EÚ a záujmovým skupinám sústrediť sa na podporu vzniku funkčnej siete európskej infraštruktúry do roku 2030 (základná sieť) and 2050 (komplexná sieť).

V tomto kontexte projekt ATTAC propaguje koordináciu v plánovaní a prevádzkovaní sietí hromadnej dopravy v mestách a aglomeráciách s cieľom lepšej integrácie miest a regiónov ATTAC do siete TEN-T a zníženia množstva miest častých dopravných zápch v Európskych dopravných koridoroch. Efektívna a kvalitná verejná doprava je jedným z kľúčových faktorov v boji proti dopravným zápcham a preto je nutné stimuláciu využívania trvalo udržateľnej hromadnej dopravy podporovať.

## **Európske zoskupenie územnej spolupráce (EZÚS) a ATTAC**

### **Stredoeurópska iniciatíva sa počas Výboru regiónov zúčastnila každoročnej platformy EZÚS**

EZÚS predstavuje európsky právny nástroj na podporu a propagáciu cezhraničnej nadnárodnej a medziregionálnej spolupráce. EZÚS je právnická osoba, ktorá umožňuje regionálnym a miestnym orgánom a iným verejným orgánom z rôznych členských štátov EÚ zostaviť spolupracujúce zoskupenia s právnou subjektivitou.

29. marca sa Stredoeurópska iniciatíva v kontexte projektu ATTAC zúčastnila medzi inštitucionálnej konferencie – každoročného stretnutia Európskeho zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS) počas Výboru regiónov v Bruseli. Podujatia sa zúčastnili členovia Európskeho parlamentu, Európskej komisie, zástupcovia členských krajín EÚ v Rade, členovia Výboru regiónov a delegáti z 26 už založených Európskych zoskupení územnej spolupráce.

Podujatie bolo zamerané na revíziu nariadenia týkajúceho sa EZÚS na programovacie obdobie 2014-2020 a tvorcovia rozhodnutí z EÚ a ostatné záujmové skupiny mali na ňom možnosť zúčastniť sa dialógu o reforme EZÚS a jeho možných zlepšeniach. Zvláštnej pozornosti sa tešila možná úloha EZÚS v reaktivácii ekonomiky a plnenie cieľov stratégie Európa 2020.

Stredoeurópska iniciatíva propaguje nástroj EZÚS v rámci projektu ATTAC, pričom spolu s partnermi projektu ATTAC skúma obzvlášť možnosť založenia EZÚS s mestami, ktoré budú ochotné tento nástroj rozvíjať a poradiť pri navrhovaní požadovaných dokumentov (usmernení pre Dohovor EZÚS).

## Zaostrené na mestá zapojené do projektu ATTAC

### Verejná doprava v Maribore

Dopravná politika v meste Maribor podporuje mestskú hromadnú dopravu a rozširovanie peších aj platených parkovacích zón. Od roku 2009 sa zaviedlo viac než 1400 platných parkovacích miest v centre mesta a Svetozarevska ulica bola pre motorizovanú dopravu uzatvorená, čím došlo k vytvoreniu pešej zóny (Námestie Leona Štukelja).



Obr. 8

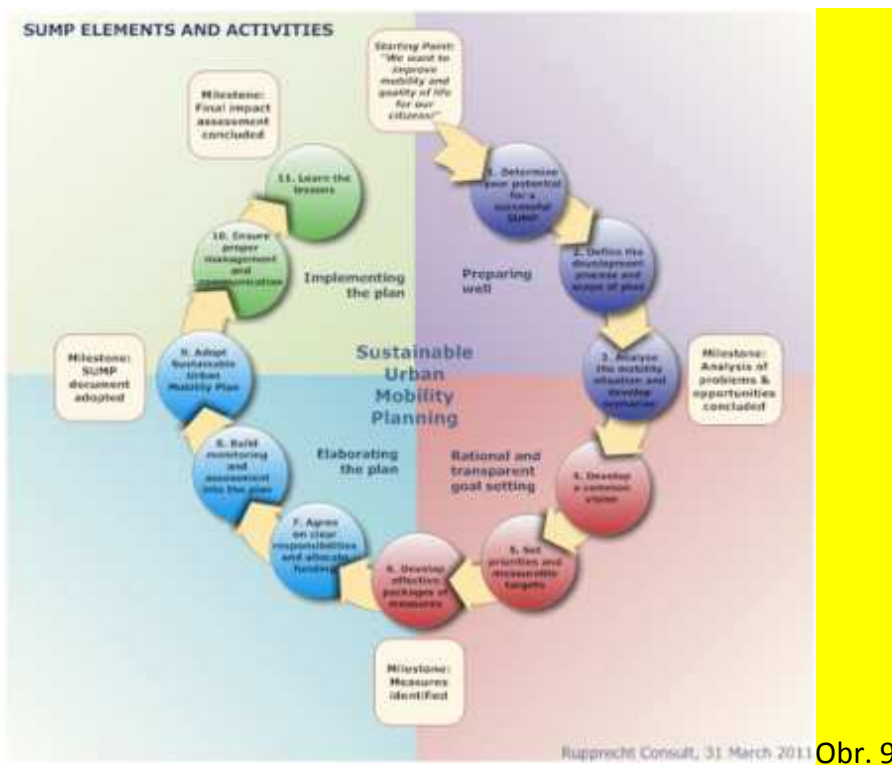
*Námestie Leona Štukelja v Maribore, Slovinsko*

Poskytovanie služieb mestskej hromadnej dopravy v meste Maribor od augusta 2011 zabezpečuje verejnoprospešný inštitút Marprom, kedy prebral ich riadenie od spoločnosti Veolia. Vozový park pozostáva z 38 autobusov, ktoré jazdia po 19 linkách. Všetky autobusy sú vybavené prijímačmi GPS, ktoré umožňujú sledovanie vozidiel a v prípade autobusov aj hlasové oznamy o nasledujúcej zastávke. Bezkontaktné elektronické lístky, ktoré sa využívajú ako platobné médium, umožňujú skrátenie časov nástupu. Cestujúci si môžu vybrať medzi mesačným lístkom a lístkami v rôznych hodnotách, ktoré sú prenosné a umožňujú cestovanie viacerými spojmi za cenu jedného lístka v prípade prestupov v rámci jednej hodiny.

### **Dopravný podnik mesta Thessaloniki zavádza v rámci projektu ATTAC prvý plán trvalo udržateľnej mestskej mobility v Grécku**

Dopravný podnik mesta Thessaloniki (**Thessaloniki Public Transport Authority, ThePTA**) zaviedol prípravu inovatívneho Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) pre metropolitnú oblasť Thessaloniki, ktorý je prvým plánom svojho druhu v Grécku. Tento priekopnícka aktivita zrealizovaná v rámci projektu ATTAC SEE, ktorý je súčasťou základného balíka mestskej mobility „Urban Mobility Toolbox“ projektu ATTAC, sa začala v novembri 2011 s dvojročným rámcom na ukončenie v októbri 2013. Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility mesta Thessaloniki sa riadi najnovšími „**Usmerneniami pre vývoj a implementáciu Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility**“ vydanými v septembri 2011 projektom Eltisplus podporovaným Programom Inteligentná energia pre

Európu. Prijaté usmernenia Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility zahŕňajú 4 fázy, 11 aktivít a 32 krokov.



Obr. 9

**(Legenda (čitateľné časti):**

SUMP elements and activities – *Prvky a aktivity SUMP*

Sustainable Urban Mobility Planning - *Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility*

Preparing well – *Dôkladná príprava*

Rational and transparent goal setting – *Racionálne a transparentné stanovenie cieľov*

Elaborating the plan – *Vypracovanie plánu*

Implementing the plan – *Implementácia plánu*

Tím pracujúci na projekte ATTAC v rámci dopravného podniku mesta Thessaloniki si stanovil predbežné ciele na ukončenie 1. fázy „Dôkladnej prípravy“ do marca 2012 a 2. fázy „Racionálneho a transparentného stanovenia cieľov“ do septembra 2012. Dopravný podnik mesta Thessaloniki zvolil hierarchický postup k plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility so zameraním na rozvoj verejnej dopravy a propagáciu na strategickej úrovni a následnú podporu nových rozšírených obcí pri tvorbe ich vlastných miestnych plánov trvalo udržateľnej mestskej mobility zahŕňajúcich do rámca plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility všetky formy dopravy, manažment a riadenie dopravy, cyklistov aj chodcov.

V rámci neočakávaného a vzrušujúceho vývoja bola za hlavnú tému Európskeho týždňa mobility 2012 nedávno vyhlásená téma „Pohyb správnym smerom“ s dôrazom na rozvoj a implementáciu plánov trvalo udržateľnej mestskej mobility, ktorá vytvára obzvlášť pozitívne synergie s aktivitami ATTAC a účasťou na Európskom týždni mobility 2012. V rámci komunikačnej stratégie ATTAC sa osem mestských orgánov zaviazalo spoločne zúčastniť Európskeho týždňa mobility v septembri 2012. Spojený prístup ôsmich mestských oblastí ATTAC ponúka nadnárodnú dynamiku pre najlepšie výsledky v programe SEE. Dopravný podnik mesta Thessaloniki má v pláne vydať predbežné strednodobé zistenia vyplývajúce z



Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility mesta Thessaloniki v septembri 2012 v súlade s aktivitami Európskeho týždňa mobility (22. - 26. september 2012).

Manažér projektu ATTAC v rámci dopravného podniku mesta Thessaloniki, Manos Vougioukas, skonštatoval: „Sme pyšní na to, že vďaka projektu ATTAC v Grécku z hľadiska inovatívneho plánovania razíme cestu pre integrovanú dopravu a mobilitu prostredníctvom Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility pre metropolitnú oblasť Thessaloniki. Sme ochotní podporiť prípravu plánov trvalo udržateľnej mestskej mobility v obciach v oblasti okolo mesta Thessaloniki ako aj iných Gréckych mestách. Súčasná kríza len zdôraznila význam plánovania trvalo udržateľnej mobility pre ľudí prostredníctvom plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility s nízkymi nákladmi a opatreniami s vysokým prínosom i význam prípravy investícií do nových systémov verejnej dopravy počas nasledujúceho programovacieho obdobia do roku 2020. Stretávame sa s vylepšovaním postupu plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility novými prvkami ako je správanie sa cestujúcich, integrované opatrenia tvorby cien ako aj plánovania trvalo udržateľnej mobility cestovného ruchu pre návštevníkov.“

Predseda dopravného podniku mesta Thessaloniki, Prof. Panos Papaioannou, situáciu zhrnul nasledovne: „Očakáva sa, že sa Plán trvalo udržateľnej mestskej mobility dopravného podniku mesta Thessaloniki stane dôležitým odkazom projektu ATTAC pre metropolitnú oblasť Thessaloniki ako aj pre celé Grécko nasledujúce príklad a priekopnícky čin vytvorenia prvého plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility v Grécku. My v dopravnom podniku mesta Thessaloniki veríme politikám a opatreniam trvalo udržateľnej mobility, ktoré je možné implementovať počas nasledujúcich desiatich rokov, s počiatočným okamžitým efektom, no taktiež s dlhodobou strategickou víziou. Tohtoročné synergie Plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility a Európskeho týždňa mobility, dvoch dôležitých krokov v rámci projektu ATTAC, umožnia dopravnému podniku mesta Thessaloniki postaviť sa na čelo vývoja trvalo udržateľnej mobility pre dobro občanov a návštevníkov metropolitnej oblasti Thessaloniki propagáciou integrovanej verejnej dopravy pre ľudí.“

### **Burgas – mesto bicyklov**

**Obr. 10**

*Dimitar Nikolov, primátor mesta Burgas a 50 ostatných cyklistov v bulharskom Burgase*



Mesto Burgas začalo s novou iniciatívou pod názvom „Burgas - mesto bicyklov“, ktorej súčasťou je kampaň zorganizovaná za aktívnej účasti občanov mesta Burgas. Kampaň prebieha každoročne a jej zámerom je podpora jazdy na bicykli ako spôsobu prepravy tak, aby sa z nej medzi občanmi stal populárny a preferovaný spôsob presunu. Primátor mesta Burgas nielenže otvoril, ale spolu s 50 cyklistami sa aj sám zúčastnil cyklistickej túry po novovybudovaných cyklistických tratiach a zariadeniach. Nové cyklistické trate spolu s miestami na odkladanie

bicyklov sa tiahnu po dĺžke viac než 8 km a do konca roka 2013 sa plánuje výstavba cyklistickej trasy v dĺžke 20 km, ktorá by spájala prímestské oblasti s centrom mesta a jeho najdôležitejšími lokalitami, čím by sa zlepšila dostupnosť mesta a jeho osadenie zeleňou.

„Okrem poskytnutia trvalo udržateľných podmienok na bicyklovanie ako sú špeciálne trasy a miesta na odkladanie bicyklov je rovnako dôležité podporovať entuziazmus a motivovať občanov mesta Burgas k tomu, aby sa z bicykla stal ich obľúbený dopravný prostriedok. K tomu dôjde vtedy, keď si ľudia uvedomia neodškriepiteľné prínosy tohto spôsobu dopravy, ktorý je šetrný k životnému prostrediu, ekonomický, zdravý a príjemný“, skonštatoval Dimitar Nikolov, primátor mesta Burgas.

Občania mesta do špeciálnej zbernej skrinky vhadzovali písomné návrhy a odporúčania týkajúce sa bicyklovej dopravy, nových zariadení pre cyklistov a podobne. Pri tejto príležitosti sa občanom mesta Burgas rozдали mapy mesta s vyznačenými cyklistickými trasami.

### **Názor odborníka na mestskú hromadnú dopravu**

#### **Interview s Csabom Braunom, vedúcim oddelenia marketingu dopravného podniku mesta Miškovec (MVK Miskolc City Transportation Company)**



Obr. 11

*Csaba Braun, vedúci oddelenia marketingu dopravného podniku mesta Miškovec, prednášajúci na prvom Fóre mobility v maďarskom Miškovci*

*Ktorými najdôležitejšími Európskymi a národnými usmerneniami sa máme pri rozvoji systémov mestskej hromadnej dopravy riadiť?*

V otázke verejnej dopravy je v súčasnosti najdôležitejším dokumentom Biela kniha o doprave z roku 2011. Spomedzi strategických cieľov uvedených v tejto knihe, ktoré sú aj cieľmi dopravného podniku mesta Miškovec, uvádzam nasledovné:

1. Zredukovanie dopravnej zápchy a využívania osobných automobilov
2. Zelenšie mesto (šetrné k životnému prostrediu)
3. Sofistikovanejšia a flexibilnejšia mestská hromadná doprava
4. Prístup k mestskej hromadnej doprave aj pre postihnutých občanov
5. Zlepšenie bezpečnosti a ochrany cestujúcich

*Aký rozvoj plánuje dopravný podnik mesta Miškovec implementovať v blízkej budúcnosti?*

Momentálne beží množstvo projektov spolufinancovaných Európskou Úniou, medzi ktorými je najdôležitejším projekt pod názvom Green Arrow podporovaný z Operačného programu Doprava.

V rámci projektu **Green Arrow** už prebehla rekonštrukcia existujúcej električkovej trate a ukončilo sa aj jej predĺženie. Došlo k uzatvoreniu zmluvy so spoločnosťou Ganz-Skoda Company na nákup 31 električiek, ktoré budú dodané do roku 2015. Okrem toho prebieha aj modernizácia depa a výstavba nástupísk pre postihnutých občanov s vylepšenými informáciami pre cestujúcich.

V rámci projektu pod názvom **Smart Point** sa vyvinie najmodernejší informačný systém pre cestujúcich na hlavných autobusových zastávkach v oblastiach s hustou premávkou. Okrem toho sa v autobusoch nášho dopravného podniku nainštaluje systém riadenia dopravy.

Ako iste viete, s podporou **projektu ATTAC** otestujeme počas jedného roka systém flexibilnej dopravy a začali sme aj s vývojom plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility.

Medzi hlavné projekty vývoja plánované dopravným podnikom patrí obstaranie pohodlných autobusov šetrných k životnému prostrediu a vhodných aj pre postihnutých občanov, ako aj zavedenie systému elektronických cestovných lístkov.

*Máte potrebné finančné prostriedky nevyhnutné na implementáciu spomínaných plánovaných projektov?*

Pre dopravný podnik mesta Miškovec, rovnako ako pre väčšinu dopravných spoločností v Maďarsku, sú jedinou šancou na financovanie projektov na rozvoj verejnej dopravy Európske fondy.

*Priniesol už ktorýkoľvek zo spomínaných projektov hmatateľné výsledky?*

Áno, dosiahli sa aj merateľné výsledky:

Projekt Green Arrow:

- Rekonštrukcia 9,6 km električkovej trate
- Predĺženie električkovej trate o 1,4 km

Projekt Smart Point:

- Vylepšená infraštruktúra terminálu „Újgyőri Főtér“

Ďalšie výsledky, ktoré budú merateľné v blízkej budúcnosti:

Projekt Green Arrow:

- Rekonštrukcia 48 zastávok električiek vrátane zlepšeného prístupu a inštalácie informačného systému pre cestujúcich
- Nákup 31 nových električiek

Projekt Smart Point:

- 170 autobusov vybavených zariadeniami GPS
- Zavedenie informačného systému pre cestujúcich na 54 autobusových zastávkach, 4 uzloch a 2 termináloch

Projekt ATTAC:

- Vývoj integrovaného plánu trvalo udržateľnej mestskej mobility so zameraním na Miškovec.
- Test systému flexibilnej dopravy zahŕňajúci niektoré autobusové linky v menej obývaných oblastiach počas obdobia jedného roka.

*Mohli by ste nám priblížiť koncept pilotného projektu, ktorý sa má implementovať v rámci projektu ATTAC? Čo očakávate od tejto investície?*

Popularita systémov dopytovo orientovanej dopravy (DRT - Demand Responsive Transport) v posledných desaťročiach neustále narastá. V Maďarsku dopytovo orientovaná doprava funguje len v dvoch mestách, a to v Budapešti a Nyíregyháze. Okrem toho sa na začiatku tohto roka zaviedli služby flexibilnej dopravy čiastočne aj v Debrecíne.

Za zmienku stojí aj to, že na začiatku v **Nyíregyháze** boli poskytované 2 druhy služieb dopytovo orientovanej dopravy. Jedna z nich bola vyvinutá pre osoby s obmedzenou dopravnou kapacitou. Táto služba známa ako „door-to-door“ servis (od dverí k dverám), pokrývajúca celú oblasť mesta Nyíregyháza, fungovala počas pracovných dní a bežných pracovných hodín, pričom sa tarifa vypočítavala podľa počtu kilometrov.

Druhá služba sa zameriavala na prímestské oblasti v blízkosti Nyíregyházy a jej cieľom bolo doplniť systém mestskej hromadnej dopravy a nadradiť niektoré autobusové služby počas pracovných dní bez účtovania ďalších príplatkov. Niektoré autobusové linky tak fungovali len v prípade (telefonicky) hlásenej požiadavky. Počas verejných sviatkov bola táto možnosť poskytovaná ako špeciálna služba za relatívne vysokú cenu.

Bohužiaľ, tieto systémy dopytovo orientovanej dopravy neboli úspešné. Dôvodom bol nedostatok solventného dopytu zo strany postihnutých občanov a pre obyvateľov okolitých prímestských oblastí nebola cena dostatočne atraktívna. V dôsledku toho sa dnešné systémy dopytovo orientovanej dopravy prevádzkujú len po 20:00 hodine a autobusové linky na prepravu menej než 10 cestujúcich fungujú len na požiadanie.

Systémy dopytovo orientovanej dopravy v **Budapešti** v súčasnosti poskytujú 2 typy služieb. Jedna je zameraná na postihnutých občanov a druhá je určená predovšetkým pre cestujúcich využívajúcim nočné spoje na základe dohodnutého grafikonu.

V **Debrecíne**, podobne ako v Budapešti, premávajú skoré ranné a neskoré večerné autobusy len po predchádzajúcej dohode. Oznámenie vopred je možné cez internet po predchádzajúcej registrácii alebo telefonicky na bezplatnej linke, v každom prípade však najmenej 60 minút pred plánovaným časom odchodu.

V **Miškovci** plánujeme implementovať pilotný projekt flexibilnej dopravy založenej na dopyte zameranej na vopred určené autobusové linky a zastávky.

Prostredníctvom komunikačných kanálov potrebných na oznámenie vopred (internet, telefón, SMS) zaistíme registráciu požiadaviek na dopravu ako aj ich prípadné zrušenie (najmenej pol hodiny a max. jeden mesiac pred odchodom). Po zaslaní potvrdenia

cestujúcim sa systém skontaktuje s dispečingom tak, aby poskytol aktuálne požiadavky vodičom premávajúcich autobusov.

Od iniciatívy sa očakáva najmä zistenie a zhodnotenie názoru cestujúcich na systém a otestovanie ekonomickej schodnosti služby dopytovo orientovanej dopravy v prevádzke systému verejnej dopravy. Na základe výsledkov testovacieho projektu budeme môcť zodpovedne rozhodnúť o integrácii služieb dopytovo orientovanej dopravy do nášho portfólia.

## Blížiac sa udalosti

- 3. stretnutie Nadnárodnej pracovnej skupiny v Modene, Taliansko (máj/jún 2012)
- Výročná konferencia programu Juhovýchodná Európa (Bologna, Taliansko, 29. jún 2012)
- 2. fórum miestnej mobility v takmer všetkých partnerských mestách
- Týždeň mobility v EÚ v takmer všetkých partnerských mestách (16. - 22. september 2012)

## Kontakt

Medzinárodný tím ATTAC team má záujem vymieňať si skúsenosti s inými projektmi a organizáciami zameranými na trvalo udržateľný rozvoj verejnej dopravy v Juhovýchodnej Európe ako aj v iných oblastiach. V prípade, že máte akékoľvek otázky týkajúce sa nášho projektu, neváhajte a kontaktujte nášho vedúceho partnera. Kontaktné údaje sú uvedené nižšie. Vašu spätnú väzbu uvítame.

Vedúci partner

### **Miskolc Holding Plc**

Manažérka projektu: Beatrix Surányi  
[suranyi.beatrix@miskolcholding.hu](mailto:suranyi.beatrix@miskolcholding.hu)

Ak si neželáte dostávať informácie o aktivitách projektu a dosiahnutých výsledkoch, oznámte to našej manažérke projektu (kontaktné údaje sú uvedené vyššie) a my Vašu e-mailovú adresu odstránime zo zoznamu.

## Partneri projektu:

Vedúci partner:	Miskolc Holding Plc, HU <i>Dopravný podnik mesta Miskovec, Maďarsko</i>
P1:	Modena Mobility and Local Public Transport Agency S.p.a., IT <i>Agentúra mobility a miestnej verejnej dopravy mesta Modena, Taliansko</i>
P2:	Marche Regional Government, IT <i>Samospráva Marche, Taliansko</i>
P3:	Oradea Local Transport Company Ltd., RO <i>Dopravný podnik mesta Oradea, Rumunsko</i>
P4:	Municipality of Burgas, BG <i>Mesto Burgas, Bulharsko</i>
P5:	City of Kosice, SK <i>Mesto Košice, Slovensko</i>
P6:	University of Maribor, SI <i>Univerzita v Maribore, Slovinsko</i>
P7:	Thessaloniki Public Transport Authority, GR <i>Dopravný podnik mesta Thessaloniki, Grécko</i>
P8:	Central European Initiative – Executive Secretariat, IT <i>Stredoeurópska iniciatíva, Výkonný sekretariát, Taliansko</i>
EU ASP1:	Municipality of Maribor, SI <i>Mesto Maribor, Slovinsko</i>

EU ASP2:	The Romanian Union of Public Transport, RO <i>Rumunská únia verejnej dopravy, Rumunsko</i>
EU ASP3:	Public Transport Company Kosice, SK <i>Dopravný podnik mesta Košice, Slovensko</i>
OP1:	ICLEI Local Governments for Sustainability, European Secretariat Ltd., DE <i>Miestne samosprávy pre trvalú udržateľnosť, Európsky sekretariát, Nemecko</i>
OP2:	EPIVATIS – Greek Public Transport Users Association, GR <i>Grécka asociácia užívateľov verejnej dopravy, Grécko</i>
OP3:	Burgasbus Ltd., BG <i>Burgasbus Ltd., Bulharsko</i>
OP4:	Federmobilitá, IT <i>Federmobilitá, Taliansko</i>
OP5:	Municipality of Miskolc (dept. of Building Environment and City operation), HU <i>Mesto Miškovec (Oddelenie výstavby a prevádzky mesta), Maďarsko</i>
OP6:	Municipality of Ancona, IT <i>Mesto Ancona, Taliansko</i>

### **Právna doložka**

Spravodajca projektu ATTAC, vytváraný partnermi projektu ATTAC, je spolufinancovaný Európskou Komisiou prostredníctvom programu SEE. Za publikáciu zodpovedá jedine autor - Miskolc Holding Plc. Európska Únia nie je zodpovedná za žiadne využívanie informácií obsiahnutých v tomto spravodajcovi.