

- [5] Brožúra:
Börner, R. – Goiser, R. (2005): **Themenimpulse 2005**; NÖ Dorf-und
Stadterneuerung; 31s.
-

Preklad z nemčiny strany 18-21:

Mobilita

Obraz musí súhlasiť

MICHAEL PRASCHL

Mag. Michael Praschl, narodený v roku 1959 vo Viedni, absolvoval svoje štúdiá na Wirtschaftsuniversität Wien v špeciálnych oblastiach hospodárskej a organizačnej psychológie, marketingu, reklamy & výskumu trhu. Od roku 1985 je činný nezávisle a pracuje v oblastiach sociálnovedeckého výskumu a výskumu komunikácie & motivácie

Mag. Michael Praschl je dopravný psychológ, výskumník v oblasti motívov a motivácie stará sa o projekty ako „Wienerwald – región s obmedzenou dopravou“

Výchova k uvedomelosti je príkazom dňa, ako sa možno dočítať v mnohých dokumentoch k zvýšeniu bezpečnosti dopravy alebo k zvládnutiu dramaticky sa rozširujúcej cestnej dopravy. Systematický výskum týchto otázok je však ešte v plienkach. Doteraz vieme ešte veľmi málo o tom, ako možno pohnúť ľudí k rozumnému, trvalému zaobchádzaniu s možnosťami mobility.

Ťažkosť v oblasti dopravy je zrejماً: Auto má v našom každodennom živote enormný význam – pre mobilitu, ale aj pre sebaujadrovanie a pre uplatnenie rôznych potrieb. Je to naša posvätná krava, ktorá je v priemere hodná trojhodinového zárobku denne. Zreteľné a drastické preukázanie toho, kam určité spôsoby správania vedú, sa už tisíc krát ukázalo ako zbytočné. To je na jednej strane spôsobené pripisovaním príliš vysokej emocionálnej závažnosti krátkodobu dosiahnuteľného uspokojenia potreby – momentálny vysoký pôžitok z jedenia pečeného bravčového umožňuje potlačiť do pozadia následky zvýšených hodnôt cholesterolu. Na druhej strane sme všetci majstrami v potlačovaní individuálnych a kolektívnych negatívnych následkov.

Šikmá optika

A okrem toho je každý jednotliviec presvedčený o nejakých osobitných schopnostiach, ktoré práve jeho ochránia pred negatívnymi následkami. Skoro všetci rakúski vodiči hodnotia svoje vodičské schopnosti ako vynikajúce, čím sú zdanlivo pred nehodami najlepšie chránení – aj keď častejšie silne pritlačia na pedál plynu alebo sa príliš hlboko pozrú do pohára. Zaujímavým je tiež, že vodiči, ktorí už majú za sebou niekoľko ťažkých nehôd, hodnotia svoje vodičské schopnosti ďaleko vyššie ako vodiči bez nehôd.

Klasické akcie na ochranu bezpečnosti, zdravia alebo ovzdušia treba posudzovať veľmi kriticky. Propaganda strachu môže pôsobiť. Odstrašujúci nábor, ktorý nás má motivovať k očkovaniu (napr. proti kliešťom) má dobré vyhliadky na úspech, pretože jediná aktivita, očkovanie, odstráni strach. Inak to vyzerá pri výzvach proti fajčeniu

alebo uháňaniu po ceste. Tu by sa mali trvalo zmeniť spôsoby správania, ktoré sú podstatným prvkom sebvýjadrovania, resp. osobnosti. Strach treba teda spracovávať trvalo – väčšinou pomocou mechanizmu potláčania alebo popierania. Sebvýjadrovanie a získanie želaného obrazu o sebe sú podstatne dôležitejšie ako možné (potlačené) nebezpečenstvá alebo škody na životnom prostredí.

Kľúčom je sociálna akceptancia

Napriek tomu možno dosiahnuť úspech, ak sa nežiadúce správanie súčasne emocionálne znehodnotí a stratí tak na sociálnej akceptancii. To je však vždy cesta po hrane. Rozhodujúcim je, aby sa podarilo dosiahnuť identifikovanie sa človeka so žiadúcim správaním. Jednoducho si treba pripadať dobre, ak sa správame uvedomele pozitívne k životnému prostrediu, zdraviu alebo bezpečnosti. Len vtedy, ak je táto skutočnosť zohľadnená už v plánovaní akcií, môže byť aj dlhodobý úspešný.

Nepriaznivo však vplyva, že sa v našej spoločnosti považuje riziko za zaujímavé (heslá: dobrodružstvo, odvaha, schopnosť) a bezpečnosť za nudnú (heslá: dobrý, naivný, prispôsobivý).

Kontakt:

Mag. Michael Praschl

Tel.: +43 1 494 80 60

E-mail: praschl@aon.at

Internet: www.vsicher.at

Enormné prírastky

Dopravná politika v Dolnom Rakúsku sleduje tri hlavné ciele, vysvetľuje Friedrich Zibuschka, hlavný plánovač dopravy Dolného Rakúska: uskutočňovať mobilitu a dosažiteľnosť, zvýšiť bezpečnosť v doprave a redukovať negatívne pôsobenie dopravy.

Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, narodený v roku 1950 vo Viedni, študoval tam na Universität für Bodenkultur (technika kultúr a vodné hospodárstvo). Od roku 1974 pracuje na Úrade pre krajinskú vládu Dolného Rakúska (Amt der NÖ Landesregierung), roku 1992 prevzal vedenie novo utvoreného oddelenia pre celkové záležitosti dopravy a od roku 2001 je vedúcim skupiny usporiadanie priestoru, životné prostredie a doprava. Zibuschka sa habilitoval v roku 1984 pre odbornú oblasť „Plánovanie dopravy pri osobitnom zohľadnení techniky cestnej premávky“ a je od 1996 mimoriadnym univerzitným profesorom na Inštitúte pre dopravu na Universität für Bodenkultur vo Viedni.

Poloha Rakúska v srdci Európy sa v uplynulých rokoch zreteľne odrazila aj na našich cestách: Po otvorení železnej opony stúpila v rokoch 1990 až 2005 motorizácia v našej spolkovej krajine o viac ako jednu tretinu a celkový nárast dopravy sa zvýšil o 15 percent, na hlavných dopravných tepnách dokonca o 30 percent. Politické zmeny od konca osemdesiatych rokov nám dokonca pri cezhraničnej doprave po hlavných dopravných cestách dopriali zvýšenie od 50 do 120 %.

Na tomto vývoji sa strednodobo bude len málo meniť, do roku 2020 možno očakávať ďalšie enormné prírastky: motorizácia vzrastie o ďalších 25 %, pri náraste dopravy

nás očakáva zvýšenie o približne 13 % (na hlavných dopravných tepnách: 30 %) a cezhraničná doprava vzrastie v najbližších 15 rokoch o dvoj- až trojnásobok.

Rozšírenie na všetkých úrovniach

Tieto perspektívy predstavujú pre dopravné plánovanie krajiny Dolné Rakúsko mimoriadnu výzvu. Pre kvalitu stanovišťa a tvorenie hodnôt je nevyhnutné, aby bola vnútri Dolného Rakúska zabezpečená mobilita a dosiahnuteľnosť. Takto vytvoríme a zabezpečíme aj pracovné miesta. K tomu potrebné opatrenia sa týkajú veľkého počtu oblastí: vybudovanie infraštruktúry vysokej úrovne a koľajovej siete ako aj investície do zariadení pre parkovanie a jazdu, cesty a samozrejme aj do verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti.

Hlavná vec: bezpečnosť

Súčasne však jedným z cieľov krajinskej politiky musí byť aj zvýšenie dopravnej bezpečnosti na domácych cestách. Je to bod, na ktorom stále pracujeme a pre ktorý existuje aj rada ťažiskových akcií, ako napríklad akcia strážneho anjela. Stredobodom a kľúčovým bodom snáh o bezpečnosť dopravy sú stavebné opatrenia, ako sanovanie miest častých dopravných nehôd, prestavba cestného priestoru (napr. zúžení na vjazdoch do obcí) alebo okružná doprava.

Silný prírastok dopravy prináša so sebou aj priťažujúce problémy: zdravie ľudí a životného prostredia trpia pôsobením následných účinkov stále rastúcej mobility. Aby sme redukovali negatívne účinky dopravy spojili sme široký balík opatrení, počnúc od zákazov jazdy nákladnými vozidlami, cez zariadenia na ochranu pre hlukom a ťažiskovými akciami, ako je napr. šetrenie dopravou.

Optimálny manažment

Z týchto oporných bodov vyplývajú budúce úlohy pre dopravnú politiku v Dolnom Rakúsku: Aby sme mohli zvládnuť očakávané zvýšenie dopravy na našich cestách, má v súčasnosti prioritu výstavba infraštruktúry. Paralelne k tomu pracujeme na zlepšeníach v riadení dopravy, kde chceme raziť cestu zlepšeniu manažmentu dopravy usmerňovaním dopravy, flexibilnejšou voľbou dopravných prostriedkov a súvisiacou bezpečnosťou pri prestupovaní a ofenzívou kvality pri verejných dopravných prostriedkoch.

Ako tretiu koľaj, sústredíme sa na riadenie mobility, ktoré sa má optimalizovať pomocou opatrení, ako sú poradenstvo pre mobilitu a riadenie sťažností.

Kontakt:

Univ. prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005-14320
E-mail: post.ru7@noel.gv.at

Budúcnosť dopravy a bezpečnosť

Cieľové definície pracovného okruhu

UVEDOMELOSŤ

- Podnety, aby sa viac ciest vykonávalo na bicykli alebo pešo; tento „prestup“ urobiť uvedomele ako výkon pre ochranu ovzdušia.
- Transparentnosť reálnych nákladov (auto v porovnaní s verejnou dopravou).
- Vytváranie uvedomelosti (presadzovanie nemotorizovanej dopravy) musí začať už v škole – prostredníctvom detí dosiahnuť dospelých.
- Urobiť vedome z bicykla dopravný prostriedok – a nepovažovať ho len za športové náradie.
- Auto by sa nemalo považovať za „spôsob života“ – „odemocionalizovať“.

KVALITA ŽIVOTA

- Obmedzenie ťažkej dopravy v obciach.
- Na mieru ušité riešenia na upokojenie dopravy, napr. odľahčenie jadra obce.
- Uviesť do popredia ochranu ovzdušia, ovplyvnené obmedzením dopravy.

PRAKTICKÉ INOVÁCIE

- Obchádzky dopravy, zákazy jazdy, obmedzenia rýchlosti, parkovacie možnosti v okolí jadra obce.
- Systémy riadenia dopravy orientované na čas a potrebu.
- Podporovať nové modely blízkej verejnej dopravy, ako sú spoločné používanie taxíkov, kyvadlové autobusy a cestovné spoločenstvá.
- Vytvoriť cesty pre peších a cyklistov – a to krátke cesty, čím môže vzniknúť skutočná konkurencia individuálnej motorizovanej doprave.
- Dopravné cesty pre deti urobiť bezpečnejšími, aby sa nemuseli všade brať autom.

POLITICKÉ OPATRENIA

- Presadzovať regionálne náklady na dopravu tovarov. (Podporia sa tým regionálne kolobehy.)
- Regionálne diskusné kolá / informačné večery na tému šetrenia dopravy.
- Požadovať od obecných rád poskytovanie záväzných informácií, požadovať zadania na spoluúčasť občanov.
- Optimálne pripojenie všetkých okrajových obcí Dolného Rakúska na sieť infraštruktúry, aby sa všetkým ľuďom umožnil prístup ku vzdelaniu, práci a kvalite života.
- Viac spolupráce medzi obcami pre spoločné stanovištia podnikov a zodpovedajúce hospodárske štruktúry.
- Brať do úvahy potreby mobility obyvateľov pri priestorovom plánovaní na miestnej a vyššej úrovni.
- Zatraktívnenie verejnej dopravy na blízke vzdialenosti, dosiahnuteľnosť pre všetkých v požadovanom čase (časy spojenia, vzdialenosť, frekvencia).
- Zaviesť reálne dopravné náklady – tým sa podporia regionálne kolobehy).

- Skúmanie únosnosti pre životné prostredie treba brať a uskutočňovať vážnejšie.
- Finančné požiadavky viazané na vecné kritériá.
- Požiadavky na zadania viazať na spoluúčasť občanov.

Krátke cesty

Oblasť dopravy a mobility stavia obce často pred veľké výzvy. Infraštruktúra má byť funkčná, priateľská voči životnému prostrediu a súčasne uskutočniteľná a umožniť pritom pokrok pre všetkých občanov.

Časy sa zmenili: Mnohí ľudia z vidieckych obcí cestovali predtým do najbližšieho väčšieho mesta len pri osobitných príležitostiach, dnes patrí takáto cesta často ku každodennej rutine. Náš rádius života v posledných desaťročiach masívne vzrástol a mnohé oblasti života, ktoré predtým sídlili vnútri zväzku obce, vedú ľudí do iných miest a obcí: práca, vzdelanie, voľný čas a nákupy sa často odohrávajú na miestach od seba vzdialených.

Pre samotné obce to znamená väčší výskyt dopravy a väčšiu požiadavku na ponuky verejnej dopravy – spolu s mnohými následkami pre zdravie, životné prostredie a obraz obce.

Lepšie peši

Počet jázd v obciach Dolného Rakúska stále rastie – a prináša so sebou viac hluku a možného nebezpečenstva. Pritom by bolo množstvo ciest, ktoré ľudia uskutočňujú vo vlastnej obci, často možných aj bez auta. „Nová sporivosť“ v doprave je príkazom doby, ktorej sa musia obce na rôznych úrovniach chopiť. K tomu patrí čo možná najlepšia organizácia verejnej dopravy, ako aj požiadavka plánovania „krátkych ciest“, ktoré ľuďom pomôžu jednoduchšie uskutočňovať cesty denného života, podľa možnosti nemotorizovane. Čím lepšie sú v obci podmienky pre chodcov a cyklistov, tým úspešnejšou sa môže stať práca obecnej politiky v šetrení dopravou. Základom je vytváranie uvedomovania si vo všetkých vekových skupinách - od základnej školy až po seniorov treba urobiť zrejším, aké množstvo výhod prinesie, ak sa pre každú cestu do hostinca alebo pre každý nákup nebude šartovať auto. Ako sa to dá dosiahnuť, ukázali regióny šetrenia v doprave v Dolnom Rakúsku: v Langenhouse sa napríklad podarilo jedným širokým súborom opatrení dosiahnuť zníženie počtu jázd osobným autom na území obce zo 63 na 54 percent.

Potreba ako vedúca hviezda

Základným predpokladom úspechu je tu samozrejme infraštruktúra: cesty, ktoré sa majú vykonať peši alebo bicyklom musia byť nielen čo možná krátke, ale aj bezpečné, aby vaše deti mohli ísť do školy pokojne. Dosiahnuť sa to dá už stavebnými úpravami, ako sú chránené cesty alebo zariadením semaforov.

Cyklisti sa lepšie cítia na osobitných cestách pre cyklistov ako na rušných spolkových hradských. Investície do takýchto zariadení, spoločne s vytváraním správneho vedomia, neprispievajú len k úsporám na doprave, ale sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľov a za istých okolností aj na hospodárskych predpokladoch pohostinstiev pozdĺž cesty.

Na to, aby ľudia prešli na verejnú dopravu, musí predovšetkým existovať. Zodpovedajúce spojenia sa musia orientovať na potreby občanov a ponúkať čo možno najväčšiu mieru flexibility. Správne rámcové podmienky (napr. parkovacie a jazdné zariadenia) zvyšujú podnety. Tam, kde verejná doprava nemôže kryť potreby, môžu obce podporiť dopravné spoločenstvá.

Často však postačujú už pomerne jednoduché opatrenia, aby sa nadbytočné jazdy ušetrili a tým aj zlepšil obraz obce: Tak sa stalo v St. Peter in der Au, kde orientačný usmerňovací systém s jednotným vybavením tabuľami a informačnými bodmi sa stará o lepší prehľad a krajší pohľad.