

09_mobilita 1/2

Špecifický cieľ: systémová, celomestská zmena, ktorú chceme dosiahnuť.	Hodnota - kde sa v súčasnosti nachádzame	Hodnota - kam by sme sa chceli dostať do 2030	Merateľný ukazovateľ výsledku	Frekvencia vyhodnocovania	Odôvodnenie merateľného ukazovateľa	Zdroj dát	Opatrenie: akčívka, ktorá vyvoláva zmenu smerom k špecifickému cieľu
<p>Bratislava je mestom s dôrazom na trvalo udržateľné spôsoby mobility, s verejnou osobnou dopravou ako prvou voľbou pre obyvateľov. Mesto poskytuje možnosti pre komfortný, dostupný a ekologický pohyb v meste, primárne pre chodcov, cyklistov a užívateľov verejnej osobnej dopravy a zároveň zabezpečuje bezpečnú a kvalitnú cestnú infraštruktúru pre rýchlejšiu a efektívnejšiu individuálnu automobilovú dopravu osôb, ktoré to potrebujú.</p>							
<p>Mesto Bratislava poskytuje komfortný, ekologický a udržateľný pohyb v meste primárne pre chodcov, cyklistov, užívateľov verejnej dopravy, ale nezabúda ani na vodičov automobilov.</p>	Súčasný stav ukazovateľa mobility modal split obyvateľov Bratislavy je 39,6% pre individuálnu automobilovú dopravu a 60,4% percent pre VOD, peších, cyklistov (Uzemný generel dopravy hl. mesta Bratislava (2015)).	Ukazovateľ mobility modal split obyvateľov Bratislavy je 30% pre individuálnu automobilovú dopravu a 70% pre VOD, peších a cyklistov.	Pomer ciest realizovaných IAD ku cestám realizovaným VOD / pešo / cyklistov za rok.	Bude určené na základe nastavenia metódy zberu	Modal split je dlhodobé etablovaný ukazovateľ, ktorý sa dobre porovnáva s inými mestami, či štátmi.	Prieskum	Zmena organizácie dopravy (vyčlenenie existujúceho jazdného pruhu na úkor IAD) alebo vybudovanie nového vyhradeného pruhu pre VOD Rozvoj električkových radíál Rozvoj a prepájanie fragmentovaných cyklotrás na celom území mesta
	42 km	48,7 km	počet km električkových tratí v meste	ročne	Električková infraštruktúra predstavuje nosný dopravný systém, ktorý je nevyhnutné pre ďalší rozvoj a atraktivitu VOD rozvíjať a je nevyhnutné budovať nové trate, kde má Bratislava značný deficit.	Magistrát, DPB a.s.	Výstavba 2. etapy električkovej trate v Petržalke a trať v centre mesta Košická - Pribinova (prepojenie Ružinovskej radiály s Petržalskou a centrom mesta)
	0	3	počet projektovo pripravených električkových tratí	ročne			Projektová príprava pre električkovú trať k TIOP Bory, TIOP Ružinov a radiálu do Podunajských Biskupíc
	0 km	10,3 km	počet km projektovo pripravených električkových tratí	ročne			Modernizácia Ružinovskej, Vajnorskej a Račianskej radiály
19 km	30 km	počet km zmodernizovaných existujúcich električkových tratí	ročne				
<p>Mesto Bratislava podporuje a buduje infraštruktúru pre udržateľnú a dostupnú mestskú a regionálnu mobilitu s dôrazom na rozvoj verejnej osobnej dopravy.</p>	39,5 km	50 km	počet km novozriadených vyhradených jazdných pruhov pre VOD	ročne	BUS pruh predstavuje technicky a finančne ľahko realizovateľný priestorový prvok preferencie vozidiel VOD	Magistrát, DPB a.s.	Zmena organizácie dopravy (vyčlenenie existujúceho jazdného pruhu na úkor IAD) alebo vybudovanie nového vyhradeného pruhu pre VOD na nasledujúcich lokalitách: 1. Tinasácká cesta medzi Miletičovou a Tomáškovou von z mesta 2. Bajkalská – dobudovanie úsekov 3. Harmincova (rozšírenie cesty s buspruhmi) 4. Hodonínska (rozšírenie cesty s buspruhom do mesta) 5. Doplnenie buspruhov v Petržalke 6. Doľnozemská od Kutilkovej po Mamateyovu
	29	85	počet križovatiek s novozriadenou preferenciou VOD	ročne	Fungujúca preferencia pomáha výrazne zvýšiť cestovnú rýchlosť vozidiel VOD a zatriktníť voči individuálnej automobilovej doprave	Magistrát, DPB a.s.	Modernizácia IT systémov križovatiek (radič, svetelná signalizácia a pod.)
	87%	100%	podiel MHD vozov, ktoré sú bezbariérové	ročne	Počet bezbariérových električiek, trolejbusov a autobusov	Magistrát, DPB, a.s.	Debarierizácia vozidiel MHD pre telesne a zrakovo postihnuté osoby
	32%	40%	podiel zastávok, ktoré majú nový prístrešok	ročne	Počet zastávok s novými (modernými) prístreškami (výmena zastaralých); nepredpokladá sa potreba mať prístrešky na každej zastávke		Osadenie prístreškov na zastávky MHD
	20%	35%	podiel zastávok VOD, ktoré sú bezbariérové	ročne	Počet zastávok s bezbariérovým prístupom pre telesne a zrakovo postihnuté osoby		Debarierizácia zastávok MHD pre telesne a zrakovo postihnuté osoby
	7 % (102)	20 % (300)	podiel zastávok, ktoré prešli celkovou modernizáciou	ročne	Plnohodnotne vybavené, dostupné a komfortné zastávky MHD / celkový počet zastávok je 1 451 (2022)		Modernizácia zastávok, ktorá obnáša nový prístrešok, informačnú tabuľu a všetky prvky bezbariérovosti.
	(pre tento indikátor v súčasnosti nie je cieľová hodnota k dispozícii)	do 5	index cenovej dostupnosti MHD (Affordability Index)	ročne	priemerný počet jazdy mesačne (index hovorí o 60) x priemerná cena jednej cesty / hodnotou priemernej mzdy štvrtiny najmenej zarábajúcej (kvartil) obyvateľov BA (https://issuu.com/ciudadeseemergentesostenibles/docs/esci_indicators_en/120)	ročne	Zvyšovanie cenovej dostupnosti služieb MHD
	36%	60%	podiel dopravných prostriedkov s nulovou tvorbou emisií v meste (pri preprave)	ročne	Environmentálne prijateľné VOD pomáha znižovať produkciu znečisťujúcich látok v meste a tým zlepšuje kvalitu ovzdušia.	DPB a.s.	Nakupovanie vozidiel s bezemisnou prevádzkou Príprava infraštruktúry a technickej základne pre bezemisné vozidlá
	99,57%	99,57%	fyzičká dostupnosť MHD	ročne	podiel populácie, ktorá má prístup k zastávke MHD do 500 metrov od svojho bydliska. Prijateľná dochádzková vzdialenosť na zastávku VOD významne ovplyvňuje rozhodovanie o spôsobe premieštenia obyvateľov mesta.	Magistrát, DPB a.s.	Propagácia využitia VOD pri jednotlivých typoch ciest (porovnanie s IAD, frekvencia, dostupnosť, jednoduchosť, moderné technológie a pod.)
	žiadna železničná trať s taktovým cestovným poriadkom	4 železničné trate s taktovým cestovným poriadkom	počet tratí s taktovým cestovným poriadkom	ročne	Kvalitná železničná doprava má potenciál výrazne znížiť podiel individuálnej automobilovej dopravy prichádzajúcej do Bratislavy z blízkeho aj vzdialeného regiónu. Interval na vlakových linkách S skrátený na 15 minút, a to od stanic Senec, Pezínok, Malacky a Dunajská Streda v rannej a popoludňajšej špičke v pracovných dňoch, 30 minút v ostatných dňoch.	MDV SR, BID, a.s.	Iniciatíva na MDV SR za zlepšenie ponuky vlakov z okolitých regiónov pre dochádzajúce do Bratislavy a rovnako na zvýšenie kapacity železničnej infraštruktúry pre potreby verejnej osobnej dopravy do/z a v rámci Bratislavy
<p>Mesto Bratislava prioritizuje chodcov vo verejnom priestore prostredníctvom upokojených komunikácií a debarierizovaných verejných priestorov.</p>	18 (2018 - 2021)	0 (tento ukazovateľ má evidenčný charakter)	počet usmrtených chodcov, cyklistov	ročne	Dizajn ulíc pomáha nielen zvyšovať bezpečnosť najraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a mal by byť schopný "absorbovať" drobné chyby účastníkov cestnej premávky a nedovoľovať veľké chyby. Tento parameter vnímame ako zásadný pri návrhu každého verejného a dopravného priestoru. Ťažké zranenia a smrť v cestnej premávke nastávajú najmä z dôvodu vysokej rýchlosti účastníka premávky a hmoty, ktorú má (najmä hmotnosť). Ak dokážeme legislatívnymi zmenami (normy, a pod.) upraviť dizajn ciest, cyklotrás, chodníkov a ostatnej dopravnej infraštruktúry tak, aby sa ľahké a objemné vozidlá pohybovali cez križovatky a priechody pre chodcov pomaly a opatrne, zamedzíme nebezpečným situáciám (stresujúce odbočenia a pod.), znížime riziko vzniku týchto smutných udalostí. (indikátor má skorší evidenčný charakter vzhľadom na faktor náhody)	Ministerstvo vnútra, pre územie Bratislavy 2018 - 2021), databáza PZ SR	Zmena štandardov uličných profilov, komunikácií v meste
	79 (2018 - 2021)	0 (tento ukazovateľ má evidenčný charakter)	počet ťažko zranených chodcov, cyklistov	ročne			Implementácia nových štandardov pre rekonštrukcie komunikácií v meste
	4 usmrtení chodci; 0,5 usmrtených cyklistov; 18 ťažko zranených chodcov; 1,5 ťažko zranených cyklistov (kľúčový priemer 2018 - 2021)	0 (tento ukazovateľ má evidenčný charakter)	(kľúčový priemer za posledné 4 roky)	ročne			Iniciovanie zmeny v legislatíve vrátane technických noriem a predpisov, podporujúce bezpečnosť a plynulosť pešej infraštruktúry
	(pre tento indikátor v súčasnosti nie je východisková hodnota k dispozícii)	100 % nových dopravných stavieb od realizácie opatrenia budú spĺňať toto kritérium	podiel debarierizovaných nových dopravných stavieb	ročne			Aktualizácia technických listov mesta Bratislava a/alebo manuálu verejných priestorov s opatreniami zameranými na bezpečnosť chodcov (tzv. kontinuitné chodníky, križovatky zdvihnuté do úrovne chodníka, a pod.) Implementácia nových štandardov pre rekonštrukcie komunikácií v meste
							vytvorenie indikátora, ktorým budeme merať úspešnosť plnenia - indikátor bude definovaný v 2022 a meraný od 2023
21,5 %	51%	Percento dĺžky ciest v zóne s rýchlosťou 30 km/h alebo pomalšej	ročne	Ukazovateľ meria podiel utmienených komunikácií na celkovej dĺžke komunikácií. Na sídliskách, v rezidenčných štvrtiach (napr. zástavba rodinných domov), lokálnych centrách a iných plochách mimo hlavných ciest sa ľudia pohybujú voľnejšie - napr. križujú cestu kdekoľvek. Sú to miesta, kde sa častejšie pohybujú peši ako na "vypadovke z mesta". Chodia z domu na zastávku MHD, do školy, na poštu, na ihrisko, do školy, na parkovisko (k autu) a pod. Deti sa v týchto štvrtiach od istého veku pohybujú sami, sú sebestačné (napr. do školy). Plošné zníženie rýchlosti motorových vozidiel v týchto lokalitách prostredníctvom stavotechnických pravokov (križovatky zdvihnuté do niveleu chodníkov, kontinuitné chodníky, spomaľovacie vankúše, spomaľovacie šikany, zúženie cesty a pod.) ale aj prostredníctvom zaslepovania za účelom zníženia intenzity dopravy, vedie k samostatnosti detí, zníženiu miery závislosti na motorovom vozidle, zvýšeniu bezpečnosti, a pod.	Open street maps, Magistrát	Zaslepovanie a zjednosmerňovanie ciest pre IAD so zámerom zníženia rýchlosti IAD voči udržateľným formám dopravy / zmeny dopravného značenia Iniciovanie zmeny v legislatíve, vrátane technických noriem a predpisov, podporujúce bezpečnosť a plynulosť pešej dopravy a infraštruktúry Financovanie novelizácií alebo nových technických noriem	

09_mobilita 2/2

<p>Mesto Bratislava rozvíja cyklistickú dopravu ako plnohodnotnú alternatívu voči ostatným spôsobom dopravy.</p>	<p>81 km</p>	<p>145 km</p>	<p>počet km hlavných mestských cyklotrás (hlavné mestské cyklotrasy sú definované v Územnom genereli dopravy, 2015)</p>	<p>ročne</p>	<p>Ide o hlavný ukazovateľ pre rozvoj cyklotransportu. Hlavným cieľom v oblasti cyklistickej dopravy je budovanie hlavných mestských cyklotrás. Tie tvoria kostrovú sieť cyklistických komunikácií na dopravné dôležité mestských uliciach. Na ne sa napájajú ostatné cyklotrasy a komunikácie vhodné na jazdu bicyklov. Evidovať cyklotrasy v jej rôznych podobách nie je jednoduché, preto sme zvolili špecifický cieľ počet km hlavných mestských cyklotrás, ktoré môžu byť rôzneho typu, ale predpokladá sa, že budú vyššieho štandardu, vzhľadom na to, že ide o hlavnú mestskú cyklotrasu. Popri tom evidujeme cyklotrasy rôznych typov podľa dĺžky.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Budovanie samostatných cyklistických komunikácií a inej infraštruktúry vhodnej pre bicykle Komplexná rekonštrukcia križovatiek s doplnením cyklistickej infraštruktúry Spríechodnenie jednosmerných ulíc pre bicykle obojsmerne</p>
<p>Mesto Bratislava rozvíja kultúrne parkovanie rezidentov a návštevníkov pri zachovaní rovnováhy medzi dostupnosťou parkovania a využitím verejného priestoru.</p>	<p>0 parkovacích miest P+R</p>	<p>1 500 parkovacích miest P+R</p>	<p>počet parkovacích miest P+R</p>	<p>ročne</p>	<p>Nie zo všetkých miest a obcí je kvalitné vlakové spojenie a preto ľudia voľia auto a zvyčajne diaľnicu, ktorá dovedie ľudí priamo do Bratislavy. Preto okrem záchranných parkovísk v regióne (pri železničných staniách) je potrebné zachytiť aj tých dochádzajúcich, ktorí realizujú cestu autom. Parkoviská a parkovacie domy určené na komorné parkovanie a prestup na verejnú hromadnú dopravu v meste pomôžu znížiť používanie auta v Bratislave (hlavný cieľ modál split), znížia náklady dochádzajúcich na parkovanie (platené a regulované parkovacie zóny), a samozrejme to má environmentálny rozmer a zlepšenie priepustnosti ciest a križovatiek v meste. Ukazovateľ meria prípravu predpokladov pre implementáciu takejto politiky.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Prenájom, dohoda s partnerom a/alebo re-ogranizácia vlastných existujúcich spevnených plôch v blízkosti zastávok/stanič VOD a cyklotrás. Uvažované lokality sú Zlaté Piesky, Zoo Bratislava Koordinačná so stakeholdermi (BSK, MVD SR, obce, ŽSR, BID a pod.)</p>
<p>Mesto Bratislava rozvíja kultúrne parkovanie rezidentov a návštevníkov pri zachovaní rovnováhy medzi dostupnosťou parkovania a využitím verejného priestoru.</p>	<p>8 500 regulovaných parkovacích miest dostupných pre návštevníka a rezidentov</p>	<p>50 000 regulovaných parkovacích miest dostupných pre návštevníka a rezidentov</p>	<p>počet regulovaných parkovacích miest dostupných pre návštevníka a rezidentov</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria rozširovanie parkovacej politiky v meste. Čím viac parkovacích miest bude regulovaných (napr. sploštením, časovým obmedzením, ich kombináciou a pod.), tým lepšia dostupnosť parkovania bude - a to aj pre rezidentov aj pre návštevníkov lokality. V súčasnosti nie je v mnohých lokalitách možnosť zaparkovať, lebo parkovacie miesta zaberajú na dlhú hodinu napríklad zamestnanci. Obmedzujú tak ale obsluhu územia. Príkladom je Parkovisko Červený most pri Partizánskej lúke, ktoré počas pracovných dní momentálne slúži na parkovanie zamestnancov neďalekých kancelárií, hoci v podzemných garážach sú rozsiahle kapacity na parkovanie za prístupnej ceny (4 EUR za 9 h). Návštevníci lesoparku majú smolu, doplácajú na to, že parkovisko nie je regulované. Podobné prípady sú v iných lokalitách iného charakteru, kde zákazníci/klienti obchodov/služieb nemajú kde zaparkovať, lebo veľkú časť parkovacích miest zaberajú dlhým štátim (8 h) zamestnanci. Analogický aj prípad rezidentov a zamestnancov, najmä v lokalitách byvania susediacich s veľkými kancelárskymi centrami. Regulácia je primárne zameraná proti dochádzaniu do zamestnania automobily (najmä denné parkovanie) alebo voči nerezidentom (najmä nočné parkovanie).</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Implementácia parkovacej politiky</p>
<p>Mesto Bratislava aktívne podporuje vyšší podiel nízkoemisnej a zdieľanej mobility z celkovej dopravy v meste.</p>	<p>300</p>	<p>3600</p>	<p>Počet parkovacích miest v parkovacích domoch a garážach</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria budovanie predpokladov pre parkovacu politiku. Prestavba existujúcich parkovísk na parkovacie domy je podľa nás najvhodnejší neregulačný spôsob ako uspokojiť potreby parkovania rezidentov.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>schválenie a aktualizácia Koncepcie výstavby parkovacích domov a nadstavieb parkovísk Participácia a komunikácia s verejnosťou pri projektoch parkovacích garáží</p>
<p>Mesto Bratislava aktívne podporuje vyšší podiel nízkoemisnej a zdieľanej mobility z celkovej dopravy v meste.</p>	<p>0</p>	<p>4 000</p>	<p>Počet mestských nabíjajúcich bodov pre pomalé nabíjanie na cestách a parkoviskách mesta</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria budovanie predpokladov pre rozšírenie (nízkoemisnej) elektromobility v meste. Sprístupnenie nabíjajúcich bodov na sídliskách pre verejných zrychlí nástup elektromobility. Počet 4 000 nabíjajúcich miest uvažuje len s nabíjacími stanicami realizovanými mestom, nabíjacie stanice realizované inými organizáciami verejného alebo súkromného sektora nie sú do tohto údaju započítané.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Rozvoj nabíjacej infraštruktúry pre pomalé nabíjanie (8+ h) dostupnej pre širokú verejnosť na mestských uliciach a parkoviskách</p>
<p>Mesto Bratislava aktívne podporuje vyšší podiel nízkoemisnej a zdieľanej mobility z celkovej dopravy v meste.</p>	<p>0,15</p>	<p>4</p>	<p>Počet dostupných zdieľaných vozidiel na 10 000 obyvateľov</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria dostupnosť zdieľaných vozidiel v meste. Dostupnosť zdieľaných motorových vozidiel znižuje potreby verejnosti na vlastnictvo automobilov, znižuje nároky na parkovanie v prospech verejného priestoru alebo cyklotrás.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Zvýhodnenie a podpora zdieľaných vozidiel v rámci mestskej regulácie parkovania</p>
<p>Mesto Bratislava aktívne podporuje vyšší podiel nízkoemisnej a zdieľanej mobility z celkovej dopravy v meste.</p>	<p>25,24</p>	<p>105</p>	<p>počet dostupných zdieľaných bicyklov na 10 000 obyvateľov</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria dostupnosť zdieľaných bicyklov, ktorej zvyšovanie vedie k zvyšovaniu podielu nemotorovej dopravy a využitie cyklotrás. Alternatívnym ukazovateľom je miera pokrytia mesta službami zdieľanej mobility, ktorý je však náročnejší na výpočet bez väčšej pridanej hodnoty.</p>	<p>Magistrát (dáta partnerov)</p>	<p>Podpora rozvoja zdieľaných bicyklov (parkovacie kapacity, partnerstvá a pod.) Vytvorenie Manuálu zdieľanej mobility Vzdelávanie a komunikačné aktivity podporujúce jazdu na zdieľaných bicykloch</p>
<p>Mesto Bratislava aktívne podporuje vyšší podiel nízkoemisnej a zdieľanej mobility z celkovej dopravy v meste.</p>	<p>0</p>	<p>100</p>	<p>Počet mestských nabíjajúcich bodov v mestských rekreačných lokalitách pre aspoň stredne rýchle nabíjanie</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria budovanie predpokladov pre rozšírenie (nízkoemisnej) elektromobility v meste. Sprístupnenie nabíjajúcich bodov pre verejnosť zrychlí nástup elektromobility.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Rozvoj nabíjacej infraštruktúry dostupnej pre širokú verejnosť na parkoviskách mestských rekreačných lokalít</p>
<p>Mesto Bratislava pripravuje výstavbu dôležitých líniových stavieb, ktoré pomôžu odklonu najmä tranzitnej dopravy, a tým vytvoria priestor pre udržateľné formy mobility.</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>počet líniových stavieb so získaným územným rozhodnutím</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria pripravenosť mesta realizovať nové veľké líniové stavby. Postupný rozvoj a príprava chýbajúcich a dosiaľ nezrealizovaných líniových stavieb ovplyvňuje celkový režim dopravy v meste. Priblížením týchto stavieb do realizácie pomôže v budúcnosti s ďalším odklonom niežiadajúcej dopravy a tým vytvorí priestor pre environmentálne priaznivejšie formy dopravy.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Projektová príprava dopravných stavieb podľa manuálu Útvoru hodnoty za peniaz koordinácia projektov s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) a Bratislavským samosprávnym krajom (BSK) Príprava dokumentácie k stavebnému rozhodnutiu</p>
<p>Mesto Bratislava pripravuje výstavbu dôležitých líniových stavieb, ktoré pomôžu odklonu najmä tranzitnej dopravy, a tým vytvoria priestor pre udržateľné formy mobility.</p>	<p>0</p>	<p>1</p>	<p>počet líniových stavieb so získaným stavebným povolením</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria pripravenosť mesta realizovať nové veľké líniové stavby. Postupný rozvoj a príprava chýbajúcich a dosiaľ nezrealizovaných líniových stavieb ovplyvňuje celkový režim dopravy v meste. Priblížením týchto stavieb do realizácie pomôže v budúcnosti s ďalším odklonom niežiadajúcej dopravy a tým vytvorí priestor pre environmentálne priaznivejšie formy dopravy.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Zsoborník projektov, kde je potrebné stanoviť priority: (1) Vonkajší dopravný polokruh – tunel pod Karpaty; (2) Vonkajší dopravný polokruh – úsek Bojnická - Račianska; (3) Preložka cesty II/572; (4) Predĺženie Tomášikovej ulice – úsek Vajnorská - Račianska; (5) Predĺženie Kaštieľskej – Parkovej po Slovnaftskú; (6) Severná tangenta s tunelom pod Karpaty; (7) Preložka cesty II/502 – úsek Pionierska - Gaštanový háj; (8) Preložka cesty II/502 – úsek Gaštanový háj – Na pántoch; (9) Predĺženie Saratovskej ulice; (10) Obchvat Jaroviec; (11) Severný obchvat Vajnôr; (12) Východný obchvat Vajnôr.</p>
<p>Mesto Bratislava pripravuje výstavbu dôležitých líniových stavieb, ktoré pomôžu odklonu najmä tranzitnej dopravy, a tým vytvoria priestor pre udržateľné formy mobility.</p>	<p>0</p>	<p>196</p>	<p>počet križovatiek s CDS zapojených do inteligentného systému riadenia dopravy vrátane preferencie VOD</p>	<p>ročne</p>	<p>Ukazovateľ meria komplexnú modernizáciu všetkých svetelných križovatiek v meste. Inteligentné riadenie svetelných križovatiek. Prepojenie fungujúce svetelne riadené križovatky pomôžu s efektívnu organizáciu dopravy najmä v časoch špičiek alebo mimoriadnych udalostí.</p>	<p>Magistrát</p>	<p>Zhodnotenie dopadov v dopravnom modeli, vrátane špecifikácie konkrétnych komunikácií a križovatiek. Údaj zahŕňa uvažovanú komplexnú modernizáciu všetkých svetelných križovatiek v meste.</p>