

Zásady rozvoja nemotorovej dopravy

Tento dokument je podkladom pre spustenie procesu obstarávania urbanisticko-dopravnej štúdie nemotorovej dopravy. Dôvodom predloženia návrhu na tvorbu koncepcie a strategického dokumentu pre rozvoj nemotorovej dopravy v meste je niekoľko:

- rastúci počet individuálnej motorovej dopravy (osobné autá),
- nedostatočný počet parkovacích miest na území mesta,
- možnosť čerpania finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ,
- redukcia množstva motorových vozidiel v širšom centre mesta na úkor nemotorovej dopravy,
- absencia ucelenej siete cyklistických trás na území mesta,

1. ZÁKLADNÉ PRINCÍPY A CIELE

1. znižovať emisie škodlivých plynov, hluk a prašnosť a tomu prispôbovať budovanie dopravnej infraštruktúry,
2. spopularizovať ekologický spôsob dopravy na krátke vzdialenosti (do práce, obchodu, občianskej vybavenosti),
3. uskutočňovať cyklistickú a pešiu dopravu ako rovnocennú voči individuálnej a verejnej doprave,
4. zaradiť cyklistickú a pešiu dopravu do všetkých meraní intenzity dopravy a do posudzovaní dopravy,
5. zvyšovať podiel cyklistickej a pešej dopravy,
6. realizovať bezbariérové riešenia pre cyklistov a peších,
7. dbať o pravidelný pohyb a rozvoj zdravého životného štýlu obyvateľov mesta formou nemotorových spôsobov dopravy,
8. vytvoriť miesta na upokojenie dopravy - shared space (kombinácia pešej zóny zdieľanej s dedikovanými cyklopruhmi/cyklocestami).

2. UPOKOJOVANIE INDIVIDUÁLNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY

Cieľom trvalo udržateľnej mestskej mobility je realizovať také dopravné opatrenia, aby viedli k využívaniu ulíc a verejných priestranstiev v prospech ľudí a kvality života, k zníženiu emisií škodlivých plynov, hluku, prachu a vibrácií spôsobených motorovou dopravou.

Z tohto dôvodu navrhujeme výhľadovo vytvoriť také opatrenia, aby prispievali k upokojovaniu ulíc v prospech ľudí.

3. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE INVESTIČNÝCH ZÁMEROV

- Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy) vo vzťahu k uličnému priestoru zohľadňujúce cyklistickú a pešiu dopravu a zvyhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie OA.

- Riešenie nemotoristickej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave.

4. CYKLODOPRAVA

Hlavným cieľom v oblasti podpory nemotorovej dopravy je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry. Prispeje sa tak k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe dopravnej práce v meste a k zníženiu celkového znečistenia ovzdušia dopravou. Prostredníctvom jednotlivých opatrení a aktivít má byť cyklistická doprava plnohodnotným spôsobom prepravy mobility v meste.

Výsledkom podpory cyklistickej dopravy bude:

- dostatočne vybudovaná a kompaktná sieť cyklotrás v meste, ktorá vytvorí podmienky pre lepšiu mobilitu jeho obyvateľov,
- zmena deľby prepravnej práce v prospech environmentálne priaznivejších módov dopravy,
- zvýšenie podielu využívania cyklistickej dopravy odľahčí centrum mesta od postupne narastajúcej miery automobilizácie a vytvorí pozitívny environmentálny efekt v podobe zníženia miery znečistenia ovzdušia, hluku a vibrácií.

Aktivity potrebné pre dosiahnutie stanovených cieľov:

- výstavba nových a rekonštrukcia existujúcich cyklotrás,
- budovanie a obnova cyklistického značenia,
- zmena organizácie dopravy formou vyznačovania cyklopruhov, cyklokoridorov, realizáciou priechodov pre cyklistov, prípadne ďalších prvkov v prospech cyklistov,
- budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry (cyklostojany, cykloprístrešky, zamykacie cykloboxy, automatické sčítače cyklistov, cykloodpočívadlá, nabíjacie stanice pre elektrobicykle, automatická požičovňa bicyklov a pod.),
- prvky upokojujúcej dopravy (zdieľané priestory, vylúčenie individuálnej automobilovej dopravy a pod.),
- internetové a mobilné aplikácie pre cyklistov,
- komunikačné kampane zamerané na propagáciu cyklo dopravy

5. PEŠIA DOPRAVA

- vytvoriť výhľadovú sieť peších zón v meste,
- vytvoriť výhľadovú sieť významných peších ťahov v meste vrátane technických parametrov berúc do úvahy súčasné a predpokladané intenzity pešej dopravy,
- vytvoriť zoznam bariérových riešení chodníkov a rámcový harmonogram ich odstraňovania,
- prijať rámcové pravidlá výstavby a rekonštrukcie chodníkov (v nadväznosti na bezbariérovosť, šírkové parametre, kompatibilita s inými druhmi dopravy, križovania, začlenenie do urbánneho prostredia, farebnosť, povrchy, a pod.)

6. URBANISTICKO-DOPRAVNÁ ŠTÚDIA NEMOTOROVEJ DOPRAVY

Reflektujúc negatívne vývojové tendencie v oblasti dopravy prijala SR uznesením Vlády SR č.223 zo 7.mája 2013 tzv. „Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“. Táto stratégia bola ďalej rozvinutá a legislatívne upravená v tzv. „Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. Výhodiskom pre tvorbu tejto stratégie sú Nariadenie (ES) č. 1370/2007 a zákony č. 488/2009 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.

V zmysle hore uvedenej platnej legislatívy a zároveň možnosti čerpania finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ prostredníctvom programu IROP na roky 2014 - 2020 (integrováný regionálny operačný program) vzniká potreba pre samosprávy pre tvorbu strategických dokumentov vo forme plánu udržateľnej mestskej mobility. Podkladom pre vytvorenie tohto strategického materiálu by mal byť komplexný materiál vo forme generelu cyklo dopravy resp. jeho zjednodušenej formy a to **urbanisticko-dopravnej štúdie** (ďalej len UDS).

Predmetom UDS má byť predovšetkým:

- Analýza jednotlivých subsystémov dopravy a ich vzájomných interakcií,
- Analýza stavu nemotorovej dopravy a tomu zodpovedajúci návrh riešenia v podrobnosti vyššej ako úroveň územného plánu
- Integrácia UDS do územného plánu (v čo najväčšej miere akceptovať UPD)
- V odôvodnených prípadoch navrhnúť riešenia odlišné od UPD - komunikácia s dotknutými orgánmi (dopravný inšpektorát a pod.)
- Prostredníctvom návrhov rozvoja nemotorovej dopravy dosiahnuť rozvoj a centra mesta a homogénne prepojenie na obytné zóny a identifikované cieľové body
- Vzhľadom na budúci rozvoj mesta navrhnúť trasy do priemyselných parkov a ďalších identifikovaných rozvojových zón mesta
- Celoplošné zohľadnenie rozvoja predovšetkým VHD (vyhradených jazdných pruhov, peších zón s prístupom MHD a pod.) ďalej preferujúc chodcov a cyklistov v doprave.
- Opatrenia na dosiahnutie redukcie individuálnej osobnej motorovej dopravy (ďalej len IOMD) a upokojovanie dopravy v centre mesta resp. redistribúciu IOMD na okolnú komunikačnú sieť
- Opatrenia zvýšenie podielu na delbe prepravnej práce v prospech nemotorovej dopravy

Z vyššie uvedených dôvodov vzniká potreba schválenia návrhu na vypracovanie strategického dokumentu vo forme **Urbanisticko-dopravnej štúdie** a základných odborných konzultácií ako nástroja na dosiahnutie celkového rozvoja nemotorovej dopravy na území mesta.

V našom meste do konca 80.-ich rokov minulého storočia prebiehala intenzívna cyklistická doprava predovšetkým medzi obytnou zónou a priemyselnou zónou mesta. Túto ekologickú formu dopravy do dnes takmer úplne zamenila individuálna automobilová doprava.

Rozvoj cyklo dopravy v našom meste má sledovať predovšetkým zámer nahradenia súčasnej vnútromestskej dennej dopravnej práce individuálnej automobilovej dopravy cyklo dopravou v minimálnom rozsahu pätnástich percent. Zdroje - východzie body - cyklo dopravy sú naďalej v obytných zónach mesta, ktorých koncové body sa rozšírením obytných území individuálnou obytnou zástavbou všetkými smermi posunuli ešte viac na okraje zastavaného územia mesta, na väčšie vzdialenosti od centra. Rozmnožili sa možné cieľové body budúcej cyklo dopravy oproti situácii z konca 80.-ich rokov predovšetkým výstavbou nákupných centier. So zvýšenou mierou záujmu zo strany cyklistov počítame pri dochádzke do škôl a do rekreačného zázemia mesta akým sú lokality Berek a Zúgov a do záhradkárskeho osád okolo mesta.

Základná stratégia rozvoja cyklo dopravy v našom meste bude riešená v územnoplánovacom podklade k novému územnému plánu mesta, v „Urbanisticko - dopravnej štúdii mesta“.