

Plán udržateľnej mobility a realizované opatrenia v meste Košice

Workshop „Ako pripravovať a realizovať strategické
plány udržateľnej mobility“



Ing. Martin Rybár

referent pre dopravu

Oddelenie útvar hlavného architekta mesta Košice

Obsah

- ▶ Úvod k PUM
- ▶ Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
 - ▶ Dopravný model - súčasť SRD,PUM
 - ▶ Zhrnutie skúseností, odporúčania
 - ▶ Realizované projekty
- ▶ Rozpracované projekty
 - ▶ vzájomná nadväznosť
 - ▶ jednotlivé procesy a postupy
 - ▶ komplikácie a problémy
- ▶ Riešenie dopravy v intraviláne - potrebná zmena prístupu

Plán udržateľnej mobility

- ▶ Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
 - ▶ plán udržateľnej mobility
 - ▶ 6. novembra 2014 - 30. novembra 2015, NDCon spol. s r.o.
 - ▶ časti dokumentu:
 - ▶ zber dát a dopravný model,
 - ▶ analýzy,
 - ▶ návrhová časť,
 - ▶ správa o hodnotení strategického dokumentu.
- ▶ Generálny dopravný plán sídelného útvaru Košice z roku 1982,
 - ▶ väčšina použitých princípov je aj naďalej platných, problémom bola segregácia jednotlivých druhov dopravy.

Dopravný model

- ▶ softvér PTV VISION
 - ▶ štvorstupňový model (vznik jazdy, rozdelenie jazd, deľba prepravnej práce, pridelenie na sieť), 456 subokrskov (zón),
 - ▶ čiastkové dopravné modely:
 - ▶ automobilová doprava,
 - ▶ hromadná doprava,
 - ▶ cyklistická doprava,
 - ▶ možnosť predbežného overenia navrhovaných zmien
(projekt - redukcia počtu jazdných pruhov na Južnej triede)
 - ▶ využitie pri organizácii a plánovaní hromadnej dopravy
(IDS Východ s.r.o. - využitie modelov pri tvorbe a zdokonaľovaní integrovaného dopravného systému)



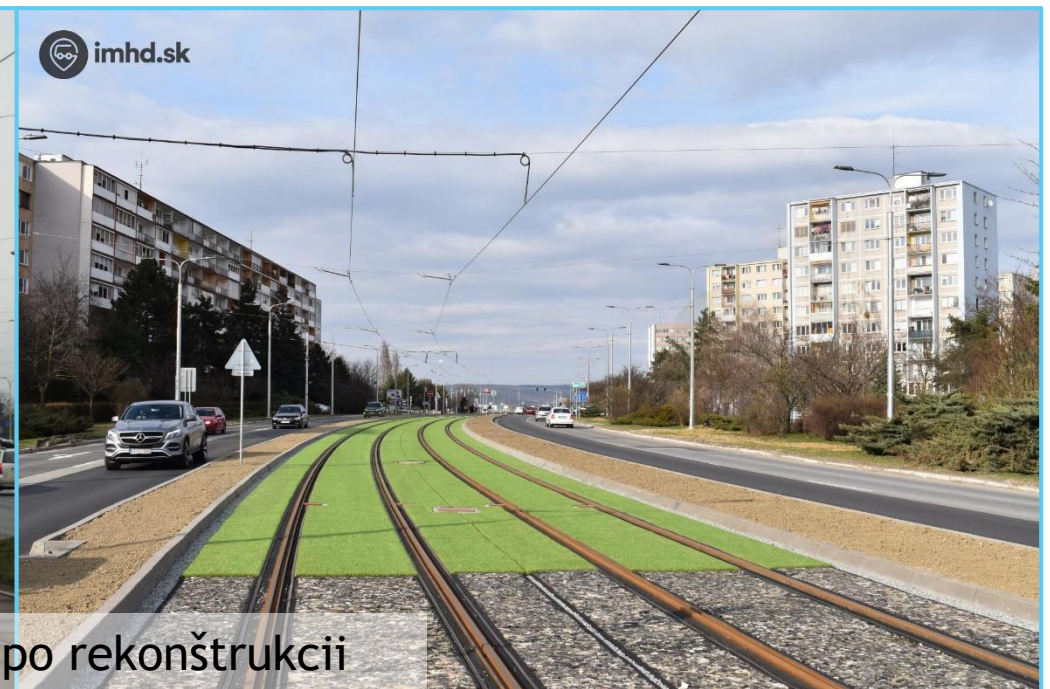
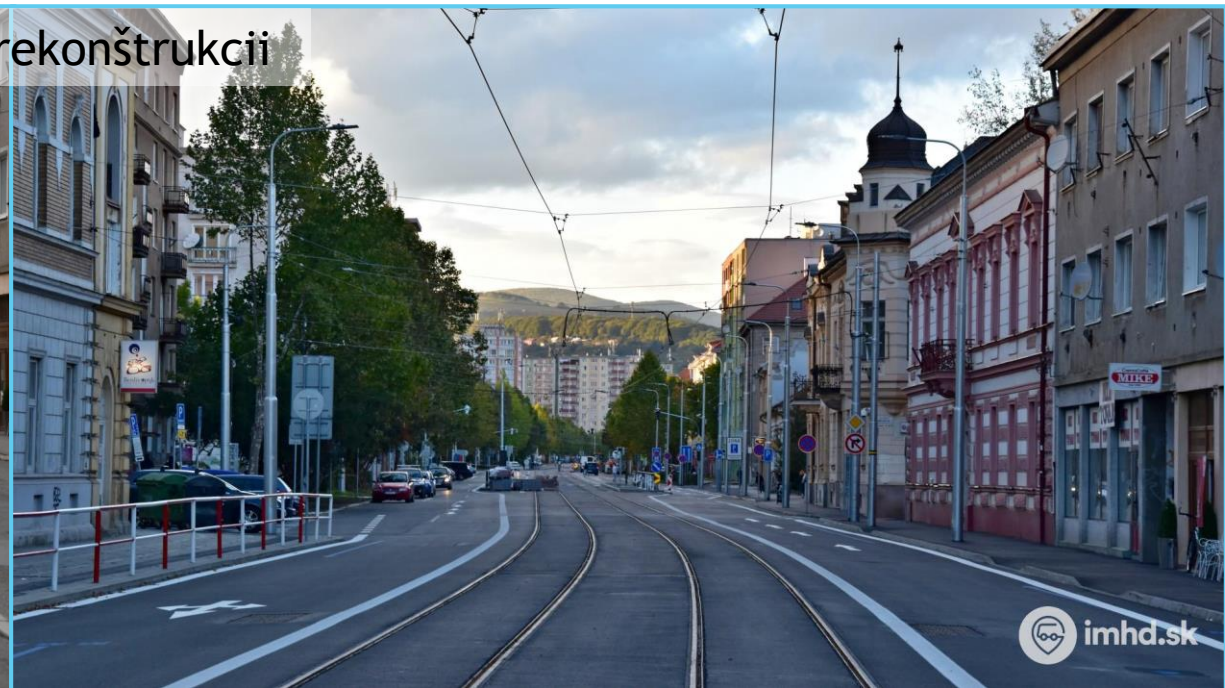
Zhrnutie skúseností PUM

- ▶ PUM a jeho prínos:
 - ▶ na základe analýz a prieskumov sú definované a kvantifikované konkrétne problémy,
 - ▶ návrh cieľov a opatrení pre budúce horizonty (riešenia zistených problémov),
 - ▶ zoznam hotových úloh,
 - ▶ hlavným obmedzením pri ich plnení je najmä obmedzený rozpočet mesta.



MET, 1 etapa: Trať pod mostom VSS pred a po rekonštrukcii

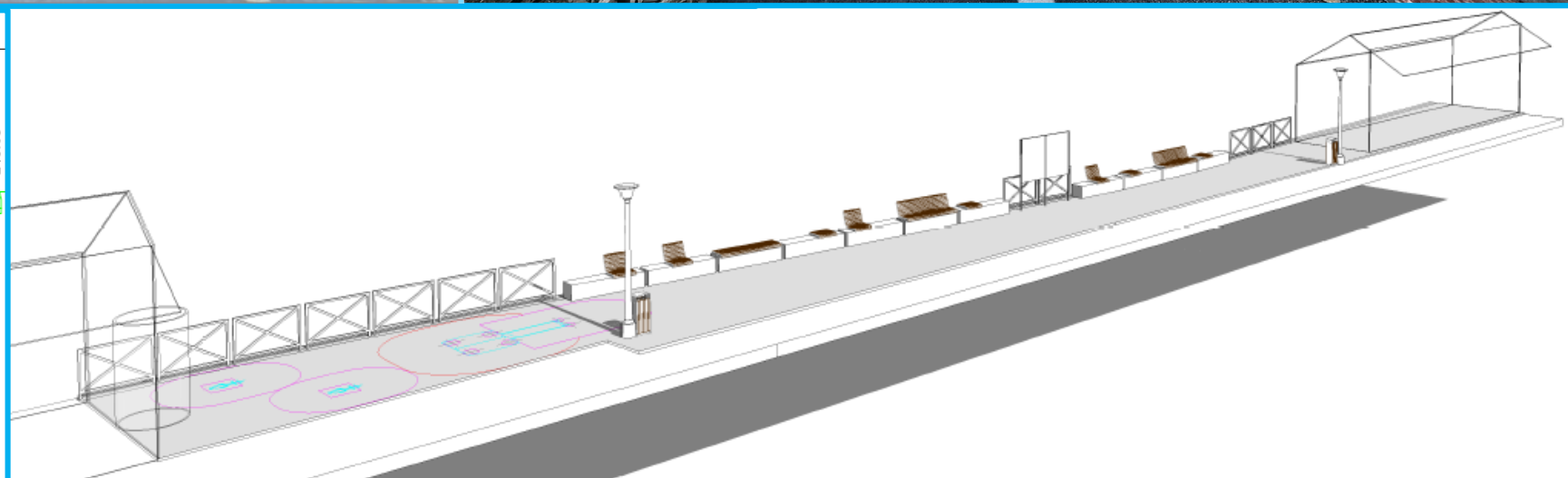
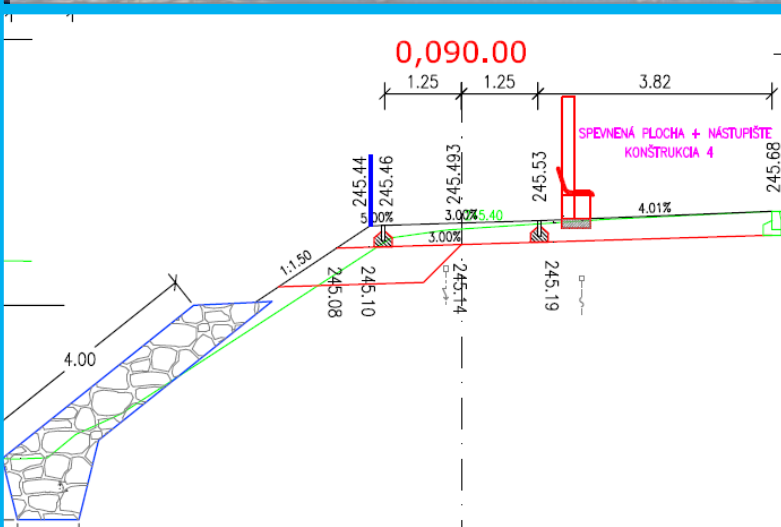
MET, 1 etapa: Trať na Komenského pred a po rekonštrukcii

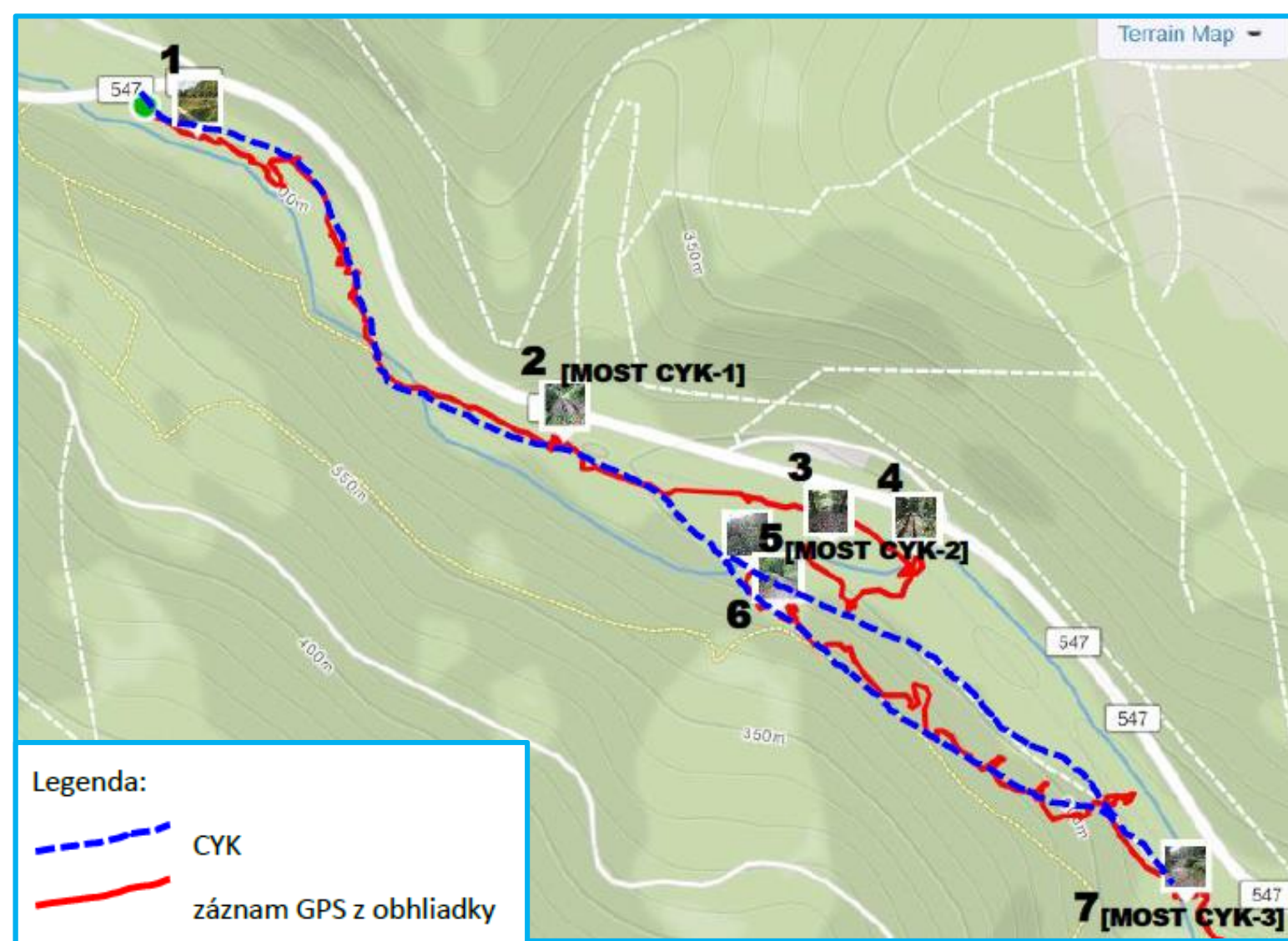


MET, 1 etapa: Trať na Triede SNP pred a po rekonštrukcii



Cyklistický chodník Čermel'ská cesta, III. etapa, 2. stavba

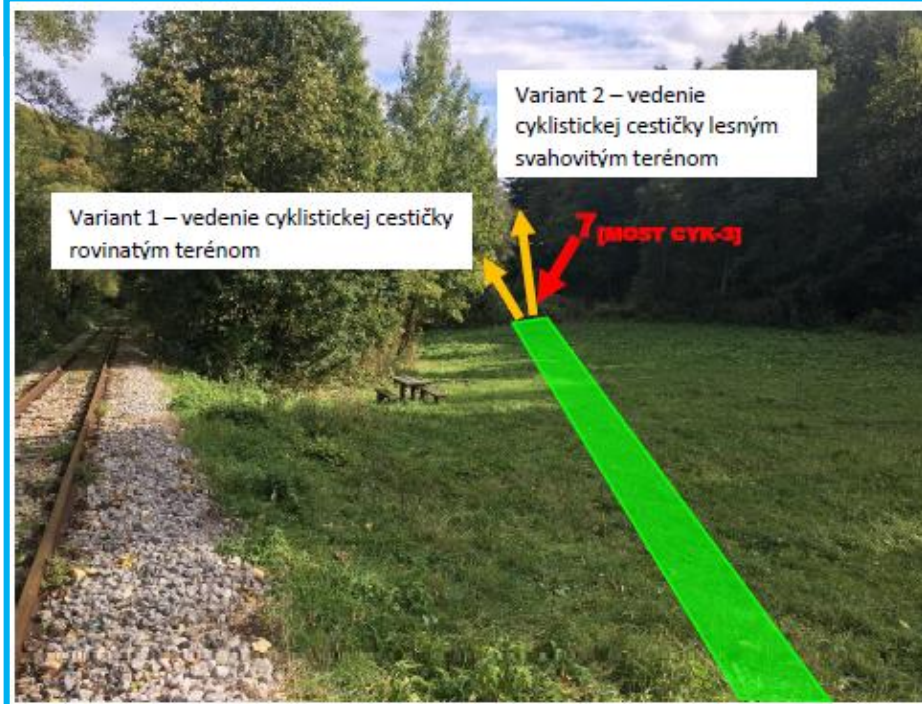




Bod č. 2

MOST-1 [MOST CYK-1]

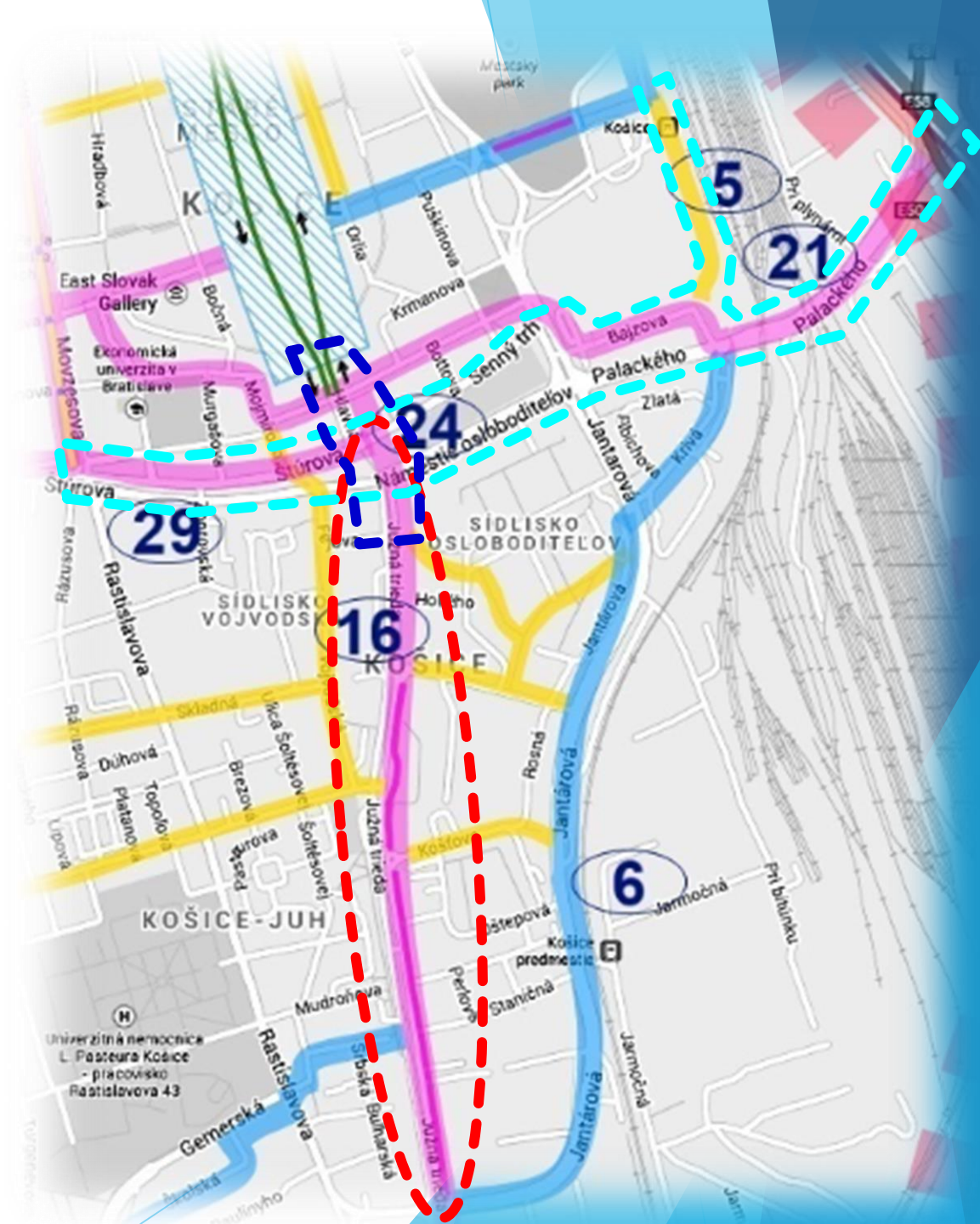
Železničný most prekonáva jarček, ktorý slúži na odvod vody. Odvodňovacia rúra je zapustená do terénu. Predpokladaný 1. most resp. iné technické riešenie na prekonanie jarčeka a vedenie CYK.



- Príprava podkladov pre ďalšiu stavbu (PD už v štádiu kompletizácie),
 - miestne šetrenie => predbežné trasovanie CYK => urýchlenie procesu

Rozpracované projekty

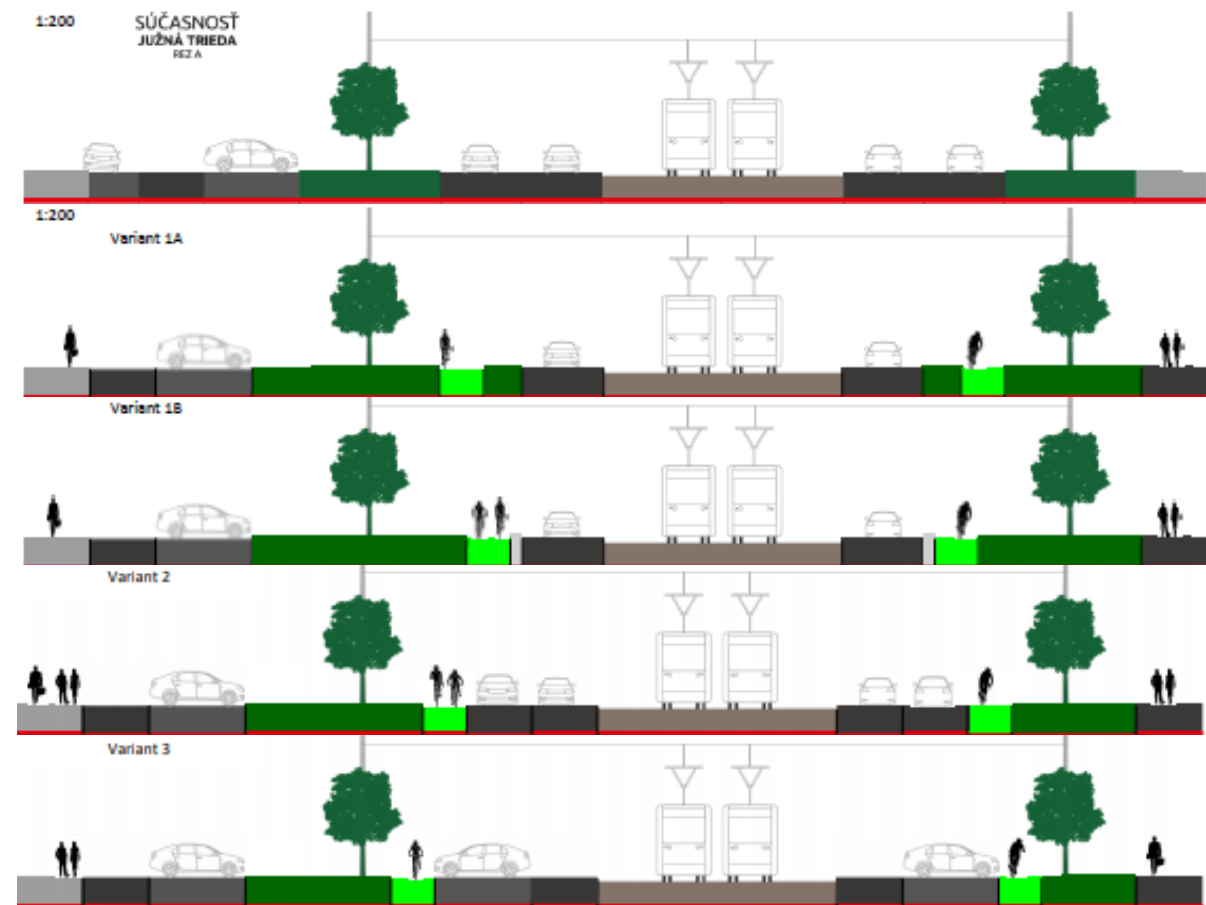
- ▶ „Predĺženie južnej časti pešej zóny vo väzbe na Námestie osloboditeľov“ - - -
- ▶ Južná trieda - tvorba CYK na úkor jazdných pruhov - - -
- ▶ Cyklistická komunikácia prepojenie Moyzesova-Palackého-Staničné námestie s EuroVelo 11 - - -
- ▶ Obojsmerný pohyb cyklistov v jednosmerných uliciach v centre mesta



Južná trieda

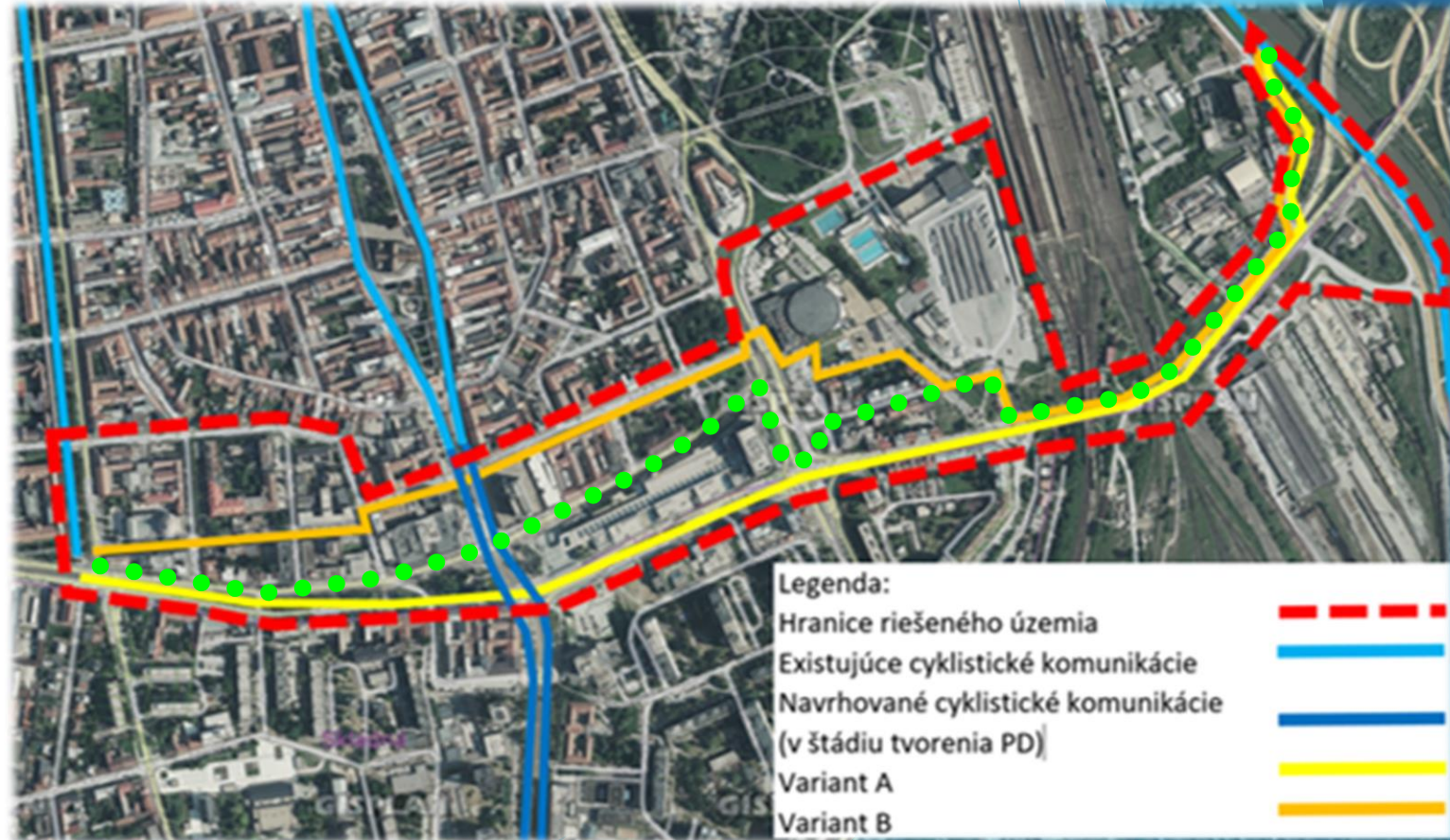
- tvorba CYK na úkor jazdných pruhov

- ▶ v súlade s PUM,
- ▶ využitie dopravného modelu (overenie prerozdelenia intenzít dopravy),
 - ▶ potrebná z dôvodu nevôle časti odbornej verejnosti,
- ▶ realizácia v 2 etapách:
 - ▶ 1. etapa,
 - ▶ skúšobná prevádzka predbežne na 1 sezónu (PD sa spracováva),
 - ▶ minimálne zásahy (úprava VZ, kanalizačných vpustí a pod.),
 - ▶ 2. etapa,
 - ▶ po úspešnej prevádzke 1. etapy,
 - ▶ prepracovanie výraznej časti uličného priestoru,
 - ▶ koordinácia s projektom MET 2.



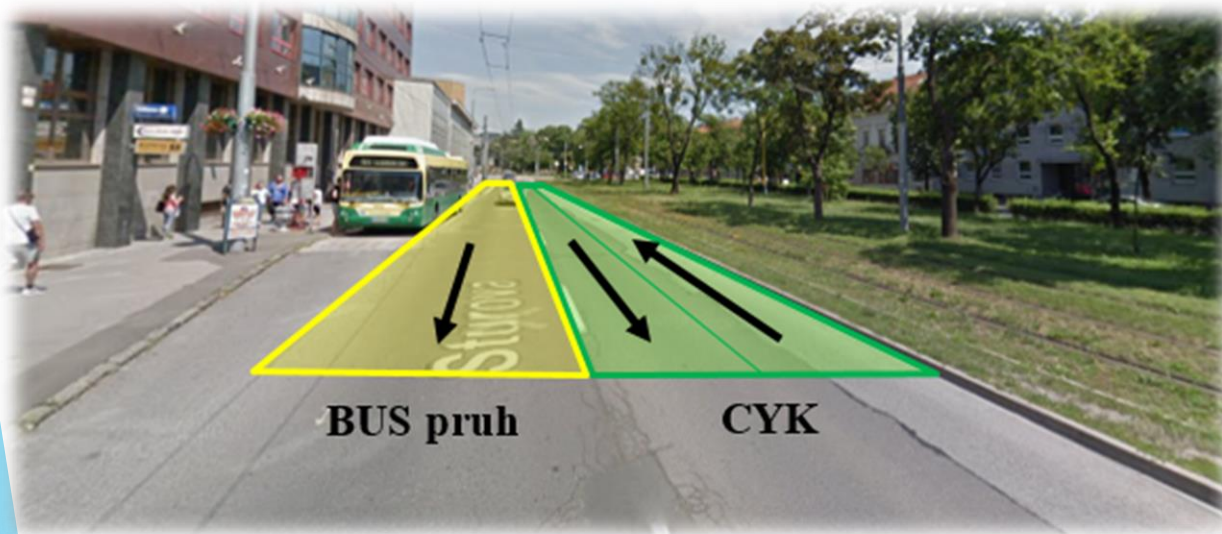
Cyklistická komunikácia prepojenie Moyzesova-Palackého-Staničné námestie s EuroVelo 11

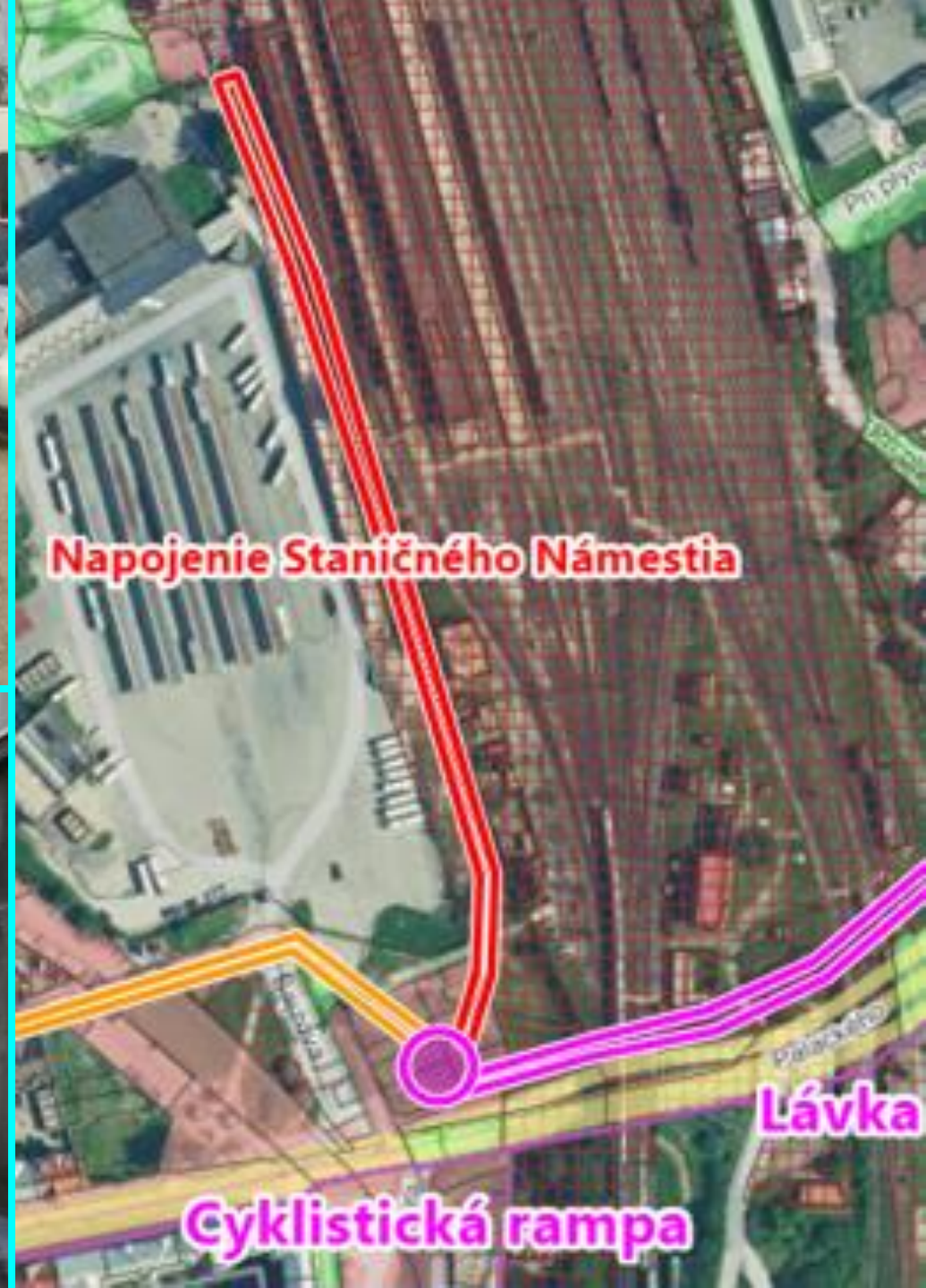
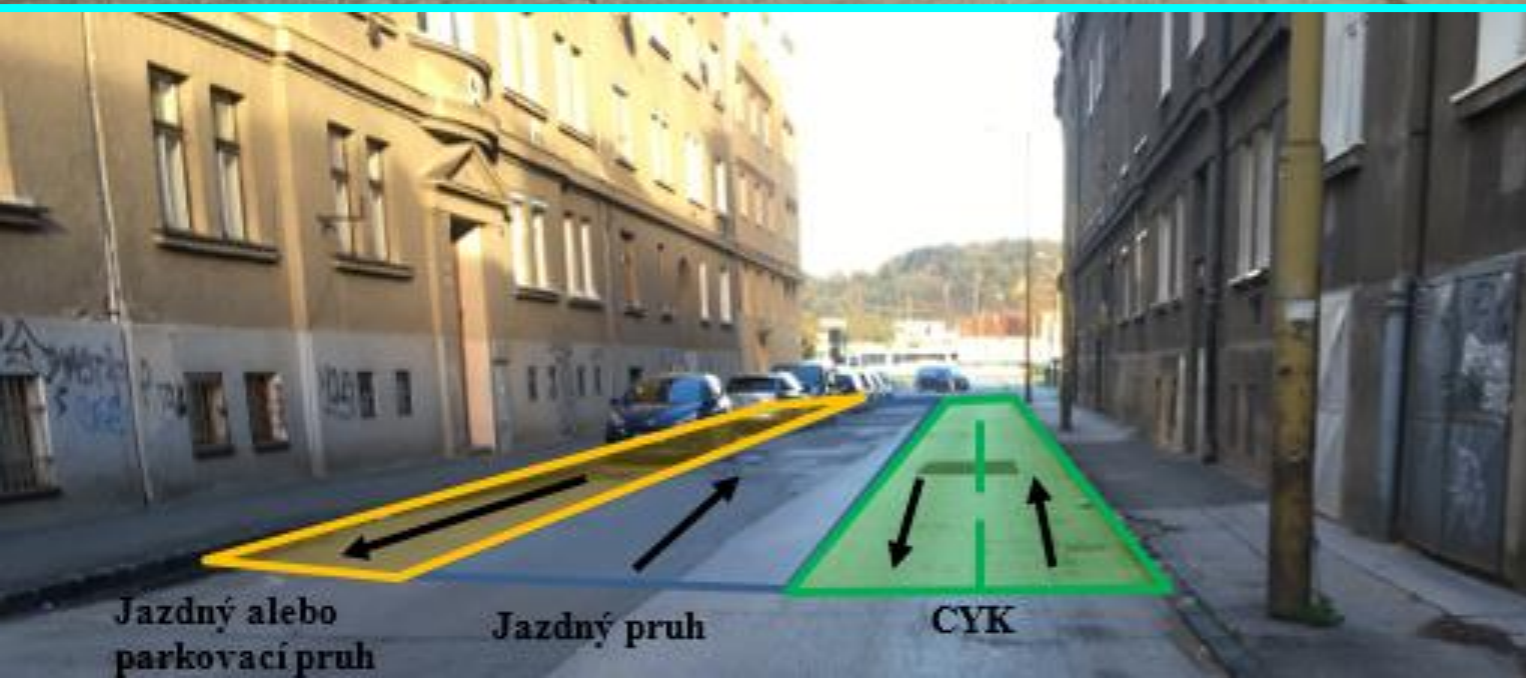
- ▶ doplnenie siete CYK a prepojenie už existujúcich CYK,
 - ▶ atraktívnejšia alternatíva, k pešej zóne v centre,
- ▶ hľadanie priestoru - určenie konkrétneho trasovania,
 - ▶ overovacia štúdia (externé spracovanie => prieskum trhu => príliš drahé),
 - ▶ trasovanie vo vlastnej réžií,
 - ▶ problémové úseky a ich riešenie konzultované s dotknutými orgánmi s cieľom získať súhlasné stanovisko k zámeru realizácie CYK
 - ▶ spracovaná štúdia aj súhlasné stanoviská k zámeru realizácie CYK budú podklady pre spracovanie PD



Cyklistická komunikácia prepojenie Moyzesova-Palackého-Staničné námestie s EuroVelo 11

- ▶ Postup overovania trasy:
 - ▶ územnoplánovacie dokumenty a podklady,
 - ▶ analýzy dostupných dát,
 - ▶ heatmapy (bikesharing od spoločnosti Antik Telecom s.r.o., STRAVA METRO),
 - ▶ prienik medzi ÚPD, ÚPP a dostupnými dátami,
 - ▶ pracovné stretnutia a konzultácie s občianskymi združeniami venujúcimi sa tejto problematike (Cyklokoalícia),
 - ▶ miestne šetrenie navrhovanej trasy.





Riešenie dopravy v intraviláne

- potrebná zmena prístupu

„Make traffic fit the city, not the city fit the traffic.“

„Prispôsobme dopravu mestu, nie mesto doprave.“

Bertold Hornung (25.03.1925 – 20.03.1997)

- ▶ český architekt a urbanista
- ▶ sídlisko Terasa koncepcia „bývanie v parku“

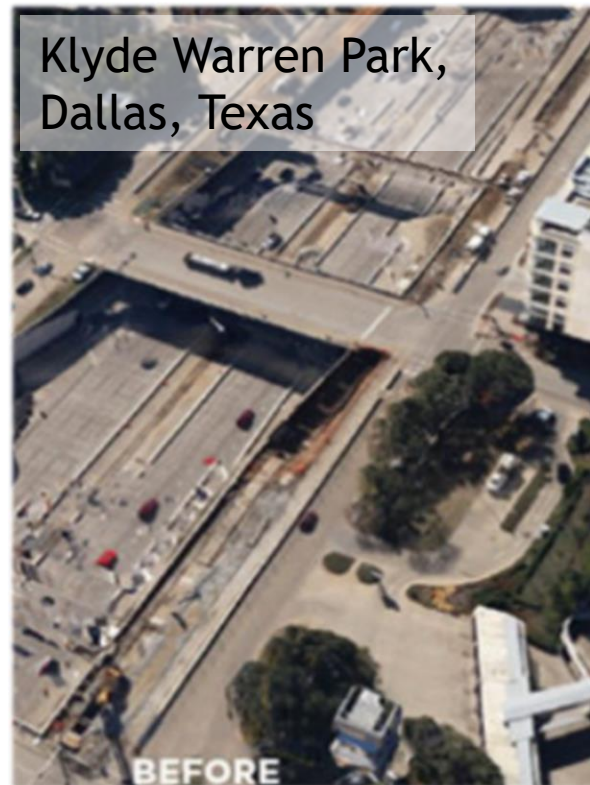
- Zachovanie súčasného prístupu (značná podpora IAD)
- Udržateľná mobilita
- Deľba prepravnej práce podmienená infraštruktúrou



Riešenie dopravy v intraviláne

- potrebná zmena prístupu

- ▶ Výborná delba prepravnej práce v minulosti,
 - ▶ osobné automobily neboli tak dostupné,
- ▶ Nedostatočné znevýhodňovanie IAD v súčasnosti,
 - ▶ vyžadovaný počet parkovacích stojísk pri nových budovách/rekonštrukciách,
 - ▶ rekonštrukcie križovatiek v intraviláne s rezervou kapacity na 20, 30 rokov pri predpokladanom náraste intenzít dopravy - výhľadovo neudržateľný stav (priestorové obmedzenia).

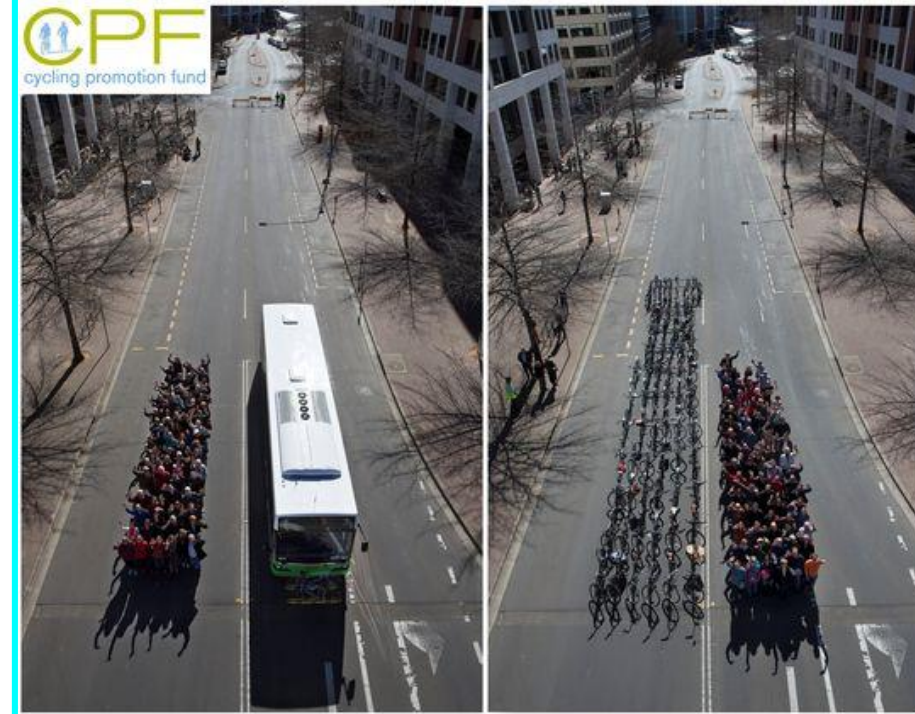


Riešenie dopravy v intraviláne

- potrebná zmena prístupu

► Možné riešenie:

- počet vozidiel v intraviláne by malo regulovať mesto práve vhodne navrhnutou infraštruktúrou pre všetkých účastníkov dopravy, regulovaním počtu parkovacích stojísk atď.
- s ohľadom na priestorové požiadavky by sa mali spracovávať návrhy riešenia uličného priestoru s ohľadom na všetkých účastníkov MHD, chodci, cyklisti a IAD,
 - práve takéto riešenie uličného priestoru umožní zabezpečenie zvýhodnenie MHD, peších a cyklistov, taktiež prispeje ku skvalitneniu kvality života v meste a zmierni dopady klimatických zmien,
 - IAD by nemala brániť rozvoju mesta:
 - nemožnosť umiestnenia stavby pre jej negatívny dopad na dopravu (pre nedostatok parkovacích stojísk, prípadne pre potrebné zmeny v organizácii dopravy vyvolané IAD),
 - mesto by malo mať možnosť určiť maximálny počet stojísk (ktorý nespôsobí kolaps dopravy pri novom ciele/zdroji dopravy), aby sa takto mohla dosiahnuť požadovaná delba prepravnej práce v prospech MHD a cyklistickej dopravy, ktoré by mal dotknutý investor podporiť.



Zdroje

- ▶ Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice
- ▶ Interne spracované dokumenty a štúdie
- ▶ Výrezy zo spracovanej PD dotknutých projektov

Obrázky:

- ▶ <https://imhd.sk/ke/doc/sk/19916/Moderniz%C3%A1cia-elektri%C4%8Dkov%C3%BDch-trat%C3%AD-1-etapa>
- ▶ <https://architecturequote.com/before-and-after-urban-architecture/>
- ▶ <https://humantransit.org/2012/09/the-photo-that-explains-almost-everything.html>



Ďakujem za pozornosť !