

AKO ROZMÝŠĽAŤ NAD OPATRENAMI V ZMYSLE VÝSLEDKU:

Vladimír Tóth

Sekcia stratégie dopravy



Dopady zvýšenej automobilizácie

- Veľká automobilizácia v ostatných rokoch:
 - Prirodzené rozdelenie 1/3 cestujúcich nikdy nepôjde autom, 1/3 vždy pôjde autom a 1/3 je o ktorej priazeň sa verejná doprava uchádza,
 - Na Slovensku bolo v roku 2018 rozdelenie **73 % IAD** a **27 % VOD**.
- Dostupnosť automobilu spolu s dobrou kapacitou infraštruktúry viedla a vedie k tomu, že automobil je stále považovaný za „najrýchlejší“ dopravný prostriedok.
- Spolu s rastom automobilizácie ale rastie aj závažnosť kongesci, nespoľahlivosť verejnej dopravy, ale predovšetkým obrovský dopyt po **statickom zabezpečení dopravy – parkovaní**
- To sa prejavu stavom dopravy a stavom verejných priestorov v našich sídlach

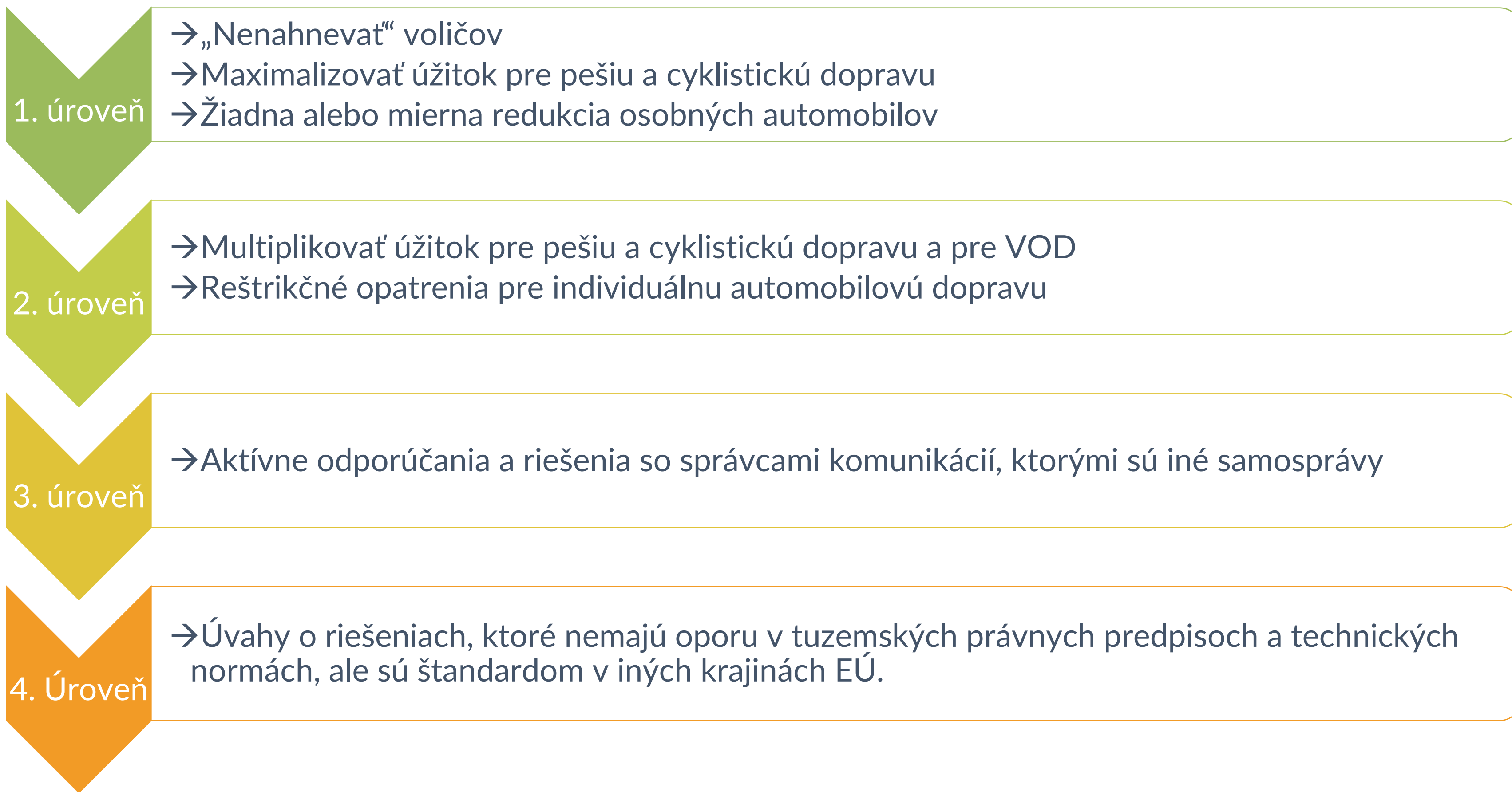


Verejné priestory je potrebné upratať

4

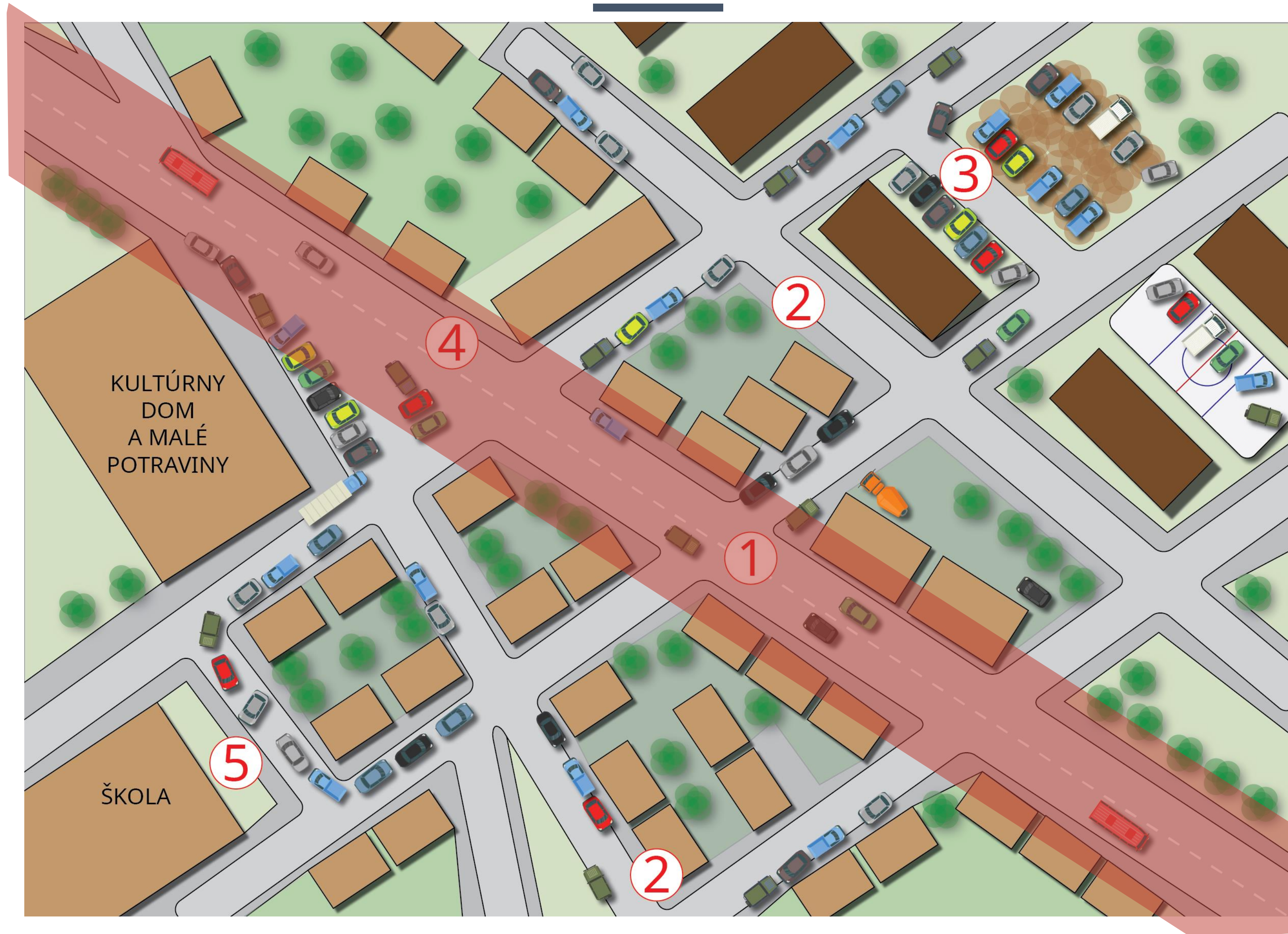
- Úlohou verejnej správy je zabezpečiť **renesanciu verejných priestorov** a **zvýšiť vnímanú bezpečnosť**:
 - **Dopravným upokojovaním** (aby autá neohrozovali ostatných zraniteľných účastníkov cestnej premávky a neznižovali kvalitu životného prostredia)
 - **Podporou cyklistickej a verejnej dopravy** (s cieľom znižovať objem individuálnej dopravy a jej negatívnych dopadov)
 - **Podporou pešej dopravy** (každý z nás je chodec, pre VOD je pešia doprava integrálnou súčasťou)
- Ciele máme spoločné: **znižovanie podielu individuálnej dopravy a zvyšovanie podielu nemotorovej udržateľnej dopravy**
- **Neriadíme sa dojmológiou** – riadíme sa dátami a sledujeme náš cieľ.
- Nerobme to, čo nepomáha cieľu.

Štyri úrovne politickej priechodnosti



TRANZITNÉ KOMUNIKÁCIE

Verejné priestory je potrebné upratať



Základné princípy

1. Identifikovať

- musí byť nespochybniteľné, ktorá komunikácia slúži tranzitu a ktorá nie,
- ak existuje, je potrebné využiť „výhodu obchvatu“,

2. Skrotiť

- tranzit **sa nesmie** vylievať do rezidenčných komunikácií,
- nesmie existovať ani teoretická možnosť, pri ktorej by sociálne navigácie umožňovali rýchlejšiu cestu mimo tranzit – **dopravné upokojovanie**

3. Regulovať

- aj pre tranzit platia pravidlá, hlavne zákaz predbiehania a maximálna povolená rýchlosť,
- fixné informatívne radary spôsobujú dobrý psychologický efekt a ak zbierajú dáta, tak sa z nich dá vyčítať, či regulácia tranzitu funguje

4. Zjemniť dopady

- bezpečné priechody pre chodcov, „**plynulosť**“ **cestnej premávky** (premávka ako dynamický mechanizmus, nie trhaná ale ani nepriateľská k chodcom).

Regulácia

1. Jeden fixný informatívny radar

- zobrazuje vodičom aktuálnu rýchlosť a upozorní ich na prekročenie,
- v lepšom prípade aj zbiera dáta, samospráva si vie pozrieť štruktúru vozidiel podľa rýchlosti,

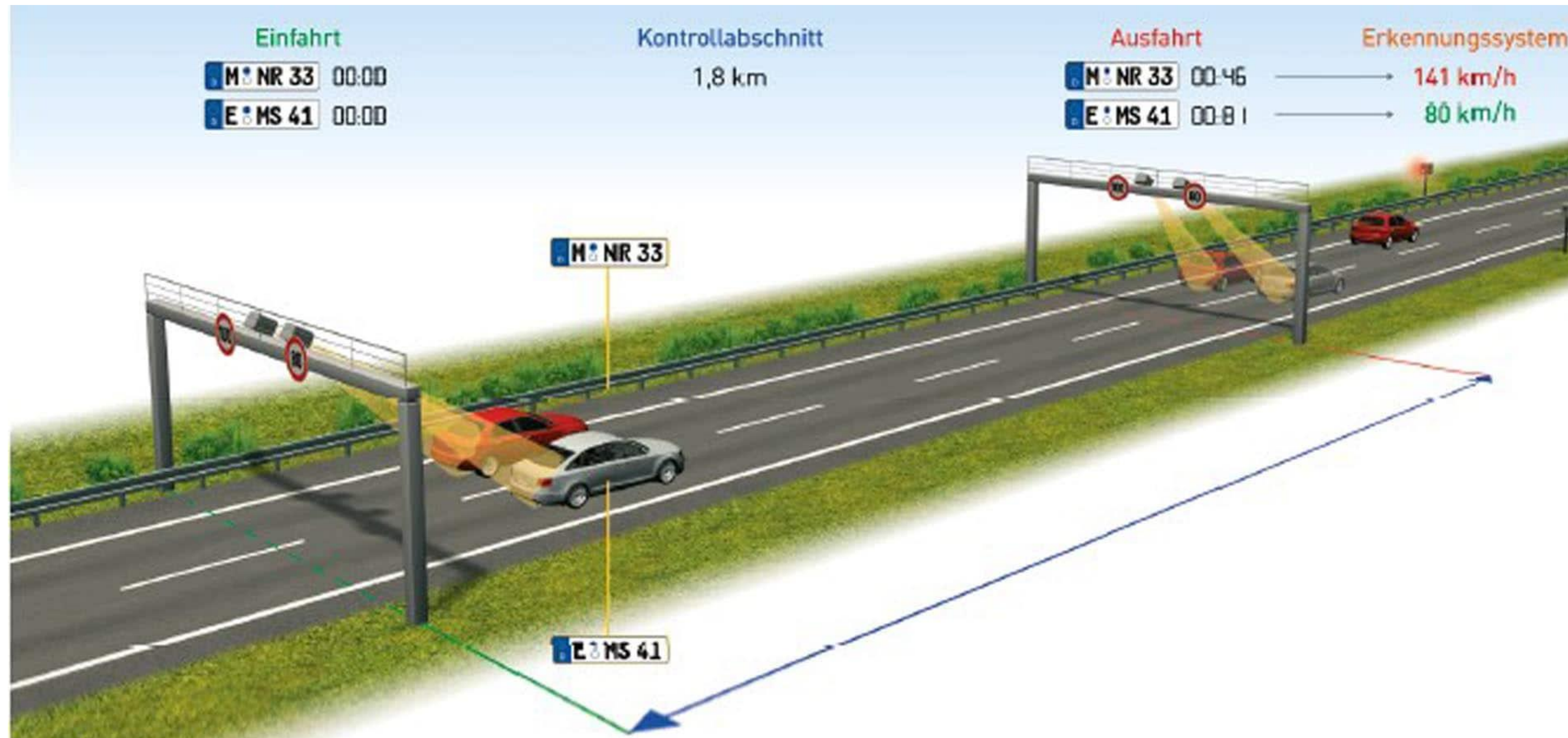
2. Informatívny úsekový radar

- na vstupoch do obce sa nachádza zariadenie umožňujúce čítanie evidenčných čísel a priradenie časových známk k nim,
- ak sa v systéme obce nejaké auto zobrazí viackrát, radar vie vypočítať na základe vzdialenostnej matice týchto radarov, akou priemernou rýchlosťou vodič išiel,
- s týmito dátami môže obec naďalej pracovať, aby vedela, ktoré komunikácie sú najkritickejšie z hľadiska porušovania predpisov.

3. Zmena informatívnych radarov na certifikované a ich využívanie na sankciovanie vodičov v rámci objektívnej zodpovednosti

- pracujeme na tom, aby rýchlosť mohli merať aj obce a aby pokuty v rámci objektívnej zodpovednosti mohli byť príjmom rozpočtu obcí

Úsekový radar

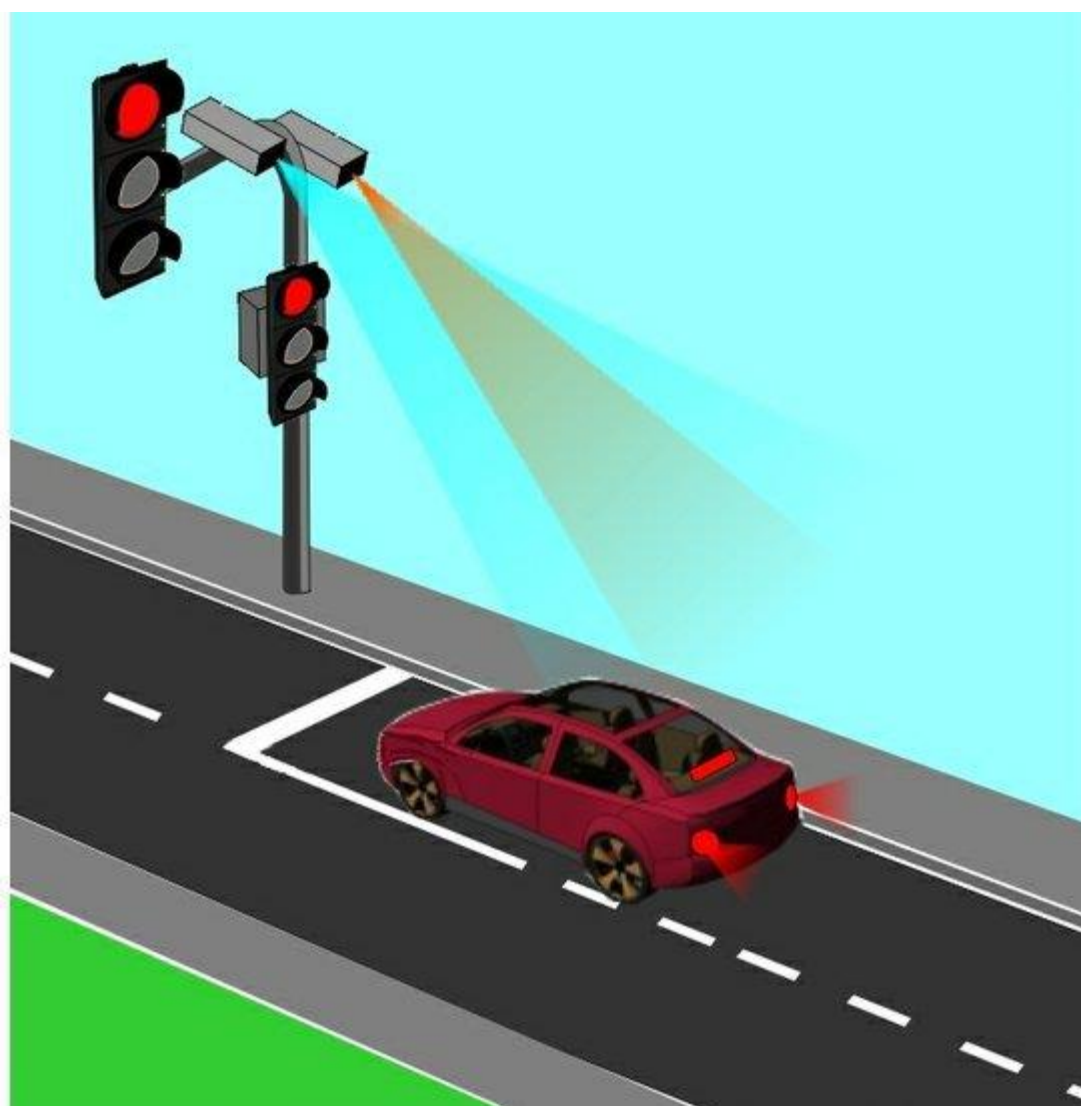


Section speed camera, section speed control, area speed control, section speed enforcement, average speed camera

Regulácia

4. Rýchlostný semafor viazaný na fixný radar

- voľný režim: zobrazí signál „stoj“ ak ide vodič rýchlejšie ako je povolená rýchlosť a prepne do signálu „voľno“ v momente, ak vodič spomalí pod maximálnu povolenú rýchlosť
- prísny režim: akonáhle vodič prekročí maximálnu povolenú rýchlosť, za „trest“ musí zastaviť a až potom sa prepne do signálu „voľno“. U nás existuje v Ratnovciach.
- rýchlostné semaforey sú v zahraničí automaticky vybavené kamerou na zaznamenanie prekročenia maximálnej rýchlosti



Regulácia

5. Cyklotrasa

- zúženie šírky vozovky na minimum definované normou a zvyšnú časť pôvodnej vozovky využiť na jednosmerné vedenie cyklotrasy po oboch stranách cesty,
- ak by jazdné pruhy zostali užšie ako dovoľuje STN, potom zvážiť tzv. ochranné pruhy pre cyklistov (záleží od charakteru tranzitu, na E-ceste nevhodné riešenie)



Regulácia



Zmiernenie dopadov

1. Priechody pre chodcov s ostrovčekom

- Ostrovček musí byť dostatočne dlhý a dopravné značenie na ceste musí vodiča na jeho prítomnosť včas upozorniť
- Umožňuje chodcom rozdeliť prechod cez vozovku
- Má preukázateľný psychologický účinok na vodičov
- Najlepšie ak sa realizuje aj prostredníctvom šikany, prípadne so zastávkou tak, aby vodiči nemohli autobus predbiehať a ohrozovať tak chodcov

2. Kvalitné zastávky

- povrch cesty, na ktorej je zastávka by mal mať takú úpravu aby v daždi nehrozilo špliechanie vody na čakajúcich chodcov
- zastávka by mala byť osvetlená, ak je to možné, tak s prístreškom a priehľadnou stenou zo strany prichádzajúceho autobusu,
- na zastávku musí byť priestor, pri inštalácii je potrebné brať do úvahy aj pohyb „tranzitných chodcov“, ktorí okolo zastávky len predchádzajú

3. Dopravné značenie na ceste

- dnes nevieme, či porušovanie predpisov je dôsledkom arogancie, alebo nevšímavosti
- dopravné značky na stĺpoch sú často vo vizuálnom smogu spolu s reklamnými pútačmi
- na ceste sú však výrazné a upozornia aj nepozorného vodiča

Zmiernenie dopadov



Zmiernenie dopadov

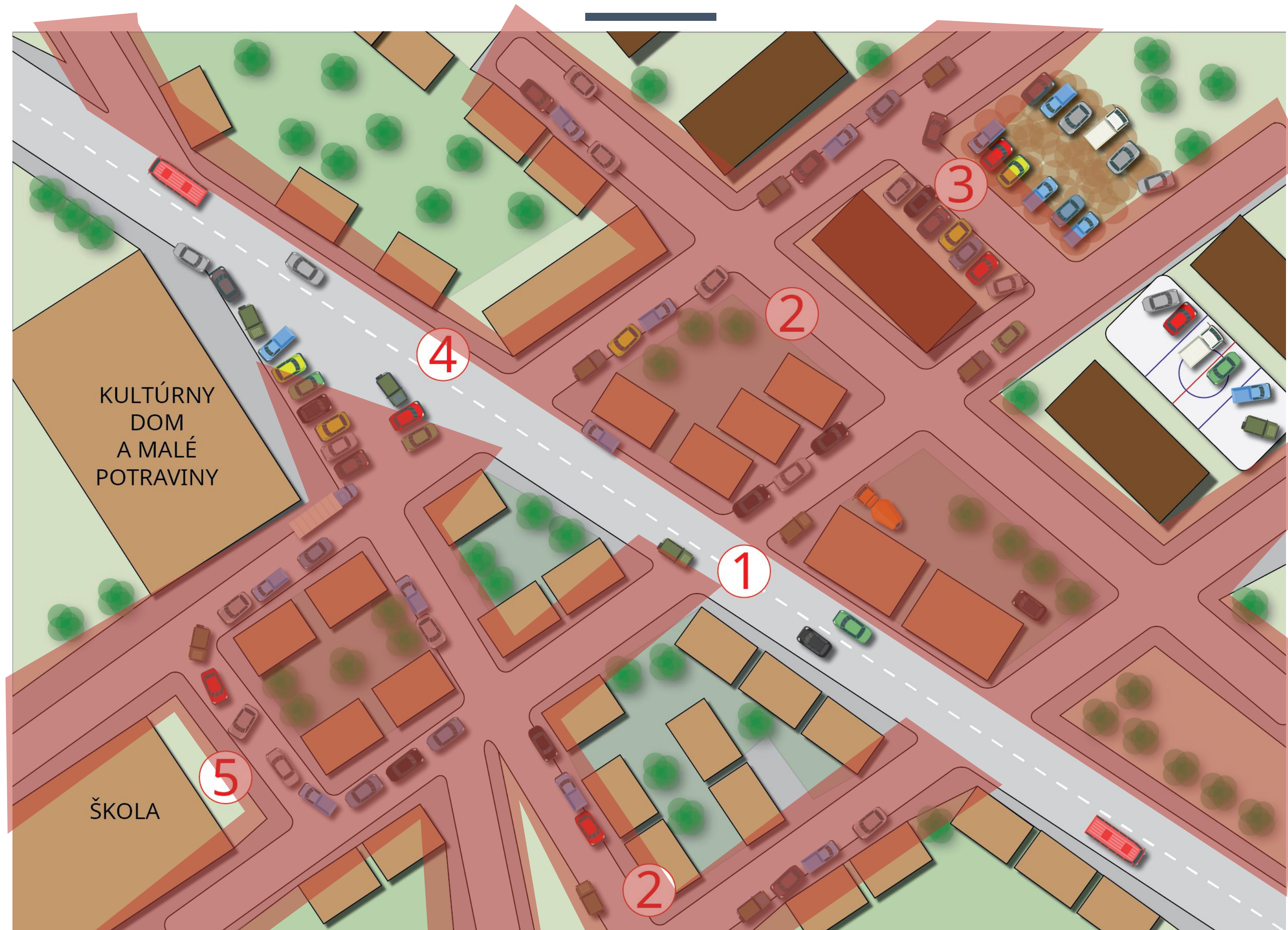


Zmiernenie dopadov



REZIDENČNÉ KOMUNIKÁCIE

Verejné priestory je potrebné upratať



Základné princípy

1. Identifikovať

- „zjednodušene“ všetky tie, po ktorých nejazdí verejná doprava (okrem diaľnic a ciest 1. triedy)

2. Regulovať

- podmienky na tranzit musia byť na týchto komunikáciách vyslovene nepriateľské (ale pozor na šírkové parametre z dôvodu prípadného výjazdu hasičskej techniky)
- maximálna rýchlosť musí byť nekompromisne 30 km/h, najlepšie formou zóny,
- značenie musí byť viditeľné a najlepšie aj na ceste,
- ideálne musí byť vstup do zóny pre vodiča citelný a postrehnuteľný,
- zóna 30 km/h musí byť funkčná, na komunikáciách musí byť fyzické dopravné upokojenie, vodič nesmie mať príležitosť ísť rýchlejšie
- „vystrašený vodič“ = náš priateľ

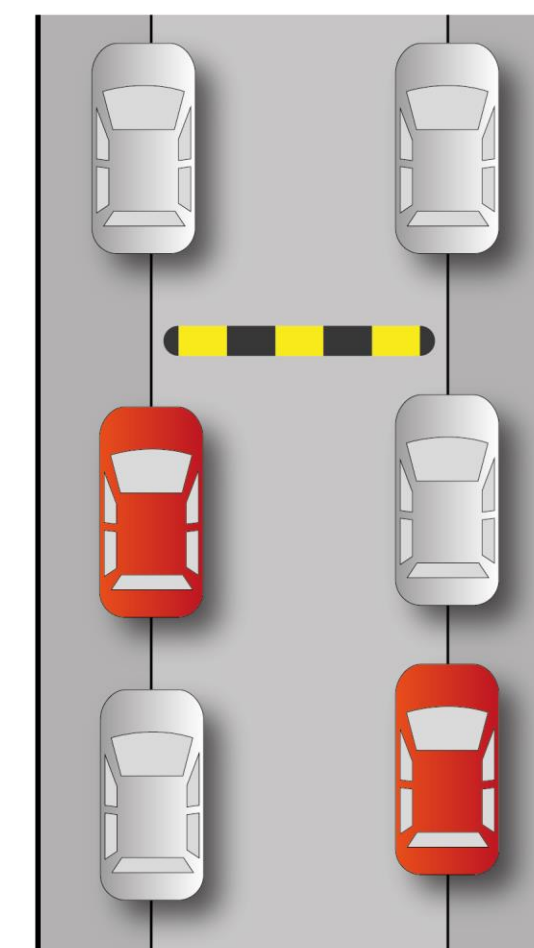
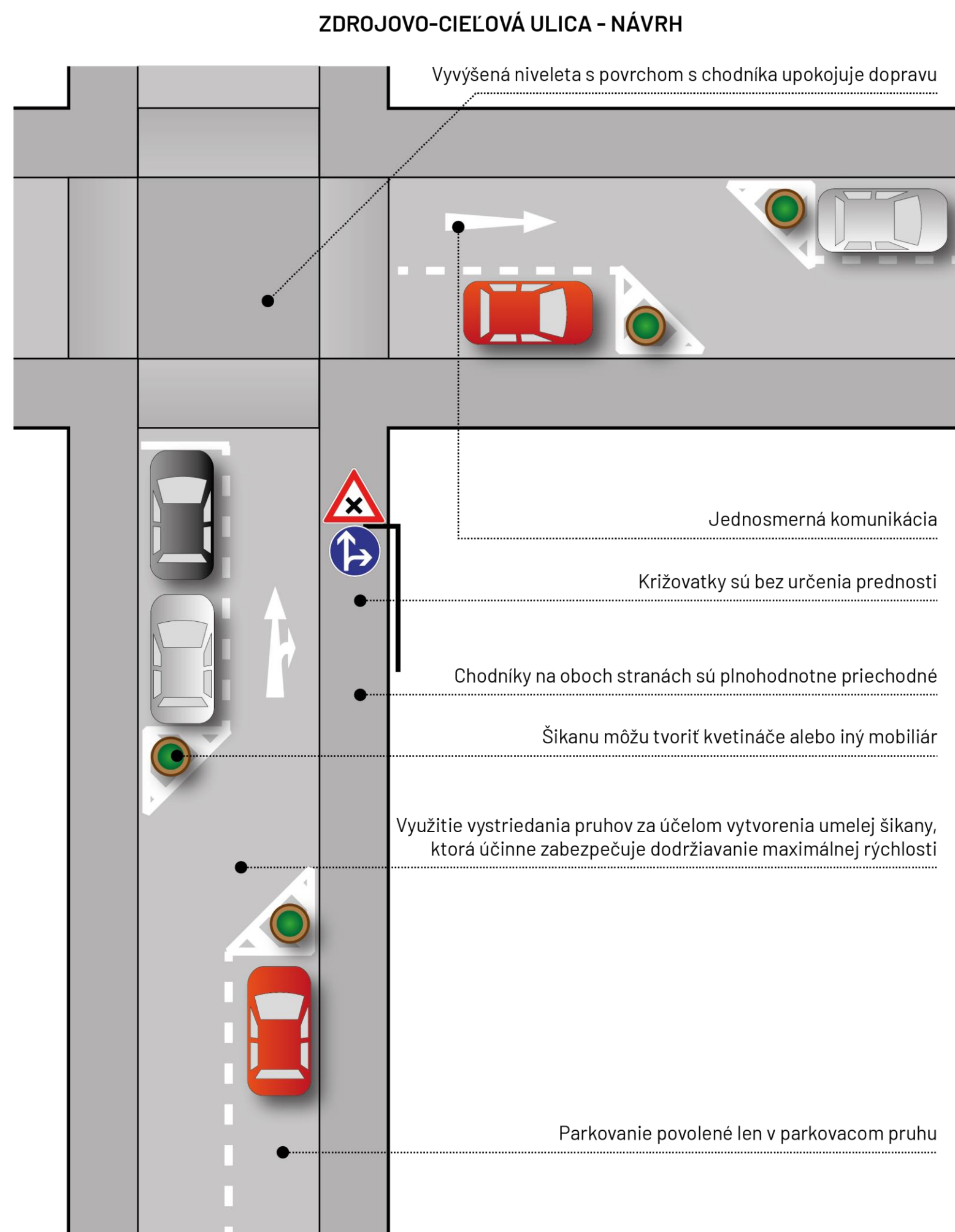
3. Zabudnite na priechody a cyklotrasy

- skutočne funkčné zóny 30 sú tak funkčné, že rozdiel medzi rýchlosťou jazdy auta, cyklistu a chôdze je zanedbateľný, preto tu nemajú priechody pre chodcov význam

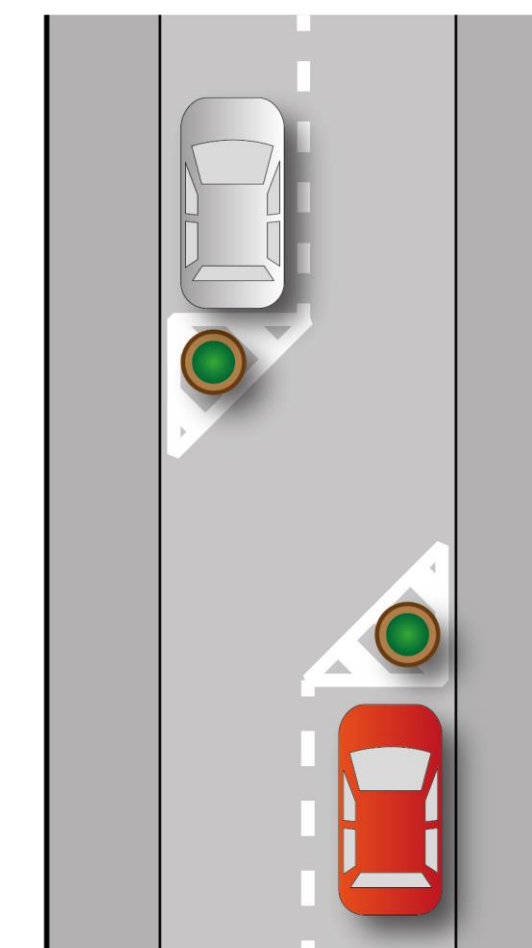
4. Politický disclaimer

- zóny 30 majú stále veľa nepriaznivcov; zamyslite sa nad svojou cestou do práce, koľko sekúnd času trávite na rezidenčných komunikáciách.

Dopravné upokojuvanie



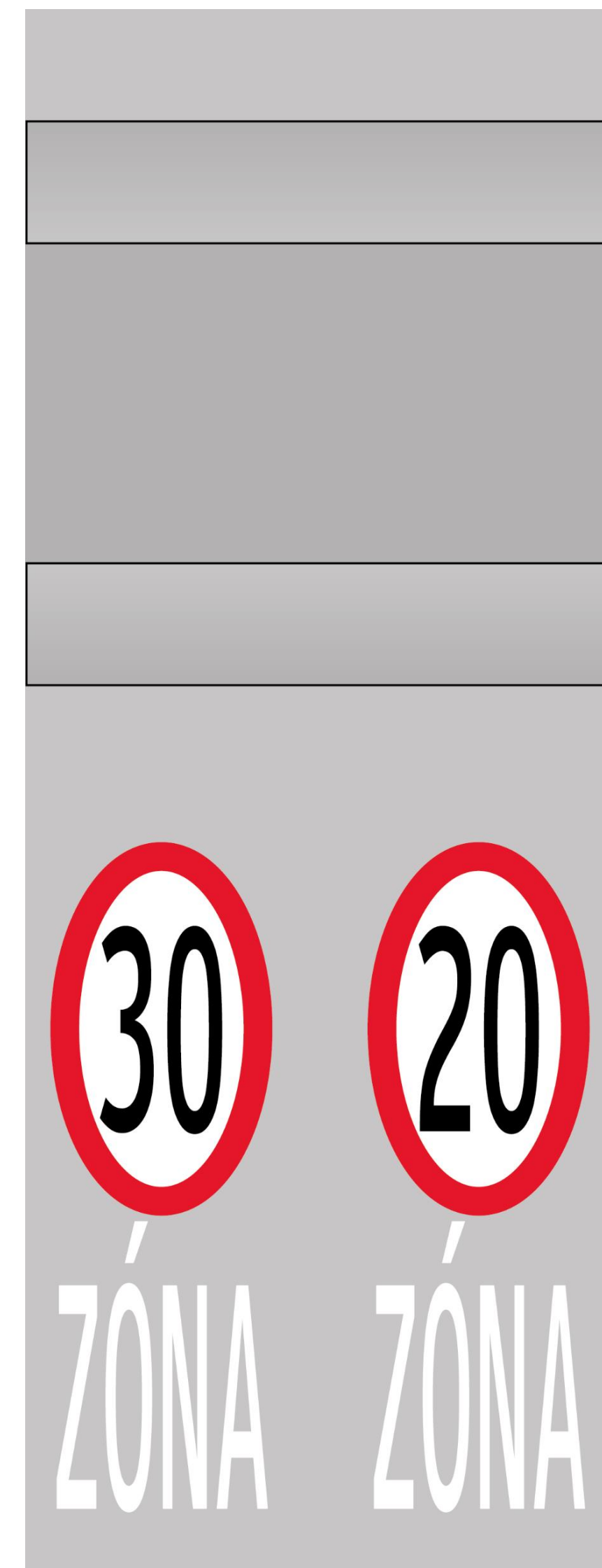
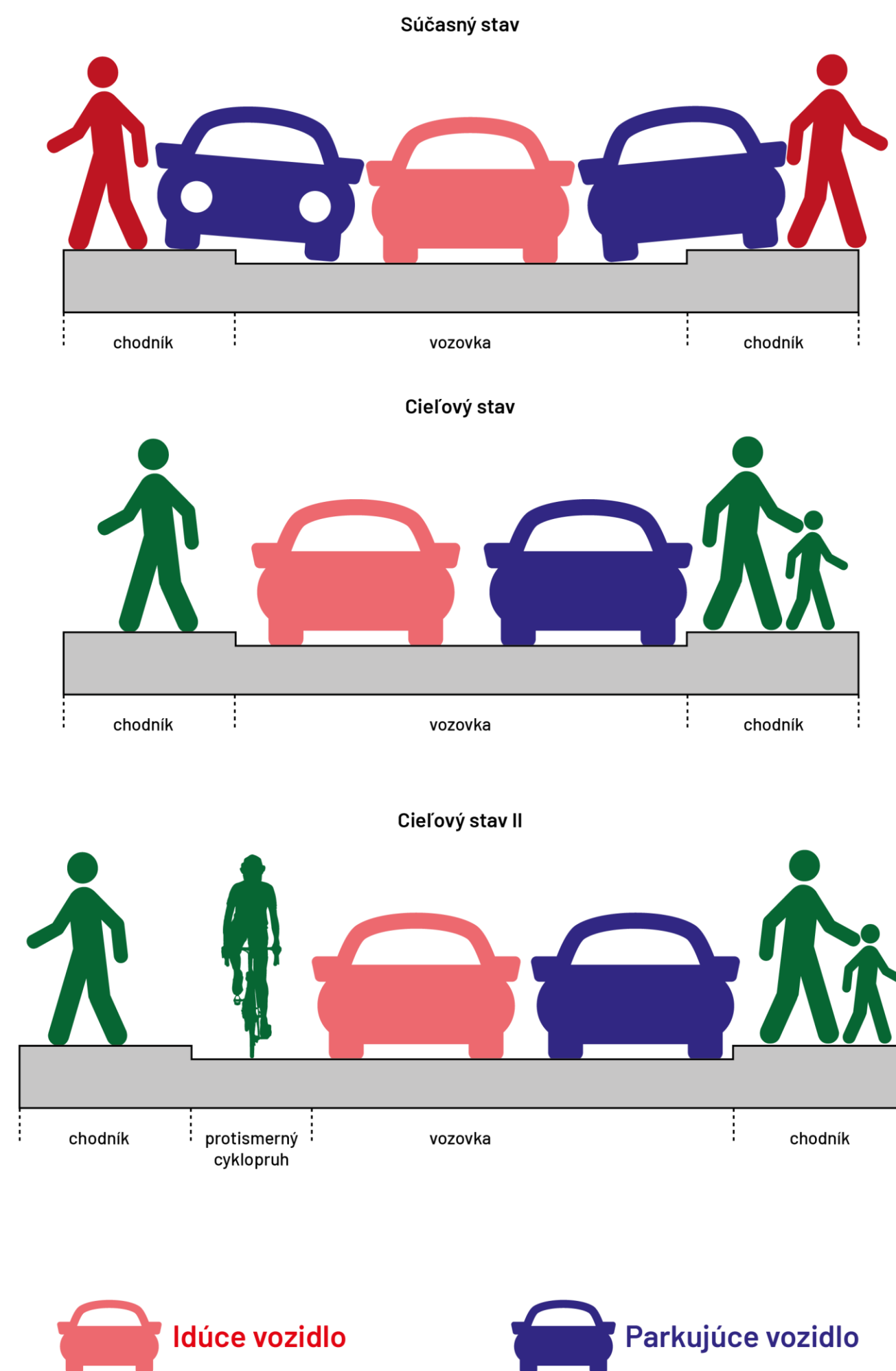
**SPOMAĽOVACÍ PRAH
(RETARDÉR)**



ŠIKANA

✗	NA 100 % SPOMALÍ AUTÁ (AJ TERÉNNÉ A SLUŽOBNÉ)	✓
✗	ZNIŽUJE OPOTREBOVANIE VOZOVKY	✓
✓	SPÔSOBUJE OTRASY	✗
✓	SPÔSOBUJE HLUK PRI KAŽDOM PREJAZDE	✗
✗	JE MESTOTVORNÝM DOPLNKOM	✓

Dopravné upokožovanie



Dopravné upokojuvanie



Dopravné upokožovanie

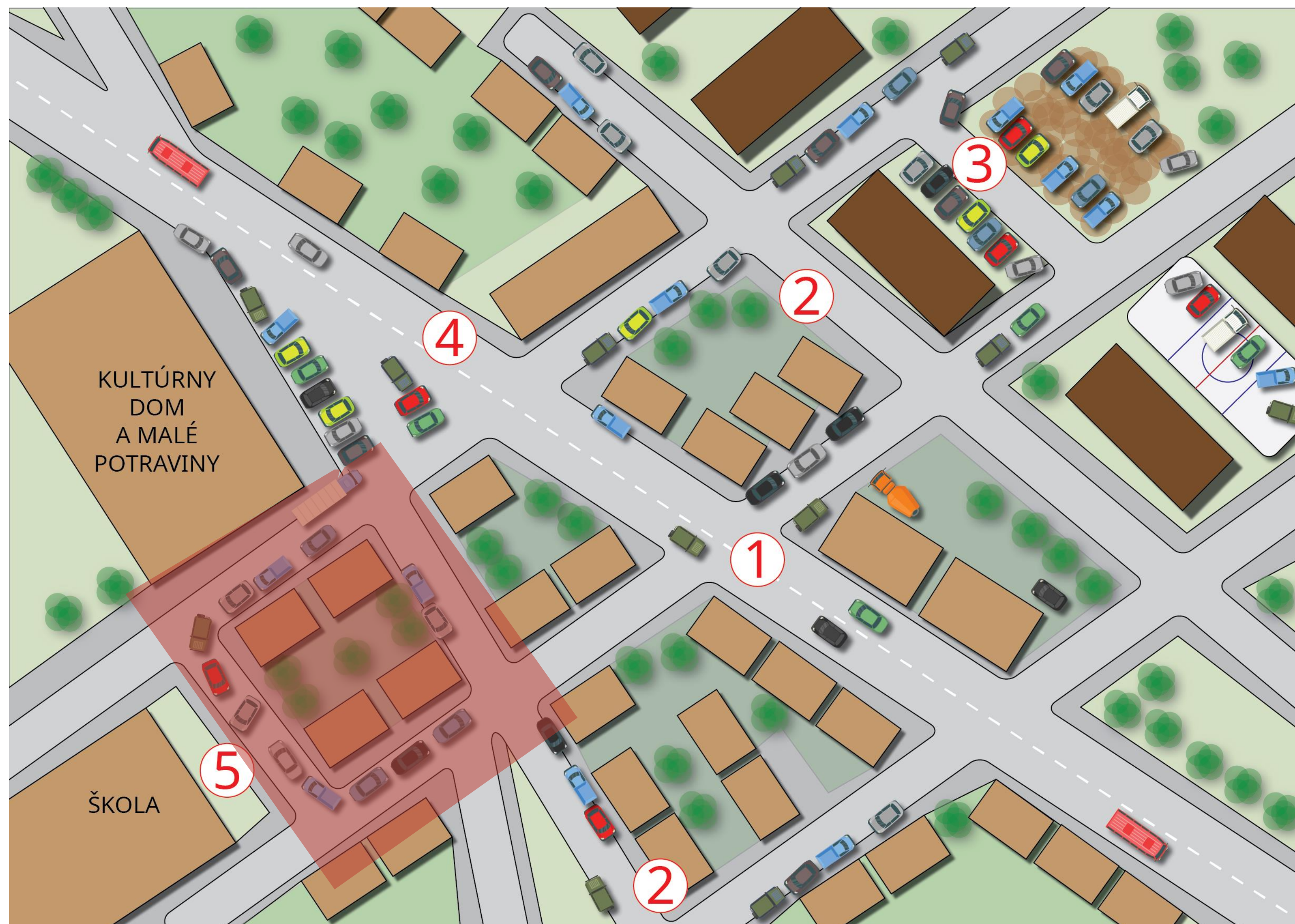


Dopravné upokožovanie



MAMA
TAXI

Mama taxi



Verejné priestory je potrebné upratať

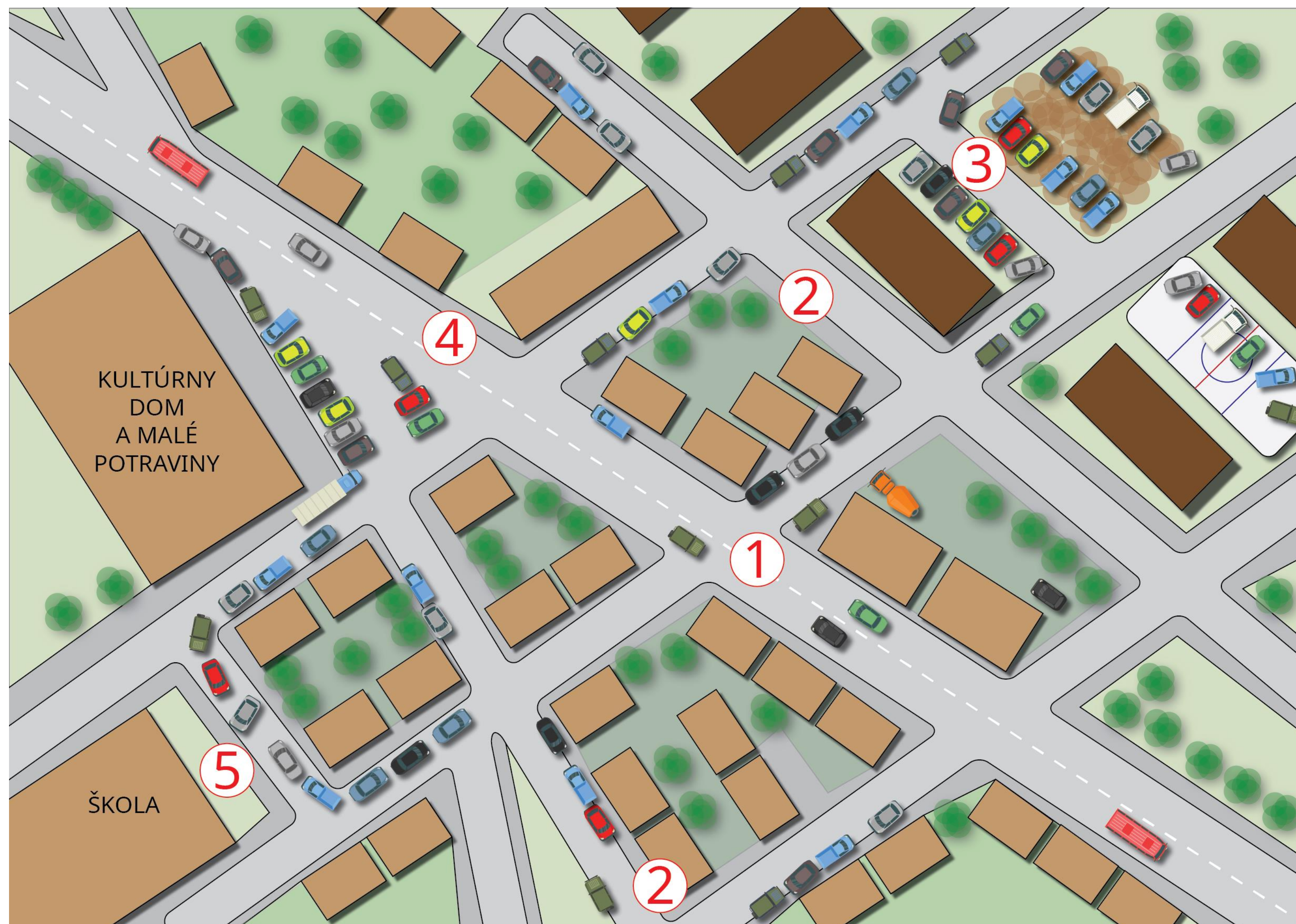


Verejné priestory je potrebné upratať

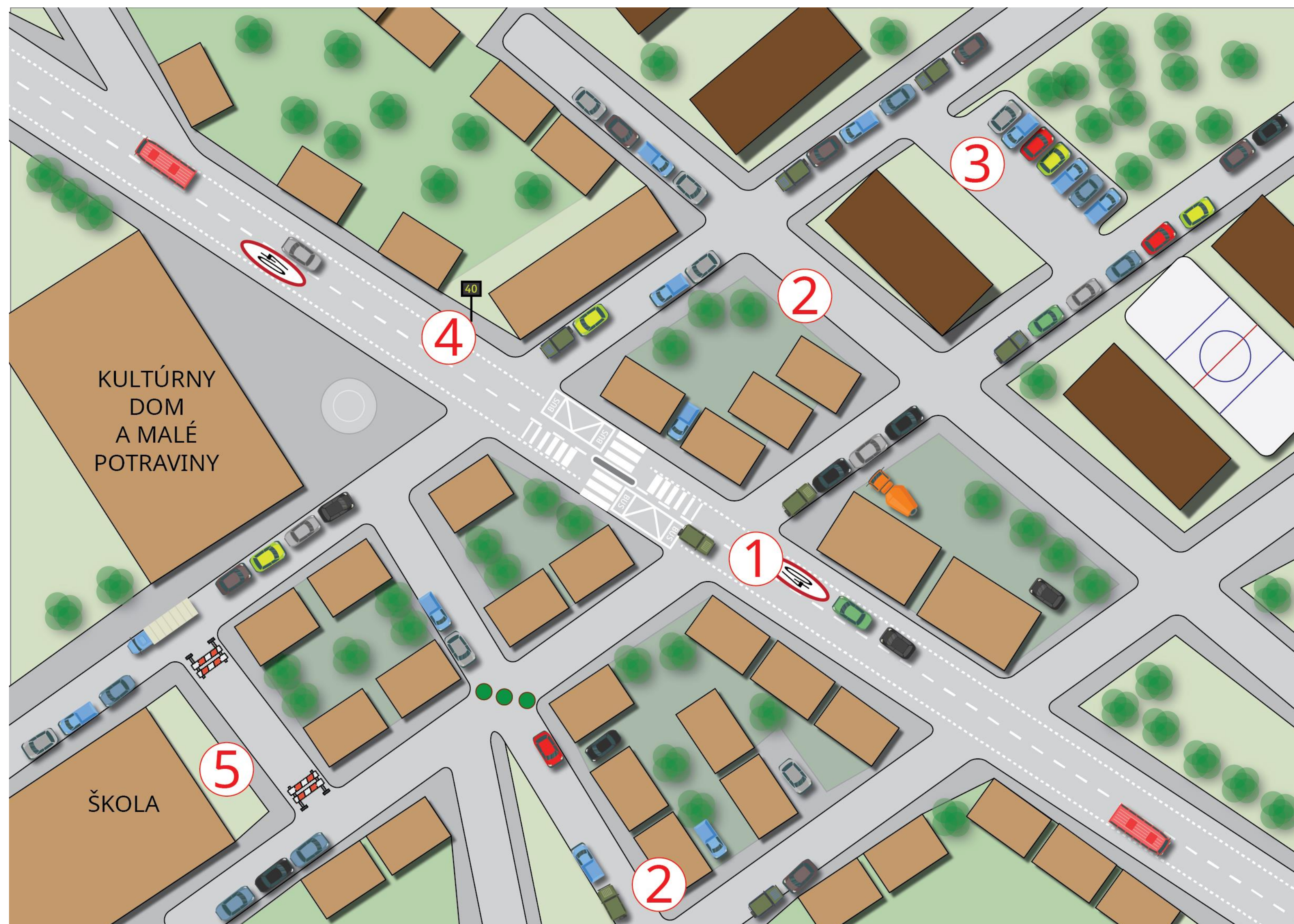


ZÁVER

Záver



Záver



Ďakujem za pozornosť

33



Vladimír Tóth

vladimir.toth@mindop.sk