

TVORBA KONCEPCIE ÚZEMNÉHO ROZVOJA CYKLOTRÁS V KONTEXTE INTEGROVANÉMU DOPRAVNÉMU SYSTÉMU A PRVKOV CESTOVNÉHO RUCHU

CREATION OF CONCEPT FOR SPATIAL DEVELOPMENT FOR THE CYCLING PATHS
IN THE CONTEXT OF INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM AND TOURISM

Ing. arch. Martin Hépal; Ing. Otto Tokár; Ing. arch. Mária Rajecká

ABSTRAKT

Koncepcie územního rozvoje cyklostezek Bratislavského samosprávného kraje ve vztahu k Integrovanému dopravnímu systému a významným bodem cestovního ruchu (dále jen "koncepte rozvoje cyklostezek") představuje dokument, který slouží jako podklad pro plánovaný rozvoj cyklistických tras a Terminálů integrované osobní dopravy v procesu aktualizace územně plánovací dokumentace regionu a dotčených měst a obcí. Koncepcie rozvoje cyklostezek se skládá z analytické a návrhové části. Hlavní částí dokumentu je návrh trasování cyklistické dopravy formou samostatných cyklistických komunikací a cyklostezek k přestupním uzlům Integrovaného dopravního systému a cílům cestovního ruchu, návrh vybavenosti cyklistické dopravy jakož i Terminálů integrované osobní dopravy. Článek představuje koncepci rozvoje cyklostezek se zaměřením na její závěry a zároveň nabízí metodický návod pro vytváření obdobných koncepcí.

Klíčová slova: *cyklistická doprava, cyklostezka, Integrovaný dopravní systém.*

ABSTRACT

Concept for spatial development for the cycling paths in Bratislava autonomous region in relation to Integrated transport system and significant tourist landmarks (further referred to as 'Developmental concept of cycling paths) presents a document that serves as a foundation for planned development of the cycling paths and Terminals of integrated passenger transport in the process of updating territorial planning of the region as well as included towns and villages. Developmental concept of cycling paths consists of analytical and practical sections. The main part of the document is a proposal for routing of the cycle transportation in the form of independent cycling routes and paths to the transfer nodes of Integrated transport system. Furthermore, the goal of tourism, design of the facilities of the cycling transport as well terminals of the integrated passenger transport. The paper constitutes a concept of development of the cycling paths focusing on its conclusions, while offering a methodological instruction for the creation of similar concepts.

Key words: *cycling, cycling paths, Integrated transport system.*

1 ÚVOD

Cyklistická doprava je pojem, ktorý v sebe zahŕňa hmotné a prevádzkové aspekty viažuce sa na aktívne využívanie bicykla. Pre cyklistu je prioritný bezpečný a rýchly presun do cieľa – do zamestnania, do školy, za občianskou vybavenosťou a to všetko s možnosťou prestupu na mestskú alebo medzimestskú hromadnú dopravu. Samozrejmosťou je využitie infraštruktúrnych doplnkov – odstavné plochy, požičovne bicyklov a príslušenstva, servis a iné.

Bicykel je ideálny mestský dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti (cca 2 až 5 km). Na tejto vzdialenosti je v porovnaní s inými druhmi dopravy najrýchlejší, pričom čas prepravy je uvažovaná v zmysle „Door to Door“. Bicykel je v meste konkurencieschopný aj z dôvodu, že cyklisti majú výrazne menšie nároky na statickú dopravu v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou (ďalej len IAD). Problémom v našich pomeroch je však skutočnosť, že s návrhom potrebnej cyklistickej infraštruktúry zväčša neuvažujú územné plány miest a obcí, čo znemožňuje koncepčné plánovaný rozvoj cyklo dopravy.

1.1 Predmet koncepcie

Predmetom Koncepcie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu (ďalej len „koncepcia rozvoja cyklotrás“) je analýza jestvujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry, dostupnosti prestupových uzlov Integrovaného dopravného systému (ďalej len IDS) a významných bodov cestovného ruchu (ďalej len CR). Hlavnou časťou koncepcie rozvoja cyklotrás so zameraním na cyklistickú dopravu je návrh vedenia cyklistov na samostatných cyklistických komunikáciách a cyklistických cestičkách k prestupovým uzlom IDS a cieľom CR.

Riešené územie je vymedzené hranicami Bratislavského kraja, ktorého plocha je 2 052,6 km². Osídlenie Bratislavského kraja pozostáva z hlavného mesta SR – Bratislavy a 72 obcí. Pričom Bratislava pozostáva zo 17 mestských častí [1].

1.2 Cieľ koncepcie

Hlavným cieľom koncepcie rozvoja cyklotrás je odľahčenie preťaženej dopravnej infraštruktúry v regióne a to najmä znížením podielu využívania IAD v prospech cyklistickej dopravy. Cyklistická doprava má menšie nároky na parkovanie a nemá negatívny vplyv na životné prostredie a zároveň podporuje zdravší životný štýl. Koncepcia rozvoja cyklotrás chce prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy zo súčasných 1,5 % na 10 % do roku 2020 v súlade so základnou víziou Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR [2].

Cieľom je integrácia cyklistickej dopravy s ostatnou dopravou (železničnou dopravou, cestnou dopravou, vodnou dopravou, atď.), pričom by mala byť zabezpečená maximálna bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky, najmä cyklistov, v miestach kde sa cyklistická dopravná sieť prekrýva s cestnou sieťou.

Ďalším cieľom koncepcia rozvoja cyklotrás je napojenie cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové uzly – Terminály integrovanej osobnej prepravy (ďalej len TIOP) a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy. Súčasne je cieľom, aby sa na strategických prestupových uzloch medzimestskej a mestskej hromadnej dopravy budovali záchytné parkoviská typu „Park and Ride“ a „Bike and Ride“.

Súčasťou koncepcie je aj zabezpečenie dostupnosti významných turistických a rekreačných cieľov v Bratislavskom samosprávnom kraji cyklistickou dopravou na krátke i dlhé vzdialenosti.

2 ANALYTICKÁ ČASŤ

Analytická časť koncepcie rozvoja cyklotrás hodnotí súčasný rozvojový potenciál Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len BSK) v oblasti cyklistickej dopravy. Nosnou zložkou analytickej časti boli výjazdové rokovania a stretnutia s predstaviteľmi miest, obcí a dotknutých organizácií, vykonané prieskumy priamo v teréne a štúdium východiskových podkladov, pozri Použitá literatúra / Východiskové podklady.

2.1 Analýza cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji

Bratislavský samosprávny kraj má v súčasnosti okolo 800 km vyznačených cykloturistických trás, prevažne v lesnom prostredí [3]. Cyklotrasy v zastavanom území sú vo veľkej miere vedené po existujúcich frekventovaných komunikáciách cyklopruhmi alebo cyklokoridormi. Obrovský potenciál pre BSK prináša trasovanie medzinárodných trás EuroVelo týmto územím.

EuroVelo je sieť 14-tich diaľkových cykloturistických trás naprieč celou Európou. Keď bude sieť EuroVelo v roku 2020 kompletne dokončená, bude celková dĺžka súčtu jej trás vyše 70 tisíc kilometrov. Cez Slovensko prechádzajú tri trasy EuroVelo, pričom územím BSK prechádza EuroVelo 6 a EuroVelo 13 [4].

2.1.1 EuroVelo 6 - Dunajská cyklocesta

Trasa spája Atlantik s Čiernym morom. Na Slovensko vstupuje v obci Berg a má dve varianty: pôvodná, ktorá vedie kratšou časťou cez slovenské územie do Rajky v Maďarsku v dĺžke 23 km a neskôr schválený druhý variant, ktorý prechádza ľavým brehom Dunaja cez Prístavný most v Bratislave až do Gabčíkova [4].

2.1.2 EuroVelo 13 - Cesta Železnej opony

Cesta železnej opony (Iron Curtain Trail) prechádza našim územím v dĺžke 96 km. Táto cyklotrasa vstupuje na slovenské územie smerom od rakúskych hraníc v prechode Hohenau - Moravský Svätý Ján a vedie cez Devín do Bratislavy, potom cez most Lafranconi k Mostu SNP a Petržalku do Kittsee v Rakúsku. Je vedená zväčša po hrádzach a účelových komunikáciách riek Morava a Dunaj [4].

2.2 Analýza Terminálov integrovanej osobnej prepravy

Prestupné miesta – uzly a zastávky, tvoria strategické body dopravnej siete. Uzly a zastávky sú miesta, kde cestujúci môže vstúpiť, resp. vystúpiť zo systému hromadnej dopravy. Uzly tvoria zároveň prestupové miesta, kde môže cestujúci zmeniť trasu, použiť nadväznú spojenie, poprípade prestúpiť na inú formu hromadnej dopravy.

Ďalším cieľom koncepcia rozvoja cyklotrás je napojenie cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové uzly – Terminály integrovanej osobnej prepravy (ďalej len TIOP) a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy. Ide najmä o napojenie na stanice a zastávky železničnej osobnej prepravy, ktorá je nosným systémom integrovanej dopravy. Súčasne je cieľom, aby sa na strategických prestupových uzloch medzimestskej a mestskej hromadnej dopravy budovali záchytné parkoviská typu „Park and Ride“, kedy cestujúci prestupuje s formy IAD na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu a záchytné parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestupuje z cyklistickej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu. Tieto parkoviská slúžia na krátkodobé i dlhodobé odstavenie dopravného prostriedku.

Odstavné zariadenia pre bicykle musí spĺňať nasledujúce kritériá [5]:

- bezpečné zaistenie bicykla,
- možnosť uzamknutia bicykla,
- ľahkú identifikovateľnosť,
- bezbariérovosť.

Najbežnejšou formou sú stojany pre bicykle, pričom štandardom by malo byť ich zastrešenie. V zahraničí sú bežné uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle, uzamykateľné prístrešky, či automatické parkovacie systémy.

2.3 Analýzy súčasnej dostupnosti vybraných cieľov cestovného ruchu

Cykloturistika je podmnožinou cyklistickej dopravy a výrazne koreluje s cestovným ruchom. Cieľom koncepcie rozvoja cyklotrás je zabezpečenie dostupnosti turistických a rekreačných cieľov v BSK cyklistickou dopravou na krátke i dlhé vzdialenosti. Dobudovaním cyklistických cestičiek k Terminálom integrovanej osobnej prepravy a ich vzájomným prepojením sa posilní dôležitý tento segment cestovného ruchu najmä pre vidiecke oblasti. Je tu predpoklad pre ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosť.

3 NÁVRHOVÁ ČASŤ

Na základe stanovených cieľov a výstupov analytickej časti koncepcie rozvoja cyklotrás boli navrhnuté cyklotrasy tak, aby bola dosiahnutá maximálna integrácia cyklistickej dopravy s ostatnou dopravou a to najmä napojením cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové miesta – uzly a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy a vedením cyklotrás k oblastiam s vysokou mierou pracovných príležitostí – priemyselné parky, nadnárodné spoločnosti a intenzívne urbanizované mestské prostredie.

Vytvára sa tým predpoklad pre výrazne väčšie využívanie cyklistickej dopravy spojenej s hromadnou osobnou dopravou pri dochádzaní za prácou, vzdelaním, či občianskou vybavenosťou a zároveň sa zabezpečí dostupnosť turistických a rekreačných cieľov v BSK na krátke i dlhé vzdialenosti. Koncepcia rieši segregáciu cyklodopravy od cestnej dopravy.

Niektoré cyklotrasy vedené po pozemných komunikáciách v intraviláne i extraviláne sa vplyvom výrazného nárastu využívania IAD v posledných desaťročiach stali nebezpečnými a z toho dôvodu boli navrhnuté zrušenie značenia.

3.1 Návrh trasovania cyklistickej dopravy

Najdôležitejšou časťou koncepcie rozvoja cyklotrás bolo vymedzenie bezpečných cyklistických dopravných trás v území, vychádzajúc z existujúcej sídelnej štruktúry, rozvojových centier a hlavných rozvojových smerov v území ako aj navrhovanej koncepcia rozvoja sídelnej štruktúry BSK ukotvenej v Územnom pláne regiónu – BSK (ďalej len ÚPN R BSK) [1], ktorá je založená na týchto princípoch:

- zachovanie historicky vyvinutej osnovy krajiny,
- rozvoj nadregionálnych väzieb vo vzťahu k susedným štátom (Rakúsko, Maďarsko) a krajom na národnej úrovni (Tmavský kraj),
- rozvoj a podpora existujúcich regionálnych rozvojových centier osídlenia (Malacky, Pezinok, Modra, Senec) a rovnomerných podmienok rozvoja ostatných obcí,

- rozvoj a podpora regionálnych rozvojových pólů mesta Bratislavy v záujme zníženia dostredivých tokov do mesta Bratislavy za prácou a službami.

Vychádzajúc z uvedených princípov bola navrhnutá základná sieť rozvoja cyklistickej dopravy pozostáva z 10-tich hlavných (*kmeňových*) cyklistických trás prepájajúcich strategické prestupové uzly, oblasti s vysokou mierou pracovných príležitostí a významné body cestovného ruchu a pridružených (*vetvových, podvetvových*), ktoré dopĺňajú hlavnú sieť a prepájajú obce Bratislavského samosprávneho kraja a mestské časti Bratislavy, pozri Tab. 1 a Obr. 1.

Číslo	Názov	Počet trás	Existujúce		Navrhované		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	46	41	72 856	62	130 383	103	203 239
2.	Vinohradnícka	10	2	3 432	21	69 620	23	73 052
3.	Senecká	13	4	9 943	32	59 683	36	69 626
4.	Podunajská	8	0	0	25	52 915	25	52 915
5.	Župná	15	0	0	40	80 244	40	80 244
6.	Gidrasko-Višťucká	5	0	0	16	39 748	16	39 748
7.	Žitnoostrovná	7	5	9 627	18	33 830	23	43 458
8.	Dunajská	6	10	23 706	4	9 676	14	33 385
9.	Záhorská	19	14	27 432	49	142 570	63	170 002
10.	Malokarpatská	17	10	16 561	33	80 219	43	96 780
Spolu		146	86	163 558	300	698 888	386	862 446

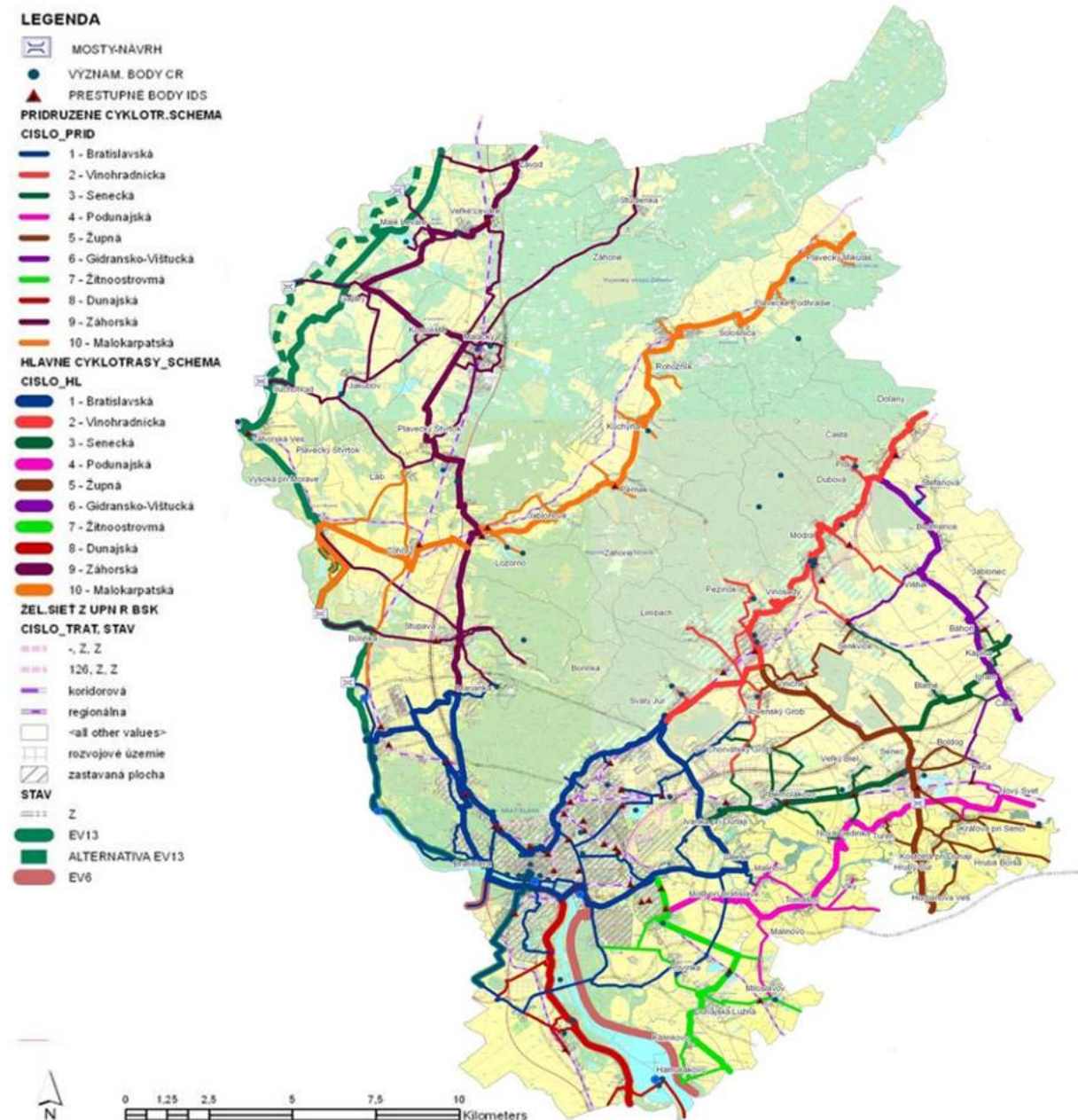
Tab. 1 Dopravné cyklistické trasy

Pri návrhu cyklistických trás sa prihliadalo k možnostiam využívania existujúcej infraštruktúry ako sú účelové komunikácie, poľné cesty, hrádze vodných tokov a možnostiam trasovania samostatných nemotoristických komunikácií určených pre cyklistov (cyklistická cestička) v pridružených priestoroch diaľnic, rýchlostných ciest a ostatných pozemných komunikácií ako aj trás inžinierskych sietí. Ďalej sa prihliadalo k možnosti využitia existujúcich bezbariérových prechodov (mosty, lávky, podchody). Cyklistické cestičky boli umiestňované i v súbehu navrhovaných komunikácií v zmysle ÚPN R BSK [1]. Pri navrhovaní prvkov cyklistickej infraštruktúry je potrebné vychádzať z Technických podmienok navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP 07/2014 [5], ktoré vydalo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Z hľadiska komplexnosti systému je potrebné navrhovať v nižších stupňoch ÚPP a ÚPD ako aj v projektových dokumentáciách vybavenie cyklistických komunikácií a to najmä:

- cyklistické odpočívadlá,
- servisné stanice pre bicykle,
- odstavné zariadenia pre bicykle.

Základná vybavenosť parkoviska TIOP typu „Bike and Ride“:

- stojany pre bicykle, pričom štandardom by malo byť ich zastrešenie,
- bezbariérový prestup na hromadnú dopravu - v podchodoch a nadchodoch vybavený schodiskovými žliabkami, slúžiacimi pre vedenie bicykla.



Obr. 1 Návrh trasovania cyklistickej dopravy

4 ZÁVER

Koncepcia rozvoja cyklotrás navrhla ucelenú sieť cyklodopravných trás, ako súčasť Integrovaného dopravného systému. Priestorové usporiadanie nových cyklistických cestičiek je potrebné podrobnejšie vymedziť v nižších stupňoch územnoplánovacej dokumentácie a územnoplánovacích podkladoch a poprípade doplniť o ďalšie úseky, ktoré neboli riešené v regionálnych súvislostiach, ale na miestnej úrovni majú svoj význam. Cyklistické cestičky navrhujeme zahrnúť medzi stavby verejnoprospešného charakteru.

Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu bola na základe objednávky vypracovaná spoločnosťou Pozemné stavby TTK s.r.o. Zodpovední riešitelia sú: Ing. Otto Tokár a Ing. arch. Martin Hépal. Obstarávateľom bol Bratislavský samosprávny kraj. Osoba odborne spôsobilá pre obstarávanie ÚPP a ÚPD: Ing. arch. Mária Rajecká.

Použitá literatúra

- [1] *Územný plán regiónu. Záväzná časť – Bratislavský samosprávny kraj.* [online]. Bratislava, Bratislavský samosprávny kraj, 2013, 37 strán [cit. 20.11.2015]. Dostupné na:
<http://www.region-bsk.sk/SCRIPT/ViewFile.aspx?docid=10050878>
- [2] *Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.* [online]. Bratislava, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015-03, 48 strán [cit. 20.11.2015]. Dostupné na:
http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/cyklistika/Cyklostrategia_2013_druhe_vydanie_SK.pdf
- [3] *Územný generel dopravy Bratislavský samosprávneho kraja.* Bratislava, Bratislavský samosprávny kraj, 2012-09, 92 strán
- [4] EuroVelo na Slovenku. [online]. [cit. 20.11.2015]. Dostupné na:
<http://www.eurovelo.sk/sk/>; <http://www.eurovelo.sk/sk/6>; <http://www.eurovelo.sk/sk/13>
- [5] *Technické podmienky. Navrhovania cyklistickej infraštruktúry.* [online]. Bratislava, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2014-07, 77 strán [cit. 20.11.2015]. Dostupné na:
http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/dopinfra/cesinfra/tech_predpisy/2014/TP_07_2014_navrhovanie_cyklistickej_infrastruktury.pdf