

Zásady dopravní politiky

Platné Zásady dopravní politiky byly schváleny dne 10.4.2000 na 13. zasedání Městského zastupitelstva Tábor pod č. usnesení 525/13/00.

1. ÚVOD

- Doprava je spojujícím článkem mezi základními funkcemi města jako jsou bydlení, zaměstnání, vzdělávání, zásobování, obchod, podnikatelské aktivity, rekreace a turistický ruch a musí proto být vždy zajišťována na takové úrovni, která umožní harmonický rozvoj všech funkcí města.
- Doprava je měřítkem pro posouzení kvality a atraktivnosti jednotlivých lokalit ve městě. Rozvoj dopravní infrastruktury města musí proto vyhovovat rozvojovým plánům a cílům města. V nově zastavovaných částech města bude rozvoj komunikační sítě podporován městem (finanční účast, výkup pozemků apod.) a to zejména v zónách určených k bydlení.
- Analýza dosavadního vývoje individuálního automobilismu je alarmující. Zatížení komunikační sítě města roste rychlejším tempem, než v jiných městech ČR a podíl individuálního automobilismu na celkové dělbě dopravní práce je neúměrně vysoký. Vzrůstá počet obyvatel obtěžovaných hlukem z dopravy a emisemi škodlivin v míře poškozující jejich zdraví. Největší pozornost nutno věnovat dokončení přeložky silnice I/3 (E-55) a napojení města na nadřazenou komunikační síť (zejména napojení Pražského sídliště na přeložku silnice I/19); na nízké technické úrovni je světelné signalizační zařízení.
- Oblast Starého města vyžaduje velmi účinnou ochranu před pronikáním automobilové dopravy. Tuto ochranu zajistit vhodným dopravním režimem (omezujícím rychlost jízdy a vylučujícím stání mimo vyznačená parkoviště s preferencí pěší a cyklistické dopravy), zvyšováním podílu parkovacích míst nezatěžujících vnitřní komunikační síť oblasti Starého města. Při návrzích fyzických zábran na komunikacích uvnitř oblasti Starého města brát zřetel na vozidla hasičů, rychlé záchranné služby, údržby apod.
- Při snahách o další zklidňování dopravy je nutno vždy respektovat dopravní potřebu důležitou pro fungování města, jeho podnikatelských a obchodních aktivit a jeho veřejně prospěšných institucí. Zásobování zejména v historickém jádru provádět způsobem, který je šetrný jak k životnímu prostředí, tak stavebně - technickému stavu objektů, zejména budov.
- Nadále podporovat stavbu dálnice D-3 ve stabilizované trase a rekonstrukci železniční tratě Praha - České Budějovice na rychlost 160 km h-1 ("IV. železniční koridor"). Dálniční spojení považuje město za podmínku hospodářského rozvoje regionu, v kvalitním železniční spojení spatřuje ekologicky příznivou dopravní cestu.

2. ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, ÚZEMNÍ A STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

- Územní plánování má nezastupitelnou roli při umísťování nových pracovních příležitostí, obytných, obchodních a podnikatelských zón, rekreačních území a dalších městských funkcí. Při jejich budoucí lokalizaci brát v úvahu i záměr postupné optimalizace přepravních nároků obyvatel města.

- Při územním a stavebním řízení staveb podnikatelského charakteru vyvíjet tlak na investory, aby v rámci stavby (jako podmiňující investici) tam, kde je to potřebné, napomohli k budování a přestavbě základního komunikačního skeletu města, nebo modernizaci řízení dopravy. Podporovat takovou výstavbu, která toto umožní.
- V územním a stavebním řízení dopravních staveb v maximální míře chránit stávající zeleň, zejména vzrostlou stromovou. Kácení vzrostlých stromů pro pěší komunikace (včetně chodníků), cyklistické stezky (včetně samostatných cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru silničních komunikací), parkoviště a na dopravně zklidněných komunikacích povolovat pouze v odůvodněných případech.
- Při návrzích stavby nových a rekonstrukci stávajících komunikací chránit v maximální míře přilehlé území před nadlimitním hlukem z dopravy. Přitom upřednostňovat aktivní prvky ochrany (vedení trasy, kvalita povrchu vozovky, plynulost dopravy) před prvky pasivními (protihlukové zábrany).
- Na síti obslužných komunikací v obytných zónách města vytvářet postupně podmínky pro takové využití dopravního prostoru, které podporuje ekologicky příznivější dopravní a společenské funkce (různé formy dopravního zklidnění a využití retardujících opatření s maximálním využitím architektonických prvků). Obdobně nutno navrhovat komunikační skelet i v nově budovaných obytných zónách. Podporovat zřizování obytných zón v okrajových částech města; tyto zóny však navrhovat pouze v lokalitách a úsecích s nízkým objemem automobilové dopravy a to v těch případech, kde šířka uliční čáry je nejméně 8 m.

3. DĚLBA DOPRAVNÍ PRÁCE

- Dopravní vztahy ve městě a v jeho jednotlivých částech (především vnitroměstské dopravní vztahy) realizovat přednostně dopravními obory příznivějšími pro životní prostředí ve městě, tj. pěší, cyklistickou a hromadnou dopravou.
- Podporovat rozvoj pěší, cyklistické a hromadné dopravy. K tomu využít všech forem jejich propagace včetně informovanosti a výchovy jejich účastníků.

4. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

- Podmínky pro pěší a cyklisty nutno neustále zkvalitňovat a tím podporovat tyto dopravní obory a snižovat riziko nehod při střetu s vozidly. Je nutno postupně minimalizovat překážky na hlavních pěších trasách (ztrátové výšky a délky tras), mimo světelně řízené křižovatky zřizovat dělené přechody pro pěší. Nadchody a podchody pro pěší zřizovat pouze výjimečně ve zvlášť odůvodněných případech (v okrajových částech města) a to tak, aby objem ztrátových výšek byl minimální.
- Postupně upravit a vyznačit hlavní cyklistické trasy ve městě v souladu se zpracovaným Návrhem rozvoje cyklistické dopravy. V případě stavební rekonstrukce úseku komunikace, po kterém je vedena cyklistická trasa, vybudovat samostatný cyklistický pás v přidruženém prostoru. Tam, kde to šířka uliční čáry neumožní, vyznačit alespoň samostatné jízdní pruhy (pruh) v hlavním dopravním prostoru a to i za cenu výjimky z příslušné normy. Pro zkvalitnění podmínek pro cyklisty využívat v odůvodněných případech i část chodníku (jako "Stezka pro chodce a cyklisty").
- U nově navrhovaných objektů výroby, obchodu a služeb zřídit na vlastním pozemku přímo jako součást stavby potřebný počet zařízení pro odstavování jízdních kol a to v

počtu odpovídajícím podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě dopravní práce a charakteru objektu.

5. MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- Podporou MHD je nutno v maximální míře zabránit poklesu jejího podílu na dělbě dopravní práce. K tomu je zapotřebí zpracovat a průběžně kontrolovat systém standardů kvality MHD, zejména z hlediska tarifní politiky, spolehlivosti, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti.
- Efektivnost investic do MHD posuzovat z hlediska jejich přínosu pro zvýšení kvality systému MHD, jako nástroje pro ovlivnění dělby dopravní práce. Z tohoto hlediska posuzovat i investice do komunikační sítě města (systémy preference na světelně řízených křižovatkách, případné zřízení samostatných jízdních pruhů pro vozidla MHD, stavební úprava zastávek apod.)
- Podporovat zavedení integrovaného dopravního systému v tábořské městské aglomeraci a případně vést jednání s jednotlivými dopravci.

6. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

- Očekávaný nezbytný další růst objemu individuální automobilové dopravy je nutno zajišťovat vždy především se zřetelem na lepší využití existujících dopravních ploch racionalizací organizace a řízení dopravního provozu. V odůvodněných případech navrhovat samostatné jízdní pruhy pro vozidla MHD.
- Rozšíření stávající silniční a uliční sítě v zastavěném území města navrhovat a provádět pouze v těch případech, kde zlepšení životního prostředí a dopravních poměrů nelze dosáhnout jinými opatřeními. V žádném případě nesmí docházet k preferenci automobilové dopravy na úkor dopravních oborů, které jsou ekologicky a prostorově příznivější, zejména pěší, cyklistické a městské hromadné dopravy.
- Pro optimální řízení dopravně nejvíce zatížených úrovnových křižovatek počítat s jejich vybavením dynamickými řadiči, nebo je upravit jako okružní. Tam, kde se to jeví jako účelné, vybavit systém řízení křižovatek preferencí MHD.
- Dořešit koncepci systému řízení dopravy s případnou vazbou na městský informační systém. U nově instalovaných a modernizovaných systémů řízení křižovatek ve výběrovém řízení požadovat vzájemnou kompatibilitu a schopnost zapojení do městského systému řízení dopravy.

7. ODSTAVOVÁNÍ A PARKOVÁNÍ VOZIDEL

- Trvalou pozornost věnovat potřebám dopravy v klidu, tj. budování nových, ale zejména racionalizací využívání stávajících parkovišť, garáží a dvorů včetně možností dodatečného vestavění garáží do stávajících objektů pokud tomu nebrání jiné požadavky (architektonické, urbanistické, dopravní apod.). Při návrhu těchto zařízení dbát potřeby proporcionálního řešení ve všech částech města a pro všechny účastníky silničního provozu, tedy především obyvatele města, turisty a obchodní partnery místních podnikatelských aktivit. V počtu odpovídajícím výhledové dělbě dopravní práce budovat zařízení pro odstavování jízdních kol.

- V oblasti Starého a Nového města v případě nedostatku parkovacích kapacit upřednostnit krátkodobé parkování, jako nástroj změny dopravního chování obyvatel města.
- V územním (stavebním) řízení nutno dbát toho, aby veškeré nově budované stavby měly svoji parkovací potřebu pokrytu na vlastním pozemku a to přímo jako součást stavby. Pokud toto není v některých částech města možné, měli by investoři těchto zařízení (v souladu s legislativními možnostmi) přispět přiměřenou částkou na jejich vybudování na veřejných plochách. To se týká i nově budovaných objektů bydlení, jakož i o nástaveb a vestaveb u objektů stávajících. Ve stávajících sídlištích povolovat nové stavby (včetně nástaveb a vestaveb) pouze v tom případě, že součástí dokumentace stavby bude návrh řešení parkování (garážování); přitom nutno přihlédnout k bilanci odstavných stání (a návrhům na řešení jejího deficitu) pro ucelenou část tohoto sídliště (blok domů).
- Garážování a odstavování vozidel lze řešit podnikatelským způsobem. Město by mělo pro tento způsob podnikání v potřebném rozsahu vytvořit příznivé podmínky (například cenou pozemků). Budování nových jednopodlažních řadových garáží je nežádoucí.
- Odstavování nákladních aut (včetně speciálních vozidel, autobusů apod.) musí zajistit jejich majitelé (provozovatelé) zásadně mimo veřejně přístupné plochy ve vlastnictví města. Pro krátkodobé odstavování těchto vozidel navrhnout a realizovat na vhodných plochách parkovací místa. Tato parkoviště mohou být zřízena a provozována podnikatelským způsobem.

Zodpovídá: Ing. Michal Fořter

Vytvořeno / změněno: 24.6.2011 / 24.6.2011