Formulovaná vízia

Bratislava bude v roku 2030 mestom s trvalo udržateľným spôsobom mobility, kde 70 % ciest v rámci mesta i z/do mesta bude vykonávaných environmentálne priaznivými spôsobmi dopravy (verejná osobná doprava, bicykel, peší presun) a 30% bude naďalej pripadať na individuálnu automobilovú dopravu. Verejná osobná doprava a cyklistická doprava bude podporovaná na úkor individuálnej automobilovej dopravy s cieľom poskytovať kvalitné, komfortné a dostupné cestovanie. Verejná osobná doprava bude využívať nové a zmodernizované električkové a trolejbusové trate a v autobusovej doprave sa zvýši podiel bezemisných vozidiel. Chodci budú mať k dispozícii viac peších zón a budú rovnocennými účastníkmi cestnej premávky na dopravne upokojených uliciach. Cyklisti budú mať k dispozícii sieť bezpečných cyklistických komunikácií a rozsiahlu sieť upokojených ulíc v rámci zón 20 a 30. Parkovacia politika vyrieši rovnováhu medzi dostupnosťou parkovania a optimálnym využitím verejného priestoru. Centrum mesta bude regulované pre vjazd individuálnej automobilovej dopravy i nákladnej motorovej dopravy, zároveň sa pripravia projekty na obmedzenie tranzitnej dopravy cez centrum a širšie centrum mesta. Projekty na nové cesty vytvoria predpoklad na budúcu elimináciu dopravných zápch nielen pre trolejbusy a autobusy, ale aj pre individuálnu dopravu.

Strategický cieľ - kvantifikovaná vízia

Ako je zrejmé zo SWOT analýz či stromu problémov, základným identifikovaným problémom je stále vysoký podiel individuálnej motorovej dopravy v rámci mestskej mobility. Vzhľadom na podporu trvalo udržateľnej mobility, ktorú reprezentujú predovšetkým environmentálne priaznivé druhy dopravy, je nevyhnutné nastaviť stratégiu rozvoja mobility tak, aby tieto formy dopravy mali celospoločenskú akceptáciu ako rovnocenných alternatív premiestnenia oproti individuálnej automobilovej doprave.

Na tento účel je nevyhnutné venovať im spoločenskú pozornosť, dostatočné finančné prostriedky a politickú vôľu ich priorizovať na úkor energeticky, priestorovo a environmentálne najnáročnejšej individuálnej automobilovej dopravy. Aby bolo možné vyhodnocovať úspešnosť implementácie vyššie spomenutej vízie a redukcie základného identifikovaného problému, je nevyhnutné nastaviť strategický cieľ, ktorý je postavený na špecifických cieľoch. Zároveň, aby bolo možné odpočtovať plnenie úloh, musia byť stanovené jednoznačné a kvantifikovateľné merateľné ukazovatele.

Každý strategický dokument po analýze súčasného stavu, poznania problémov a návrhov ich riešení, musí zadefinovať strategický cieľ, kam by sa mal vývoj uberať, aby bol pre obyvateľov mesta a jeho inštitúcie dlhodobo udržateľný, zároveň však rešpektujúci reálne socioekonomické možnosti.

Každá vízia by mala byť aspoň sčasti kvantifikovateľná, aby bolo možné v budúcnosti vyhodnotiť jej plnenie. Každá vízia musí byť primerane ambiciózna, avšak nie nerealistická a musí rešpektovať najmä ekonomické možnosti. V prípade mobility ide hlavne o preferenciu environmentálne priaznivých druhov dopravy na úkor individuálnej motorovej dopravy. Ukazovateľ, ktorý hodnoverne zhodnotí plnenie tejto vízie, je modal split. Tento parameter udáva podiel, koľko ciest je vykonávaných pešo, nemotorovou dopravou, hromadnou dopravou alebo individuálnou automobilovou dopravou. Ako už bolo spomenuté vo vízii, strategickým cieľom je v roku 2030 mať modal split v prospech environmentálne priaznivých módov dopravy voči individuálnej automobilovej doprave 70 % ku 30 %. Jeho zisťovanie je možné na základe mobilitného prieskumu na štatisticky významnej a relevantnej vzorke. Aby bolo možné daný cieľ dosiahnuť, je nevyhnutné cestu k nemu detailne analyzovať a presne zadefinovať. Na to slúžia predovšetkým špecifické ciele, ktoré adresne pomenovávajú konkrétne aspekty jednotlivých oblastí mobility. Kvantifikovať merateľné ciele je možné cez merateľné ukazovatele, ktoré sa budú sledovať a vyhodnocovať.

Špecifické ciele kopírujú základné rozdelenie kapitoly na štyri okruhy - verejná osobná doprava, nemotorová doprava, parkovanie a individuálna motorová doprava.

Špecifické ciele

Verejná osobná doprava bude rýchlejšia pri bežnom cestovaní väčšiny obyvateľov v rámci Bratislavy aj pri ceste do Bratislavy. V Bratislave k zrýchleniu prispeje sprevádzkovanie nových električkových tratí, modernizácia tratí, budovanie buspruhov a preferencia na križovatkách. Vozidlá budú poskytovať komfort pre cestujúcich a budú poháňané väčšinou elektrinou. Zastávky budú príjemné a bezpečné, prestupné uzly kompaktné. Cestovné lístky bude možné si zakúpiť jednoducho, väčšina cestujúcich však bude mať cestovné predplatené alebo v cene služby Mobility as a Service (MaaS). Systém bude fungovať komplexne a synergicky bez ohľadu na typ použitej ekologickej dopravy.

Vlaky budú jazdiť z okolitých regiónov do Bratislavy i v rámci Bratislavy v 15- minútových intervaloch. Vybudované prestupné terminály na železničných tratiach s veľkokapacitnými parkoviskami pre bicykle sprístupnia nové prestupy medzi jednotlivými druhmi dopravy, čo skráti a zatraktívni cestovanie verejnou osobnou dopravou do práce, školy, za nákupmi i službami či rekreáciou. Na splnenie tohto cieľa bude nevyhnutné získať podporu ministerstva dopravy, ktoré objednáva železničnú dopravu.

Nemotorová doprava – Mesto bude mať vybudovanú základnú sieť cyklistických a peších komunikácií, na ktoré bude nadväzovať sieť dopravne upokojených ulíc v jednotlivých centrách i na sídliskách. Bicykel bude možné použiť v rámci ľubovoľnej dochádzkovej trasy. Postupne sa bude pretvárať cestná sieť do takej podoby, aby bola bezpečná pre všetkých užívateľov, predovšetkým chodcov a cyklistov. Vďaka kvalitným komunikačným výstupom obyvatelia ocenia tieto zmeny v prospech životného prostredia, zdravia i bezpečnosti. Systémy zdieľaných bicyklov a kolobežiek sú súčasťou verejnej osobnej dopravy a obyvatelia ich využívajú ako jednu platenú službu.

Vďaka opatreniam a bezpečnej infraštruktúre stúpa podiel cyklodopravy v rámci mesta na 10 %.

Parkovanie bude regulované s implementovaním moderných trendov v rámci navigácie na voľné parkovacie miesta, dôsledným systémom kontroly a jednoduchých platieb. Vo verejnom priestore bude mať parkovanie primerané zastúpenie, nebude na úkor hodnotnejšieho využitia tohto priestoru. Súčasťou budú parkoviská P+R najmä v regióne a na vjazdoch do mesta s jednoduchým prestupom na systém verejnej osobnej dopravy. Parkovacia politika bude nastavená tak, aby umožnila parkovanie rezidentom a návštevníkom mesta, avšak nemotivovala ich k využívaniu individuálnej dopravy na presun v rámci mesta.

Individuálna automobilová doprava bude predstavovať jednu z možností, ako uspokojiť dopyt po preprave pre obyvateľov či návštevníkov mesta a nebude možnosťou preferovanou, ako je tomu dnes. V uličnom priestore bude individuálnej doprave venovaný primeraný priestor tak, aby sa zachovala funkčnosť mestskej komunikačnej siete pre túto formu dopravy, ale nebola z hľadiska využívania dostupného priestoru uprednostňovaná. Vjazd do centra mesta bude regulovaný z pohľadu emisnej triedy vozidla, širšie centrum mesta a vybrané mosty budú regulované elektronickým mýtom a akákoľvek tranzitná doprava bude z mesta presmerovaná cez čiastočne dobudovaný diaľničný okruh D4. Aj vo väzbe na parkovaciu politiku mesta, rozvojom verejnej osobnej dopravy a zlepšením podmienok pre cyklistov a chodcov sa individuálna automobilová doprava stane pre väčšinu obyvateľov a návštevníkov len možnosťou, nie nevyhnutnosťou ako naplniť svoje prepravné potreby a nebude voľbou na presun na kratšie vzdialenosti. Pripravené budú tiež projekty rozvoja cestnej infraštruktúry, ktoré po ich realizácii pomôžu odbremeniť cestnú sieť a súčasne tiež pomôžu verejnej osobnej doprave.

Štruktúra cieľov a opatrení

Špecifický cieľ Zmena, ktorú chceme dosiahnuť	**Merateľný ukazovateľ výsledku** Premenná, ktorá opisuje žiadanú zmenu stavu	**Opatrenie** Aktivita, ktorá vyvoláva zmenu smerom k špecifickému cieľu
Mesto podporujúce udržateľnú mestskú a regionálnu mobilitu – rozvoj verejnej osobnej dopravy	Rozvoj električkových tratí • počet km novopostavených a zmodernizovaných existujúcich električkových tratí	Dôsledná projektová príprava Komunikácia s verejnosťou a s dotknutými organizáciami pre jednoduchý priebeh povoľovacieho procesu Zrýchlenie procesov zmeny územného plánu, majetkovoprávneho vysporiadania, verejného obstarávania a výstavby - ich minimalizácia na zákonné minimum
	Rozvoj trolejbusových tratí • počet km novopostavených trolejbusových tratí	Dôsledná projektová príprava Zrýchlenie procesov zmeny územného plánu, majetkovoprávneho vysporiadania, verejného obstarávania a výstavby - ich minimalizácia na zákonné minimum
	Preferencia verejnej osobnej dopravy v uličnom priestore a na križovatkách • počet km novozriadených vyhradených jazdných pruhov pre VOD • počet križovatiek s novozriadenou preferenciou VOD	Zmena organizácie dopravy (vyčlenenie existujúceho jazdného pruhu na úkor IAD) alebo vybudovanie nového vyhradeného pruhu pre VOD Modernizácia IT systémov križovatiek (radič, svetelná signalizácia a pod.)
	Modernizácia zastávok VOD • počet zmodernizovaných zastávok VOD	Vybavenie zastávok VOD elektronickými tabuľami a online informáciami Vybavenie zastávok prístreškami a mobiliárom Priblíženie nástupíšť v rámci prestupných zastávok
	Modernizácia vozidiel VOD • podiel bezemisných vlakových kilometrov v roku 2030 • počet dopravných prostriedkov s nulovou tvorbou emisií v roku 2030	Nákup vozidiel s bezemisnou prevádzkou Príprava infraštruktúry a technickej základne pre bezemisné vozidlá
	Atraktivita a dostupnosť VOD • počet predaných ročných PCL • počet prepravených cestujúcich • percento pokrytia populácie VOD (dochádzková vzdialenosť 5 min)	Propagácia neobmedzeného cestovania počas celého roka (ročný PCL) Propagácia využitia VOD pri jednotlivých typoch ciest (porovnanie s IAD, frekvencia, dostupnosť, jednoduchosť, moderné technológie a pod.)
	Rozpočtová kapitola na VOD v kompetencii mesta • vyčlenených v priemere 150 mil. EUR/rok na VOD v rozpočte Bratislavy v sledovanom období	Prioritizácia kapitoly rozpočtu určenej na investície a prevádzku VOD Systematické a udržateľné financovanie VOD - príprava na zvýšené kapitálové výdavky zo strany mesta po postupnom utlmení zahraničných finančných nástrojov (eurofondy)
	Prímestská autobusová doprava ako súčasť dopravného systému kraja • zlepšená dostupnosť a frekvencia VOD v regióne v nadväznosti na železničné stanice a prestupné zastávky vo vonkajšom meste	Lobing v rámci IDS BK za efektívnejšie využitie prímestskej autobusovej dopravy v rámci regiónu s ukončovaním liniek na železničných staniciach alebo prestupných zastávkach v regióne a efektívnejšie využívanie regionálnych autobusov v Bratislave bez kopírovania kapacitnej MHD
	Regionálna a mestská vlaková doprava ako súčasť dopravného systému kraja • interval na vlakových linkách S skrátený na 15 minút a to od staníc Senec, Pezinok a Malacky v čase 6. - 19. h v pracovných dňoch, 30 minút v ostatných časoch	Lobing na MDV SR za zlepšenie ponuky vlakov z okolitých regiónov pre dochádzanie do Bratislavy a vlakov premávajúcich v rámci Bratislavy Lobing na MDV SR a BSK za budovanie moderných prestupných terminálov kombinujúcich P+R, cyklistické komunikácie v rámci mesta/obce a príp. z okolitých obcí, prímestskú autobusovú dopravu s prestupom na vlak Lobing na MDV SR na zvýšenie kapacity železničnej infraštruktúry pre potreby verejnej osobnej dopravy do/z a v rámci Bratislavy
Mesto prioritizujúce chodcov vo verejnom priestore a rozširovanie peších zón alebo upokojených komunikácií	Komfort a bezečnosť pešieho pohybu • počet križovatiek s absolútnou preferenciou chodcov • počet zdvihnutých križovatiek • počet usmrtených chodcov = 0 (2018: 1) • počet ťažko zranených chodcov = 0 (2018: 8)	Rekonštrukcia križovatiek na tzv. zdvihnuté križovatky v úrovni chodníka (najmä v zónach 30 a pomalších) Rekonštrukcia križovatiek na križovatky s kontinuálnymi chodníkmi s absolútnou preferenciou chodcov Lobing za zmeny v legislatíve, vrátane technických noriem a predpisov, podporujúce bezpečnosť a plynulosť pešej dopravy a infraštruktúry; financovanie novelizácií alebo nových technických noriem
	Bezbariérovosť verejných priestorov • Počet bezbarierových priechodov pre chodcov	Komplexná rekonštrukcia križovatiek - bezbariérová infraštruktúra Identifikácia miest a peších ťahov s vysokou mierou bariérovosti
	Pešia prístupnosť štvrtí • počet nových podchodov/nadchodov/mostov/tunelov, skrátenie dostupnosti dvoch bodov pre chodcov kvôli líniovým bariéram (najmä cez železničné trate, diaľnice a pod.)	Identifikácia miest so slabou pešou dostupnosťou a potenciálnymi pešími prúdmi
	Pešie zóny • počet m2 sprístupnených peších zón na úkor ciest pre motorovú dopravu Zóny s obmedzeným vjazdom • počet km ciest zón s obmedzeným vjazdom Systematické rozširovanie dopravne upokojených ulíc resp. zón 20 a 30 • percento komunikácií v zóne 30 alebo pomalšej (cieľ 70 %) • počet km dopravne upokojených ulíc	Zaslepovanie a zjednosmerňovanie ciest pre IAD so zámerom znevýhodnenia použitia IAD voči udržateľným formám dopravy Lobing za zmeny v legislatíve, vrátane technických noriem a predpisov, podporujúce bezpečnosť a plynulosť pešej dopravy a infraštruktúry; financovanie novelizácií alebo nových technických noriem Trvalé uzatvorenie vybraných ciest a častí ciest pre motorovú dopravu, IAD alebo inú významnú skupinu s cieľom pretvoriť ich na tvrdé alebo mäkké pešie alebo upokojené zóny Trvalé obmedzenie vjazdu do vybraných ulíc alebo zón vybranej skupine motorových vozidiel (napr. podľa emisnej triedy, nerezidentom a pod.) s cieľom upokojenia dopravy alebo presmerovania dopravy
Mesto rozvíjajúce cyklistickú dopravu a zdieľanú mikromobilitu ako plnohodnotnú alternatívu voči ostatným spôsobom dopravy	Bezpečné a komfortné cyklistické komunikácie • počet novo sprístupnených metrov komunikácií vhodných pre bicykle (pre každý smer jazdy) • samostatná cyklistická komunikácia (obojsmerná) • samostatná cyklistická komunikácia (jednosmerná) • cestička pre chodcov a cyklistov (obojsmerná) • cestička pre chodcov a cyklistov (jednosmerná) • vyhradený pruh pre verejnú dopravu a bicykle • vyhradený pruh pre bicykle • ochranný pruh pre cyklistov • zobojsmernenie ulice pre bicykle (bez pruhu) • zníženie rýchlosti na ulici na 30 km/h alebo menej • bicyklová ulica • percento komunikácií v zóne 30 alebo pomalšej = 70 % • počet miest na prejazd cez križovatku na bicykli • podiel bicyklov/kolobežiek na prepravnej práci na radiálach R11, R13, R14, R35, R16, R26, R17 a R18 v úrovni medzi O2 a O3 = 10 %	Budovanie samostatných cyklistických komunikácií Komplexná rekonštrukcia križovatiek s doplnením cyklistickej infraštruktúry Spriechodnenie jednosmerných ulíc pre bicykle obojsmerne Zaslepovanie a zjednosmerňovanie ciest pre motorovú dopravu Lobing za zmeny v legislatíve, vrátane technických noriem a predpisov, podporujúce bezpečnosť a plynulosť cyklistickej dopravy a infraštruktúry; financovanie novelizácií alebo nových technických noriem
	Podpora rozvoja zdieľaných bicyklov • percento pokrytia populácie službami zdieľaných bicyklov (dochádzková vzdialenosť 5 min.) • počet dostupných zdieľaných bicyklov na 1000 obyvateľov v pokrytom území • priemerný denný počet výpožičiek zdieľaných bicyklov • priemerný denný počet bezemisných km	Manuál zdieľanej mobility Vzdelávíacie a komunikačne aktivity podporujúce jazdu na zdieľaných bicykloch
	Podpora rozvoja zdieľaných kolobežiek a iných formiem mikromobility • percento pokrytia populácie službami zdieľanej mikromobility, okrem bicyklov (dochádzková vzdialenosť 5 min.) • počet dostupných zdieľaných vozidiel na 1000 obyvateľov v pokrytom území • priemerný denný počet výpožičiek zdieľaných vozidiel • priemerný denný počet bezemisných km	Manuál zdieľanej mobility
Mesto rozvíjajúce kultúrne parkovanie rezidentov a návštevníkov hľadajúc rovnováhu medzi dostupnosťou parkovania a využitia verejného priestoru	Vybudovanie parkovacích domov a garáží • počet vybudovaných parkovacích domov a garáží • počet sprístupnených parkovacích miest v parkovacích domoch a garážach pre širokú verejnosť alebo skupinu obyvateľov • počet parkovacích miest zrušených na povrchu v okolí nových parkovacích domov/garáží	Schválenie a aktualizácia Koncepcie výstavby parkovacích domov a nadstavieb parkovísk Projektová príprava Participácia a komunikácia s verejnosťou
	Odstránenia čiastočného/úplného parkovania z chodníkov • počet km chodníkov po odstránení parkovania, ktoré budú plnohodnotne prístupné pre chodcov	Konsolidácia a preznačenie parkovacích zón, zón so zákazom státia a úsekov so zákazom státia Osadenie zahradzovacích stĺpikov Zmena využitia priestoru (terasy, zeleň, mobiliár, cyklistické komunikácie)
	Parkoviská sprístupnené za účelom prestupu na VOD alebo bicykel • počet sprístupnených alebo modernizovaných parkovísk P+R (cieľ = 6) • počet parkovacích miest na P+R (cieľ = 2000)	Prenájom, dohoda s partnerom a/alebo re-ogranizácia vlastných existujúcich spevnených plôch v blízkosti zastávok/staníc VOD a cyklotrás Budovanie nových parkovísk a/alebo parkovacích domov P+R Koordinácia so stakeholdermi (BSK, MVD SR, obce, ŽSR, BID a pod.)
Mesto rozvíjajúce elektromobilitu i služby zdieľania vozidiel	Zdieľané vozidlá • počet dostupných zdieľaných vozidiel na 1000 obyvateľov	Manuál zdieľanej mobility Zvýhodnenie zdieľaných vozidiel v rámci mestskej regulácie parkovania
	Elektromobilita • počet nabíjacích bodov pre nočné pomalé nabíjanie v uliciach (na sídliskách) = 500? • pokrytie mestských rekreačných lokalít pre stredne rýchle nabíjanie = 70 % lokalít	Rozvoj nabíjacej infraštruktúry pre pomalé nabíjanie (8+ h) dostupnej pre širokú verejnosť na mestských uliciach a parkoviskách Rozvoj nabíjacej infraštruktúry dostupnej pre širokú verejnosť na parkoviskách mestských rekreačných lokalít
Mesto podporujúce prípravu a neskoršiu výstavbu dôležitých líniových stavieb – stavby, ktoré pomôžu odklonu najmä tranzitnej dopravy, a tým vytvoria priestor pre udržateľné formy mobility	Projektová príprava líniových stavieb v tangenciálnych osiach mesta • počet projektov cestných komunikácií s ukončenou projektovou prípravou na vybrané stavby a získaným stavebným povolením	Projektová príprava Komunikácia s verejnosťou a s dotknutými organizáciami pre jednoduchý priebeh povoľovacieho procesu Koordinácia projektov s MDV SR a BSK Príprava finančných zdrojov na neskoršiu realizáciu projektov (vlastné alebo externé zdroje)
	Zavedenie inteligentného riadenia dopravy na vybraných mestských komunikáciách • Implementácia inteligentného systému riadenia dopravy	Zhodnotenie dopadov v dopravnom modeli, vrátane špecifikácie konkrétnych komunikácii Kompatibilita systémov s inými systémami riadenia dopravy Príprava finančných zdrojov na neskoršiu realizáciu projektov (vlastné alebo externé zdroje)
	Regulácia vjazdu individuálnej automobilovej dopravy do mesta • Implementácia emisnej regulácie individuálnej automobilovej dopravy na vstupe do centra • Implementácia automatizovanej regulácie vjazdu do určitých lokalít mesta • Implementácia elektronického mýta v širšom centre a/alebo na mostoch	Zhodnotenie dopadov v dopravnom modeli Včasná a zrozumiteľná komunikácia s verejnosťou ohľadom týchto opatrení

Pracovná verzia

Záver

Environmentálne prijateľná, užívateľsky atraktívna a ekonomicky udržateľná mobilita je jedným zo základných atribútov dobre fungujúceho mesta. Cieľom riadkov napísaných vyššie je poskytnúť identifikáciu problémov, ktoré sú prítomné, navrhnúť, ako sa s nimi realisticky a spoločensky akceptovateľne vysporiadať. Na základe identifikovaných problémov, ale aj moderných svetových dopravných politík, boli následne sformulované vízie, ktoré kvantifikujú strategické ciele.

V roku 2030 by Bratislava mala byť metropola, kde environmentálne priaznivé druhy dopravy budú všeobecne preferovanou a podporovanejšou alternatívou k individuálnej automobilovej doprave. Výsledkom by malo byť prerozdelenie environmentálne prijateľných foriem dopravy voči individuálnej automobilovej doprave v roku 2030 v pomere 70% ku 30% v prospech verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Už v súčasnosti sa do verejnej osobnej dopravy investujú značné finančné prostriedky, avšak bude nevyhnutné tento objem aj naďalej zvyšovať, aby do roku 2030 bola verejná osobná doprava prvou voľbou spôsobu premiestnenia pre väčšinu obyvateľov mesta alebo návštevníkov. Bude nevyhnutné pokračovať v už rozbehnutej preferencii v rámci uličného priestoru či dynamicky riadených križovatiek, budovaním nových električkových tratí, ktorý ako jediný dopravný systém v meste ponúkne dlhodobo dostatočnú prepravnú kapacitu v silne urbanizovaných územiach. Nemenej dôležitý bude aspekt ekologizácie dopravy, k čomu by mali prispieť kompletne bezemisné vozidlá vo flotile verejnej osobnej dopravy do polovice tohto storočia.

V oblasti nemotorovej dopravy, ktorá je reprezentovaná chodcami, cyklistami či užívateľmi rôznych elektrokolobežiek, bude dôležité rovnocenné postavenie týchto užívateľov voči motorovej doprave všade tam, kde to bude možné. Tomuto cieľu prispeje rozširovanie a debarierizácia peších zón, rozvoj cyklistickej infraštruktúry alebo vytvorenie dopravne upokojených ulíc s obmedzenou rýchlosťou na 30 km/h. Všade tu budú chodci či cyklisti rovnocennými účastníkmi cestnej premávky.

Parkovacia politika zabezpečí spoločensky nevyhnutnú reguláciu statickej dopravy. Bude predstavovať kompromis medzi dostupnosťou parkovania, hodnotnejším využitím verejného priestoru, a zároveň idey preferencie environmentálne priaznivejších druhov dopravy. Za týmto účelom rovnako vznikne previazanosť dostupnosti parkovania na miestach, odkiaľ sa bude dať pokračovať verejnou osobnou dopravou.

Individuálna automobilová doprava, ktorá predstavuje z celospoločenského hľadiska síce obľúbenú formu prepravy, bude v dôsledku svojich negatívnych externalít postupne systematicky regulovaná cez rôzne nástroje dopravnej politiky mesta, akým bude regulácia vjazdu do centra mesta a pod. Hoci má a aj bude mať svoje miesto v prepravnom procese, dôležité je vymedziť jej možnosti tak, aby boli dlhodobo udržateľné. Aj keď elektromobilita prináša zdanlivo ekologizáciu tohto druhu dopravy, stále tu budú negatívne konzekvencie v podobe dopravných kongescií, dopravnej nehodovosti či záberu verejného priestranstva pri potrebe parkovania. Napriek týmto skutočnostiam bude ale nevyhnutné vyriešiť špecifické dopravné stavby, ktoré pomôžu odkloniť tranzitnú dopravu mimo centrum mesta.

Tento dokument ponúka zadefinovanie jednotlivých špecifických cieľov, reprezentovaných merateľnými ukazovateľmi a následne pretavenie do strategického cieľa; konkrétny nástroj na koncepčné, environmentálne prijateľné a veríme, že aj spoločensky akceptovateľné riešenie mobility na najbližšie roky až desaťročia v meste Bratislava.