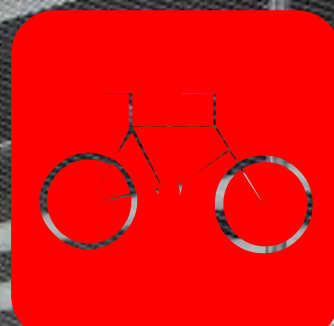


CYKLISTICKÁ DOPRAVA



Elektronický odborný časopis o cyklistickej
doprave

Číslo 2 Rok 2017 Ročník VIII ISSN 1338-0486



#Bratislava, Prešov, Poprad, Rajec, Trnava,
Žilina...

Viacúčelový pruh pre Slovensko

V Oxforde vás na univerzitu s autom nepustia

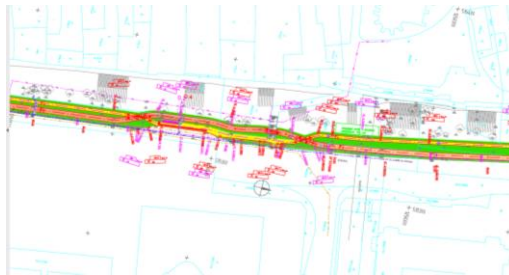
Ako si Graz buduje udržateľnú mobilitu..



Z obsahu.



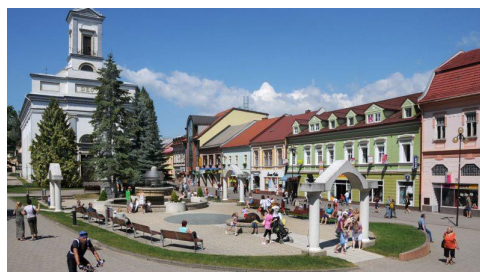
V Prešove budú nové cyklotrasy
a cykloželeznica, str. 4



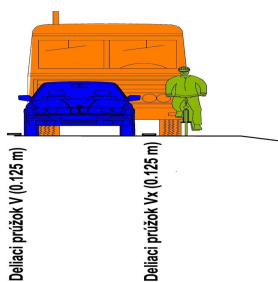
V Trnave pribudne cyklotrasa a cykloveža,
str. 5



Žilinu a Ražejské Teplice má prepojiť cyklotrasa, str. 6



Nová cyklotrasa v Poprade povedie od
západu na východ, str. 7



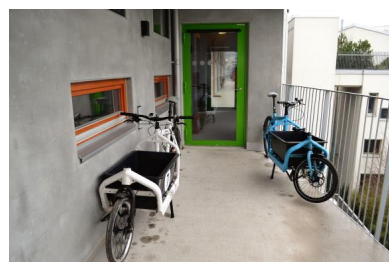
Viacúčelový pruh návrh, str. 9



Cykloposýpač z Anglicka, str. 11



Ako si Graz buduje udržateľnú
mobilitu, str. 13



V MALMÖ postavili cyklodom,
str. 15

Pedál.

Začína nám cyklosezóna. Aspoň tak sa to zdá z počtu cyklotrás, ktoré sa plánujú. Celkom to znie sľubne. Ktohovie koľko z nich sa skutočne zrealizuje.

Čo si na jar pripravíme, na jeseň akoby sme to našli. Len dúfam, že sa to nebude budovať na jeseň.. Ale budme optimisti. Navyše sa nechajme inšpirovať zahraničnými skúsenosťami. Dokonca prinášame návrh pre viacúčelový pruh, ktorý slovenská legislatíva potrebuje ako soľ. Tak uvidíme.

Prijemné čítanie

Marián Gogola /redakcia



Ak je na ceste miesto pre kopy snehu, je tam priestor aj pre cyklopruhy !

Zdroj: BudgieGirl

V PREŠOVÉ BUDÚ NOVÉ CYKLOTRASY A CYKLOŽELEZNIČKA



Mestské zastupiteľstvo. Prešovskí poslanci rokovali. (Zdroj: Mária Pihličová)

Prešovskí poslanci rokovali o schválení projektov na tento rok. Podporených bolo tiež šesť projektov venujúcich sa budovaniu cyklochodníkov.

Týka sa to cykloželezničky medzi Prešovom a Zlatou Baňou, cyklochodníky na Sekčovskej ulici od L. Novomeského po Šalgovík, pri Mlynskom náhone od Kúpeľnej ulice po Vysokoškolský areál. Taktiež cyklocestu medzi Mestskou halou a Wilec hôrkou a cyklochodník na Masarykovej ulici.

Poslanci takisto podporili projekt cyklochodníka z Bajkalskej ulice po konečnú zastávku MHD na Sídlišku III.

Celkovo sú projekty rozpočtované na takmer 2,78 mil. eur, pričom spoluúčasť mesta je päť percent.

Najdrahším projektom je deväťkilometrová cykloželeznička medzi Prešovom a Zlatou Baňou spájajúca mesto aj s obcami Dulová Ves a Kokošovce, ktorej rozpočet je takmer 2,1 mil. eur.

„Ambíciou cyklotrás je prepojiť existujúce trasy takým spôsobom, aby občania mali možnosť plynulého presunu za prácou a vzdelaním. Prioritným dôvodom je aj odľahčenia dopravy, aby občania využívali skôr nemotorovú ako motorovú dopravu,“ povedala Artimová.

zdroje:

presov.korzar.sme.sk/

presov.sk

BRATISLAVA PLÁNUJE INVESTOVAŤ DO NOVÉHO BIKESHARINGU A CYKLOTRÁS



Vedenie hlavného mesta plánuje rekonštruovať cesty, chodníky, zastávky MHD či podchody. Vybudovať chce tiež nové parky, cyklotrasy, zrevitalizovať Námestie slobody a zmodernizovať električkovú trať v Karlovej Vsi. Výzvy Bratislavy v roku 2017 dnes predstavil primátor hlavného mesta Ivo Nesrovnal.

Mesto plánuje za sedem miliónov eur opraviť takmer 30 kilometrov ciest, päť kilometrov chodníkov či 18 zastávok MHD. Rekonštruovať sa budú podchody na Dolnozemskej a Rusovskej ceste. Súkromný investor má obnoviť podchod aj na Trnavskom mýte.

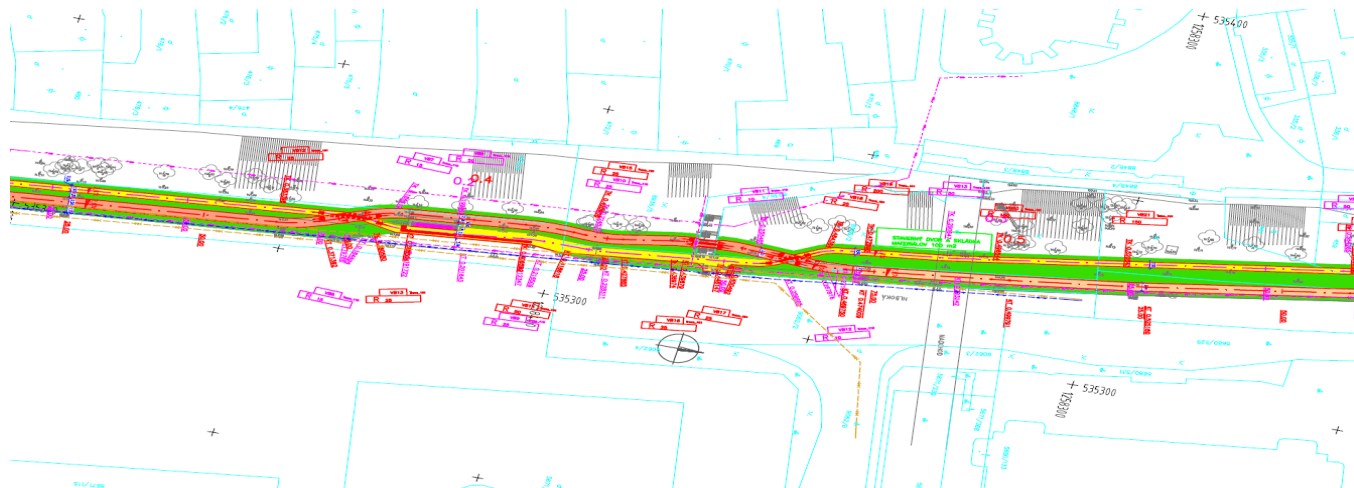
Hlavné mesto chce v tomto roku spustiť projekt zapožičiavania bicyklov, tzv. bikesharingu, na ktorý vyčlenilo 460.000 eur.

"Taktiež nás čakajú dve veľké nové cyklotrasy Starohájska v Petržalke a Alstrova-Pekná cesta v Rači. Rovnako aj časť cyklotrasy na Rožňavskej smerom na Zlaté piesky," priblížil primátor. Bratislavská samospráva má na výstavbu a údržbu cyklotrás vyčlenený takmer jeden milión eur. V MHD pribudne v tomto roku 90 nových autobusov. Mesto chce hľadať aj ďalšie zdroje, aby zvýšilo počet vozidiel v Dopravnom podniku Bratislava.

zdroje:

bratislava.sk, topky.sk

foto:sita



V Trnave pribudne cyklotrasa a cykloveža

Navrhovaná cyklotrasa zabezpečí pokračovanie cyklotrasy od mestského amfiteátra na Halenárskej ulici (od City Arény) severným smerom s napojením na projekt Severnej veže (súkromný investor) a vhodnou úpravou (realizáciou bezbariérových úprav ostrovčekov na križovatke ulíc Rybníková – Hlboká – Špačinská – Bučianska) sa pripojí k cyklotrase na Rybníkovej ulici zrealizovanej v 2016.

Cyklotrasa bude dĺžky cca 700 m zrealizovaná prevažne v trase súčasného chodníka, kde sa vymení povrch za jemnozrnný asfaltobetón. Bližšie k hradbám bude umiestnený nový chodník v prevedení vaskovacieho povrchu Teraway. Začiatok úseku chodníka ako aj cyklotrasy je navrhnutý plynulým napojením na existujúci chodník a cyklotrasu na svetelnej križovatke pri mestskom amfiteátri.

Trasa pokračuje v rovnakej skladbe severným smerom. Šírka cyklotrasy je navrhnutá 2,5 a chodníka 1,5 m. Oddelenie je navrhnuté vodiacim 0,2 m a varovným pásom 0,2 m. V línii cyklotrasy sa nachádzajú stĺpy VO a dopravné značky, ktoré je potrebné preložiť za chodník do zelene.

ZDZ bude riešené konzolami nad chodníkom s minimálnou podjazdnou výškou 2,5 m. Popri autobusovej zastávke bude cyklotrasa vedená poza nástupište preto v blízkosti primerane prekríži trasu chodcov pomocou priechodu pre chodcov.

Navyše mesto Trnava sa plánuje na Ministerstve pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR uchádzať o finančné prostriedky vo výške 506-tisíc eur, poslúžiť by mali na vybudovanie BIKETOWER. Veža je určená k zaparkovaniu až 118 dvojkoľesových tátošov, pričom sa do nej zmestia akékoľvek typy bicyklov do hmotnosti 50 kg

Parkovací dom je plánovaný pri železničnej stanici, priemer jeho šesťuholníkovej konštrukcie je viac ako osem metrov a má výšku 11,4 metra, pozri vizualizáciu. Trnavská samospráva už objednala projektovú dokumentáciu od spoločnosti Bikeproject z Prahy a na projekte by sa podieľala spolufinancovaním vo výške 26-tisíc eur. Všetko bude samozrejme závisieť od úspechu v grantovej výzve týkajúcej sa podpory nemotorovej dopravy.



Takto má vyzerat' parkovacia veža pre bicykle

A že Trnava vie byť progresívna ukazujú aj tieto fotky z už spomínanej výstavby cyklotrasy za 6 dní.



ŽILINU A RAJECKÉ TEPLICE MÁ PREPOJIŤ CYKLOTRASA

14,5 km dlhá cyklotrasa by mala v budúcnosti spojiť mesto Žilina s Rajeckou dolinou. V minulom roku bola dokončená projektová dokumentácia, ktorá navrhla trasovanie Rajeckej cyklomagistrály. Okrem malých úsekov má viesť popri rieke Rajčianka.



Najväčšou výzvou pre realizáciu cyklotrasy bude výkup pozemkov, pretože hlavne mimo extravilánu mesta Žiliny, vedie navrhovaná cyklotrasa cez viaceré doposiaľ nevysporiadané úseky. Po realizácii tejto cyklotrasy by išlo o zaujímavé napojenie aj okolitých obcí, z ktorých by obyvatelia mohli dochádzať do krajského mesta na bicykli. Navyše by sa prepojila Žilina s turisticky atraktívnymi Rajeckými Teplícami.

V súčasnosti zo smeru z Rajeckej doliny spôsobujú zlú dopravnú situáciu najmä dopravné kolóny, ktoré sa vytvárajú už pred vstupom do mesta.

Cyklotrasa by tak pomohla odľahčiť tieto negatíva automobilovej dopravy. V prospech využívania cyklotrasy hovorí aj fakt, že je vedená po rovine, bez zásadnejšieho výškového prevýšenia.

Projektantom cyklotrasy je ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby, Prešov.

Kedy sa však cyklotrasa zrealizuje, nie je známe.

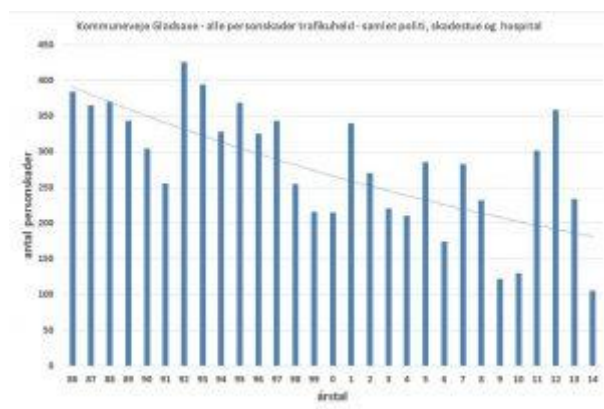


GLADSAXE UŠETRIL 67 MIL. EURO VĎAKA CYKLOPRUHO

To tvrdí štúdia, ktorá vyhodnocovala dopad dopravného plánovania a zmien v organizácii dopravy v dánskom meste Gladsaxe (67 tisíc obyvateľov) od roku 1986.

Samotné mesto od roku 1986 začalo reorganizovať dopravu a to tým spôsobom, že postupne zavádzalo na svojich uliciach zníženie rýchlosti na 40 a 30km/h. Postupne pridávali na skoro všetky ulice (94 % zo všetkých ciest) aj cykloinfraštruktúru. To viedlo jednak k nárastu cyklistov o 15 % v porovnaní s rokom 2000, ale čo je podstatné k zníženiu dopravných nehôd a k tomu, že sú obyvatelia zdravší. Z hľadiska týchto zdravotných benefitov mesto ušetrilo medzi rokmi 1986 – 2014 spomínaných 67 mil. Euro (cca.500 mil. dánskych korún). Na samotnú reorganizáciu dopravy minuli 24 mil. Euro (180 mil. DKK).

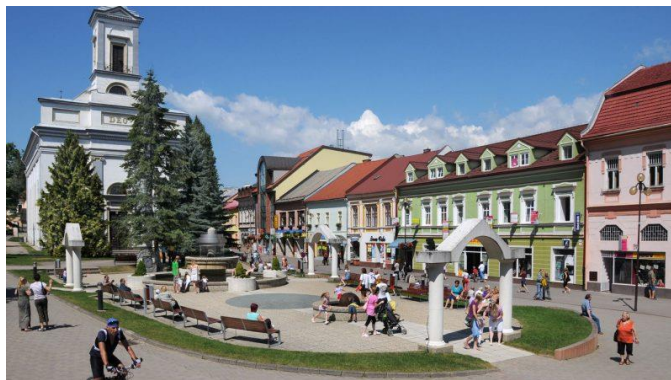
Len pre porovnanie polícia v roku 1986 oficiálne zaregistrovala 124 nehôd so zranením a v roku 2014 iba 8, čo predstavuje celkom zaujímavý pokles. Z hľadiska štatistiky a porovnania údajov z nemocníc, polícia zaevidovala iba 32 % zo všetkých nehôd v roku 1986, v roku 2014 to bolo iba 8%.



Nehodovosť v meste Gladsaxe 1986-2014

Samotné údaje vyhodnocovala univerzita v Aalborgu, ktorá mala prístup k dátam o zranených z dopravy z celého Dánska. Pre mesto Gladsaxe hovorí pokles o 43 %. Samotný 15 % nárast medzi rokmi 2000 a 2014 ekonomicky mesto vyhodnotilo ako benefit v hodnote 4,7 mil. Euro (35 mil. DKK).

NOVÁ CYKLOTRASA V POPRADE POVEDIE OD ZÁPADU NA VÝCHOD.



Cieľom je vybudovať cyklocestičku vedúcu od západu na východ popri rieke Poprad, konkrétne od napojenia na existujúcu cyklotrasu pri vodnej kaskáde na sídlisku Západ až po čističku odpadových vôd na východnej hranici katastra mesta, kde by sa napojila na cyklotrasu z Veľkej Lomnice a stala sa tak súčasťou cyklotrasy okolo Tatier.

Samotná výstavba cyklotrasy sa má rozdeliť do 4 etáp:

1. prvá bude smerovať od čističky odpadových vôd po čerpaciu stanicu,
2. druhá povedie od čerpacej stanice po miestny akvapark,
3. tretia časť od akvaparku po veľkú kruhovú križovatku
4. štvrtá zabezpečí spojenie s existujúcou cyklotrasou pri vodnej kaskáde.

Prvým vybudovaným úsekom bude paradoxne úsek od veľkej kruhovej križovatky pri mestskom úrade po akvapark, najmä z dôvodu dobrého majetkoprávného vysporiadania sa.

Súčasťou cyklotrasy bude aj revitalizácia peších trás okolo rieky, obnova osvetlenia, detských ihrísk pri trase s vytvorením odpočinkových zón.

Radnica mesta očakáva, že cyklotrasa bude slúžiť, či už na prepravu do práce alebo škôl, ako aj na oddych. Pre rok 2017 už vyčlenili v rozpočte aj finančné prostriedky.



AK CHCETE ŠTUDOVAŤ NA OXFORDE, AUTO VÁM NA UNIVERZITU NEDOVOLIA, ALE POŽIČAJÚ VÁM NA BICYKEL

V čom spočíva úspech počtu cyklistov v anglickom Oxforde (150 tis. obyvateľov), kde sídli najstaršia anglická univerzita a to Univerzita v Oxforde nazývaná aj ako Oxforďská univerzita?

Ak bol niekto z vás v tomto univerzitnom meste, kde študuje približne 22 tisíc študentov, určite si všimol vysoký podiel cyklistov (cyklistický [modal split je tu 19 %](#)). Je zrejmé, že vysoký podiel cyklistov majú na svedomí najmä študenti. Je to najmä z jedného простého dôvodu.

A síce?

Ak ste študentom, máte zákaz používať auto a dokonca si ho priviesť do kempusu (areálu univerzity) ako aj mesta. Musíte si vybaviť tzv. parking permit, čo je niečo ako povolenie parkovania, ktoré vám však nemusia dať.

Každý jednotlivec sa totiž prísne posudzuje, či to auto potrebuje na univerzite (napr. ak ste zdravotne postihnutý).

Dokonca aj profesori a zamestnanci univerzity si povolenie musia vybaviť. Rýchle a dostupné parkovanie známe zo Slovenska vám teda univerzita neumožní (na rozdiel od niektorých slovenských univerzít, ktoré budujú parkovacie miesta na internátoch). Ale na druhej strane, univerzita vám pomôže získať bicykel, ak ho teda nemáte.

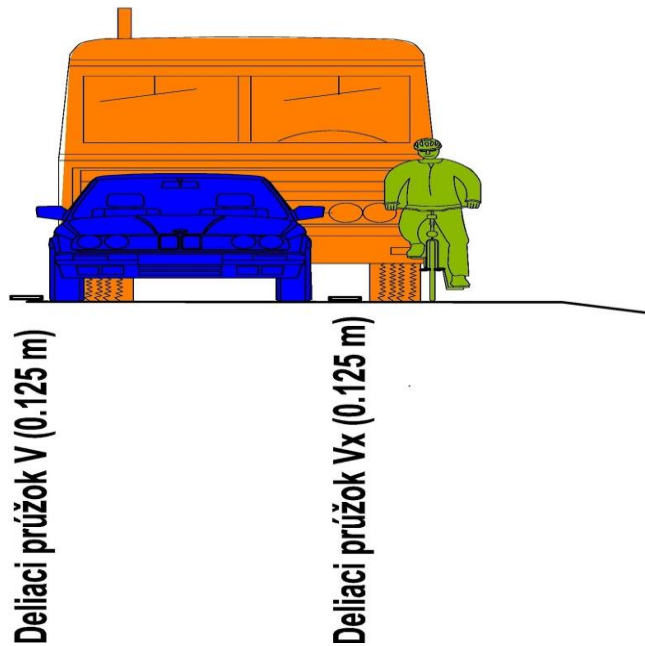
Samotná univerzita totiž dáva študentom [bezúročné požičky](#), aby si študenti mohli zakúpiť bicykel a príslušné vybavenie. Podobne môžete používať verejné bicykle nazvané [Oxonbike](#). Okrem klasických bicyklov tam požičiavajú aj elektrobicykle, aby ste to vytiahli na Headington Hill.

Takže, ak patrí Univerzita v Oxforde medzi najlepšie univerzity sveta a my také asi nemáme, asi by sme mali zakázať autá, čo vy na to?:-)

foto: cyclinguphill.com/photos-cycling-oxford/

Viacúčelový pruh pre cyklistov

Podporný technický materiál pre zavedenie viacúčelových pruhov pre cyklistov v slovenskej legislatíve



Text: Radovan Červienka

Jeho hlavná vlastnosť spočíva v ochrane cyklistov pred ostatnými najmä motorovými účastníkmi cestnej premávky.

Vzniká optickým prerozdelením šírky jazdného pruhu. Osobné vozidlá sú pomocou vodorovného značenia posunuté bližšie ku stredu vozovky, aby pre cyklistov ostalo pri pravom okraji voľné miesto.

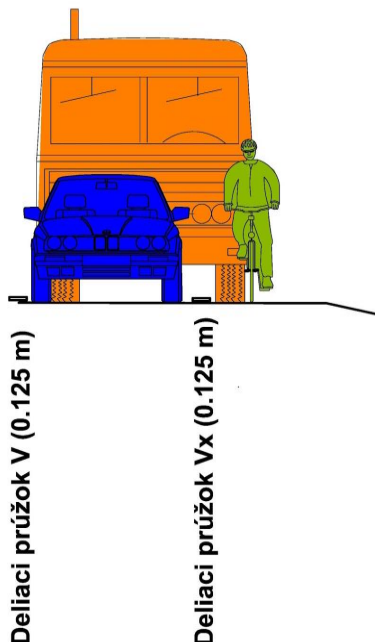
Možno ho považovať za medziprvok medzi cyklokoridorom a samostatným cyklistickým pruhom.

Výhody viacúčelového pruhu:

- Zvýšenie bezpečnosti cyklistov
- Zabezpečenie bezpečnostného odstupu pri predchádzaní
- Zníženie dopravnej nehodovosti
- Malá náročnosť na priestor.

Základné podmienky pre viacúčelový pruh:

- Rýchlosť komunikácie 50 km/h a menej
- Šírka dvojpruhovej komunikácie nesmie byť menšia ako 7,00 m
- Profilové intenzity nesmú byť väčšie do 14 000 vozidiel/24 h
- Kapacita komunikácie nesmie byť nižšia ako FÚ D
- Pozdĺžny sklon cestnej komunikácie nesmie byť väčší ako 6 %
- Minimálna šírka viacúčelového pruhu je 1,25 m (šírka vodiaceho prúžku sa nezapočítava)



DEFINÍCIA:

"Viacúčelový pruh pre cyklistov je pruh na pozemnej komunikácii, v ktorom je časť pre cyklistov vyhradená pomocou dopravného značenia. Cyklisti sú v ňom povinní jazdiť vo svojej vyhradenej časti. Vozidlá jazdia v ľavej časti pruhu, pričom zasahujú do časti pre cyklistov len v prípade, ak ich šírka vozidla je väčšia ako zvyšná časť jazdného pruhu.

- Min. šírka priestoru jazdného pruhu pre osobné vozidlá nesmie byť menšia ako 2,30 m
- Viacúčelový pruh sa nesmie zriaďovať, ak je možné v okolí zriadiť samostatný pruh alebo samostatnú cestičku pre cyklistov.

Spôsob označovania

- Označuje sa vodorovnou čiarou šírky 0,125 m s kadenciou 6m čiara /1,5m medzera. Čiara ma významný psychologický efekt, nakoľko z pozície vodiča osobného automobilu, ktorý sedí nižšie, čiara vypadá „skoro súvislá“ (a vodič osobného auta nemá dôvod do viacúčelového pruhu pre cyklistov zachádzať) a vodič nákladného automobilu, ktorý sedí vyššie, čiaru vníma ako prerušovanú (v prípade potreby môže do viacúčelového pruhu zasiahnuť).
- Začiatok a koniec sa označuje pomocou zvislej dopravnej značky.

Úprava legislatívy:

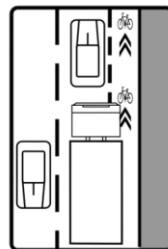
Zákon 8/2009 Zb.

- Jazda vo zvláštnych prípadoch
- (1) Ak je vyznačený viacúčelový jazdný pruh, vodič motorového vozidla je povinný jazdiť pri ľavom okraji jazdného pásu.
- (2) Ak prechádza vodič vozidla, pre ktorého je vyhradený jazdný pruh, z vyhradeného jazdného pruhu do príslušného jazdného pruhu, nesmie ohroziť vodičov ostatných vozidiel.
- (3) Ak ide vozidlo, pre ktoré je vyhradený jazdný pruh, vo vyhradenom jazdnom pruhu, inou rýchlosťou než ostatné vozidlá idúce rovnakým smerom, nejde o vzájomné predchádzanie.

- (4) Na viacúčelový jazdný pruh pre cyklistov smie vodič iného vozidla vojsť v pozdĺžnom smere tiež vtedy, keď príslušný jazdný pruh pre toto vozidlo nie je dostatočne široké. Pri vchádzaní vozidla do viacúčelového jazdného pruhu pre cyklistov nesmie vodič ohroziť cyklistu idúceho v tomto pruhu

Dopravné značenie:

Názov dopravnej značky: Viacúčelový pruh pre cyklistov



Špecifikácia: Značka viacúčelový pruh vyznačuje priestor pre jednotlivých účastníkov cestnej premávky, kde na priestor pre cyklistov môže vojsť nákladné vozidlo, resp., vozidlo, ktorého rozmery sú širšie ako pruh vyhradený pre vozidlá.

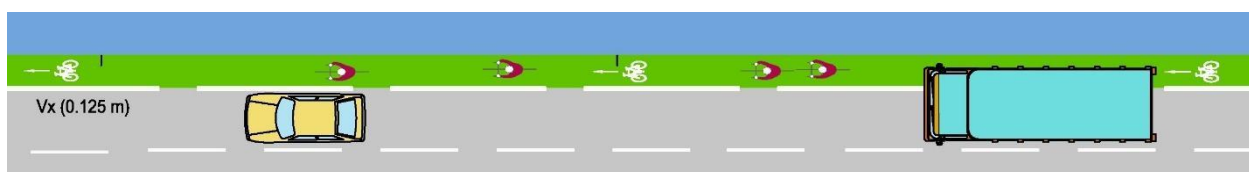
Technický popis dopravnej značky: Značka sa umiestňuje na cestnú komunikáciu na začiatok viacúčelového pruhu.

Koniec sa označuje s preškrtnutou dopravnou značkou

Názov dopravnej značky: Tenká pozdĺžna prerušovaná čiara



Špecifikácia: vyznačuje vpravo od jazdného pruhu viacúčelový pruh určený pre cyklistov





Po úspešnom priebehu posledných troch ročníkov celonárodnej kampane „Do práce na bicykli“, ktoré v širokej verejnosti prispeli k poznaniu, že cesta do práce na dvoch kolesách môže byť zdraviu, peňaženke, životnému prostrediu, ale predovšetkým dobrému pocitu prospešná, sa v organizácii tejto kampane pokračuje aj v tomto roku.

Registrácia samospráv a následne tímov do kampane bude spustená 1. marca 2017.

CYKLOPOSÝPAČ Z ANGLICKA

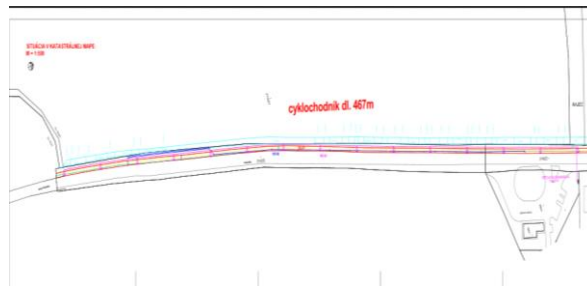


Vďaka Britovi s menom Yannick Read, ktorý vynášiel cykloposýpač, sa budú cyklocestičky udržiavať lepšie. Posýpač umožňuje udržiavať cyklotrasy zjazdne a bez toho, aby sa na nich držal sneh.



Foto a zdroj: Bicycling.com

CYKLOCHODNÍK RAJEC – ŠUJA



Aj v Rajci a obci Šuja plánujú novú cyklotrasu. Trasa cyklochodníka medzi mestom Rajec a obcou Šuja povedie pravostranne pozdĺž cesty I/64 o dĺžke 467,10m, šírke 2,5m. Začiatok sa plánuje na existujúcom chodníku v Rajci a končí v katastri obce Šuja.

Zrážkové vody z komunikácie, gravitujúce k navrhovanému cyklochodníku, budú odvádzané dažďovými vpustami do navrhovanej dažďovej kanalizácie. Navrhovaná kanalizácia bude zaústená do existujúceho priepustu BT600mm.

Osvetlenie cyklochodníka je navrhnuté svetidlami osadenými na osvetľovacích stožiaroch v počte 15 ks.

RAKÚSKA BILLA UMOŽŇUJE DORUČOVANIE NÁKUPU NA BICYKLI



Tak presne ako hlása titulok, u našich južných susedov si môžete nechať doniesť nákup s bicyklom.

Zdroj: Austrian mobile power

PRVÁ CYKLOKRIŽOVATKA V USA, KTORÁ V NOCI SVIETI



V Houstone v USA vytvorili a zrealizovali prvú svetelne neriadenú križovatku umožňujúcu bezpečný prejazd pre cyklistov.

Križovatku postavili na tzv. holandsky štýl, kedy sú cyklisti vedení cez križovatku oddelene od chodcov a automobilov.

V kritických miestach majú cyklistov ochraňovať zálievy a ostrovčeky.



Čo je však inovatívne je samotný povrch. Ten cez deň pohlcuje slnečné svetlo a v noci zase svieti, respektíve odráža svetlo a umožňuje bezpečné vedenie pre cyklistov ako aj upozornenie pre motoristov, že tam je cyklotrasa.

Táto infraštruktúra je vybudovaná v areáli Texas A&M University. Samotná križovatka sa stane aj objektom výskumu, keďže cez ňu prechádza cez 3000 študentov.

Inak samotné mesto momentálne aktualizuje svoj cyklogenerel, pričom doňho „naleje“ 550 mil. dolárov a chce 6násobne zvýšiť počet cyklotrás! Križovatku vybudovali minulý rok na jeseň.



Táto infraštruktúra je vybudovaná v areáli Texas A&M University. Samotná križovatka sa stane aj objektom výskumu, keďže cez ňu prechádza cez 3000 študentov.

Inak samotné mesto momentálne aktualizuje svoj cyklogenerel, pričom doňho „naleje“ 550 mil. dolárov a chce 6násobne zvýšiť počet cyklotrás! Križovatku vybudovali minulý rok na jeseň.



Ako si Graz buduje udržateľnú mobilitu

Text a foto: Marián Gogola

O cykloinfraštruktúre v meste Graz (280 tis. obyvateľov) sme už písali v jednom z predchádzajúcich čísel. Nie je to úplne cyklistické mesto ako možno v Holandsku alebo Dánsku, ale čo je zrejme, je fakt že cyklisti tu majú svoje miesto. Samotný podiel dopravnej práce v modal split je vyše 15 %.

Určite inšpiráciou je celkový systematický prístup k udržateľnej doprave a mobilite. Ten totiž spočíva v kombinácii opatrení, či už pre peších, MHD, cyklistov ako aj motoristov.

Graz je vďaka postoju svojej radnici skutočne inovatívnym mestom, ktoré vie, kde sa má nachádzať a ako to má vyzerat' o niekoľko rokov.

Osobne, čo mňa prekvapilo najviac, je relatívne nízke využívanie motorovej dopravy, prinajmenšom v porovnaní so slovenskou realitou, kedy u nás na uliciach je automobilov viac. Dobre fungujúca MHD, ktorá je integrovaná, takže aj dochádzajúci do mesta majú výborné intervalové spojenie (15 min.), zabezpečuje vysoký podiel cestujúcich v MHD.



Integrujú sa aj cyklisti a verejná osobná doprava. Stačí sa len pozrieť na železničnú stanicu, kde sú cyklostojany pre vyše 400 bicyklov. Ak bicykel nemáte, môžete si ho na stanici požičať. Dobrú spoluprácu vidieť aj medzi súkromným sektorom a mestom, či už parkovanie typu Park and Ride, alebo Bike and Ride s umožnením nabíjania pre elektrobicykle (viď titulná fotografia tohto čísla).

Ako sa rieši parkovanie?

Napríklad v centre je parkovanie pre automobily upratané popod zem, kde je viacero lokalít s ponukou tisícky parkovacích miest, avšak na povrchu sa dáva dôraz na funkciu verejného priestoru bez parkovania automobilov. Avšak parkovanie nie je úplne najlacnejšie, takže, kto môže využíva najmä ekologické formy dopravy.

Je samozrejmé, že takéto opatrenia by sa nezrealizovali bez patričného finančného zabezpečenia, na ktoré mesto využíva buď rozpočet alebo skutočne rôzne formy zahraničných projektov cez eurofondy.

Dobrým príkladom je budovanie novej cykloinfraštruktúry, či už nových cyklotrás popri rieke, alebo zredukovanie jazdných pruhov na ulici, ktorá bola predtým čisto motoristická a v súčasnosti tu jazdí 11 tisíc cyklistov.

Mesto zrealizovalo aj prvý koncept tzv. zdieľaného priestoru (shared space), kde nie sú žiadne dopravné značky a všetci účastníci musia rešpektovať ostatných na základe interakcie.

Všetko je postavené na novom prvku v zákone o cestnej premávke, kde zaviedli zóny 20 a následne ich detailnejšie upravili. Málokto vie, že práve Graz sa stal rodiskom rakúskeho konceptu zón 30 ešte predtým, kým v iných mestách o tom ani nevedeli.

Takže motoristi vchádzajúci do tejto zóny si musia byť vedomí, že tu nie sú pánmi iba oni. Po novom totiž môžu všetci prechádzať tento priestor ako chcú. Pozitívnou zmenou tohto riešenia je pokles dopravných nehôd v tejto lokalite.



V podzemí je parkovisko pre vyše 800 automobilov



Pred pár rokmi tu bola klasická viacpruhová pozemná komunikácia, teraz tu jazdí 11 tis. cyklistov denne.



Zdieľaný priestor bez dopravných značiek

Mesto rozlišuje, kde a kedy je vhodné opatrenie pre jednotlivých účastníkov cestnej premávky. Cyklistov nepresadzuje hlava nehlava. V centre mesta sú preferovaní logicky chodci a sú taktiež vymedzené plochy, kde ich cyklisti musia rešpektovať.

Zaujímavý je aj prístup v územnom plánovaní, okrem klasického prístupu stavajú na konzultáciách s verejnosťou. A čo je super, najmä v posledných rokoch, sa snažia do procesu prizvať aj imigrantov, tak aby sa aj oni stali tvorcami verejného priestoru a neboli odsunutí nabok.

Mesto vidí jasne aj svoju víziu v budúcnosti, kde územné plánovania ráta s využívaním ekologickej energie a vybudovaniu tzv. štvrte Smart city, ktorá sa už buduje v súčasnosti. Nové bytové domy obsahujú veľkorysý priestor na parkovanie bicyklov, tak aby nikto nemohol povedať, že si nemá dať kam bicykel.

Z hľadiska mobility sa snaží budovať malé mobilitné uzly, kde sú jednak cyklostanice, zastávky MHD s novými technológiami ako aj parkoviskami pre carsharing a možnosťou nabíjania elektromobilov. Ak vám nevyhovuje nijaký z týchto druhov dopravy, sú tam integrované aj taxíky.

Čo je ďalším pozitívnym efektom je fakt, že priestorovo sa obmedzilo parkovanie osobných automobilov. Vidieť aj pozitívom v podpore lokálnej ekonomiky, kde obchody, kde takéto multimodálne uzly vznikli, sa obávali, že keď tam nebude parkovacie miesto, zákazníci neprídu, ale stal sa pravý opak.

Na záver možno skonštatovať, že mesto Graz ide skutočným príkladom, ako sa dá rozvíjať mobilita pre všetkých a teda keď sa chce a robí sa to poriadne vidieť skutočne aj pokrok.

Za túto možnosť vidieť tieto zaujímavé riešenia možno poďakovať projektu [SOLEZ \(Central Europe\)](#), ktorý umožnil túto študijnú návštevu. Projekt má za cieľ realizovať rôzne nízko uhlíkové opatrenia vo vybraných mestách Európy.



Príklad nového priechodu pre chodcov.



Cykloprístrešok pri bytovom dome



Časť malého mobilitného uzla



V Malmö postavili Cyklodom



Bytový dom sa nazýva OhBoy a nachádza sa v západnom prístave (Västerhamn) mesta Malmö. Bol postavený v roku 2015.

V dome je 55 bytov, pričom všetky sú dostupné prostredníctvom cargo (nákladných) bicyklov. Dokonca sa zmestia aj do výťahov.

Zaujímavosťou je to, že dom umožňuje bývať bez auta. Aj na to mysleli architekti [Hauschild + Siegel](#), ktorí umožňujú obyvateľom požičať si nákladný bicykel, či už na odvoz detí do škôlky alebo iba na nákup. Samotná budova je aj šetrná k životnému prostrediu.



Zdroj: happyride.se



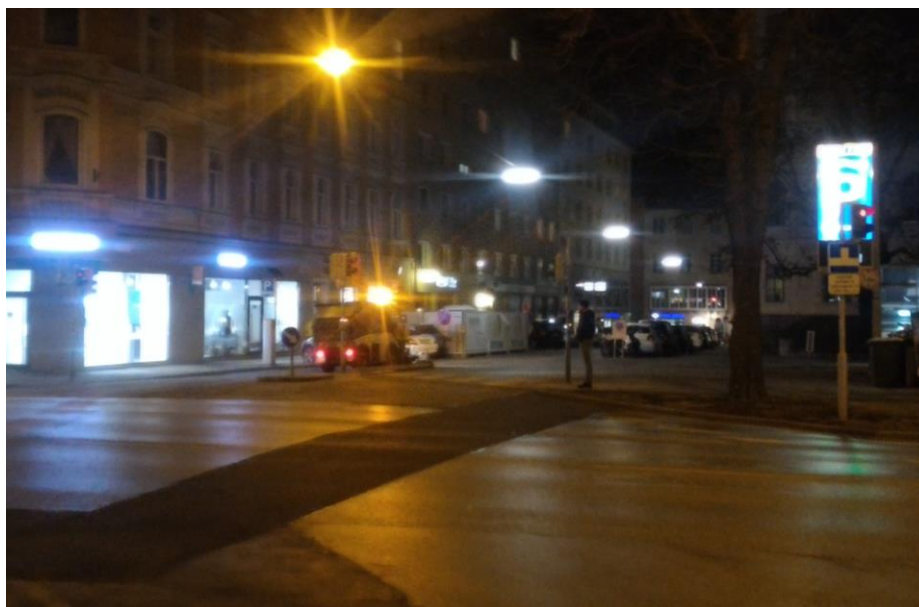
Fotky mesiaca:

■



NIELEN U NÁS NEODHRŇAJÚ PORIADNE CYKLORASY. TAKTO DOPADLA PRIORITNÁ CYKLOTRASA ZO ŠTOKHOLMU. ZDROJ: [cyklandeombud](#)

+



V Grazi čistia cesty aj cyklotrasy v noci, tak aby ráno boli prevádzky schopné!

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2017 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

Správy, ktoré nemajú uvedený zdroj sú preberané z portálu www.cyklodoprava.sk

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. info@mulica.sk,
info@cyklodoprava.sk

Ing. Martin Bolo martibolo@gmail.com

Ing. Milan Veternik veternik.milan@gmail.com

Odhrňanie pluhom a solenie



Zametanie



A ešte recept na dobré odhrňanie snehu: Lepšie je zametať ako len odhrňať a soliť. Zdroj: [CyclistBartek](#)



Najlepší študent ročníka vo Viedni mohol urobiť s bicyklom slávnostný okruh.1953.

Zdroj: FahrradWien

the UCLA Institute of Transportation Studies presents

THE MODAL IMPACTS OF BIKESHARE

Are bikeshare users more likely to use other forms of public transit as well

Bikesharing systems in any city provide health benefits and cost savings. They can also increase access to public transit—and in some cases replace public transit use, depending on the city.

A tale of two cities:

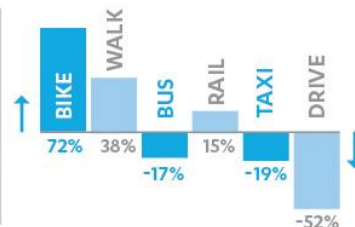
WASHINGTON D.C.
(denser, more urban)



MINNEAPOLIS
(more spread out)



Bikesharing users were asked if they increased, decreased, or didn't change their use of other transportation modes. The largest response in each category is shown.



Shifts towards and away from other transportation modes by bikeshare users



Washington DC: Bikeshare is faster for shorter trips and alleviates crowding on well-used transit lines.



Minneapolis: More people have access to the single Hiawatha line through bikeshare.



Ridership Demographics:

■ general population
■ bikeshare users



Aký je dopad zavedenia verejných bicyklov?

Fakty ukazuje infografika z miest Washington, D.C. a Minneapolis. Používatelia uviedli, že zmenili návyky v prospech bicyklov o 83%, resp. 72%. Zdroj: UCLA