

Cyklistická doprava

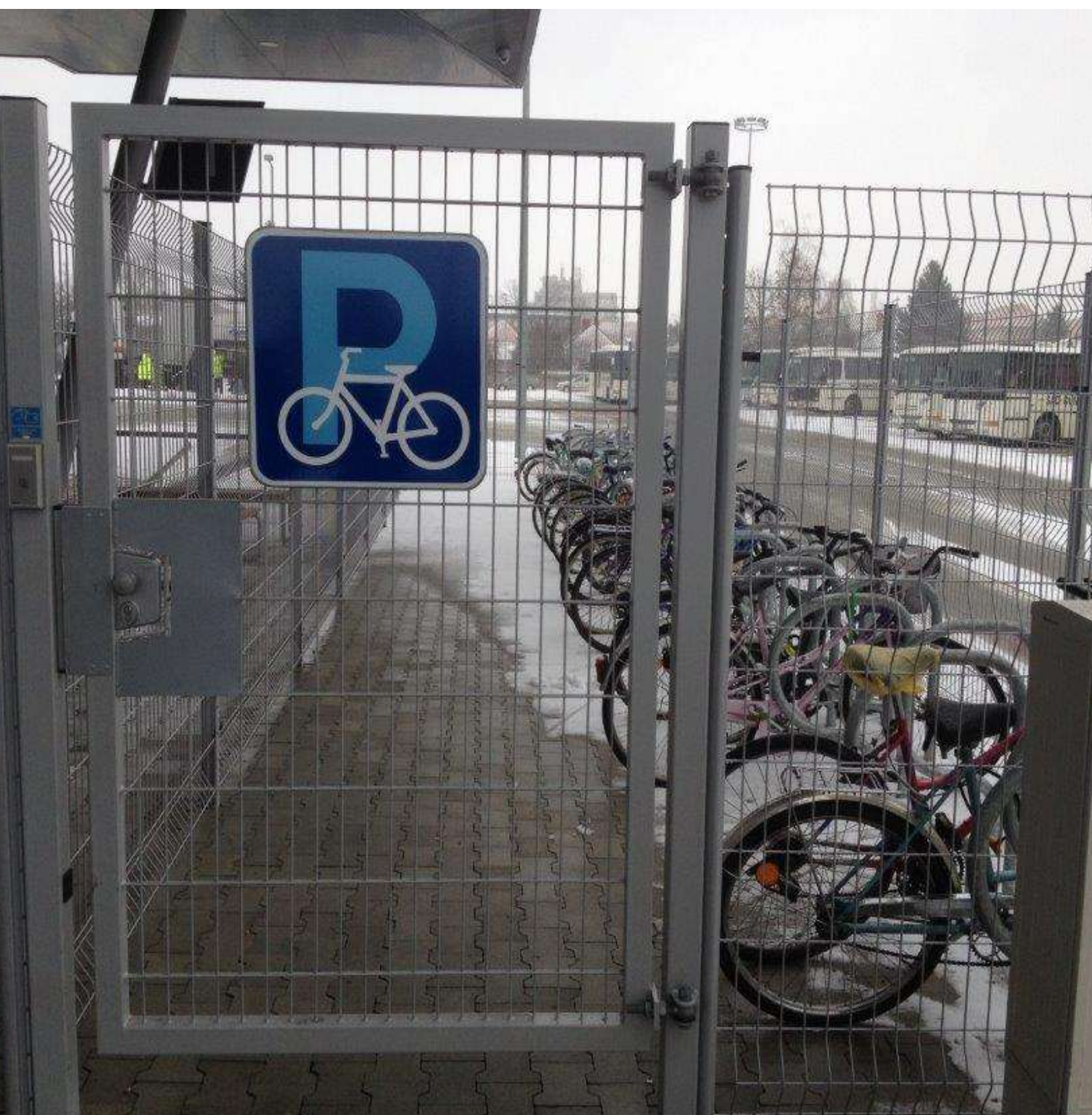
Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486



Pedál.

Zima sa nám trošku vybláznila a uvidíme, čo povedala posledné slovo. Nás to neodradilo a vyzerá to tak, že už hádam môžeme pomaly vytáňovať bicykle von. Okrem zaujímavostí zo zahraničia sme radi, že vám môžeme priniesť aj dobré príklady zo Slovenska, napr. autobusovú stanicu v Dunajskej Strede, ktorá by mohli ísť príkladom aj pre iné mestá. Taktiež si povieme niečo o chýbajúcom značení ako aj pohľade na 6 ročné fungovanie časopisu. Prečo sa mesto Štrasburg považuje za najcyklomesto Francúzska si taktiež môžete prečítať v našom časopise. Nebudem zdržiavať.

Príjemné čítanie.

Obsah

Odpočívadlá pri cyklotrasách v Liptovskom Mikuláši	3
Bike and Ride v Dunajskej Strede	4
Amsterdam a Londýn	6
Fotoreport z Technického múzea v Prahe	7
Chýbajúce dopravné	10
6 rokov zmien	12
BICYKEL PRI DOBÝVANÍ EURÓPSKÝCH MIEST	14
Holandská databáza cykloopatrení	17
Štrasburg – mesto s „bicyklom v náskoku“	18
Môže mať cyklodoprava dopad na kvalitu ovzdušia?	20
Foto mesiaca	28



Pri cyklochodníku pribudnú odpočívadlá

Popri cyklochodníku v Liptovskom Mikuláši už čoskoro pribudnú lavičky s prístreškom a stojany na bicykle so solárnym osvetlením. Výstavbou odpočívadiel samospráva zvýši komfort športu chtivých obyvateľov a návštevníkov.

Dvojica oddychových zón vznikne pri cyklochodníku v blízkosti Iľanovského mosta na Nábřeží a pri sútoku riek Váh a Smrečianka v Okoličnom. „Súčasťou cyklistických odpočívadiel budú spevnené plochy doplnené verejnou zeleňou, prístrešky s lavičkami, informačné tabule, stojany na bicykle a odpadkové koše. Niekoľko lavičiek osadíme i mimo prístreškov,“ uviedla projektová manažérka mesta Jana Kormaníková.

Náklady na prevádzku mesto ušetrí použitím šetriaceho solárneho osvetlenia. „Aj počas zimy je cyklochodník využívaný viac ako sa očakávalo. Investície do športu sú určite jedným z množstva možností ako môžeme zvyšovať kvalitu života v našom meste,“ zdôraznil primátor Ján Blcháč.

Celkové náklady vo výške takmer 34 tisíc eur budú v rámci projektu Historicko – kultúrno – prírodná cesta okolo Tatier hradené z prostriedkov Európskej únie, štátneho rozpočtu a financií mesta. Výstavba odpočívadiel musí byť ukončená do septembra 2015.

Obyvatelia sa môžu rozhodnúť na čo sa použije rozpočet.

Obyvatelia MČ Bratislava-Nové Mesto majú v týchto dňoch možnosť hlasovať a podporiť projekty v rámci Participatívneho rozpočtu. Ide o druhý ročník projektu samosprávy, v ktorom Novomešťania rozhodujú kam pôjde časť financií z rozpočtu mestskej časti. Tento rok obyvatelia rozhodujú o **240 000 EUR**, z toho **40 tisíc pôjde na občianske projekty a 200 tisíc na väčšie investičné projekty**, ktoré bude realizovať priamo samospráva.

Aj keď nemáte trvalý pobyt v Novom Meste, ale chodievate tam (napr. do práce, za priateľmi a pod.) prosím zahlasujte (vyberte jednu z možností trvalého pobytu: /1/ MČ BA Nové Mesto alebo /2/ Bratislava alebo /3/ Iné) a ukážte starostovi a miestnym poslancom, že Vám téma cyklotrás nie je ľahostajná.

Zdroj.www.cyklokoalicia.sk



BIKE AND RIDE PRE CYKLISTOV NA AUTOBUSOVEJ STANICI V DUNAJSKEJ STREDE.

V časopise vám prinášame viac príkladov zo zahraničia, kde prezentujeme viaceré možnosti ako myslieť na cyklistov. Svetlou výnimkou je autobusová stanica v Dunajskej Strede, ktorá pred vyše rokom prešla modernizáciou. Pozitívnym je fakt, že mysleli aj na cyklistov. Defacto vytvorili systém Bike and Ride ako aj Park and Ride (aj keď sa tak priamo na stanici nenazýva), tak aby bolo možné kombinovať individuálne spôsoby dopravy.

Cyklista si môže bicykel uschovať na oplotenom parkovisku pre bicykle, pričom podmienkou úschovy je použitie čipovej karty autobusového dopravcu. Ak v ten deň vykoná aj jazdu autobusom, parkovanie pre bicykle má zadarmo. Podobne to funguje aj pre osobné automobily. V minulosti sa totiž stávalo, že si tam zaparkovali automobil ľudia, ktorí vôbec verejnou dopravou necestovali.

Pozitívne hodnotíme aj výber cyklostanov. Pozitívny fakt je ten, že cestujúci tento kombinovaný spôsob dopravy využívajú, či už v lete alebo aj počas zimy, o čom svedčia tieto fotografie. Bodaj by takto mysleli na cyklistov na každej autobusovej alebo železničnej stanici na Slovensku.



LÁVKY SPOJA DVE KRAJINY

Lávkami pre peších a cyklistov chystá Bratislavský samosprávny kraj spojiť slovenské obce na Záhorí s Rakúskom. Zámer spájania vítajú starostovia všetkých obcí na našej strane Moravy a podporujú všetci starostovia západných mestských častí Bratislavy.





V Holandsku „strašia“ cyklocestičky zo 60 tich rokov

Nemyslíme si, že ani v Holandsku nemajú čo zlepšovať. Typickým príkladom sú cyklocestičky budované v 60tich rokoch minulého storočia (hore) a porovnanie so súčasným štandardom cyklociest (obrázok dole). Rozdiel hádam nemusíme vysvetľovať. Rozbitý povrch starých cyklotrás pripomínajú úroveň u nás, kým nové cyklotrasy sú pokryté novším asfaltom bez problémov s povrchom vozovky.

Cyklotrasa v Portlande pomenované podľa basketbalistu

Sila basketbalu v USA má dokonca takú moc, že slávny hráči majú rôzne privilégia. Niečo podobné ale v spojitosti s cyklodopravou sa prihodilo basketbalovému hráčovi Jeromeovi Kerseyovi, po ktorom nesie meno časť cyklotrasy v meste Portland. Kersey totiž za portlandský basketbalový klub hral v minulosti.

Zdroj: portland blazers



Amsterdam plánuje
vybudovať podvodné
parkovisko pre bicykle.

Samotné centrum Amsterdamu má obrovské problémy s parkovaním bicyklov. Napríklad v roku 2013 ich radnica musela odstrániť vyše 73 tisíc, pretože parkovali ilegálne. To prinieslo dodatočné náklady v prepočte 50-70 Euro na jeden bicykel, pričom náklady vlastníka, ak si chcel pre bicykel prísť a zobrať, prestavovali iba pokutu vo výške 12 Euro. Z tohto dôvodu sa radnica zamýšľa nad projektom podvodného parkoviska pre bicykle, ktoré by mohlo doplniť chýbajúce parkovacie zariadenia pre bicykle. Počíta sa buď s umiestnením v kanáli, resp. ich čiastočným vysušením.



Zdroj: citylab.com



Londýn sa pohráva s myšlienkou dať cyklistov do tunelov.

Veľkú búrku protichodných reakcií priniesla správa, podľa ktorej by sa časť cyklistickej infraštruktúry mala zrealizovať v tuneloch metra v Londýne. Cykloaktivisti kritizujú tento krok ako posun späť v oblasti cyklodopravy. Dôvodom sú najmä dopravné nehody v premávke, ktoré sú pre cyklistov v Londýne dosť nepríjemné. Niektorí architekti túto scifi víziu vítajú, iní ju zavrhnújú a nazývajú ho "smiešnym". Samotný koncept je postavený na inom koncepte nadzemných cyklotrás tzv. Sir Norman Foster's SkyCycle. Návrh vymyslela spoločnosť Gensler. Otázne je, či by tento tunel alebo poriadnym tunelom:-) A aký je váš názor na cyklistov v tuneloch?

FOTOREPORTÁŽ: Národné technické múzeum v Prahe a cyklistická doprava

Zbierka cyklistiky NTM sa zaraďuje k najstarším zbierkam bicyklov na svete. Zakladateľom je Augustin Vondřich. Nájdete tam rôzne kostitrasy, trenážere a rôzne iné.

Radovan Cervienka



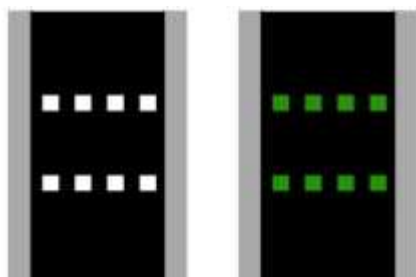




CHÝBAJÚCE DOPRAVNÉ ZNAČENIE PRE OBLASŤ CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

[Výber z materiálu uvedeného na tejto stránke](#)

Dokument s názvom CHÝBAJÚCE DOPRAVNÉ ZNAČENIE PRE OBLASŤ CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY bol vždy podkladom pre návrh cyklistických prvkov pre zmenu vyhlášky. Prináša návrh dopravných značení v oblasti cyklodopravy, ktoré sa používajú v zahraničí, ako aj návrh nového zvislého a vodorovného dopravného značenia, ktoré pomôže cyklistom pri orientácii. Okrem toho dáva návrh na úpravu textovej a grafickej podoby dopravného značenia pre cyklistov, ktoré je už v súčasnosti platné, avšak vo vyhláške je nedostatočne popísané alebo má zle riešený grafický návrh a tým nespĺňa základné prvky dopravného značenia – výstižnosť, viditeľnosť, účelnosť, presnosť, atď.

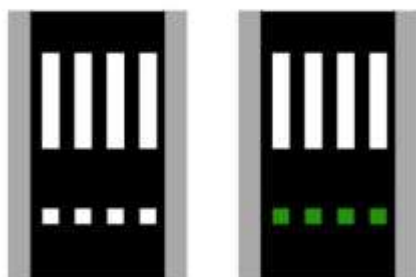


Riešiteľský kolektív:

Ing. Radovan Červienka (rado.cervienka@gmail.com)
dopravný inžinier, člen redakčnej rady časopisu Cyklistická doprava,

Mgr. Jaroslav Semančík (jaroslav.semancik@bystricykel.sk)
Občianske združenie Bystricykel, Považská Bystrica

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD. (mariangogola@gmail.com)
dopravný inžinier, Žilinská univerzita, Občianske združenie Mulica, Žilina

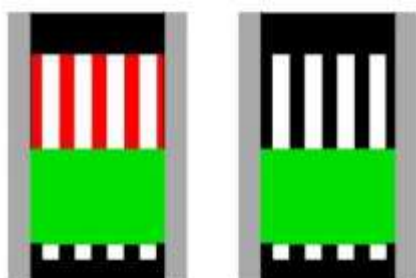


1: PODFARBENIE A ZELENÁ ČIARA

Na problém zelených čiar upozorňujeme už niekoľko rokov, boli realizované aj dve rokovania so zástupcami MV SR a PPZ SR, žiaľ neúspešne. V súčasnej legislatíve sa zaviedol ešte väčší chaos ako predtým.

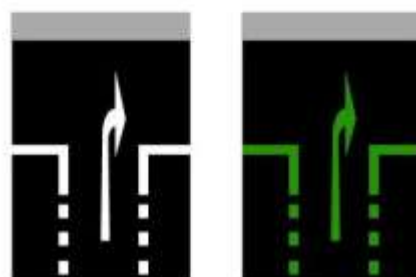
V zmysle vyhlášky 9/2009 Z.z. je možné realizovať podfarbenie takto:

- biela čiara – zelené podfarbenie
- biela čiara – červené podfarbenie
- zelená čiara – zelené podfarbenie
- zelená čiara – červené podfarbenie



V 90-tych rokoch minulého storočia sa prijalo, že vodorovné dopravné značky týkajúce sa cyklistov budú zelenou farbou. Avšak pri tomto zlom kroku si nikto neuvedomil, že zelená je zle viditeľná a v prípade zaprášenia nie je vôbec reflexná. V prípade podfarbenia červenou farbou dochádza k úplnej neviditeľnosti. Zelená farba sa používa len v Slovenskej republike.

Navrhujeme zmeniť zelenú farbu čiar na bielu (tak ako to majú naše okolité krajiny) a tým vyriešiť problém s viditeľnosťou



dopravného značenia. (Obr.: Liptovský Mikuláš. Obidve čiary boli realizované naraz, zelenú už nevidno, bielu áno).

V rámci toho upraviť aj podfarbenie cyklistických komunikácií tak, aby bolo možné len zelenou farbou.

Treba si uvedomiť, že je nutné v súčasnosti realizovať iné podfarbenie pre chodcov a iné podfarbenie pre cyklistov.

Červenou farbou sa podfarbujú v súčasnosti priechody pre chodcov a teda dochádza k zlej prehľadnosti ak je vedľa priechodu pre chodcov aj priechod pre cyklistov. Taktiež, ako sa uvádza už vyššie na červenej farbe nevyniká vodorovné značenie.

Základom podfarbenia a dopravných značiek by mala byť bezpečnosť, viditeľnosť a hlavne prehľadnosť, preto je nutné zachovať nasledujúce:

Cyklisti: biela čiara – zelené podfarbenie

Chodci: biela čiara – červené podfarbenie

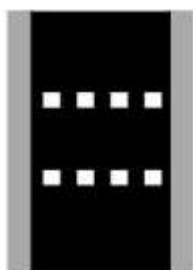


Úprava vyhláška 9/2009 spočíva vo:

1 – úprava textu paragrafu § 6 Vodorovné dopravné značky nasledujúce:

(3) Na vodorovné trvalé dopravné značky a doplňujúce nápisy sa používa biela farba, prípadne modrá farba na označenie parkovacích miest s plateným alebo regulovaným státím alebo na oddelenie parkovacieho pruhu s plateným alebo regulovaným státím od jazdného pruhu, na vodorovné dopravné značky vyznačujúce zákaz státia alebo zákaz zastavenia sa používa žltá farba, na vyznačenie zastávky vozidiel pravidelnej dopravy osôb sa používa žltá farba, prípadne biela farba, na vyznačenie cyklistických trás a ich priechodov sa používa ~~zelená farba, prípadne~~ biela farba, a na zvýraznenie viditeľnosti cyklistických trás a ich priechodov sa používa ~~zelená farba alebo~~ biela farba na farebnom zelenom ~~alebo červenom~~ podklade a na zvýraznenie priestorov pre chodcov resp. podfarbenie priechodov pre chodcov sa používa červené podfarbenie.

2- Zmenu vyobrazenia dopravných značiek V7, V7a, V8a a V8b na nasledujúci tvar



V7



V7a



V8a



V8b

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



6 ROKOV ZMIEN

Text: Radovan Červienka

1 Rok 2010 Ročník I

Za 6 rokov sa výrazne zmenila aj legislatíva a to v prospech cyklistov, čo pomohlo k ich rozvoju, bezpečnosti ale aj k ich nárastu. Máme novú vyhlášku či zákon o cestnej premávke, nové značky, nové technický predpis. Samozrejme nič nie je dokonalé a všetko sa vyvíja a to je aj naša legislatíva, preto ich novelizácia je nevyhnutná z časového ale aj s technického hľadiska. Tomu predchádza samozrejme materiál ktorý poukazuje na nezrovnalosti v našich legislatívach, potom stretnutie na Ministerstve vnútra a následná dohoda.

Máme aj novú cyklostratégiu, nového cyklokoordinátora či to už štátneho, alebo aj krajských. Niektoré mestá si začali vytvárať aj miestnych, čo je fajn, no na krajských je to hrozná.

Zoberme si takého Prešovského, Nitrianskeho, Trnavského či Banskobystrického. Počuli ste o nich? Ja nie. Horšie je, že síce máme na MDVaRR cyklokoordinátora, ale ministerstvo dopravy neprispieva ani cent na rozvoj či to už priamo na cykloprojekty alebo aj na prevenciu cez BECEP alebo cez konferencie. Teda mediálne to vypadá celkom pekne, avšak realita je úplne iná.

Keď som pred šiestimi rokmi písal prvé články do časopisu veril som že tento projekt vydrží a prekoná všetko zlé. A podarilo sa. Ale tu nie je o mne a Majovi čo tento časopis dávame do kopy. ale o prispievateľoch ktorý zadarmo, bez problémov pošlú či už cyklotúru, či už technický článok, fotoreport alebo nejakú glosu či obrázok. Zato im patrí vďaka.

Za posledných 6 rokov sa uskutočňuje zaujímavý pozitívny fenomén a to nárast cyklistov na cestách. Žiaľ nárastom počtu cyklistov je na cestách aj nárast nehôd či už smrteľných ale aj zranených. V tejto oblasti je problém, že vodič, nebol zvyknutý na cyklistov (platí slovenská náštura, ja som auto ja som najdôležitejší, resp. čo robí cyklista na ceste) ale aj naopak, cyklista nie je zvyknutý na auto. Je zaujímavé že čím väčšie mesto, tým sú tí vodiči opatrnejší a pozornejší. Ja sa napríklad oveľa viac bezpečne cítim na bicykli v Bratislave ako v Detve či vo Zvolene.

Tento problém sa dá riešiť len časom a to vzájomnou interakciou medzi chodcom, cyklistom a vodičom auta.



Samozrejme, nikto nepopiera že je nutné tomuto problému venovať oveľa viac času napríklad v autoškolách či na detských ihriskách, prevenciou ale aj represiou (aj keď sa to niekomu nepáči žiaden človek nemá čo robiť pod vplyvom alkoholu na ceste, ani cyklista). Tieto veci riadi MV SR a je to len

na nich, aby nie len mediálne hladkali verejnosť, ale aj legislatívne ale aj personálne pomáhali. Tu však viem, že niektoré oddelenia toto robia s veľkou radosťou, začo im ja ako cyklista ale aj vodič môžem len poďakovať. Možno však by to chcelo nejaký celoslovenský plán.

Teraz si môžem povedať, že za posledných 6 rokov sa cyklistická doprava dostala do povedomia v poriadnom meradle. Ale nič by z toho nebolo keby nebolo vás cyklistov, chodcov, vodičov, nadávajúcich ľudí, krikľúňov, smejkov a čitateľov (ktorí mi prepáčia sem tam nejakú gramatickú chybičku ☺). Ďakujem

Radovan Červienka

BICYKEL PRI DOBÝVANÍ EURÓPSKÝCH MIEST



Text: Ing. Anna Kollárová, SZSI

Každoročné podujatie, konané na jeseň v Štrasburgu a venované aktívnej mobilite, sa tento rok týkalo rozvoja cyklistiky podľa vzoru európskych miest. Stretnutie bolo v centre pozornosti predovšetkým dopravných inžinierov, urbanistov a ďalších odborníkov, ktorí majú za úlohu vyvinúť účinný systém ekologickej mobility v mestách, a to aj s podporou ďalšieho rozvoja cyklistickej dopravy. Poskytlo možnosť klásť kľúčové otázky a dostať informácie o rôznych progresívnych inovačných politikách, najmä tých, ktoré sa týkajú bicykla a jeho funkcie v mestskom prostredí.

Kolokvia sa taktiež zúčastnili zástupcovia viacerých cyklistických európskych miest, aby vysvetlili, ako dosiahli vo svojich mestách „ekologickú revolúciu“ prechodu z auta na bicykel pri každodenných cestách. Predstavili politiku mobility a miesto bicykla v meste, so zameraním na centrálnu otázku: čo bolo a je rozhodujúcim prvkom, kľúčom rozvoja cyklistiky všedného dňa? Napríklad, mesto Offenburg, s približne 58 tisíc obyvateľmi, sa už od začiatku 80. rokov intenzívne pustilo do propagácie cyklistiky, čo sa prejavilo v 25% dopravnom podiele bicykla na území mesta. Prínosy cyklistickej politiky sa ukázali najmä v ďalšom raste počtu mestských cyklistov. Mesto vypracovalo už 5. program podpory cyklistiky, ktorá integruje všetky doterajšie výdobytky a technologický pokrok.

Pohľad švajčiarskych cyklistov predstavovali výsledky ankety, robenej za účelom zisťovania spokojnosti občanov zoči-voči cyklistickej politike vo

švajčiarskych mestách. Tieto výsledky ukázali ich stále rastúce pozitívne postoje.

Bale je mesto, v ktorom hrá bicykel dôležitú úlohu v rámci každodennej mobility. Spolu s frekventovanou a hustou sieťou HD zabezpečuje podstatnú časť mestských presunov, čím podiel IAD je zvlášť nízky. Bolo to dosiahnuté vďaka politike „drobných krokov“, bazírujúcej na upokojení dopravy predovšetkým v obytných štvrtiach, ako aj cestnému plánovaniu a budovaniu infraštruktúry, prihliadajúcej na detaily, so zameraním na zvyšovanie bezpečnosti presunov na bicykli po vnútromestských komunikáciách. Naproti tomu samostatné cyklistické cestičky sú dosť zriedkavé, chýba priestor. Zariadenia pre parkovanie bicyklov sú vcelku početné, ale jednoduché a nízkonákladové. Osobitosťou politiky rozvoja cyklistiky je, že mesto sa nachádza v aglomerácii obzvlášť fragmentovanej, zasahujúcej do štyroch francúzskych kantónov a do obcí nachádzajúcich sa v Alsasku a v Nemecku. V kontexte voluntaristickej politiky mobility v meste rozkúskovanie politických štruktúr predstavuje zrejmu výzvu na transpozíciu kohéznej politiky mobility v podobných európskych aglomeráciách.

Bern nemá najlepšie podmienky pre cyklistiku – územie je členité a zvlnené, pričom ponuka verejnej HD s hustou sieťou električiek a autobusov je výborná. Predsa však je to mesto, v ktorom je cyklistika s 12% podielom na preprave hodnotená vysoko. Mestská politika sa zameriava na jej ďalšie zlepšovanie a na znižovanie počtu kolízií hlavne cyklistov s električkami.

Prijatím „cyklistického plánu v 20-tich bodoch“ v r. 2005 Karlsruhe otvorilo cestu veľkému rozmachu cyklistiky. Prejavilo sa to vo vybudovaní súvislej cyklistickej siete, vyriešení kritických nehodových bodov, vybudovaní parkovísk a vďaka rôznym kampaniam. Cieľom bolo zvýšiť podiel bicykla na úkor áut, a tak zo 16% r. 2002 to bol nárast na 25% v r. 2012. Cieľom je zvýšiť ho do r. 2020 na 30%.

Viaceré príspevky a diskusie sa niesli v znamení naznačovania európskej vízie politiky trvalo udržateľnej mestskej mobility: aké sú predstavy o budúcnosti bicykla, aké má Európa predstavy vo vzťahu individuálnych dopráv a udržateľnosti ŽP, aké sú plány miest a štátov. Usúdilo sa, že pre ďalší rozvoj využívania bicykla je nevyhnutné vytvoriť „cyklistický systém“ v celonárodnom rámci. To je úloha, spadajúca do rámca medziministerskej koordinácie aktivít vyváženého rozvoja všetkých druhov dopráv v štáte, majúcich výrazný vplyv na dopravnú obsluhu sídel. V budúcnosti model „cyklistiky ako systému“ bude

zdôrazňovaný ešte viac a rozvíjaný systematicky, globálne, pričom cyklistika bude chápaná ako prierezová otázka. Koncepcia cestnej bezpečnosti bude aplikovaná vyvážene na súbor mestských území, na všetky dopravné prostriedky a s osobitným zreteľom na cyklistov a chodcov. To sú hlavné aktivity spolupráce miestnych samosprávnych a štátnych orgánov s odborníkmi, urbanistami, dopravnými inžiniermi, s aktivistami, no najmä s občanmi, ktoré prinášajú viditeľný pokrok v jednotlivých mestách.

Historická a medzinárodná perspektíva využívania mestského bicykla umožňuje lepšie pochopiť, ako sa tento dopravný prostriedok javí v konkurencii ostatných. Realizácia „cyklistického mesta“ teda silne závisí od návrhu a fungovania celého, navzájom previazaného dopravného systému, spájajúceho všetky ekologickejšie a úspornejšie dopravné prostriedky voči expanzii áut, voči individuálnemu motorizmu, ako dosiaľ preferovanému nosnému systému dopravnej obsluhy obytných území európskych miest.

Konštatovalo sa, že bez osvety nemožno vytvárať cyklistickú kultúru a „cyklistické mestá“. Vplyv rozličného plánovania dopravnej obsluhy miest v minulom storočí, sústredený na automobilovú dopravu, oslabil najmä centrá miest, ktoré starnú a sú zahlcované autami. Pozitívna osвета a zmena „obrazu“ cyklistu, ako nedielnej a dennej súčasti mestskej individuálnej premávky, musia podporiť zmenu myslenia a prístupov „otcov miest“ v ich cyklistickej politike.

Projekt EU „Clean Air campaign“ môže ukázať, ako môže byť podpora cyklistiky účinným riešením znížovania emisií v ovzduší miest. Pri jeho realizácii sa predpokladá zmena súčasnej dopravnej obsluhy a podporná kampaň cyklistických politík miest, ktoré sú už do projektu zapojené. Viac pozri <http://www.cleanair-europe.org>.

Október, 2014

Z materiálov kolokvia spracovala: Ing. Anna Kollárová

Holandská databáza nových cykloopatrení.

Za účelom výskumu vytvorili výskumníci z Holandska databázu cykloopatrení, v ktorej sú znázornené na jednoduchej mapke. Návštevníci si tak môžu pozrieť a porovnať rôzne opatrenia, ktoré boli v Holandsku na cykloinfraštruktúre vybudované zväčša v roku 2013. Zaujímavé, že nejde iba o dobré príklady ale aj tie zlé, z ktorých by sa mali poučiť ďalšie samosprávy.

Mapu s opatreniami nájde tu: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zvU6A0_AIAPU.kGswE11OGST8

Navyše samosprávy, ktoré nie sú na mape, sa môžu ešte zaregistrovať a podeliť sa o svoje poznatky. Skúmajú sa rôzne kritéria ako je napríklad šírka cesty, zníženie rýchlosti a pod.
zdroj: fietsberaad.nl



Štrasburg – mesto s „bicyklom v náskoku“



Text: Ing. Anna Kollárová **foto:** theflashingblade.files.wordpress.com/

Štrasburg patrí medzi najcyklistickejšie aglomerácie Francúzska, s 15% dopravným podielom bicykla v centre mesta a 8% na periférii. Jeho cyklistická sieť rôzneho druhu dosahuje viac ako 580 km. Ašpiruje tak na čelné postavenie medzi cyklistickými európskymi mestami. Mesto sa tiež podieľa v národnom rámci na experimentoch s novými návrhmi opatrení a úprav, napr. dopravných značiek, prestavby križovatiek a technickými službami. Až 2/3 denných presunov obyvateľstva predstavujú presuny na menej ako 3 km, čo samo o sebe predstavuje veľký potenciál dopravného podielu bicykla. A predsa, jeho dopravný podiel len horko-ťažko prevyšuje 10%.

Stále hlavné brzdy sú síce v oblasti infraštruktúry, ale čím ďalej tým menej v cykloinvestíciách spoločností pôsobiach v meste. Na spomalenie rastu bicyklizácie negatívne pôsobí (podľa štúdií ADEUS – Agence d'urbanisme de Strasbourg) najmä rezervovanosť, spojená s nepostačujúcou prezentáciou prínosov bicykla, jej „čitateľnosťou“.

„CADR 67“ zabezpečuje napr. už vyše 40 rokov, a to všetkými svojimi formami, propagáciu bicykla ako dopravného prostriedku v Štrasburgu a v jeho regióne.

Už 3 roky prichádza do štvrtí mesta so svojou putovnou cyklistickou školou, aby poskytol dospelým kurz bicyklovania. Podobne, viac ako 100 samoobslužných opravovní bicyklov je dnes, podľa príkladu Strاسبourgu, združených v rámci siete „Heureux Cyclage“. Od r. 1999 sieť cyklistických škôl FUB (Fédération des usagers de la bicyclette), požičiava bicykle, učí bicyklovať mládež a mnoho dospelých. To vyvoláva rozruch v uzavretých štvrtiach prisťahovalcov, najmä u žien-imigrantiek, ktoré z nich na bicykli vychádzajú, získavajú viac voľnosti a vytvárajú tým aj medzikultúrne a medzigeneračné spojivo s domácim obyvateľstvom.



Súčasný generálny dopravný plán Štrasburgu si kladie za cieľ zdvojnásobiť podiel bicykla v aglomerácii do r. 2015 tak, aby dosiahol viac ako 16%. Hlavné opatrenia z neho vyplývajúce sa týkajú:

- *nárastu počtu parkovísk, najmä v strede mesta, pri staniciach železnice a zastávkach hromadnej dopravy,

- *rozvoja požičovní bicyklov a iných služieb pre cyklistov,

- * bezpečnosti cyklistickej premávky,

- *technologických inovácií (napr. v oblasti ochrany bicyklov pred odcudzením) a experimentov v oblasti infraštruktúry a komunikácií,

- *budovania nových cyklistických zariadení a cyklistickej infraštruktúry.

Ak dnes stojí Štrasburg

na čele peletonu francúzskych miest, čo sa týka dopravného podielu bicykla, nielen on, ale aj ostatné francúzske mestá, majú pred sebou ešte kus cesty, na ktorej sa chcú inšpirovať aj skúsenosťami európskych cyklistických miest. Napriek stúpajúcej zručnosti jazdy cyklistov, ich znalosti a rešpektovaniu dopravných predpisov, ich akceptovaniu zo strany ostatných účastníkov premávky, využívanie bicykla zväzujú početné brzdy: nedostatok a neprispôsobenosť verejného priestoru, meteorologické podmienky, neznalosť pozitívnej zdravotnej bilancie častého používania bicykla, brzdy psychologické a spoločenskej povahy, atď.

Zároveň, páky na uvoľnenie týchto pút existujú: znovuvyváženie rozdelenia verejných priestorov,

konceptné prístupy v delbe prepravnej práce, osvetové kampane a propagácia denného používania bicykla... Ako dokáže aktivácia týchto pák urobiť z bicykla, a to nielen v Strasbourg, ale aj v ostatných francúzskych a európskych mestách, rovnocenný dopravný prostriedok pri zdieľaní verejného priestoru, a aké sú podmienky lepšieho „ľudového využívania bicykla“ obyvateľstvom? K odpovediam na tieto otázky by výrazne mala prispieť aj európska konferencia „Velo City 2015“, s názvom „Futur Maker“, ktorá sa bude konať vo francúzskom Nantes 2.-5. júna. Jej program a náplň kladie dôraz práve na uvedené témy.

Môže mať cyklodoprava dopad na kvalitu ovzdušia?



Text : Marián Gogola zdroj: ecf.com

Súvis medzi kvalitou čistoty ovzdušia, v ktorom dýchame a dopravou sa preukázal prostredníctvom viacerých štúdií, ktoré sa venujú doprave ako aj jej negatívnym dopadom na životné prostredie. Zväčša sa negatívny dopad na znečistenie ovzdušia berie síce ako fakt, o ktorom sa hovorí, avšak konkrétne opatrenia na jeho minimalizáciu až tak prítomné nie sú. Európska cyklistická federácia prezentovala koncom roka zaujímavý report, ktorý posudzuje vplyv a analýzu čistoty ovzdušia vo vybraných mestách. Vychádza sa z toho, že EÚ sa vo svojej direktíve (*The Air Quality Directive (2008/50/EC) and the 4th Daughter Directive (2004/107/EC)*) snaží obmedziť a redukovať znečistenie životného prostredia.

Stanovuje v nej limity koncentrácie škodlivých látok pričom požaduje od členských štátov, aby tieto emisie monitorovali a prijímali opatrenia.

Štúdia hovorí o tom, že každé mesto má svoju deľbu prepravnej práce, či už podľa geografického charakteru, demografie, hustoty obyvateľstva, vlastníctva osobného automobilu, príjmu, využívanie územia, typ cesty a pod. Z hľadiska konceptu preto ECF považuje cyklistickú dopravu ako systém, ktorý by mal byť univerzálny v rámci rôznych aspektov. Väčšinu faktorov, ktoré sa týkajú zvýšenia podielu cyklistickej dopravy možno rozdeliť na dve hlavné kategórie:

- Prvá súvisí s takými opatreniami, ktoré sa priamo zameriavajú na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy

- Druhá súvisí s ovplyvňovaním ostatných druhov dopravy a to najmä redukciou individuálnej automobilovej dopravy, tak aby cestujúci presunuli z neekologických druhov dopravy na ekologické druhy, kde patrí aj cyklistická doprava.

Medzi prvý typ patrí napríklad bikesharing, tzv. verejné bicykle, ktorých druh a typ sú rôzne, či už od anonymného prvého systému z Amsterdamu v roku 1965 až po posledné systémy závislé na informačných technológiách. Napríklad systém Bicing z Barcelony navýšil deľbu prepravnej práce o 1% (z 0.75% na 1.76% v 2007) počas periódy 2 rokov. Velo'v v Lyone uvádza pokles IAD o 7% v 2007. Podobne aj dostupnosť stanice s bicyklami vo vzdialenosti do 500 metrov sa považuje za účinnú v prípade využívania bicyklov (napr. v prípade Montrealu až 3 násobne navýšenie). Avšak nie všetky mestá sa môžu popýšiť takýmto stavom, kým v Melbourne a Minneapolis/St. Paul došlo k redukcii motorovej dopravy o 90000 km ročne a 243291 km pre Washington D.C., v oblasti Greater London došlo k navýšeniu motorovej dopravy o 166341 km ročne. Zaujímavosťou je aj fakt, že napríklad aj používanie mopedov pokleslo v súvislosti so zavedením bikesharingu (napr. 34% Štuttgart a 46% Berlín).

Veľmi dôležitým faktorom pri prítiahnutí potenciálnych cyklistov je samozrejme aj infraštruktúra. Už samotný fakt, že existuje môže pritiahnúť nových používateľov. Dôležitý je aj fakt, akým spôsobom je vybudovaná a či ju považujú za bezpečnú ako aj možnosť zaparkovania bicyklov a pod. Podľa štúdie z roku 2003, na ktorej participovalo 43 britských miest, sa každá novobudovaná míľa cyklistickej infraštruktúry na míľu štvorcovú, podieľa 1% zvýšením deľby prepravnej práce v prospech cyklistov.

Navyše iné štúdie preukázali, že segregované cyklocestičky vedú k zmenu postoja obyvateľov k cyklistickej doprave ako nebezpečnému druhu dopravy. K podobnému záveru prišli aj v Seville v roku 2010, kde existencia cykloinfraštruktúry v dĺžke 120 km (s rozpočtom 35 mil. Euro) prispelo k presunu 32 % bývalých používateľov automobilov a 5,4 % motocyklistov k využívaniu bicykla. To viedlo k zvýšeniu deľby prepravnej práce z 0,5 % z roku 2006 na 7 % v roku 2013.

Aj mesto (UK) investovalo €5.3 miliónov do cykloinfraštruktúry (40 km), čo sa od roku 2004 prejavilo v navýšení cyklociest o 26-30% a zmene podielu cyklistov z 1% na skoro 3% (5.1 cesty na 100 obyv.). V Malmö vybudovanie 410 km cyklotrás v roku 2009 spôsobilo 20% navýšenie cyklociest a podielu cyklistov z 20% z 2003 na 22% v 2013 s rozpočtom €40 miliónov.

Podobne pozitívny dopad môžeme nájsť v poskytnutí možnosti zaparkovania alebo integrácií s verejnou dopravou. Vo flámsku v Belgicku sa 22% všetkých ciest realizuje na bicykli na stanicu, v Holandsku je to , 39% a 10% cestujúcich vlakom ďalej pokračuje na bicykli. V Dánsku je to 25% a vo Švédsku v priemere 9%, ale napr. v Malmö je to 35%.

Pozitívny efekt na navýšenie cyklistov majú aj promo kampane, opatrenia na upokojuvanie dopravy ako aj spoplatnenie ciest (napr. centra), resp. vylúčenie automobilovej dopravy z centra miest.

No a ako teoreticky môže mať dopad takéto opatrenia na zníženie emisií v podobe pevných častíc PM₁₀ nám ukazuje tab.1, kde sú znázornené príklady rôznych miest s dopadom, ak by nastal scenár 10% redukcia motorovej premávky.

Tab. 1 Modelový scenár koncentrácie PM₁₀ pri 10% redukcii motorovej premávky vo vybraných mestách

City	PM ₁₀ concentration (Baseline: 2008)	PM ₁₀ concentration (BAU: 2020)	PM ₁₀ concentration (10% traffic reduction: 2020)
Athens	15.0 µg/m ³	8.0 µg/m ³	8.0 µg/m ³
Helsinki	8.5 µg/m ³	7.5 µg/m ³	7.0 µg/m ³
London	9.0 µg/m ³	8.0 µg/m ³	7.0 µg/m ³
Oslo	15.0 µg/m ³	14.0 µg/m ³	14.0 µg/m ³
Rotterdam	14.0 µg/m ³	13.0 µg/m ³	13.0 µg/m ³

Pre analýzu výsledkov sa hodnotili prípadové štúdie z nasledovných miest: Londýn, Solúň, Sevilla, Antverpy, Nantes, kde v tab.2 môžete vidieť deľbu prepravnej práce.

Tab.2 Deľba dopravnej práce vo vybraných mestách

Mesto	Rok	auto	bicykel	pešo	autobus	metro/električka	vlak
Antwerpy	2010	41%	23%	20%	6%	8%	2%
Londýn	2006	39%	2%	20%	19%	10%	8%
Nantes	2012	52%	5%	27%	16%		
Sevila	2011	53%	7%	7%	28%	5%	0%
Solúň	2010	55%	10%	10%	25%		

Pre každé mesto sa hodnotili tieto parametre:

- Priemerná hodnota NO₂ s limitnou hodnotou 40 µg/m³,
- Prekročenie limitu NO₂ v hodinách (meria sa 18 hodín a viac s 200 µg/m³,
- Priemerná hodnota PM₁₀ s limitom 40 µg/m³,
- Prekročenie limitu PM₁₀ v dňoch (35 dní s hodnotou väčšou ako 50 µg/m³,

Mesto Antwerpy s 510 tisíc obyvateľmi investovalo do viacerých opatrení v dopravnej politike, či už do systému verejných bicyklov, mobilitného plánu pre celý región, modernizácie vozidiel MHD, manažmentu dopravy ako aj celkovým investíciám 60 mil. Euro do cyklistickej dopravy. Hodnoty znečisťujúcich látok sú pod medzné hranice, avšak samotné hodnoty sa viacmenej držia na rovnakej úrovni.

ANTWERP				
Air Quality Metric ^a	2008 ^a	2010	2012	Limit Value
NO ₂ annual mean - [µg/m ³]	38	36	35	40 µg/m ³
NO ₂ hourly exceedances - [hours]	2	0	6	18h >200 µg/m ³
PM ₁₀ annual mean - [µg/m ³]	23	27	27	40 µg/m ³
PM ₁₀ daily exceedances - [days]	27	25	27	35d >50 µg/m ³
Mode Share ^b		2008	2010	2012
Cycling		16%	23%	Unavailable
Private car		61%	41%	Unavailable

LONDON				
Air Quality Metric ^a	2001	2006	2012	Limit Value
NO ₂ annual mean – [µg/m ³]	51	51	48	40 µg/m ³
NO ₂ hourly exceedances – [hours]	60	458	132	18h > 200 µg/m ³
PM ₁₀ annual mean – [µg/m ³]	27	29	22	40 µg/m ³
PM ₁₀ daily exceedances – [days]	29	152	27	35d > 50 µg/m ³
Mode Share ^b	2001	2006	2012	
Cycling	2%	3%	Unavailable	
Private car	41%	39%	Unavailable	

Londýn, ktorý asi netreba veľa predstavovať, urobil v poslednom desaťročí dosť v oblasti dopravnej politiky a regulácie motorovej dopravy. Či už zavedenie spoplatnenia kongescíí, nízkoemisných zón, podpora cyklodopravy, vytvorenie bikesheringu, a pod. To všetko sa prejavilo v postupnom znižovaní znečistenia ovzdušia, ako aj znižovaniu počtu dní, kedy bolo obyvateľstvo tomuto znečisteniu vystavené. Viacročný rozpočet pre toto mesto na podporu cyklodopravy je priam závratný 1,1 miliardy Euro hovorí samo za seba. V prípade NO₂ sú hodnoty nad limitnou hodnotou, ale sa postupne znižujú. Podobne je to aj v prípade PM₁₀, kde v roku 2006 došlo k navýšeniu, však v súčasnosti ide o klesajúcu tendenciu.

Nantes mesto s 870 tisícmi obyvateľmi má rozsiahlu cyklosieť 373 km (tento rok bude hlavným mesto cyklodopravy), pričom od roku 2009 do 2014 utratilo na cyklodopravu vyše 40 mil. Euro. Podiel cyklistov sa tak zvýšil z 2 % (2008) na 4,5 % (2012). Samotná podpora cyklistiky má oporu v Regionálnom pláne kvality ovzdušia a mestskom mobilitnom pláne. Cieľom je znížiť motorizmus na 50 % (v súčasnosti 52%) a navýšiť podiel cyklistov v centre mesta. Medzi ďalšie opatrenia patrí multimodalita cyklistov, upokojuvanie dopravy a systém Bikesharing. Výsledky opatrení vidieť v nasledujúcej tabuľke. Priemerné hodnoty NO₂ sa síce znížili, avšak podiel pevných častíc PM₁₀ sa navýšil.

NANTES			
Air Quality Metric ^a	2008	2012	Limit Value
NO ₂ annual mean – [µg/m ³]	19	14	40 µg/m ³
NO ₂ hourly exceedances – [hours]	0	0	18h > 200 µg/m ³
PM ₁₀ annual mean – [µg/m ³]	17	22	40 µg/m ³
PM ₁₀ daily exceedances – [days]	20	20	35d > 50 µg/m ³
Mode Share ^b	2008	2010	
Cycling	2.0%	4.5%	
Private car	Unavailable	52%	

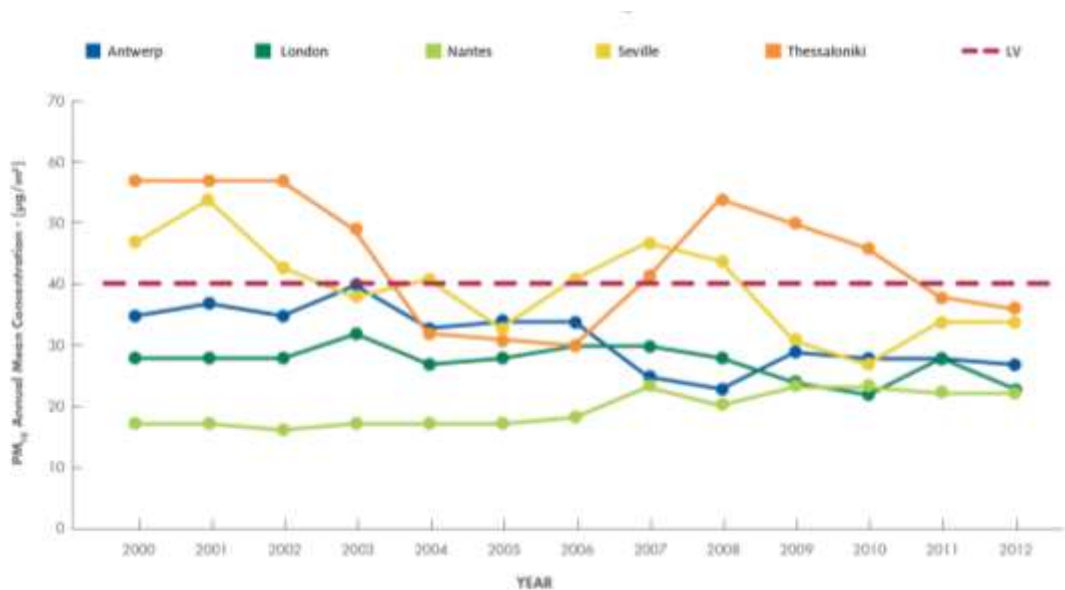
Sevilla metropola so 700 tisíc obyvateľmi sa popasovala s podporou cyklistky rôznorodo. Či už so zavedením segregovaných cyklociest, zákazom vstupu pre motorovú dopravu v niektorých zónach alebo podporou využívania viackapacitných vozidiel sa radí medzi mestá s vyšším využívaním cyklodopravy. Napr. medzi rokmi 2007 a 2010 mesto vybudovalo 80 km nových cyklotrás. Podstatné pre ovzdušie je to, že sa cyklodoprava stala dôležitým komponentom v Pláne čistoty ovzdušia. Dosiahnuté výsledky v čistote ovzdušia majú klesajúcu tendenciu. Mesto má rozpočet 421 mil. Euro na udržiavanie existujúcej infraštruktúry a rozšírenie o blízke okolie. Z hľadiska sledovaných parametrov znečistenia ovzdušia došlo k postupnému znižovaniu až pod hranicu limitných hodnôt.

SEVILLE			
Air Quality Metric ^a	2006	2012	Limit Value
NO ₂ annual mean – [µg/m ³]	34	24	40 µg/m ³
NO ₂ hourly exceedances – [hours]	3	3	18h > 200 µg/m ³
PM ₁₀ annual mean – [µg/m ³]	41	33	40 µg/m ³
PM ₁₀ daily exceedances – [days]	152	40	35d > 50 µg/m ³
Mode Share ^b	2006	2012 ^c	
Cycling	0.5%	7.0%	
Private car	Unavailable	35%	

Solún alebo Thesaloniki je mesto s 320 tisícmi obyvateľmi. Mesto síce uvádza 10% podiel cyklodopravy, avšak aj podľa vlastnej skúsenosti ide skôr o nadhodnotené čísla. Dopravné opatrenia zahŕňajú zavedenie metra, spoplatnenia parkovania ako aj nízkoemisných zón. Z pohľadu znečistenia ovzdušia dochádza k miernemu znižovaniu znečistenia.

THESSALONIKI				
Air Quality Metric ^a	2006	2010	2012	Limit Value
NO ₂ annual mean – [µg/m ³]	39	27	22	40 µg/m ³
NO ₂ hourly exceedances – [hours]	0	0	0	18h > 200 µg/m ³
PM ₁₀ annual mean – [µg/m ³]	30	46	36	40 µg/m ³
PM ₁₀ daily exceedances – [days]	0	0	79	35d > 50 µg/m ³
Mode Share ^b	2006	2010	2012 ^c	
Cycling	Unavailable	10%	Unavailable	
Private car	Unavailable	55%	Unavailable	

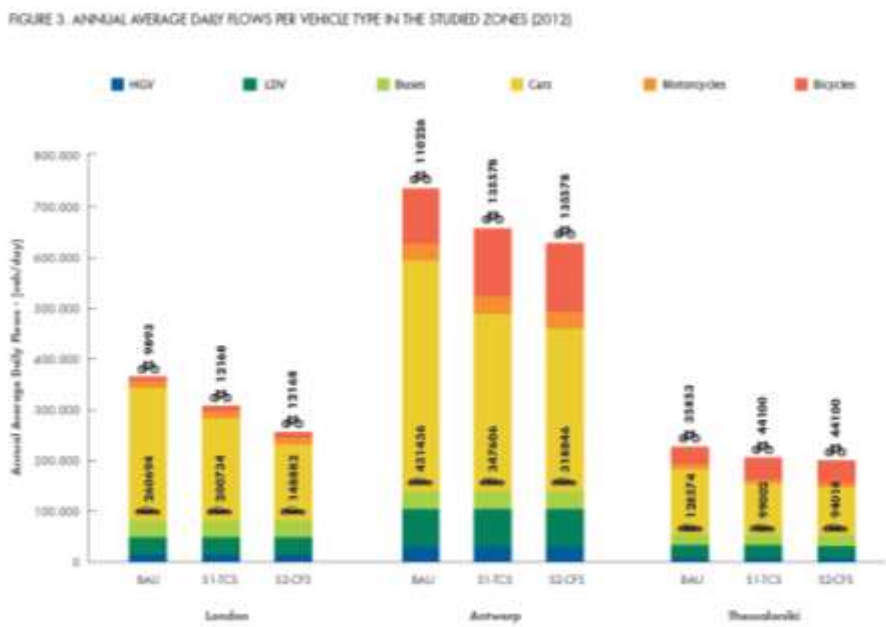
Ak by sme porovnávali jednotlivé mestá môžeme nájsť rozdiely, ktoré sa týkajú jednak politickej stratégie ako aj rôznej miery aplikovania dopravných opatrení za účelom zníženia znečistenia ovzdušia. Kým parameter NO₂ mierne klesá u všetkých miest, s PM₁₀ to až tak ružové nie je. V niektorých prípadoch sa táto hodnota navýšila, pričom v súčasnosti dosahuje mierny pokles.



Dočasný vývoj priemernej koncentrácie PM₁₀

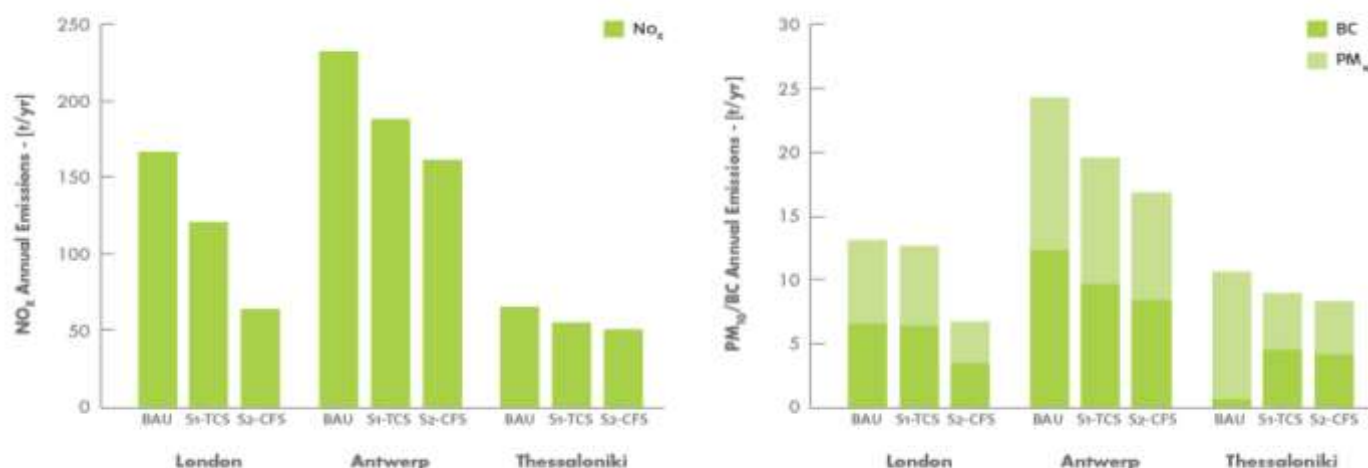
Autori štúdie vyhodnocovali dopad na znečistenie ovzdušia prostredníctvom troch scenárov.

Prvý scenár **Business as usual scenario (BAU)**. Porovnáva toky jednotlivých druhov dopravy v centre miest.



Priemerné ročné toky podľa typu vozidla v riešenej zóne - scenár BAU

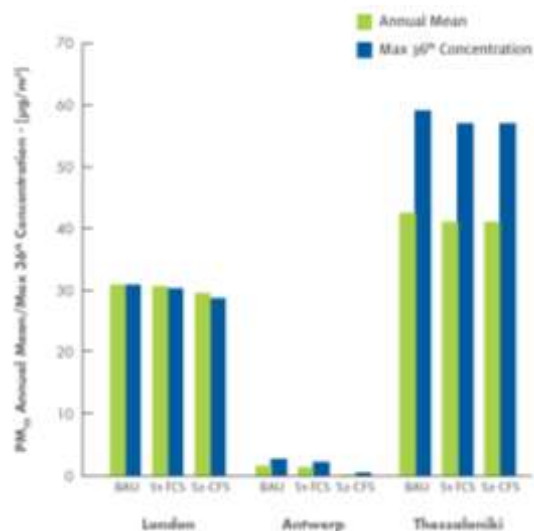
Druhý scenár (**Typical cycling investment scenario (S1-TCS).**) sa venuje dopadu na zvýšenie podielu cyklistov po investovaní do cyklistickej infraštruktúry.



Ročné hodnoty NO₂, PM₁₀ vo vybraných mestách a podľa scenárov

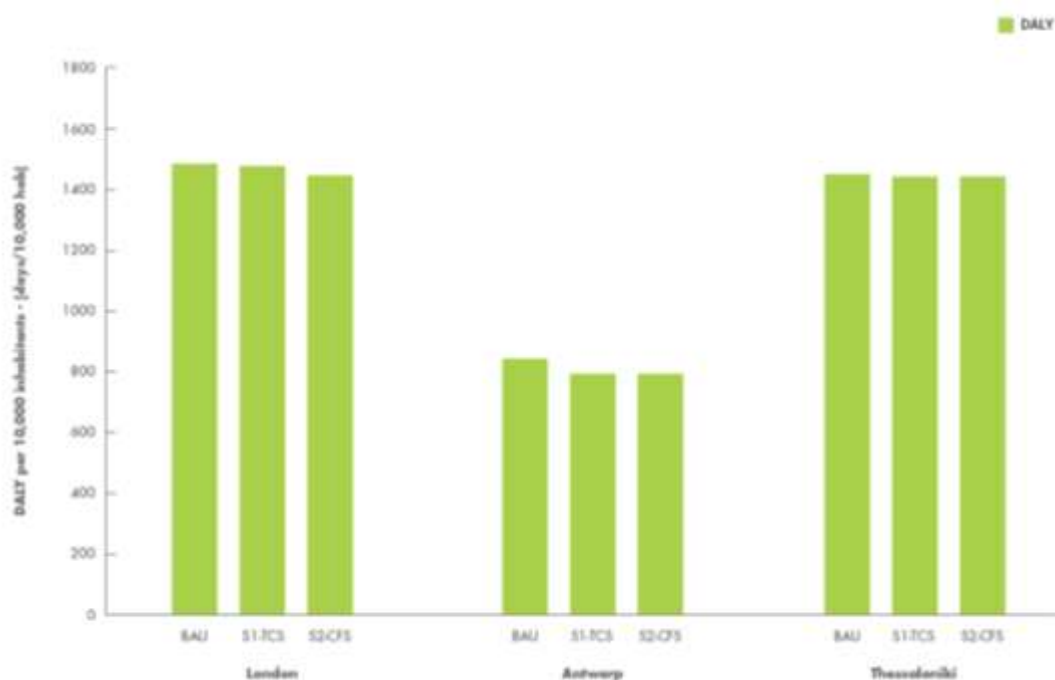
V treťom scenári sa analyzovalo uzavretie určitej oblasti pre motorové vozidlá (**Limited Car-free scenario (S2-CFS).**).

Pre vybrané mestá boli analyzované dopady, či už z hľadiska sledovaného parametra PM₁₀ ako aj jeho 36 násobné prekročenie, pozri nasledujúci obrázok.



Ročná priemerná koncentrácia PM₁₀ a znázornenie je 36 x prekročenie

Pre potreby štúdie boli vybrané tri mestá Londýn, Antwerpy a Solún, v ktorých boli ďalej simulované možnosti dopadu zníženia znečistenia ovzdušia. Výsledky boli rôzne, kým v prípade Antwerp mali výsledky klesajúce hodnoty NO₂ ako aj PM₁₀, v prípade Londýna a Solúnu sa zníženie NO₂ priamo nepotvrdilo, čo neplatí o PM₁₀, kde sa hodnoty mierne zlepšili. Výsledky boli prepočítané na dopad na mortalitu a zlepšenie kvality života, pričom hodnoty koeficientu DALY (koľko dní bude predstavovať neschopnosť / nevýhodu vo forme znečistenia na 10 tisíc obyvateľov) sa kvalita zlepšenia ovzdušia preukázala. V prípade Antwerp, BAU scenár produkuje 836 DALY, avšak pre 50 rokov sa hodnota zníži na 786 DALY. V prípade Londýna, BAU scenár počíta s hodnotou 1478 DALY, čo je druhým scenárom S1-TCS zredukované na 1471 DALY a tretím scenárom S2-CFS na 1438 DALY. Nakoniec Solún má v BAU scenári hodnotu 1442 DALY, ktoré je však po zrealizovaní opatrení na podporu cykloodopravy možné jemne zredukovať na úroveň 1438 pre oba scenáre.



Hodnoty parametra DALY pre vybrané mestá

Záver.

Je pravda, že to, či je postavená cykloinfraštruktúra a cyklisti ju využívajú, je pochopiteľné pre každého. Samozrejme dôležité je aj ako sa postaví. Ak sa postaví bez základnej logiky, môžeme mať aj 100 km segregovaných cyklocestí, ktoré však nemusia nik využívať. Súvis s dopadom na kvalitu ovzdušia si vyžaduje rôzne vedecké ako aj odborné postupy, ktoré nemusia byť každému zrozumiteľné. Ako aj v tomto prípade štúdia preukázala, že nestačí sa spoliehať iba na cykloinfraštruktúru, ale ju skutočne podporiť aj previazanými opatreniami v systematickej dopravnej politike. Potom môžeme doceliť nárast využívania cyklodopravy a zníženiu motorovej dopravy.

Link na štúdiu:

http://www.ecf.com/wp-content/uploads/150119-Cycling-and-Urban-Air-Quality-A-study-of-European-Experiences_web.pdf

Foto mesiaca:

Stojan v Bratislave bez strednej priečky a pripevnený len skrutkami. Ľahká demontáž a veľmi ľahké ukradnutie bicykla.

Radovan Červienka



A čo vás čaká na budúce?

Napr.

- Zhodnotenie cyklokoordinátorov očami verejnosti
- Nový seriál ako plánovať cyklotrasy v meste
- Fotoreport
- A ešte veľa nového..



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

skupina Slovensko na bicykli



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martinek jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

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

Ing. Martin Bolo m.bolo@vud.sk

Spolupracovník: Ing. Anna Kollárová

Foto na zadnej obálke: cyclefriendlycities.org

