

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2

Rok 2016

Ročník VII

ISSN 1338-0486

Cyklodoľava 4 roky

Cyklodoprava 4 roky

?

Prvá cyklotrasa v Trenčíne sa má stavať už na jar

Nitra bude mať cyklolávku

Cyklochodník do Paderoviec

Čo sa stane ak sa vybuduje chránená
cyklocestička?

Granty na cyklotrasy

3300 parkovacích miest pre bicykle
v Münsteri na stanici



Pedál.

Marec. Zaujímavý mesiac, čo sa týka budúceho vývoja nášho smerovania☺ Veríme, že aj tento rok pôjdete k voľbám a vyberiete si. Pre nás je podstatné do akej miery sa víťazná strana alebo zoskupenie popasuje s ďalším rozvíjaním podmienok pre cyklodopravu. V novom čísle prinášame zaujímavé riešenia parkovania bicyklov na žel. staniciach, či už z Píerova, Münsteru alebo z Moldavy n. Bodvou

Príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

Obsah

Prvá cyklotrasa v Trenčíne sa začne stavať už na jar	3
Nitra bude mať cyklotrasu a cyklolávku	4
40 miesta sveta sa postaví klimatickým zmenám	5
Už aj Prešov má cyklovežu	6
Nový cyklochodník do Paderoviec	7
Pripravované zmeny v smerovom značení	8
Ako môžu mestá pomôcť cyklologistike v praxi?	9
Čo sa stane, ak sa vybuduje chránená cyklocestička v meste?	10
Nenávratný príspevok na cyklotrasy pre obce do 1000 obyvateľov	11
Zamestnanecký grant na cyklotrasy v Žilinskom kraji	12
Vyššie 3300 parkujúcich bicyklov na žel.stanici v Münsteri	13
Multimodálny terminál v Moldave myslí aj na cyklistov	14
Deľba prepravnej práce a cyklodoprava v Amsterdame	15



Máme nové logo predsedníctva EÚ☺

Zdroj: Cyklokuchyňa

PRVÁ CYKLOTRASA V TRENČÍNE SA MÁ STAVAŤ UŽ NA JAR

Trenčín má spomedzi krajských miest najmenej cyklotrás a chce to zmeniť už tento rok. Investíciou vo výške 240-tisíc eur plánuje Trenčín začať budovanie cyklotrás na území mesta. Prvá cyklotrasa pôjde z najväčšieho mestského sídliska Juh do centra mesta, na jej vybudovanie vyčlenili poslanci mesta v rozpočte na tento rok 180-tisíc eur. So stavbou chcú začať už na jar, v priebehu tohto roka bude hotová približne polovica tejto cyklotrasy. V prvej fáze pôjde najmä o Soblahovskú – od kruhového objazdu pri Keramoprojekte po predajňu Dobrej knihy pri evanjelickom kostole.

Cyklokomisia, ktorá funguje na mestskom úrade, už podľa primátora pripravuje ďalšie projekty na vybudovanie cyklotrás v Trenčíne za štyri milióny eur. „To sú projekty, ktoré sú pripravené a chceme ich financovať z peňazí Európskej únie. Do Trenčína ako krajského mesta by malo ísť z eurofondov 14 miliónov eur, z nich až štyri milióny pôjdu na vybudovanie cyklotrás. Verím, že v priebehu štyroch – piatich rokov by sa tak Trenčín mohol zásadne zmeniť aj z pohľadu cykloprevazy,“ dodal trenčiansky primátor.

Cyklochodník od centra pod sídlisko Juh je podľa mestského poslanca a člena cyklokomisie Richarda Ščepka prvá fáza, ktorá je už aj naprojektovaná. „Čakalo sa len na peniaze, ktoré sú v tejto chvíli schválené. Pôjde úsekom, ktorý je z hľadiska bezpečnosti najkritickejší – od Braneckého po kruhový objazd pri Keramoprojekte,“ upresnil Ščepko.

Budovanie prvej cyklotrasy víta aj občiansky aktivista Norbert Brázda. „Výhrady mám iba k tomu, ako je to naprojektované, myslím, že je to zbytočne predražené, dalo sa to urobiť lacnejšie pri rovnakej funkčnosti. Peniaze sa dali využiť na projektovú prípravu ďalších trás.“

Ich pripravenosť je podľa neho kľúčová pre čerpanie eurofondov.

„Aby sa nestalo to, čo v roku 2012 pri príprave tejto cyklotrasy, keď sme boli postavení pred hotovú vec, že za dva mesiace treba trasu naprojektovať, aby ju bolo možné preplatiť z eurofondov. To sa vtedy nestihlo. Na tieto účely treba využívať najmä eurofondy,“ dodal Brázda.

zdroj:

<http://nastrencin.sme.sk/c/20074273/prva-cyklotrasa-vtrencine-pojde-zjuhu-do-centra.html#ixzz3zghfzZg2>

NITRA PRIPRAVUJE VÝSTAVBU CYKLOTRASY Z MLYNÁRIEC NA KLOKOČINU

Mesto Nitra pokračuje s prípravou výstavby novej cyklotrasy, ktorá má viesť cez mestské časti Mlynárce, Diely a Klokočina. Magistrát už podal návrh na vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby a o využívaní územia.

Pripravovaná cyklistická komunikácia sa má skladať z 12 úsekov, s celkovou dĺžkou takmer štyri kilometre. Prvý úsek sa bude začínať na Dubíkovej ulici. Trasa bude ďalej viesť cez Štúrovu ulicu smerom k Pražskej a na Kmeťovu ulicu.

Po nej bude nová cyklistická komunikácia smerovať až na križovatku s Hviezdoslavovou ulicou následne povedie na Dolnočermánsku ulicu, kde sa má neskôr napojiť na práve projektovanú cyklotrasu Borina.

<http://milujemnitru.sk/2016/01/mesto-pripravuje-vystavbu-cyklotrasy-z-mlynariet-na-klokocinu/>

CYKLOLÁVKA V NITRE

Cyklolávka

Umiestnenie: Wilsonovo nábrežie - Nábrežie mládeže

Šírka: 4m, 2 cyklistické pruhy

Osvetlenie: v madlách zábradlia

Cyklotrasa pozdĺž rieky Nitra

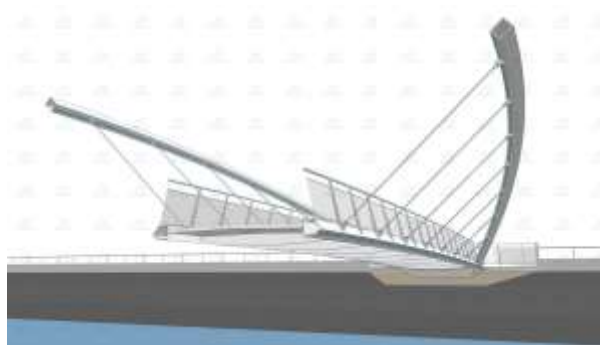
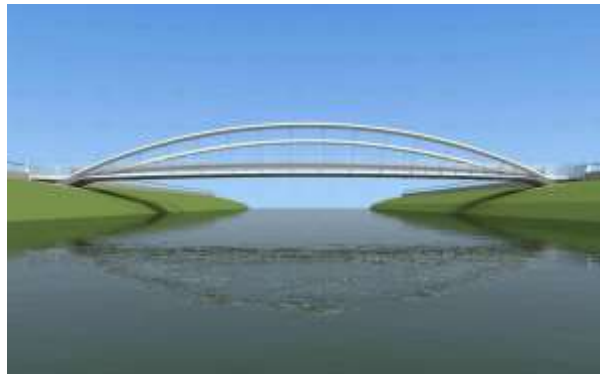
Osvetlenie: 70W svietidlá, odstup 33m, výška 5m

Cyklotrasa Chrenová I. etapa: Trieda A. Hlinku - Akademická ulica - Nábrežie mládeže

Cyklolávka prepojí Wilsonovo nábrežie s Nábrežím mládeže a teda aj mestské časti Kalváriu s Chrenovou. Lávka bude súčasťou plánovanej cyklotrasy Trieda Andreja Hlinku - Akademická - potok Selenec - Nábrežie mládeže - cyklolávka.

"V súčasnosti prebieha proces projektovej prípravy. Mesto má snahu získať finančné prostriedky na realizáciu zo štrukturálnych fondov EÚ. Momentálne sa iné premostenia rieky v Nitre nepripravujú," informovali nás na Odbore investičnej výstavby a rozvoja na MsÚ v Nitre.

Napojenie na chodník vedúci popri miestnej komunikácii Nábrežie mládeže bude realizované v mieste medzi existujúcimi garážami a nezastavaným pozemkom oproti budove Technickej fakulty SPU Nitra.



Zdroj: nitralive.sk



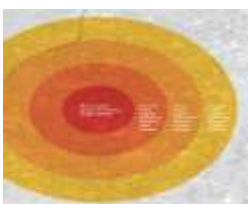
40 miest zo sveta sa postaví klimatickým zmenám.

● Steering Committee ● Innovator City ● Megacity ○ Observer City

Dohodli sa na tom predstavitelia miest, ktorí si chcú osvojiť také opatrenia, ktoré môžu zabrániť v budúcnosti klimatickým zmenám v negatívnom zmysle.

Okrem vytvorenia tejto siete sa podujali podporiť aj výskum a implementáciu viacerých opatrení vo svojich oblastiach. Nás len teší, že tam patrí aj cyklodoprava. Čo nás neteší, že tam nie je zatiaľ žiadne slovenské mesto. Čo by sa však mohlo v budúcnosti určite zmeniť, ak o to budú mať naše mestá záujem.

Zo stredoeurópskeho priestoru je tam napríklad najbližšie Varšava.



Čo môže byť zaujímavé, že jednotlivé mestá si stanovili ciele, ktoré chcú v tejto oblasti naplniť. Vy si teda môžete potom kliknúť a vybrať mesto a pozrieť, aký má cieľ.

Na dolnom obrázku je napríklad spomínaná Varšava a jej ciele:



UŽ AJ PREROV MÁ CYKLOVEŽU



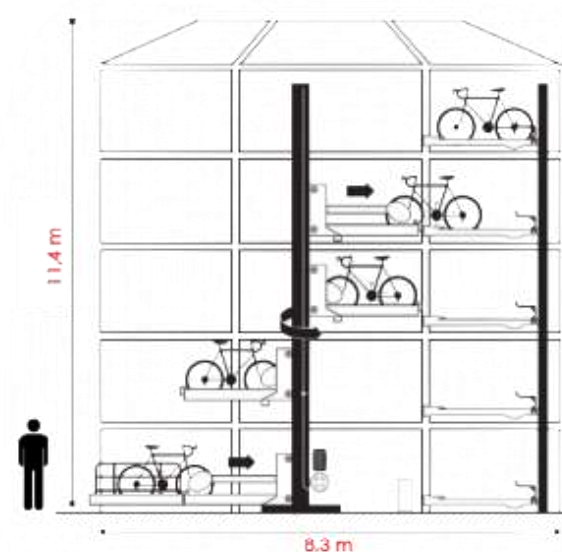
Po Hradci Králové sa aj v ďalšom meste Českej republiky, tento krát v moravskom Přerove, postavila cykloveža. Tá slúži ako parkovací dom pre bicykle s automatickou prevádzkou. Cena za úschovu bicyklov na 24 hodín je viac-menej smiešna, a to iba 5 korún českých, čo predstavuje v prepočte na eurá cca. 18 centov. Zákazníci Českých dráh majú však parkovanie bicyklov zadarmo. Samotný parkovací dom je dimenzovaný pre 116 bicyklov alebo elektrobicyklov.

Technické údaje:

Skladovacia kapacita	až 118 bicyklov
Rýchlosť uschovania / vyzdvihnutia	30 s
Výška parkovacieho domu	11,4 m
Priemer parkovacieho domu	8,3 m
Zastavaná plocha	52,12 m ²
Hmotnosť parkovacieho domu	13 000 Kg
Automatický platobný systém	mince
Kamerový systém	záznam parkovania bicyklov s archiváciou
Zabezpečovací systém	monitoring vnútorných priestorov s prenosom dát na pult centrálnej ochrany
Napojenie na sieť	elektrina 380 V, odvodnenie, dátová sieť

Parkovací dom oficiálne otvorili v decembri 2015. Náklady na výstavbu boli 9,5 mil. českých korún, teda 351 tis. Euro bez DPH.

Mimochodom v Hradci Králové, kde uviedli prvú cyklovežu, tento rok otvoria už druhé parkovisko tohto typu.



CYKLOCHODNÍK DO PADEROVIEC

Koncom minulého roka dokončili aj spoločný chodník pre chodcov a cyklistov vedúci z Jaslovských Bohuníc do obce Paderovce.

Výstavba cyklochodníka do Paderoviec začala v septembri 2015 a už ako bolo spomínané, dokončená bola v decembri 2015. Realizovala ju firma [ZE-PRA spol. s r.o., Zlaté Moravce](#), ktorá v elektronickej aukcii túto stavbu vysúťažila so sumou 96.500 €. Celkové náklady na vybudovanie tohto chodníka boli 150 tisíc. Euro. Úsek má dĺžku 800 metrov. Ponúkame fotky z budovania cyklotrasy, novšie fotky nemáme, ak by ste ich mali, budeme radi, ak nám ich zašlete.



V PREŠOVE VYBUDOVALI NOVÝ ÚSEK CYKLOCESTIČIEK



Foto: [David Donnell L](#)

V rámci zmeny normy ohľadom dopravných značiek sa pripravujú aj novinky v oblasti cyklistickej dopravy.

TNI 01 8020 upozorňuje na tieto prvky dopravných značení týkajúcich sa cyklistickej infraštruktúry:

- Značky na cyklistických komunikáciách sú zmenšeného charakteru, okrem značiek ktoré tento zmenšený rozmer nemajú. Vtedy sú v základom rozmere.



- Smerové značky IS40a až IS40d sú predefinované rozmery 1000x250 mm 1250x250mm a 1500x250mm.
- Smerové značky pre cyklistov majú základnú plochu bielu, text a šípky sú zelenej farby.
- Na smerových značkách pre cyklistov sa používa základná výška písma 70 mm, výnimočne 105 mm.
- Šírka čiary 0,250 je šírka čiary oddeľujúca cyklistický a jazdný pruh.
- **Priechody pre chodcov sa vyznačujú bielou farbou.**

Ide o prvú sériu zmien dopravných značiek pre cyklistov.

Ing. Radovan Červienka

Londýnski taxikári prehrali v snahe zastaviť cyklodiaľnicu



Londýnski taxikári spustili petíciu a antikampaň v snahe zastaviť výstavbu novej cyklodiaľnice v Londýne.

Investície v sume 47 mil. libier predpokladajú vybudovanie segregovanej obojsmernej cestičky pre cyklistov na ulici Westbourne Grove smerom Tower Hill.

Profesná organizácia taxikárov (LTDA) argumentovala tým, že novo plánovaná cyklocestička zoberie priestor na cestách taxíkom, čím spôsobí chaos.

Obrátili sa preto na súd, aby proces cyklotrasy zastavil. Na rozčarovanie taxikárov však súd túto žiadosť zmietol zo stola. Taxikárom v Londýne nezostáva nič iné, iba snáď presedlať na cyklorikše☺

Ako môžu mestá pomôcť cyklologistike v praxi?

Viacerí odborníci z ECF na túto tému dali hlavy dokopy a vypracovali zaujímavý report.

Opierajú sa o dáta z viacerých európskych miest. Tak napríklad v Berlíne by sa 42% zásielok a tovaru dalo distribuovať elektrobicyklami. A aké sú ich rady?

Tu sú:

1. Stačí začať s malými opatreniami – napríklad čistiť a zmetať ulice, úprava parkov, zvoz odpadu z nedostupných častí, toto všetko by mohli začať robiť mestá už dnes bez veľkých investícií.

2. Ak na to nemáte prostriedky, môžete tieto služby outsourcovať, napríklad cez komunitnú cyklologistickú spoločnosť. Tak to spravili napr. v Brighton alebo Cambridge

3. Skúste rozbehnúť pilotný projekt a zapojte doň všetkých zúčastnených, tak aby sa vychytali malé chyby. Podobné skúsenosti majú vo viacerých mestách, kde po začatí pilotného projektu, viaceré mestá aj naďalej pokračujú.

COUNTRY	NO. OF COMPANIES	NO. OF EBIKES	TESTING PERIOD (MONTHS)	% CONTINUING
Netherlands	5	10	12	100%
Sweden	5	20	12	100%
Spain	3	3	6	100%
Croatia	9	21	6-12	89%
Italy	4	7	6-12	73%
Portugal	3	7	6-12	20% (so far)
Slovenia	8	6	3-9	13%

Tabuľka uvádza príklady miest, kde začali s cyklologistikou, posledný stĺpec uvádza, či projekt pokračuje alebo nie.

4. Upravte centrum mesta v prospech nemotorovej dopravy a obmedzte tú motorovú,

5. Skombinujte nové reštrikčné opatrenia pre motorovú dopravu so zariadeniami pre cyklologistiku,

6. Urobte týmto ekoslužbám poriadnu propagáciu, nech sa o nej ľudia dozvedia a využívajú ju.

A na záver odborníci uvádzajú, že všetky tieto opatrenia sú v súlade s Bielou knihou EÚ, ktorá podporuje zelenú mobilitu. Takže, ak rozmýšľate nad nejakým projektom, je dobre si ich pripraviť a dokonca využiť aj financovanie z eurofondov.

zdroj: ecf.com

„Potešilo nás, že cyklologistiku si všimli aj u nás“



ČO SA STANE, AK SA VYBUDUJE CHRÁNENÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA V MESTE?

Text: Milan Veterník

Je zrejmé, že bicykle a autá sa „nepomiesajú“. Keď však ide do tuhého, osoba na bicykli je len z mäsa a kostí, na rozdiel od toho, osoba v aute je chránená karosériou.

Od roku 1996 má krivka počtu usmrtených cyklistov na slovenských cestách klesajúci trend. V roku 2009 to bolo najmenšie číslo, a to 14 ľudí jazdiacich na bicykli. V roku 2015 zomrelo na slovenských cestách 16 cyklistov, no oproti predchádzajúcemu roku je to o 8 menej. Pre porovnanie vo švédskom Malmö bolo zabitých 16 ľudí na bicykloch za obdobie rokov 2003 až 2012, čo je menej ako dve úmrtia ročne.



Obr. 1 Chránený jazdný pruh v meste Chicago

Olle Evenäs, dopravný plánovač mesta Malmö, prezradil, ako vybudovali 500 kilometrov chránených cyklistických cestičiek. Nikdy totižto nemaľovali cyklistické pruhy, ale namiesto toho vždy vyhradili pochu, ktorá je oddelená od automobilovej dopravy. Podľa neho je nutné vybudovať chránené cyklistické komunikácie práve teraz. Udržia totižto ľudí na bicykloch živých a spravia cesty bezpečnejšie pre všetkých ľudí.

Chránené cyklistické cestičky majú 3 kľúčové vlastnosti:

1. Fyzické oddelenie

Samotné namaľovanie čiar nevytvára chránený pruh.

To nezadrží ľudí v autách zasahovať do pruhov vyhradených pre cyklistov. Musia existovať fyzické bariéry, napr. plastové stĺpiky, pätníky, obrubníky a pod.

2. Výhradne len pre cyklistov

Chránené cyklotrasy musia byť len pre ľudí na bicykloch. Tieto pruhy nesmú byť zdieľané s pešími, korčuľarmi a ľuďmi využívajúcimi iné prostriedky na premiestňovanie. Výnimky sú určené pre krátke zmiešané zóny v prípade potreby a na križovatkách.

3. Na alebo v blízkosti vozovky

V niektorých prípadoch, chránená cyklistická cestička môže byť oddelená od cesty, a to terénnymi úpravami alebo inými prvkami, napriek tomu, že pruh je situovaný paralelne a tesne pri vozovke. Chránené cyklotrasy sú zárukou bezpečnejšej jazdy na bicykli. Univerzitný tím z Portland State University pod vedením Christophera Monsere analyzoval 144 hodín videa pre výskum o akejto bezpečnosti.

Tím študoval takmer 12 900 bicyklov cez križovatky chránených cyklistických cestičiek v 5 hlavných amerických mestách. Nevideli ani jednu kolíziu alebo situáciu, ktorá by bola blízko ku kolízii v týchto pruhoch.

Vo Vancouveri a Toronte, na uliciach s chránenými cyklotrasami spozorovali až o 90 % menej úrazov na 1,6 km (1 míľu), ako na uliciach bez cyklistickej infraštruktúry. V Montreale to bolo 28 %. Na 303 kilometroch chránených cyklotrás v Bogote za 5 rokov poklesli úrazy súvisiace s cyklistickou dopravou o 38 %.

Správa z oddelenia dopravy New York City z roku 2014 ukázala, že chránené cyklotrasy priniesli zníženie o 25 % zranených v autách a 22 % peších.

Na záver už len stačí dodať, že chránené cyklistické trasy chránia ľudské životy, či už sa jedná o cyklistov, peších alebo ľudí v autách. Bolo by dobré si zobrať ponaučenie aj na Slovensku z takých krajín ako Dánsko, Nemecko, Holandsko, Francúzsko, ale aj Brazília, Argentína, či Španielsko.



Obr. 2 Chránený jazdný pruh v meste Indianapolis (Indiana, USA)

Zdroj:

<http://www.rappler.com/views/imho/121964-protected-bike-lanes>

VÝZVA NA PREDKLADANIE ŽIADOSTÍ O NENÁVRATNÝ FINANČNÝ PRÍSPEVOK z programu rozvoja vidieka

slovenskej republiky 2014 – 2020

Číslo výzvy: 14/PRV/2015

Oprávnené výdavky:

Prijímateľmi sú:

1. obce vo vidieckych oblastiach s počtom obyvateľov do 1 000 (vrátane);
2. združenia obcí s právnou subjektivitou (s priemerným počtom obyvateľov do 1 000 vrátane).

Pozn.: V rámci združení obcí tieto združenia môžu zahŕňať aj obce nad 10 obyvateľov ale investície môžu byť realizované len v obciach do 1000 obyvateľov. Zoznam obcí do 1000 obyvateľov k 31.12.2014 je uvedený v prílohe č. 3.7 tejto výzvy.

2.2 Oprávnenosť aktivít realizácie projektu

Oprávnené sú nasledovné aktivity:

1. Aktivita 1: investície súvisiace s vytvorením, udržiavaním, obnovou a skvalitňovaním turisticky zaujímavých objektov, bodov a miest vrátane príslušnej infraštruktúry – miestne kultúrne, historické, prírodné a iné objekty a zaujímavosti, zriadenie múzejných a galerijných zariadení a pod.;
2. Aktivita 2: investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií a informačných tabúl v turistických lokalitách na verejné využitie, budovanie drobných obslužných zariadení pre turistov, informačné body, smerové tabule, KIOSKY a pod.;
3. Aktivita 3: investície zamerané na budovanie, rekonštrukciu náučných chodníkov, cykloturistických chodníkov, ich napojenie na náučné chodníky, budovanie doplnkovej infraštruktúry (odpočinkové miesta, prístrešky, stojany na bicykle a pod.)

1. Výdavky, pri ktorých verejné obstarávanie bolo začaté najskôr dňa 01.12.2014, vynaložené až po predložení ŽoNFP na PPA,
2. Výdavky vynaložené **až po predložení ŽoNFP** na PPA, **s výnimkou všeobecných výdavkov na prípravné práce** súvisiace s výstavbou, rekonštrukciou a modernizáciou nehnuteľného majetku, uvedené v bode 2.2, pri ktorých verejné obstarávanie bolo začaté najskôr dňa 01.12.2014 a to **v max. výške 10%** z oprávnených výdavkov. **Pod výdavkami na prípravné práce** sa rozumejú výdavky na poplatky architektom, projektantom, inžinierom a konzultantom súvisiace s vypracovaním projektovej dokumentácie (**4%**), výdavky za stavebný dozor (**max. 1%**) a výdavky na poradenstvo v oblasti environmentálnej a ekonomickej udržateľnosti vrátane štúdií uskutočniteľnosti (**max. 8%**). Výdavky na prípravné práce mohli byť vynaložené aj pred predložením ŽoNFP na PPA,
3. Výdavky na hmotné a nehmotné investície, ktoré sú v súlade s podporovanými aktivitami v rámci tohto podopatrenia, uvedenými v bode 2.2, vrátane výdavkov na začlenenie prvkov zelenej infraštruktúry – náklady na následné "ozelenenie" objektov a ich začlenenie do zelenej infraštruktúry obce;

Viac: <http://www.apa.sk/index.php?start&navID=546>

V ŽILINSKOM KRAJI MÔŽETE VYUŽIŤ GRANT NA BUDOVANIE CYKLOTRÁS.

Nadácia Kia Motors Slovakia vyhlasuje zamestnanecký grantový program zameraný na dopravnú výchovu, budovanie dopravných ihrísk a rozvoj cyklotrás. Minulý rok sa napríklad obyvatelia domova sociálnych služieb v Martine podieľali na značení a úprave okolia cyklotrasy. Upravili a vybudovali sa viaceré dopravné ihriská v obciach, ktoré využívajú aj okolité základné školy. Z grantu sa podarilo obnoviť aj zrútené cyklistické odpočívadlo medzi Kysucami a Oravou, ktoré je frekventovaným miestom prechádzok asi 500 obyvateľov z okolitých obcí a 3000 cykloturistov ročne z celého Slovenska. Projekty je možné podávať do **16. marca 2016**.

Zameranie programu

O grant môžu žiadať organizácie odporúčané zamestnancom Kia Motors Slovakia, ktorých projekty budú spĺňať aspoň jeden z nasledujúcich princípov:

fyzická mobilita znevýhodnených

- zabezpečenie prepravy pre imobilných ľudí
- debarierizácia verejného priestranstva pre ľudí s telesným postihnutím

bezpečná premávka

- vzdelávanie detí v oblasti pravidiel cestnej premávky vozidiel
- budovanie detských dopravných ihrísk

cyklodoprava

- obnova a budovanie bicyklových trás, zelených ciest a náučných chodníkov
- posilňovanie kapacít v oblasti mestskej a turistickej cyklistiky

Kto môže žiadať o grant?

- mimovládne neziskové organizácie (nadácie, občianske združenia, neziskové organizácie poskytujúce všeobecne prospešné služby,

- neinvestičné fondy),
- školy, mestá, obce,
- iné príspevkové a rozpočtové organizácie,
- žiadateľ musí pôsobiť v Žilinskom kraji a
- projekt musí byť realizovaný v Žilinskom kraji.

Na projekty je vyčlenená suma vo výške **80 000 EUR**. Maximálna výška grantu pre jeden projekt je **3 000 EUR**. Výška žiadosti o grant **môže byť nezávislou hodnotiacou komisiou znížená**, v závislosti od kvality projektu, ako aj od množstva prijatých projektov.

Financie je možné žiadať na:

- a) náklady na dopravu materiálu, doprava na podujatie, maximálne do výšky 500 eur.
- b) náklady na ubytovanie, ubytovanie pre účastníkov workshopov na vzdelávacích podujatiach, Náklady na ubytovanie nesmú presahovať 50 % rozpočtu.
- c) nevyhnutné náklady spojené s prípravou a realizáciou vzdelávacieho podujatia – občerstvenie, iný materiál (kancelársky, pomôcky),
- d) náklady spojené s úpravou, budovaním cyklotrás, chodníkov, dopravných ihrísk – nákup materiálu, nákup drobnej architektúry, náradie, zeleň, dopravné značky, úprava terénu, farby, nákup kolobežiek, bicyklov, prílb a pod.,
- e) komunikačné náklady – náklady spojené s administráciou projektu (telefón, internet, poštovné). Náklady nesmú presahovať viac ako 5 % z celkového rozpočtu.

Projekt treba podať najneskôr do **16. marca 2016 do 24:00 hod** prostredníctvom elektronického formulára na www.darca.sk.



VYŠE 3300 PARKUJÚCICH BICYKLOV NA ŽEL. STANICI V MÜNSTERI

Vyššie 200 tisícové nemecké mesto Münster sa môže pochváliť železničnou stanicou, ktorá má najväčšiu kapacitu pre parkovanie bicyklov v Nemecku.

Celkom vyše 3300 bicyklov dokáže zaparkovať na tejto stanici. Cena za parkovanie na deň je 70 centov, na týždeň 4 Eurá, za mesiac 7 a za rok 70 Euro. Ak nemáte bicykel, môžete si ho aj požičať. Prenájom za deň je 8 Euro, pričom ak využívate železniciu a máte DB kartu platíte 7 Euro. Podobné zľavy sa poskytujú napríklad aj pri množstevnom prenájme, ak idete napríklad ako skupina. Parkovacie miesto sa dá zarezervovať aj online, ak si chcete byť istý, že budete mať kde dať bicykel na stanici. Parkovať môžete aj elektrobicykle, ktoré sa dajú nabiť, ale cena za parkovanie je už vyššia ako za obyčajné bicykle. V súčasnosti majú v Münsteri dokonca dve parkovacie garáže jedna je na spomínanej hlavnej stanici, druhá na Stubengasse.

Samozrejmosťou je aj servis bicyklov, teda ak by ste chceli niečo opraviť, vymeniť a pod.. Avšak ten už zadarmo nie je. Keďže tento parkovací dom mal nedávno jubileum 10 rokov od otvorenia, pripravila spoločnosť pre svojich fanúšikov aj štýlový bicykel s dizajnom stanice, ktorý si môžete kúpiť za jubilejnú cenu:-)



MULTIMODÁLNY TERMINÁL MOLDAVA NAD BODVOU MYSLÍ AJ NA CYKLISTOV



Text + foto: Marián Gogola

Na Slovensku je väčšinou rarita, ak majú cyklisti automaticky k dispozícii aj stojany na bicykle na žel. staniciach. Väčšinou sa tam osadia dodatočne, niekedy sa na ne zabudne (ako napríklad na väčšine modernizovaných žel.staníc na trati Bratislava – Žilina).

Koncom minulého roka dobudovali jeden z prvých menších prestupových terminálov, ktoré budú slúžiť viacerým druhom dopravy a hlavne prestupu medzi autobusovou a železničnou dopravou. Takýto integrovaný terminál sa postavil aj v Moldave nad Bodvou.

Oficiálne asi ani nebol predstavený. Jednoduchý, ale účelný terminál zabezpečujúci rýchly prestup medzi vlakmi a autobusmi je dnes svetlou výnimkou.

Terminál bude súčasťou pripravovaného integrovaného dopravného systému v Košickom kraji. Zaujal aj integráciou individuálnej dopravy, jednak parkoviskom Park and Ride, kde si môžu zaparkovať automobil, tí čo ním prídu na stanicu.



A taktiež stojanmi na bicykle, ktorých je 130. Konečne môžeme povedať, že niekto navrhol stojany, ktoré sú použiteľné aj pre cyklistov a navyše po oboch stranách sú potiahnuté gumovou lištou, tak aby sa bicykel neodrel.

Pozitívny dojem trochu kazí tabuľa s nápisom hlásajúcim, že železnice nezodpovedajú za prípadne odcudzený bicykel. Ale nevadí to možno aj preto, lebo celý terminál je sledovaný viacerými kamerami.

Budova stanice je jednoduchá poskytujúca miesto na sedenie, sociálne zariadenia, len škoda, že sa tam nedal aj nejaký menší obchodík na občerstvenie, ktorý by čakajúci cestujúcich určite privítali.

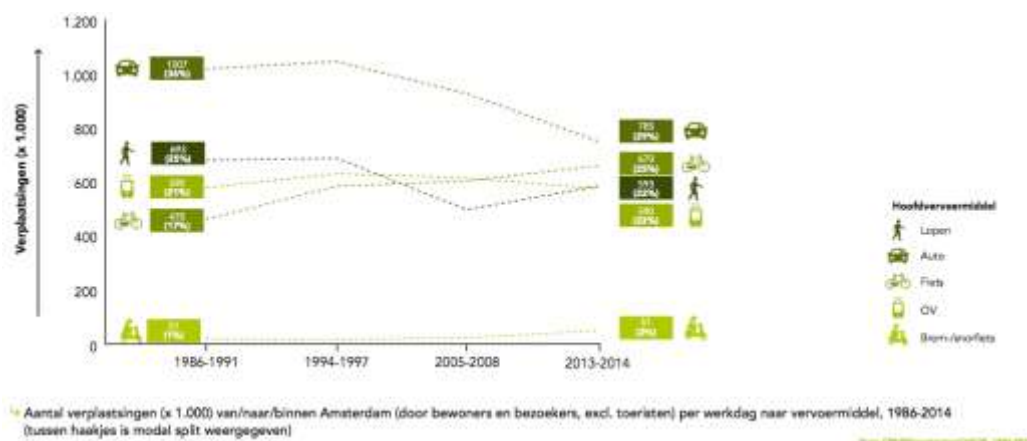
Možno do budúcnosti by bola dobrá aj ohradená plocha s bicyklami, alebo uzamykatelné boxy na bicykel. Ale čo nie je môže byť. Verím, že takýchto terminálov bude mať viac a viac.

V súčasnosti sa terminál nachádza akoby na okraji Moldavy, avšak do budúcnosti sa plánuje výstavba rodinných domov hneď vedľa terminálu, čo by mohlo mať pozitívny význam pri mobilitných návykoch do budúcnosti. Uvidíme.



Deľba prepravnej práce a cyklodoprava v Amsterdame 1986 - 2014

Pripravil: Marián Gogola



Obr. 1 Vývoj deľby prepravnej práce v Amsterdame za roky 1986 -2014

Úspech Amsterdamu

V čom je úspech holandskej metropole Amsterdamu, že tam bicykuje toľko veľa ľudí? Kým počet ciest obyvateľmi a návštevníkmi mesta je viac-menej stabilná, cca.2,7 mil. ciest, deľba prepravnej práce sa dramaticky zmenila od roku 1990, pozri horný obrázok.

Tu je nutné pripomenúť, že tam nie sú zarátané multimodálne cesty, teda z a na žel. stanicu.

Napríklad využívanie automobilu pokleslo z 80tich rokov minulého storočia z 29 % na súčasných 20 %.

MHD je viac-menej stabilná, aj keď vidieť určitý mierny pokles. Zaujímaví sú chodci alebo pešia doprava, po stagnácii v 80 rokoch sa po miléniu znova vracajú k stúpajúcemu trendu.

No a teraz k podme k cyklistickej infraštruktúre. Na prvý pohľad sa zdá veľká, vyše 619 km cyklocestičiek, tzv. Hoofdnet fiets, obr. 3.

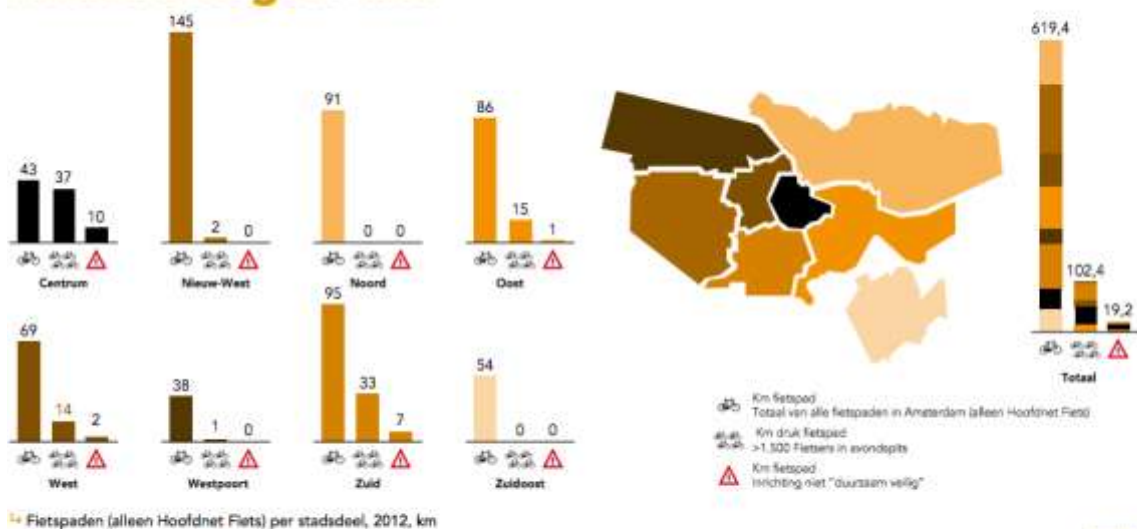
Avšak nie všetky sú kvalitné, len 25% z tých, ktoré sú v centre mesta spĺňajú kritéria kvality.

No a na 100 km z nich je dosť hustá premávka, tzn. Vyše 1500 cyklistov za hodinu.

V prípade najväčšieho podielu cykloinfraštruktúry je na tom najlepšie časť Nieuw West, obr.2.

Naopak najmenší podiel má Westpoort.

Meeste fietspad in Nieuw-West; in Centrum fietspad intensiefst gebruikt



Er is bijna 620 kilometer fietspad in Amsterdam (op het Hoofdniet Fiets). De meeste hiervan liggen in stadsdeel Nieuw-West. In stadsdeel Centrum ligt 43 kilometer fietspad. Het overgrote deel van de fietspaden in dit stadsdeel is bijzonder druk. Een kwart van de fietspaden in Centrum kan als 'niet duurzaam veilig' worden bestempeld.

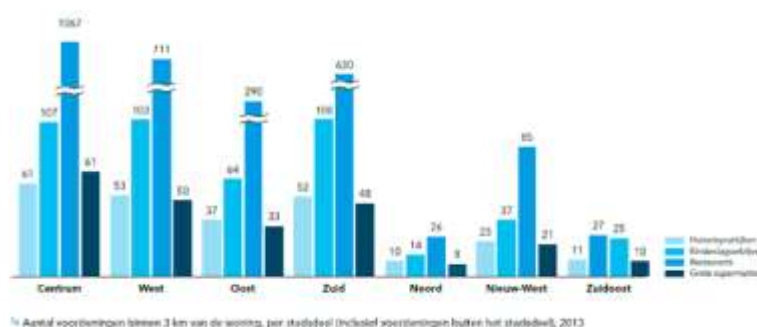
Obr. 2 Kvalita cyklotrás v jednotlivých častiach Amsterdamu

Z hľadiska dostupnosti služieb je zaujímavá, že podstatná občianska vybavenosť ako obchody, zdravotnícke zariadenia sú v rádiuse 3 km.



Obr. 3 Sieť tzv. Hlavných cyklotrás Hoofdniet fiets

Trošku odlišný stav je v niektorých častiach ako Centrum, West, Oost and Zuid, ktoré sa vyvíjali inak, obr.4.



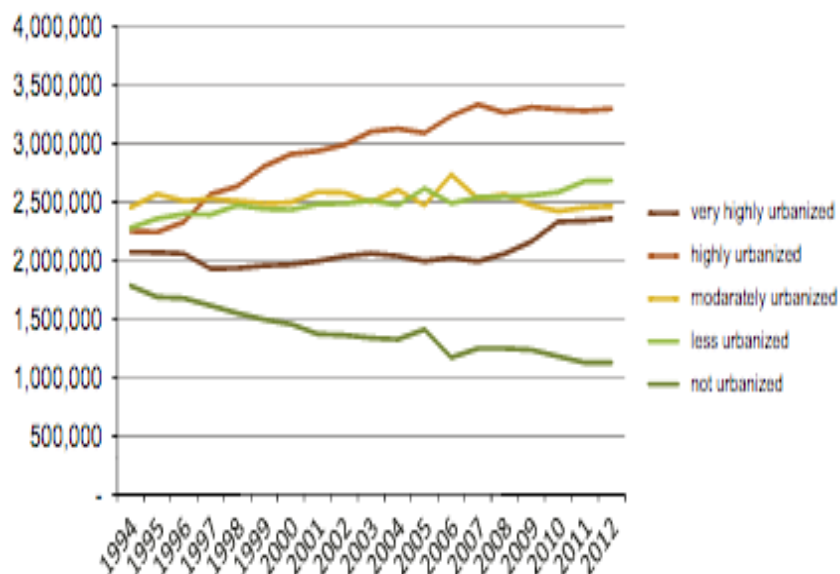
Obr. 4 Občianska vybavenosť jednotlivých častí Amsterdamu

Zaujímavý je taktiež vývoj v jednotlivých častiach podľa typu urbanizácie, kým napríklad v málo urbanizovaných oblastiach mesta cyklodoprava klesá, v oblasti vysokej urbanizácie, zástavby apod. Využívanie bicykla rastie.

Tento trend potvrdzuje aj posledný obrázok, kde centrum Amsterdamu je logicky najvyužívanejším miestom pre bicykle, okrajové časti zase menej. Túto zaujímavú štúdiu si môžete pozrieť na nasledovnom linku, kde nájdete aj ďalšie zdroje ohľadne vývoja cyklodopravy v Amsterdame.

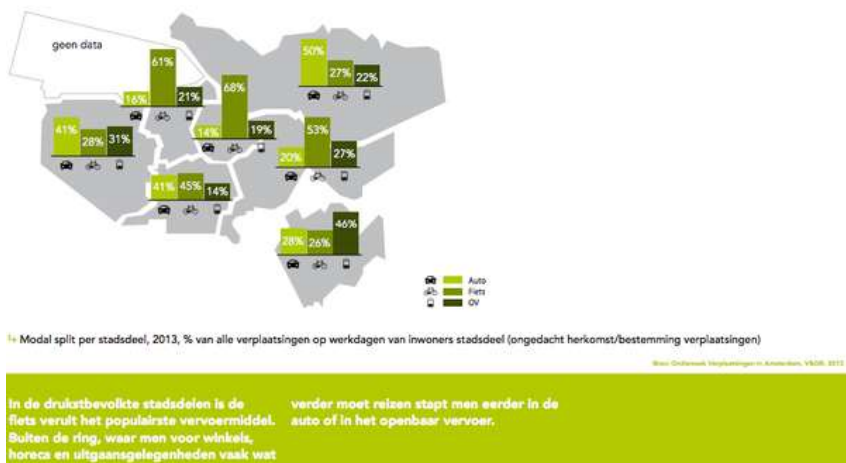
Link a zdroj:

<http://cyclingacademics.blogspot.sk/2016/02/recent-data-about-dynamics-in-amsterdam.html>



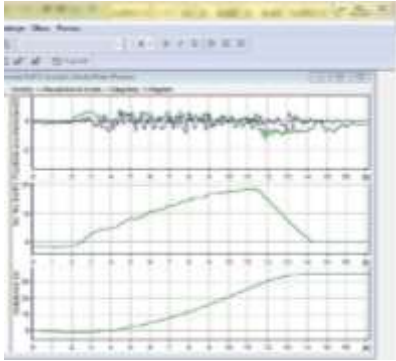
Obr.6 Vývoj cyklodopravy v rôznych typoch urbanizovaných oblastí.

Fiets populair in Centrum en West; OV in Zuidoost en auto in Noord



Obr.7 Využívanie bicykla v jednotlivých častiach Amsterdamu.

Nabudúce...



Meranie brzdného
spomalenia bicyklov

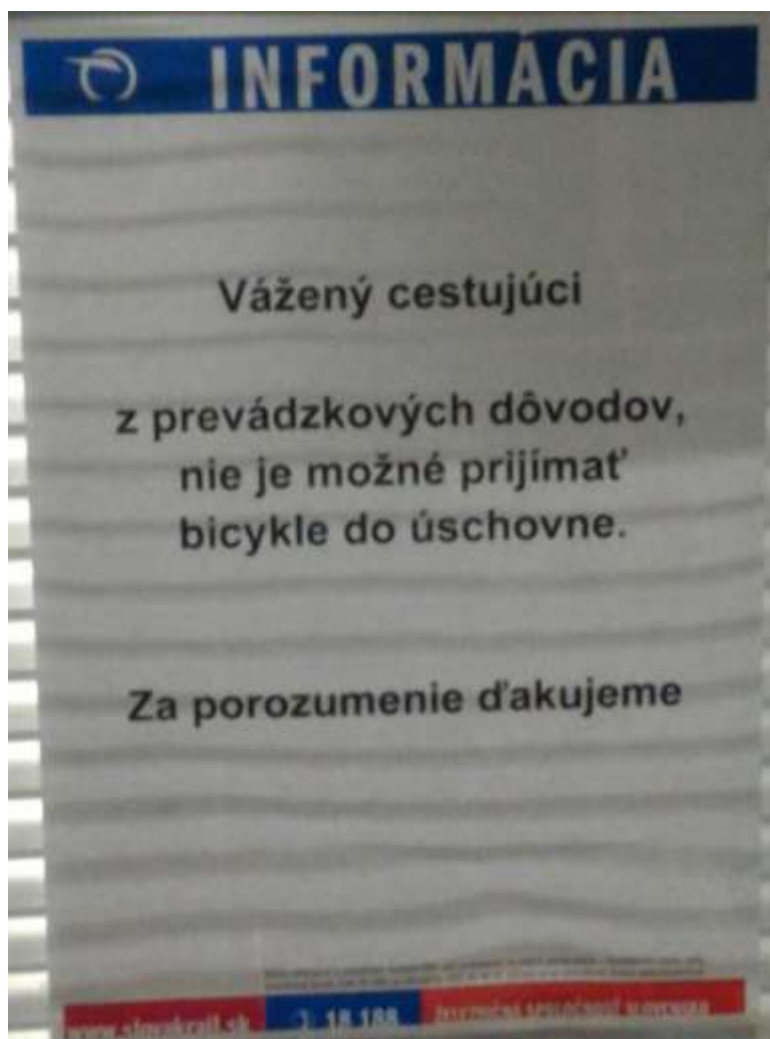


Cyklodoprava a Madrid



Zaujímavosti z domova a zo
sveta

Foto mesiaca:



Na bratislavskej hlavnej stanici majú zaujímavý odkaz, keby aspoň prilepili mapku, že vedľa stanice sa dajú bicykle odložiť. Tie značky na zemi pred stanicou určite nestačia.

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2016 Ročník VII 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.



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



Takýchto poslancov aj my chceme!

@IDTP