

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 4

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486



Pedál.

Pamätáte si ešte listárne z televíznych programov alebo rádií? Tí, ktorí z vás náhodou takéto listy písali, boli určite radi, k ich list prečítali. V dnešnej dobe mailov, „fejsbukov“ a všelijakých iných bukov© poteší ak dostanete list. Musím povedať, že aj ja som bol prekvapený, že v približne 6 ročnej histórii nášho časopisu sme žiadny list od čitateľov nedostali. Až kým nám nenapísal pán Krmela z Českej republiky, ktorý nás podporil v tom, čo robíme. Dúfam, že pána XY potešíme aj týmto číslom. Ospravedlňujem sa, že som úvodník nevyužil zmysluplnejšie, ale už len táto informácia znamená, že má zmysel robiť, to čo robíme. Príjemné čítanie.

Marián Gogola / redakcia

Obsah

Počet predaných bicyklov narastá	3
Výstavba cyklochodníka v Rači	4
Výzva: Mestá a obce chcete skutočne urobiť niečo pre cyklistov?	5
Paríž hlavným cyklomestom v 2020?	7
30 dní bicyklovania kampaň z USA	8
Nová cyklocestička pri Žiline	9
Zapojte sa do Dopráce na bicykli	11
Jarná inšpirácie pre cyklojazdy a mestá s jarnými cyklojздami	13
Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry II.časť	14
Berlín - Fotoreport	20
Foto mesiaca	28



Bike markets in France, Germany and the Netherlands 2014



The Netherlands

Bikes sold: 1.05 million (+4.2%)
Market value: 0.89 bn € (+11.2%)
Average price per bike: 844 € (+6.7%)
E-bikes sold: 223,000 (+16.1%)

PREDAJ BICYKLOV RASTIE

Podľa ECF sa podiel predaja bicyklov na trhoch v Nemecku, Holandsku a Nemecku zvýšil z 8 na 11%.

Napríklad v Holandsku sa predalo vyše milióna bicyklov, v Nemecku 4,1 mil. a vo Francúzsku takmer 3 mil. bicyklov



Germany

Bikes sold: 4.1 million (+7.9%)
Market value: 2.16 bn € (+9.6%)
Average price per bike: 528 € (+1.5%)
E-bikes sold: 480,000 (+17%)

France

Bikes sold: 2.98 million (+7%)
Market value: 0.92 bn € (+8.5%)
Average price per bike: 307 € (+1.5%)
E-bikes sold: 77,500 (+37%)

Sources:
Germany: ZIV
France: UNIVEL/FPS
The Netherlands: RAI Vereniging/BOVAG

V APRÍLI SA ZAČNE S VÝSTAVBOU CYKLOCHODNÍKA RAČA-VAJNORY

Bratislava.

Trasa dlhá 2,6 kilometra prepojí železničné stanice Bratislava-Východ a Bratislava Vajnory. S prácami by sa malo začať 13. apríla, hotové by mohli byť do konca mája. Agentúru SITA o tom informovala hovorkyňa račianskeho starostu Eva Mikláňková. Na trase cyklochodníka zrekonštruujú cestu od železničnej stanice Vajnory po otočku autobusov na južnom okraji Rendezu. Pri železničnej stanici Vajnory sa nový cyklochodník napojí na cyklotrasu Jurava, ktorá spája Raču a Vajnory s obcou Svätý Jur. „Ide o prototyp cyklotrasy, ktorá bude v rozsahu necelých 1,4 km obojstranným rozšírením komunikácie s farebným značením so zámerom zvýšiť bezpečnosť cyklistov v oboch smeroch,“ priblížil projekt Mário Schwab z miestneho úradu vo Vajnoroch. Cyklochodník medzi železničnými stanicami v Rači a Vajnoroch by mal byť hotový do konca mája, no záležať bude aj na poveternostných a technických podmienkach, priblížil Schwab. V mestských častiach veria, že by mohol byť nový cyklistický chodník do leta skolaudovaný, aby ho cez prázdniny už mohli cyklisti využívať.

Cyklochodník medzi Vajnorami a Račou je financovaný ako združená investícia mestských častí Vajnory a Rača a mesta Bratislavy. Suma bola vlani odhadnutá na 180-tisíc eur, partneri sa ju rozhodli rozdeliť do dvoch rokov. Vlani na cyklotrasu vyčlenili 91-tisíc eur, z toho 65-tisíc vyčlenilo hlavné mesto a zvyšok Vajnory. V tomto roku hlavné mesto navrhuje 59-tisíc eur, Rača už vyčlenila 30-tisíc eur. Projektovú dokumentáciu a verejné obstarávanie k vybudovaniu cyklochodníka zabezpečila mestská časť Vajnory, dohliadať majú aj na stavbu.

<http://www.bakurier.sk/>



V Rači začali už zjednosmerňovať ulicu.
Foto.L.Findl

CYKLOKURIÉR ŠVIOHAJ ŠUHAJ DOSTAL CENU VIA BONA SLOVAKIA

Že to ide aj v cyklobiznise potvrdilo ocenenie pre inovatívne biznis nápady, kedy cyklokuriér Švihaj šuhaj obdržal cenu Via Bona Slovakia za projekty a prístupy firiem, ktoré na Slovensku inšpirujú. Firma si odniesla cenu v kategórii Zelená firma. Firma poskytuje ekologické kuriérske služby v Bratislave a v Košiciach. Pred dvoma rokmi prišla s myšlienkou zásobovania prevádzok na bratislavskej pešej zóne, ktorá sa realizuje väčšinou dodávkami.





Výzva: Mestá a obce chcete skutočne urobiť niečo pre cyklistov? Ponuka na spoluprácu.

Text: Marián Gogola

Minulé číslo sme vám priblížili vnímanie pozície cyklokoordinátorov. Boli sme milo prekvapení vašou reakciou, či už pozitívnou alebo negatívnou vyplývajúcou zo súčasného stavu. Iste môže si povedať, že koordinátori, či už nominovaní alebo zanítení by to určite nemali ľahké. Čo by sme však chceli pohnúť, je posunúť sa zo statusu predstierania do stavu skutočného záujmu. Preto vyzývame mestá, obce, pokiaľ máte záujem zapojiť sa do našej platformy. Nečakajte, že to niekto spraví za vás, buďte aktívni a zapojte sa!

Nebudeme určite nikoho nútiť, aby sa niečím zaväzoval. Chceme podať pomocnú ruku tam, kde chýba v súčasnosti akákoľvek koordinácia (pričom obyčajné preposielanie emailov za koordináciu nepovažujeme).

Keď som v 2009 ešte ako mladý a naivný (v súčasnosti som už len stále naivný© oslovoval dovtedajšie spolky, alebo občianske združenia, ktoré sa dovtedy venovali problematike podpory cyklistickej dopravy, boli odpovede niektorých z nich trochu vlažné, iné boli nadšené. V rámci fungovania a kooperovania sme vytvorili komunikačnú platformu cyklistická aliancia, cez ktorú sme komunikovali, či už v prípade návrhov zmien legislatívy, rôznych iniciatív a pod. Aj keď v súčasnosti pôsobí ako tichá komunikačná platforma (informácie prichádzajú občas), ale vieme sa stále spojiť. Myslím, že nepotrebujeme spamovať každý deň mailami, ale aspoň raz za čas sa pohnúť. Preto by sme chceli do našej platformy pozvať aj mestá, obce, možno aj samosprávne kraja a začať trochu iniciatívnejšie komunikovať, učiť vzdelávať.

Nepotrebujeme robiť náборы vo veľkom. Stačí ak sa prihlásia aspoň 1-2-3 mestá, ktoré budú mať prostredníctvom úradníkov alebo tých, ktorí ich zastupujú skutočný (opakujem skutočný, nie len formálny záujem)robiť a vytvárať podmienky pre cyklo dopravu. Pomaličky systematicky pracovať v tejto oblasti, a čo rozdiel hlavne s tými, ktorí o to budú mať záujem.

Ak teda niekto z vás toto čítate a chceli by ste sa do našej platformy aktívne zapojiť, prosím zapíšte sa do formulára uvedeného na nasledujúcom linku:

<http://goo.gl/yozcXC>



Kontaktný formulár na zapojenie sa samospráv do Cykloaliance

Tu môžete napísať vaše kontaktné údaje

* Required

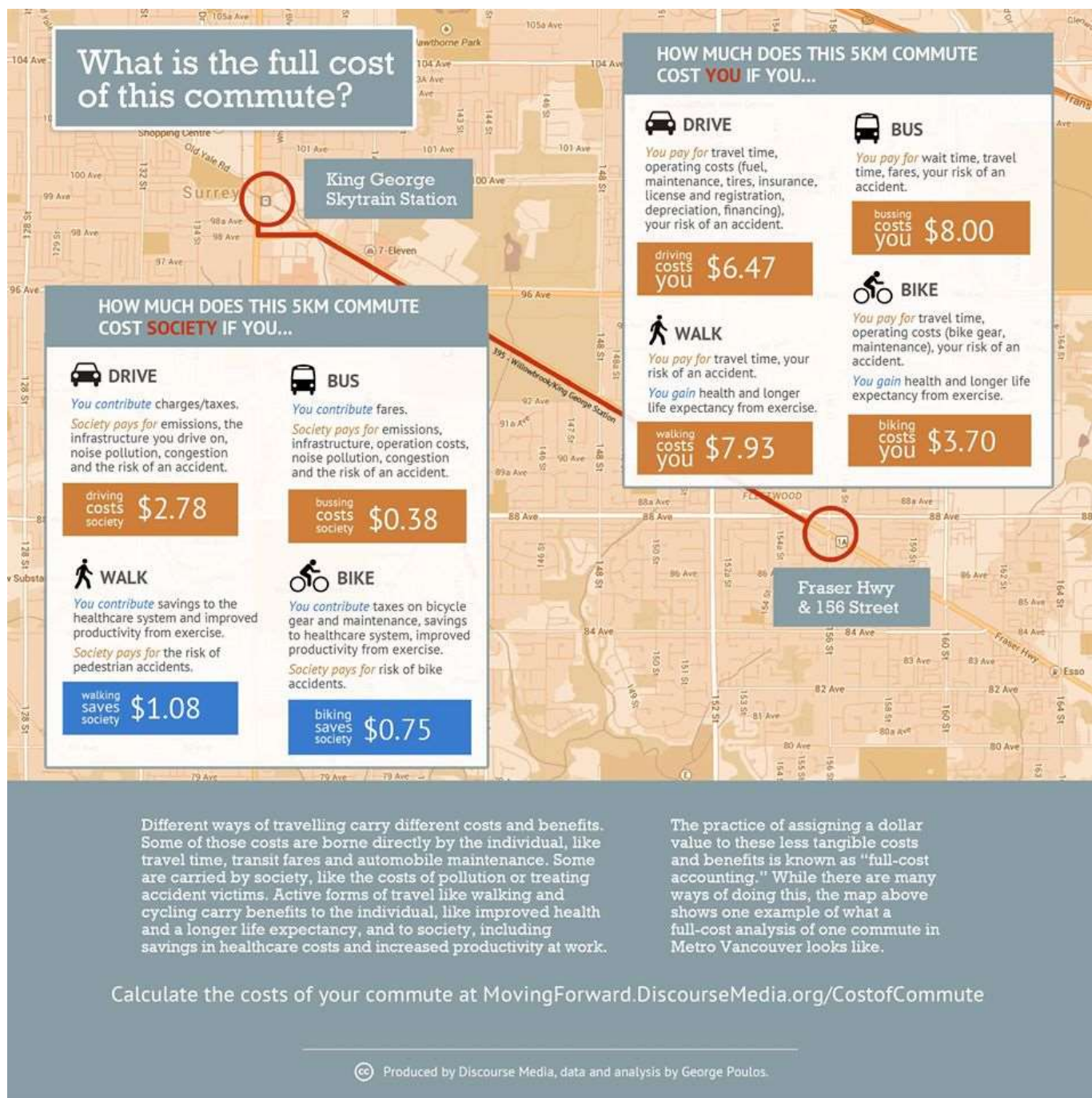
Meno a priezvisko *

pošta *

Názov mesta, obce, organizácie *

email *

Ité vaše pripomienky



Aké sú náklady na dochádzanie do práce automobilom, autobusom, bicyklom alebo peši?

Dobre spracovaná infografika to povie za nás, aj keď sú tu náklady nastavené na USA, myslím, že sa to dá aplikovať aj na naše podmienky.

Porovnanie vychádza z nákladov, ktoré platí užívateľ sám a ktoré platí, resp. dopláca nášho spoločnosť.

„Na 5 km cestu autom dopláca spoločnosť približne 2,78 USD! Pritom benefit pri využívaní pešej alebo cyklodopravy, prináša úžitok v podobe 1 dolára!“

PARÍŽ HLAVNÝM CYKLOMESTOM V ROKU 2020?

Sympatická primátorka Paríža Anne Hidalgo si dala ambiciózný cieľ. Chce krásavicu na Seine spraviť hlavným mestom cyklistiky a to do roku 2020. A čo konkrétne si predsavzala ?



- vytvoriť zóny 30 všade kde sa len dá,
- 10 tisíc cyklostojanov,
- rozšíriť sieť cyklotrás v Paríži
- vybudovať bezpečné parkovacie miesta pre bicykle,
- 14 tisíc elektrických bicyklov
- podpora verejných bicyklov Velib + malé bicykle pre deti,
- prispieť 400 Eurami na zakúpenie bicykla alebo elektrobicykla,



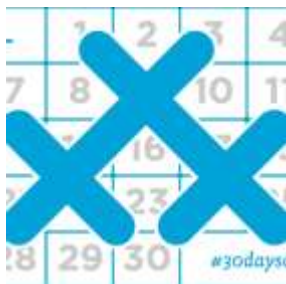
Takže aj naši politici, čo sľubovali zlepšenie cyklodopravy, môžete sa inšpirovať.

PORTLAND ZAVÁDZA OCHRANNÉ ČAKACIE PLOCHY PRE CYKLISTOV

Ak jazdíte po ceste cez klasickú križovatku, kde nie sú prítomné cyklopruhy alebo priestor pre cyklistov, môže to u niektorých cyklistov vyvolať obavy pri prechádzaní križovatky. V Portlande (USA) vymysleli zaujímavý spôsob, kde v priestore, kde cyklisti dávajú prednosť autám idúcim po hlavnej ceste, môžu počkať a potom zabočiť. Ide o akýsi ochranný prvok, vyfarbený zelenou farbou, aby aj motoristi videli, že tento priestor môžu využívať cyklisti. Navyše navádzanie cez križovatku realizovali prostredníctvom akých si zelených pruhov, ktoré sa dosť podobajú ako by na malé priechody pre chodcov.



30 DNÍ BICYKLOVANIA – PROMO Z USA.



Tí, ktorí bicyklujete každý deň toto asi nečítajte. 😊 Ostatní, ktorí cez pekné počasie oprášili svoje bicykle a chcete sa motivovať, pokračujte. Skupina nadšencov z Minnesoty, ktorí chcú povzbudiť ostatných, aby začali bicyklovať, urobili zaujímavú kampaň.

Každý kto chcel, sa mohol do nej zaregistrovať, pričom si mohol objednať cyklotričko s motívom kampane. Samotný mesiac apríl si vybrali preto, že konečne po mesiacoch dažďa a snehu, prišiel jarný mesiac, v ktorom je možné v pohode bicyklovať. Chcú tak vytvoriť komunitu ľudí, ktorí budú bicyklovať počas 30 dní (a samozrejme môžu pokračovať aj ďalej). A načo to všetko? Za každých 30 cyklistov, ktorí saaviažu zúčastniť sa kampane, venujú organizátori pre deti 1 bicykel zadarmo. Cyklotričko, resp. dres si môžete objednať aj zo Slovenska, len síce neviem, či nebude vadiť, že do konca apríla máme už len 20 dní. Ale veď aj 20 dní bicyklovania sa počíta, nie?:-)



BUDEME SA VEČER SPREJOVAŤ, NIELEN DEODORANDOM?

Nemyslím teraz nejakým deodorantom, ale dočasným sprejom. A to nie hocijakým, ale takým, ktorý má reflexné vlastnosti, takže vás v noci budú najmä vodiči dobre vidieť. Tak takýto sprej vymyslel tím z startupu Albedo100 z Londýna, Holandska a švédska pod záštitou spoločnosti Volvo. A ako to celé funguje? Využíva sa špeciálny sprej, ktorý nie je škodlivý pre ľudí a po čase zmizne sám, resp. je zmývateľný. Je z materiálov, ktoré dokážu dobre odrážať svetlo, takže pre automobily budete viditeľní. Môžete si jednak nasprejovať oblečenie, bicykel alebo prilbu. Cez deň sprej vôbec nevidno, ale v noci alebo za prítmnia sa nasprejovaný oblek alebo vec bude správať ako reflexný materiál.



Viac si môžete pozrieť v nasledujúcom videu:

<https://youtu.be/CfWzeGlaFvI>



zdroj: albedo.co.uk



PRI ŽILINE PRIBUDLA NOVÁ CESTIČKA PRE CYKLISTOV

Text a foto: Martin Bolo

24.marca bol vyasfaltovaný posledný úsek cestičky pre cyklistov spájajúcej obec Teplička nad Váhom s Vodným dielom Žilina a ďalej aj samotným mestom Žilina. Priaznivé počasie už v decembri minulého roka umožnilo vyasfaltovanie úseku cestičky pre cyklistov v k.ú. obce Teplička nad Váhom.

Cestička bude pritom slúžiť pre dochádzanie do práce a "za rekreáciou" aj obyvateľom blízkych obcí Nededza a Gbeľany, ktoré už sú prepojené pruhom pre cyklistov (bohužiaľ jednosmerným). Asfaltobetónový povrch novej 3 metre širokej vozovky je pritom vhodný aj pre mestské bicykle a teda každodenné dochádzanie do práce, nielen za rekreáciou na vodné dielo. Bude preto ale ešte potrebná realizácia ďalších projektov v meste Žilina.

<http://www.cyklodoprava.sk/zilina-planuje-nove-cyklotrasy/>

Úsek cestičky vybudovanej v decembri je uvedený na fotografii hore.

Úsek cestičky vybudovaný v marci:



Pozitíva cestičky:

- spevnený povrch
- šírka vozovky
- zimná údržba (reálne prebiehala už v decembri)



Negatíva cestičky:

- dopravné značenie, najmä vodorovné
- polomery niektorých smerových oblúkov

V blízkej budúcnosti pritom bude na cestičku nadväzovať aj mimoúrovňové kríženie (lávka) cez extrémne zaťažujúcu cestu II/583 pri obci Teplička nad Váhom. Na nasledujúcich fotkách je možné vidieť výstavbu opôr a vizualizáciu lávky.



GRONINGEN PRICHÁDZA S AMBICIÓZNOU CYKLOSTRATÉGIOU.

Holandské mesto Groningen, ktoré niektorí považujú za najcyklistickejšie mesto sa rozhodlo prijať novú cyklostratégiu pre roky 2015-2025. Aj keď pre cyklistov, ktorí v súčasnosti tvoria vyše 40% del'bu prepravnej práce, urobili dosť, stále majú čo zlepšovať. tak napríklad nová stratégia je postavená na 5 princípoch:

1. Bicykel na 1.mieste.

Pri územných nárokoch sa bude vždy prihliadať na cyklistov (v Groningene na rozdiel od nás počet obyvateľov rastie a s tým aj potreby pre cyklistov.). Vypracovali Analýzu dopadov na cyklodopravu, ktorá bude analyzovať všetky plánované opatrenia v meste.

2.Koherentná dopravná sieť.

Sieť cyklistickej infraštruktúry bude pozostávať z koherentnej siete, ktorá síce už teraz je skoro dokonalá, avšak chcú ju rozšíriť o parkoviská Bike and Ride ako aj cyklosieťou v rámci obytných štvrtí.

3. Vytvorením viac miesta pre cyklistov.

Už v súčasnosti má dopravná sieť problémy s kongesciami cyklistov. Oddelením od motorovej dopravy a vyhnutím sa od úzkych miest, chcú pre cyklistov zlepšiť podmienky pridaním viac miesta v meste.

4.Zlepšenie parkovania pre bicykle.

Umožniť parkovanie pri všetkých prvkoch občianskej vybavenosti s tým, že sa uvažuje o revolučnej výmene parkovacích miest pre bicykle namiesto existujúcich parkovacích miest pre automobily.

5.Prezentovanie mesta ako cyklistického mesta.

A nakoniec vytvorenie silnej marketingovej značky mesta Groningen ako skutočného cyklistického mesta.

Nuž vidieť, že je stále čo zlepšovať.





Národná kampaň Na bicykli do práce

Aj tento rok sa môžu cyklisti v slovenských mestách ako aj obciach zapojiť do celonárodnej kampane Na bicykli do práce. Zaregistrovať sa mohli aj jednotlivé mestá pričom začiatkom apríla bolo zaregistrovaných už vyše 30 slovenských miest. Do súťaže sa môžete zapojiť ako tím, alebo aj ako zamestnávateľ. Súťažiť sa bude počas celého mája.

Všetko je nutné stihnúť do 27.apríla!

Tak poďme na to?

Na kampaň Na bicykli do práce sme sa opýtali jednej z organizátoriek Andrejky Štulajterovej z OCI BB.

Načo by ste chceli ná lákať súťažiacich, ak sa zapoja do súťaže Na bicykli do práce?

Na dobrý pocit z toho, že robí niečo pre seba, svoje mesto a pre životné prostredie.

Zmenilo sa niečo oproti minulému roku?

Pravidla súťaže sú rovnaké, jediná zmena je, že vznikol národný portál

www.dopracenabicykli.eu, kde je centrálna vedená registrácia samospráv a registrácia tímov a samozrejme aj centrálna evidencia o najazdených kilometroch do práce a z práce.

Toto značne zjednodušuje koordináciu súťaže v jednotlivých mestách, kde už lokálni koordinátori nemusia zberať evidenciu do excelovských tabuliek, ale každý tím si zadáva vlastne údaje do centrálného systému. Tiež koordinátori môžu komunikovať s prihláseným súťažiacim prostredníctvom webového portálu. Podstatná zmena oproti minulému roku ja samozrejme aj v počte prihlásených samospráv, kde minulý rok bolo zapojených 30 miest a tento rok, k dnešnému dnu je už prihlásených 47 miest. Momentálne prebieha registrácia tímov, verím, že prekonáme minuloročné čísla:-)

Aké ceny čakajú na súťažiacich?

Každá samospráva sa pri registrácii zaviazala, že vyčlení koordinátora súťaže vo svojom meste a tiež, že zorganizuje vyhodnotenie a vyhlásenie víťazov na lokálnej úrovni. Preto ja netuším, aké ceny čakajú na víťazov, viem povedať za Banskú Bystricu, že máme pripravené, tak ako v predošliých ročníkoch, nie len pre víťazov, ale všetkých zapojených súťažiacich množstvo atraktívnych cien aj vďaka lokálnym firmám a sponzorom a hlavne aj vďaka dotácii od Ekopolisu, ktorú sme získali na podporu tejto súťaže v našom meste (o tom je podrobnejšie popísané na stránke www.nechajmeautodoma.eu).

Súťaž oficiálne vyhlasoval národný cyklokoordinátor Peter Klucka, ktorý je zamestnancom MDVRR SR a v rámci štatútu súťaže (je tiež na stránke) sa zaviazal zorganizovať národné vyhodnotenie súťaže, vrátane cien pre víťazov.

Aké sú vaše ciele, čo sa týka zapojených miest?

Naším cieľom, okrem zapojenia samospráv do súťaže, bolo motivovať ich k tomu, aby sa témou udržateľnej mobility v mestách začali zaoberať vážnejšie. Myslím, že už výzvou pre zapojenie do súťaže sme podnietili samosprávy k tomu, aby sa o téme na úrade rozprávali a tie čo sa zapojili, navyše museli určiť osobu zodpovednú za koordináciu súťaže, čo by mohol byť minimálny začiatok na to, aby sa postupne v mestách, na mestských úradoch, formoval či už človek, alebo postupne aj oddelenie, ktoré by sa do budúcnosti touto problematikou mohlo zaoberať systematickejšie. Lebo musíme si priznať úprimne, že po mnohé roky sa na Slovensku dopravná politika riešila len v prospech motorových účastníkov. Mesta by sa mali postupne začať venovať mestskej mobilite komplexnejšie a brať do úvahy pri plánovaní, všetkých účastníkov vo verejnom priestore rovnocenne. Chcem veriť, že aj táto súťaž/kampaň aspoň máličko naštartuje zmenu tradičného prístupu riešenia mobility v mestách smerom k plánovaniu udržateľnej mestskej mobility.



Pivovar Černá hora vyhlasuje súťaž pre všetkých cyklonadšencov. Tá spočíva v tom, že môžu pridať svoje obľúbené cyklotrasy a tak napríklad vyhrať zaujímavý cyklodres.

Samotná internetová stránka umožňuje aj vyhľadávať trasy podľa miesta záujmu, GPS alebo iných preferencií.



Viac na www.cyklomapy.sk



JARNÁ INŠPIRÁCIA Z VANCOUVURU – KVETINOVÁ CYKLOJAZDA

KDE SA MÔŽETE NA JAR
POBICYKLOVAŤ?



Určite sa vo viacerých mestách na Slovensku rozbehli tohtoročné cyklojazdy, niekde sa pripravujú cyklojazdy ku Dňu Zeme. Na jarnej bicyklovanej pripájame fotky z jarnej cyklojazdy vo Vancouvri. Tá sa ako každý rok nesie v znamení prejazdu ulicami plných rozkvitnutých kvetov, čo má špecifický význam ako aj určite zaujímavý zážitok z bicyklovania. A keďže je lepšie vidieť ako počuť, nech sa páči, pozrite si inšpiratívne fotky.



No v niektorých častiach Slovenska si budeme musieť počkať na rozkvitnuté kvety až do mája.



Bratislava
24.apríla 2015

Košice

24.apríla

Žilina

22.apríla 17:00



Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. II. časť.



Ak si niekto myslí, že navrhovanie dopravnej siete pozostáva iba z nejakého nakreslenia čiar na mapový podklad, veľmi sa mylí. Zle naplánovaná dopravná sieť môže spôsobiť, že ju cyklisti nebudú využívať a ak sa na nej postavia investične náročné cestičky pre cyklistov, môže to spôsobiť neefektívne využitie finančných prostriedkov pochádzajúcich z daní občanov. Druhé riziko spočíva vo vytvorení nebezpečnej siete predstavujúcej oblasti nebezpečné pre cyklistov a v konečnom dôsledku aj motoristov, ktorí budú čeliť nebezpečným a riskantným situáciám medzi nimi. V prípade technických noriem alebo odporúčaní sa na Slovensku riadime podľa príslušných noriem ako aj technických predpisov. Do roku 2013 boli viac menej oklieštené iba na základné údaje týkajúce sa šírkových usporiadaní cyklistických komunikácií.

Od 2014 máme už technický predpis – Navrhovanie cyklistických komunikácií, ktorý sa venuje navrhovaniu a projektovaniu cyklistických komunikácií v detailnejšej miere. V zahraničí, najmä v západnej Európe, majú taktiež okrem spomínaných noriem aj technické predpisy alebo odporúčania, ktorými sa pri plánovaní riadia. V niektorých krajinách, najmä Veľká Británia, USA, Austrália alebo Kanada majú svoje odporúčania a manuály aj samotné mestá.

Ako sme si minule hovorili, existujú kritériá, ktoré je nutné zohľadňovať pri návrhu základnej siete.

Iní autori (Bendigs, Degros, 2013) navrhujú podobné a ešte viac rozšírené hodnotenie prostredníctvom nasledovných kritérií:

- Socio-ekonomický dopad,
- komfort,
- skúsenosť,
- bezpečnosť,
- priestorová integrácia,
- konzistencia, priamosť,

kritéria na hodnotenie cykloinfraštruktúry



príklad hodnotenia cykloinfraštruktúry
prostredníctvom rôznych kritérií.

Skúsenosti zo sveta preukázali, že pri plánovaní dopravnej siete pre cyklistov sa musia vziať do úvahy všetky možné komunikácie, ktoré cyklisti využívajú, alebo by mohli využívať. Napríklad aj neoficiálne cestičky po tráve alebo po doteraz neoficiálnych cestičkách po poliach a pod.

Dôležité je aj zvolenie okrskov, ktoré reprezentujú buď jednotlivé časti mesta, alebo významné inštitúcie občianskej vybavenosti.

Takéto inštitúcie sú:

- Školy (materské, základné, stredné, univerzity)
- Centrá voľného času
- Verejné (knižnice, parky)
- Športové zariadenia, komplexy
- Zdravotnícke zariadenia
- Kultúrne inštitúcie (kiná, divadlá)
- Zábavné zariadenia, zábavné parky, kasína
- Stanice, zastávky, letiská
- Náboženské inštitúcie, kostoly a pod.

V klasických dopravných modeloch okrsky predstavujú aj jednotlivé ulice. Avšak kvôli zjednodušeniu je vhodné stanoviť si okruhy alebo štvorce, ktoré nám môžu pokrývať jednotlivé územie. Experti odporúčajú, aby sa takéto virtuálne oblasti volili pre celé mesto, pričom by mala platiť taká zásada, že v danej oblasti musí byť k dispozícii cyklistická komunikácia, respektíve také podmienky, aby cyklisti mohli využívať komunikácie na prepravu.

Holandskí a nemeckí projektanti determinujú rozsah takejto časti siete od 200 – 1000 metrov[1,2]. Navyše, ak sa plánuje kostrová sieť je oblasť pokrytia 500 – 600 m, v prípade sekundárnej siete, oblasť pokrýva 200 – 300 metrov. stanovil ako ideálnu oblasť 250 m x 250 m a platí to prakticky dodnes.



Napr. Cyklosiet' v Berlíne predstavuje ucelený dopravný systém

Pre systematickú analýzu a následný návrh môžu ako efektívne nástroje slúžiť nástroje umožňujúce spracovávať údaje ako napr. GIS a pod.

Ďalšou pomôckou sú počty miest generujúce prepravné vzťahy pre aspoň 100 osôb, vyjadrené napríklad v počte pracovných príležitosti, pracovných miest, prípadne napríklad v ploche, ktoré zahŕňajú napríklad obchodné komplexy (napr. 1000 m²).



Pomôžeme si napríklad Berlínom. Tam v súčasnosti nastáva akási aktualizácia cyklotrás, kde staré cyklotrasy sa nahrádzajú novými. Ide tak vlastne o akýsi „update“ cyklotrás.

Čo v prípade, ak nemáme žiadne predchádzajúce modely cyklistickej siete alebo začíname od nuly?

Pokračovanie nabudúce.....

Literatúra:

1. Design manual for bicycle traffic - CROW 2007
2. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
3. Bendigs, Degros, Cycle infrastructure, 2013
4. berlin.de

Fotoreport Berlín

Text a foto: Marián Gogola

V minulom čísle sme si popísali cyklopodmienky v meste Drážďany. S dnešný predstavovaným mestom majú spoločné to, že obe mestá boli po II. sv. vojne zbombardované, resp. zničené. Dnešné hlavné mesto Nemecka prešlo po zjednotení Nemecka obrovskou zmenou, či už vo výstavbe, ktorá neustále pokračuje, ale aj v prípade dopravnej infraštruktúry v prospech cyklistov. Samotný podiel cyklistov na celkovej dopravnej práci mesta predstavuje podiel cca. 15 %. Cyklistov vidíte skutočne všade a máte možnosť nájsť najrozličnejšie prvky dopravnej infraštruktúry.

Cyklostojany nájdete bežne pri zastávkach MHD, rovnako ako Bike and Ride koncept..



Uličný priestor vyplnený cyklostojanmi



Riešenie cykloparkovísk na sídlisku



Predradené priestory na križovatkách



Rekonštrukcia ulíc sa týka aj cyklopruhov





Zaujímavé miesta s cyklosieťou



Zóny 30.



V Berlíne nájdeme 600km cyklotrás, z toho 60 km cyklopruhov.





Z hľadiska riešenia uličného priestoru nájdeme dobré príklady parkovania pre bicykle.



Niekde však stojany evidentne už chýbajú



Na svoje si prídu aj cykloturisti na cyklotrasách propri riekach ako aj kanáloch.



Ako spomienka na rozdelenie Berlína si môžete vybrať historickú cyklotrasu okolo Berlínskeho múru, tzv. mauer weg.

Súčasný Berlín je pekným príkladom toho, ako môže fungovať systematické dopravné plánovanie, keď sa rovnovážne vytvárajú podmienky pre rozličné druhy dopravy.

Zaujímavý zdroj:
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

Fotka mesiaca ☺

Prečo sa v Žiline nedalo bicyklovať v zime, alebo kde je cyklotrasa?



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 4 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, 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

Ing. Martin Bolo
m.bolo@vud.sk

Ing. Soňa Šestáková
sestakova@vud.sk

