



Európsky týždeň mobility 2020 v Žiline

16. – 22. septembra

CYKLOFÓRUM



Stanica Záriečie
Recykel
17.09.2020



RNDr. Radoslav Vozárik
Mgr. Ľuboš Slobodník

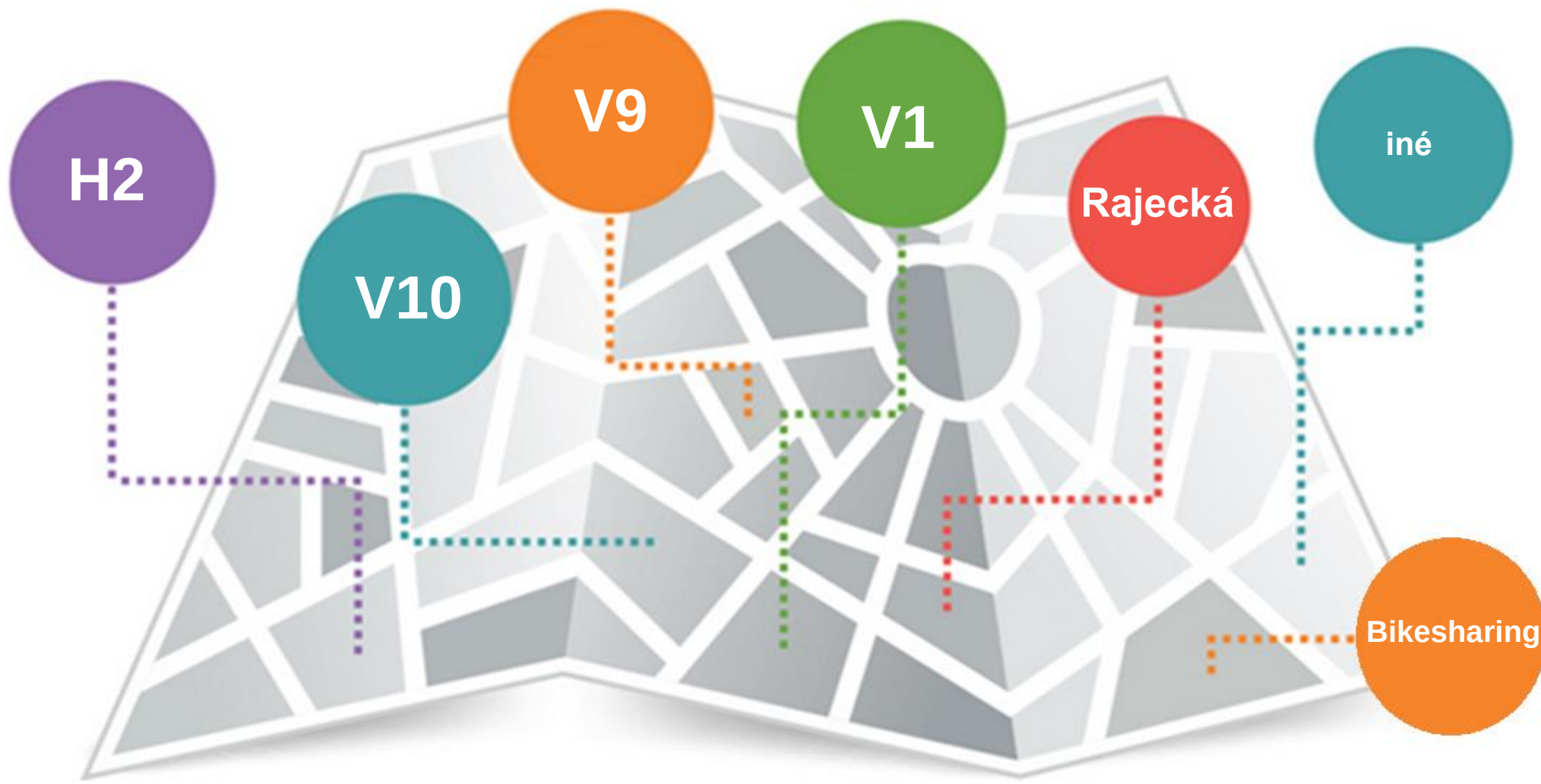
ZA 
udržateľnú mestskú mobilitu





Obsah

Aktuálny stav pripravovaných cyklotrás a bikesharing v meste Žilina





H2 – Solinky – centrum

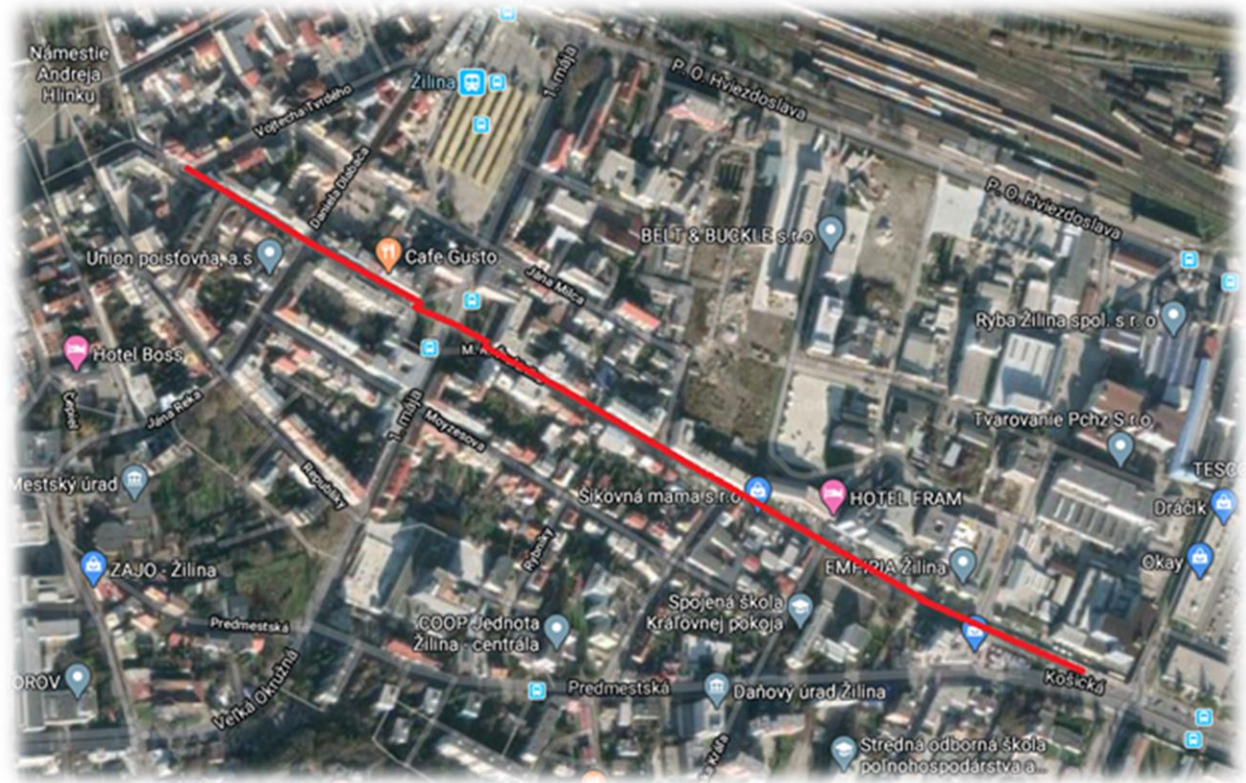
- Rozdelená na 4 úseky
- Dĺžka: 2 364 m
- Aktuálny stav:
- I. úsek:
prebieha realizácia
- II., III. a IV. úsek:
pripravené, vydané SP,
II. úsek prebieha
príprava ŽoNFP, III. a IV
úsek boli podané ŽoNFP





V10 – ul. M. R. Štefánika

- Od Nám. A. Hlinku po HM Tesco (križovatka M.R. Štefánika – Košická)
- Dĺžka: 1 050 m
- Aktuálny stav:
- pripravená, vydané SP, podaná ŽoNFP





V9 – Vlčince – Vodné dielo

- Rozdelená na 3 úseky
- Dĺžka: 1 242 m
- Aktuálny stav:
- I. úsek:
pripravený, vydané SP,
podaná ŽoNFP
- II. a III. úsek:
prebieha MPV





V1 – Hájik – centrum

- Dĺžka: 2 350 m
- Aktuálny stav:
- Prebieha územné konanie
- Námietky zo strany účastníkov konania – obyvatelia ul. M. Rázusa

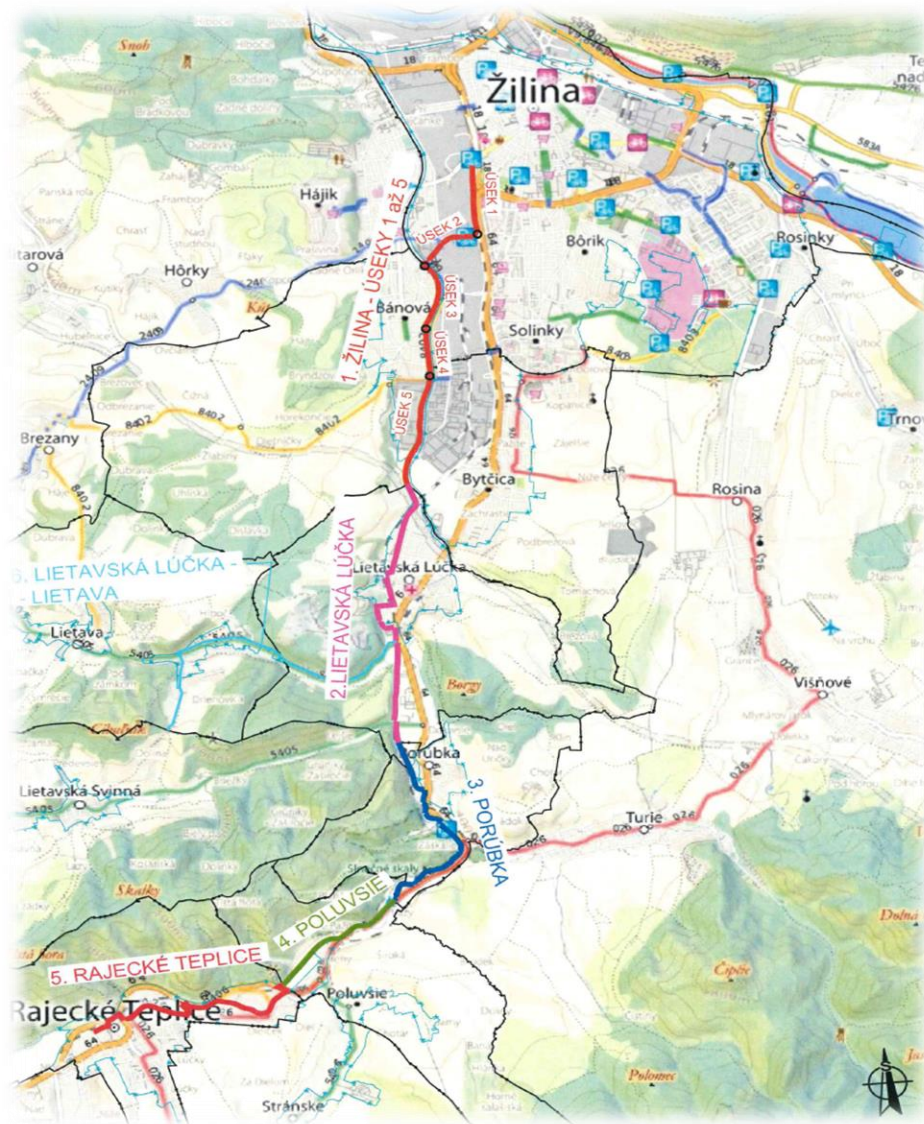




Rajecká cyklomagistrála

– Žilina – Rajecké Teplice

- Dĺžka: 14 411 m
- Cyklotrasa bude začínať pri železničnej stanici Žilina-Záriečie a končiť na miestnej komunikácii – ulici Staničná pri autobusovej a železničnej stanici Rajecké Teplice
- Aktuálny stav:
- Vydané ÚR
- Prebieha príprava DSP





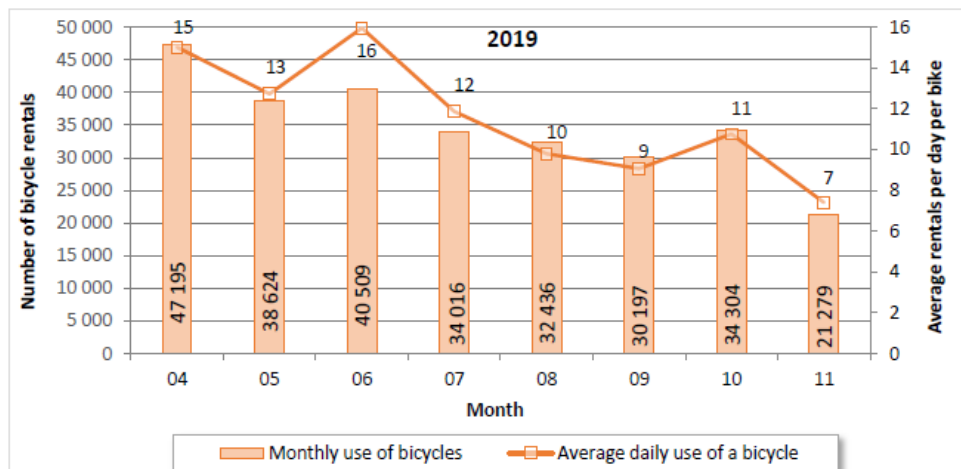
Ostatné pripravované cyklotrasy

- V súčasnosti prebieha príprava VO na spracovanie štúdie trasovania, stavebno-technického a dopravného riešenia nasledovných cyklotrás:
- **Park Ľ. Štúra – ul. Univerzitná**
- **Strážov – centrum**
- **Bytčica – Solinky**
- **prepojenie cyklotrasy H3 v mieste ul. Hlboká cesta popred väznicu**
- **Košická – Vodné dielo**
- **Mojšova Lúčka – Trnové**

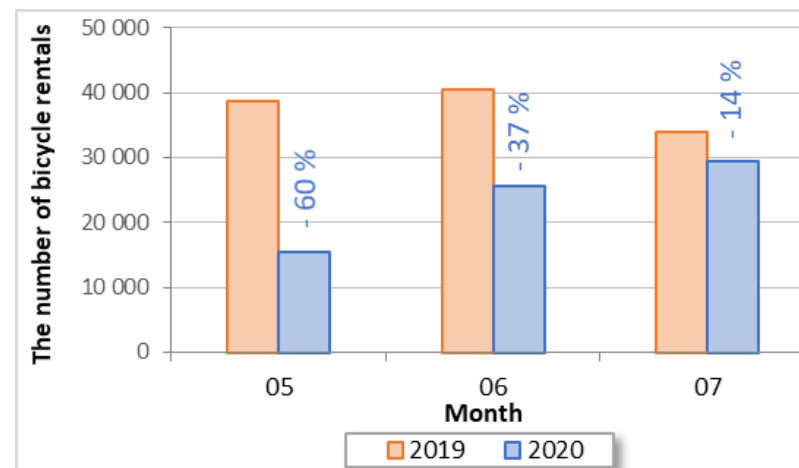


Analýza štatistických ukazovateľov prevádzky

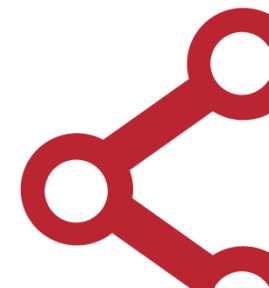
Štatistika výpožičiek za rok 2019



Vplyv pandémie Covid-19



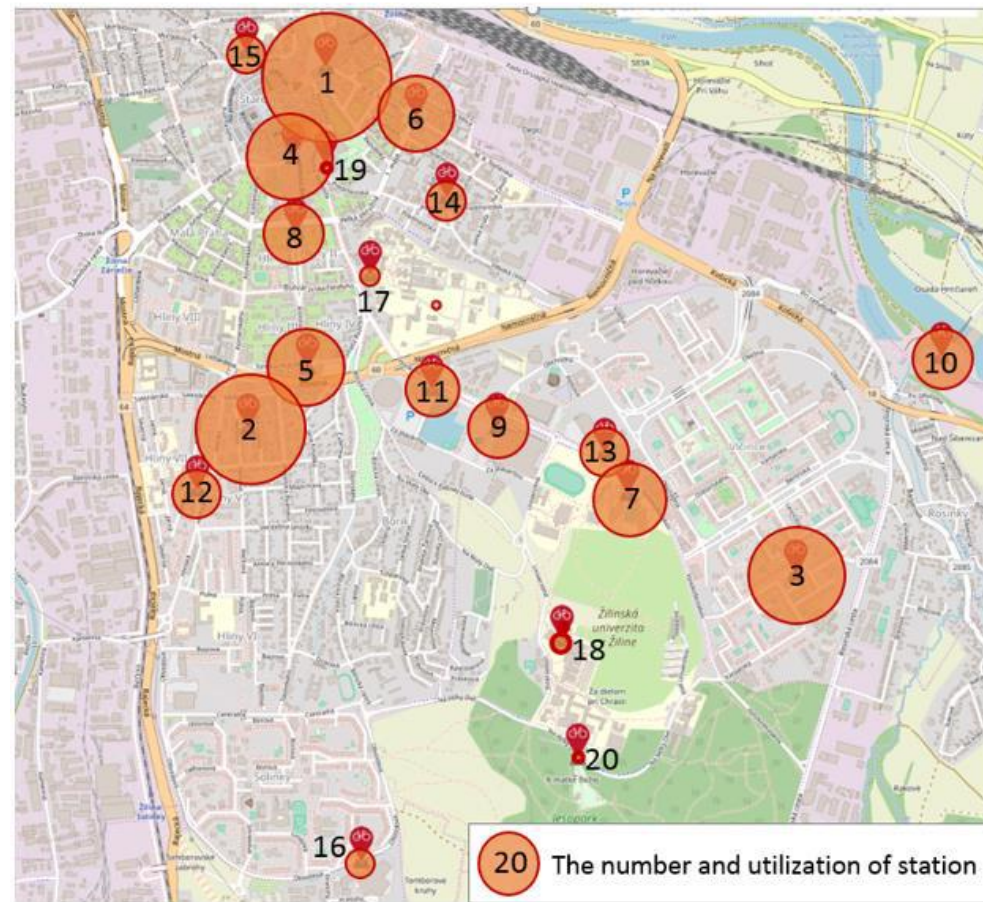
- V apríli nebol systém v prevádzke kvôli pandémie koronavírusu.
- V máji 2020, keď niekoľko spoločností malo homeoffice režim a univerzita, všetky školy a obchody boli zatvorené, došlo k poklesu celkového počtu výpožičiek bicyklov v porovnaní s rokom 2019 asi o 60%.
- V júni 2020, keď bola univerzita a väčšina škôl zatvorená, došlo k poklesu o približne 37%.
- Počas júla (letné prázdniny) v štandardnom režime bez výraznejších obmedzení spôsobených koronavírusom, došlo k miernemu poklesu výpožičiek ako v roku 2019 so znížením o 14%.





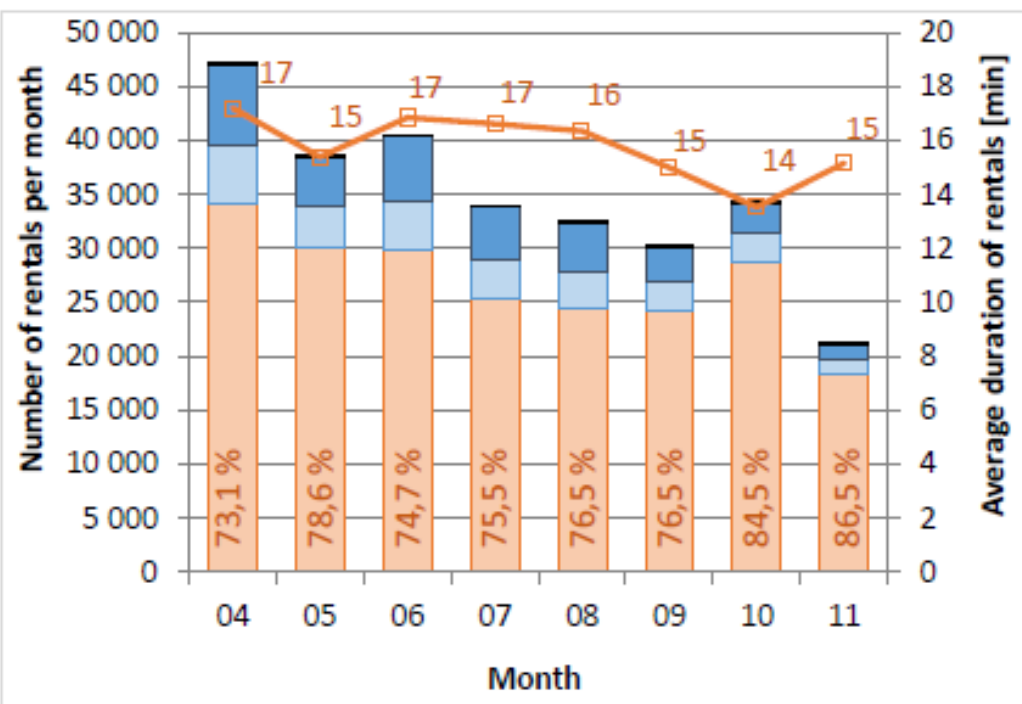
Využitie staníc

- Veľkosť kruhu predstavuje počet výpožičiek bicyklov z danej stanice.
- **Najfrekventovanejšie stanice** sú v jadre mesta a širšom centre mesta (1,4,5,6,8), vedľa univerzitných internátov (2 a 7), v najväčšej obytnej zóne (3), vedľa nákupných centier (9,11,13) a neďaleko Žilinskej priehrady (10).
- **Najmenej navštevované stanice** sú na kopci v areáli univerzity a lesoparku (18, 20). Rozdiel medzi počtom požičovní a návratov bicyklov na frekventovaných staniciach na zdieľanie bicyklov je medzi 1 - 7%, čo naznačuje dobrú rovnováhu staníc.

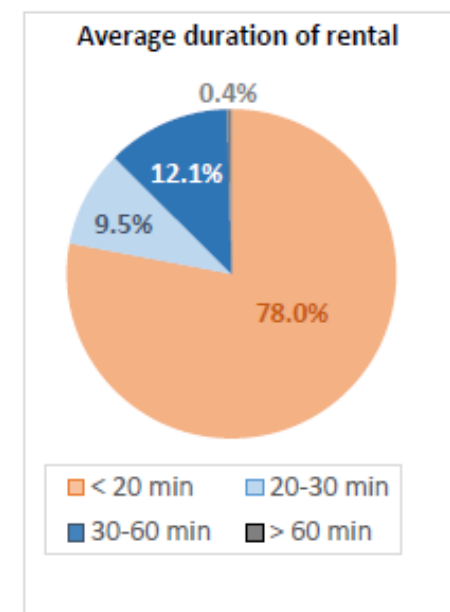




Dĺžka výpožičiek



- Väčšina výpožičiek trvá menej ako 20 minút (73,1% až 86,5% mesačne, v priemere 78,5%).
- **Priemerná doba prenájmu je približne 16 minút.**
- Podiel výpožičiek presahujúcich jednu hodinu je iba 0,4%, čo súvisí so skutočnosťou bezplatného prenájmu na jednu hodinu.
- Podiel výpožičiek presahujúcich 20 minút (20 - 60 minút) je viac ako 20%, čo je dosť veľa pre oblasť, na ktorú sa vzťahuje systém a využívanie určitých staníc.



Vplyv bezplatnosti na prevádzku

Nadmerné využívanie systému, čo významne ovplyvňuje jeho udržateľnosť v:

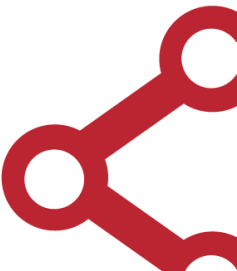
- **kvalite služieb pre používateľov** - vplyv na zníženie funkčnosti a spoľahlivosti systému, bezpečnosti používateľov, ako aj na dostupnosť tejto služby pre používateľov so skutočnými prepravnými potrebami. Dostupnosť služby je daná dostupnosťou bicyklov, ktorá je znížená kvôli častejším opravám a nabíjaniu bicyklov alebo využívaniu bicyklov pre zábavu hlavne mladých užívateľov, zbytočne alebo príliš dlho jazdiacich.
- **finančnej udržateľnosti systému** - vedie k vyšším požiadavkám na opravy, údržbu a čistenie bicyklov, čo súvisí so zvýšenou spotrebou a množstvom práce a materiálu (náhradné diely). Pri takomto nadmerne používanom systéme v porovnaní so štandardne používanými systémami sa dá očakávať zdvojnásobenie nákladov na materiál ako aj potreba dodatočného pracovného času pre technikov a to môže byť takmer o 30% vyššia. Tieto predpoklady znamenajú asi 40% zvýšenie technických prevádzkových nákladov systému.

Hrozí najmä:

- nadmerné opotrebenie systému,
- horší technický stav a kratšia životnosť bicyklov,
- zvýšené požiadavky na redistribúciu,
- zvýšený vandalizmus v dôsledku používania bicyklov na zábavu,
- zvýšený počet zbytočne dlhých nájomných,
- vyššia neúcta používateľov k systému.

Faktory ovplyvňujúce úspešnosť

- bezplatný prenájom bicyklov až na jednu hodinu, dokonca niekoľkokrát denne,
- ľahká registrácia bez registračného poplatku alebo vkladu,
- obyvatelia s relatívne nízkym priemerným vekom (36 rokov),
- veľa mladých ľudí - študentov a študentov vysokých škôl,
- rovinatá oblasť (iba dve stanice sú na kopci),
- optimálne rozdelenie staníc na zdieľanie bicyklov najmä v meste jadro a širšie centrum s pokrytím strategických bodov,
- dostatočná rozmanitosť jazd na bicykloch, čím sa zabezpečí prirodzené prerozdelenie zdieľaných bicyklov počas dňa,
- Existujúca sieť cyklotras, relatívne bezpečných,
- spoľahlivý a jednoduchý systém,
- dobrá kvalita prevádzkových služieb,
- dobrý marketing





Mesto Žilina



ĎAKUJEME ZA POZORNOSŤ



RNDr. Radoslav Vozárik, Mgr. Ľuboš Slobodník



udržateľnú mestskú mobilitu