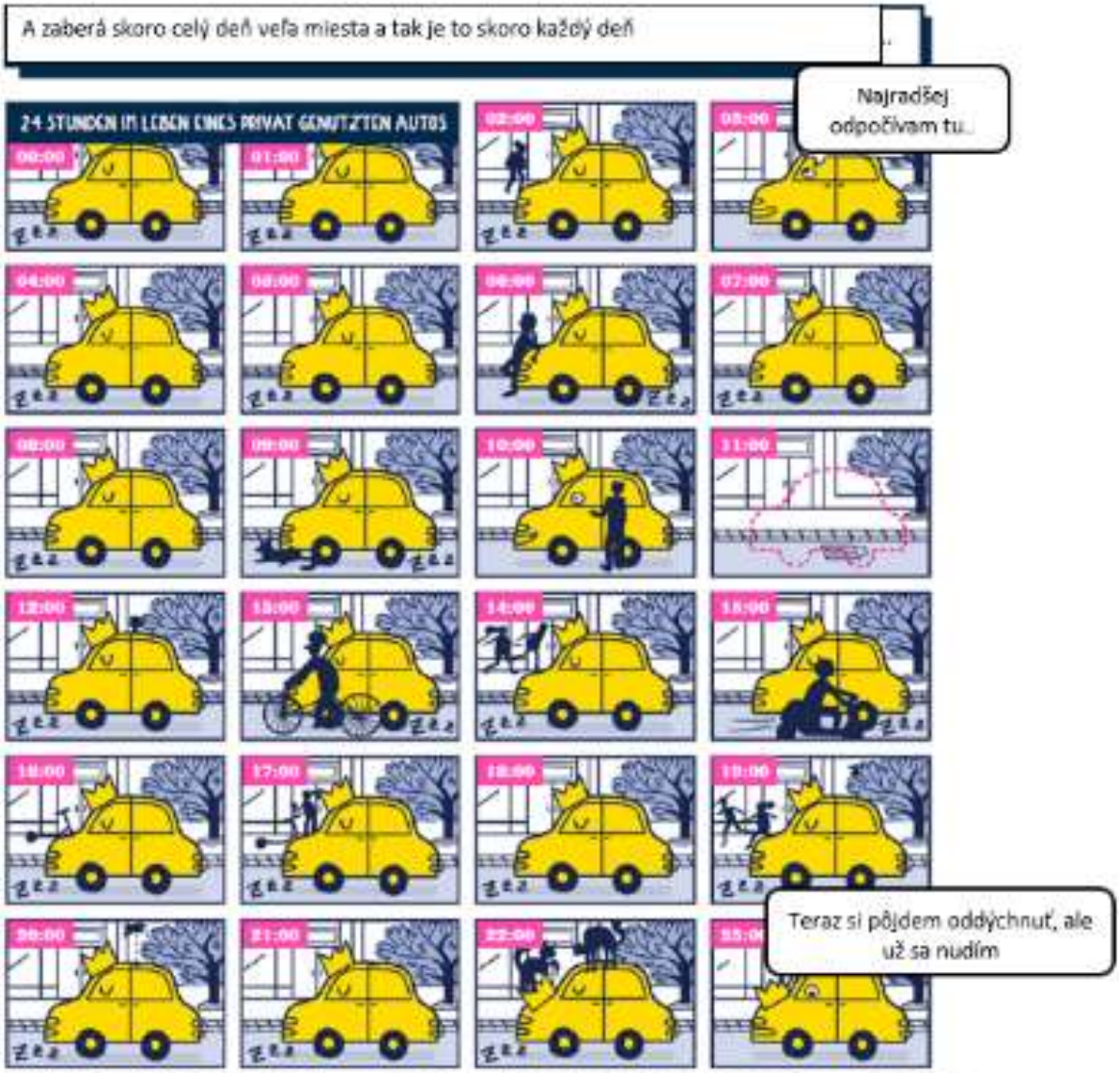
Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave a udržateľnej mobilite

Číslo 1 Rok 2023 Ročník XIV ISSN 1338-0486



24 hodín v živote jedného súkromne používaného auta. Jedno auto sa v priemere používa reálne 1 hodinu v meste..

Zdroj : VCO Austria

13 km cyklotrasa na Domaši

Cyklocestička na hlohoveckom moste

Parkovisko pre 7000 bicyklov v Amsterdame

PATH report

Ktorý spôsob vozenia detí na bicykli je najbezpečnejší – výsledky ADAC

Dobré a zlé postupy budovania cyklotrás v nadväznosti na sieť TEN-T

Vyberáme z obsahu

Zaujímavý graf medzinárodného porovnania smrteľných nehôd na bicykli vs. najazdené kilometre na bicykli za rok

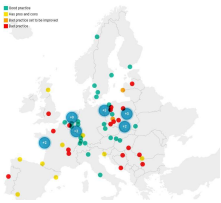
13 km cyklotrasa na Domaši, str. 4

Cyklocestičky na hlohoveckom moste, str.5

Darmstadt testuje superbloky, str.8

Podvodné parkovisko pre 7000 bicyklov v Amsterdame, str.11

Ktorý spôsob vozenie detí na bicykli je najbezpečnejší – výsledky testov ADAC, str. 14



Dobré a zlé postupy budovania cyklosiete v nadväznosti na TEN-T, str. 30

Dopravný koridor v roku 2009 a 2021 v meste Maastricht.
Zdroj: schlijper

Pedál.

Poznáme to. Novoročné predsavzatia, ktoré sa splnia iba sčasti, si stanovili možno viacerí z vás. Nevieme, ako sú na tom naše mestá a ich zlepšovanie podmienok pre cyklistov. Súčasný stav v mestách reprezentuje titulný obrázok o živote auta v našich mestách a efektívnom používaní a zábere verejného priestoru.

Veríme, že tento rok bude lepší ako ten predchádzajúci, aj napriek smutným udalostiam, ktoré dejú spoza našich hraníc. Načali sme 14 ročník vydávania časopisu Cyklistická doprava, pričom budeme stále prinášať informácie, novinky a trendy v aktívnej a udržateľnej mobilite.

Všetko dobré v novom roku!

Prijemné čítanie

CYKLOTRASA NA DOMAŠI BY SA MALA POSTAVIŤ TENTO ROK.

13 kilometrová cyklotrasa prepojí nielen dve najvychytenejšie rekreačné oblasti pri Domaši, ale bude o niečo dlhší. Zabezpečí aj cyklistické spojenie obce Kvakovce s Dobrou. Táto rekreačná oblasť spadá do katastra Kvakoviec, ale od dediny je vzdialená.

Postaviť sa má aj chodník k vyhliadkovému vrchu Bučky, ktorý čnie nad Dobrou.

Z Kvakoviec cez Dobrú pôjde cyklochodník po Valkov v katastri obce Bžany v Stropkovskom okrese a ďalej až po stredisko Tíšava.

Výstavbu chodníka pripravovali samosprávy štyri roky.

Problémom bola dohoda so Slovenským vodohospodárskym podnikom (SVP) o využívaní pozemkov, cez ktoré mala trasa viesť.

Kým starostovia dotknutých obcí tvrdili, že vodohospodári im robia schválnosti, SVP konštatoval, že im ide len o dodržanie zákona.

Celková šírka cyklotrasy bude 5 metrov (4,5 metra asfaltový povrch, 25 centimetrov krajnice z oboch strán).

Z celkovej sumy 6,421 milióna eur získala samospráva cez obec nenávratný finančný príspevok takmer 6,1 milióna eura.

zdroj:
https://presov.korzar.sme.sk/c/23116455/styri-roky-priprav-problemy-s-pozemkami-tento-rok-dokoncia-cyklochodnik-na-domasi.html

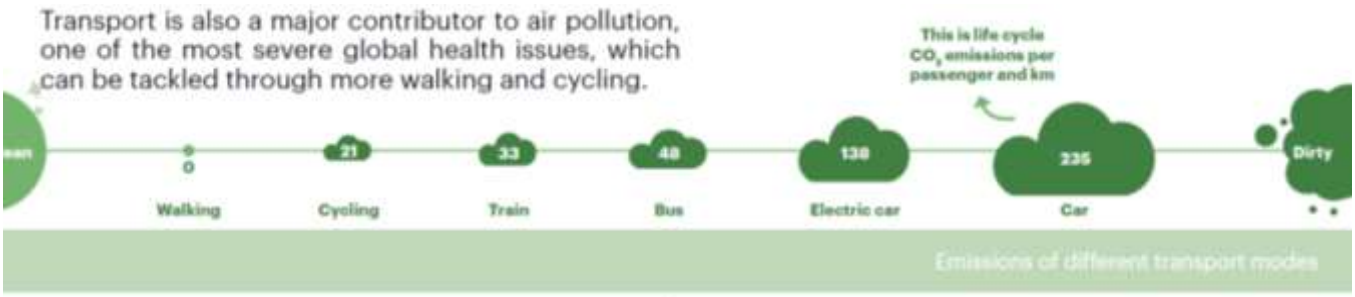
NA HLOHOVECKOM MOSTE AJ CESTIČKY PRE CYKLISTOV

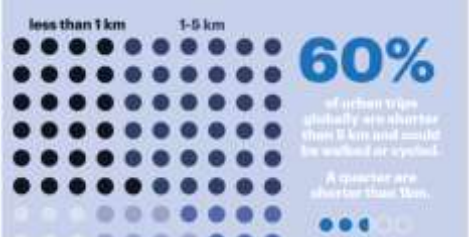
Tí, ktorí museli zachádzať kvôli rekonštrukcii hlohoveckého mosta a teraz jazdia po zrekonštruovanom moste si mohli všimnúť, že okrem cesty pribudli aj cyklocestičky, ktoré sa betónovali v januári tohto roka.

Zhotoviteľ v januári betónoval cyklocestičky. Tie sú súčasťou rozšírenia mosta, ktoré sa zrealizovalo pomocou oceľovej konštrukcie. Ako prvá sa začala betónovať severná rímsa mosta, neskôr zhotoviteľ plynule prejde na opačnú stranu.

https://hlohoveckymost.sk/priebeh-vystavby/betonovanie-cyklochodnikov-19-januar-2023/

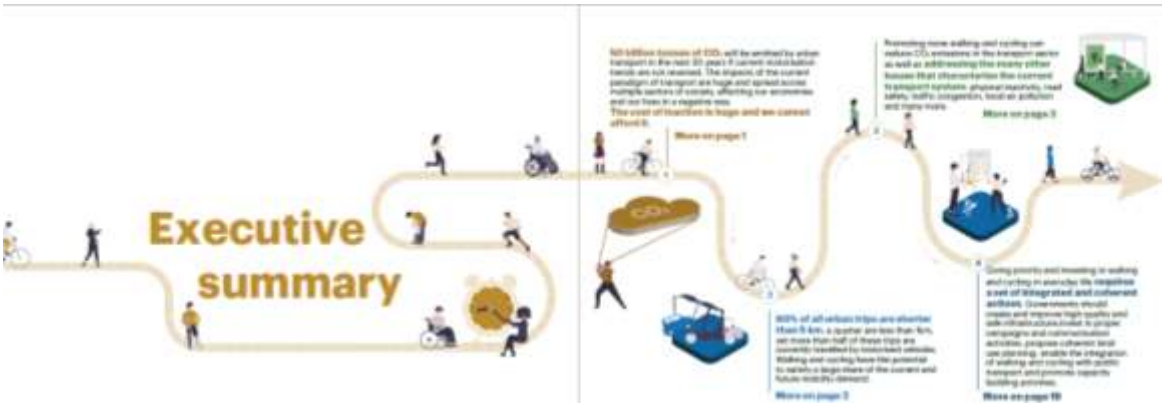
ZAUJÍMAVÝ REPORT O PRÍNOSOCH AKTÍVNEJ MOBILITY INICIATÍVY PATH

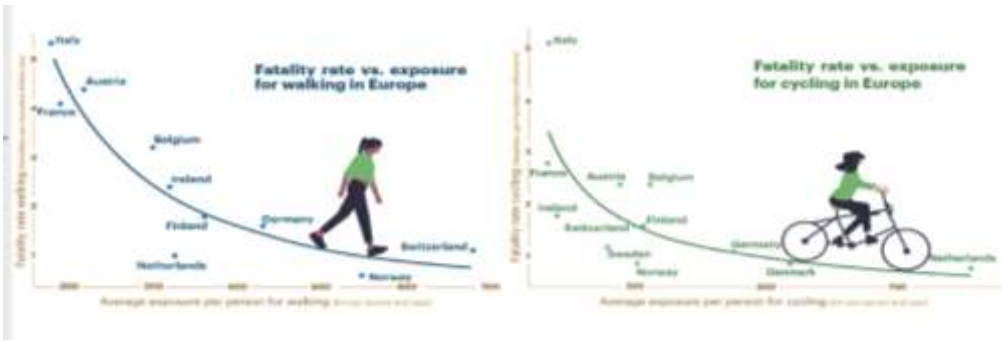




PATH sa skladá z popredných organizácií v komunite udržateľnej mobility, ktorá spolupracuje podporovať chôdzu a cyklistiku. Je koordinovaná jadrom skupiny pozostávajúcej z FIA Foundation – ktorí financujú koordinačné práce – Walk21, Európskej cyklistickej federácie a Programu OSN pre životné prostredie. rôznych inštitúcii, ktoré sa snažia propagovať prínosy aktívnej mobility, najmä pešej dopravy a cyklistiky na zdravie.

VIAC : HTTPS://PATHFORWALKINGCYCLING.COM/





DARMSTADT TESTUJE SUPERBLOKY – ŠTVRTE S NÍZKOU AUTOMOBILOVOU PREMÁVKOU

Pripravil: Marián Gogola

V roku 2023 má byť existujúca štvrť v Darmstadte (159 tis. ob.) odbremenená od automobilovej dopravy. Malo by tam byť viac priestoru pre chodcov, cyklistov a voľnočasové aktivity. Ako vzor slúžia superbloky z Barcelony.

Superbloky sú obytné oblasti, do ktorých je vo veľkej miere zakázaný vstup do áut, a preto ponúkajú obyvateľom lepšiu kvalitu života. Darmstadt chce teraz v roku 2023 otestovať prvý superblok v Hesensku na príklade španielskeho mesta Barcelona.

Posilňujú sa alternatívy k súkromnému autu

V rámci dopravnej skúšky chce mesto v Martinsvierteli otestovať, ako sa dá diagonálnymi bariérami z veľkej časti udržať priechodná doprava mimo štvrť. Pre obyvateľov a doručovaciu dopravu by však obytné budovy mali byť stále dostupné autom. Okrem toho sa má v okrese znížiť rýchlosť a pred dennými stacionármi a pri školských trasách majú vzniknúť miesta na upokojenie dopravy. Parkovanie v rámci superbloku je však stále možné.

V záujme zatraktívnenia alternatív k vlastneniu auta sa majú vytvárať širšie chodníky a cyklotrasy a rozširovať možnosti parkovania bicyklov a ponuky zdieľania áut. V pláne je aj viac zelene a sedenia.

Dopravný test je vedecky monitorovaný

Mesto chce najskôr vytvoriť koncept, ktorý bude spolu s obyvateľmi ďalej rozvíjať v prvej polovici roku 2023. To by sa potom malo realizovať – pokiaľ možno spolu so správou parkoviska. Dopravný test má byť vedecky sprevádzaný.

Testovanie existujúcej štvrte s malým počtom áut je súčasťou koaličnej dohody medzi Zelenými, CDU a Voltom. Nápad si obľúbila aj široká verejnosť. Iniciatíva Heineblocks, ktorá sa k tomu zaviazala od roku 2021, odovzdala v septembri starostovi Jochenovi Partschovi viac ako 2 000 podpisov za zriadenie mestských štvrtí s nízkou premávku automobilov.

Superbloky ako súčasť ADFC projektu InnoRAD

V projekte InnoRAD sa ADFC 2020 zameral na dobré nápady v medzinárodnej cyklistickej propagácii a skúmal, ako by sa dali uplatniť v Nemecku. To zahŕňalo aj spomínané superbloky.

Myšlienka superblokov prišla z Barcelony. Barcelona je jedným z najhustejšie obývaných miest v Európe. Veľa áut a málo zelene výrazne obmedzujú verejný priestor, v ktorom sa ľudia môžu stretávať, vymieňať si nápady alebo sa zdržiavať. Ďalšími následkami sú hluk a zlý vzduch.

S konceptom superblokov sa Barcelona pustila do problému a odvážne ho použila ako experiment v niekoľkých obytných štvrtiach. Superbloky sú štvrť s rozmermi tri na tri paneláky, z ktorých je automobilová premávka z veľkej časti vytlačená. Vzniknutý verejný priestor pozýva ľudí na bicyklovanie, prechádzky alebo zdržiavanie sa po zelených plochách, cyklotrasách, lavičkách a inom mobiliári.

zdroje: https://www.adfc.de/artikel/darmstadt-testet-superblock

https://heinerblocks.de/

ZLEPŠOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY PRE CYKLISTOV A CHODCOV V TEXASE

Trošku netradične prinášame informácie z krajiny, kde je vlastníctvo auta, niečo ako dýchanie. Ešte zvlášť v štáte Texas známym najmä ťažbou ropy.

Regionálna rada pre dopravu (RTC) schválila federálne financovanie vo výške 55 miliónov USD na výstavbu 13 aktívnych dopravných projektov v Texase v USA. Projekty sa budú realizovať v okresoch Collin, Dallas, Denton a Tarrant.

Kombinovaná suma 8 miliónov USD zvyšuje celkovú investíciu do cyklistickej a pešej infraštruktúry v regióne na 63 miliónov USD, ako súčasť výzvy na predkladanie projektov v roku 2022 v rámci programu pre alternatívy dopravy.

Tieto financované projekty sú pre ľudí, ktorí si zvolia aktívne spôsoby dopravy, ako je chôdza a bicyklovanie, so školami a hlavnými pracovnými centrami v oblasti Dallas-Fort Worth. Okrem spojenia ľudí s destináciami projekty financované RTC zlepšia bezpečnosť a pohodlie, znížia dopravné zápchy a zlepšia kvalitu ovzdušia. Projekty boli vybrané spomedzi 33 projektových žiadostí, ktoré boli súťažne vyhodnotené na základe kritérií implementujúcich ciele dlhodobého Metropolitného plánu dopravy, vrátane regionálnej konektivity, prístupu k hlavným destináciám, spravodlivosti, bezpečnostných výhod a pripravenosti projektu.

Medzi 13 financovanými projektmi sú kritické cestné mosty pre plánovanú cestu Cotton Belt Trail v Plano (14 miliónov USD) a Addison (12 miliónov USD), ktoré sa realizujú popri železničnej linke Silver Line spoločnosti Dallas Area Rapid Transit, ktorá bude premávať z Dallas Fort Worth International Airport do mesta Plano.

Financovanie Rowlett Creek Trail v Allene (3 milióny USD) a Iron Horse Trail vo Frisco (4 milióny USD) vyplní kritické medzery v regionálnej sieti chodníkov v Collin County a spojí susedné mestá.

Bezpečnosť dopravy je hlavným zameraním Rady vlád Severného Centrálneho Texasu, aby sa výrazne znížil počet vážnych zranení a úmrtí súvisiacich s dopravou v celom regióne. Financovanie vo výške približne 3 milióny USD bolo pridelené na projekty chodníkov Safe Routes to School vo Fort Worth a North Richland Hills. Tieto projekty uľahčia bezpečné cestovanie pre deti, ktoré prichádzajú do škôl v znevýhodnených komunitách.

Okrem toho viac ako 3,3 milióna amerických dolárov z federálnych fondov podporí budovanie chodníkov okolo stanice DART v centre mesta Garland a zlepší bezpečný prístup chodcov na železničnú stanicu. Finančné prostriedky boli udelené aj mestu Fort Worth (2 milióny USD) na implementáciu bezpečnostných zlepšení pozdĺž Oakland Boulevard / Miller Avenue. Tento koridor označilo mesto Fort Worth v bezpečnostnom pláne ako koridor s vysokým počtom nehôd pre cyklistov a chodcov.

Zaujímavé je teda, že okrem samotných federálnych štátov, prispieva aj federálna vláda na podporu cyklistov a chodcov.

zdroj:
https://www.traffictechnologytoday.com/news/multimodal-systems/texas-bicycle-pedestrian-projects-awarded-us55-million.html

CYKLISTI A CHODCI BUDÚ PO NOVOM PREFEROVANÍ NA SVETELNEJ KRIŽOVATKE V HAMBURGU

V Hamburgu sa na svetelných križovatkách obrátila preferencia na križovatke Kaiser-Friedrich-Ufer/Bundesstrasse v prospech cyklistov a chodcov.

Premávka motorových vozidiel má zelenú iba v prípade potreby. Ak auto vbehne do detekčnej oblasti semafora, aktivuje sa termovízna kamera. Motorizovaná individuálna doprava si vyžiada „zelenú“ a semafor sa po niekoľkých sekundách zmení.

Pre chodcov a cyklistov to znamená, že už nemusia minúty čakať, kým sa im zmení semafor. Ďalší plusový bod: znižuje sa neustále brzdenie a zrýchľovanie pred a za semaformi.

Zlepšenie prepínania semaforov v prospech chodcov a cyklistov sa plánuje v priebehu nasledujúcich dvoch rokov aj na ďalších križovatkách.

Pri rovnakej rýchlosti možno skrátiť čakacie doby na autá a zvýšiť komfort. Trvanie zelenej fázy pre premávku motorových vozidiel je možné riadiť v závislosti od intenzity premávky: pri väčšom zhone zostáva premávka motorových vozidiel zelená dlhšie.

Hamburg má pre autobusy ďalšiu možnosť, ako sa vyhnúť meškaniam a zabezpečiť plynulú verejnú dopravu: autobusy žiadajú „zelenú“ cez určité ohlasovacie miesta.

Údaje o premávke na križovatke Kaiser-Friedrich-Ufer/Bundesstrasse ukázali, že 7 000 ľudí aktívne využíva trasu pozdĺž kanála a 6 000 motorových vozidiel jazdí po federálnej diaľnici.

Úrad pre dopravu a mobilitu (BVM) chce v najbližších mesiacoch vyhodnotiť a rozvinúť zmenenú prioritu semaforov.

zdroj:
https://www.adfc.de/neuigkeit/ampelschaltungen-in-hamburg-autos-muessen-jetzt-betteln

Amsterdam otvoril parkovisko pre 7000 bicyklov

Podzemné parkoviská pre bicykle majú viaceré mestá, ale Amsterdam sa môže pýšiť prvenstvom v tom, že jeho parkovisko pre bicykle je situované pod vodou. Je teda podvodné, ale nie v takom zmysle ako by sme ho mohli chápať u nás:-)

Otvorili ho minulý týždeň pri Centrálnej hlavnej železničnej stanici a má kapacitu pre 7000 bicyklov. Vychytávkou je vstup na parkovisko. Používatelia môžu použiť pohyblivé pásy. Samozrejmosťou je aj cykloservis a video monitoring parkoviska.

Druhé hromadné cykloparkovisko majú otvoriť vo februári pre ďalších 4000 bicyklov.

Celkovo bude možné zaparkovať v okolí 11000 bicyklov.

zdroj fotografií: Dutch cycling embassy

AKTUALIZÁCIA CYKLISTICKÝCH BODOV V OKOLÍ UTRECHTU

Ani v Holandsku to nemajú vždy úplne dokonalé a občas je nutné urobiť aktualizácie.

Systém cyklistických križovatiek/uzlov v Utrechte bol vybudovaný v roku 2008 a obnovený v roku 2013. Veľká časť značenia siete rekreačných cyklotrás je už zastaraná a chýbajú aj dôležité prepojenia. Bureau Witteveen + Bos preto v mene provincie vykonali prieskum potrebných a želaných vylepšení siete. Boli oslovené všetky samosprávy, správcovia lokalít a zainteresované strany a boli vykonané analýzy GIS.

Výsledkom bola nová sieť cyklistických uzlov/križovatiek s dĺžkou 1 605 km, čo je o 160 km viac ako v súčasnej situácii. Sieť má 571 uzlov (o 118 viac ako v súčasnej situácii).

Výskumná správa obsahuje niekoľko odporúčaní, ktoré boli zahrnuté do novej siete. Všetci používatelia (bicykle, autá a verejná doprava) sú napríklad lepšie pripojení k sieti pripojením turistických prestupných miest, zelených vchodov a vlakových staníc do siete. Okrem toho sa veľkosť siete vo vidieckych oblastiach zmenšuje a centrá obcí a miest sa stávajú lepšie dostupnými. Chcú sa tiež vyhnúť úzkym miestam v infraštruktúre, ako sú frekventované križovatky alebo úzke a vysoké cyklomosty.

Implementácia nových plánov sa začne v januári 2023 a očakáva sa, že všetky značenia budú vymenené do polovice roku 2024.

zdroj: https://fietsberaad.nl/kennisbank/fietsknooppunten-in-de-revisie

Mestá priateľské k nákladným bicyklom: Pozvánka na webinár ECF

Mnohé európske mestá zápasia s čoraz zložitejšími výzvami súvisiacimi s mestskou mobilitou. Od boja proti klimatickým zmenám až po obmedzenie preťaženia, nákladné bicykle majú obrovský potenciál riešiť tieto výzvy a zároveň zlepšiť celkovú úroveň cyklistiky a zlepšiť kvalitu života.

S čoraz väčším počtom jednotlivcov, spoločností a miest, ktorí sa obracajú na nákladné bicykle ako na riešenie, sú čoraz viac vnímané ako kritický nástroj trvalo udržateľného rozvoja miest. Nie menej ako 50 % ciest v meste súvisiacich s prepravou tovaru by sa mohlo presunúť na nákladné bicykle. Údaje o širšom obraze však nie sú ľahko dostupné. Ako sú dnešné európske mestá priateľské k nákladným bicyklom? ECF to chce zistiť.

Európska cyklistická federácia (ECF) po prvý raz systematicky analyzovala prijateľnosť nákladných bicyklov v 125 európskych mestách. Nový informačný panel miest ECF priateľský k nákladným bicyklom uľahčí priebežné porovnávanie údajov o nákladných bicykloch medzi mestami a bude slúžiť ako kľúčový zdroj pre predstaviteľov politiky, lídrov v odvetví a zástancov klímy a udržateľnej mobility.

Pridajte sa k nám 28. februára o 14:00 SEČ na online podujatí pri príležitosti spustenia palubnej dosky a odhalenia miest, ktoré sú v Európe najpriateľskejšie pre nákladné bicykle. Súčasťou podujatia bude prezentácia dashboardu, hlavný prejav a panelová diskusia s prednášajúcimi na vysokej úrovni.

Zaregistrujte sa na:

https://ecf.com/cargo-bike-friendly-cities-tracking-cargo-bike-developments-across-europe

PRIPOMIENKOVÉ KONANIE NOVÝCH TECHNICKÝCH PREDPISOV PRE PROJEKTOVANIE MIESTNYCH CIEST

7 Cyklistická a alternatívna doprava

7.1 Návrh cyklistickej infraštruktúry si vyžaduje zabezpečenie bezpečných dopravných zariadení. Tieto sa riešia fyzicky samostatnou infraštruktúrou, realizáciou vyhradených jazdných pruhov alebo samostatných cyklistických ciest. Vhodný návrh siete cyklistických MC má pozitívny vplyv na znižovanie preťaženia a bezpečnosti cestnej premávky. Ich rozvoj, prevádzka a prínosy v dobe prepravnej práce na území po realizácii sa sledujú pravidelne dopravnými prieskumami.

Obrázok 17 poskytuje základné rozmery dvoch typov bicyklov používaných v mestských podmienkach:

- mestský bicykel, horský, pretekársky a
- bicykel používaný na zásobovanie alebo rodinný bicykel ktorý ťahá prives s dieťaťom.

Obrázok 17 – Základné rozmery bicyklov

Minulý rok boli na stránke SSC sú zverejnené nové technické predpisy, ktoré sa zaoberajú projektovaním diaľnic, ciest ako aj miestnych ciest (komunikácii). Od nich sa budú odvíjať aj nové normy pre projektovanie (Návrhy pôvodných STN na verejné prerokovanie | UNMS.SK).

Posledné menované sú zaujímavé, lebo riešia aj cyklistickú dopravu v časti 7.

Novinkou je napríklad vzatie do úvahy používanie nákladného cargo bicykla, ale chýba napríklad dopad používania elektrobicyklov (čo je z potenciálneho trendu veľmi dôležité).

Prípadne pripomienky je možné zaslať cez excel súbor uvedený na :

TPR – Pripomienkovanie | Slovenská správa ciest – ssc.sk

KTORÝ SPÔSOB VOZENIA DETÍ NA BICYKLI JE NAJBEZPEČNEJŠÍ? – VÝSLEDKY TESTOV ADAC Z NEMECKA.

Náraz pri rýchlosti 30 km/h: Nákladný bicykel sa prevráti a nasunie © ADAC/Uwe Rattay

Nemecký ADAC urobil pred časom test na otestovanie bezpečnosti prepravy detí na bicykli. V súčasnosti máme totižto viacero možností, či už detská sedačka, nákladný bicykel alebo príves za bicykel, prípadne ťažné zariadenie na ťahanie detského bicykla.

Trend je jasný, ľudia začali používať bicykle viac a to nielen kvôli korona kríze. Najmä v preplnených mestách môžu bicykle ukázať svoje výhody. A tak čoraz viac malých detí prepravuje z A do B **dvojkolesové vozidlo namiesto auta .**

Preprava detí: tieto možnosti sú k dispozícii

Okrem známeho **prívesu** na bicykle sú čoraz častejšie k videniu aj jednostopové alebo viacstopové nákladné bicykle . Na Slovensku je ich síce pomenej, ale pomaličky pribúdajú. Variantom toho je „ **batôžkár**, tzv. Backpacker “, teda bicykel s predĺženým nosičom, na ktorý možno nainštalovať až dve detské sedačky. S „ **prívesom** “ možno jedno dieťa ťahať za sebou na vlastnom bicykli, ďalšie možno vziať so sebou na bicykli pre dospelých v detskej sedačke.

ADAC sa zameral na **ovládanie, komfort, jazdné správanie a bezpečnosť** rôznych systémov. Výsledok: Neexistuje jediný výnimočný systém, ktorý by sa odporúčal každému. Skôr má každá svoje výhody, ale aj nevýhody. Stále je čo doháňať, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť.

Ako bezpečné sú nákladné bicykle, cyklosedačky a podobne?

Tento hororový scenár si samozrejme nechceme predstaviť v reálnom živote: Auto sa zrazí s bicyklom, na ktorom sa prevážajú deti. Aké bezpečné je potom sedieť vo vyšetrovaných vozidlách? ADAC preto vo svojej havarijnej hale znovu vytvoril nehodu, ktorá sa môže stať v meste. Auto narazí do piatich rôznych dopravných systémov rýchlosťou 30 km/h a pod uhlom 45 stupňov. Na bicykloch sa použila figurína dospelých a dve detské figuríny.

Výsledok: dva **systémy s prepravným** boxom (nákladný bicykel „Long John“ a trojkolesový nákladný bicykel) sa v dôsledku nárazu **prevrátili** na bok a vďaka hladkému povrchu prepravných boxov sa výrazne posunuli ďalej než systémy bez prepravného boxu. To by v najhoršom prípade znamenal riziko odhodenia dieťaťa pod kolesá protiidúcich vozidiel.

Čo je tiež **veľmi otázne** je riešenie cargobicykla „Long John“, ktorý má sklopnú lavicu, ku ktorej je pripevnený aj pás a zádržný systém. Problém je to, že sila nárazu ho vytrhne z ukotvenia! Pretože potom pásy už nie sú napnuté, stráca sa obmedzujúci účinok a figuríny po nárazovej skúške vypadnú z prepravného boxu. Zadržiavacie systémy by sa preto mali zlepšiť.

Zvýšená poloha sedenia batôžkára je pri tomto náraze výhodná © ADAC/Uwe Rattay

Aj keď zrážka s autom pre cyklistu nikdy neskončí dobre, príves za bicykle a nákladný bicykel „Backpacker“ s vysokou polohou sedenia pre deti, ktoré sú **umiestnené aj v detských sedačkách,** majú oproti ostatným systémom výhody.

Problematické je aj ťahanie detského bicykla. Tu totiž systém neponúka žiadnu dodatočnú ochranu pre dieťa na vlastnom bicykli: boky a nohy sú zasiahnuté priamo pri náraze, figurína narazí hlavou na asfalt a nechránená kĺže.

Dôležité: V každom prípade by deti mali určite nosiť prilbu!

Ovládateľnosť a jazdné vlastnosti

Pri Long John brzdová páčka na riadidlách počas jazdy koliduje s hlavami pasažierov © ADAC/Uwe Rattay

Výsledky sú veľmi rozdielne nielen z hľadiska bezpečnosti, ale aj v ostatných hodnotených kategóriách. Nákladné bicykle sú všetky dosť objemné a dajú sa **prepravovať len s ťažkosťami** a veľkými vozidlami – takže brať ich so sebou na rodinnú dovolenku je zvyčajne ploché. Navyše trojkolesový nákladný bicykel, vyžaduje **veľkú odkladaciu** plochu, keď sa nepoužíva. Príves a skladací príves na bicykel si naopak nájdu miesto skôr v pivnici alebo garáži.

Veľké rozdiely sú aj v jazdnom správaní. Nákladný bicykel „Backpacker“, príves za bicykel a systém prívesu sa dajú premiestňovať veľmi konvenčným spôsobom a iba s množstvom batožiny alebo dvoma deťmi na veľkom nosiči batožiny sa pri jazde prejaví vysoké ťažisko a stane sa trochu kolísavý. Problémom je aj to, že brzdová páčka na riadidlách prichádza v zákrutách do kontaktu s hlavami pasažierov na bicykli „Long John“.

Ďalšie dva nákladné bicykle, ako aj prívesný vozík musia kvôli svojej šírke bojovať so svojimi veľkými rozmermi na cyklotrase, s pätníkmi a na cestách s množstvom chodcov. Citeľné je tu najmä dosť **pomalé ovládanie trojkolesového nákladného bicykla** , rovnako ako jednostopový „Long John“, ktorý sa v nízkych rýchlostiach ukazuje ako trochu kolísavý.

Pri všetkých systémoch však potrebujete **určitý** čas, aby ste si na ne zvykli , aby ste boli na cestách s deťmi na palube v bezpečí. Nákladný bicykel „Backpacker“ a príves za bicykel sú najpresvedčivejšie z hľadiska ovládateľnosti a jazdného správania.

Ktorý systém ponúka najväčší komfort?

Odpružený príves na bicykel ponúka maximálny komfort © ADAC/Uwe Rattay

Ak deti cítia každý kamienok a sú iba otrasené, rýchlo stratia záujem o vozenie sa na bicykli. ADAC sa preto pozrel aj na jazdný komfort systémov. Ako sa správajú na prahu, na dlažobných kockách alebo pri jazde z vysokého obrubníka? **Tu sa jednostopový nákladný bicykel „Long John“** ukázal ako **obzvlášť pohodlný systém** pri prejazde prahu a dlažobných kociek, ako aj trojkolesový nákladný bicykel pri prejazde obrubníka . Nákladný bicykel „ **Backpacker“** bol naopak sklamaním a dokázal držať krok len pri prekročení prahu.

Celkovo boli pružinový príves na bicykel a nákladný bicykel „Long John“ najpresvedčivejšie zo všetkých systémov, hoci oba v teste na chodníku oslabli. Markantné boli najmä **rozdiely medzi odpruženými a neodpruženými prívesnými vozíkmi za bicykel**. S pružinovým systémom sa podarilo znížiť namáhanie detí pri jazde cez prekážky až o 50 percent. Príplatok za príves s odpružením sa teda oplatí.

Žiaľ, záložný systém nebolo možné otestovať z dôvodu nedostatku montážnych možností pre rozsiahle meracie vybavenie.

Video testov si môžete pozrieť tu:

https://youtu.be/IS_BDP2mkhs

Aký systém je pre mňa vhodný?

Kupujúci detského prepravného systému s bicyklom musí mať vopred jasno v tom, čo s ním chce robiť. Má zaberať málo miesta, používať len príležitostne alebo denne, treba okrem detí prevážať aj iné každodenné veci, treba si systém vziať aj na dovolenku či dokonca nahradiť auto? A v neposlednom rade hrá veľkú rolu aj cena, pretože tá sa pohybuje od približne 250 eur do 2200 eur za systémy vybrané ADACom bez elektrického pohonu.

- Ak chcete pre svoje deti vysokú úroveň bezpečnosti, ako aj dobré jazdné vlastnosti a ľahkú ovládateľnosť, vyberiete si nosič
- Ak chcete dobrú bezpečnosť, flexibilitu a vysoký komfort, môžete použiť pružinový **príves na bicykel**
- Ak chcete výmenu auta, jazdíte na dlhšie vzdialenosti a prepravujete nákupy, môžete použiť **jednostopový nákladný bicykel Long John**
- Ak chcete vymeniť auto a jazdiť na krátke vzdialenosti s mnohými zastávkami a nákupmi dopravy, môžete použiť **trojkolesový nákladný bicykel**
- Ak zvyčajne prepravujete len jedno dieťa a druhé dieťa beriete so sebou len občas a na obmedzený čas (napr. na horu), **príves** je pre vás tou správnou voľbou

Tipy ADAC

Pred kúpou si **vždy urobte skúšobnú jazdu** , pretože jazdné vlastnosti sa môžu v porovnaní s bežným bicyklom líšiť. Existujúce **zádržné zariadenia** musia deťom tesne priliehať a nesmú sa šmýkať cez ramená. Je to nevyhnutné, aby zadržiavacie systémy mohli plniť aj svoju ochrannú funkciu.

Zvolený **tlak vzduchu** hrá hlavnú úlohu v komforte jazdy. Nápovedu získate pri pohľade na bok kolesa. Tam je uvedený rozsah tlaku pre príslušnú pneumatiku. Dobrým usmernením je vybrať si priemer medzi minimom a maximom. Ak je nainštalovaná iba drevená lavica, dodatočný podsedák môže zvýšiť pohodlie pre deti.

ADAC odporúča, že vodiči a spolujazdci by mali vždy jazdiť len s dobre padnúcou a vhodnou **prilbou** , môže to výrazne znížiť riziko zranenia.

Originál článku aj s grafickým hodnotením (po nemecky):

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/tests/kindertransport-fahrrad-systemvergleich/

autor: Jochen Wieler

Poznámka cyklodopravy.sk

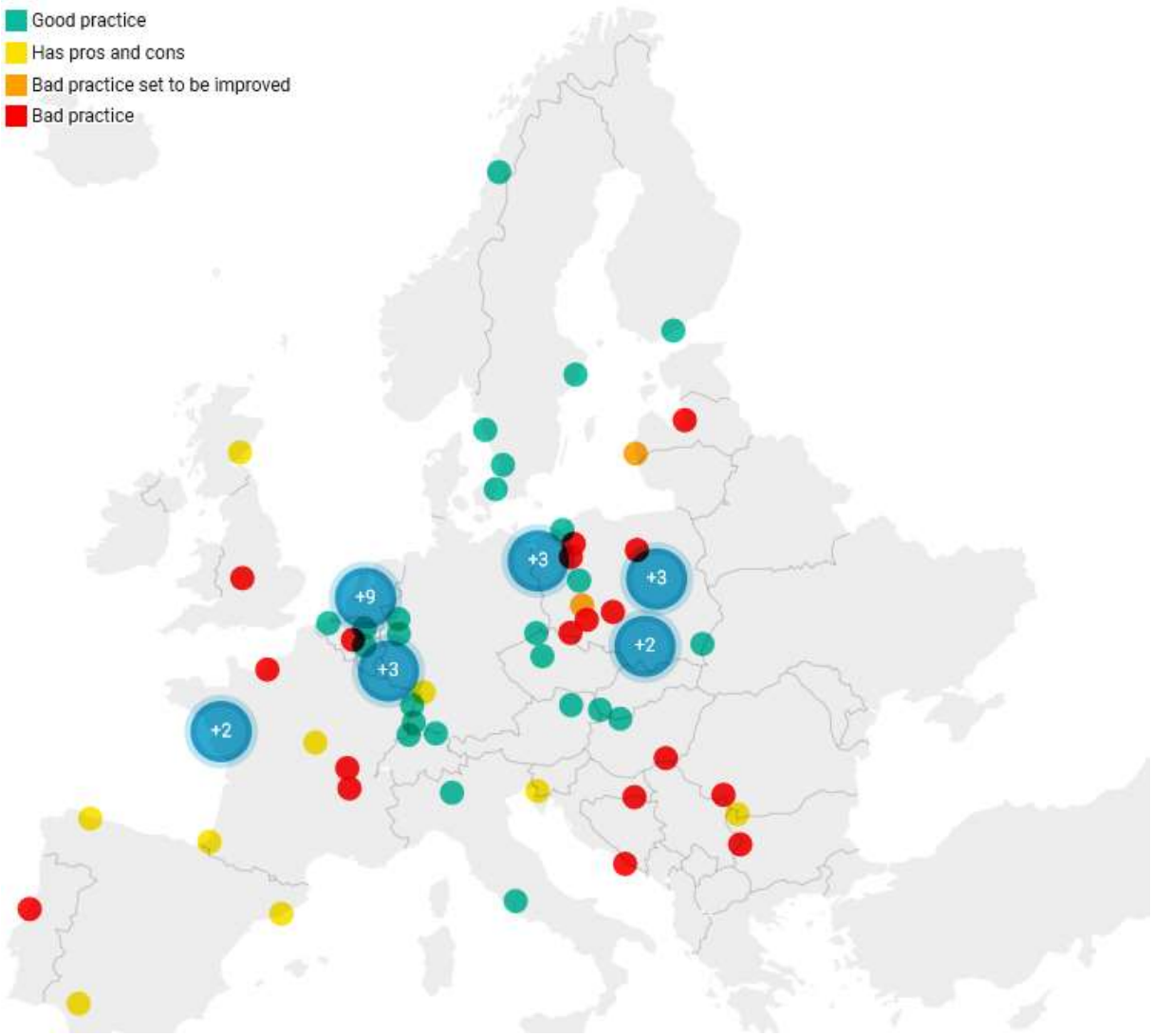
My samozrejme veríme, že motoristi budú k cyklistom, ktorí vezú deti na bicykloch ohľaduplní.

A ako vozíte na bicykli svoje deti vy?

Zapojte sa na : https://forms.gle/V91AHe2UAJtYwGRHA

TEN-T A CYKLISTIKA: MAPOVANIE DOBRÝCH A ZLÝCH POSTUPOV V EURÓPE

Autor: Aleksander Buczynski



ECF poukazuje na dobré a zlé postupy z celej Európy, kde transeurópska dopravná sieť interaguje s cyklistikou.

Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) je hlavnou sieťou EÚ ciest, železničných tratí, vnútrozemských vodných ciest, prístavov, námorných trás, letísk a železničných terminálov. Žiaľ, cyklistika ešte nie je zaradená do siete, ale v súčasnosti sú usmernenia revidované inštitúciami EÚ. Európska cyklistická federácia (ECF) sa zasadzuje za to, aby sa cyklistika riadne začlenila do TEN-T s cieľom podporiť aktívnu mobilitu a dosiahnuť modálny posun smerom k udržateľnej doprave.

ECF identifikovala takmer 8 000 miest v celej Európe, kde sú cesty TEN-T, železnice alebo vnútrozemské vodné cesty v interakcii s EuroVelo , európskou cyklistickou sieťou, a mnohými ďalšími, kde ovplyvňujú národné, regionálne alebo miestne cyklistické trasy. Na podporu nášho (ECF) lobistického úsilia pri revízii usmernení TEN-T ECF zhromažďuje a

dokumentuje konkrétne prípadové štúdie z týchto križovatiek. Pritom analyzujeme vplyv projektov TEN-T na cyklistiku, ako je vytváranie nových prekážok pre cyklistov, náklady na nápravu chýb z minulosti a – najmä pokiaľ ide o osvedčené postupy – použité technické riešenia.

Vďaka príspevkom od európskej cyklistickej komunity, miest a regiónov sa počet prípadových štúdií zdokumentovaných na našej interaktívnej mape dobrých a zlých postupov v roku 2022 viac ako zdvojnásobil z 36 na 76 v 25 rôznych krajinách. Takmer polovica z nich sú osvedčené postupy, ktoré môžu slúžiť ako inšpirácia pri vývoji nových projektov TEN-T. Je však tiež dôležité poučiť sa z chýb a stále vidíme, ako sa v celej Európe zavádzajú zlé návrhy.

Väčšina prípadov (46) sa týka ciest TEN-T. Rozvoj nových diaľnic a rýchlostných ciest znamená v mnohých prípadoch nové bariéry pre cyklistov, odrezanie okrajových častí od centier miest či sabotovanie rozvoja sietí regionálnych cyklotrás . Oprava týchto chýb je komplikovaná a nákladná, ako sme videli v prípade bruselského okruhu .

Napriek súčasnému nariadeniu o TEN-T, ktoré podporuje začlenenie cyklistickej infraštruktúry do inžinierskych stavieb, ako sú mosty alebo tunely, nové významné mosty TEN-T financované EÚ stále nezahŕňajú cyklistické trasy. Napríklad v Chorvátsku ani **most Svilaj** na hraniciach s Bosnou a Hercegovinou, ktorý v roku 2021 otvorila osobne predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyen, ani **most Pelješac** z roku 2022, spájajúci najjužnejšiu časť Chorvátska. so zvyškom krajiny majú infraštruktúru pre cyklistiku.

Naša mapa ukazuje, ako modernizačné projekty, dokonca aj na zavedených trasách EuroVelo, často predstavujú premárnené príležitosti. Príklady prehliadania cyklistiky pri renovácii cestnej infraštruktúry zahŕňajú pobrežnú **diaľnicu A11** v Lotyšsku (časť EuroVelo 10 a 13) a **Ponte Edgar Cardoso** vo Figueira da Foz v Portugalsku (EuroVelo 1).

Na druhej strane medzi osvedčené postupy patrí **Ponte di Castel Giubileo** na väčšom obchvate Ríma alebo nedávny **most Monoštor** na maďarsko-slovenskej hranici. Je zaujímavé, že niektoré z najlepších príkladov integrácie cyklistiky do veľkých cestných projektov nie sú najnovšie. V Dánsku boli spolu s diaľnicou číslo 16 vybudované kvalitné cyklotrasy už pred 60 rokmi! Na Slovensku vznikli v 80-tych rokoch **mosty Prístavný a Lafranconi , ktoré umožňujú jazdu na bicykli o úroveň nižšie po diaľnice D1 a D2.**

Železnice TEN-T

Železnice (35 prípadov) sú často atraktívnymi koridormi pre cyklomagistrály, ktoré spájajú mestá pozdĺž železničnej trate a rozširujú spádové oblasti železničných staníc. Vo Flámsku v Belgicku sa 31 % regionálnej cyklistickej siete nachádza pozdĺž železníc TEN-T (s ďalšími 20 % pozdĺž vnútrozemských vodných ciest TEN-T, pozri nižšie). Úseky obslužných ciest popri železničných tratiach TEN-T boli prispôsobené pre cyklistiku aj vo Francúzsku (napríklad **EuroVelo 6** medzi Oudonom a Ancenisom) a Nemecku (napríklad **RS1** medzi Mülheimom a Essenom). Mosty **Årsta** v Štokholme poskytujú štvornásobné železničné trate a významnú skratku pre cyklistov.

Nie všetky investície do železníc však majú pozitívny vplyv na aktívnu mobilitu. Modernizovaný 10 km úsek **Rail Baltica** v Poľsku, vlajkový projekt EÚ, rozrezal tri mestá na polovicu, pričom zostal iba jeden bezpečný prechod pre cyklistov (a päť pre autá). Ďalej

pozdĺž tej istej línie v Rembertówe hrozí, že zle navrhnutý tunelový projekt financovaný EÚ vytvorí slepú uličku ďalšej cyklotrasy financovanej EÚ. V Belgicku sa tiež vyskytli niektoré nevyužité príležitosti, napríklad medzi Bruselom a Ottignies . Na zlepšenie cyklistickej dopravy na hlavné stanice a okolo nich je potrebné ešte veľa urobiť. Projekty ako toľko očakávaný cyklotunel Kaisa v Helsinkách môžu slúžiť ako inšpirácia.

TEN-T vnútrozemské vodné cesty, prístavy a letiská

Rieky a kanály (25 prípadov) sú prirodzené koridory pre cyklotrasy. Mnohé trasy EuroVelo vedú po veľkých riekach: EuroVelo 6 pozdĺž Loiry a Dunaja, EuroVelo 15 pozdĺž Rýna, EuroVelo 17 pozdĺž Rhôny, EuroVelo 19 pozdĺž Meuse , často po vlečných alebo vodohospodárskych cestách. Zlé príklady v tejto oblasti sa väčšinou týkajú mostov alebo tunelov bez cyklotrás.

Prístavy (9 prípadov) a letiská (5 prípadov) nie sú len cestovnými uzlami, ale aj sústredeniami pracovísk. **Letisko Milan Bergamo** je certifikovaným zamestnávateľom priateľským k cyklom , ktorý uznáva dôležitosť cyklistického dochádzania a prínos cykloturistiky pre taliansku ekonomiku. Cyklistický tunel pod jednou z dráh **Schiphol** ponúka dôležitú skratku a je súčasťou rekreačnej siete okolo letiska. Na druhej strane 4 km dlhá cyklotrasa z centra Varšavy končí 900 m pred letiskom a zostáva posledný úsek na šesťprúdovej diaľnici. Prejazd cez vjazd do nemeckého **prístavu Karlsruhe** na Rýnskej vodnej ceste si vyžaduje nosenie bicykla hore a dole po strmých schodoch. A v talianskom Terste je potrebný trajekt na obídenie bariéry vytvorenej prístavom medzi centrom mesta a oblasťami južnejšie pozdĺž pobrežia.

Poznámka redakcie:

Toto sú len vybrané príklady, ktoré uvádzajú dôležitosť budovania cyklistickej infraštruktúry spolu s klasickými cestami. Iba ak bude cykloinfraštruktúra rovnocenná, resp. budovaná podobne ako napríklad diaľnice, bude môcť pritiahnuť viac potenciálnych cyklistov, ktorí ju budú používať na denno dennej báze.

+

Viete, že máme na Kriváni cykloprístrešok? Slovenský prístrešok pre bicykle v obci Kriváň.

-

Už opäť od nového roka evidujeme dopravné nehody so zrazenými cyklistami ☹

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave a udržateľnej mobilite

Číslo 1 Rok 2023 Ročník XIV Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava_ISSN 1338-0486

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

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne. Neprešlo jazykovou úpravou. Uzávierka čísla 10. V mesiaci.

Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk

cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Classicvintagecycling