

STAV VYBAVENOSTI A NÁVRH KRÁTKODOBÝCH OPATRENÍ PRE ZLEPŠENIE VYUŽITIA BICYKLA V DOPRAVE V MESTE DETVA

Mesto Detva tak ako iné slovenské mestá nemá vybudované podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy. K preprave sa využívajú hlavné cesty a miestne komunikácie, na ktorých sú „pánmi“ silnejšie motorové vozidlá. Po týchto komunikáciách je možné aj bicyklovať sa, no tento druh dopravy zďaleka nie je bezpečný ani príjemný. K hlavným faktorom ovplyvňujúcim rozvoj cyklistickej dopravy v našom meste patria:

BEZPEČNOSŤ

Pocit príjemnej a bezpečnej jazdy na bicykli je jedným z najdôležitejších predpokladov rozvoja cyklo dopravy najmä u detí a mládeže. V našich slovenských pomeroch sme často svedkami vysokej miery bezohľadnosti (vrátane porušovania dopravných predpisov) voči slabším účastníkom cestnej premávky, ktorými sú hlavne cyklisti.

Veríme, že k výraznému zlepšeniu situácie v tejto oblasti prispeje i tento projekt a najmä realizácia cyklochodníkov v našom meste v blízkej budúcnosti.

Do toho času budeme žiaľ i v našom meste odkázaní na „ohľaduplnosť“ silnejších a rýchlejších účastníkov cestnej premávky.

KRIMINALITA

Kriminalita v oblasti krádeží bicyklov je na Slovensku veľmi vysoká a vysoká je i v našom meste. Súvisí to s nefunkčnosťou našej polície s objasňovaním týchto prípadov, neexistuje evidencia bicyklov, poisťovne neposkytujú vyhovujúce možnosti poistenia bicyklov voči krádežiam, nízka je úroveň vymáhateľnosti práva....

Podľa poznatkov predajcov bicyklov v našom meste, viac než 60- tím % vlastníkov bicyklov bol za posledných 10 rokov odcudzený najmenej 1 bicykel.

V tejto oblasti by ďaleko väčšiu iniciatívu pri prevencii a objasňovaní krádeží bicyklov mala vyvinúť naša polícia.

STOJANY PRE BICYKLE

Určitú ochranu pred odcudzením (uzamknutie) a komfort odstavenia bicykla poskytujú práve stojany pre bicykle.

Veľmi vysoké percento opýtaných sa v prieskume vyjadrilo neuspokojivo k vybavenosti nášho mesta stojanmi pre bicykle pri dôležitých inštitúciách (školy, úrady, obchody, prevádzky služieb...). Určili sme si vzorkovú oblasť v našom meste (centrálne nová časť mesta) a spočítali sme počet miest, kde by sa stojany na bicykle mali nachádzať (100%) a porovnali sme túto hodnotu s počtom skutočne existujúcich stojanov. Súčasný stav vybavenosti dôležitých inštitúcií v novej časti mesta Detva je približne 8% čo je veľmi nízka hodnota. Investičné náklady pre inštaláciu jednoduchého stojana sú pritom oproti nákladom na stavbu budov a ich okolia zanedbateľné. Je zjavné, že ak sú splnené predpoklady bezpečného odloženia bicykla je využívanie bicyklových stojanov už teraz vysoké. Takéto prípady sú napr. v areáli miestneho kúpaliska, kde kapacita stojanov v sezóne často nepostačuje. Podobný prípad je v lokalite (obchod + pohostinstvo) pri mestskom parku, ktoré je však využívané najmä návštevníkmi pohostinstva, ktorí pri konzumácii v externej časti zariadenia na svoje bicykle vidia, čím je taktiež splnená podmienka bezpečnosti odloženia bicykla.



Obr. 1 Odstavné miesto pre bicykle pri mestskom parku

PREDAJ A SERVIS BICYKLOV

V našom meste sú 2 prevádzky ponúkajúce predaj a servis bicyklov v dostatočnom objeme i kvalite.

Štúdia bola spracovaná vďaka finančnej podpore NADÁCIE EKOPOLIS

POŽIČOVNE BICYKLOV

Ideálny model mestskej siete požičovne bicyklov je sieť verejne prístupných bicyklov, ktoré si môže ktokoľvek požičať a po absolvovaní jazdy ich zanechať na vyhradených miestach pre použitie ďalšími záujemcami. V praxi by tieto bicykle ihneď boli odcudzené, takto sa skončil modelový pokus v Bratislave. V slovenských pomeroch je tento model zatiaľ utópiou.

ODVODNENIE KOMUNIKÁCIÍ

Spôsob odvodnenia komunikácií výraznou mierou ovplyvňuje komfort cyklo dopravy ale aj bezpečnosť na vozovke. Je pozoruhodné, že túto skutočnosť si neuvedomujú ani kompetentné inštitúcie pri návrhu a realizácii dopravných projektov. Medzi veľmi časté závažné nedostatky našich komunikácií patria:

- nesprávne výškové osadenie krytov odvodňovacích šácht (väčšinou pod úroveň vozovky)
- smer otvorov (mrežovanie) dažďových vpustov je rovnobežný so smerom jazdy
- nevyhovujúce rozmery otvorov na krytoch šácht a vpustov (hrozí vkliesnenie kolesa bicykla)
- chýbajúce, polámané alebo zle osadené kryty odvodňovacích šácht a vpustov
- zlé umiestnenie šácht a vpustov (v profile vozovky ďaleko od okraja vozovky alebo obrubníka)

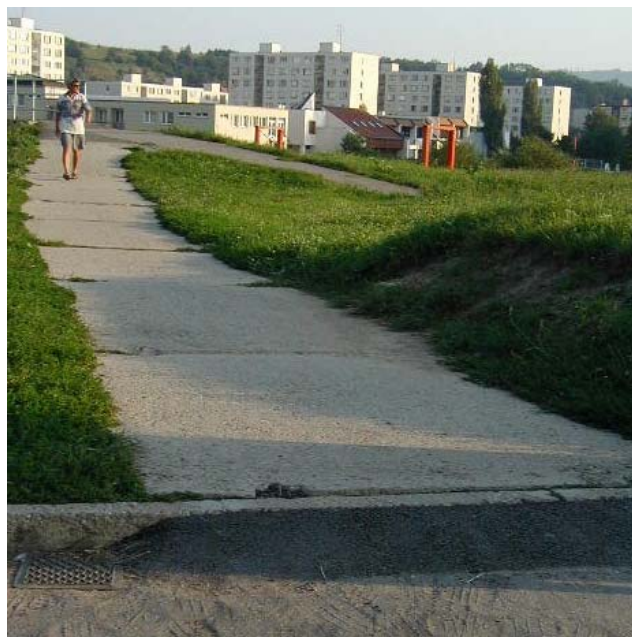
Tieto miesta nútia cyklistov meniť smer jazdy (často prudko a neočakávane), vybočiť z jazdnej dráhy, kde hrozí nebezpečie kolízie s iným vozidlom. Tiež dochádza k prípadom, keď predné koleso bicykla zapadne do otvoru v kryte vpustu, čo sa zvyčajne končí pádom cez riaditka. Pocit bezpečia jazdy po takejto komunikácii je výrazne nízky.

KVALITA POVRCHU CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ

Bezpečný pohyb po komunikáciách významnou mierou ovplyvňuje kvalita ich povrchu. Výtlky, diery, či iné nerovnosti môžu byť závažnou prekážkou jazdy na bicykli. V našom meste je veľmi zlá situácia najmä na Sládkovičovej ulici, kde bol pred niekoľkými rokmi zavádzaný plyn a rekonštrukcia povrchu doteraz nie je vo vyhovujúcom stave.

KVALITA CHODNÍKOV A ICH SPOJENIE S INÝMI KOMUNIKÁCIAMI

V malej miere sú cyklistami využívané v našom meste aj niektoré chodníky. Dôvodmi sú najmä vyšší pocit bezpečia než na cestných komunikáciách a niekedy aj kratšia prepravná vzdialenosť. Tento trend nie je vyhovujúci, no do času než budú vybudované samostatné komunikácie pre cyklistov a nedochádza ku kolíziám s chodcami (hustota chodcov zatiaľ nie je vysoká) je tento stav prijateľnejší z hľadiska bezpečnosti. Výraznú prekážku pre využívanie chodníkov cyklistami tvoria hlavne obrubníky. Tieto sú prekážkou aj pre kočíky, invalidné vozíky... vo všeobecnosti by bolo vhodné keby vyústenie chodníkov na iné komunikácie bolo bezbariérové s plynulými nájazdami tak ako bol v tomto roku upravený chodník medzi poliklinikou a sídliskom Nám. mieru. Tu sa však hneď prejavila aj slabá stránka riešenia, keď vyústenie chodníka smeruje do parkoviska. Aj keď je na parkovisku zvyčajne dostatok miesta a väčšinou tu parkuje len 1 auto, zákonom schválnosti parkuje spravidla práve v mieste vyústenia chodníka .



Obr. 2 Bezbariérové úpravy chodníka k poliklinike v meste Detva

Návrh krátkodobých opatrení pre zlepšenie využitia bicykla v doprave v meste Detva:

- vybaviť dôležité objekty a priestory v meste kvalitnými stojanmi pre bicykle

Štúdia bola spracovaná vďaka finančnej podpore NADÁCIE EKOPOLIS

- osadiť kryty odvodňovacích šácht presne v úrovni vozovky
- vymeniť nevyhovujúce kryty šácht a vpustov, kde hrozí vkliesnenie kolesa bicykla za vyhovujúce
- doplniť chýbajúce, opraviť polámané alebo zle osadené kryty odvodňovacích šácht a vpustov
- umiestňovať šachty a vpusty mimo profilu vozovky najlepšie pod obrubník
- dbať, aby bol smer otvorov (mrežovanie) dažďových vpustov kolmo na smer jazdy
- udržiavať povrch komunikácií
- realizovať bezbariérové vyústenie chodníkov na iné komunikácie

Odstavné miesta pre bicykle

Bolo by žiadúce, aby na potrebu vybaviť niektoré dôležité objekty a priestory v meste stojanmi upozorňovali aj pracovníci odboru výstavby mestského úradu ako pri realizácii nových stavieb, tak pri rekonštrukciách či iných stavebných úpravách.

Plán umiestnenia bicyklových odstavňových zariadení by mal byť súčasťou dopravnej urbanistickej štúdie mesta.

Je potrebné prelomiť uzavretý kruh:

„Bicykle sa nepoužívajú lebo nie sú stojany a stojany nie sú, lebo ľudia nepoužívajú bicykle“

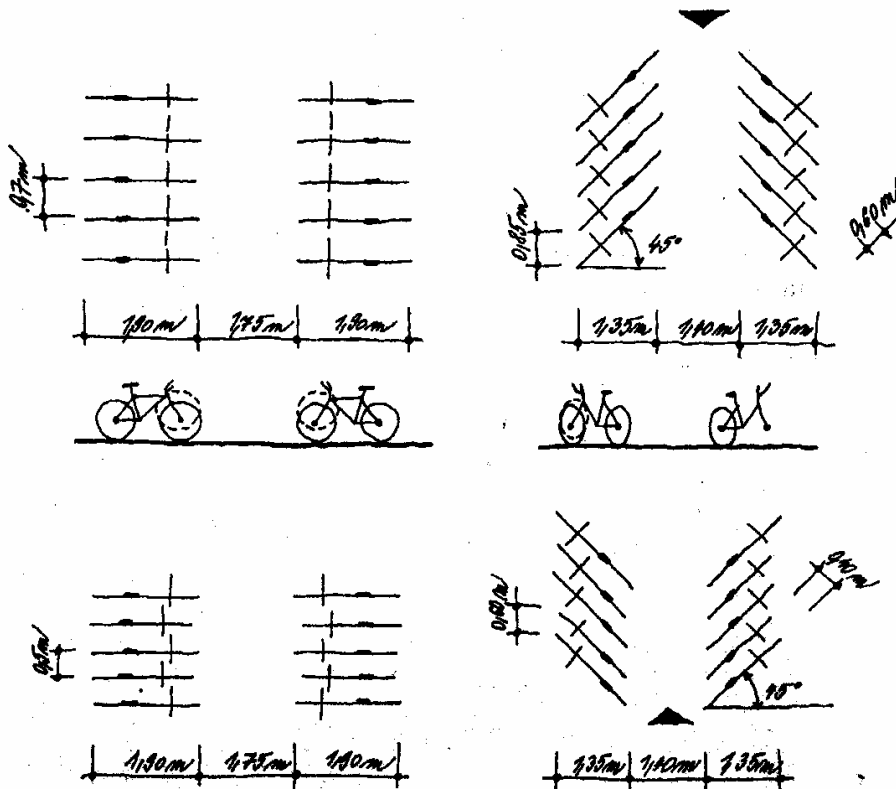
V meste Detva nemožno vychádzať zo súčasnej intenzity hromadenia bicyklov pri významných cieľových bodoch, pretože takéto miesta hromadenia bicyklov jednoducho nie sú. Za predpokladu zaistenia vyhovujúcich odstavňových zariadení pre bicykle je možné určiť predpokladanú intenzitu hromadenia bicyklov v lokalitách:

Bicyklová skrinka (prístrešok)	- 30 ks	- existujúca lokalita železničná stanica Detva
Bicyklová skrinka (prístrešok)	- 30 ks	- plánovaná lokalita autobusová stanica Detva
Bicyklový stojan	- 15 ks	- obchodný komplex BAUMS

Pre ostatné inštitúcie v meste (úradu, školy, obchody, prevádzky služieb) je pri návrhu typu a kapacity odstavňových zariadení potrebné postupovať individuálne podľa konkrétnych potrieb. Pri väčšine menších prevádzok bude postačovať zariadenie pre odstavenie 4 ks bicyklov.

Niektoré technické informácie k bicyklovým stojanom

- tvar by mal byť unifikovaný pre všetky druhy a veľkosti bicyklov a kolies
- stojan by mal umožňovať bezpečné uchytenie bicykla (naloženého bicykla, vo vetre..)
- stojan by mal umožniť bezpečné uzamknutie bicykla cez rám a jedno (najlepšie predné) koleso

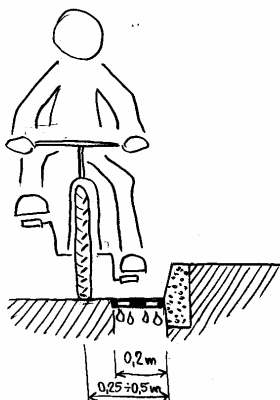


Obr. 3 podľa ([1];130) určuje parametre odstavňových plôch pre bicykle

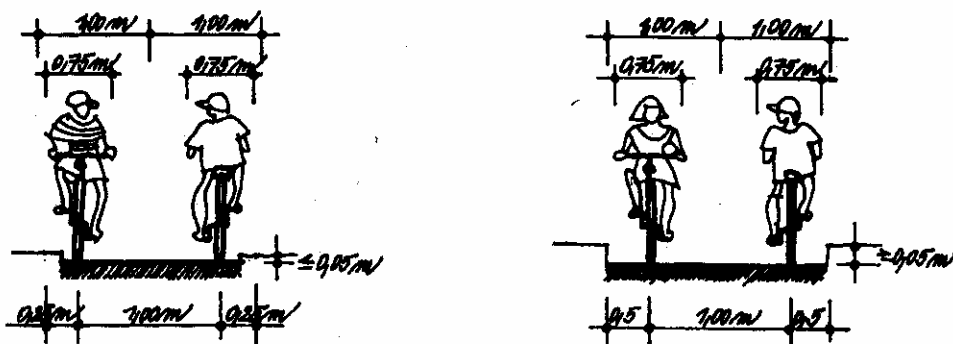
Odvodnenie komunikácií

V prílohe tohto projektu sú fotografie niektorých nesprávne riešených (poškodených) odvodňovacích vpustov v našom meste. Prekvapujúca je skutočnosť, že niektoré z týchto miest sa nachádzajú aj na čerstvo rekonštruovanej komunikácii v tomto roku - ul. A. Hlinku.

Spôsobu odvodnenia komunikácií sa u nás nevenuje dostatočná pozornosť, čo sa musí zmeniť aj v prípade, že by sa v našom meste podarilo realizovať sieť samostatných cyklistických komunikácií. Vždy bude totiž existovať určité percento cyklistov, ktoré bude využívať aj sieť štandardných cestných komunikácií. Taktiež pre jednostopé motorové vozidlá a iných účastníkov premávky môžu tvoriť nevyhovujúce vpusty prekážku a nebezpečie.

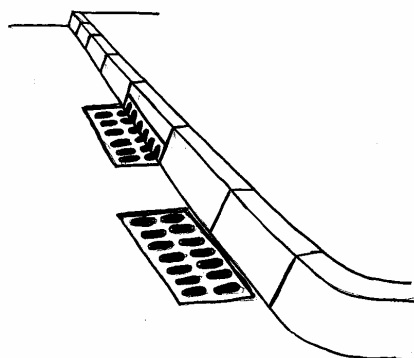


Obr. 4 Umiestňovanie dažďových vpustov



Obr. 5 podľa ([1];41) Priestor potrebný pre jazdu cyklistov

Cyklista vzhľadom na nebezpečie kolízie pedála s obrubníkmi musí od vyvýšených miest (v závislosti od ich výšky) udržiavať určitú vzdialenosť. Preto je potrebné pri realizácii dažďových vpustov (obr. 4,5) akceptovať niektoré vzdialenosti a podľa možnosti umiestňovať dažďové vpusty do priestoru na okraj komunikácií do vzdialenosti max. 20 cm od obrubníkov s výškou do 5 cm a do vzdialenosti max. 40 cm od obrubníkov s výškou nad 5 cm.



Obr. 5. Vhodné typy podobrubníkových dažďových vpustov



Obr. 6. Vhodný typ vpustov mimo obrubníkov

Ako veľmi vhodné riešenie odvodnenia komunikácií sa javia podobrubníkové vpusty podľa obrázku 5. Mrežovanie dažďových vpustov musí byť vždy kolmé na smer jazdy. Takto umiestnené vpusty predstavujú pre cyklistov a väčšinu účastníkov cestnej premávky menšie nebezpečenstvo aj v prípade chýbajúcich alebo polámaných krytov.

Na obr.6 je vhodné riešenie súvislých dažďových vpustov na otvorených priestranstvách, v tomto prípade na námestí v Banskej Bystrici.