

Zdieľaný pohyb v zónach 30



BICYKLOVÁ ULICA

Čoraz častejšie sa v Holandsku stretávame s upokojenými dopravnými zónami, kde je miešanie cyklistov a automobilov dovolené. Ide o najefektívnejší spôsob implementácie cykloinfraštruktúry tým, že ťažkú dopravu spomalíme.



ZNAČKA NESTAČÍ

Kto si myslí, že značka zóna 30 automaticky spomalí vodičov si nechce pripustiť realitu, že značka je len kus informatívneho plechu. Ak ulica nie je uspôsobená na zabránenie rýchlej jazdy, vodiči podľa štúdie až v 99.97% porušujú pravidlá premávky. Preto sa používajú prvky upokojenia ako je nerovný materiál vozovky, vyosenie jazdného smeru, zjednosmernenie, cikcak ostrovčeky a mnoho ďalších.



PRIESTOR VEREJNÝ

Takto upokojené zóny nie sú prínosom len pre cyklistov, ale výrazne zvyšujú bezpečnosť obyvateľstva. Zvyšujú kvalitu života a estetiku verejného priestranstva.



Bicyklové ulice



FIETSTRAAT

V Holandsku sa prispôsobila infraštruktúra potrebám užívateľov. Keď je cyklistov viac, ako akejkoľvek inej dopravy v danom mieste, ulice kde mohli byť predtým cyklopruhy sa stávajú v plnej šírke plnohodnotnou cyklistickou infraštruktúrou, ktorá dovoľuje pohyb ľahkej doprave.



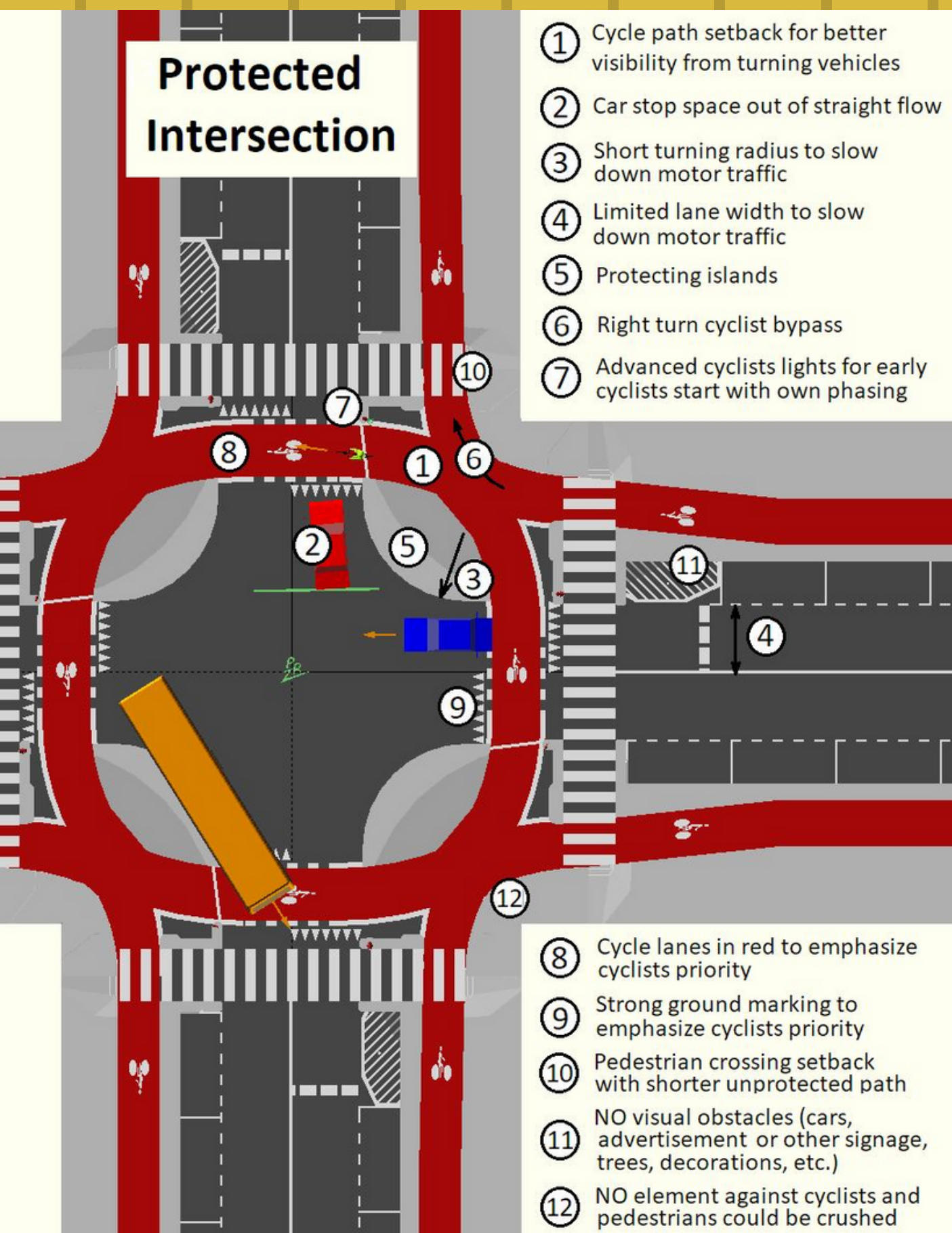
AUTO AKO HOŠŤ

Pre náš slovenský kontext je to nepochopiteľné, pre Holanďanov každodenná realita. Pre bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov dopravy na uliciach v zóne 30 a menej, autá nesmú predbiehať cyklistu, ktorý je tu "doma". Aj preto značka označujúca takéto cesty sa prekladá ako "cykloulica, auto je hosťom."



ULICE PRE VŠETKÝCH

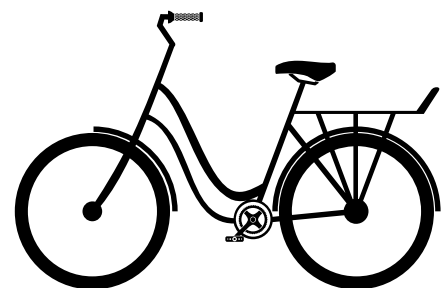
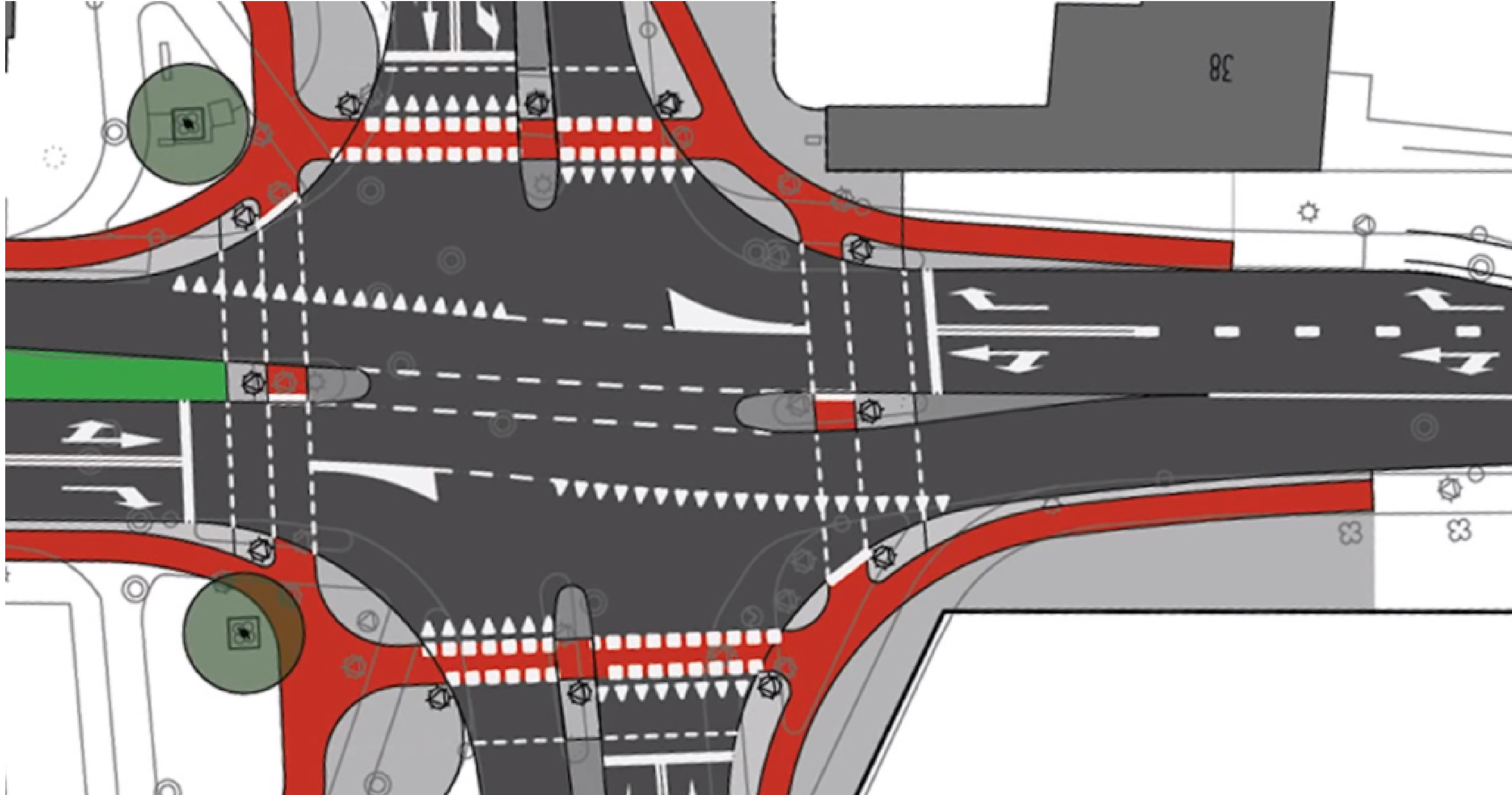
Kto by to bol povedal, že cesta k ohľadupnosti je to tak jednoduchá. Stačí spomaliť. Už pri rýchlosti 30km/h klesá úmrtnosť pri náraze s vozidlom na 20%, z 80% pri 50km/h. Vodiči jazdiaci pomalšie vníma svoje okolie lepšie, preto sú kolízie menej častejšie a menej závažné, ako pri rýchlosti 50km/h.

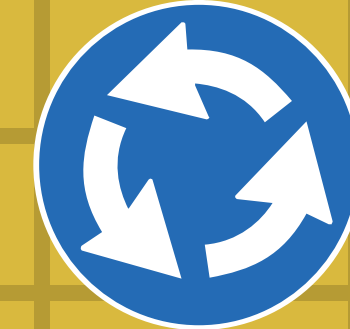


CHRÁNENÁ KRIŽOVATKA

1. Cyklotrasa je umiestnená mimo jazdných pruhov pre lepšiu viditeľnosť od odbočujúcich automobilov
2. Vozidlá zastavujúce pre bicykle jazdiace v cyklistickom pruhu nebudú blokovať iné autá
3. Autá musia prudko zatačať s použitím krátkeho polomeru otáčania, aby spomalili
4. Automobilové pruhy sú úzke, aby sa spomalila automobilová premávka
5. Betónové ostrovy chránia cyklistov
6. Cyklisti odbočujúci vpravo môžu obísť cyklistov čakajúcich na prechod
7. Špeciálne semaforové svetlá dávajú cyklistom pred autami zelenú, aby mohli štartovať skôr
8. Cyklopruhy sú zafarbené červenou farbou, aby sa zdôraznila priorita cyklistov
9. Značenie na zemi je jasné, aby sa zdôraznila priorita cyklistov
10. Priechody pre chodcov sú umiestnené za cyklistickými pruhmi a majú kratšie nechránené cestičky pre bezpečnejší prechod
11. Neexistujú žiadne vizuálne prekážky (autá, reklama alebo iné značenie, stromy, ozdoby atď.)
12. Prvky chrániace cyklistov a chodcov sú vyrobené z odolných, nerozbitných materiálov

KRIŽOVATKY





TAKMER DOKONALÝ DIZAJN

Holandské kruhové objazdy sú inšpiráciou pre celý svet. Avšak skrývajú potenciálne nebezpečie pri bezhlavom kopírovaní tohto dizajnu v inej krajine. Jediný problém takýchto kruhových objazdov sú obojsmerné cyklotrasy na vonkajšom okruhu. Vodiči v iných krajinách nie sú zvyknutý sa pozerať pri vstupe do križovatky doprava. V Holandsku toto nepredstavuje taký veľký problém.

ŠTATISTICKY NAJBEZPEČNEJŠIA KRIŽOVATKA

Tvar kruhového objazdu je veľmi podstatný, nesmie byť príliš veľký a vodič musí spomaliť. Aj v prípade kolízie sú dopravné nehody v kruhovom objazde málokedy smrteľné. Dokáže upokojiť dopravu v okolí, ako si pozrieme na videu.

KRUHOVÝ OBJAZD



1.
**Oddelený
jednosmerný
cyklochodník**

2.
**Cyklopruh na
vozovke**

3.
**Dialkové
cyklotrasy**

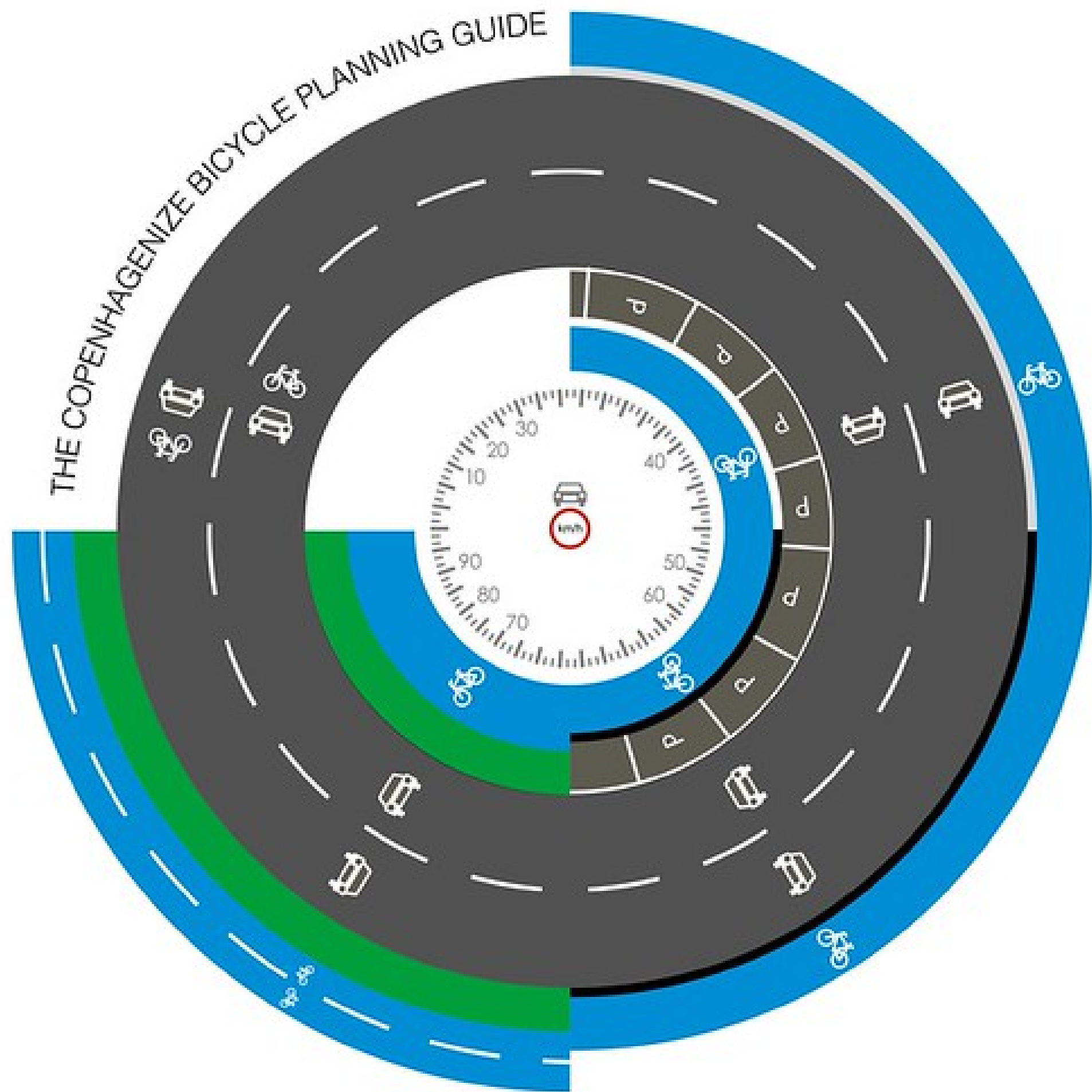
4.
**Zdieľaný pohyb
s ťažkou
dopravou. Zóna
30km/h**



4 DÁNSKE 

ZLATÉ ŠTANDARDY

OBOJSMERNÝ CYKLOCHODNÍK DO MESTA NEPATRÍ!!!



TRI OBYČAJNÉ SLOVÁ



**JEDNODUCHOSŤ
JE
ZLATÁ**



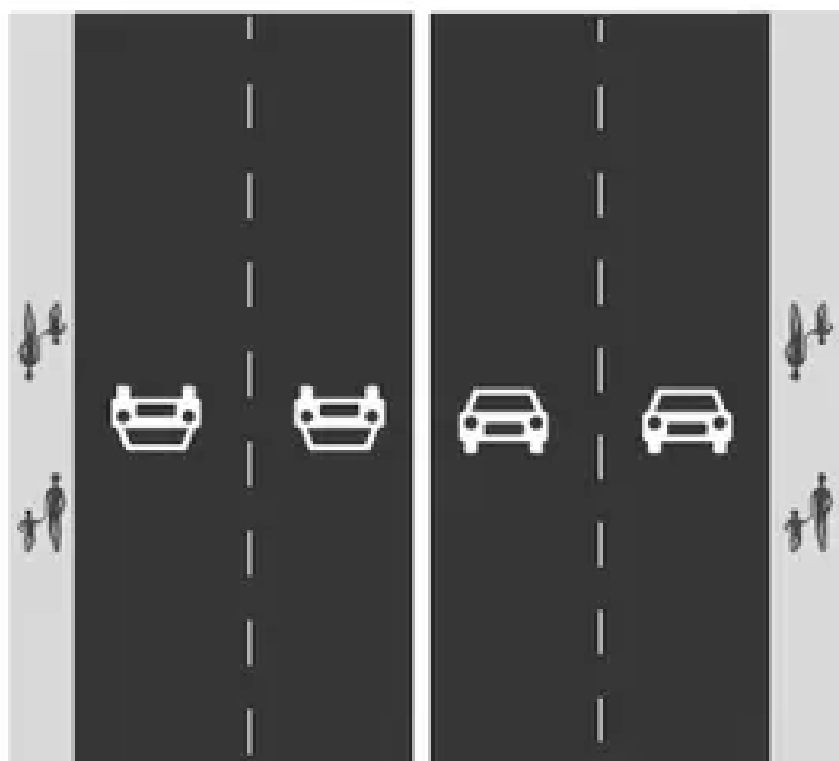
Priestor potrebný na prepravu 48 ľudí

Space Required To Transport 48 People

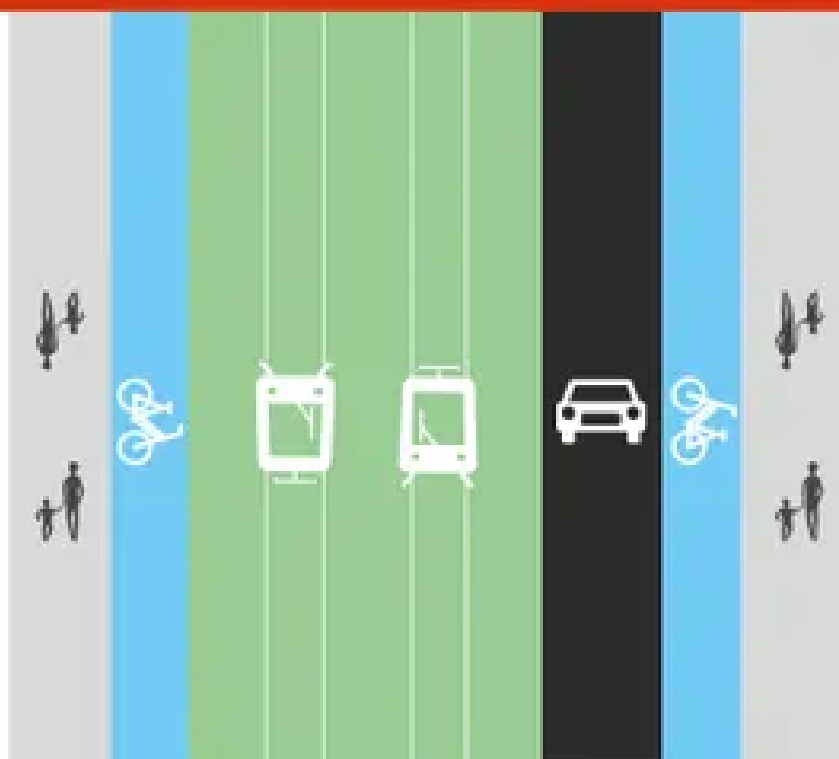


NAŠE PRIORITY

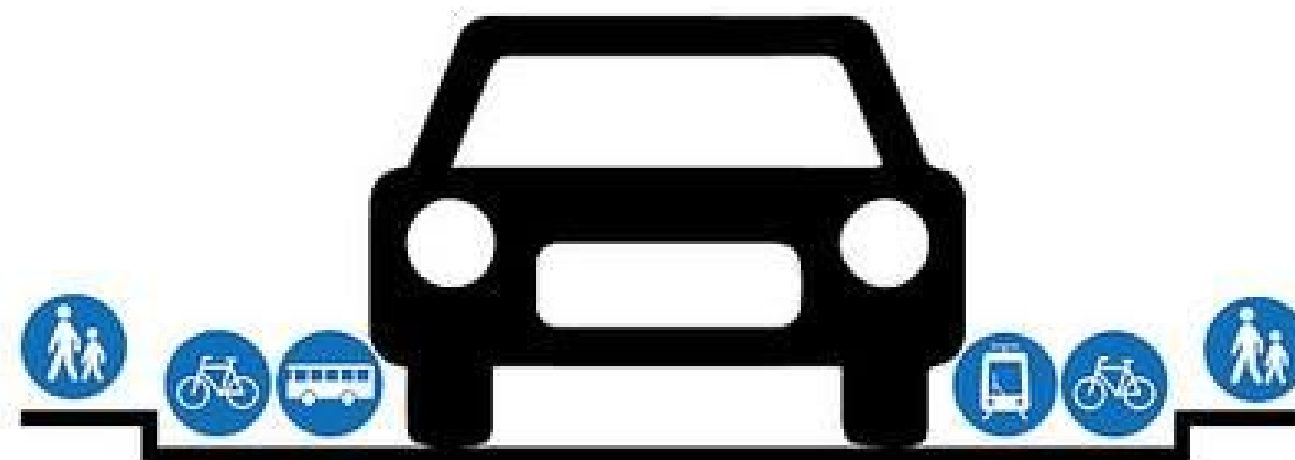
20th CENTURY: HOW MANY **CARS**
CAN WE MOVE DOWN THE STREET?



CHANGE THE QUESTION



21st CENTURY: HOW MANY **PEOPLE**
CAN WE MOVE DOWN THE STREET?

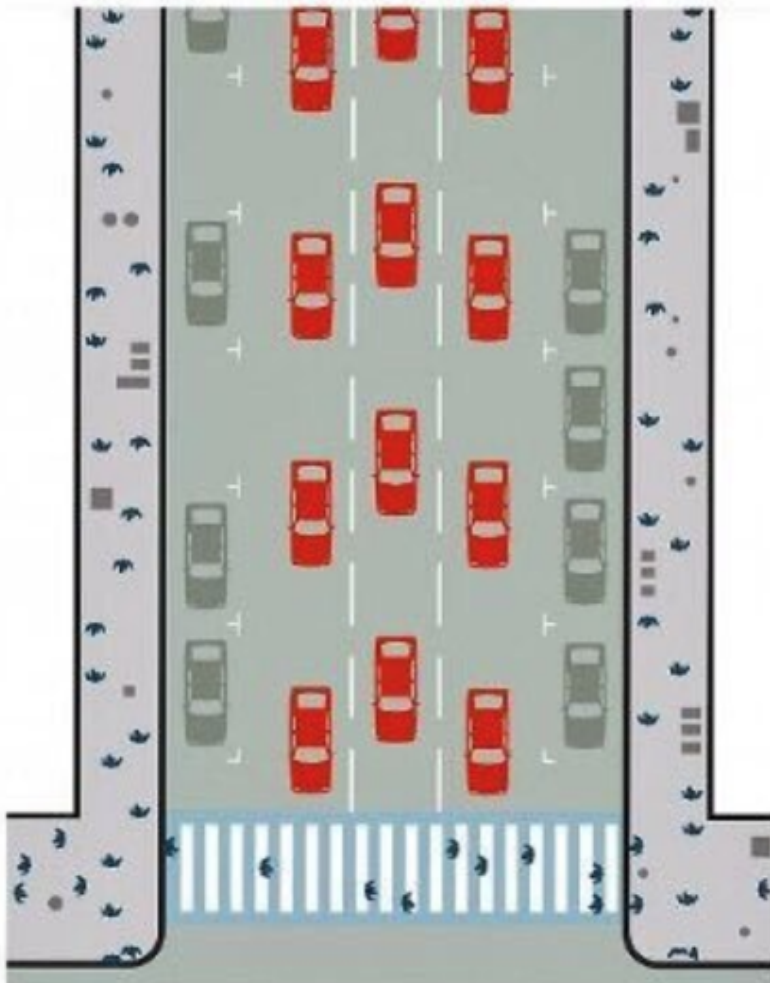


How most traffic engineers see your city

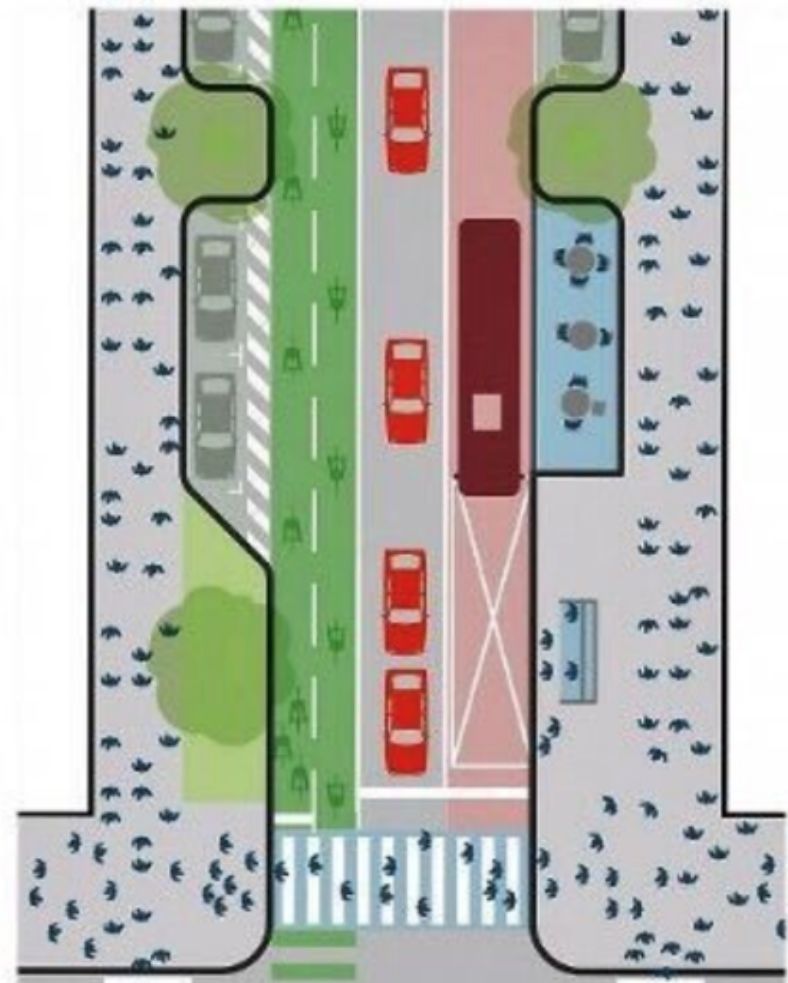


How cities should be designed

Car-Oriented Street



Multimodal Street



The capacity of car-oriented streets and multimodal streets.
 These two diagrams illustrate the potential capacity of the same street space when designed in two different ways. In the first example, the majority of the space is allocated to personal motor vehicles, either moving or parked. Sidewalks accommodate utility poles, street light poles and street furniture narrowing the clear path to less than 3 m, which reduces its capacity.

In the multimodal street, the capacity of the street is increased by a more balanced allocation of space between the modes. This redistribution of space allows for a variety of non-mobility activities such as seating and resting areas, bus stops, as well as trees, planting and other green infrastructure strategies. The illustrations show the capacity for a 3-m wide lane (or equivalent width) by different mode at peak conditions with normal operations.

Hourly Capacity of a Car-Oriented Street

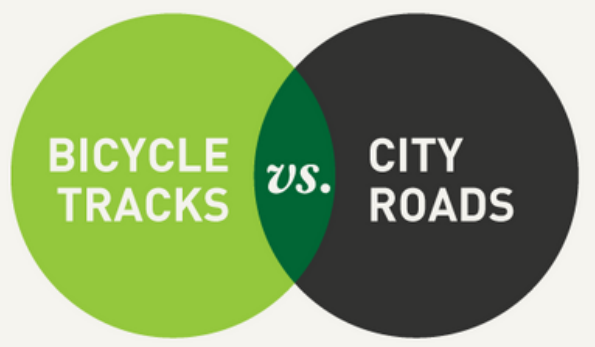
	4,500/h	x2	9,000 people/h
	1,100/h	x3	3,300 people/h
	0	x2	0 people/h

Total capacity: 12,300 people/h

Hourly Capacity of a Multimodal Street

	8,000/h	x2	16,000 people/h
	7,000/h	x1	7,000 people/h
	6,000/h	x1	6,000 people/h
	1,100/h	x1	1,100 people/h
	0	x1	0 people

Total capacity: 30,100 people/h²⁹



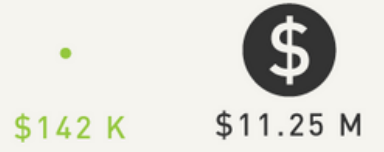
DATA SOURCES: KØBENHAVNS KOMMUNE, TRAFIKSTYRELSEN, BANE DANMARK, WIKI



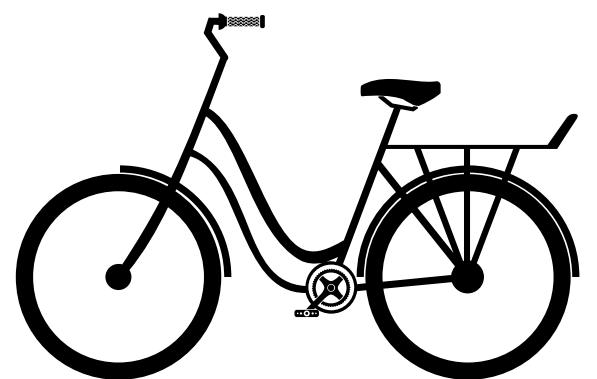
25% OF THE SPACE

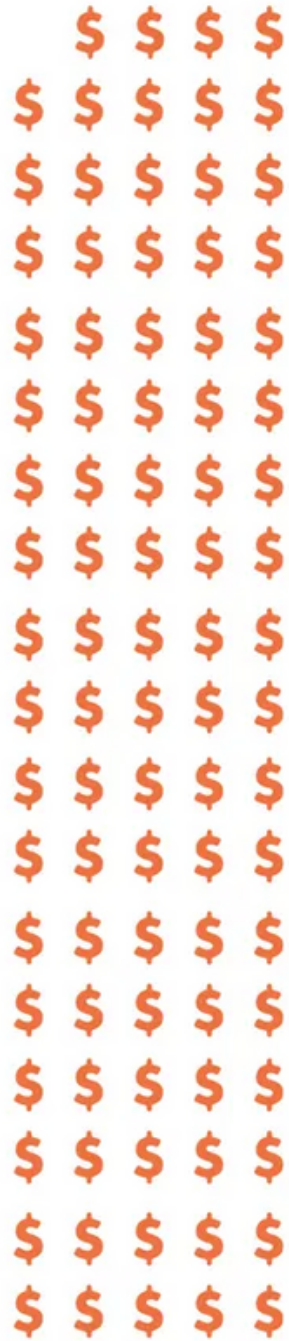


95% OF THE CAPACITY



1.3% OF THE COST





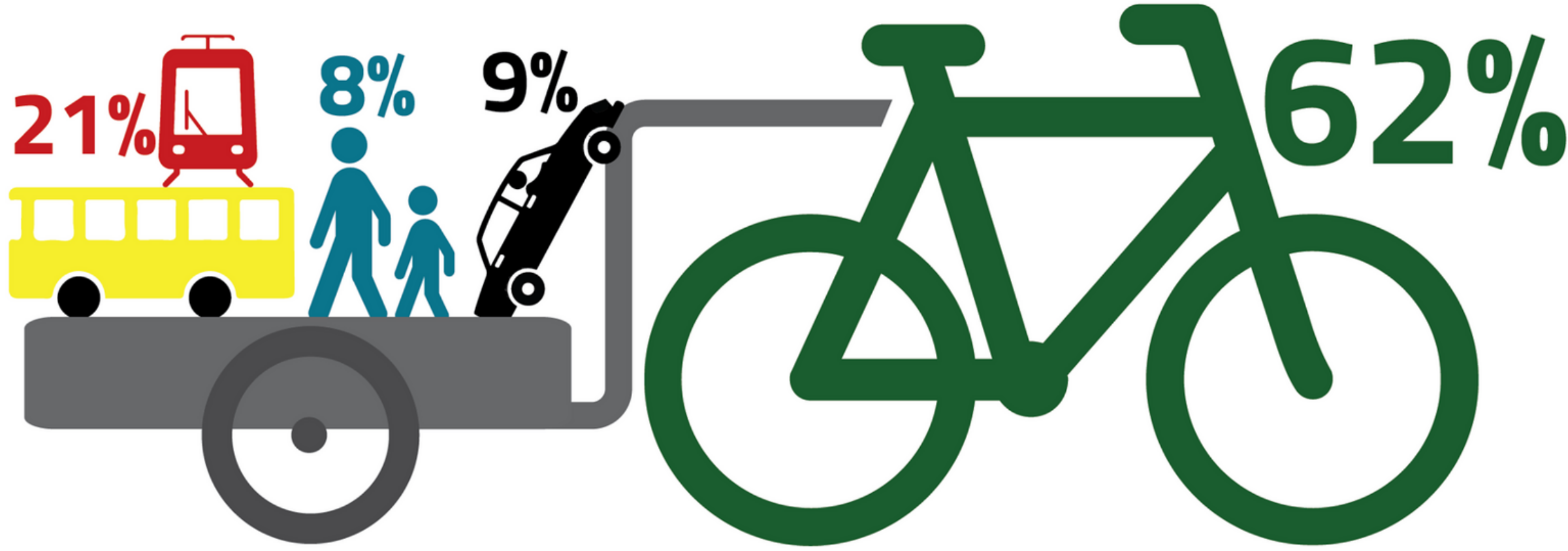
1km
+26c

FOR SOCIETY

1km
-89c

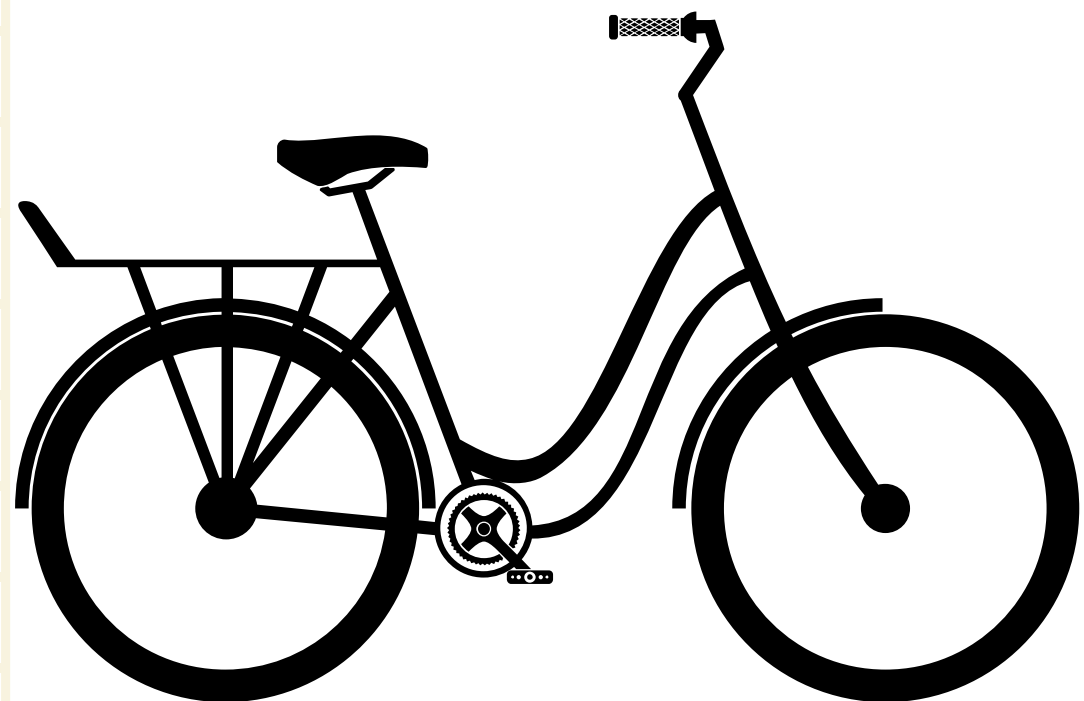
Holandsko +3 900 000 000€/rok

The City of Cyclists



How citizens of Copenhagen get to work or education each day

ĎAKUJEM



ZLATÝ ŠTANDARD

cyklodopravnej infraštruktúry

E-MAIL

durta.michal@gmail.com