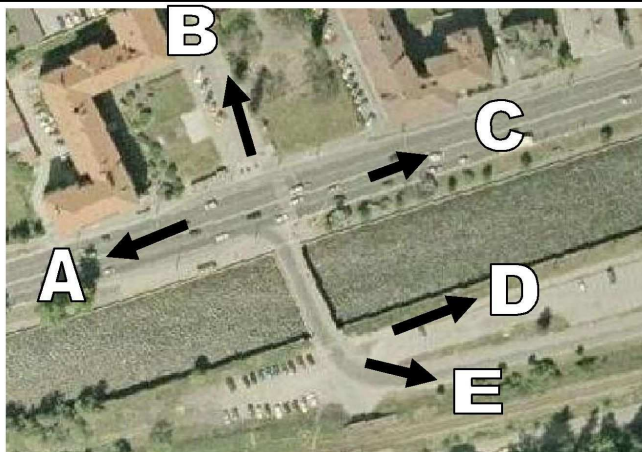


Lokalita: (16) Štadlerovo nábrežie
Den, datum, čas: 14.9.2011
Jméno sčítače:
Počasí: jasno/polooblačno

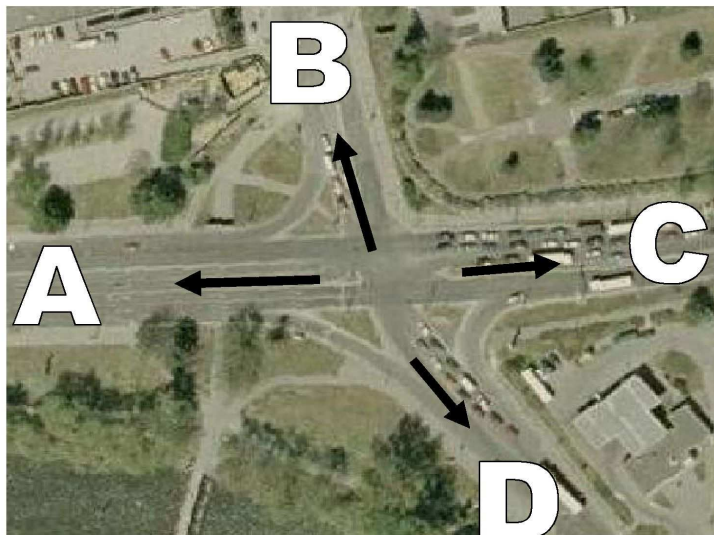


výjezd	z A				z B				z C				z D				z E				
	do B	do C	do D	do E	do A	do C	do D	do E	do A	do B	do D	do E	do A	do B	do C	do E	do A	do B	do C	do D	
6:30 - 7:00	0	2	3	1	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	12
7:00 - 7:30	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7
7:30 - 8:00	0	1	3	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	10
8:00 - 8:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
8:30 - 9:00	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
9:00 - 9:30	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	11
14:00 - 14:30	0	2	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	11
14:30 - 15:00	0	2	2	0	2	0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	12
15:00 - 15:30	0	0	1	2	0	1	0	0	3	0	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	15
15:30 - 16:00	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	10
16:00 - 16:30	1	1	2	0	2	0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	12
16:30 - 17:00	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7
	2	19	18	8	8	1	0	0	26	0	0	0	26	5	0	0	2	2	0	0	
	47				9				26				31				4				117

Počet cyklistů za 24h																					
A					B				C				D				E				
výjezd+koeficient	5	51	48	21	21	3	0	0	69	0	0	0	69	13	0	0	5	5	0	0	
z	125				24				69				83				11				312
do	166				24				53				48				21				
celkem na větvi	291				48				123				131				32				

Sčítacie stanoviisko 16 – Štadlerovo nábrežie

Lokalita: (17) Cesta k Smrečině SSZ
Den, datum, čas: 14.9.2011
Jméno sčítače:
Počasí: jasno/polooblačno



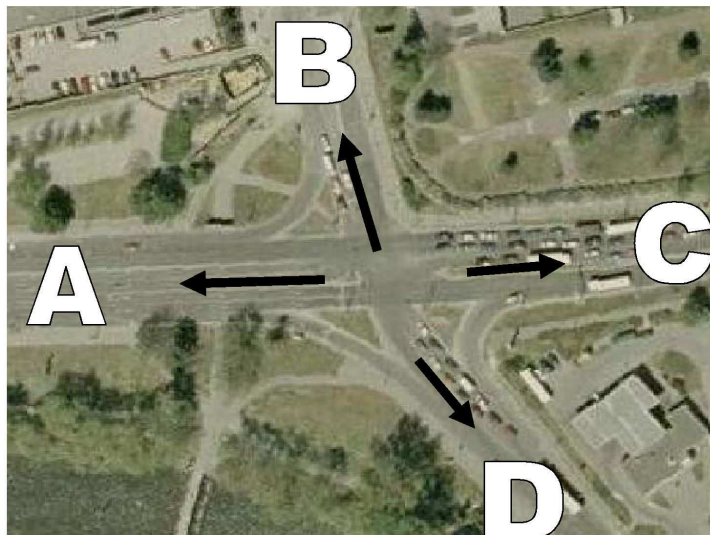
vjezd	z A			z B			z C			z D			
	do B	do C	do D	do A	do C	do D	do A	do B	do D	do A	do B	do C	
6:30 - 7:00	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
7:00 - 7:30	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	4
7:30 - 8:00	0	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	6
8:00 - 8:30	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4
8:30 - 9:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	4
9:00 - 9:30	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3

14:00 - 14:30	0	3	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	8
14:30 - 15:00	0	2	0	0	0	3	2	1	0	0	1	0	9
15:00 - 15:30	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	4
15:30 - 16:00	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4
16:00 - 16:30	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	6
16:30 - 17:00	2	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	7
	3	20	1	5	2	9	6	3	1	1	7	4	
	24			16			10			12			62

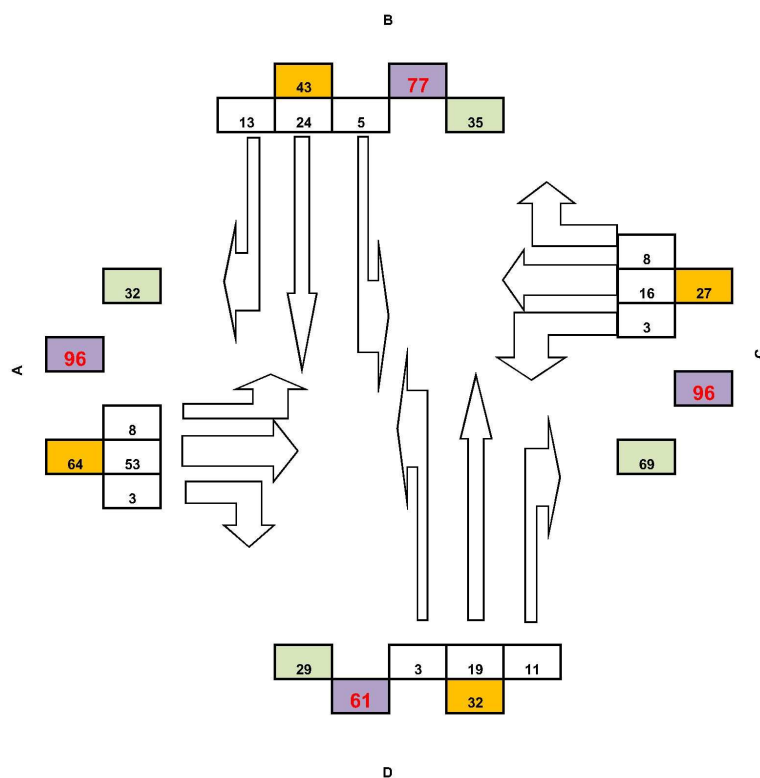
Počet cyklistů za 24h													
výjezd+koeficient	A			B			C			D			
	8	53	3	13	5	24	16	8	3	3	19	11	
z	64			43			27			32			166
do	32			35			69			29			
celkem na větví	96			77			96			61			

Sčítací stanoviště 17 – Cesta k Smrečině SSZ

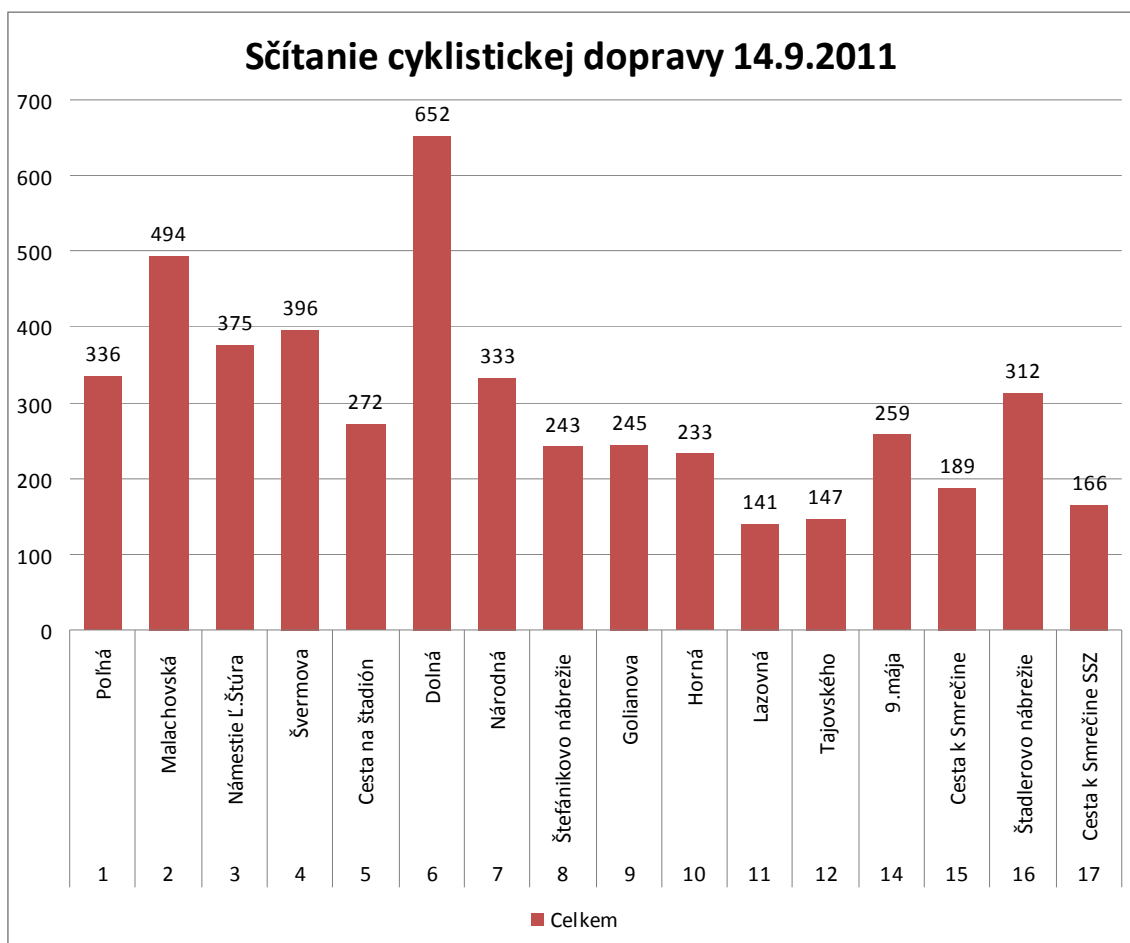
Lokalita: (17) Cesta k Smrečině SSZ
Den, datum, čas: 14.9.2011
Jméno sčítače:
Počasí: jasno/polooblačno



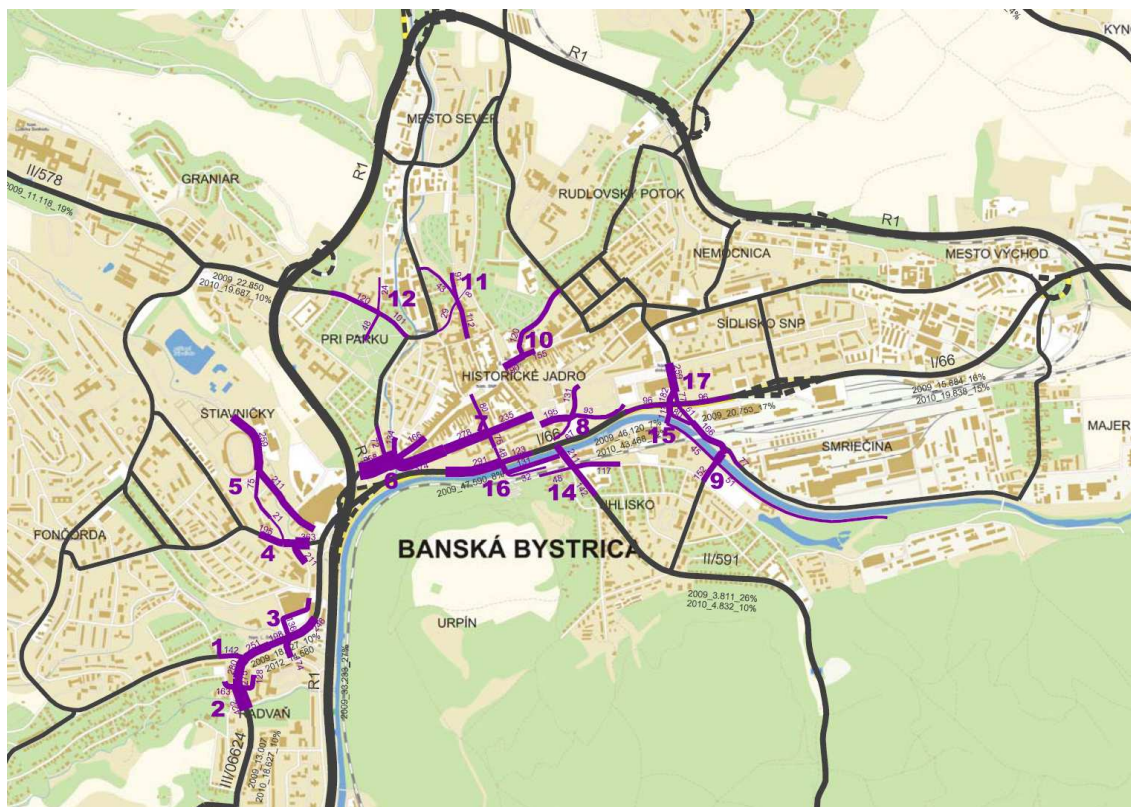
Kartogram křižovatky - Cestak Smrečině SSZ - Za 24 hodin - Všední den



Sčítacie stanoviisko 17 – Cesta k Smrečine SSZ



Výsledky sčítania cyklistov v prepočte na 24 hod



Pentagram cyklistickej dopravy v priestore sčítacích stanovišiek

9. VÝCHODISKÁ A PODKLADY PRE NÁVRH NEMOTOROVEJ DOPRAVY

Dôvody pre zmenu

Existuje tisíc dobrých dôvodov prečo chcieť byť mestom otvoreným cyklodoprave. Tie najdôležitejšie z nich sú však tieto :

Cyklodoprava je zdraviu prospešná a udržateľná forma dopravy. ktorá pomôže vyriešiť problém upchatých miest.

Zdravie

Mesto chce byť bezpečné, prívetivé a zdravé. Okrem iného tu musí byť veľa príležitostí ako sa pohybovať vo verejnom priestore, zacvičiť si a zapojiť sa do akéhokoľvek športu či akéhokoľvek pohybu. Toto sa dá urobiť rôznymi formami, tá najjednoduchšia a najlacnejšia je urobiť mesto príjemným, bezpečným a rýchlo prejazdným pre bicykel. Pri voľbe medzi autom a bicyklom by bicykel mal byť rýchlejší, pohodlnejší a slobodnejší. Napriek tomu, že jazda na bicykli nie je bez rizika, ľudia ktorí ho používajú cítia, že výhody zdravšieho a dlhšieho života ďaleko prevažujú.

Kvalita ovzdušia

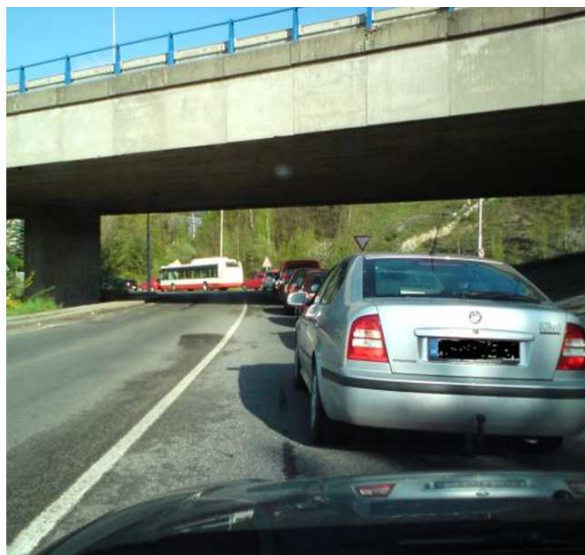
Automobilová doprava je stále významnejším zdrojom znečistenia vzduchu, emisií CO₂, hluku. Spevnené povrchy spôsobujú lokálne záplavy, prehrievanie miest atd. Akokoľvek sa mestá budú snažiť o obmedzenie negatívnych vplyvov automobilovej dopravy na klímu v mestách, riešenie sa nezaobíde bez cyklodopravy.

Kvalita mestského prostredia

Počet áut parkujúcich a pohybujúcich sa /či skôr stojacich/ na uliciach mesta sa neustále zväčšuje. Doprava je umŕtvená, priechodnosť mestom nízka. Podporou a propagáciou cyklodopravy je možné do značnej miery presvedčiť obyvateľov o výhodách nepoužívania auta k dennej dochádzke. Cyklodoprava ponechá viac miesta obyvateľom mesta.

Mestské prostredie plní mnoho funkcií. Okrem dopravnej i funkciu pobytovú resp. sociálnu, obchodne spoločenskú, estetickú a hygienickú. Pre vytvorenie kvalitného mestského prostredia je potrebné udržiavať všetky tieto funkcie v rovnováhe.

Kľúčovú úlohu v tomto procese hrá územné plánovanie. Nejde len o to vymedziť plochy pre bývanie, výrobu, rekreáciu, zeleň...Taký prístup vytvára monofunkčné zóny a obyvateľom nezostáva nič iné, len medzi nimi neustále cestovať, aby naplnil svoje základné potreby. Zvýšené požiadavky na mobilitu, ktoré sú dôsledkom nesprávneho rozvoja mesta sú stále viac napĺňané individuálnou automobilovou dopravou. Ulice a námestia, tieto základné skladobné prvky mestského priestoru sú viac a viac zaplavované autami, hlukom, splodinami a obyvateľom nezostáva nič iné, než sa sťahovať za klúdom a zdravým priestorom preč z mesta. Tým sa však požiadavky na mobilitu zvyšujú.



Zjazd z R1 - každodenné kongescie v rannej a popoludňajšej dopravnej špičke

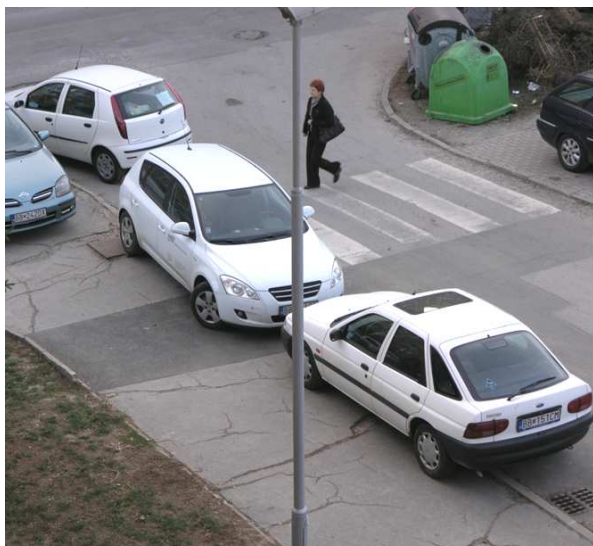
Nie všetky druhy dopravy majú na životné prostredie v našich mestách a krajine tak neblahý vplyv ako individuálna automobilová doprava. Najprirodzenejší spôsob dopravy – chôdza a hneď v zapätí cyklo doprava sú naopak činnosťami, ktoré majú nielen praktický význam presunu z miesta na miesto, ale sú i takpovediac mestotvorné. Infraštruktúra pre chodcov a cyklistov je neinvazívna, t.j. nepotrebuje toľko miesta, je schopná vyhýbať sa prekážkam, tieto neodstraňuje atď. Navyiac, užívatelia, t.j. chodci a ľudia na bicykloch atď. sú schopní bezprostredne vnímať svoje okolie, vlastné mestské prostredie, vrátane detailov. Iba pomalší pohyb alebo stav bez pohybu umožňuje plne si uvedomiť umelecké dielo, strom, architektúru, /ale i výklad obchodu/. Neustále vzrastajúci podiel automobilovej dopravy na celkovej dopravnej práci má za následok vzrastajúce zaťaženie územia mesta hlukom, exhalátmi a nakoniec samotnými parkujúcimi autami.



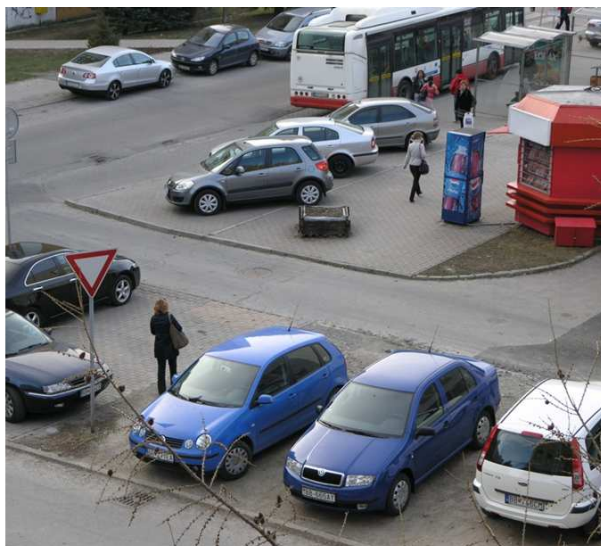
Námestie slobody - parkovanie na pešej zóne



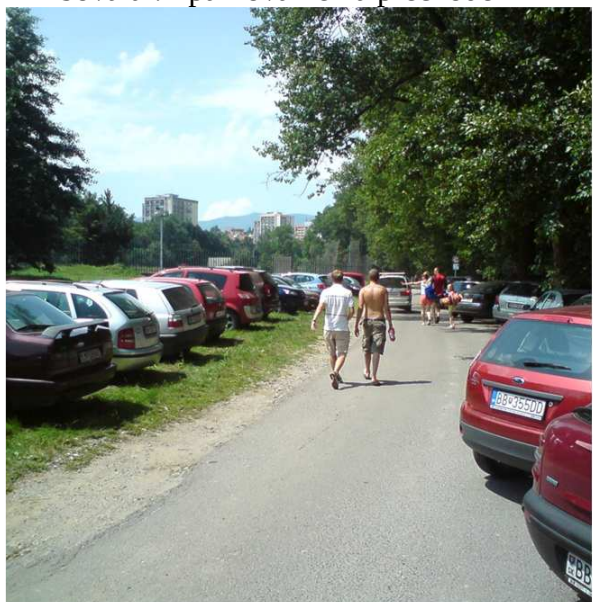
Účelová komunikácia pri plážovom kúpalisku - parkovanie v zákaze vjazdu



Limbova ul. - parkovanie na prechode



Gaštanova ul. - parkovanie na zastávke MHD



Ul. Cesta na štadión - parkovanie na zeleni



Ul. Cesta na štadión - parkovanie na zeleni

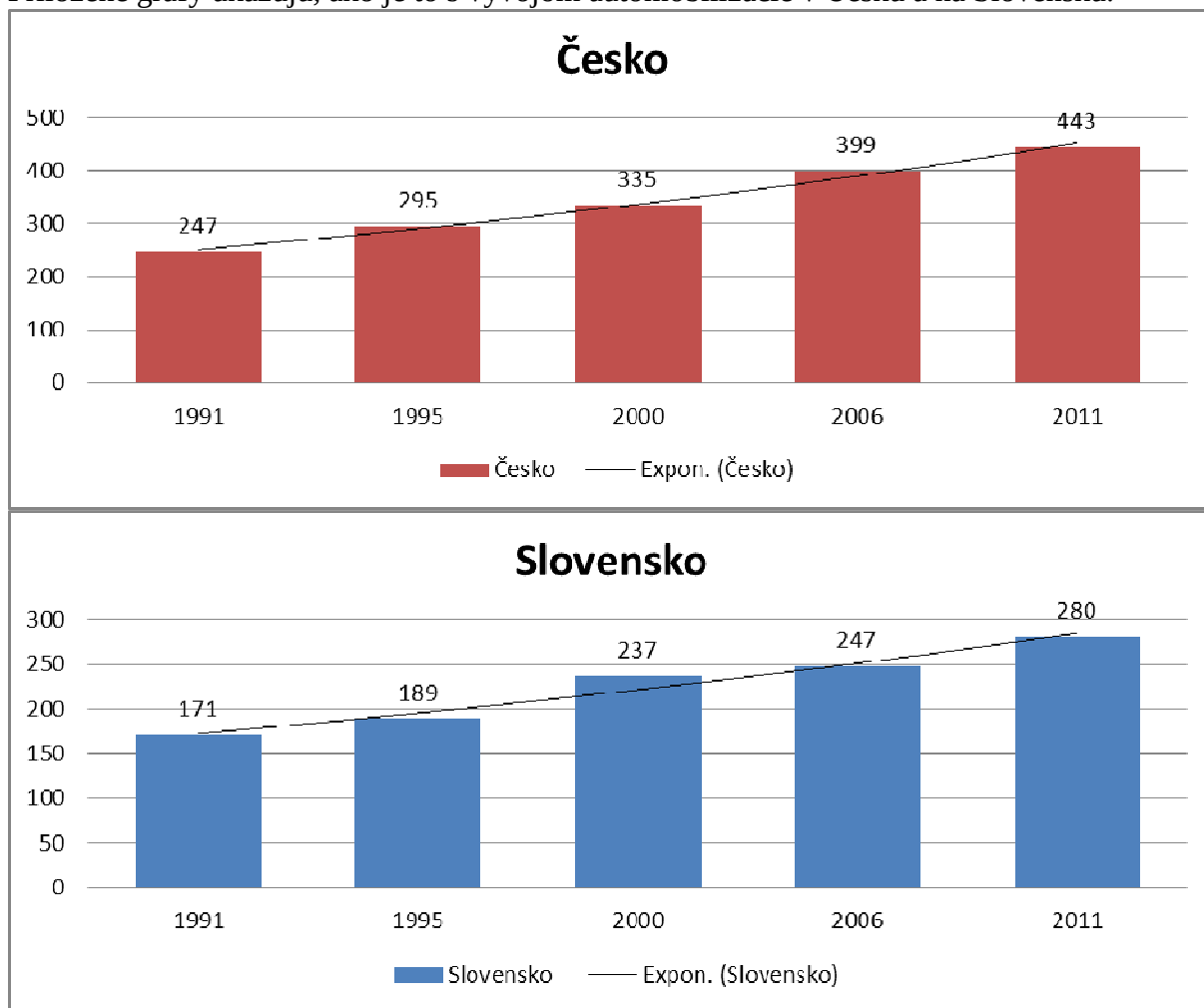


Most k Malej stanici- minimálny priestor ktorý zostal pre pohyb chodcov a cyklistov



Kuzmányho ul. – minimálny priestor, ktorý zostal pre pohyb chodcov

Priložené grafy ukazujú, ako je to s vývojom automobilizácie v Česku a na Slovensku.

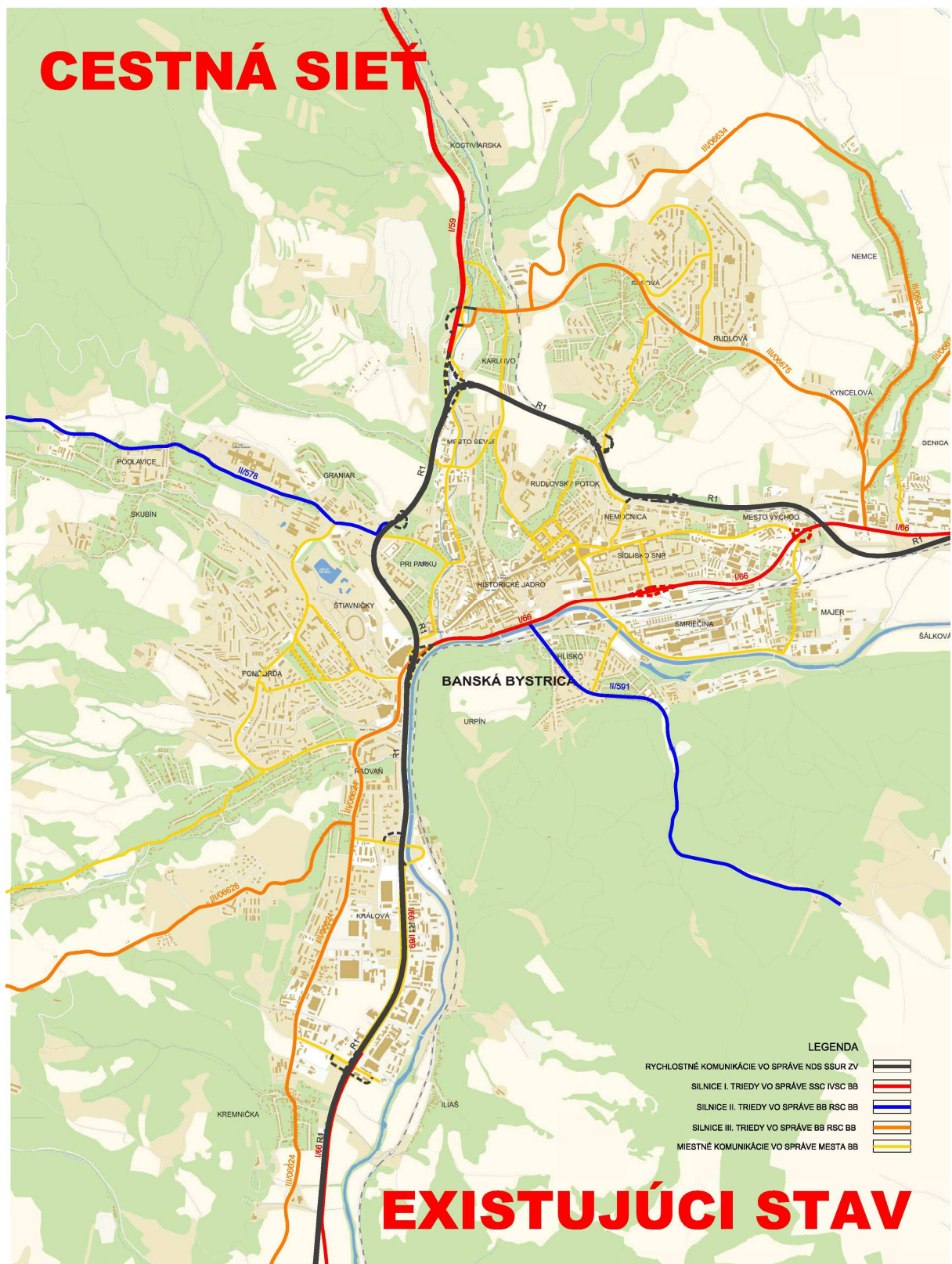


Zdroj: Marian Gogola/doplnený autorom: Porovnanie stupňa automobilizácie v Česku a na Slovensku

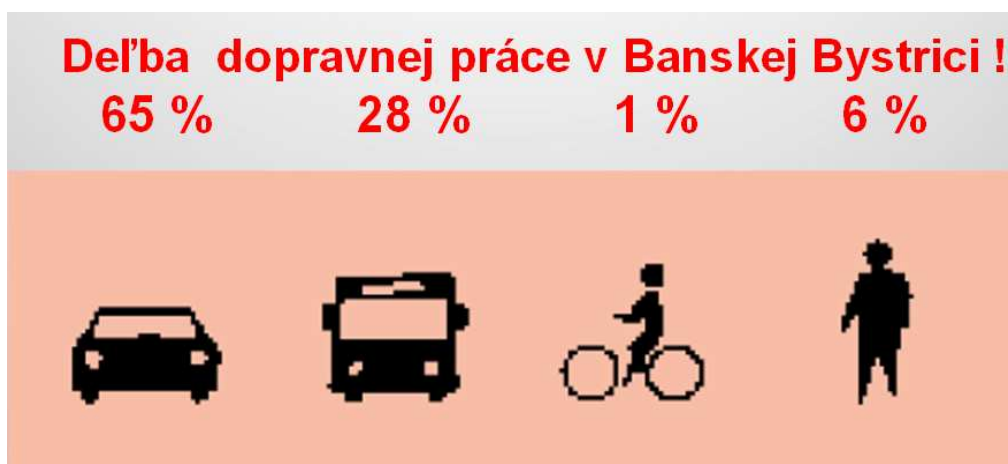
Na prvý pohľad je na tom Slovensko výrazne lepšie, ale pokiaľ vezmeme do úvahy d'aleko väčšie sústredenie dopravy do väčších miest a na konkrétne cestné ťahy, je situácia v oboch krajinách podobná. Na jednej strane je potrebné urýchlene dokončovať chýbajúce komunikačné prepojenia, na druhej strane je potrebné dôsledne chrániť verejný priestor a ponúkať všetky možné alternatívy k automobilovej doprave. Doprava cyklistická je jednou z nich.

Banská Bystrica je typickým príkladom takého sústredenia automobilovej dopravy. Je to dané predovšetkým významom mesta v rámci regiónu i Slovenskej republiky, jeho situovaním v Zvolenskej kotline v úzkom údolí rieky Hron a nakoniec i samotným funkčným členením mesta s celou radou monofunkčných plôch. Významné cestné ťahy (R1, I/66, I/69, I/59) prechádzajú v tesnej vzdialenosti od centra mesta a na mnohých miestach vytvárajú neprekonateľnú bariéru. Sústreďuje sa na nich nielen doprava tranzitná, ale zároveň i doprava cieľová a vnútromestská. Skutočnosť, že automobil je dnes pre väčšinu obyvateľov mesta stále ešte najvhodnejšou voľbou pri výbere najrýchlejšieho dopravného prostriedku znamená, že je možné na týchto komunikáciách zaznamenať intenzity zrovnateľné s intenzitami v mestách akými sú Bratislava či Praha. To so sebou prináša nielen zníženú úroveň kvality premávky, ale i výrazné zhoršenie kvality mestského prostredia.

A situácia sa podľa platných prognóz nebude zlepšovať. Ba práve naopak.



Cestná sieť a základný komunikačný systém mesta Banská Bystrica



Jedným z najdôležitejších podkladov návrhovej časti generelu cyklistickej a pešej dopravy bol kalibrovaný model automobilovej dopravy z roku 2009. Pre účely návrhu bol konfrontovaný so zjednodušeným modelom automobilovej dopravy predloženým spracovateľom za účelom posúdenia dôležitosti opatrení v prospech cyklistickej dopravy na komunikačnej sieti mesta.



Pentlogram intenzít automobilovej dopravy - Zdroj: BONIT spol.s r.o.: Generel dopravy 2009

Vzhľadom k skutočnosti, že v dobe spracovania generelu nemotorovej dopravy nebol k dispozícii dopravný model, ktorý by vyhodnocoval dopady otvorenia nového úseku rýchlostnej komunikácie R1 v Banskej Bystrici /severného obchvatu/ na prerozdelenie intenzít automobilovej dopravy v meste, bol pre účely návrhu spracovateľom vyhotovený pracovný model automobilovej dopravy (nie je súčasťou úlohy), ktorý slúžil spoločne s platným pentlo-