

Štandardy vybavenia železničných staníc pre potreby rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku

V súlade s vládnyim materiálom „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“, schváleným uznesením vlády SR č. 223/2013 dňa 7. mája 2013, bolo prijaté aj opatrenie č. 1.3.1:

Vytváranie podmienok na pohodlnú prepravu bicyklov prostriedkami verejnej osobnej dopravy vrátane výstavby stojísk (prístreškov) pre bicykle, bezbariérového prístupu na nástupištia a napojenia na existujúcu/plánovanú sieť cyklotrás (najmä pri výstavbe alebo rekonštrukcii prestupných terminálov, železničných a autobusových staníc, zastávok, verejných priestranstiev, nákupných centier, bytových komplexov a pod.)

- Zodpovednosť: MDVRR SR
- Spolupráca: ŽSR, samosprávne kraje, mestá a obce, správcovia infraštruktúry, prevádzkovatelia VOD, občianske združenia, výskumné inštitúcie
- Termín: Priebežne

V záujme efektívnej implementácie predmetného opatrenia je potrebné postupne uplatňovať a dodržiavať schválené „Štandardy vybavenia železničných staníc v obvode ŽSR“ predovšetkým na železničných staniciach:

- zabezpečujúcich vstup cestujúcich do oblastí zvýšeného cestovného ruchu, (napr.: Bratislava, Piešťany, Poprad a pod.),
- na železničných staniciach v aglomeráciách, kde je reálny predpoklad postupného budovania prestupných terminálov s možnosťou uloženia bicyklov.

Vybavenie železničných staníc o prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry bude vo vybraných väčších železničných uzloch postupne dopĺňané aj o stanovištia požičovne mestských bicyklov. Bratislava začína s prvou etapou tzv. Bike sharing v septembri 2014.

Zoznam vybraných železničných staníc, v ktorých navrhujeme dodržiavanie štandardov tvorí Prílohu č. 1.

Navrhované ŽST spĺňajú podmienku vstupných brán do oblastí zvýšeného záujmu turistov, možnosti využitia postupného budovania prestupných terminálov v rámci IDS BK, ako aj zvýšeného záujmu cestujúcej verejnosti vo využívaní vlakovej dopravy v kombinácii s cyklistickou dopravou (predovšetkým na trati Bratislava – Nové Zámky).

V záujme jednotnej realizácie požadovaných prvkov doplnkovej cyklistickej infraštruktúry tvorí Prílohu č. 2 výňatok z pripravovaných „Technických podmienok pre projektovanie cyklistickej infraštruktúry“ (Spracované pod gesciou Slovenskej správy ciest v decembri 2013), ktoré sú momentálne posudzované v Bruseli a po ich odobrení EK, budú záväznou normou pre projektovú prípravu v oblasti cyklistickej dopravy.

Príloha č. 1:

Zoznam vybraných železničných staníc, v ktorých budú uplatňované štandardy vybavenia železničných staníc prvkami doplnkovej cyklistickej infraštruktúry v roku 2015 (počet stojanov)			
Banská Bystrica	30	Poprad Tatry	20
Humenné	20	Považská Bystrica	20
Komárno	40	Prešov	30
Košice	50	Pribeník	15
Kúty	50	Púchov	50
Leopoldov	45	Senec	30
Liptovský Mikuláš	20	Šurany	50
Malacky	40	Trenčín	50
Michalovce	20	Trnava	50
Nové Mesto n. V.	50	Vrútky	50
Nové Zámky	50	Zvolen os. st.	50
Palárikovo	50	Žilina	50

Príloha č. 2 : Doplnková cyklistická infraštruktúra v železničných staniciach

Odstavné zariadenia pre bicykle

Na parkoviskách pri verejných inštitúciách, zariadeniach výroby, zdravotníctva, kultúry, športu a služieb sa musia vytvárať parkovacie miesta [STN 73 6110]. Budovanie kvalitných parkovacích zariadení pre bicykle enormne zlepšuje podmienky pre cyklistov.

Okrem bežných mestských bicyklov je potrebné myslieť aj na špeciálne typy bicyklov, ako sú napr. prepravné bicykle, bicykle s detskými prívesmi, trojkolky pre seniorov či detské bicykle s menším rámom. Špeciálne kolesá si vyžadujú viac miesta a širšie príjazdové možnosti. Napríklad, najmä na detských ihriskách je nutné brať do úvahy vyššie nároky na bicyklové prívesy¹.

Zákon č. 311/2011 Z. z. (Zákonník práce) stanovuje v §151 Pracovné podmienky a životné podmienky zamestnancov povinnosť zamestnávateľa zaistiť bezpečnú úschovu najmä zvrškov a osobných predmetov, ktoré zamestnanci obvykle nosia do zamestnania, ako aj obvyklých dopravných prostriedkov, ak ich zamestnanci používajú na cestu do zamestnania a späť, s výnimkou motorových vozidiel.

Každé odstavné zariadenie pre bicykle musí spĺňať nasledujúce parametre:

- bezpečné zaistenie bicykla,
- možnosť uzamknutia rámu,
- viditeľné pre cyklistu,
- stabilné pri väčšej záťaži,
- dostupné na bicykli,
- bezbariérový prístup,
- jednoduchá údržba,
- osvetlenie stojana

V prípade umiestnenia cyklistického stojana v tmavom neosvetlenom prestoje, je nutné zabezpečiť jeho osvetlenie.

Odstavovanie bicyklov sa delí:

Podľa času:

- krátkodobé (do 2 h),
- dlhodobé.

¹ Zdroj: BICY – Cities and Regions for cycling: Lahké parkovanie bicyklov – Návod na budovanie parkovacích zariadení pre bicykle, 2011, s. 8

Pri krátkodobom státi sa odporúča umiestňovať bicykle čo najbližšie k vchodu do obchodu alebo inštitúcie.

Štandardom pre max. vzdialenosť medzi parkovacím miestom a cieľovým miestom v prípade krátkej zastávky (pár minút) je cca 5,00 m. Parkovacie zariadenia pri destináciách, kde sa ľudia zdržia niekoľko hodín, by nemali byť vzdialené viac ako 15,00 m od vchodu podľa publikácie Ľahké parkovanie bicyklov – Návod na budovanie parkovacích zariadení pre bicykle².

Odstavné zariadenia pre bicykle sa delia:

- stojany na bicykel,
- odstavné plochy,
- kryté stojany,
- automatické parkovacie systémy.

Stojany na bicykel

Na parkovanie bicyklov sa používajú stojany, ktoré umožňujú uzamknutie rámu bicykla ku konštrukcii stojana, pričom stojan musí byť riešený tak, aby zabránil vyvlečeniu zámky bicykla pri prípadnej demontáži stojana od povrchu (napríklad priečka, oko, uzavretý dizajnový prvok v konštrukcii a pod.).

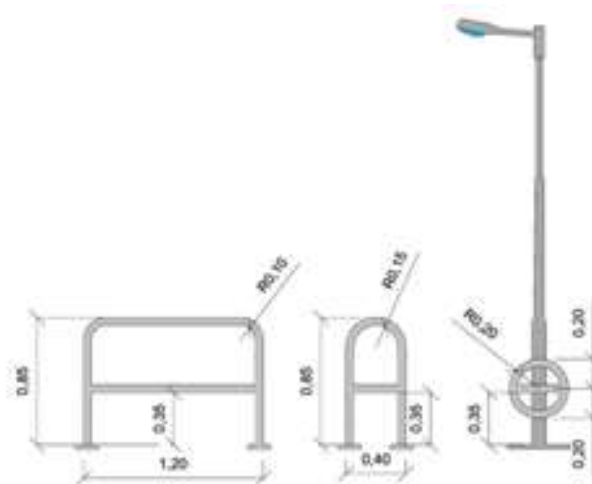
Stojany je nutné ukotviť do zeme tak, aby sa zabránilo možnému ukradnutiu bicykla. Neodporúča sa stojany priskrutkovať, ale zabetónovať.

Rozmery stojanov (obrázok 35 týchto TP) sa môžu prispôbovať, avšak musí byť zachovaná min. výška 0,85 m a konštrukcia zhotovená tak, aby znesla záťaž naloženého bicykla.

Pri umiestňovaní cyklistického stojana na vozovku sa prioritne vyberá miesto tesne pred priechodom pre chodcov alebo cyklistov, namiesto parkovacieho miesta pre autá, čo zlepší rozhľadové pomery vodičov prichádzajúcich k priechodu.

Z dôvodu bezpečnosti a stability bicykla sa nepoužívajú stojany, ktoré dokážu zabezpečiť len upevnenie kolies. Minimálna nosnosť cyklistického stojanu je 50kg.

² Zdroj: BICY – Cities and Regions for cycling: Ľahké parkovanie bicyklov – Návod na budovanie parkovacích zariadení pre bicykle, 2011, s. 9



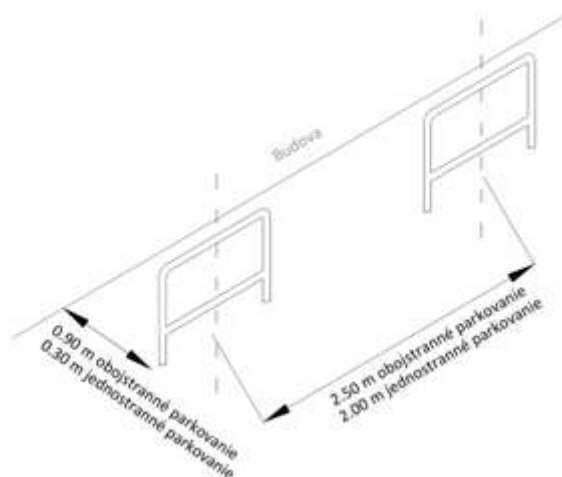
Obrázok 1 Rozmery cyklistických stojanov

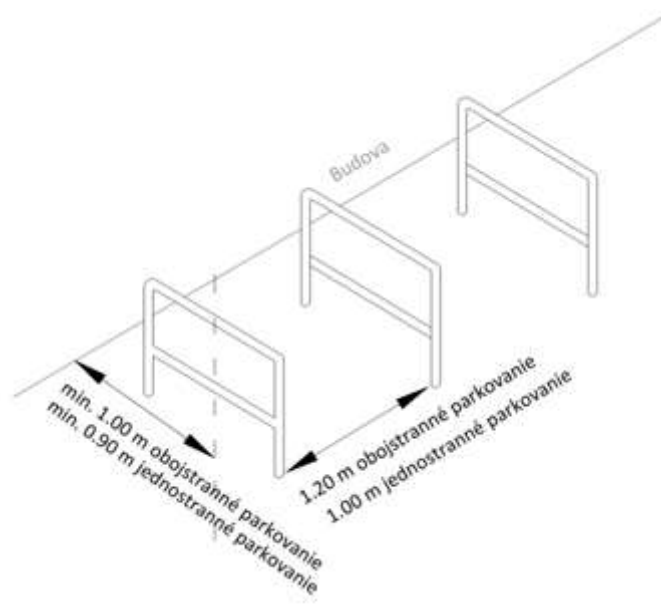
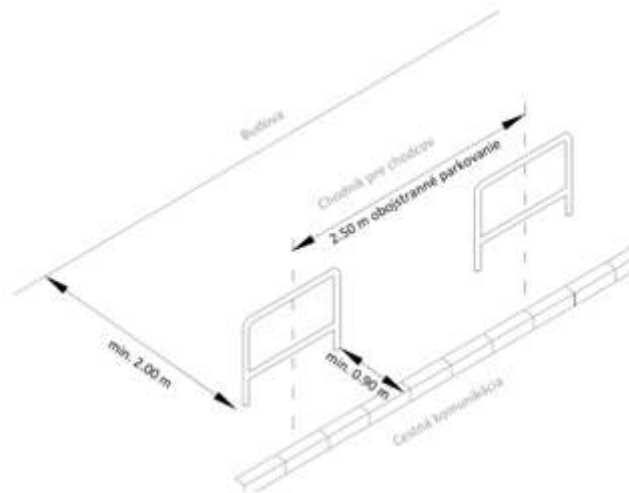
Stojany je možné umiestniť v troch pozíciách:

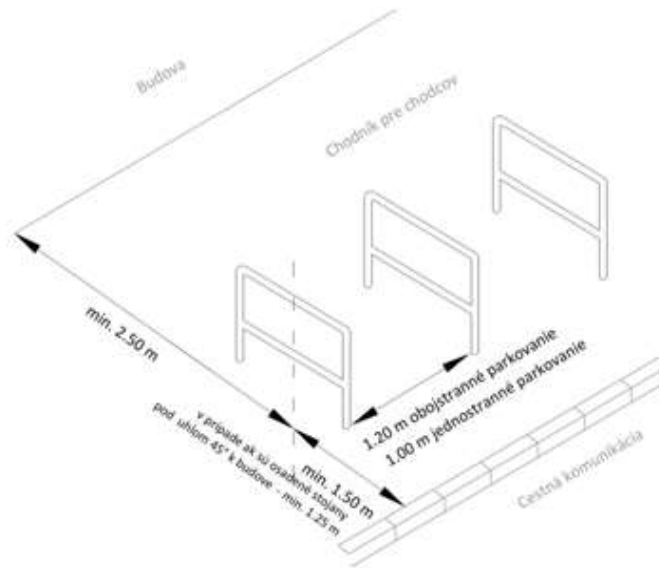
- pozdĺžne,
- priečne,
- šikmo.

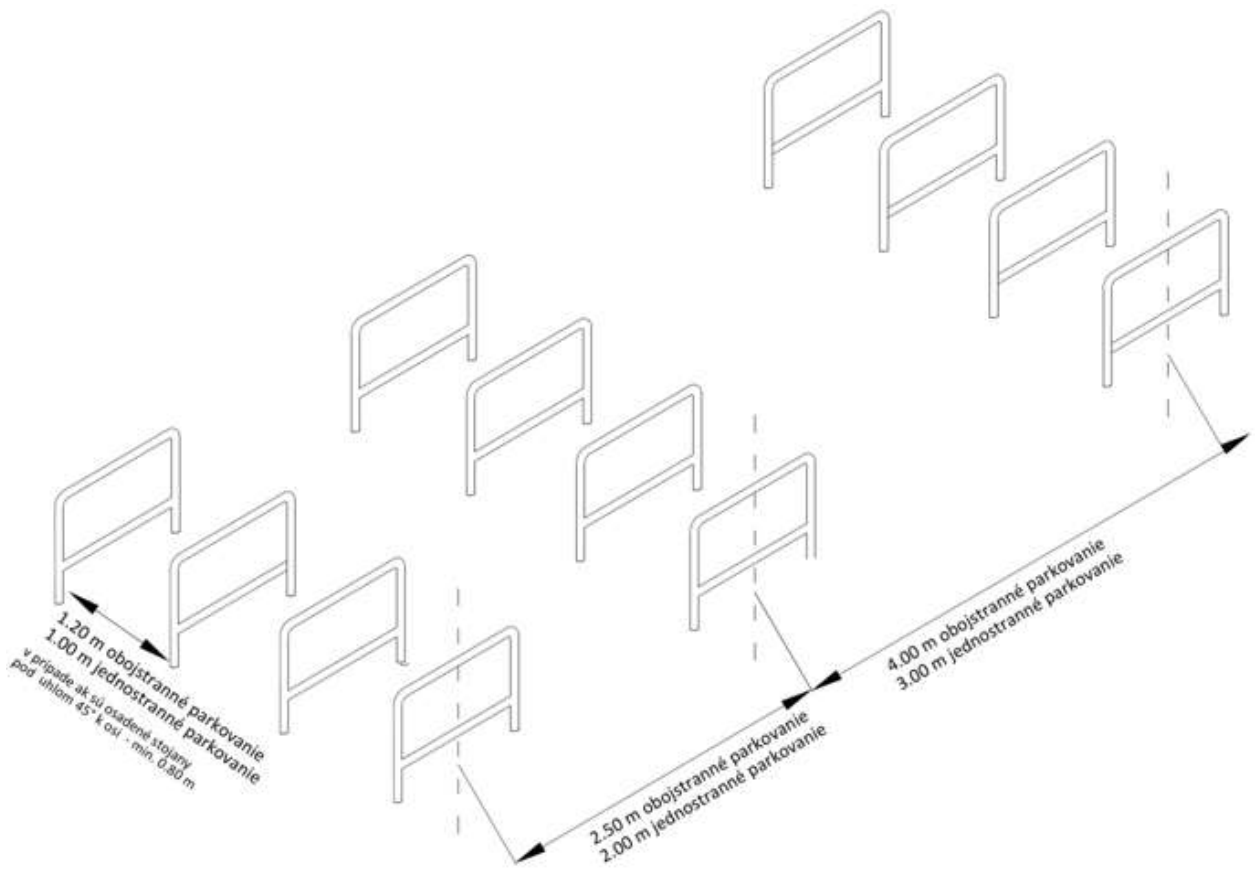
Pri umiestňovaní stojanov treba vždy analyzovať jeho polohu k okolitej zástavbe (či sa nachádza stojan pri budove alebo nie) a ostatným účastníkom dopravy (chodci), či spôsob parkovania bicyklov (obojsmerný alebo jednostranný).

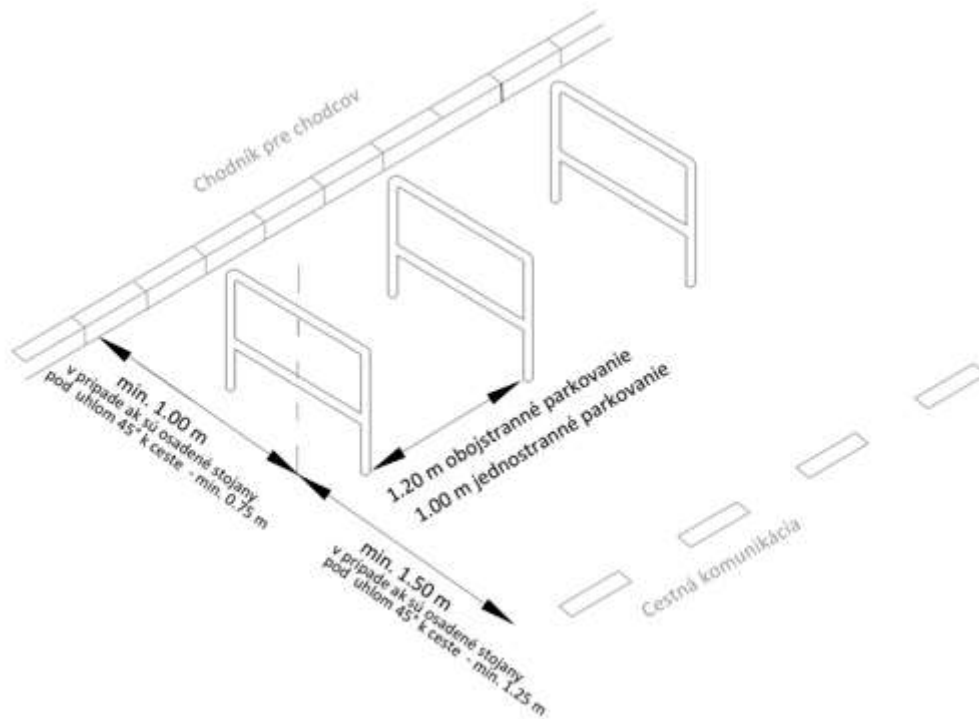
Jednotlivé rozmery a možnosti umiestnenia sú zobrazené na obrázkoch 36 až 43 týchto TP.











Na miestach s dlhodobým státím (viac ako 8h) sa odporúča budovať kryté cyklistické stojany, resp., parkovacie domy pre bicykle z dôvodu ochrany pred poveternostnými vplyvmi. Príklady riešenia sa nachádzajú na obrázku 48 a, až c, týchto TP.



Schodiskové žliabky pre bicykle

Podľa STN 73 6110 sa v podchodoch a na lávkach v blízkosti cyklistických komunikácií, kde sa navrhuje schodište sa musí zriadiť vodiaci žliabok na tlačenie bicykla.

Prioritne sa musia zriaďovať žliabky v podchodoch na železničných a autobusových staniach a termináloch. V prípade dlhších schodíšť na miestach s vyššou frekvenciou cyklistov, je vhodná realizácia dvoch žliabkov osobitne pre smery zdola na hor a opačne s vyznačením, ktorý je určený pre ktorý smer.

Schodiskový žliabok sa nezriaďuje, ak je súčasťou podchodu iný technický prvok slúžiaci na prekonanie schodov konštruovaný tak, aby cyklista nemusel bicykel prenášať.

Cyklistický žliabok musí byť konštruovaný tak, aby po navedení kolesa bicykla, koleso „nevypadlo“ na schodište.

Základné rozmery cyklistického žliabku sú (obrázok 45 týchto TP):

- šírka min. 0,125 m,
- výška 0,08 m.

Žliabok musí mať zaoblené hrany, pre zvýšenú bezpečnosť.

Žliabok sa osádza min. 0,50 m od steny schodišťa (obrázok 46 týchto TP).

Smerovanie k žliabku je možné doplniť piktogramom zo smerom k podchodu a žliabku (obrázok 47 a), až c), týchto TP).

Ideálnym riešením je uvažovať s cyklistickým žliabkom už pri realizácii schodišťa (obrázok 48 týchto TP).

