

Sprievodná správa
Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante

Obsah

1	Identifikačné údaje	3
1.1	Identifikačné údaje stavby	3
1.2	Identifikačné údaje objednávateľa.....	3
1.3	Identifikačné údaje zhotoviteľa	3
2.	Úvod	4
3.	Riešené územie.....	6
4.	Použité podklady	7
4.1	Štvrť SNP – Rekonštrukcia a výstavba komunikácií a parkovacích miest.....	7
4.2	Verejná súťaž – Pešia zóna na hlavnej ulici v Galante.....	7
4.3	Projektová dokumentácia (DRS) – prepojenie mesta Galanta s mestskou časťou Kolóniou.....	7
4.4	Projektová dokumentácia (DUR) – Cyklotrasy k mestským častiam Hody, Javorinka, Nebojsa .	7
4.5	Analýza problémov v riešenom území	8
5.	Budúcnosť cyklistickej dopravy v Galante	9
6.	Zdroje a ciele cyklistickej dopravy.....	10
7.	Kategórie navrhovaných komunikácií pre cyklistov	11
8.	Návrh cyklistických trás a infraštruktúry	13
8.1	Hlavné cyklistické trasy	13
8.1.1	Diagonála Šárd – Kolónia	14
8.1.2	Diagonála Hody - Matúškovo	21
8.1.3	Radiála Nebojsa.....	25
8.1.4	Vnútorň mestský okruh	27
8.1.5	Vonkajší mestský okruh	33
8.2	Doplnkové trasy	39
8.2.1	Prepojenie sídliska Sever s cintorínom.....	40
8.2.2	Prepojenie Šafárikova - Samsung.....	40
8.2.3	Doplnková trasa Trhovisko	42
8.2.4	Doplnková trasa Priemyselný park 1	43
8.2.5	Doplnková trasa Priemyselný park 2.....	44
8.2.6	Doplnková trasa Galandia	45
9.	Záver a odporúčenia	46
	Príloha č. 1 - Rozpočet - Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante	48
	Príloha č. 2 - Rozpočet - Cyklotrasy k mestským častiam Hody, Javorinka, Nebojsa (DUR).....	49
	Príloha č. 3 - Rozpočet - Cyklotrasa k mestskej časti Kolónia (DRS)	50
	Príloha č. 4 – Názvoslovie.....	51

1 Identifikačné údaje

1.1 Identifikačné údaje stavby

Názov akcie: Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante
Miesto realizácie projektu: Trasy sa nachádzajú na týchto katastrálnych územiach:
Galanta (814504)
V rámci koncepcie sa počíta aj s napojením trás z katastrálnych území:
Hody (814539)
Matúškovo (836451)
Stupeň: Dopravno – urbanistická štúdia

1.2 Identifikačné údaje objednávateľa

Obj. dokumentácie: Mesto Galanta,
Mierové námestie č. 940/1
924 18 Galanta P.O. Box 43
Slovenská republika

1.3 Identifikačné údaje zhotoviteľa

Manager projektu: Cykloprojekt s.r.o.
Laurinská 18
811 01 Bratislava – Staré Mesto
Zhotoviteľ PD: AJARS spol. s r.o.
Dunajská 12
931 01 Šamorín
Číslo zákazky: 08/2015
Vedúci projektant: Ing. arch. Andrej Jáchim
tel.: +421 905 948 611
e-mail: andrej.jachim@ajars.sk

2. Úvod

Spracovanie tejto štúdie bolo vyvolané najmä týmito tromi dôvodmi:

1. Nárastom množstva cyklistov v posledných rokoch, dopytom po bezpečných komunikáciách pre cyklistov.
2. Vybudovaním obchvatu okolo Galanty, v dôsledku čoho sa upokojila doprava v meste a poskytol sa priestor na vybudovanie dostatočne kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry pre cyklistov.
3. Snaha riešiť prepravu ľudí za prácou zo sídlisk do zamestnania a ďalších lokálnych cieľov bez použitia motorovej dopravy.

Jednou z hlavných podmienok rozvoja cyklistickej dopravy je výstavba cyklistickej infraštruktúry, či už hlavnej, teda výstavba samotných cyklistických cestičiek a trás, alebo doplnkovej vo forme stojanov a prístreškov na bicykle, odpočívadiel, informačných tabúl a značenia.

Návrh doplnkovej cyklistickej infraštruktúry vo forme bezpečného parkovania bicyklov sme v návrhu zohľadnili najmä pri cieľoch lokálnej dopravy - priemyselných parkoch, stanicích a zastávkach verejnej osobnej dopravy, školách, kultúrnych inštitúciách či športových areáloch.

Cyklistická doprava sa v súčasnej dobe teší čoraz väčšej popularite, stále však prevažuje najmä jej turistický charakter cez víkendy a počas sezóny. Cieľom tejto štúdie je navrhnuť také trasy pre cyklistov, ktoré by mohli slúžiť najmä ako dopravné, teda aby sa bicykel stal skutočnou a bezpečnou alternatívou k motorovej doprave.

Štúdia nadväzuje na projektované stavby v katastrálnom území Galanta (814504), Hody (814539) a Matúškovo (836451) - na plánované cyklotrasy k mestským častiam Hody, Javorinka, Nebojsa a Kolónia, ktoré sú vyznačené na výkrese č. 2 – Situácia jestvujúcich a projektovaných cyklotrás.

Chýbajúce väzby s ďalšími územiaми a prepojenie jednotlivých zón, zadefinovanie cieľov a zdrojov lokálnej dopravy je vyznačené na výkrese č. 3 – Analýza jestvujúcich problémov.

V súčasnosti v Galante okrem jedného krátkeho a nevhodne nadimenzovaného úseku neexistuje žiadna jestvujúca cyklotrasa. Ostatné plánované komunikácie pre cyklistov (v centre mesta a prepojenie na mestské časti) sú bez vzájomných väzieb a širšieho kontextu. V súčasnosti nie je možné prejsť na bicykli bezpečne medzi dôležitými cieľmi dopravy (dokonca ani z jednej časti mesta do druhej).

Účelom štúdie je prepojiť doteraz neprepojené mestské časti, vytvoriť ucelenú sieť komunikácií pre cyklistov a zvýšiť tak ich využiteľnosť vďaka celistvosti, priamosti, bezpečnosti, pohodliu a atraktivite. Potrebnosť tejto štúdie je umocnená faktom stále sa zvyšujúceho dopytu po cyklistickej doprave, nakoľko nie je výrazne cenovo limitovaná, je

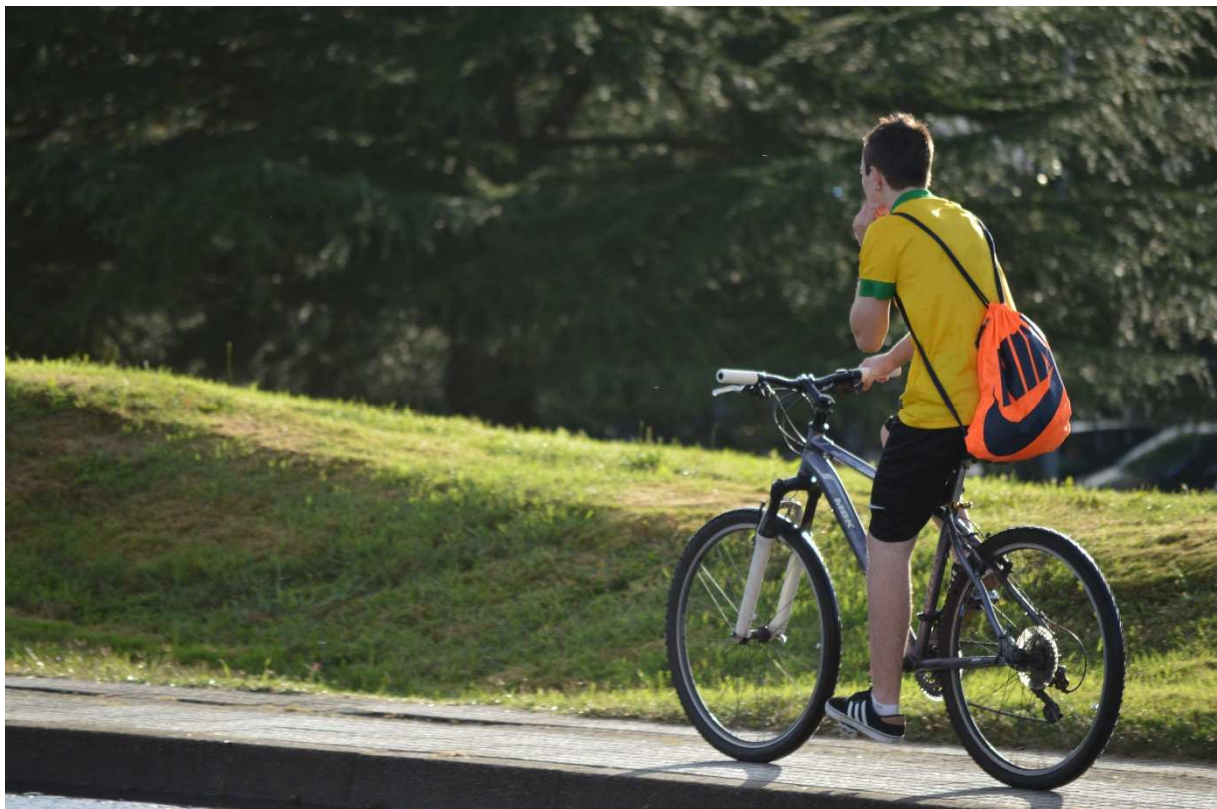
dostupná každému z nás a má potenciál prispieť k efektívnemu, trvalo udržateľnému a zdravšiemu dopravnému systému.

Jedným z najdôležitejších cieľov je zvýšenie bezpečnosti cyklistov ktorí v súčasnosti používajú cestné komunikácie a ich krajnice, pričom dochádzajú do priameho styku s motorovou dopravou, dochádza ku ich kríženiu a potenciálnemu vzniku veľkého rizika kolízie. Nemenej dôležitou úlohou je aj odľahčenie statickej dopravy v centre mesta a v okolí významných lokálnych cieľov dopravy.

Štúdia bude podkladom pre nasledujúce fázy projektovej dokumentácie a prípravy stavieb, prípadne ako podklad na začlenenie do územného plánu mesta Galanta.

Dopravno – urbanistická štúdia reflektuje potreby a požiadavky nasledujúcich strategických dokumentov:

- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- TP 07/2014 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

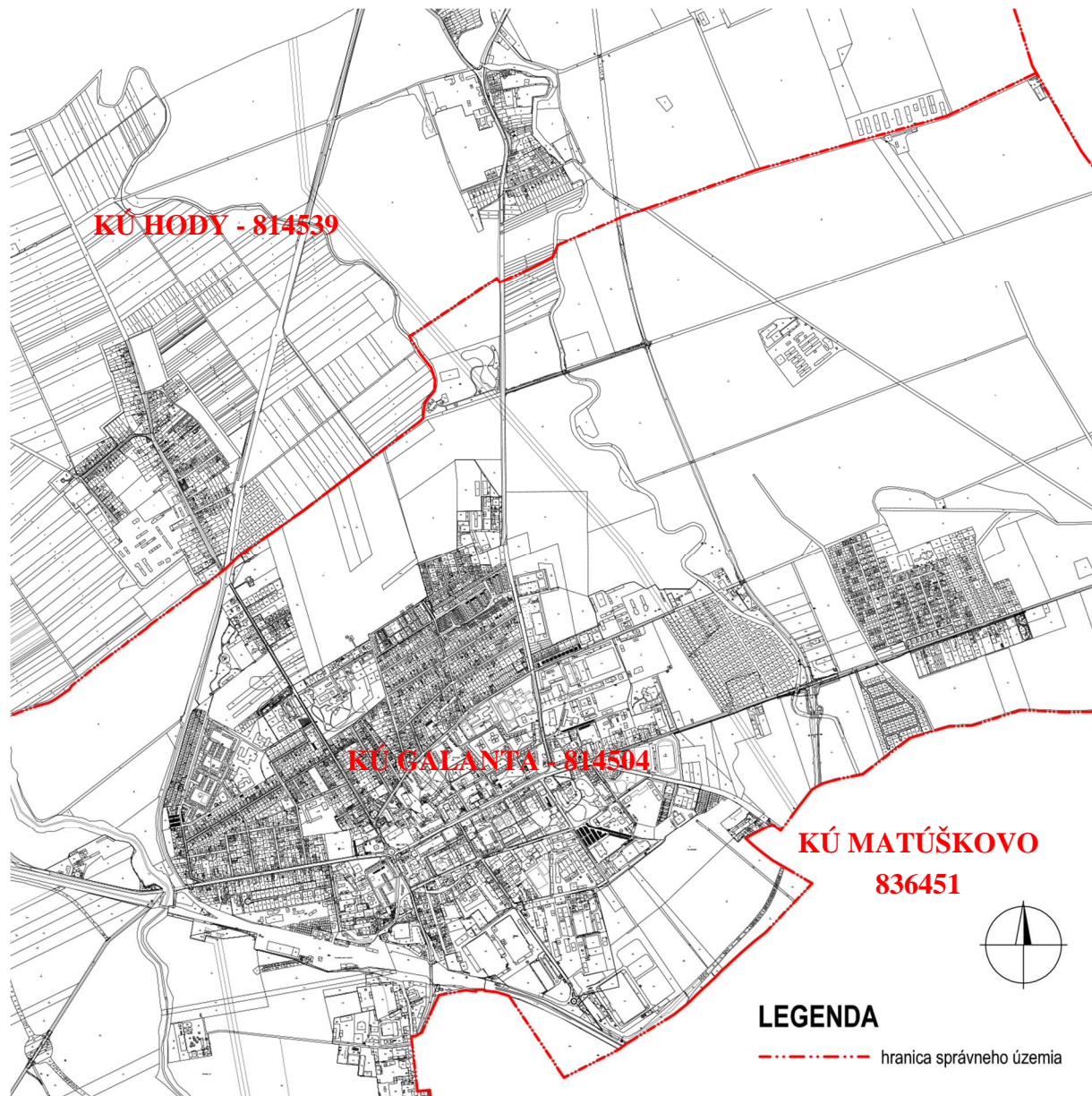


3. Riešené územie

Vymedzené územie

Riešeným územím tejto štúdie je územie mesta Galanta (814504) s dôrazom na podrobné rozpracovanie jeho centra, pričom sa zohľadňujú navrhované trasy prepájajúce mesto s jeho mestskými časťami – Hody (KÚ Hody – 814539), Javorinka (KÚ Matúškovo – 836451), Nebojsa a Kolónia.

Hranice správneho územia - Galanta (814504) sú vyznačené vo výkresových častiach dokumentácie a popísané v legende.



4. Použité podklady

4.1 Štvrť SNP – Rekonštrukcia a výstavba komunikácií a parkovacích miest

Na Svätoplukovej ulici dôjde k rozšíreniu jestvujúcej komunikácie a dobudovaniu parkovacích miest. Nakoľko niektoré z navrhovaných doplnkových trás križujú toto územie. Komentár k tomuto riešeniu je súčasťou kapitoly 8.2.3.

4.2 Verejná súťaž – Pešia zóna na hlavnej ulici v Galante

Návrh zohľadnil aj štúdiu pešej zóny na hlavnej ulici v Galante. Súťažný návrh okrem iného rieši aj cyklistickú cestičku.

Na rozdiel od súťažného návrhu však alternatíva predložená v tejto štúdii počíta s menej likvidačným zásahom do jestvujúcej mestskej zelene. Namiesto súťažného riešenia odporúčame preznačiť cestnú komunikáciu, ktorá má dostatočnú šírku na to, aby sa na nej vytvorila cyklistická cestička, ktorú by od jazdných pruhov oddelilo pozdĺžne parkovanie.

Komentár k tomuto riešeniu je súčasťou kapitoly 8.1.1 – Diagonála Šárd – Kolónia.

4.3 Projektová dokumentácia (DRS) – prepojenie mesta Galanta s mestskou časťou Kolóniou

Návrh počíta s projektom cyklistického chodníka od futbalového štadiónu po mestskú časť Kolónia. Táto cyklistická cestička križuje aj teleso jestvujúceho obchvatu a spája mesto s mestskou časťou.

V štúdii sme začlenili tento cyklistický chodník do diagonály Šárd – Kolónia. Komentár k tomuto riešeniu je súčasťou kapitoly 8.1.1 – Diagonála Šárd – Kolónia.

4.4 Projektová dokumentácia (DUR) – Cyklotrasy k mestským častiam Hody, Javorinka, Nebojsa

Hlavné trasy cyklistickej dopravy, ktoré sú súčasťou tejto štúdie, nadväzujú na navrhované cyklotrasy k mestským častiam a vytvárajú spolu s nimi mestské diagonály a radiály.

4.5 Analýza problémov v riešenom území

Na výkrese č. 3 – Analýza problémov - je vyznačených niekoľko miest považovaných za dôležité z hľadiska východiskovej alebo cieľovej dopravy (viď legenda výkresu).

Podfarbením sú vyznačené vysoko frekventované komunikácie, na ktorých vzhľadom na intenzitu automobilovej dopravy nie je vhodné viesť cyklistov ako účastníkov cestnej premávky prostredníctvom cyklopiktogramov.

Vyznačené sú ďalej problematické križovatky (P4, P5), kde nie je dostatok priestoru na integráciu cyklistov v rámci telesa kruhového objazdu a treba ich odkloniť na samostatné cyklistické cestičky, prípadne do združeného priestoru pre chodcov a cyklistov.

Ďalšie problematické miesta sú:

- P1 – fyzické bariéry, nedostatočná šírka a nesprávne značenie cyklistických pruhov
- P2 – nedostatočná šírka mostového telesa na vytvorenie samostatných cyklistických pruhov či cestičky. Napriek tomu, že ide o veľmi frekventovanú komunikáciu nie je k dispozícii iné riešenie, ako viesť cyklistov spolu s ostatnou motorovou dopravou v cyklokoridore.
- P3 – prechody cez železničnú trať na uliciach Bratislavská a Hodská. Nakoľko železnice poznajú z hľadiska dopravy len dve druhy kríženia – s motorovou dopravou a pešou dopravou, musia sa v týchto bodoch cyklisti pridružiť k chodcom a zosadnúť z bicykla.



FOTO: Umiestnenie prekážok na jestvujúcich komunikácia pre cyklistov.

5. Budúcnosť cyklistickej dopravy v Galante

Čoraz rýchlejší a intenzívnejší spôsob života v mestách sprevádzajú rastúce nároky na mobilitu. Problémom Galanty je, podobne ako väčšiny miest na Slovensku, že sú potreby jej obyvateľov v čoraz väčšej miere uspokojované individuálnou automobilovou dopravou. To zákonite vedie ku kongesciám a k volaniu po budovaní nových ciest a parkovísk. Efektívnejšou a navyše aj trvalo udržateľnou cestou rozvoja mestskej mobility je podpora rozvoja cyklistickej dopravy pri súčasnej podpore verejnej osobnej dopravy. Je potrebné vytvoriť také podmienky, aby bol bicykel použiteľný bez obmedzení ako plnohodnotný dopravný prostriedok pri ceste do zamestnania a škôl, za nákupmi, službami, voľnočasovými aktivitami.

V mestách, ktoré sa touto cestou vydali, získali časom cyklisti (zvýšenie bezpečnosti) i motoristi (menej áut = menej kongescií). Navyše klesla potreba budovať a udržiavať viac ciest pre pribúdajúce autá.

Medzi ďalšie prínosy kvalitnej cyklistickej infraštruktúry patrí aj zlepšenie zdravia miestnej populácie, ochrana životného prostredia a rozvoj cestovného ruchu.

V súlade s usmerňujúcimi dokumentmi Svetovej zdravotníckej organizácie Európska únia a jej členské štáty odporúčajú minimálne 60 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade detí a mladých ľudí a minimálne 30 minút v prípade dospelých a seniorov. Práve na to je ideálne napr. dochádzanie do práce či do školy pešo, alebo na bicykli. Prínosom bude v dlhodobom horizonte zdravšie miestne obyvateľstvo a nižšie výdavky na zdravotníctvo.

Rozšírené používanie bicykla ako prostriedku prepravy pomáha obmedzovať negatívny vplyv automobilovej dopravy, najmä hluk, emisie plynov a prachových častíc. Návrhy na zlepšenie infraštruktúry pre cyklistov, ktoré sú obsahom tejto urbanistickej štúdie, môžu pomôcť výrazne zvýšiť popularitu tohto spôsobu prepravy a viesť časť obyvateľov k obmedzeniu používania motorovej dopravy pri každodennej preprave najmä na krátke vzdialenosti v rámci mesta, alebo pri ceste z mestských častí do centra mesta.

To vytvára predpoklady na znižovanie podielu plochy určenej pre automobilovú dopravu (dynamickú i statickú) na celkovom verejnom priestore v prospech ekologickej nemotorovej dopravy a zelene.

Jedným z výrazných impulzov na vytvorenie komplexného generelu cyklistickej dopravy je vybudovanie obchvatu Galanta, ktorý veľkú časť motorovej dopravy odklonil od centra mesta. Ďalej preklasifikovanie vybraných úsekov ciest na do nižších tried, čo spolu s obchvatom poskytuje možnosť na sprístupnenie hlavných ťahov pre cyklistov. Ide najmä o napojenia jednotlivých mestských častí na centrum mesta, ale aj vytvorenie okruhov, ktoré obsluhujú mesto, sťahujú obyvateľov z obytných zón do lokálnych cieľov dopravy – priemyselných parkov, obchodných centier, vzdelávacích inštitúcií, či do rekreačných areálov.

V Galante doteraz nejestvovalo žiadne ucelenejšie riešenie cyklistickej dopravy. Napriek tomu šírka ulíc a priestorové usporiadanie mesta dovoľujú vybudovanie kvalitnej infraštruktúry a mesto je pre cyklistickú dopravu takmer ideálne.

6. Zdroje a ciele cyklistickej dopravy

Medzi významné ciele patrí najmä hlavný dopravný uzol – autobusová a železničná stanica. Je vhodné však vybaviť a obslúžiť aj jednotlivé autobusové zastávky.

Mimo dopravných uzlov patria medzi hlavné ciele dopravy školy, priemyselné parky a obchodné centrá, ako aj úrady v centre mesta. Úlohou a ambíciou tejto štúdie je všetky spomínané body obslúžiť a doviest' k nim bezpečne cyklistov, čím sa podporí odľahčenie motorovej dopravy v meste a zvýši sa tak bezpečnosť nie len cyklistov, ale aj chodcov.

Zdroje a ciele cyklistickej dopravy sú zakreslené v jednotlivých výkresoch.

Pri všetkých významných cyklistických cieľoch by mala byť vybudovaná odpovedajúca doplnková infraštruktúra v podobe prístreškov, stojanov na bicykle alebo kombinácie týchto dvoch riešení – uzamykateľných prístreškov so stojanmi na bicykle, ktoré vo veľkej miere zvyšujú bezpečnosť pri parkovaní bicyklov. Takéto prístrešky sú často zabezpečené aj kamerovým systémom a autorizačným prístupom napr. na základe čipovej karty, magnetického kľúča a pod.



FOTO: Autobusová a železničná stanica. Na parkovisku v bezprostrednej väzbe na najväčší dopravný uzol medzimestskej a mestskej hromadnej dopravy chýba akékoľvek bezpečné parkovanie bicyklov v podobe uzamykateľného prístrešku pre bicykle.

7. Kategórie navrhovaných komunikácií pre cyklistov

Cyklistické cestičky a trasy sú navrhnuté v troch základných kategóriách:

- **Samostatná cyklistická cestička** (začiatok C8a a koniec C8b)



C8a



C8b

- **Združený priestor pre chodcov a cyklistov** (začiatok C12a, C13a, koniec C12b, C13b).



C12a



C12b

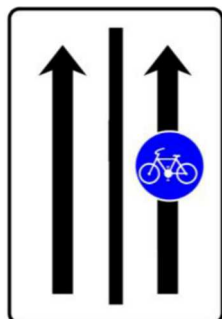


C13a

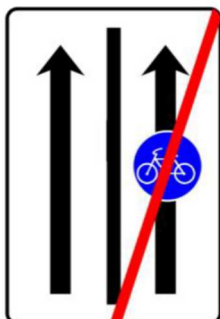


C13b

- **Obojsmerné a jednosmerné cyklistické pruhy po stranách komunikácie alebo cyklokoridory** (cyklistické pruhy so šírkou 1,25 m po obidvoch stranách vozovky – značky IP20a a IP20b; piktogramy – značky V8c vyznačujúce koridor pre cyklistov po strane jazdného pruhu).



IP20a



IP20b



V 8c

Presné šírkové usporiadanie a riešenie križovatiek bude predmetom nasledujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Bude odvodené od predpokladaných intenzít prevádzky

chodcov a cyklistov a priestorových možností v danom mieste. Šírky a kategórie sú stanovené a vyplývajú na základe požiadaviek definovaných v:

- STN 73 6100 – Projektovanie ciest a diaľnic
- STN 73 6102 – Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 73 6201 – Projektovanie mostných objektov
- STN 73 6425 – Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky
- TP 7/2014 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
- TP 04/2004 – Projektovanie okružných križovatiek na cestných a miestnych komunikáciách, MDPT SR: 2004
- TP 13/2005 – Projektovanie odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách, MDPT SR: 2005
- TP 15/2005 – Zásady navrhovania prvkov upokojujúcej dopravy na úsekoch cestných pŕieľahov v obciach a mestách, MDPT SR: 2005 + Dodatok č. 1/2006 k TP 15/2005, MDPT SR: 2007

8. Návrh cyklistických trás a infraštruktúry

Cyklistické trasy sú rozdelené podľa dôležitosti na hlavné - ich cieľom je vytvoriť nosný systém cyklistickej dopravy v meste a spojiť hlavné ciele dopravy - a doplnkové - ich cieľom je prepojenie jednotlivých úsekov hlavných cyklotrás, či dovedenie cyklistov do lokálneho cieľa dopravy, ktorý neleží na hlavnej cyklistickej trase.

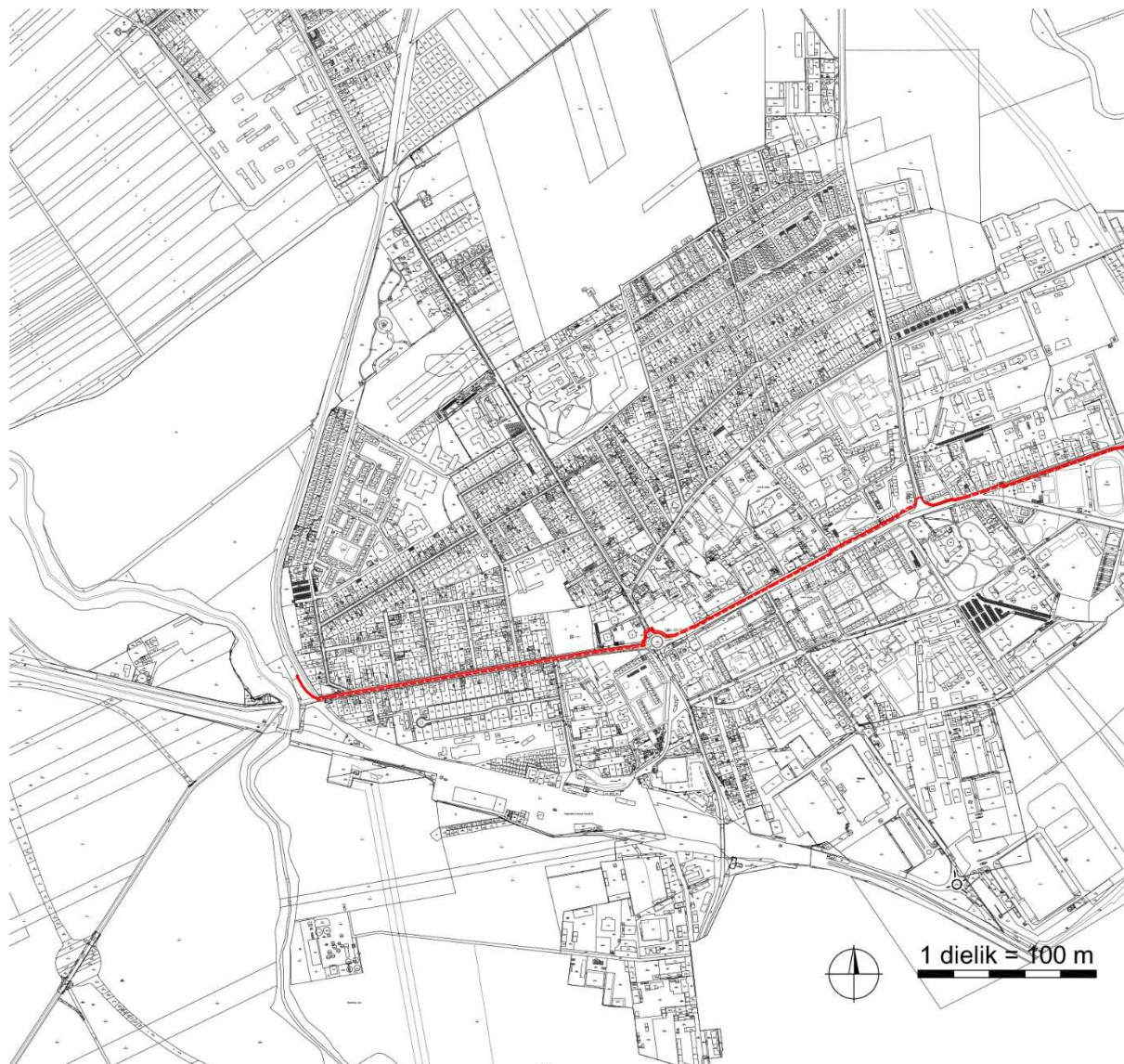
8.1 Hlavné cyklistické trasy

Základná charakteristika trás			
Trasa	Začiatok	Koniec	Dĺžka
Diagonála Šárd – Kolónia	Vodná nádrž Šárd	m.č. Kolónia	4,44 km*
Diagonála Hody – Matúškovo	m.č. Hody	m.č. Matúškovo	5,42 km*
Radiála Nebojsa	m.č. Nebojsa	Neogotický kaštieľ	3,46 km*
Vnútorý mestský okruh			3,7 km
Vonkajší mestský okruh			5,3 km

* Pozn. – v rámci dĺžky trasy sú započítané aj dĺžky projektovaných trás popísaných v časti 4.3 a 4.4

8.1.1 Diagonála Šárd – Kolónia

Trasa je vedená a popisovaná zo západu na východ, jej dĺžka je 4,44 km. Začína pri vodnej nádrži Šárd a končí v mestskej časti Kolónia. Hneď na začiatku musia cyklisti spolu s pešími prekonať železničnú trať hneď pri vstupe do mesta na Bratislavskú ulicu.



Mapa: Cyklistická trasa – Diagonála Šárd - Kolónia



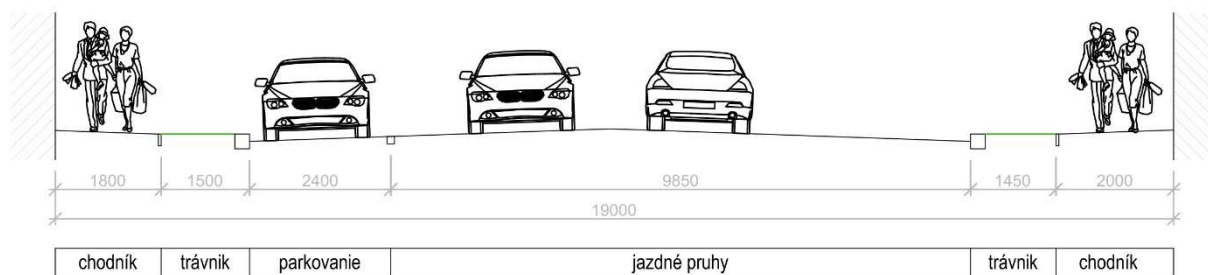
FOTO: K vodnej nádrži Šárd vedie nespevnená komunikácia.



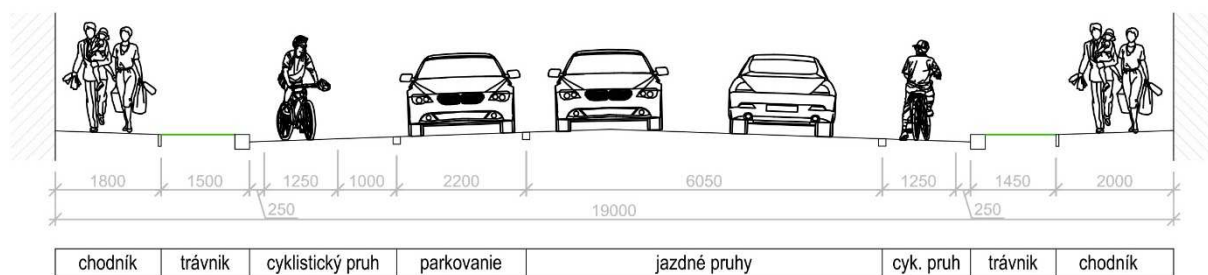
FOTO: Výjazd od vodnej nádrže ku križovaniu so železničným priecestím.

Časť trasy od koľají k vodnej nádrži je riešená cyklistickou cestičkou, od koľají po Bratislavskej ceste pokračuje cyklistickými pruhmi po obidvoch stranách komunikácie, pričom sa na jednej strane zachová pozdĺžne parkovanie (viď schéma č. 1).

Bratislavská



Vzorový priečný rez - aktuálny stav



Vzorový priečný rez - navrhovaný stav

Schéma č. 1 – vzorový príklad riešenia Bratislavskej cesty zmenou vodorovného značenia.

Pred kruhovým objazdom sa na túto diagonálu pripája zo severu Vonkajší mestský okruh a chvíľu sú vedené súbežne po Bratislavskej ulici. Na ulici 29. Augusta sa však Vonkajší mestský okruh zase odpája a na križovatke Bratislavská a Hodská ulica odbočuje trasa Šárd – Kolónia mimo teleso kruhového objazdu, prekonáva Hodskú ulicu priechodom pre cyklistov pridruženým k jestvujúcemu priechodu pre chodcov a pokračuje ďalej na severovýchod po Hlavnej ulici.

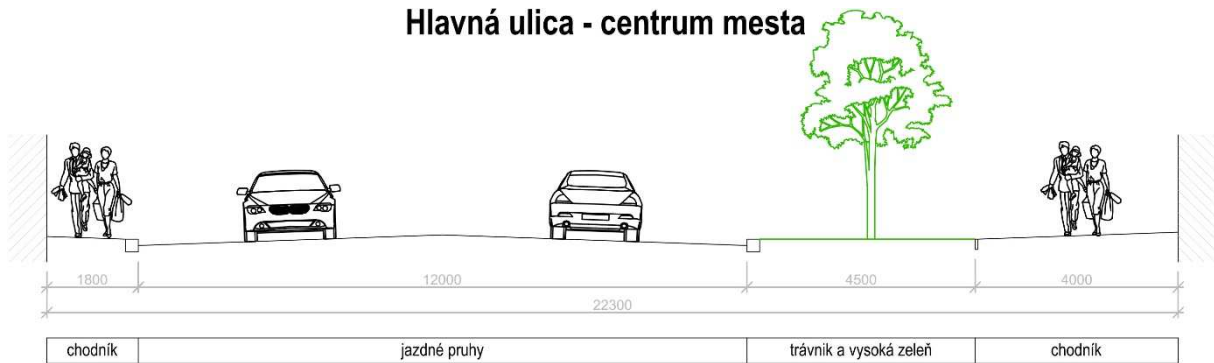
Na rozdiel od víťazného návrhu, ktorý patrí medzi podklady tejto štúdie, odporúčame viesť cyklistov po jestvujúcej komunikácii, ktorá ma dostatočnú šírku na to, aby sa na nej vytvorila cyklistická cestička oddelená od jazdných pruhov pozdĺžnym parkovaním. Vďaka takémuto riešeniu sa zachová zeleň v centre mesta a poskytnú sa priestor na prípadné rozšírenie pešej zóny (viď schéma č. 2).

Približne v strede Hlavnej ulice diagonálu križujú doplnkové trasy. Pred kruhovým objazdom na križovatke Esterházyovcov a Hlavnej trasy križujú Vnútorň a Vonkajší mestský okruh, ktoré potom pokračujú po Parkovej dole pozdĺž neogotického kaštieľa. V tomto bode cyklisti križujú cestnú komunikáciu pridruženým priechodom pre chodcov a cyklistov a dostávajú sa na druhú stranu ulice, odkiaľ pokračujú ďalej na severovýchod po ulici Kpt. Nálepku. Cyklisti prekonávajú tento úsek v prvých metroch cyklistickou cestičkou,

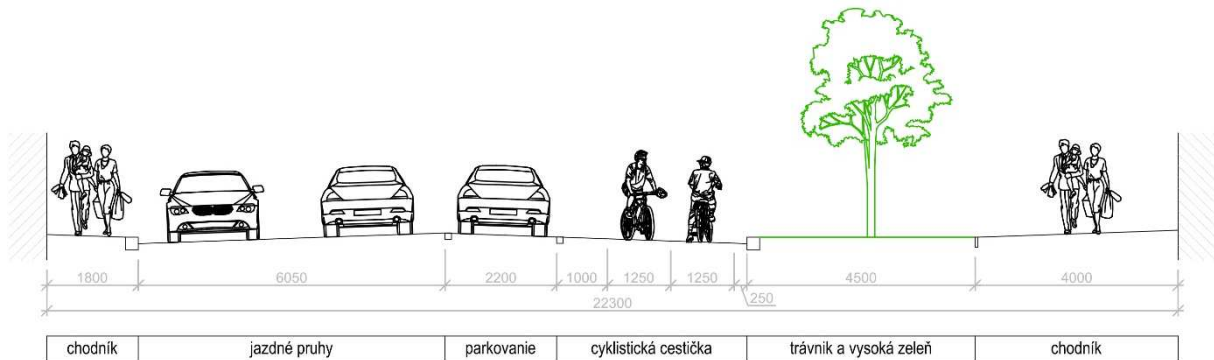
d'alej spoločnou cestičkou pre chodcov a cyklistov, ktorým križujú aj ulicu kpt. Nálepku a pozdĺž štadiónu je priestor na vytvorenie cyklistickej cestičky (viď. schéma č. 3).

Dôjde tak k zrušeniu parkovacích miest, ktoré navrhujeme presunúť na spojovaciu cestu za futbalovým štadiónom, pričom by sa táto cesta zjednosmernila. Rovnako pozdĺž Šalskej ulice je možné vytvoriť pozdĺžne parkovacie miesta a ďalší vstup do areálu s futbalovým ihriskom.

Hlavná ulica - centrum mesta



Vzorový priečný rez - aktuálny stav



Vzorový priečný rez - navrhovaný

Schéma č. 2 – vzorový príklad riešenia Hlavnej ulice zmenou vodorovného značenia. Okrem vytvorenia cyklistickej trasy dôjde aj k vytvoreniu nových parkovacích miest.

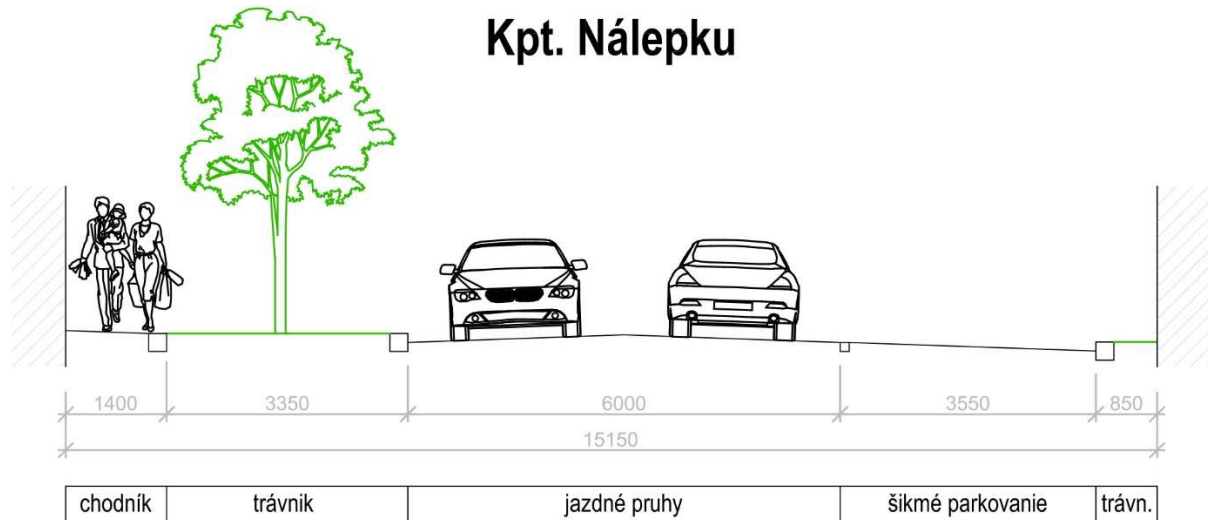


FOTO: Pohľad na križovatku pred športovou halou. Cyklisti budú vedení po ľavej strane spoločnou cestičkou pre chodcov a cyklistov.

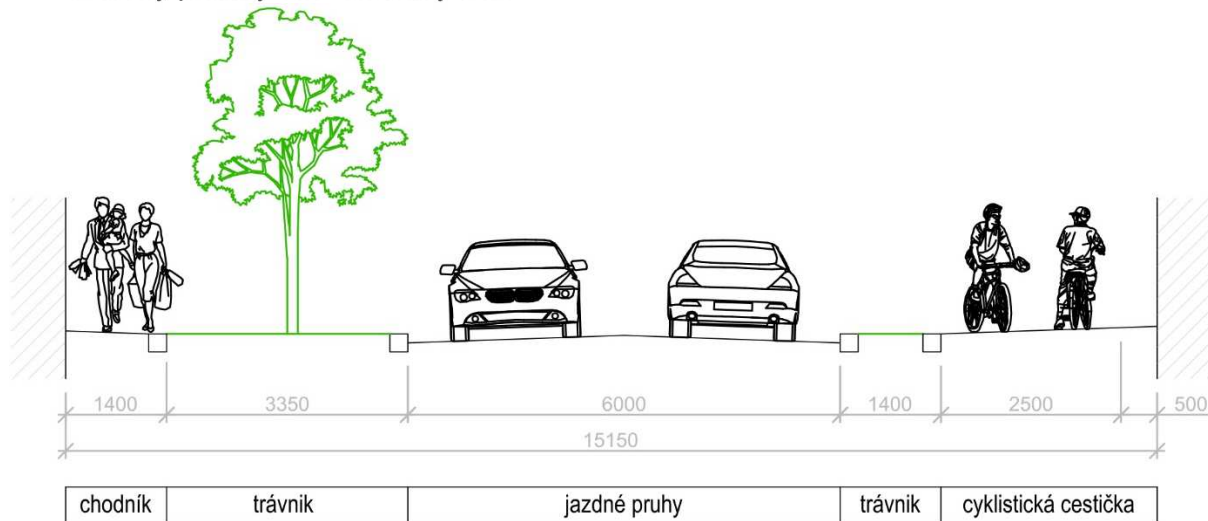


FOTO: Vstup na Futbalový štadión. Priestor na vedenie cyklistickej cestičky je po jestvujúcich parkovacích miestach. Cyklistickú trasu bude od cestnej komunikácie oddeľovať pás zelene. Nástup chodcov do športového areálu bude presunutý na druhú stranu – zo Šalskej ulice.

Kpt. Nálepku



Vzorový priečny rez - aktuálny stav



Vzorový priečny rez - navrhovaný stav

Schéma č. 3: Vzorové riešenie vedenia cyklistov popri futbalovom štadióne. Peší by boli presunutí na druhú stranu ulice.

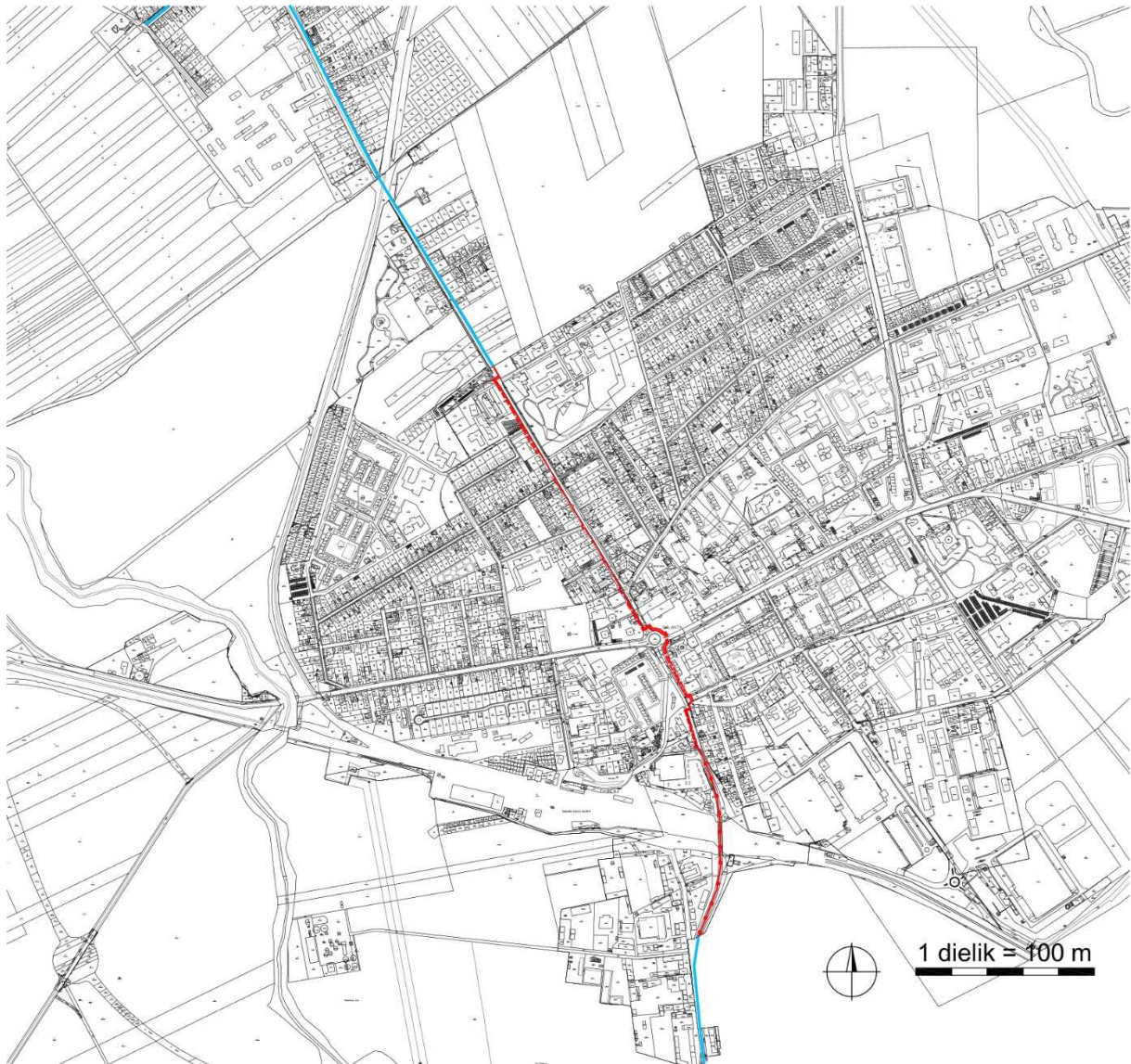
Za štadiónom sa navrhovaná cyklistická cestička napája na projektovanú cyklistickú cestičku (viď kapitola 4.3), ktorá je oddelená od jestvujúcej cesty pásom zelene.



FOTO: Cesta do Kolónie a na obchvat okolo Galanty. Po pravej strane je súbežne s jestvujúcou PK projektovaná cyklistická cestička až do mestskej časti Kolónia.

8.1.2 Diagonála Hody - Matúškovo

Trasa je vedená zo severozápadu na juh, jej dĺžka je 5,42 km. Diagonála je popisovaná zo severozápadu na juhovýchod. Začína v mestskej časti Hody a končí pri priemyselnom parku v mestskej časti Matúškovo.



Mapa: Cyklistická trasa – Diagonála Hody – Matúškovo.

Jej prvú časť zachytáva samostatná projektová dokumentácia popísaná v kapitole 4.4. Táto dopravno – urbanistická štúdia rieši až návrh napojenia od autobusovej zastávky pred nemocnicou formou obojsmerných cyklistických pruhov, ktoré pokračujú pozdĺž areálu nemocnice s poliklinikou až do centra. Nakoľko je cestná komunikácia III/5617 veľmi frekventovaná, nie je vhodné viesť cyklistov spolu s ostatnou dopravou formou cyklokoridoru (piktogramy na vozovke).



FOTO: Pohľad od nemocnice do centra mesta. Vzhľadom na šírku peších komunikácií a príľahlej zatravnenej plochy sa odporúča pri objekte nemocnice vytvoriť obojsmerné cyklistické pruhy primknuté k chodníku pre chodcov (vpravo).

Po ostatnej časti Hodskej ulice je možné viesť cyklistov len formou spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov. V širšom centre mesta sú totiž obchodné prevádzky s príľahlými parkovacími miestami, ktoré treba zachovať.

Pri JAS Parku dochádza ku križovaniu trasy s prvým kruhovým objazdom, v mieste ktorého sa pripája k diagonále aj Vnútorň mestský okruh formou priechodu pre cyklistov primknutého k jestvujúcemu priechodu pre chodcov.

Za JAS Parkom pokračuje trasa dobudovanými obojsmernými cyklistickými pruhmi k jestvujúcemu chodníku pre chodcov.

Nasledujúce kruhové objazdy sú prekonané priechodmi pre cyklistov pridruženými k jestvujúcim priechodom pre chodcov.

Pri Tesco začína nájazd cestnej komunikácie na mostové teleso, ktoré prekonáva železničnú trať. Nakoľko to priestorové usporiadanie nedovoľuje, je jediná možnosť viesť v tomto úseku cyklistov cyklokoridorom s ostatnou motorovou dopravou.

Trasa končí na hranici správneho územia mesta Galanta a ďalej ju popisuje samostatná projektová komunikácia popísaná v časti 4.4.



FOTO: Vzhľadom na jestvujúce obchodné prevádzky a nedostatočnú šírku ulice je vhodné viesť cyklistov formou spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov. Nakoľko je cestná komunikácia veľmi frekventovaná, nie je vhodné viesť po nej cyklistov formou cyklokoridoru.



FOTO: Pohľad na prvý kruhový objazd s minimálnym priemerom. V tomto úseku je potreba viesť cyklistov formou spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov, aby nedošlo ku kolízii s motorovými vozidlami.

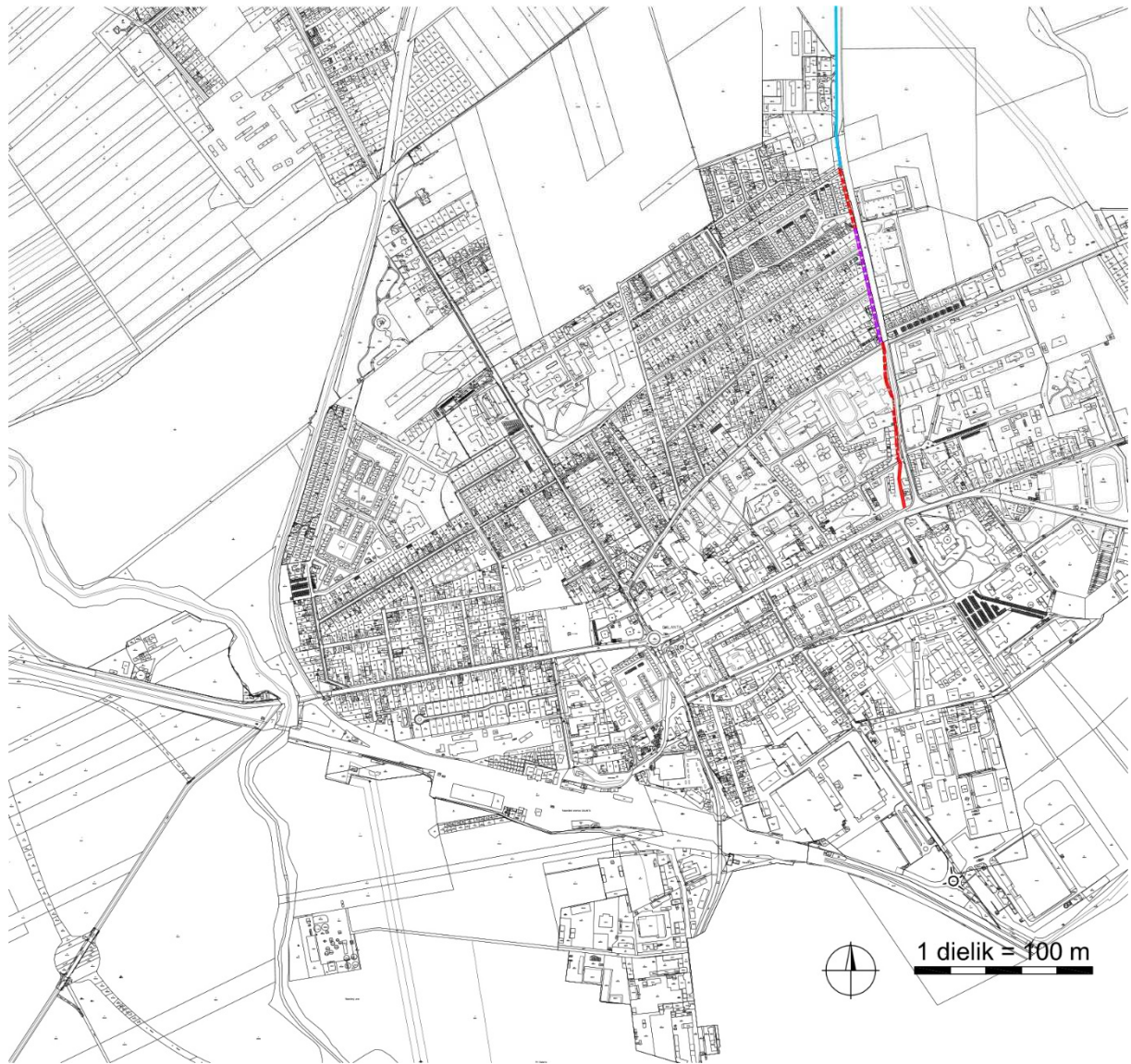


FOTO: Další z kruhových objezdov. Dostatočný priestor po pravej strane umožňuje cyklistov pohodne viesť v obojsmerných cyklistických pruhoch primknutých k jestvujúcej komunikácii pre chodcov.

8.1.3 Radiála Nebojsa

Trasa je vedená zo severu na juh, jej dĺžka je 3,46 km. Radiála je popisovaná zo severu. Začína v mestskej časti Nebojsa a končí pri neogotickom kaštieli v centre mesta.

V rámci dopravno – urbanistickej štúdie popisujeme trasu od bodu križovania ulice Esterházyovcov a Krásnej, nakoľko prvú časť radiály popisuje samostatná PD (kapitola 4.4).



Mapa: Cyklistická trasa – Radiála Nebojsa - centrum.

Pri nákupnom centre a Kauflande sa cyklistická cestička napája na jestvujúce cyklistické pruhy, ktoré sú vedené popri chodníku pre chodcov. Nemajú však dostatočné rozmer vodorovné dopravné značenie a priamo v nich sú umiestnené prekážky. Preto je vhodné tieto cyklistické pruhy upraviť podľa platných aktuálnych požiadaviek a predpisov.

Pri napojení na vnútorný mestský okruh z tejto trasy vybieha doplnková trasa – chodník pre cyklistov do neďalekého priemyselného areálu.

Pozdĺž Gymnázia J. Matušku a Z. Kodályu je trasa vedená formou združennej cestičky pre chodcov a cyklistov, pri nástupnej ploche do renesančného kaštieľu sa opäť rozširuje a k jestvujúcemu chodníku pre chodcov sa navrhuje dobudovať obojstranné cyklistické pruhy.

Ďalšia odbočka a križovanie je pri LIDL, kde je aj škola a je potreba viesť cyklistov bezpečne na druhú stranu primknutím priechodu pre cyklistov k jestvujúcemu priechodu pre chodcov až do areálu školy, prípadne na parkovisko obchodu.

Za križovatkou pokračuje trasa v zelenej ploche. Na tomto mieste sú dve alternatívy- buď budú chodci vedený dobudovanými obojsmernými cyklistickými pruhmi, alebo sa jestvujúci chodník pre chodcov preznačí a transformuje na samostatnú cyklistickú cestičku. Rovnobežne s jestvujúcim chodníkom pre chodcov ide totiž pozdĺž cesty ďalší, kam sa môžu presunúť všetci chodci.

Trasa Neboj sa – centrum končí pri križovatke ulíc Esterházyovcov a Hlavnej (kruhový objazd), kde stojí neogotický kaštieľ.

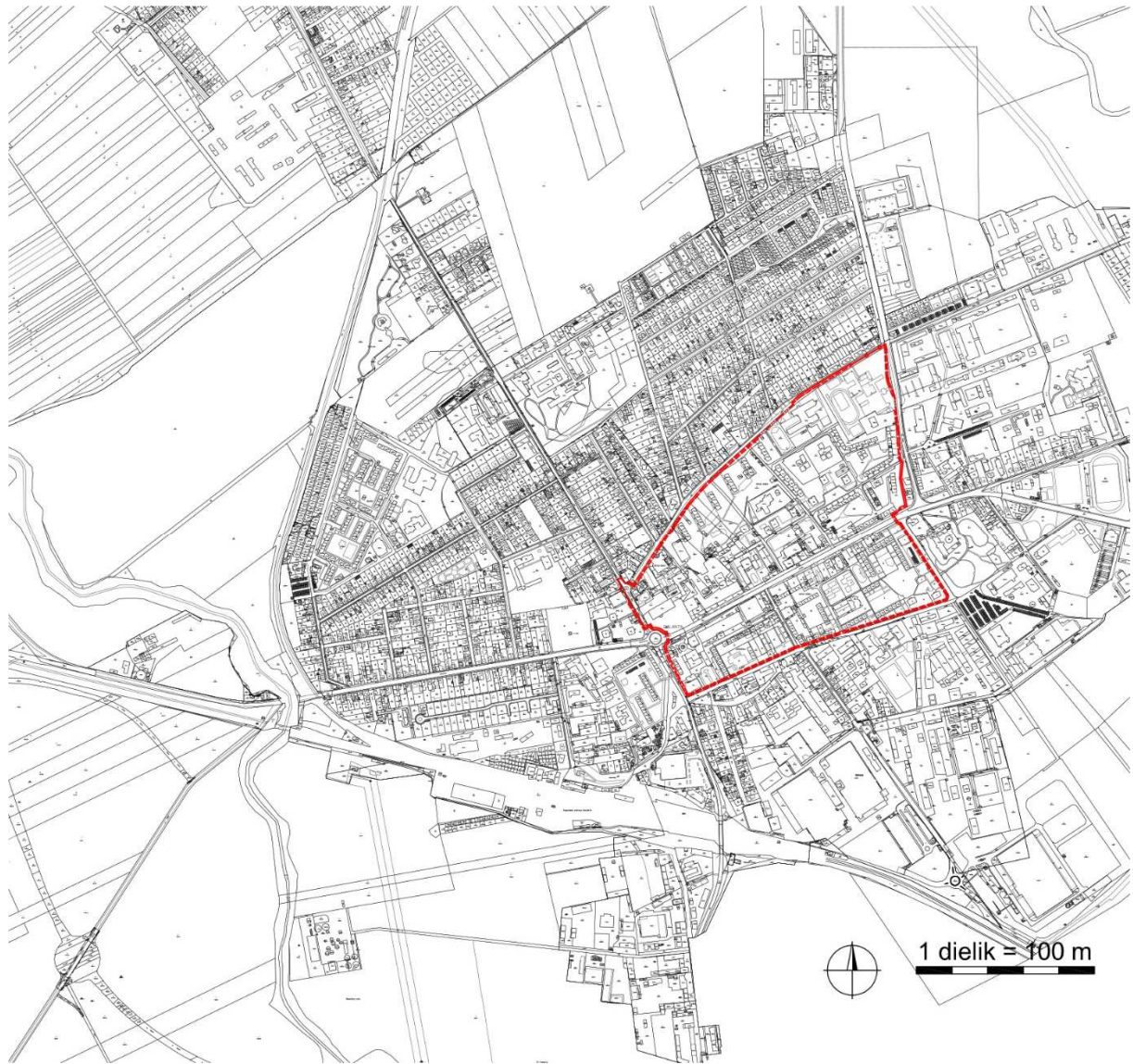
V tomto mieste sa radiála pripája na ďalšiu hlavnú trasu - Diagonálu Šárd – Kolónia.



FOTO: Pohľad z mesta, na mestskú časť Nebojsa, pri obchodnom centre a Kauflande. V tomto bode končí jestvujúci cyklochodník a je tu navrhované vytvorenie napojenia – cyklistickej cestičky, až do Neboj sa.

8.1.4 Vnútorý mestský okruh

Trasa je uzavretá s dĺžkou 3,7 km. Okruh je popisovaný od JAS Parku smerom na severovýchod. Funkčnou náplňou vnútromestského okruhu je stiahnuť cyklistov z jestvujúcich sídlisk (Revolučná štvrť, Štvrť SNP, Nová Doba) a naviesť ich bezpečne k lokálnym cieľom dopravy – centrum mesta, úrady, pošta, kostol, školy, priemyselné areály a pod.



Mapa: Hlavná cyklistická trasa – Vnútorý mestský okruh.

Vnútorým mestský okruh je doplnený niekoľkými doplnkovými cyklistickými trasami, najmä okolo trhoviska v centre mesta a skratkou k vjazdu do priemyselného parku Samsung.

Pri JAS parku sa okruh odčleňuje od Diagonály Hody – Matúškovo a prekonáva ulice Hodskú a Šafárikovú priechodom pre cyklistov primknutým k jestvujúcemu priechodu pre cyklistov a pokračuje hore, na severovýchod pozdĺž Šafárikovej ulice.

Je vedený formou obojsmerných cyklistických pruhov dobudovaných k jestvujúcemu chodníku pre chodcov, na miestach, kde to šírkové parametre nedovoľujú odporúčame vytvoriť spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov.

Pri križovatke Jilemnického a Šafárikovej sa na trasu pripája z pravej strany (juhovýchod) doplnková cyklistický trasa – Prepojenie Šafárikova - Samsung. Od tohto miesta ďalej pokračuje trasa v rovnakej forme až po Gymnázium J. Matúšku a Gymnázium Z. Kodálya, kde cyklisti prechádzajú na spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov. Chodník pre chodcov je v tomto mieste dostatočne široký pre združený priestor, ale nemá dostatočnú dimenziu na vyčlenenie samostatných obojsmerných cyklistických pruhov.

Od vstupu do budovy gymnázia sú cyklisti vedení po oboch stranách cestnej komunikácie v cyklistických pruhoch, v mieste, kde sa mení vodorovné dopravné značenie a vyčleňuje odbočovací pruh, pruhy končia a cyklistická trasa pokračuje po ulicu Esterházyovcov formou cyklokoridoru.



FOTO: Šafárikova ulica - vedenie cyklistov sa odporúča v obojsmerných pruhoch dobudovaných k jestvujúcemu chodníku pre chodcov na pravej strane.



FOTO: Šafárikova ulica – za vstupom do budovy Gymnázia. Trasa v tomto mieste pokračuje formou cyklistických pruhov. Aby sa cyklisti dostali bezpečne na druhú stranu cesty, na spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov, ktorá pokračuje k JAS Parku, je vhodné, aby sa križovanie s motorovými vozidlami realizovalo čo najbezpečnejšie – napr. vytvorením zvýšeného prahu so signalizačnými pásmi priechodu pre cyklistov pridruženého k priechodu pre chodcov.



FOTO: Gymnázium Zoltána Kodály. V tomto mieste sa začína vyčleňovať na CK odbočovací pruh, cyklistické pruhy končia a cyklisti pokračujú ďalej v cyklokoridore.

Ďalšia časť vnútorného okruhu od križovatky Šafárikova – Esterházyovcov, po kruhový objazd Esterházyovcov – Hlavná, je popísaná v kapitole 8.1.3 (Radiála Nebojsa).

Od napojenia na Diagonálu Šárd – Kolónia formou priechodu pre cyklistov pridruženého k jestvujúcemu priechodu pre chodcov pokračuje trasa Vnútorného mestského okruhu pozdĺž areálu neogotického kaštieľu (Parková ulica) po pravej strane prostredníctvom obojsmerných cyklistických pruhov dobudovaných k jestvujúcemu chodníku pre chodcov.

Na križovatke Parkovej a Zoltána Kodálya odbočuje trasa napravo, na Zoltána Kodálya. Na križovatke Zoltána Kodálya a Stavbárskej sa odpája jedno rameno Vnútorného mestského okruhu na juhovýchod, smerom k priemyselnému areálu Samsung.



FOTO: Prípojka na Samsung. Vedenie cyklistov je možné vybudovaním obojsmerných cyklistických pruhov primknutých k pravej strane chodníka.

Vetva na Samsung, ktorá pokračuje na juhovýchod je vedená formou novovybudovaných obojsmerných cyklistických pruhov, ďalej popri stromovej aleji cyklokoridorom, až po križovatku s Priemyselnou ulicou. V tom mieste križuje Priemyselnú ulicu priechodom pre cyklistov a pokračuje na juhozápad formou cyklistickej cestičky v jestvujúcej zeleni.

Záver vetvy križuje Hviezdoslavovu ulicu priechodom pre cyklistov a končí pri prístrešku na bicykle, ktorého kapacitu odporúčame navýšiť formou bezpečného parkovania bicyklov – teda napr. uzamykateľným prístreškom pre bicykle.

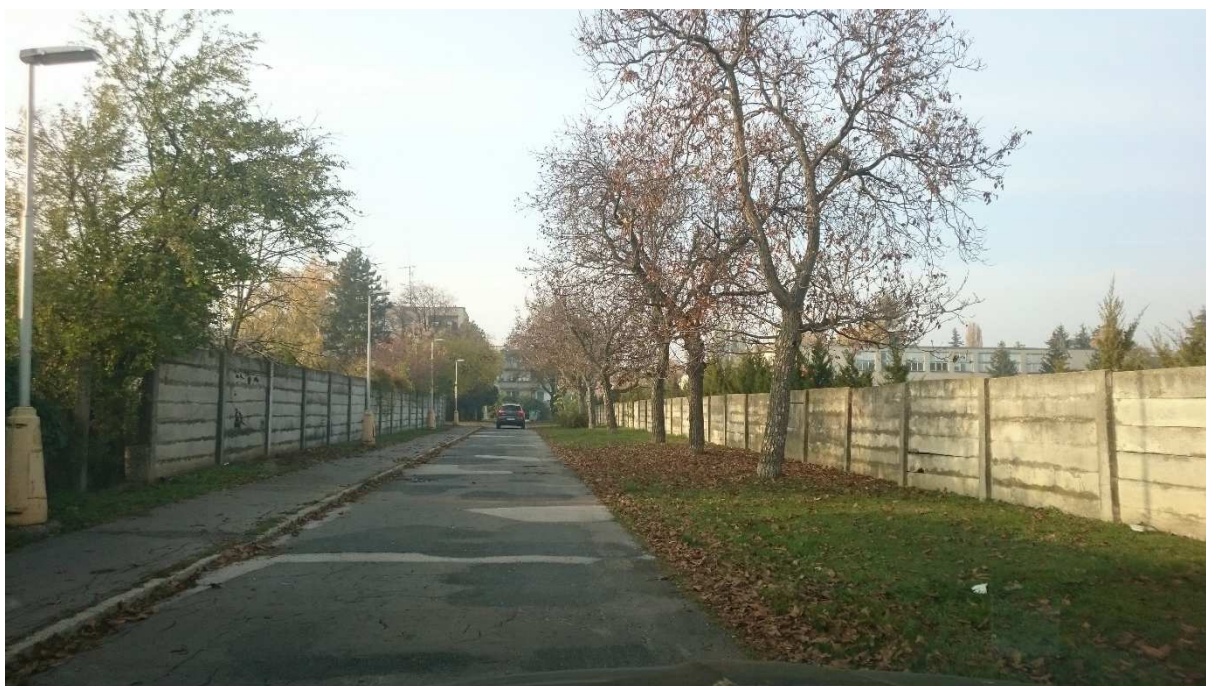


FOTO: Záber na stromovú alej pri vyústení na Priemyselnú ulicu. V tejto časti stačí viesť cyklistov v cyklokoridore, nakoľko je komunikácia málo frekventovaná.



FOTO: Záver trasy – pripojenie na Samsung – je možné vytvoriť ako cyklistickú cestičku po ľavej strane pozdĺž Priemyselnej ulice.



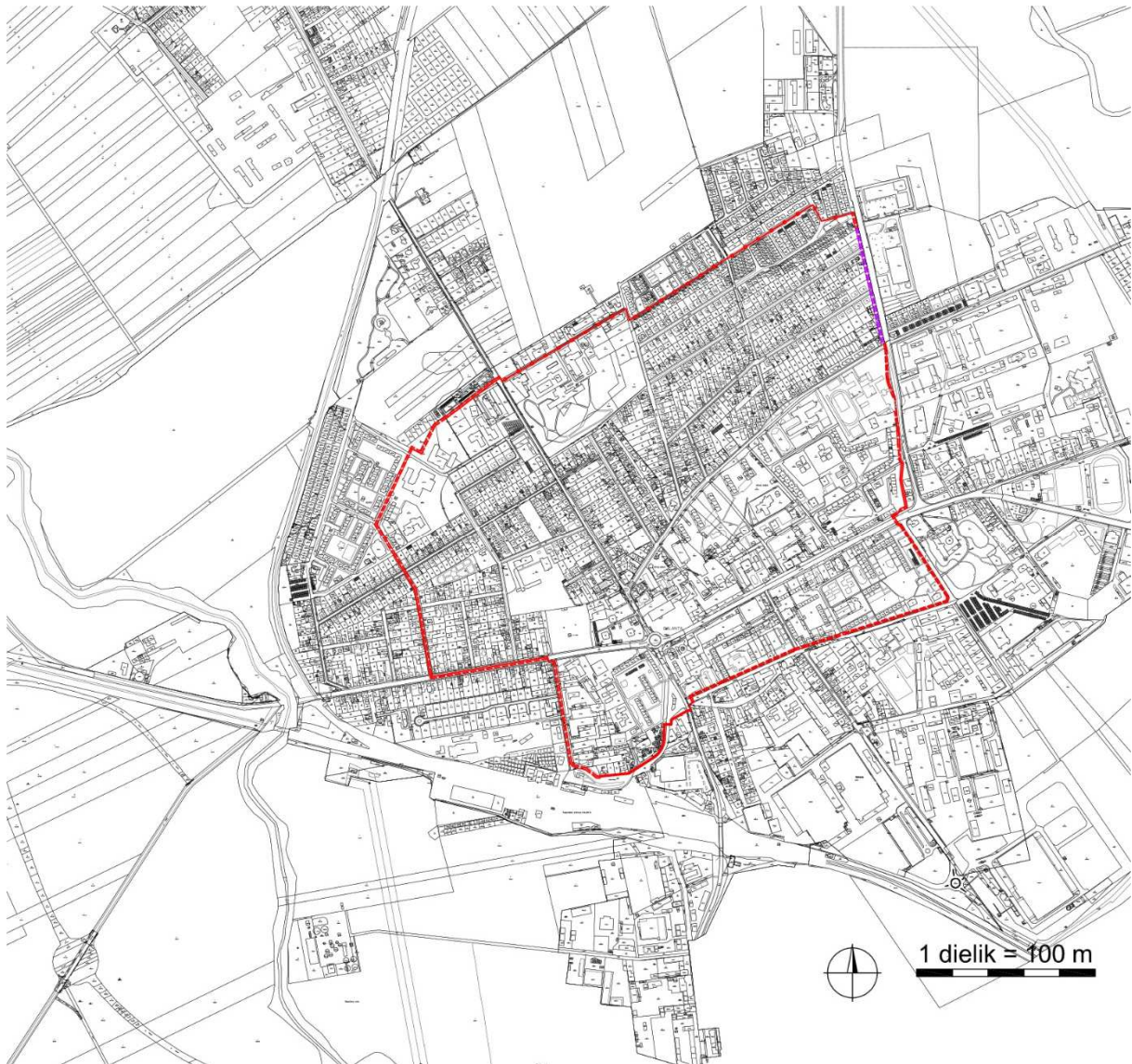
FOTO: Záver prípojky na Samsung. V tomto mieste bude vyriešené bezpečné križovanie cyklistov s motorovou dopravou. Okrem jestvujúceho prístrešku pre bicykle sa odporúča vytvoriť bezpečné parkovanie bicyklov s dostatočnou kapacitou napríklad v uzamykatelnom prístrešku pre bicykle, prípadne osadenie servisného stojanu na opravu bicyklov.

Od križovatky Zoltána Kodálya a Stavbárskej pokračuje Vnútorň mestský okruh až ku kruhovému objazdu na križovatke ulíc Vajanského a Zoltána Kodálya prostredníctvom obojsmerných cyklistických pruhov primknutých k jestvujúcemu chodníku pre chodcov.

Ostatná časť Vnútorneho mestského okruhu od tohto kruhového objazdu až po kruhový objazd pri JAS Parku je opísaná v časti 8.1.2 Diagonála Hody – Javorinka.

8.1.5 Vonkajší mestský okruh

Trasu tvorí uzavretý okruh s obvodom 5,3 km. Trasa je popisovaná od Nemocnice s poliklinikou sv. Lukáša smerom na severovýchod. Funkčnou náplňou Vonkajšieho mestského okruhu je stiahnuť cyklistov z jestvujúcich okrajových sídlisk mesta (sídliisko Sever, obytná zóna za nemocnicou.) a naviesť ich bezpečne k lokálnym cieľom dopravy – centrum mesta, úrady, pošta, kostol, školy a gymnáziá, priemyselné parky, nemocnica s poliklinikou, autobusová a železničná stanica.



Mapa: Hlavná cyklistická trasa – Vonkajší mestský okruh.

V rámci areálu nemocnice je vhodné viesť cyklistov cyklokoridorom po Hodskej ulici. Toto riešenie počíta v dlhodobom horizonte s rekonštrukciou areálu nemocnice a vybudovaním bezpečnej cyklistickej cestičky v rámci areálu, ktorá je aj v záujme investora.



FOTO: Areál nemocnice – nakoľko nemocnica nie je vo vlastníctve mesta, odporúčame vytvoriť cyklokoridor po obdivoch stranách ulice.

Za nemocnicou pokračuje trasa cez obytnú zónu s bytovými domami po Krásnej ulici. Keďže je tu nízka frekvencia motorovej dopravy a prevláda statická doprava, stačí viesť cyklistov cyklopiktogramami až po križovatku Októbrová – Esterházyovcov. V tejto časti sa na Vonkajší mestský okruh napája novostavba cyklistickej cestičky smerom z mestskej časti Nebojsa.



FOTO: Krásna ulica – málo frekventovaná, cyklistov je po nej vhodné viesť cyklokoridorom.



FOTO: Októbrová ulica – vyústenie cyklokoridoru ku obchodnému centru a Kauflandu. Napojenie na jestvujúci cyklochodník.

Časť Vonkajšieho mestského okruhu od križovatky Októbrová – Esterházyovcov po kruhový objazd na Esterházyovcov – Hlavná je podrobne popísaná v kapitole 8.1.3 Radiála Nebojsa, nakoľko je tento úsek súčasťou oboch cyklistických trás (časť z neho je dokonca súčasťou Vnútorneho mestského okruhu).



FOTO: Jestvujúci chodník pre cyklistov na ulici Esterházyovcov nemá dostatočnú šírku a na určitých miestach sú priamo v chodníku problematické prekážky. Bolo by vhodné ho rozšíriť a spomínané prekážky obísť.

Úsek od kruhového objazdu Esterházyovcov – Hlavná pokračujúci po Parkovej, Zoltána Kodálya až po kruhový objazd na Zoltána Kodyála a Hodskej je opísaný v časti 8.1.4 Vnútorň mestský okruh. Podobne ako v predošlom prípade sú tieto úseky súčasťou obidvoch hlavných cyklistických trás.

Pri poslednom kruhovom objazde križuje cyklistická cestička Vajanského ulicu priechodom pre cyklistov primknutým k priechodu pre chodcov. Zároveň tak križuje aj Diagonálu Hody – Javorinka.

Na druhej strane ulice pokračuje po jestvujúcom chodníku, ktorý odporúčame preznačiť na cyklistickú cestičku. Súbežne s ňou ide totiž v tesnej nadväznosti ďalší chodník pre chodcov, takže nedôjde k žiadnemu obmedzeniu chodcov.

Cyklistická cestička prejde cez Drevenú ulicu na druhú stranu priechodom pre cyklistov a v zeleni, ktorá je po pravej strane cesty odporúčame vybudovať samostatnú cyklistickú cestičku. Tá by viedla až k autobusovej stanici, kde by sa napojila na jestvujúci chodník pre chodcov, ktorý tiež odporúčame preznačiť na cyklistickú cestičku.



FOTO: Drevená ulica – dostatočný priestor a šírka chodníka umožňujú viesť cyklistov po jestvujúcej komunikácii pre peších formou primknutej cyklistickej cestičky (prípadne ich dobudovať). Aby to bolo možné, bude potreba riadne chodník preznačiť a doplniť signalizačný pás oddelujúci jednotlivé funkcie chodníka.



FOTO: V tomto úseku sa odporúča transformovať jestvujúci chodník a cyklistickú cestičku a peších viesť rovno cez nástupištia. Alternatívne riešenie je vytvoriť združený priestor pre chodcov a cyklistov. Vzhľadom na zvýšenú frekvenciu autobusov sa neodporúča viesť cyklistov v cyklokoridore.

V tomto bode – pri autobusovej a železničnej stanici – je veľmi dôležité vybudovať dostatočnú doplnkovú infraštruktúru pre cyklistov, teda bezpečné a uzamykateľné prístrešky pre bicykle, prípadne zriadiť aj požičovňu bicyklov.

Od stanice, po ulici 29. augusta, pokračuje hlavná cyklistická trasa formou cyklistických pruhov po oboch stranách cestnej komunikácie a na križovatke Bratislavská – 29. augusta sa napojí na Diagonálu Šárd – Kolónia.

V úseku od križovatky Bratislavská – 29. augusta, po križovatku Bratislavská – Česká, ide trasa Vonkajšieho mestského okruhu súbežne s Diagonálou Šárd – Kolónia (podrobne popísaná v časti 8.1.1).

Pri križovatke s Českou ulicou odbáča Vonkajší mestský okruh smerom k sídlisku Sever. Časť Českej ulice až po Matičnú sa odporúča zjednosmerniť a vyznačiť na jestvujúcej komunikácii cyklistické pruhy v oboch smeroch. Ďalej je šírka ulice dostatočná na to, aby sa cyklistické pruhy vybuodovali v ostatnom priestore pozemnej komunikácie.

Cez sídlisko Sever vedie trasa cyklistov po Mierovej ulici až ku Základnej škole Gejzu Dusíka cyklistickými pruhmi. V tomto bode je napojenie na Hodskú ulicu prostredníctvom pešej komunikácie, ktorú je vhodné rozšíriť o obojsmerné cyklistické pruhy. Tie privedú cyklistov do centra novovznikajúceho sídliska, odkiaľ budú cyklistickými pruhmi privedení až k vstupu do areálu Nemocnice s poliklinikou.



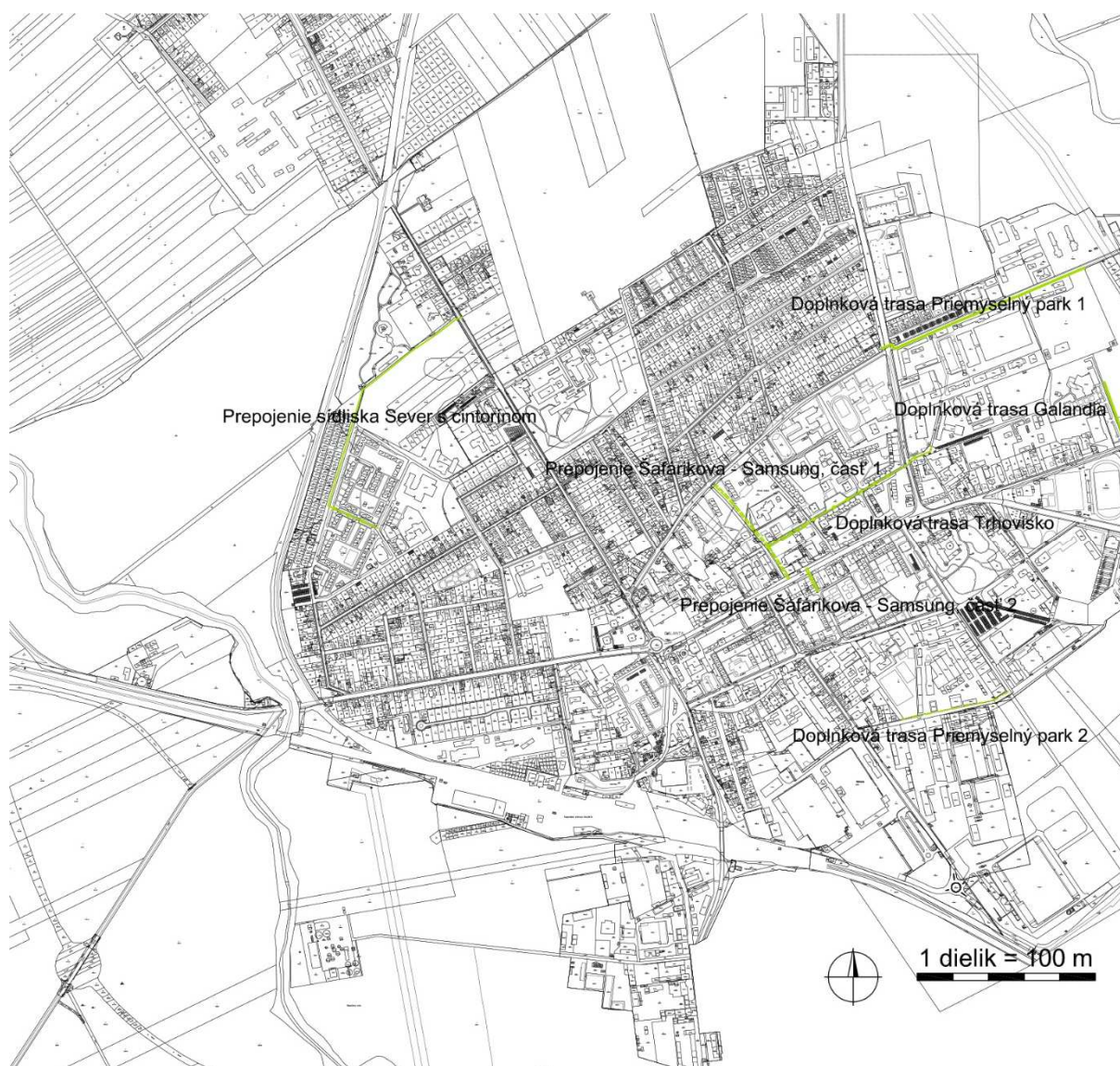
FOTO: Česká ulica – odporúča sa viesť cyklistov v obojsmerných cyklistických pruhoch a zjednosmerniť ulicu.



FOTO: Pohľad z Mierovej ulice na bytové domy na Hodskej ulici. Popri jestvujúcom chodníku pre peších je vhodné viesť paralelne cyklistickú cestičku oddelenú pásom zelene, prípadne signalizačným pásom.

8.2 Doplnkové trasy

Základná charakteristika trás			
Trasa	Začiatok	Koniec	Dĺžka
Prepojenie sídliska Sever s cintorínom	Hodská	Mierová	0,84 km*
Prepojenie Šafáriková - Samsung	Šafárikova ul.	Križov. Stavbárskej a Zoltána Kodyála	0,63 km
Doplnková trasa Trhovisko	Križovatka Revoluč. štvrť a Šturová ulica	Úzka ulica	0,55 km
Doplnková trasa Priem. Park 1	Esterházyovcov	Priemyselný park	0,55 km
Dopl. trasa Priemyselný park 2	Stavbárska ulica	Priemyselný park	0,32 km
Dopl. trasa Galandia	Kpt. Nálepku	Galandia	0,18 km



Mapa: Prehľad jednotlivých doplnkových trás.

8.2.1 Prepojenie sídliska Sever s cintorínom

Celá doplnková trasa má dĺžku 840 metrov a je popisovaná od Hodskej dole na juhozápad popri areáli cintorína až po Mierovú ulicu. Funkciou tejto trasy je obslúžiť cintorín a naviesť cyklistov bezpečne späť na hlavné cyklistické trasy.

Od Hodskej ulice sú cyklisti vedení cyklistickou cestičkou pozdĺž obslužnej komunikácie cintorína. Medzi cyklistami a cestou je pás izolačnej zelene.

Na konci cesty pokračuje cyklistická cestička paralelne s chodníkom pre chodcov. V mieste jeho napojenia na Švermovu ulicu ho križuje priechodom pre cyklistov a pokračuje pozdĺž Železničarskej ulice, po jej pravej strane. Ulica je dostatočne široká na to, aby mohol byť aj v tomto úseku vytvorený samostatný chodník pre cyklistov s izolačným pásom zelene.

V mieste križovania Železničarskej a Českej ulice sa doplnková trasa pripája na Vonkajší mestský okruh. Po uplynulej časti Českej ulice sú cyklisti vzhľadom na šírku komunikácie a vysoký podiel statickej dopravy vedený cyklokoridorom.

8.2.2 Prepojenie Šafárikova - Samsung

Doplnková trasa Šafárikova – Samsung je dlhá 630 metrov a jej hlavnou úlohou je stiahnuť z Vnútorého mestského okruhu a sídlisk Revolučná štvrť a Štvrť SNP pracujúcich obyvateľov do priemyselného parku Samsung a ďalších priemyselných parkov na juhu mesta.

Trasa je popisovaná od Šafárikovej ulice smerom na juhovýchod ku križovatke Stavbárskej a Zoltána Kodálya. Odpája sa ako samostatná cyklistická cestička od Vnútorého mestského okruhu (začiatok časti 1) a je vedená paralelne s pešími komunikáciami v rámci vnútrobloku Revolučnej štvrte. Podľa uváženia je možné viesť cestičku samostatne, či ju pridružiť k jestvujúcemu chodníku vo forme obojsmerných cyklistických pruhov.



FOTO: Vedenie trasy cez vnútroblok sídliska Revolučná štvrť.

Štúrovu ulicu prekonáva trasa prostredníctvom novovybudovaných cyklistických pruhov. Za ňou sa napája na navrhovanú hlavnú trasu Šárd – Kolónia (koniec časti 1), po ktorej pokračuje smerom na severovýchod, kde po približne šesťdesiatich metroch križuje Hlavnú ulicu.



FOTO: Štúrova ulica – v tomto bode sa doplnková trasa stáča dol'ava a pokračuje poza kríky, pozdĺž budovy až k Hlavnej ceste, kde sa napája na hlavnú trasu Šárd – Kolónia.

V jestvujúcej zástavbe je chodník pre peších, ktorý sa odporúča transformovať na cyklistickú cestičku (začiatok časti 2). V závere úseku sú cyklisti dovedení na hranicu Vnútorneho a Vonkajšieho okruhu cyklokoridorom po prvú križovatku Stavbárskej a Zoltána Kodálya.



FOTO: Chodník ústiaci zo Stavbárskej ulice na Hlavnú ulicu. Ostatné komunikácie pre peších poskytujú dostatočnú kapacitu na obsluhu chodcov. Tento chodník by bolo vhodné preznačiť na cyklistickú cestičku a ďalej ním križovať Hlavnú ulicu. K prechodu pre cyklistov

odporúčame primknúť aj prechod pre chodcov so svetelným značením, nakoľko v tomto úseku ľudia nedisciplinovane aj tak prechádzajú cez cestu.

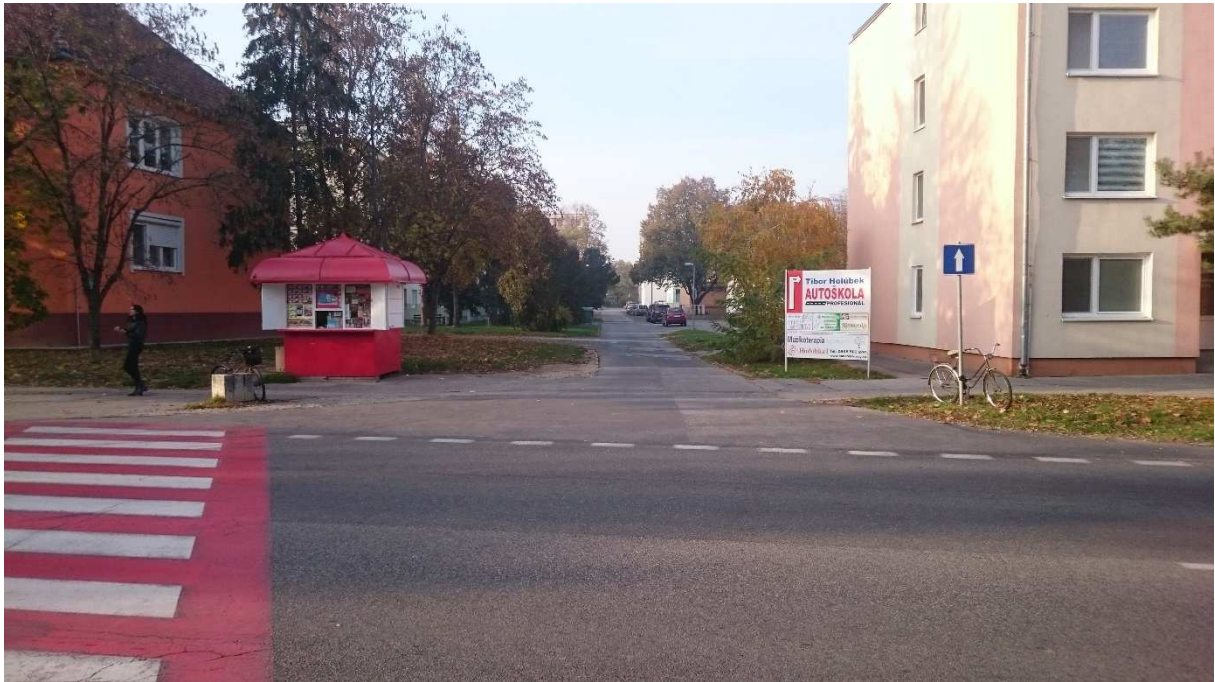


FOTO: Pripojenie doplnkovej trasy na vnútorný mestský okruh pri pošte – Stávárska ulica.

8.2.3 Doplnková trasa Trhovisko

Doplnková trasa Trhovisko je dlhá 550 metrov, začína na križovatke Revolučná štvrť a Štúrova ulica a pokračuje na severovýchod až ku škole na Úzkej ulici. Hlavnou funkčnou náplňou tejto trasy je obslúžiť trhovisko a priviesť cyklistov zo sídliska bezpečne k škole na Úzkej ulici, prípadne k príľahlému obchodnému domu.

Cyklisti sú prvých 150 metrov vedení po oboch stranách ulice v jednosmerných cyklistických pruhoch, za trhoviskom sa mení šírka ulice a po bokoch ju lemuje kolmé parkovacie státie (viď kapitolu 4.1). Trasa je teda stiahnutá na teleso cestnej komunikácie a vedená formou cyklokoridoru až ku škole na Úzkej ulici.

Ulicu Esterházyovcov križuje trasa priechodom pre cyklistov primknutým k jestvujúcemu priechodu pre chodcov.



FOTO: Prijazdová komunikácia k areálu školy. Vzhľadom na šírku komunikácie sa v tomto úseku dajú viesť cyklisti len prostredníctvom cyklokoridoru, piktogramami na vozovke.

8.2.4 Doplnková trasa Priemyselný park 1

Doplnková trasa Priemyselný park 1 je dlhá približne 550 metrov a je vedná od križovatky Esterházyovcov a Šafárikovej, pozdĺž Esterházyovcov. Je popisovaná od spomínanej križovatky a jej funkciou je priviesť zamestnancov z neďalekých sídlisk bezpečne za prácou v tunajších priemyselných parkoch.

Cyklisti sú vedení po pravej strane ulice, kde je dostatočný priestor na vybudovanie cyklistickej cestičky. V prípade nedostatku finančných prostriedkov je možné viesť trasu aj formou združeného priestoru pre chodcov a cyklistov po jestvujúcom chodníku pre chodcov.



FOTO: Ulica Esterházyovcov – časť doplnkovej trasy Priemyselný park 1 je možné vybudovať ako novostavbu cyklistickej cestičky, časť sa môže viesť po jestvujúcej pešej komunikácii na začiatku ulice.

8.2.5 Doplnková trasa Priemyselný park 2

Doplnková trasa Priemyselný park 2 je vedená od odbočky Vnútorného a Vonkajšieho okruhu na Samsung, od križovatky Stavbárskej a Priemyselnej ulice, v dĺžke 320 metrov.

Obsluhuje príľahké priemyselné parky je vedená rovnobežne s Priemyselnou ulicou po ľavej strane smerom na severovýchod.

V súčasnosti je v tomto priestore vyšliapaný chodník pre peších, na ktorom navrhujeme vybudovať novostavbu cyklistickej cestičky.

Chodci by sa mohli presunúť na druhú stranu ulice, kde by sme odporúčali vybudovať samostatnú pešiu komunikáciu, ktorá by zároveň obsluhovala jednotlivé prevádzky priemyselných areálov.



FOTO: Pohľad na Priemyselnú ulicu smerom na Stavbársku. Napravo vidíme pás zelene s vyšliapanou cestičkou, na ktorej odporúčame vybudovať cyklistickú cestičku.

8.2.6 Doplnková trasa Galandia

Je dlhá 180 metrov a napája sa na hlavnú trasu Šárd – Kolónia. Obsluhuje termálne centrum Galandia. V tesnej nadväznosti na parkoviská je dostatok priestoru na vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky.



FOTO: Pohľad na nástupnú plochu pred Thermal Park Galandia. Z hlavnej trasy Šárd-Kolónia je možné viesť jednu odbočku do turisticky frekventovaného vodného parku. Dostatok spevnených plôch umožňuje viesť cyklistov po jestvujúcej komunikácii, alebo im vytvoriť samostatný cyklistický chodník, nakoľko sú smerom na Kolóniu už len polia.

9. Záver a odporúčenia

Vybudovanie siete cyklistických chodníkov a trás má pre Galantu zásadný význam z hľadiska jej ďalšieho zdravého rozvoja. Cyklistická doprava sa musí stať skutočnou alternatívou k motorovej doprave a MHD. Veľká popularita bicykla ako dopravného prostriedku v mnohých štátoch na svete dokazuje, že pre ľudí je takýto spôsob dopravy úplne prirodzený a ak majú príležitosť sa cez mesto bezpečne na bicykli pohybovať, využijú ju všetky skupiny obyvateľov prakticky všetkých vekových kategórií.

Významnou výhodou cyklistickej dopravy sú minimálne náklady na prevádzku, pričom pri dnešnom spôsobe života je pohyb nesmierne dôležitý a práve bicykel môže pomôcť udržiavať ľuďom udržať sa v kondícii.

Ak sa cyklistické komunikácie vybudujú v potrebnej kvalite, ich trvanlivosť je rádovo dlhšia ako v prípade komunikácií pre motorové vozidlá. Chodec ani cyklista nemôžu vytvoriť také zaťaženie vozoviek aby ich zničili.

Po dôkladnom prieskume terénu a preverení všetkých hlavných trás môžeme skonštatovať, že mesto Galanta je svojou konfiguráciou pre cyklistickú dopravu takmer ideálne. Dostatočné šírky ulíc, obchvat, ktorý významnou mierou odľahčil dopravu v centre mesta, to sú premenné, ktoré poskytujú významnú príležitosť na začiatok budovania kvalitnej cyklistickej infraštruktúry.

Potrebné investície na vytvorenie hlavnej a doplnkovej siete cyklotrás odhadujeme na cca 2 mil. EUR (viď Príloha č.1), k tomu treba pripočítať investície na projektované trasy opísané v kapitole 4.3 a 4.4 vo výške cca 2,03 mil EUR (viď Príloha č. 2 a 3) a ďalšie investície spojené s doplnkovou infraštruktúrou – teda uzamykateľné prístrešky pre bicykle, stojany na bicykle, servisné stojany na bicykle, mapy a pod.

Tieto investície budú mať pozitívny dopad nasledujúceho charakteru:

- zníži sa zaťaženie komunikácií motorovou dopravou,
- zníži sa množstvo exhalácií a hladiny hluku.
- pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov
- zvýši sa dostupnosť mesta pre turistov a návštevníkov mesta, ako aj pre obyvateľov jednotlivých mestských častí.
- zlepšia sa podmienky pre imobilných obyvateľov.

Ďalším dôležitým faktorom, ktorý bude vplývať na rozvoj cyklistickej dopravy je vybudovanie bezpečných úložísk pre bicykle. Ideálna je kombinácia uzamykateľných prístreškov so stojanmi na bicykle (vyšší štandard zabezpečenia bicyklov ako obyčajné cyklostojany). Takéto úložiská odporúčame vybudovať pri väčšine lokálnych cieľov, kde strávia ľudia hodinu a viac – školy, parkoviská obchodných domov, pri kultúrnych stavbách, autobusovej a železničnej stanici a pod.

Investícia vo výške 4,03 mil. eur je vzhľadom k uvedeným prínosom jednoznačne výhodná. Je rozložená do 10 rokov tak aby bol priemerný výdaj 0,4 mil. eur za rok. To však neznamená, že prostriedky je nutné hrať len z rozpočtu mesta. Naopak, na výstavbu cyklistickej infraštruktúry sa dajú získať dotácie z IROP (Integrovaný regionálny operačný program).

Po organizačnej stránke je žiaduce, aby bol na magistráte mesta poverený jeden konkrétny pracovník, ktorý by mal na starosti koordináciu činností spojených s budovaním siete cyklotrás. Mal by koordinovať činnosti odboru investícií a rozvoja s úradom územného plánovania a stavebným úradom. Mal by dozerať na zaisťovanie prostriedkov, spolupracovať aj na území kraja na budovaní cyklotrás regionálneho a celoštátneho významu. V neposlednej rade by to mal byť človek, ktorý je aktívnym cyklistom a bude mať o rozvoj mesta v tejto oblasti čiastočne aj osobný záujem.

Na rozvoj cyklistiky je dôležitá aj osвета a propagácia. Využiť sa dajú napríklad lokálne médiá v ktorých by vybraný pracovník pravidelne prispieval a informoval verejnosť o aktuálnom stave rozvoja cyklistickej infraštruktúry.

Ak sa podarí naplniť program rozvoja cyklistickej infraštruktúry, mesto Galanta sa stane príťažlivejším, krajším, prístupnejším, čistejším, pokojnejším a zdravším miestom. Všetky tieto zmeny sú v nasledujúcich rokoch predpokladom k zvýšenej prosperite mesta.

V Šamoríne, 15.12.2015

Ing. arch. Andrej Jáchim

Príloha č. 1 - Rozpočet - Program rozvoja cyklistickej dopravy v Galante

	Novovybudované trasy [m]			Trasy vedené na existujúcich povrchoch [m]				
	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Cyklokoridor (piktogramy)	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	
Hlavné trasy								
Sárd - Kolónia	166	384			2 671		56	
Hody - Javorinka		728				543	604	
Nebojsa - centrum		483		126			41	
Vnútrotný okruh	158	1 787			200	250	148	
Vonkajší okruh	359	906			553	1 185		
Doplnkové trasy								
Cíntorín	687					155		
Samsung		331		72		153		
Trhovisko		125				420		
Galandia	200							
Priemyselný areál č. 1	621							
Priemyselný areál č. 2	313							
Spolu metrov [m]	2 504	4 744	0	198	3 424	2 706	849	
Jednotková cena za 1m*	250,00 €	250,00 €	250,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	
Cena spolu	626 000,00 €	1 186 000,00 €	0,00 €	4 752,00 €	82 176,00 €	64 944,00 €	20 376,00 €	
				Celková dĺžka cyklistických trás v metroch:				14 425
				Orientačná cena za vybudovanie všetkých cyklistických trás:				1 984 248,00 €

* zdroj - Národná cyklostatistika, príloha č.3 - Návrh finančného krytia vybraných opatrení Cyklostratégie na obdobie rokov 2014 - 2016

Príloha č. 2 - Rozpočet - Cyklotrasy k mestským častiam Hody, Javorinka, Nebojsa (DUR)

	Novovybudované trasy [m]			Trasy vedené na existujúcich povrchoch [m]			
	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Cyklokoridor (piktogramy)	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov
Trasy							
Hody	1 712						
Javorinka	2 026						
Nebojsa	2 486						
Spolu metrov [m]	6 224	0	0	0	0	0	0
Jednotková cena za 1m*	250,00 €	250,00 €	250,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €
Cena spolu	1 556 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Celková dĺžka cyklistických trás v metroch:							6 224
Orientačná cena za vybudovanie všetkých cyklistických trás:							1 556 000,00 €

* zdroj - Národná cyklostratégia, príloha č.3 - Návrh finančného krytia vybraných opatrení Cyklostratégie na obdobie rokov 2014 - 2016

Príloha č. 3 - Rozpočet - Cyklotrasa k mestskej časti Kolónia (DRS)

	Novovybudované trasy [m]			Trasy vedené na existujúcich povrchoch [m]			
	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	Cyklistická cestička	Cyklistické pruhy	Cyklokoridor (piktogramy)	Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov
Trasa							
Kolónia	1 877						
Spolu metrov [m]	1 877	0	0	0	0	0	0
Jednotková cena za 1m*	250,00 €	250,00 €	250,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €
Cena spolu	469 250,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Celková dĺžka cyklistických trás v metroch:							1 877
Orientačná cena za vybudovanie všetkých cyklistických trás:							469 250,00 €

* zdroj - Národná cyklostratégia, príloha č.3 - Návrh finančného krytia vybraných opatrení Cyklostratégie na obdobie rokov 2014 - 2016

Príloha č. 4 – Názvoslovie

Cyklistická cestička	Samostatná nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, oddelená od iných druhov dopravy.
Cyklistická komunikácia	Nemotoristická komunikácia určená výhradne pre cyklistov.
Cyklistický priechod	Úrovňové križovanie cyklistov s cestnou komunikáciou.
Cyklistický prúd	Sled všetkých cyklistov pohybujúcich sa za sebou, alebo vedľa seba tým istým smerom.
Cyklistický pruh	Pruh vyhradený pre cyklistov. Časť cyklistického pásu určená pre jeden cyklistický prúd.
Cyklistická trasa	Trasa, ktorá je vhodná na používanie cyklistami. Určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môže byť vedená na všetkých kategóriách PK ktoré umožňujú jazdu cyklistom, vrátane poľných lesných a iných ciest, ktoré nemusia mať spevnený povrch, ako aj na všetkých typoch CYK. Cyklotrasa nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky. Môže byť značená príslušným cyklistickým dopravným značením ako dopravný systém cyklotrás v riešenom území, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia, tj. Použitie jedného značenia nevylučuje ani nenahrádza použitie druhého.
Cykloturistická trasa	Cyklistická trasa s turistickým významom, značená cykloturistickým značením podľa STN 01 8028.
Cykloturistika	Forma turistiky, pri ktorej je na presun využívaný bicykel. Delí sa na cestnú cykloturistiku a horskú (MTB) cykloturistiku.
Koridor pre cyklistov	Cyklokoridor, piktokoridor – vyznačenie ideálnej stopy pre cyklistov v jazdnom pruhu. Vyznačuje sa príslušným dopravným značením. Priestor piktokoridoru môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky, pokiaľ ho práve nevyužívajú cyklisti.
Pozemná komunikácia	Komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov (podľa STN 73 6100).
Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	– PK po ktorej sa môžu spoločne pohybovať chodci aj cyklisti.