

# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis  
o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2019 Ročník X ISSN 1338-0486



Európska únia  
Európsky sociálny fond



Operačný program  
Efektívna  
verejná správa

**Cyklistický experiment  
Bratislava**

**Nová cyklocestička v Žiline**

**Zimná údržba vo Fínsku**

**Prichádza scootersharing?**







## BARI PLATÍ ZA BICYKLOVANIE, STR. 10



Trnava úspešne čerpá EU fondy aj na podporu cyklodopravy, str. 4



Nová cyklocestička v Žiline, str.5



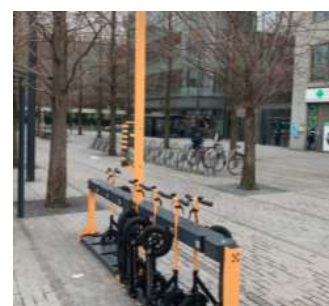
Smernica o povinnom poistení ebikov sa našťastie neschválila, str.7



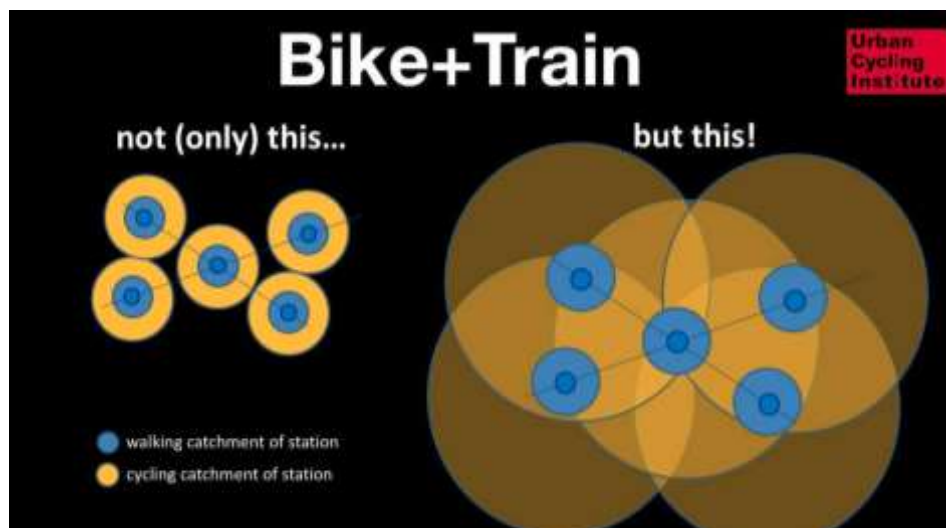
Zimná údržba vo Fínsku, str.8



Nitra aj Malacky pripravujú cyklotrasy, str.10



Prichádza scootersharing?, str.13



Prečo je dôležitá integrácia vlaku a bicyklov

Zdroj: Urban cycling institute

### **Pedál.**

Náš časopis si pripomína zaujímavé výročie, začíname už 10. ročník vydávania. Aj keď nie sme profesionálni vydavatelia, chceme sa vám poďakovať za dôveru a vernosť a veríme, že s nami zostanete aj ďalších 10 rokov! Veď to hádam stálo za to. Za desaťročie sme pre vás pripravili vyše 1000 článkov a zaujímavých noviniek.

Prajeme vám šťastný a zdravý začiatok roka 2019.

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

## CYKLISTICKÝ EXPERIMENT BRATISLAVA

Už o pár dní, 15. februára, sa v Bratislave začnú asi najväčšie dopravné obmedzenia v jej dejinách. Výstavba diaľnice D4, rýchlostnej cesty R7 a novej autobusovej stanice si vyžiadali uzavretie niekoľkých zjazdov z Prístavného mosta a kompletné uzavretie ulice Mlynské Nivy. Očakávajú sa obrovské zápchy, zmätky, nervozity v značnej časti Bratislavy. Už doteraz sme na bratislavských cestách zažívali každodenné zápchy a to dokonca priamo v tých oblastiach, ktoré sa idú teraz ešte viac obmedziť. Bude to skrátka ťažké.

Na druhej strane bude zaujímavé sledovať dve veci. Prvou je zavedenie buspruhov. Magistrát chce dostať ľudí z áut do hromadnej dopravy a preto v dotknutom smere zriadi na Gagarinovej ulici buspruhu a významne obmedzí autá. Tento krok ešte viac spomalí individuálnu dopravu a naopak urýchli dopravu hromadnú. Tá má oveľa väčšiu kapacitu, podľa modelov až 3-4 väčšiu ako autá. Bude zaujímavé sledovať, ako to bude fungovať a ako to Bratislavčania prijmu.

Lenže ako cyklistov nás však bude ešte viac zaujímať ďalšia otázka: dostanú zápchy ľudí z áut na bicykle? Teória hovorí, že áno, najmä s nastupujúcim teplejším počasím môžeme očakávať masívny nárast počtu cyklistov. Niektoré prístupové trasy do mesta, ako aj mosty cez Dunaj budú upchané, pričom významný počet jazd je nepochybne kratších ako 5 kilometrov a sú po rovine, čo je pre dochádzanie na bicykli priaznivé. Aká bude prax? Uvidíme v bratislavských uliciach viac cyklistov?

Zaujímavé bude sledovať aj vývoj predaja bicyklov a elektrických bicyklov. Bratislava je bohatý región a leto je tu horúce, takže si dovoľím odhadnúť veľmi dobrý rok pre predajcov elektrických bicyklov.

Poznatky z Bratislavy tak môžu byť zaujímavé aj pre ostatné veľké mesta Slovenska. Ich vedenia váhajú a nechcú obmedziť automobilovú dopravu, aby si nepohnevali voličov. Bratislava to chtiac-nechtiac vyskúša za nich. Možno práve skúsenosti z Bratislavy ukážu, že zmena paradigmy je možná, že obmedzenia individuálnej dopravy sú účinným nástrojom, že buspruhy zrýchľujú dopravu a najmä že ľudia sú ochotní bicyklovať a má preto zmysel vytvárať pre bicyklovanie dobré podmienky.

Bratislava, držíme palce a sledujeme vás!

## TRNAVA ÚSPEŠNÁ PRI ČERPANÍ EUROFONDOV NA PODPORU CYKLO MOBILITY.



Text a foto: Marián Kasala

Trnava i v roku 2019 plánuje pokračovať vo vytváraní priaznivých podmienok pre pohyb na bicykli. V meste by mali pribudnúť minimálne dve cestičky pre cyklistov.

V 4. kole IROP z fondov EÚ na Saleziánskej ulici so schválenou výškou výdavkov 383 221 €, schválená výška NFP je 364 060 €, pričom zo zdrojov EÚ 325 738 €. V 5. kole IROP z fondov EÚ na Bučianskej ulici so schválenou výškou výdavkov 250 305 €, schválená výška NFP je 237 790 €, pričom zo zdrojov EÚ 212 759 €.

Taktiež by sme sa mali dočkať realizácie automatického parkovacieho domu pre bicykle pri železničnej stanici Trnava. Žiadaná výška NFP 505 319 €, schválená výška NFP po odbornom posúdení žiadosti 505 319 €, predpokladaná výška NFP zo zdrojov EÚ 452 127 €.

Do tretice všetko dobré. V tomto roku začiatkom cyklistickej sezóny by sa mala do ostrej prevádzky dostať i prevádzka bikesharingu s názvom Arboria bike, kde mesto Trnava spolupracuje so spoločnosťou Lucron, ktorá buduje novú obytnú štvrť s rovnomenným názvom Arboria. K dispozícii bude systém zdieľaných elektrobicyklov s virtuálnymi dokovacími stanicami. Mesto vyčlenilo v roku 2019 na prevádzku a údržbu systému zdieľaných elektrobicyklov 15 000 €.



# NOVÁ CYKLOCESTIČKA V ŽILINE – ČO SA PODARILO A ČO NIE..

Text & foto: Marián Gogola



Minulý rok sa koncom roka vybudovali dva úseky cyklocestičiek. Jedna z nich prepája dve najväčšie sídliská, pričom prechádza popri univerzitnom areáli. Čo je na nej zaujímavé? Je to viacero vecí. Nevieme z akého dôvodu sa dáva na cyklocestičku zámková dlažba, pričom chodník je vyasfaltovaný. Ďalšou novinkou je vybudovanie zábradlia popri cestičke, najmä v oblasti výškového rozdielu. Ďalšou zaujímavosťou je ukončenie pri Výskumnom ústave dopravy, kde cyklocestička nepokračuje cez parkovisko ale cyklistov navádza na cestu. To je ale problém, lebo tu nie je dodatočné dopravné značenie, či už pre cyklistov, ani vodičov nič neinformuje, že cyklisti skončia na ceste. Upozorňujú na to iba smerové šípky, ktoré poznáme skôr z ciest. Ďalším úsmevným riešením je použitie cyklokoridora ako smerovej značky. Tu si myslíme, že sa buď jedná o neznalosť zo strany projektanta, ale zjednodušenia realizačnej firmy, ktorá zobrala šablónu cyklokoridora namiesto vhodnejších šípok. Z hľadiska komplexnosti by bolo vhodné ešte doriešiť prejazdy a vstupy do univerzitného areálu.

## V TRENČIANSKOM KRAJI PRIBUDNE NOVÁ CYKLOTRASA



Trenčiansky samosprávny kraj (TSK) dnes informoval o stave prípravy a začatí výstavby novej cyklotrasy. Nová medzištátna cyklotrasa vznikne v rámci projektu Na bicykli po stopách histórie, na ktorom spolupracuje TSK s mestom Brumov – Bylnice (Česká republika). Cyklotrasa povedie z Trenčianskeho hradu cez najstaršie pútnické miesto na Slovensku, Skalku nad Váhom a mesto Nemšová. Tu sa nová cestička pre cyklistov napojí na už existujúcu komunikáciu pre cyklistov, ktorá vedie až takmer po hranicu s Českou republikou. Na českej strane by mala táto cyklotrasa končiť na hrade v meste Brumov – Bylnice. Na slovenskej strane sa z jej celkovej dĺžky viac ako 30 km bude nachádzať 24 km.



Celková investícia zo strany TSK vrátane NFP za slovenskú časť projektu predstavuje viac ako 2,15 mil. €. Mesto Brumov – Bylnice by svoj úsek cyklotrasy malo zhotoviť za asi 2,85 mil. eur. Celková hodnota projektu teda predstavuje viac ako 5 mil. €. Z eurofondov bude projekt podporený sumou vo výške približne 4,3 mil. €. Podľa harmonogramu prác by výstavba 12-kilometrového úseku cyklotrasy nemala trvať dlhšie ako do februára 2020.

Viac o cyklotrase a procese jej prípravy sa dozviete [tu](#).

Zdroj: [https://www.tsk.sk/aktualne-spravy/tlacove-spravy/2019/vystavba-cyklotrasy-veducej-z-trencianskeho-hradu-az-za-hranice-slovenska-moze-zacat.html?page\\_id=583283](https://www.tsk.sk/aktualne-spravy/tlacove-spravy/2019/vystavba-cyklotrasy-veducej-z-trencianskeho-hradu-az-za-hranice-slovenska-moze-zacat.html?page_id=583283)



## SMERNICA O POISTENÍ MOTOROVÝCH VOZIDIEL VRÁTANE ELEKTROBICYKLOV BOLA NAŠŤASTIE ZRUŠENÁ



OZ Cyklokoalícia informovala o pripravovanej smernici, ktorá vyžadovala aj povinné poistenie pre elektrobicykle (tzv.EPAC).

Našťastie sa europoslanci vrátane tých slovenských, postavili proti návrhu a túto možnosť pre elektrobicykle neschválili.

V tejto súvislosti preto dali do pozornosti niekoľko podstatných argumentov proti smernici:

- **Bicykle na elektrický pohon nie sú motorovými vozidlami. Sú to bicykle, ktoré majú malý 250-wattový motor, ktorý nepracuje, ak jazdec nepedáluje – no pedal, no power. Ako motorové vozidlo ho neklasifikuje ani samotná EÚ.**

- **Priemerná rýchlosť bicyklov na elektrický pohon je iba o 1 a 3 km/h viac, ako je priemerná rýchlosť bežného bicykla.**
- **Bicykle na elektrický pohon nie sú príčinou žiadnych podstatných finančných alebo osobných škôd a podobne ako bežné bicykle majú úplne iné riziká poistenia zodpovednosti za škodu ako motorové vozidlá.**
- **Začlenenie EPAC do smernice by vyvolalo preťaženie príslušných úradov, zmätky medzi miliónmi užívateľov a zmiešaninu rozdielnych legislatívnych noriem v EÚ.**
- **Väčšina EPAC je tak isto ako ostatné bežné bicykle poistených už dnes ako súčasť poistenia osôb, domácností alebo cestovného poistenia**

Zdroj: <https://cyklokoalicia.sk/2019/01/preco-nepodporujeme-smernicu-o-poistenimotorovych-vozidiel/>

## Zimná údržba cyklotrás vo Fínsku

Foto: Twitter @matti\_koistinen, @hugovk

Text: Marián Gogola



Aj keď na strednom, severnom a východnom Slovensku Pani zima navalila kopu snehu, nie sme jediná krajina, ktorá zápasí s týmto problémom.

Napríklad vo Fínsku je to úplne bežné bicyklovať v zime a nedá sa povedať, že by tam kolabovala doprava. V Helsinkách sa popri cestách pre automobily udržuujú aj cyklocestičky, tak aby cyklisti mohli v pohode prejsť na bicykli .



Niektoré mestá majú aj svoje operačné plány údržby ciest počas zimy, napr. veľmi známe mesto Oulu má dve tzv. triedy /kategórie ciest. Trieda 1 sa odhrňa keď napadnú 3 cm snehu, trieda 2 , keď napadne 5 cm. Navyše cesty v kategórie triedy 1 musia byť vyčistené pred rannou špičkou (7:00) ako aj poobednou špičkou 16:00.

No u nás, často sneh na cyklocestičkách vydrží až do jari...:(





## V Nitre by mali pribudnúť tento rok 4 cyklotrasy.



Ilustračný obrázok: wikipédia

Podľa Mynitra.sme.sk a MÚ by mali v roku 2019 pribudnúť v Nitre štyri cyklotrasy. Okrem rozostavaného chodníka na nábreží rieky Nitra získalo mesto stavebné povolenie na výstavbu cyklotrasy, ktorá spojí mestské časti Mlynárce, Diely a Klokočina.

Stavebný úrad povolil aj výstavbu cyklolávky cez rieku Nitra na Wilsonovom nábreží. Na obe stavby už mesto pred časom získalo financie z fondov Európskej únie. Ďalšia cyklotrasa by mala vzniknúť aj na sídlisku Chrenová.

Mesto chce okrem toho venovať pozornosť aj súčasným cyklistickým trasám.

"Chceme sa sústrediť aj na pasportizáciu technického stavu po zime, na vylepšenie značení a údržbu. V rámci budovania novej infraštruktúry boli nastavené kritériá a technické parametre a ostáva nám čakať, ako sa skončí fáza verejného obstarávania," uviedla nitrianska viceprimátorka Michaela Hefková.

Čítajte viac: <https://mynitra.sme.sk/c/22039199/nitra-v-roku-2019-by-mali-pribudnut-nove-cyklotrasy.html#ixzz5e4w4To2N>

## Aj Malacky sa chystajú na cyklotrasy.



Foto:ludiapremalacky.sk

Je dobré, ak sa aj vedúci predstavitelia mesta postavia za rozvoj cyklo dopravy. Svedčí o tom aj prístup viceprimátora Malaciek, Juraja Říhu, ktorý deklaroval podporu cyklistickej dopravy.

Malacky majú od minulého roka Generel dopravy, ktorý prvýkrát definoval aj sieť cyklotrás. Primátor preto chce, aby sa tento územno plánovací a strategický dokument podporil aj reálnou výstavbou cyklotrás. Nakoniec, samotné malacky majú veľmi dobrý predpoklad vo využívaní bicykla, čo sa aj v určitej miere realizuje aj v súčasnosti. Okrem cyklotrás sa počíta aj s budovaním zázemia ako cykloprístreškov.

Podľa portálu Ludiapremalacky.sk by už túto jar chceli spustiť výstavbu úseku od Kozej po autobusovú stanicu. Súbežne by sa na jeseň mala spustiť výstavba cyklotrasy na Mierovom námestí a Veľkomoravskej. V roku 2020 by mala pokračovať stavba cyklotrasy na Sasinkovej ulici, ktorá prepojí svetelnú križovatku a ulicu 1. mája. V roku 2021 počítame s výstavbou cyklotrasy na Námestí SNP a Ľuda Zúbka, ktorá prepojí cyklotrasu vedúcu po Radlinského ulici s Mierovým námestím a Veľkomoravskou. V tomto roku by sa mala uviesť do výstavby aj cyklotrasa Pezinská - priemyselný park, ak budeme úspešní s projektom jej výstavby a získame peniaze z eurofondov. Ako posledné by mali ísť do výstavby v roku 2022 úseky cyklotrás na Partizánskej ulici a Ceste mládeže. Čiže po skončení tohto volebného obdobia by mala cyklo doprava v Malackách dostať veľký impulz.

Viac:

[http://www.ludiapremalacky.sk/clanok/primator-riha-cyklo doprava-zazije-znacny-rozvoj/?fbclid=IwAR2AxCSgcCHmFEVkpW\\_Xb2aV2hSqbpn5rAtAMmFPVusqTtObdiWQp4LTDY](http://www.ludiapremalacky.sk/clanok/primator-riha-cyklo doprava-zazije-znacny-rozvoj/?fbclid=IwAR2AxCSgcCHmFEVkpW_Xb2aV2hSqbpn5rAtAMmFPVusqTtObdiWQp4LTDY)



## TALIANSKE BARI PLATÍ ZA BICYKLOVANIE

Bari je mesto v južnom Taliansku, má 327.000 obyvateľov, 117 km<sup>2</sup>, významný prístav a univerzita. Ako sa ukazuje, Bari má múdre vedenie mesta, ktoré podporuje cyklodopravu – majú tam bike-sharing, investujú do parkovania bicyklov a do cyklotrás. A teraz mesto prijalo uznesenie z ríše snov: podporí prechod obyvateľov z áut na bicykle a ide na to cez peniaze. Ako povedal primátor mesta Antonio DeCaro obyvateľom, „keď budete pedálovať, tak zarobíte nielen zdravie“ – ale aj trochu peňazí. Koľko presne?

Ak pôjde obyvateľ Bari do práce a späť na bicykli, tak dostane od mesta 0,25 € za kilometer. Ak pôjde na bicykli niekam inam ako do práce, zarobí 4 centy za kilometer. Celkovo je dotácia limitovaná sumou 25 € za mesiac na obyvateľa. A nielen to. Ak si Baričan, ktorý doteraz nemal bicykel, kúpi nový bicykel, dostane naň dotáciu 150 €, ak si kúpi ojazdený, tak 100 €. Ak si kúpi elektrický bicykel, dostane dotáciu 250 €.

Cieľom experimentu je zdvojnásobiť počet obyvateľov mesta, ktorí pravidelne používajú bicykel. Nejde iba o zníženie dopravných zápch, ale aj o ochranu životného prostredia. Experiment bude trvať 4 mesiace a mesto naň vyčlenilo zo svojho rozpočtu 545.000 €. Uvidíme, ako to dopadne.

Tak čo, ktoré slovenské mesto bude nasledovať Bari?

Zdroj: Cycling today, <http://cycling.today/italian-city-bari-to-pay-people-to-cycle-to-work>





## Cyklonovinky z CES 2019

Text: Martin Bolo

Začiatkom roka sa v Las Vegas uskutočnil CES 2019, teda Svetová výstava spotrebnej elektroniky, na ktorej výrobcovia predstavujú svoje novinky, či koncepty. Do médií sa bežne dostávajú najmä produkty veľkých výrobcov z oblasti smartfónov, notebookov apod. Aby ani cyklisti neboli ochudobnení o novinky z oblasti cyklistických technológií, prinášame vám niekoľko príkladov. Prvý smartbike so systémom Amazon Alexa bude mať označenie Cybic E-Legend. Alexa na ňom bude ovládať zapínanie osvetlenia, spúšťať hudbu, navigovať podľa požiadaviek cyklistu apod.

Nové modely relatívne klasických ebikov predstavil francúzsky Coleen. Na tomto bicykli okrem dizajnu zaujme aj relatívne ľahký, 2,3 kg vážiaci motor a 1,9 kilový carbónový rám, či rýchlosť nabitia batérie na plnú kapacitu iba 2,5 hodiny.

Ak sa vám už zdajú bežné ebiky nudné výrobca Pragma Industries prišiel s bicyklom poháňaným vodíkom. Odtiaľ pochádza aj názov modelu Alpha H2 bike.



Coleen



Alpha Bike

# Framing the Third Cycling Century

---

Na základe výstupov z medzinárodnej cyklokonferencie z Manheimu v roku 2017 sa vytvorila zaujímavá publikácia, ktorá definuje rámec pre aplikovanie cyklodopravy v treťom cyklostoročí.

Kolektív autorov tak pripravil zaujímavú publikáciu rozdelenú na niekoľko kapitol. Publikácia má za cieľ pretaviť výsledky z výskumu do praxe. Toto veľmi chýba aj na Slovensku, keď všeobecné vedecké výsledky sú často krát známe, avšak implementácia a zlepšenie všeobecne dopravy alebo mobility trvá neskutočne dlho.

Kolektív autorov tak pripravil zaujímavú publikáciu rozdelenú na niekoľko kapitol. Publikácia má za cieľ pretaviť výsledky z výskumu do praxe. Toto veľmi chýba aj na Slovensku, keď všeobecné vedecké výsledky sú často krát známe, avšak implementácia a zlepšenie všeobecne dopravy alebo mobility trvá neskutočne dlho. Pre tých, ktorí sa chcú inšpirovať, môžu si stiahnuť publikáciu z tohto linku (Nemecký úrad pre životné prostredie):

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/figuring-the-third-cycling-century>

Publikácia uvádza aj zaujímavé príklady z praxe, ako sa vysporiadať s najrozličnejšími oblasťami, či už plánovanie, zvýšená propagácia, či možnosti využitia elektro nákladných bicyklov a pod.

Určite odporúčam prečítať (je žiaľ iba v angličtine).





## Prichádza scootersharing?

**Text: Marián Gogola**

Požičiavanie verejných skútrov začína byť populárne v niektorých mestách sveta v Číne alebo USA a zopár miest v Európe. Pri súčasných cenách ich možno stretnúť už aj v slovenských mestách, síce nie tak ako v zahraničí, ale nejaké tie lastovičky sme už videli. Dodávateľ pre budúci bikesharing, ktorý v metropole východného Slovenska bude prevádzkovať bikesharing, síce predstavil aj takéto možnosti, ale reálneho nasadenia sme sa ešte nedočkali.

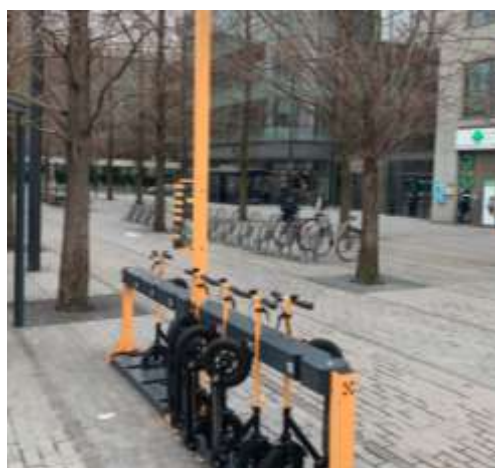
Čo sa týka tzv. skútersharingu alebo kolobežkosharingu, ten je „v plienkach“ aj v iných mestách. Funguje na podobnom princípe ako klasický bikesharing.

Môžu byť zaujímavým spestetrením alebo doplnkom jazdy od dverí k dverám, najmä v kombinácii s verejnou dopravou alebo dopravou na posledný kilometer.

Tak sme zvedaví, či sa niekto na Slovensku na toto podujme.



Miesta s bikesharingom a scootersharingom v Arlingtone USA. Zdroj: twitter Mobility lab team



Stanica v Paríži, zdroj:

<https://pbs.twimg.com/media/DyFb8RhVsAE0p8K.jpg>

## CYKLISTICKÝ MNÍCHOV

Radovan Červienka

Predvianočná (resp. pedsilvestrovská) atmosféra ma zaviala do Mníchova, popozerať trochu toto nemecké mesto. Samozrejme, popri množstve pamiatok a zaujímavostí, mi neušla ani cyklistická doprava, samozrejme z hľadiska cyklistickej infraštruktúry.

V Mníchove skoro všade nájdete cyklistické pruhy, ktoré sú priamo integrované buď priamo v ceste alebo sú súčasťou chodníka (a tie pri svetelne riadených križovatkách prechádzajú do vozovky). Nakoľko Nemecko nemá klasicky značené priechody, je nutné rozlišovať šírky prerušovaných čiar, a na základe tých identifikovať, ktorá časť je pre cyklistov a ktorá pre chodcov ( na jednej strane lacné riešenie, na druhej pre neznalých dosť nebezpečné).



Cyklistické pruhy sú značené na červeno, ale len naozaj nebezpečné miesta, alebo miesta, kde je nutné pre cyklistu vyznačiť nejakú dôležitú zmenu (treba však poznamenať, že červená sa používa len a len pre cyklistov).

Častým riešením sú aj nepriame odbočenia (bez svetelne riadených križovatiek)





Na mnohých miestach nájdete aj odbočenia a križovania samotných cyklistických pruhov.



Mníchov si dal filozofiu. Kde je to možné, robíť čo najširšie cyklistické pruhy vo vozovke aj za cenu zrušenia odbočovacích pruhov pre autá. Na veľa miestach sa nachádzajú cyklistické pruhy široké aj 3 m.



Pri križovaní chodcov sa využíva len vodorovné dopravné značenie a to za pomoci zobrazenia značky na zemi. V určitých miestach nájdete aj podfarbenie červenou (závisí to taktiež od intenzity). Zvislé dopravné značenie sa nepoužíva (výborná inšpirácia do budúcnosti aj u nás).

Niekoľkokrát u nás vysvetľovaná (hlavne na ministerstvách) cyklistická ulica je na mnohých miestach štandard.



Samozrejme nájdete tam aj štandardné dopravné značenia ako u nás, ako je priečny pohyb cyklistov, či jednosmerky pre cyklistov (to bol boj presadiť to u nás).







Samozrejme aj Mníchov má svoj bikesharing. Prevádzkuje ho spoločnosť MHD.



Smerové tabule pre cyklistov nájdete všade, aj tam kde nie sú pruhy, či cestičky. Pochopili, že cyklisti musia byť navádzaní všade, nie len na cestičkách. Týmto by sa mali inšpirovať niektoré mestá aj u nás a osadzovať aj mimo cestičiek. Zaujímavosťou sú aj pred okružnými križovatkami.

Inak spoznáte skade bol prijatý tvar na Slovensku ☺ (a znova spomienka aký to bol boj na ministerstve vysvetliť potrebu takýchto značiek).



V Mníchove (a aj v celom Nemecku) sa používajú na označenie pruhov klasické značky C8 (teda nie pruhové). Aj u nás sa viedla nedávno na toto diskusia, no zapadla prachom. Musím priznať že takéto riešenie mi príde prehľadnejšie. Treba však spomenúť, že všetky značky sú zmenšené (teda nie ako tie naše plácačky)







Na mnohých miestach prechádza z pruhu na ceste do pruhu pri chodníku pre chodcov, bez značenia. Musím povedať, že ako cudzinec, veľakrát som sám dumal ako ďalej na bicykli. Chýbalo mi tam nejaké nasmerovanie, Ale domáci sú asi zvyknutí.

Štandard sú aj blikajúci cyklisti na semaforoch, pre odbočujúcich vodičov. U nás aj keď tú možnosť máme, sa vôbec nepoužíva (že vraj nebezpečné).

Aj napriek tomu že v Mníchove sú na 90% miestach pre cyklistov pruhy jednosmerné, nepoužívajú žiadne prikázané smery pre cyklistov ani iné značky. Maximálne nájdete zákazovú značku v protismere. Aj to nie všade (tu pochopili, že veľa značiek neznamená väčšia bezpečnosť).



No a na záver:

Mníchov sa jednoznačne vybral myšlienkou presadzovania cyklistickej infraštruktúry. Vo väčšine je to pomocou cyklistických pruhov. Medzi zaujímavosti patrí, že nenájdete nikde dlažbu pre nevidiacich.

V Mníchove sa cyklista nestratí, nakoľko všade nájdete cyklistické smerové značenia, ale taktiež cyklistu nezahlcujú zbytočnými značkami a obmedzeniami ako u nás. Možno raz sa u nás dopracujeme aj k niečomu takémuto, ale na všetko treba mať vôľu...





## VEĽKÁ BRITÁNIA: PEŠÍ A CYKLISTI MUSIA MAŤ PRIORITU



Ilustračné foto: [dailymail.co.uk](http://dailymail.co.uk)

„Pri výstavbe nových alebo rekonštrukcii existujúcich ciest by mali byť uprednostňované záujmy chodcov, cyklistov a užívateľov hromadnej dopravy.“ Nie, to nevyhlásil nejaký cyklistický klub alebo záujmové združenie chodcov, nie je to ani prehlásenie dopravnej agentúry či ministerstva dopravy. Ide o oficiálne vyhlásenie britského štátneho inštitútu NICE (Národný inštitút pre kvalitné zdravie a zdravotnú starostlivosť).

Pozitívny vplyv bicyklovania a chôdze na zdravotný stav obyvateľov je častým argumentom pri presadzovaní nemotorovej dopravy (aj keď bohužiaľ nie na Slovensku). Väčšinou túto argumentáciu používajú procyklistické organizácie, výskumné inštitúcie a pod., teraz však ide o vyjadrenie štátnej zdravotníckej agentúry, čo predstavuje významné posilnenie takejto argumentácie. Nejde pritom iba o vyhlásenie, inštitút dal do pripomienkového konania komplexné štandardy kvality, ktorými by sa po ich prijatí mala riadiť verejná správa vo Veľkej Británii. Cieľom navrhnutých princípov je rozhýbať Britov, keďže 26 percent obyvateľstva je obéznych, nedostatok aktívneho pohybu je príčinou každého šiesteho úmrtia a liečenie chorôb, spôsobených nedostatkom pohybu, stojí Veľkú Britániu ročne 7,4 mld libier (viac ako 8,3 mld eur). Preto je potrebné Britov dostať z áut, rozpohybovať ich. Predpokladom sú podmienky pre kvalitnú, bezpečnú a atraktívnu pešiu a cyklistickú dopravu a pre využívanie hromadnej dopravy a práve o to teraz vo Veľkej Británii ide. Inštitút tvrdí: „Ľudia sa dnes pešo a na bicykli cítia menej bezpečne ako v aute a to musíme zmeniť. Väčší objem pešieho a cyklistického pohybu obyvateľov je prínosný aj pre jednotlivcov, aj pre zdravotnú starostlivosť“.

Princípy, ktoré NICE navrhuje a ktoré sa vo Veľkej Británii začnú používať pri plánovaní a rozhodovaní verejnej správy, sú:

1. Miestne úrady by mali mať koordinátorov, ktorí budú pri plánovaní rozvoja sídiel, dopravy, voľnočasových aktivít a zdravotníckej starostlivosti dozerať na vytváranie podmienok pre aktívny pohyb obyvateľov.
2. Miestne úrady by mali vytvárať podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu a pre využívanie hromadnej dopravy a uprednostňovať tieto módy pred individuálnou automobilovou dopravou.
3. Pri tvorbe verejných priestranstiev by malo byť využívané participatívne plánovanie, t.j. zapojenie miestnych obyvateľov do plánovacieho procesu.
4. Pracoviská by mali podporovať zamestnancov, aby pri dochádzaní do práce využívali aktívny pohyb.
5. Školy by mali vytvárať podmienky pre využívanie aktívneho pohybu pri dochádzaní žiakov do školy.

NICE každý z týchto štandardov podrobne rozpracoval a poskytol ich na pripomienkovanie ([pozri tu v angličtine](#)). Tieto princípy sú využiteľné „osvietenými“ úradmi aj u nás na Slovensku. Z hľadiska pešej a cyklistickej dopravy sa v dokumente navrhuje napríklad nasledovné:

- výstavba a obnova chodníkov pre peších a cyklistických ciest pozdĺž existujúcich dopravných trás;
  - rozširovanie chodníkov pre peších a cyklistických ciest;
  - realizácia opatrení pre skľudnenie dopravy a zníženie rýchlosti áut;
  - zvýšenie pozornosti pre hromadnú dopravu vo vidieckych oblastiach;
  - zlepšenie hromadnej dopravy k parkom a do prírody.

Vyplýva z tohto všetkého niečo aj pre Slovensko? V najbližšej dobe iste nie, zdá sa, že rezort zdravotníctva takto zatiaľ nerozmýšľa. Verme však, že v rámci princípu „hodnota za peniaze“ aj naši zdravotnícki manažéri pochopia, že investícia do prevencie je menšia a pritom efektívnejšia, než nekonečné a drahé riešenie následkov. Možno sa teda dočkáme doby, keď do cyklistickej infraštruktúry nebude investovať a podporovať ju iba ministerstvo dopravy či ministerstvo pôdohospodárstva, ale aj ministerstvo zdravotníctva a organizácie v jeho rezorte.

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis

+



**V NITRE ANI V ZIME NEZAHÁĽAJÚ. BOLI SI POZRIEŤ BUDÚCU CYKLOTRASU.**

Zdroj: M.Hefková

---

—



Údržba cyklotrás na Slovensku počas zimy. zdroj: M.Dravecký



# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2019 Ročník X Web: [www.mulica.sk/cyklisticka\\_doprava](http://www.mulica.sk/cyklisticka_doprava) ISSN 1338-0486

Správy, ktoré nemajú uvedený zdroj sú preberané z portálu [www.cyklodoprava.sk](http://www.cyklodoprava.sk)

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne. Neprešlo jazykovou úpravou. Uzávierka čísla 10. V mesiaci.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



# cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne.

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

## Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: [info@mulica.sk](mailto:info@mulica.sk)

## Redakcia:

Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond

