

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 6 Rok 2018 Ročník IX ISSN 1338-0486





Martin vyhral súťaž Do práce na bicykli, ako sú na tom ostatné mestá?, str.5

1. miesto: Martin Štefánik	2. miesto: Martin Štefánik
3. miesto: Martin Štefánik	4. miesto: Martin Štefánik
5. miesto: Martin Štefánik	6. miesto: Martin Štefánik
7. miesto: Martin Štefánik	8. miesto: Martin Štefánik
9. miesto: Martin Štefánik	10. miesto: Martin Štefánik
11. miesto: Martin Štefánik	12. miesto: Martin Štefánik
13. miesto: Martin Štefánik	14. miesto: Martin Štefánik
15. miesto: Martin Štefánik	16. miesto: Martin Štefánik
17. miesto: Martin Štefánik	18. miesto: Martin Štefánik
19. miesto: Martin Štefánik	20. miesto: Martin Štefánik

V 3 kole bolo podporených 19 nových cyklotrás, str. 4



V Bardejove otvorili novú cyklotrasu, str.6



Amsterdam myslí na cyklistov aj počas rekonštrukcie, str.7



Pafo Habera dáva návod ako sa nezabiť na bicykli, str.9



V Bratislave budujú nový bikesharing, str.10



Rozhovor s Ing. Radovanom Červienkou o pripravovaných TP a cyklodoprave, str.15



Budúcnosť dopravy...



Pedál.

Budeme mať nových 19 úsekov cyklotrás, aj takto opatrne by sme sa mohli tešiť. Avšak ostaťme radšej pri zemi. Nie je všetko ružové, najmä z pohľadu systematickej podpory cyklopravy. Teší nás aspoň skvelá účasť na tohtoročnej kampani Do práce na bicykli.

Ďakujeme aj nášmu neúnavnému prispievateľovi Vladimírovi Krmelovi zo Šumperka za nádherné pohľadnice.

Príjemné čítanie

Marián Gogola

V treťom kole bolo podporených 19 nových cyklotrás za približne 11 mil. eur

Na stránke Ministerstva pôdohospodárstva sa zverejnili výsledky tretieho kola podporených projektov na výstavbu cykloinfraštruktúry v rôznych mestách na Slovensku.

Cyklotrasa Nitra – Dražovce	Mesto Nitra
Cyklotrasa Autobusová stanica - Štúrova ul., Nitra	Mesto Nitra
Cyklotrasa Mlynáre - Diely - Klokočina	Mesto Nitra
Cyklotrasa Košice Eurovelo 11, časť B.2 - ústie Myslavského potoka do Hornádu	Mesto Košice
Cyklistický chodník KROMPACHY centrum smer SLOVINKY	Mesto Krompachy
Cyklocesta mesta Detva - cesta do a zo zamestnania	Mesto Detva
Zvýšenie mestskej mobility budovaním siete cyklistickej infraštruktúry v Trenčíne: Chodník a cyklotrasa Kasárenská ul.	Mesto Trenčín
Cyklotrasa Družstevná - Radlinského Malacky	Mesto Malacky
Mikulášska cyklotrasa ako ekologická alternatíva dopravy – 2. etapa	Mesto Liptovský Mikuláš
Mikulášska cyklotrasa ako ekologická alternatíva dopravy – 3. etapa	Mesto Liptovský Mikuláš
Cyklotrasy bez hraníc – štúdie a plány, Mikroregión Kľátovské rameno, objekt: 204-04 Prispôsobenie účelovej komunikácie pre cyklistov a ostatnú dopravu, objekt: 204-07 Nemotoristická komunikácia pre cyklistov Malé Dvorníky	Obec Malé Dvorníky
Cyklocesta Modra - Šenkvice	Združenie obcí Modra - Šenkvice
Cyklochodník Mlynský náhon (od ul. Kúpeľnej po areál VŠ)	Mesto Prešov
Spoločný chodník pre cyklistov a chodcov – pozdĺž cesty I/18	Mesto Svit
Vybudovanie cyklotrás v meste Piešťany - 1. etapa	Mesto Piešťany
Bližšie k práci, Zdravšie v živote – cyklistická doprava	Náš región - Podpoľanie
Výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu na území mesta Humenné	Mesto Humenné
Cyklistické trasy v Železovciach - zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy	Mesto Železovce
Zvýšenie atraktivity nemotorovej dopravy prostredníctvom bike-sharingu v Košickom kraji	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
Podpora budovania cyklistickej infraštruktúry v meste Topoľčany	Mesto Topoľčany
Zvýšenie miestnej mobility vybudovaním cyklistickej infraštruktúry v meste Turzovka	Mesto Turzovka
Vybudovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za zamestnaním	Obec Stožok
Cyklotrasy v obci Čífer II. etapa	Obec Čífer
Cyklochodník Toplianska ulica, Bardejov	Mesto Bardejov
Obnova existujúcich komunikácií pre nemotorovú dopravu v k.ú. Iliašovce a v k.ú. Harichovce	Obec Harichovce
Stavebné úpravy na existujúcich komunikáciách pre nemotorovú dopravu	Obec Iliašovce
Vybudovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za zamestnaním	Obec Klokoč
Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity cyklistickej dopravy v meste Veľký Šariš - 2. etapa	Mesto Veľký Šariš
Euro Velo 11 v Prešovskom kraji, úsek Veľký Šariš – Pečovská Nová Ves, k. ú. Pečovská Nová Ves	Obec Pečovská Nová Ves
Euro Velo 11 v Prešovskom kraji, úsek Veľký Šariš – Pečovská Nová Ves, k. ú. Šarišské Michaľany	Obec Šarišské Michaľany
Eurovelo 11 – Sabinov a Orkucany	Mesto SABINOV

Zdroj:

<http://www.mpsr.sk/?navID=1&id=13006>

Do práce na bicykli trochu inak

V Kolárove sa už osadili cyklostojany s cyklopumpou ako výsledok aktívnej participácie samosprávy.



Mimochodom 21 cyklostojanov a 3 verejné cyklopumpy sú už pripravené na expedíciu do Kolárova, Žiliny, Liptovského Mikuláša, Trnavy a Košíc.

Podobne sa tešil aj najväčší zamestnávateľ, ktorý sa zapojil do súťaže. Bola ním Železničná spoločnosť Slovensko s 262 súťažiacimi v 76 tímoch! Napríklad aj vlni ZSSK obsadila piate miesto s 39 tímami a 127 zapojenými súťažiacimi. Tento rok sa však heclí!:-)



Martin vyhral v súťaži Do práce na bicykli 2018



Tento rok bola kampaň Do práce na bicykli výnimočná aj v tom, že sa zmenili podmienky vyhodnocovania poradia samospráv. Kým po minulé roky organizátori zostavovali tabuľku podľa počtu registrovaných súťažiacich na počet obyvateľov mesta alebo odjazdených kilometrov (takisto na počet obyvateľov mesta), tento rok sa v tabuľke zohľadňovali až 4 faktory:

1. Celkový počet súťažiacich
2. Počet najjazdených kilometrov na bicykli (prepočítané na počet obyvateľov mesta)
3. Počet jazd na bicykli (prepočítané na počet obyvateľov mesta)
4. Počet súťažiacich (prepočítané na počet obyvateľov mesta)

Vzniknuté poradie samospráv tak bolo najférovejšie spomedzi všetkých ročníkov samospráv. Aktivita prvých troch miest v tabuľke bola navyše aj odmenená – získali skladacie bicykle DEMA, ktoré skončia u niektorého z

miestnych súťažiacich.

Ak chcete zistiť na akom mieste sa umiestnila vaša samospráva, pozrite si nasledovnú tabuľku.

Top 20

1. Martin
2. Galanta
3. Liptovský Mikuláš
4. Trenčín
5. Lipany
6. Kolárovo
7. Dolný Kubín
8. Svit
9. Malacky
10. Bratislava
11. Hlohovec
12. Žilina
13. Levice
14. Nová Baňa
15. Piešťany
16. Trnava
17. Banská Bystrica
18. Púchov
19. Senec
20. Štúrovo

Zdroj: dopracenabicykli.eu



V Bardejove otvorili vyše 1 km úsek cyklocestičky, aj keď nie je ešte úplne dostavaný. Oficiálne ju otvoril urobil primátor mesta Bardejov, ktorý sa zároveň na cyklocestičke previezol na elektrobicykli. Zhotoviteľom cyklochodníka z asfaltového betónu s dĺžkou 1,17 km a šírkou tri metre je Eurovia SK, a. s.

Na stavbe komunikácie sú aj drobné nedostatky, avšak asi v súčasnosti prevažuje skôr radosť z novej cyklocestičky.

Celkové náklady boli 605-tisíc eur a samotná stavba trvala šesť mesiacov.

zdroje:

<http://onlinebardejov.com/novym-cyklochodnikom-uz-jazdia-prvi-cyklisti-nedostatky-sa-v-rychlosti-stratia/>

<https://presov.korzar.sme.sk/c/20851568/v-bardejove-spristupnili-novy-cyklochodnik.html#ixzz5lwVnPkSD>





V AMSTERDAME MYSLIA NA CYKLISTOV AJ POČAS ROZKOPÁVOK ULÍC

Na železničnej stanici Amsterdam Juh práve robia rekonštrukciu, pričom je rozkopená celá ulica. Napriek tomu dočasná cykloinfraštruktúra nechýba..

Tu vidieť krásny príklad, že v prípade rekonštrukcie sa berú do úvahy všetky druhy dopravy.

Takýto štandard by sme potrebovali zaviesť aj na Slovensku.



NOVÁ NORMA NA DOPRAVNÉ ZNAČENIE SA NEVENUJE CYKLISTOM TAK AKO SA MÁ.



V marci 2018 bola vydaná norma určujúca dopravné značenia na pozemných komunikáciách s označením STN 018020. Norma sa venuje cyklistom len okrajovo, žiaľ aj pri tých popisoch sa nachádzajú nedostatky.

Nakoľko o príprave a vydaní normy vedel len určitý okruh ľudí, nebolo možné sa k nej vyjadriť z hľadiska cyklistickej dopravy.

Najzaujímavejšia je časť, kde sa norma odvoláva, že rozmery, tvar a rozmer dopravného značenia určuje iný technický predpis ako táto norma. Tento však stále nebol vydaný a tak dopravné značky sa teda osádzajú ... bez ničoho.

V rámci týchto dvoch bodov sa posnažíme vysvetliť dva články z normy.

STN 018020 sa venuje cyklistickej doprave v nasledujúcich častiach:

1. Časť 6.1.3.3 – Značky na chodníkoch pre chodcov a cyklistov sa vyhotovujú v zmenšenom formáte.

Tu treba povedať, čo je to chodník pre chodcov a cyklistov, nakoľko naša norma a nijaká iná legislatíva pojem chodník pre cyklistov nepozná (autor nepozná

Tu sa nevie teda, či autor myslel cyklistickú cestičku, teda značku C8 a C13, alebo spoločný chodník pre chodcov a cyklistov (C12).

Je teda možné predpokladať, že autor chcel napísať vetu **Značky na chodníkoch pre chodcov, cestičkách pre cyklistov a na cestičkách pre vyznačených užívateľov sa vyhotovujú v zmenšenom formáte.**

2. Časť 6.3.5.1. Výška písma na značkách pre cyklistov je 63 mm, výnimočne 84 mm. Definícia, čo je značka pre cyklistov, chýba. Ide o smerové dopravné značenie alebo všetky značky, čo sa týkajú cyklistov, ako môže byť IP30.

V rámci tejto normy, z hľadiska jazdy, je možné odporučiť, aby sa na cyklistických komunikáciách, mimo hlavného dopravného priestoru, smerové dopravné značenie realizovalo vo veľkosti písma 0,063 m, v ostatných prípadoch 0,084 m.

NÁVOD PRE CYKLISTOV A VODIČOV AKO SA NEZABIŤ

Zaujímavú kampaň na podporu bezpečnosti cyklistov na cestách spustilo spoločné Majstrovstvá SR a ČR v cyklistike.

Pán porotca Paľo Habera spolu s českým hercom Jiřím Langmajerom a slávnymi cyklistami Romanom Kreuzigerom, Petrom Vakočom vysvetľujú ako sa správať na bicykli, aby ste neprišli do konfliktu s automobilom a nespravili si úraz.



Viac na: <http://silnice2018.cz/cs/navod-pro-cyklisty-i-ridice-jak-se-nezabit>



UBER CHCE PRERAZIŤ S ELEKTRICKÝM BIKESHARINGOM

Keď UBER vyhodili z trhu taxíkov dverami, vrátil sa s novou službou cez „okno“ a tentokrát trochu „kafrá“ do verejných bicyklov.

Chce totiž spustiť prevádzku elektrických bicyklov na platforme JUMP. Ako pilotnú investíciu plánuje spustiť najskôr v Nemecku a potom možno aj v ostatných krajinách.

Pre Nemecko sa rozhodla spoločnosť potom, ako deklarovala spoluprácu s viacerými nemeckými mestami, ktorým záleží na udržateľnej mobilite.

Samotné elektrobicykle sú postavené na startupe JUMP bikes, ktoré nepotrebujú dokovacie stanice. Uber kúpil tento startup v apríli.

Systém už funguje v niektorých amerických mestách a v Európe by mal byť najskôr uvedený do prevádzky v Berlíne.

Tak uvidíme..

zdroj: mashable.com

V ŽILINE POMENUJÚ NOVÚ CYKLOCESTIČKU PO BÝVALOM PREZIDENTOVI MASARYKOVI.

Mesto Žilina plánuje v júli začať výstavbu dvoch nových úsekov cyklocestičiek. Jeden krátky úsek bude prepájať sídlisko Solinky a Hliny, ďalší Vlčince so sídliskom Solinky.

Zaujímavosťou je to, že nová cyklotrasa bude niesť meno po prvom prezidentovi Československa Tomášovi Garrigue Masarykovi. Ide o významnú česť pri príležitosti 100. výročia vzniku ČSR.

Mesto navyše plánuje osadiť nové cyklostojany ako aj cyklopumpu, pričom občania sa môžu zapojiť do pripomienkovania alebo návrhu vhodných lokalít.



V BRATISLAVE BUDUJÚ NOVÝ BIKESHARING SLOVNAFT BAJK

Najväčšia rafinéria na Slovensku sa pustila do výstavby nových staníc verejných bicyklov v Bratislave. Cykloaktivisti síce aktivitu vítajú, ale upozorňujú na zle riešenie niektorých lokalít staníc, ktoré môžu predstavovať najmä pre chodcov prekážku.



Počet bicyklov: 750

Náklady na spustenie služby: cca 2 milióny eur

Cena: 12 eur/2 mesiace (ďalšie tarify sľubuje mesto doplniť po spustení).

Prevádzkovateľ: súkromná firma + samospráva



AK SA NEPONÁHLATE V ROTTERDAME NA BICYKLI, DRŽTE SA VPRAVO.



Tak s takouto zaujímavou myšlienkou prišiel holandský startup Fietslint, ktorý vymyslel jednoduché riešenie pre cyklistov, ktorí sa ponáhľajú a tí, ktorí nie.

Na cyklocestičke medzi časťami Beukelsdijk a Beukelweg v Rotterdame, tak umiestnili vodorovné dopravné značenie, ktoré oznamuje cyklistom, ktorí sa neponáhľajú, aby sa držali na cyklocestičke vpravo. Tým umožnia rýchlejším cyklistom, aby mali voľnú cestu a nestali sa kolízne situácie. Je to nové dopravné značenie s modrou farbou a textom. Pilotné dopravné značenie sa podarilo zrealizovať za pomoci mestského Mobilitného labu. Niečo podobné (ale bez textu), ako máme napríklad my na cestách, kde pokiaľ je to možné, pomalšie vozidlo by malo využívať pravý pruh. Samozrejme, za podmienky, že sa tam nachádza. Výsledky z testovania budú podkladom pre ďalšie zavádzanie takéhoto značenia v iných mestách.

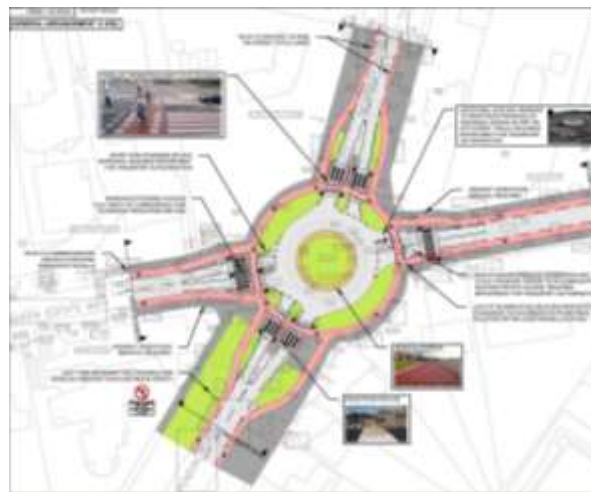


BEZPEČNÉ CYKLOPRUHY VO WINNIPEGU



Aby sa cyklisti cítili na cyklocestičkách bezpečne, vo Winipegu inštalujú obrubníky, ktoré ich majú fyzicky oddeliť od automobilov.

Nová križovatka v Cambridge na holandský štýl



Prvá križovatka tzv. holandského typu sa má postaviť v meste Cambridge. Ide o vôbec prvú úspešnú realizáciu s dobrým riešením pre cyklistov.

Výstavba križovatky sa plánuje začiatkom roka 2019 a bude stáť 1 milión libier.

Za toto riešenie odmenilo ministerstvo dopravy radnicu mesta 550 tis. librami.

Zdroj: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-5843961/Cambridge-UKs-Dutch-style-roundabout-gives-right-way-cyclists.html>

Buduje sa cyklotrasa JURAVA II

Foto:L.Findl



Aj tento rok v septembri bude na Slovensku prebiehať národná kampaň Na bicykli do obchodu. Pôjde už o jej šiesty ročník a aj tentokrát bude spájať dve príjemné veci, a to bicyklovanie s nakupovaním.

Pripravených je opäť množstvo súťaží ale aj viacero noviniek a zmien, ktoré vám účasť v kampani ešte viac spríjemnia. Vyhrať môžete nový bicykel, víkendový pobyt v Malej Fatre, športové hodinky, stojany na bicykle a iné zaujímavé ceny.

Sledujte stránky kampane priebežne aj počas letnej sezóny, dostávajte informácie z prvej ruky a nezmeškajte registráciu, ktorú spúšťame už 1. augusta! Registrácia bude otvorená pre zákazníkov aj obchodníkov.

V kampani Na bicykli do obchodu 2018 budú súťažiť ako zákazníci, tak aj predajcovia vo viacerých kategóriách. V každej kategórii získajú výhercovia zaujímavé a hodnotné ceny.

Vo fotografickej súťaži odmeníme troch náhodne vyžrebovaných súťažiacich a štvrtého prostredníctvom hlasovania na facebooku.

Viac informácií nájdete na webovej stránke www.nabicyklidoobchodu.sk!

KVALITA CYKLOTRÁS ZATIAĽ NIE JE DOBRÁ, ALE URČITE SA BUDE ZVYŠOVAŤ

Rozhovor s Ing. Radovanom Červienkom, dopravným inžinierom, špecializujúcim sa na cyklistickú infraštruktúru.



Rado, odborná cyklistická verejnosť ťa pozná ako človeka, ktorý fundovane komentuje kvalitu cyklistickej infraštruktúry na Slovensku. Čo je tvoja profesia? Kde pracuješ?

Pracujem v spoločnosti Dopravoprojekt, ktorá navrhuje a projektuje stavby. Robíme štúdie, prieskumy, projekty, dokumentáciu pre povolenia, stavebný dozor a mnoho ďalších činností. Ja sa venujem dopravnému inžinierstvu (kapacita križovatiek, dopravné modely a dopravné značenie) a cyklistickej infraštruktúre,

Bicykluješ?

Áno, ročne najazdím okolo 1.500 km, nie v teréne, len po cestách. Vrcholom sezóny sú pre mňa už sedem rokov cyklovýlety pozdĺž pobrežia Jadranského mora, máme už prejdené celé chorvátske pobrežie, chýba nám iba Istria a tú ideme prejsť v tomto roku. Jazdili sme v Slovinsku, v Taliansku, prešli sme z maďarského Balatonu na Slovensko, či Eurovelo 6 z nemeckého Pasova do Bratislavy.

Aké sú v Chorvátsku podmienky pre bicyklovanie?

Pred siedmimi rokmi tam nebol ani jeden kilometer cyklistickej cestičky a teraz sú skoro všade. Je to tam dobré.

Naspäť k práci. Navrhujete cyklistickú infraštruktúru často?

Pôvodne nebolo veľa takejto roboty, ale v poslednej dobe, za posledných päť rokov, je toho podstatne viac. Dá sa povedať, že dnes sa už pri každej stavbe venujeme aj cyklistickej komunikácii.

Ako vzniká cyklistická komunikácia? Čo všetko sa stane od prvej myšlienky až po strihanie pásky?

Na začiatku by mala byť vypracovaná štúdia komplexného návrhu cyklotrás v meste či v regióne, aby sa nestalo, že sa postaví cyklotrasa, vedúca odnikadiaľ nikam, skrátka, že nebude vhodne napojená na inú vhodnú komunikáciu. Zvyčajne ide o rôzne technické štúdie či dopravné generely, v ktorých je väčšinou samostatná kapitola pre cyklistickú dopravu a v nej je navrhnutá sieť cyklistických komunikácií v danom meste. Súčasťou býva aj tzv. postupnosť práce, teda kde a kedy má byť ktorá cyklotrasa postavená.

Ale medzi dvoma dedinami sa žiadny generel nerobí, tam miestni ľudia aj bez generelu vedia, že potrebujú cyklotrasu.

Mimo obec či mesto by mal takúto sieť navrhnuť a riešiť samosprávny kraj, samozrejme v spolupráci s mestami a obcami, aby boli cyklotrasy navzájom dobre prepojené.

Čo nasleduje potom?

Ďalším krokom je technická štúdia. Je to vlastne nakreslenie akejkoľvek čiary, kde pôjde cyklotrasa, iba so základným opisom, šírkou, s ekonomickým odhadom, skrátka iba jednoduchá dokumentácia.

Po nej nasleduje dokumentácia pre územné rozhodnutie. V nej sa už cyklotrasa podrobne rozkreslí, uvedú sa všetky potrebné parametre a detaily, a na základe nej sa vydáva územné rozhodnutie pre stavbu. Potom je už možné aj vykúpiť pozemky pod budúcou trasou.

Ďalším krokom je dokumentácia pre stavebné povolenie. Tá je už úplne detailná, presne opisuje, ako bude ktorý prvok trasy vyzeráť, ako bude postavený, jeho presné rozmery, sú tam stavebné výkresy a pod. V tejto fáze sa navrhuje aj dopravné značenie. Samozrejme, pre stavebné povolenie už musia byť získané stanoviská tretích strán – policajti, správcovia inžinierskych sietí, správca cesty a ďalší. Celý proces sa končí vydaním stavebného povolenia.

Takže potom to už stačí postaviť a je hotovo?

Teoreticky áno, ale prakticky je to zložitejšie. Stavba sa musí skolaudovať a musí sa spraviť dokumentácia skutočnej realizácie stavby a stavba sa musí zamerať.

Čo sa stane v prípade, že hotová cyklotrasa nezodpovedá stavebnému povoleniu a teda nebude skolaudovaná?

Občas sa to stáva, ale ešte som sa nestrelol s tým, že by sa stavba opravovala. Namiesto toho sa vydá tzv. rozhodnutie o zmene stavby pred dokončením a vydá sa nové stavebné povolenie, ktoré zohľadňuje zmeny. Na jeho základe je potom možné stavbu cyklotrasy skolaudovať. Ale nestáva sa to často.

Kto je vlastne zodpovedný za kvalitu cyklotrasy? Kto finálne schvaľuje, ako bude cyklistická komunikácia vyzeráť?

Stavebný úrad je ten, ktorý vydáva stavebné povolenie a teda on je zodpovedný za to, ako bude cyklotrasa vyzeráť. Ak projekt cyklotrasy nevyhovuje štandardom, normám, legislatíve či logike, tak stavebný úrad by mohol a mal odmietnuť vydať stavebné povolenie.

Cyklistické komunikácie sú však novým fenoménom. Má stavebný úrad vôbec odborníkov, ktorí vedia posúdiť vhodnú šírku trasy, jej vhodné vedenie, dopravné značenie, riešenie križovatiek a pod.?

Ako kde. Niektoré stavebné úrady takých odborníkov majú, iné nie. A cyklotrasy podľa toho aj vyzerajú.

V ktorej fáze do toho vstupujú policajti?

Najneskôr pri príprave dokumentácie pre stavebné povolenie, ale najlepšie je s nimi komunikovať od začiatku, už pri príprave generelu, aby vedeli, že sa tam niečo „cyklistické“ deje. Už v tejto fáze môžu napríklad upozorniť na nevhodný úsek alebo že danú križovatku bude potrebné riešiť takým a takým spôsobom. To sa potom môže zohľadniť už pri návrhu vedenia trasy, pri výkupe pozemkov a pod. Vyhneme sa tak problémom pri získavaní stavebného povolenia.

Významnú úlohu pri výstavbe cyklistických komunikácií by mali hrať tzv. technické podmienky. Ich presný názov je Technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Čo to je?

Je to knižka o tom, ako sa majú navrhovať cyklistické komunikácie na Slovensku. Určujú hádam každý aspekt cyklotrasy – vhodné typy cyklistických komunikácií pre dané využitie, zásady ich vedenia, šírkové pomery, vzťah k cestám pre motorové vozidlá i k chodníkom a priechodom pre chodcov, parametre príslušenstva cyklistických komunikácií, ako sú napríklad stojany, parkoviská, kanalizačné poklopy a ďalšie prvky. Dôležitou časťou sú zásady zvislého a vodorovného dopravného značenia a svetelnej signalizácie. Veľmi užitočnou kapitolou sú vzorové riešenia rôznych dopravných situácií, ako napríklad vyhradené pruhy, rôzne typy križovatiek, vedenie cyklotrasy cez zastávky verejnej dopravy, cyklojednosmerky, križovanie trás pre chodcov a cyklistov, križovanie koľají a pod.

Môžem potvrdiť, že je to veľmi zaujímavá knižka aj pre cyklistu laika. Desiatky obrázkov, schémy, značky... Pre koho sú vlastne Technické podmienky určené?

Pre všetkých, ktorí navrhujú a schvaľujú cyklistické komunikácie v ktorejkoľvek z uvedených fáz. Pre nich je to akýsi šlabikár či zborník dobrých riešení, ktoré by mali využiť. Technické podmienky sú však určené aj pre širšiu odbornú verejnosť, aktivistov, odborné neziskové organizácie, poslancov a pod., aby vedeli, čo majú presadzovať, čo majú podsúvať projektantom a úradníkom a aby vedeli kontrolovať navrhnuté riešenia.

Akú právnu silu majú Technické podmienky? Sú záväzné?

Nie sú záväzné. Samé o sebe nie sú legislatívou a keďže sa na ne neodvoláva žiadny zákon či vyhláška, tak nie sú záväznými. Môžu sa však záväznými stať v jednotlivých prípadoch, ak sa ne odvoláva zadanie projektu.

Zadávateľ môže v zadaní uviesť, že daná cyklistická komunikácia musí vyhovovať Technickým podmienkam pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a vtedy sa de facto stávajú záväznými pre danú konkrétnu stavbu a projektant či zhotoviteľ sa nimi musia riadiť.

Takto sa Technické podmienky stali záväznými pre všetky projekty, ktoré sú podporené z Integrovaného regionálneho operačného programu IROP, keďže už vo výzvach je uvedené, že cyklotrasy musia vyhovovať Technickým podmienkam.

V praxi často, vlastne skoro vždy, vidíme, že dokončená cyklistická komunikácia Technickým podmienkam nevyhovuje. Prečo? Ved' sú verejne dostupné, sú v nich dobré riešenia, sú zrozumiteľne napísané, prečo ich projektanti a úradníci nerešpektujú?

Neviem a nerozumiem tomu! Neviem, či je za tým ego a nechota aplikovať riešenia niekoho iného alebo či je to nechota učiť sa po 30-ročnej praxi niečo nové alebo iba prosté lajdáctvo, neviem.

Je možné, že projektanti a úradníci o Technických podmienkach nevedia?

Je možné, že o nich nevie niektorý úradník. Nemalo by sa to stať, ale je to možné. Ale projektant o nich vedieť musí, je to jeho práca, vie, na čo sa používajú Technické podmienky a ak ide navrhovať cyklistickú komunikáciu, tak musí vedieť, že aj na to sú k dispozícii Technické podmienky.

Aké sú najčastejšie prehrešky cyklistických komunikácií voči Technickým podmienkam?

Jednoznačne najväčším problémom je šírka cyklistickej komunikácie. Projektanti navrhujú príliš úzke cyklotrasy, ktoré potom nielenže nevyhovujú kapacitným požiadavkám, ale sú aj nebezpečné. Veľmi častým nedostatkom je nevhodné ukončenie cyklotrasy v križovatke.

Na hranicu križovatky sa iba umiestni značka koniec cyklotrasy a cyklista nemá ako prejsť cez križovatku, resp. na druhú stranu cesty. Často je zle použité vodorovné značenie – čiary, priechody cez cestu a pod.

Technické podmienky sa idú v tomto roku aktualizovať. Prečo?

Od ich schválenia v roku 2014 prešli štyri roky a cyklistická doprava a infraštruktúra sa značne rozvinuli. Ukázala sa potreba riešiť doteraz neriešené veci, ukázalo sa, že niektoré riešenia nie sú až tak dobré a treba ich vylepšiť, skrátka si aktualizáciu Technických podmienok vyžiadala život.

Zadávatel', ktorým je Slovenská správa ciest, poveril aktualizáciou Technických podmienok Dopravoprojekt a tak to samozrejme skončilo na tvojom stole. Vieš už, čo budú najdôležitejšie zmeny?

Určite budeme presne definovať pojem „výnimočný prípad“. Podmienky totiž určujú, že vo výnimočných prípadoch môže byť šírka cyklistickej komunikácie iba jeden meter.

Prax však ukázala, že za pojem „výnimočný prípad“ sa ukrýva veľa nekvalitných riešení, napríklad sa touto kľučkou znižuje suma potrebná na výkup pozemkov. Ďalej budú doplnené prvky, ktoré sa objavili vo vyhláske 9/2009, napríklad nepriame ľavé odbočenie, cyklistická stopka, cyklistická opticko-psychologická brzda.

Budú rozšírené cyklistické koridory podľa kapacít danej komunikácie, bude opísané osvetlenie, zábradlie popri trase, zábrany proti vjazdu vozidiel na cyklotrasu a iné prvky.

Ako sa do aktualizácie Technických podmienok môže zapojiť odborná verejnosť?

Oficiálne sa návrh Technických podmienok zverejní na stránke Slovenskej správy ciest na pripomienkovanie. Ale budem veľmi rád a doslova vyzývam ľudí a organizácie, aby nám posielali svoje návrhy a pripomienky už teraz, v štádiu tvorby. Každý podnet posúdime.

Je určite lepšie dobré veci zapracovať už priamo pri príprave a nie až v pripomienkovacom procese. Takto sa už do Technických podmienok dostalo veľa dobrých vecí.

Máme na Slovensku príklady dobre riešených cyklistických komunikácií?

Nuž, na všetkých cyklotrasách, ktoré som prešiel, som našiel nedostatky. Ale sú aj dobré trasy. Napríklad trasy v Trnave sú celkom dobre navrhnuté, hádam až niektoré dopravné značky, ktoré tam nemali byť. Dobre navrhnutá je aj nová cyklotrasa v Spišskej Novej Vsi a relatívne dobrá aj nová cyklotrasa v Liptovskom Mikuláši, ale tam ide o trasu spoločnú s chodcami, čo veľmi limituje využitie dobrých riešení.

Sme teraz vo Zvolene, tak aký je tvoj názor na trasu Zvolen – Sliač?

Čudujem sa, že sa na nej ešte niekto nedolámal – je totiž strašne úzka a je to pritom chodník spoločný s cyklistami a chodcami.

Najväčším problémom pritom nie sú ani tak mamičky s kočíkmi, ale psíčkari. Tiež som tam už skoro spadol, keď som prešiel cez vódzku natiahnutú križom cez trasu.

Povedz nám na záver, ako vidíš ďalší rozvoj cyklistických komunikácií? Čo očakávaš?

Som si istý, že kvalita cyklotrás sa bude zvyšovať.

Stavia sa ich veľmi veľa, za posledné dva roky sa postavilo hádam viac cyklotrás ako za desiatky rokov predtým, takže pribúdajú skúsenosti i skúsení projektanti. Každá krajina si musela prejsť týmito úvodnými fázami učenia sa a som si istý, že postupne aj na Slovensku budeme mať viac a viac kvalitných cyklistických komunikácií.

Ďakujem za rozhovor.

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis

+

B Bosákova / Chorvátske rameno					
	6	5	7	6	
C Jantárova cesta (po ceste)					
	2	0	1	2	
D Farského					
	3	2	3	4	
A Centrum					
	34	35	47	36	
C Jantárova cesta (po ceste)	0	0	0	0	
D Farského				0	
	1	1	1	0	
A Centrum					
	3	3	1	2	
B Bosákova / Chorvátske rameno					
	0	1	0	0	

V Bratislave sa robilo sčítanie cyklistov. Zdroj: cyklokoalícia.sk

-



ZILINAK.SK

Vodič si skracoval cestu po chodníku a obmedzoval chodcov s cyklistami, po upozornení sa im vysmial [...]

Zrazu sme aj vodičom dobrí.....:-(



CYKLOBUS

- 01 ŽILINA - BELÁ - TERCHOVÁ
- 02 ŽILINA - NOVÁ BYSTRICA
- 03 ŽILINA - TURČIANSKE TEPLICE

Spoje premávajú v sobotu, nedeľu a vo sviatok
od 10.06.2018 do 30.09.2018 a v piatok
v termíne od 06.07.2018 do 31.08.2018.



Nalož

Odvez sa

Jazdi

www.sadza.sk



Cyklobusom zo Žiliny na Kysuce, do Terchovej aj na Turiec zdroj:sadza.sk

Počas dvoch rokov sa mimoriadne osvedčil cyklobus smerujúci do Bystrickej doliny. Cyklotrasy okolo nádrže **v Novej Bystrici** využívajú hlavne rodiny s deťmi či rekreační cyklisti. Ide o pomerne nenáročnú trasu s krásnymi prírodnými scenériami, hoci si človek sem-tam šliape aj do pedálov. Odtiaľ sa dá napojiť aj na Bystrickú magistrálu vedúcu až do Krásna nad Kysucou. Po ceste objavíte mnoho atrakcií, pri ktorých sa oplatí pristaviť. Či už ide o „zabudnutú“ dedinku Riečnica, kameňolom na ťažbu pieskovca, skanzen vo Vychylovke, alebo kysuckú Sixtínsku kaplnku. Tento rok bude mať cyklobus smerujúci na Krásno nad Kysucou a Novú Bystricu k dispozícii príviesný vozík s kapacitou 24 bicyklov.

Špeciálny nosič bicyklov bude premávať opäť aj **do Terchovskej doliny**. Aj na tunajších cestách čaká cyklistov niekoľko zastávok, podľa ktorých si môžu naplánovať zaujímavé výlety. Zdatnejší cyklisti môžu putovať po stopách Juraja Jánošíka alebo si vychutnať novopostavenú rozhľadňu Terchovské srdce s malebným výhľadom na obec a Malú Fatru. V terchovskom mikroregióne sa nachádza mnoho ďalších atraktívnych cyklotrás. Trúfne si napríklad niekto z Terchovej až do Žiliny?

Môžete sa vybrať dvomi smermi: podhorím Malej Fatry po červenej značke, kde sa pred koncom napojíte na asfaltovú trasu okolo Vodného diela Žilina k Budatínskemu hradu alebo cez Lutiše, Vadičov, Kotrčinú Lúčku, Zástranie a Zádubnie. Do Terchovej bude premávať cyklobus s kapacitou 6 bicyklov na zadnom nosiči priamo na autobuse. Kapacita sa upravila podľa požiadaviek a využívania cyklobusu za uplynulé dva roky. V ponuke ostáva aj minuloročná novinka – cyklobus **do Turčianskej doliny**. Cyklobusom sa môžete vypraviť do Martina alebo Turčianskych Teplíc. Tento región sa môže pochváliť 415 kilometrami cykloturistických trás vedúcich nádhernými dolinami okolo hradov (Znievsky, Blatnický a Sklabinský hrad), rozhľadní, kaštieľov i vodných zdrojov. Zaujímavou je Turčianska gotická cesta venovaná prevažne sakrálnym pamiatkam regiónu. Trasy sú značené a udržiavané.

Kapacita cyklovozíka bude 24 bicyklov. Tento rok sa nám podarilo prispôbiť trasu tak, aby lepšie vyhovovala cyklistom. Vedie zo Žiliny do Turčianskych Teplíc a späť po tej istej trase, pričom sa predĺžilo obedné spojenie až do Žiliny.

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 6 Rok 2018 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

Správy, ktoré nemajú uvedený zdroj sú preberané z portálu 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



Európska únia
Európsky sociálny fond

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

Redakcia:

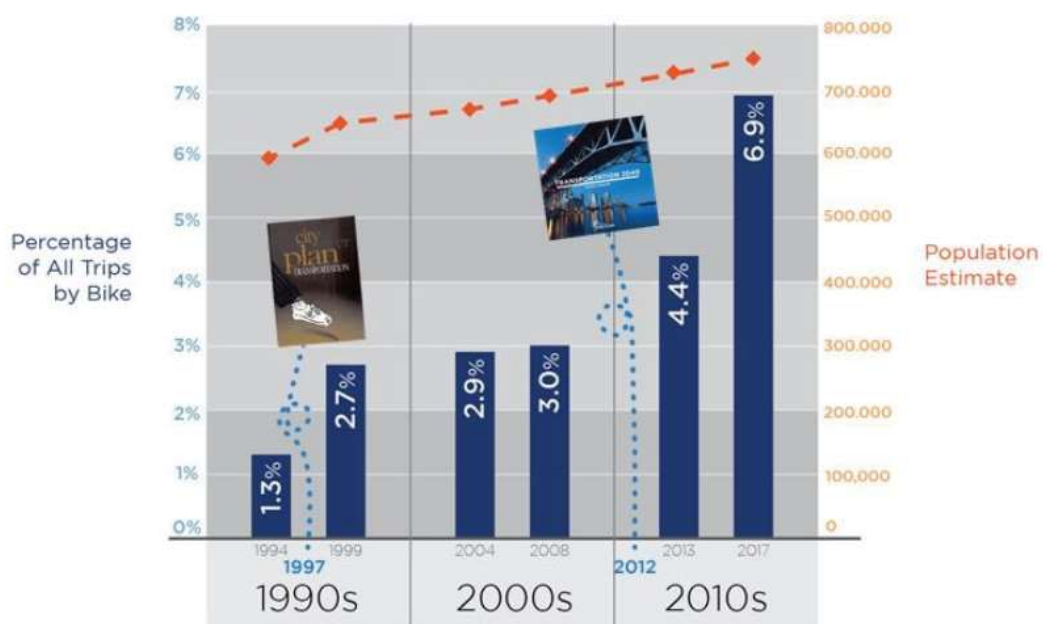
Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor

CITY OF VANCOUVER CYCLING MODE SHARE: - THREE DECADES OF GROWTH -



Population estimated by BC Stats and not adjusted with Census data
Bike trip percentage from TransLink's Trip Diary from 1994-2008; from City of Vancouver Panel Survey from 2013-2017

Čo znamená dobré plánovanie dopravy? Keď mesto Vancouver v 90. rokoch plánovalo zvýšiť podiel cyklistov. Vybudovalo cykloinfraštruktúru a dnes? Výsledok sa dostavil.

Zdroj: D. Bracewell