

Cyklistická doprava

Číslo 12

Ročník 1

Rok 10



Obsah

Správy z domova 3

Správy zo sveta 4

Vianočné cyklosprávy 5

Cyklotechnológie 7

O cyklistovy bratislavskom 8

Legislatívne prekážky 9

Cyklistická doprava v Palme de Mallorca. 11

Cykloklik 13

Pedál

No ani sme sa nenazdali a máme tu 12 číslo, čo znamená, že je už koniec roka. Sme radi, že sme pre vás mohli pripravovať správy z oblasti cyklistickej dopravy, či už zo sveta alebo z domova po celý rok. Teší nás, že nás čítajú, či už na mestských odboroch dopravy ako aj na niekoľkých vyšších územných celkoch.

To, čo sme si pri vzniku časopisu určili, že chceme aspoň trochu pomôcť s osvetou v oblasti cyklistickej dopravy, sa nám podarilo.

Poďakovanie patrí samotným prispievateľom ako aj redaktorom časopisu, pričom stále platí, že ak máte novinky z oblasti cyklo dopravy, nehanbite sa a podelte sa s nimi v našom časopise.

Takisto sa musíme poďakovať aj našej grafičke Emílii Jesenskej, ktorá sa nám starala o krásny dizajn časopisu.

V poslednom rade sa chcem poďakovať aj vám našim čitateľom, že nás čítate a dúfam, že nám zachováte svoju priazeň aj v budúcnosti. No a aby som nezabudol, určite si nenechajte ujsť decembrové číslo!:-)

Prijemné prežitie Vianočných sviatkov a všetko dobré v Novom roku 2011 a hlavne, aby sme zase o krôčik pokročili v zlepšení podmienok pre cyklistickú dopravu. Tak to vám za celú redakciu praje Marián Gogola

Bicyklova(nie) v Nitre.

Daniel Duris

8. decembra 2010 sa v Nitre uskutočnila minikonferencia nazvaná Bicyklova(nie) v EÚ mestách. Konferenciu pripravil a zorganizoval David Turčáni z OZ Kraj na pôde Katedre ekológie a enviromentalistiky UKF. Účastníkov tvorili najmä študenti enviromentalistiky, v počte cca 40 ľudí.

Podujatie bolo rozdelené do piatich častí – v prvej “O 2 kolieska navyč” David Turčáni poukázal na neuspokojivý stav cyklo dopravy v Nitre. Nasledovala mestská cyklistika v Bratislave prezentovaná Tomášom Peciarom a mnou. Spomenuli sme hlavné problémy, ktoré na cyklistov čakajú, zmeny po komunálnych voľbách a potenciál na zlepšovanie. Nevynechali sme ani informácie o cyklojazde Critical Mass či založení platformy Cyklokoalície. Hlavný rečník Justin Hyatt, Američan žijúci v Budapešti a pôsobiaci v ekologické orientovanej organizácii Zöld Fiatalok, vystúpil na záver

s troma prezentáciami. Justin sa dlhodobo venuje úpravám verejných priestorov tak, aby boli priateľskejšie k peším či cyklistom. Najprv porozprával o vývoji a stave bicyklovek dopravy v Prahe a Budapešti a neskôr predstavil vízie a projekty zlepšenia verejných priestorov z celého sveta. Účastníkov zaujal najmä príklad mesta Bogota, kde vzniklo 800 km cyklotrás za necelých osem rokov, či sociálny význam bicykla v meste.

Paralelne s konferenciou sa tiež konala výstava KarikAUTúry od Andyho Singera. Mediálne pokrytie konferencie zabezpečila Televízia Nitrička, ktorá podujatie zaznamenala a tiež položila otázky jednotlivým prezentujúcim. Viac na : <http://www.kraj.sk/report-bicyklove-mesta/?album=5&gallery=9>



Čo priniesol projekt Zelená Žilina

OZ MULICA v tomto roku iniciovalo súťaž s názvom Zelená Žilina, ktorej cieľom bolo oceniť tých, ktorí využívajú pri cestách do a z práce ekologický druh dopravy. Medzi ekologické druhy dopravy v tomto ponímaní patrila pešia doprava, cyklistická doprava a MHD. Tento pilotný projekt bol zameraný na zamestnancov, ktorí tento druh dopravy využívajú a oproti používateľom osobného automobilu nie sú nijako zvýhodnení. Forma súťaže bola nastavená tak, aby súťažiaci mohli súťažiť buď vo forme jednotlivcov alebo

v tímoch. A aby z toho niečo aj mali rozhodli sme sa osloviť aj spoločnosti vo forme sponzoringu, či by boli ochotní nám pomôcť s vecnými cenami pre súťažiacich. Boli sme milo prekvapení ochotou spoločností podporiť takýto ekologický projekt. Súťažiaci boli hodnotení za najväčší počet ekobodov, teda skutočných dní, kedy využili do práce ekologický druh dopravy. Z jednotlivcov vyhral pán Martin Sinák (na obrázku) a z tímov skupina s názvom Holandika. Súťažiaci mali možnosť získať napríklad lístky do mestského

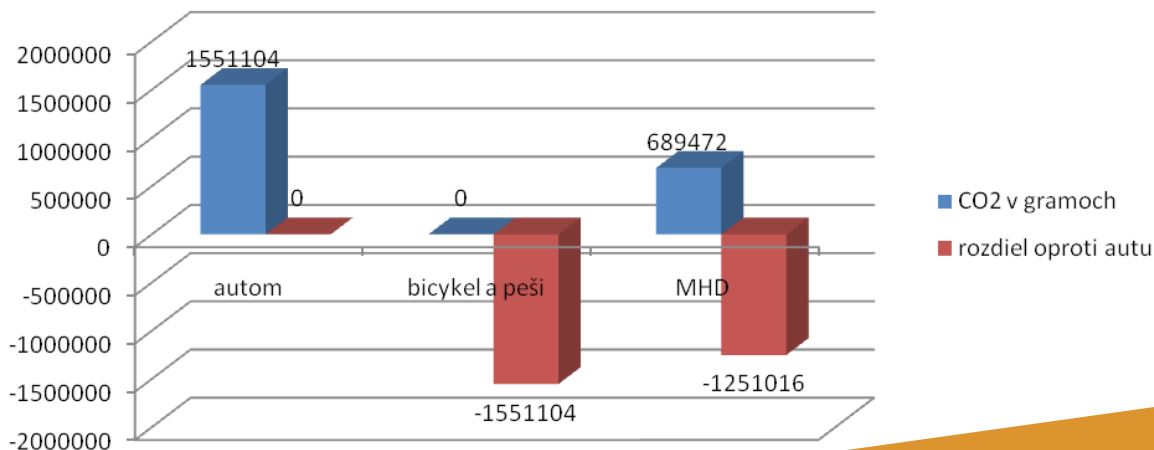
divadla v Žiline, lístky do kina od spoločnosti Cinemax ako aj cyklistické doplnky od spoločnosti Kubica Sport ako aj zľavu na vybrané druhy bicyklov. Súťažiaci, ktorí cestovali MHD mali možnosť vyhrať bezplatný štvrtročný lístok na žilinskú MHD.

Počas súťaže jednotliví účastníci prešli celkovú vzdialenosť 9344 kilometrov, pričom len samotný dopad na CO2 je uvedený na nasledovnom obrázku.

Veríme, že v budúcnosti budú takéto ocenenia ekologických druhov dopravy samozrejmosťou.



**Vítaz súťaže
Zelená Žilina
- Martin Sinák.**



Správy zo sveta

Najbezpečnejší zámok z Nemecka.

Ak vám niekedy ukradli bicykel, určite viete, že to človeka nepoteší. Každý si zabezpečenie bicykla rieši zvyčajne sám, či už používa jednoduchý zámok alebo zámok, ktorý je ťažko prestrihnutelný.



V Nemecku prišli so zaujímavým konceptom zámku, ktorým môžete bicykel uzamknúť, buď o stĺp verejného osvetlenia alebo strom, prípadne o nejaký iný stĺpik. Celý fígel spočíva v tom, že na zámku sú pripevnené kolieska, ktoré poháňa malý motorček. Keď teda bicykel umiestnite na takýto zámok o strom, môžete pomocou diaľkového ovládania vyzdvihnúť zámok vyššie, kde naňho nebude číhať žiadne potenciálne nebezpečenstvo.

Nápad je to perfektný, už len presvedčiť mestských policajtov, že to nie je ničenie verejnej zelene.:-)

Pozrite si video: <http://www.youtube.com/watch?v=pTPFrww6zda>

A ak si ho chcete postaviť, pozrite sa na toto video: www.youtube.com/watch?v=kvc0A_cWUCU

Nemeckí cyklisti sa len tak ľahko nedajú vykázať preč z ciest

Zaujímavý súdny spor riešil Nemecký spolkový súd. Podstatou sporu bolo rozhodnutie, ktorým v meste Regensburg (Rezno) boli cyklisti nútení prostredníctvom dopravnej značky opustiť cestnú komunikáciu a použiť cyklotrasu na okraji mesta. Mesto to zdôvodňovalo nebezpečenstvom v premávke. Voči tomu sa ohradil jeden občan, pričom podal na mesto sťažnosť na Nemecký spolkový súd. Tam uspel, takže mesto muselo danú dopravnú značku zrušiť. Spolkový súd odôvodnil svoje rozhodnutie, že na danej ceste nebolo možné preukázať, či skutočne išlo o nebezpečnú situáciu.

Zdroj: <http://www.tagesschau.de/inland/radwegpflicht104.html>

Holandské ministerstvo dopravy prispeje sumou 21 miliónov EURO na cyklotrasy.

Holandské ministerstvo infraštruktúry a životného prostredia podporí sumou 21 miliónov EURO na rozšírenie a vybudovanie cyklistickej infraštruktúry. Pre cyklistov je totiž lepšie ak sa na existujúcich cestičkách pre cyklistov odstránia bariéry, zlepši povrch a všeobecne podmienky, ktoré môžu zrýchliť ich cestovnú rýchlosť a pohodlie. V priemere tak štát investuje 1,3 milióna EURO na každú cyklotrasu.

Eindhoven spustil nový spôsob parkovania bicyklov.

Nový systém nazvaný Velo Move umožňuje pomocou mestskej karty zadarmo zaparkovať bicykle na vybraných zastávkach hromadnej dopravy, nákupných miestach a iných miest ako napr. Neckerspoel Shopping Woensel, Kastelenplein, Genneper Eindhoven Parks a Sports Complex North.

Parkovacie zariadenie možno využiť do 48 hodín a je vhodné pre všetky druhy bicyklov.

Pozrite si video: http://www.youtube.com/watch?v=wpFSB9L_RIE



Vianočné cyklosprávy

Netradičný vianočný stromček z bicyklov.

Isté austrálske nákupné centrum sa tento rok rozhodlo umiestniť pre svoju budovu stromček, ktorý je postavený z viac ako 100 bicyklov a jeho súčastí. Toto nákupné centrum sa snaží každý rok vymyslieť nový tematický stromček, napríklad v roku 2008 to bol strom zo stoličiek a v roku 2009 z fliaš.

Zdroj: <http://freshpics.blogspot.com/2010/12/christmas-tree-made-from-100-bicycles.html>



Svetlo na vianočnom stromčeku z bicyklov.

A pri Vianociach ešte ostaneme. Minulý rok ozdobili v Kodani vianočný stromček LED žiarovkami, ktoré svietili za pomoci 15 bicyklov. Rozsvietiť stromček tak mohli či už bežní občania Kodane alebo aj turisti.



Čo tak ísť si do hory po štýlový Vianočný stromček?

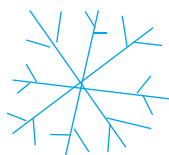
Americký bloger Mark Stosberg si štýlovo išiel odrezat svoj vianočný stromček na bicykli, pričom využil aj nákladný prívesný cyklovozik. Ak ste aj vy dostali chuť mať takýto pravý prírodný stromček, radšej si ho choďte kúpiť na trhy:) Zdroj: <http://mark.stosberg.com/bike/2010/12/christmas-tree-by-bike-2010.html>



S cyklotrojčkou naprieč USA.

Prejsť na bicykli a to nie na hocijakom, ale na trojkolke s názvom „Rocket Trike“ približne 2500 míľ z mesta Boulder (Colorado) do hlavného mesta USA Washingtonu, D.C., tak to už chce poriadnu odvahu. Toto sa podarilo Tomovi Weisovi, ktorý si zaumienil prejsť túto trasu bez použitia fosílnych palív, aby Američanom ukázal, že sa dá na prepravu použiť aj iný druh energie ako benzín.

Zdroj: www.greendump.net



Švédsky cykloairbag.

O bezpečnosti motoristov, ktorí cestujú v automobiloch sa stará airbag, ktorý sa používa už nejaký ten rôčik. A čo tak airbag pre cyklistov? Myslíte si, že to je nejaké SCIFI? Tak ani náhodou. Dve dizajnéry zo Švédska vytvorili airbag pre cyklistov, ktorí by mal cyklistom pomôcť ochrániť hlavu, ak by spadli na bicykli. Autorky tohto nápadu Anna Haupt a Terese Alstin vytvorili tento koncept v rámci svojej diplomovej práce. Samotný airbag je umiestnený v límci (puzdre) okolo krku, ktorý pripomína golier, takže môže slúžiť ako módný doplnok. Sú v ňom umiestnené senzory, ktoré reagujú na neštandardný pohyb a rýchlosť. Takže ak sa vám stane nejaká nehoda a išli by ste spadnúť z bicykla, airbag sa aktivuje, pričom vytvorí akúsi helmu okolo vašej hlavy. Jeho napájanie je riešené cez USB port. Odhadovaná cena tohto cykloairbagu je 300EURO.

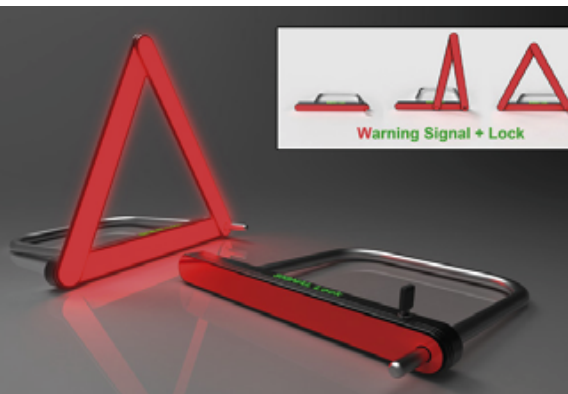


Zámok alebo výstražný trojuholník pre cyklistov? Oboje a v jednom!

Ak dostanete defekt na ceste za plnej premávky a nie je možné bicykel odťahnúť niekde nabok, kde by ste si ho opravili, tak je to poriadna oštara. Čínsky dizajnér Chen Guan-Yuan, prišiel so zaujímavou ideou, ako využiť zámok na bicykel ako výstražný trojuholník. Použil na to jednoduchý zámok v tvare „U“, ktorý má v sebe zabudované LED diódy. V meste ho tak využijete ako klasický zámok a v prípade defektu alebo nehody ako výstražný trojuholník.

Zdroj:

www.yankodesign.com/2010/12/13/a-fair-warning/



O cyklistovi bratislavskom

Daniel Duris

Vždy keď sa vraciam domov na bicykli stretávam susedov, ktorí sa ma, vidiac bicykel, pýtajú, či som bol „bicyklovať“ (alternatívne „športovať“)? Neurčito odpovedám: „Tak nejak,“ mysliac si pritom, čo by asi povedali na zistenie, že som len obyčajný mestský cyklista. Bicykel využívam na prepravu

v meste, bývanie v širšom centre mi to umožňuje. Bicykel mi slúži ako efektívny dopravný prostriedok a navyše dennými šprintami súperiacimi s autami poskytuje aj možnosť udržať si kondíciu.

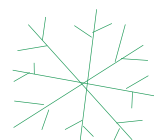
Cyklista s prilbou (a cez deň aj slnečnými okuliarmi) je v Bratislave automaticky považovaný väčšinou ľuďmi za športovca. Aké zvláštne. V ľubovoľnom škandinávskom, holandskom či belgickom meste býva málokedy cyklista považovaný za niečo viac ako účastníka dopravy. Narozdiel od toho bratislavského nemusí súperiť o samostatné cestičky s chodcami či nebodaj autami („och, koľká to absurdita

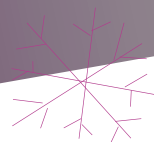
v cyklopremvávke - auto!“). Dokonca ho ani zákon nenúti zosadať z bicykla pred každým priechodom alebo na križovatkách. Semafóry má samostatné, často s prednosťou pred odbočovaním áut a dokonca aj prechodu chodcov. Nehovoriac o jednosmerkách, v ktorých sa môže legálne pohybovať opačným (!) smerom. Nirvána mestského cyklistu? Nie, bežná realita. Áno, často takýto cyklista musí dávať pozor na húfy účastníkov premávky využívajúcich ten istý dopravný prostriedok. Avšak takmer vždy sa nájde možnosť obehnúť či dokonca predbehnúť pomalšie jednoposé vozidlá.

Vodiči stojaci v zápchach dostávajú prostriedok na ich obmedzenie. Politici a policajti večne sa sťažujúci na škaredú štatistiku dopravných nehôd a tárajúci čosi o „ďalších opatreniach na zníženie nehodovosti“ by sa tiež mohli nechať inšpirovať: samostatné cestičky znižujú riziko dopravných nehôd s vážnymi následkami, rovnako pomáhajú plynulosti premávky. Nehovoriac o šetrení miesta na parkovanie či pozitívnom vplyve na zdravie obyvateľov. Stredoeurópska neskorá jeseň a zima síce nie je cyklistovi veľmi naklonená, ale v snehovej kalamite to nemajú ľahké ani vodiči automobilov. Pršíplášť môže byť riešením niektorých; MHD, samostatný automobil či taxi ako sekundárna možnosť prepravy zas iných. Nakoniec ani v Bruseli nie je problémom vidieť bicyklujúcich pánov v oblekoch v strednom veku bežne na uliciach (a to sa spýtajte akéhokoľvek Bruselčana na počasie - prší veľa a stále). Cyklista bratislavský to nemá ľahké. Agresívnych (v lepšom prípade netolerantných) vodičov je v meste dosť. Cyklociest (ak nerátame tie rekreačné) takmer vôbec. Jazda cez

priechod je priestupkom, ktorý vás môže stáť viac, ako mávate bežne v peňaženke. Okraje ciest bývajú rozbité: deravé či dostatočne zvlnené - vyberte si. Jazda cez ten najcentrálnejší most je priam iniciačným rituálom pre bratislavského cyklistu - vyskakujúce drevené dosky nepridávajú pocit bezpečnosti, úzky chodník so zábradlím priam vyzýva k zachyteniu riadítok a škaredému pádu, a množstvo uhýbajúcich chodcov bez miesta na obíehanie (až vám ich pride ľúto) je nekonečným dokonalým retardérom. Dostať sa zo Starého mesta do najväčšej časti mesta - Petržalky - je často buď nemožné, nebezpečné alebo to znamená tak dlhú obchádzku cez neosvetlené provizorium (odpoveď magistrátu: „nie, lampy neplánujeme postaviť“), že to dokáže odradiť aj otrlejších cyklojedincov. Mesto ani mestské časti nemajú vypracovaný program stavania cyklociest, už vôbec nehovoriac o zmenách istých ulíc či chodníkov tak, aby mohli pojať cyklopremvávku. Ak sa v Bratislave ročne postaví aspoň 10 km cyklociest (a navyše aj to len tých rekreačných), úradníci magistrátu rozprávajú o úspechoch. Pritom postaviť (a vo väčšine prípadov len poriadne vyznačiť) niekoľko desiatok kilometrov cyklistických cestičiek je lacnejšie ako vybudovať kilometer diaľnice, či dať kvalitne zrekonštruovať jednoliaty kus cesty. Tá bude mimochodom najneskôr o týždeň opäť rozkopaná. Pravda, reštrikcia je jednoduchšia: vytlačme cyklistov z „pešej“ zóny, veď tam nastávajú „kolízie s chodcami“. Inak: policajná štatistika neeviduje za posledných pár rokov ani jeden prípad takejto nehody. A kadiaľ asi majú cyklisti ísť, keď je to absolútne centrum mesta?

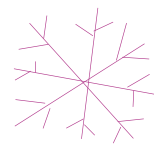
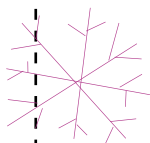
Bratislavskému cyklistovi sa veru žiarivá budúcnosť nečrtá. Aj ďalší mestský druh - chodec bratislavský je postupne marginalizovaný, nútený prekonávať stále väčšie a väčšie vzdialenosti na presun medzi miestami A a B (sem šupneme nadchod, týchto dvadsať metrov nahradíme polkilometrovou obchádzkou cez parkoviská - pripomína vám to Aupark?). Nuž čo: mestskí byrokrati pred voľbami nanovo vyasfaltujú pár ulíc a vytvoria niekoľko nových parkovacích miest. Zatlieskame, odvolíme a o pár mesiacov nás strach o vlastnú bezpečnosť prinúti odložiť bicykel: za A: do pivnice, za B: na balkón, za C: na chodbe.



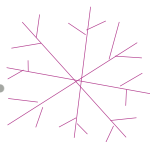


Legislatívne prekážky pre cyklistickú dopravu na území Slovenskej republiky

V Slovenskej republike je v legislatívnej oblasti pre oblasť cyklistiky situácia neúnosná. Keďže naše zaostané normy v tejto oblasti, či zákon o cestnej premávke nemajú ani náznakov riešenia tejto problematiky prinášame niekoľko možných riešení. Veríme že tento článok pomôže k tomu aby sa cyklista mohol pohybovať bezpečne a s úsmevom na tvári.



PROBLÉMY PRI TECHNICKOM NAVRHOVANÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCIÍ NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY.



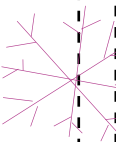
V Slovenskej republike je cyklistická doprava roztrúsená nielen po viacerých ministerstvách, ale aj po viacerých normách, alebo technických predpisoch. Tento dokument vymenúva najproblematickejšie body pri navrhovaní cyklistických komunikácií ako aj odporúča niektoré ich riešenia.

1. Na Slovensku je veľký problém zorientovať sa podľa ktorej normy kde navrhovať cyklistické chodníky. Všeobecne sa navrhujú cyklistické chodníky podľa STN 73 6110

Projektovanie miestnych komunikácií z augusta 2004. Táto norma obsahuje len niekoľko odstavcov pre navrhovanie cyklistických komunikácií. Je už zastaralá v tejto oblasti a chýbajú mu niektoré základné parametre popísané nižšie v texte. Ďalšou normou podľa ktorej by sa mali navrhovať priechody pre cyklistov a vedenie cyklistov cez križovatku je STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách z februára 2004. V tejto norme sa však nachádza iba jeden odstavec o tejto problematike.

V tejto problematike by teda prospelo úplne nová STN, ktorá by spájala nielen informácie z týchto dvoch noriem, ale aj z ostatných ako je projektovanie ciest mimo územia obcí, značenie cyklistických komunikácií atď.. V zahraničí je táto norma úplne bežná a jej plnenie je kontrolované. V Českej republike je tento problém už takisto vyriešený samostatným technickým predpisom.

2. V normách nie je presne stanovená šírka cyklistickej komunikácií. Je problém presne sa zorientovať v ich šírkach, čo stanoviť zúžené podmienky. Je úplne vypadnutá možnosť robenia cyklistickej komunikácie o šírke 1m, keďže 2 na seba



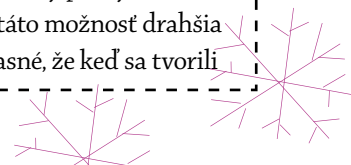
nadväzujúce články túto možnosť vylučujú (prvý článok stanovuje šírku, no druhý stanovuje že medzi nimi musí byť deliaci pás o šírke 0,5 m. Tým narastá priestor na cyklochodník z 2m na 2,5 m čomu sa už vyrovná chodník o šírke 1,25 m ktorý je povolený v norme). Je teda presne nutné stanoviť a doplniť aj o vzorové rezy za akých podmienok a kedy sa aká šírka môže použiť. Príklad zo zahraničia bežne stanovuje možnosť 1m bez deliaceho pásu.

3. Ďalším problémom je šírka spoločného chodníka pre chodcov a cyklistov. Keďže toto nie je vyriešené v našej legislatíve vôbec, mestá si zvykli označovať tieto chodníky značkou pre spoločný chodník a nazývať to cyklistická komunikácia. Toto však v zahraničí ak sa označí už nenesie pojem cyklistický chodník- Odporúčame aby boli stanovené presné parametre pre spoločné komunikácie pre cyklistov a chodcov ako šírka, povrch, stúpanie...

4. Ďalším nevyriešeným problémom je kedy je nutné dávať obrubníkovú úpravu a kedy nie. Veľa chodníkov je bez obrubníkov a veľa chodníkov je s obrubníkmi. Je nutné stanoviť za akých podmienok je možné použiť obrubníkovú úpravu a za akých nie.

5. Veľkým problémom je napojenie cyklistického chodníka na priechod pre chodcov. Ak ide chodník pre chodcov priamo a má sa napojiť naraz kolmo na priechod podľa našej legislatívy je to možné ak dodrží určitý polomer. Všetkým v tomto prípade je nutné sa vzdialiť od osi cyklochodníka a zabráť ďalšie územie. V zahraničnej literatúre je bežne stanovený uhol možného kolmého napojenia na cyklistický priechod. V Českej republike je táto možnosť v uhloch od 70 do 105°. Je nutné presne toto špecifikovať aj u nás.

6. Vedenie cyklistov cez okružnú križovatku je v zahraničí bežne samostatným pruhom pre cyklistov cez okruh popri vozidlách. U nás je táto možnosť z našej zastaralej legislatívy vypustená a je nutné ich viesť cez priechody pre cyklistov na všetkých ramenách. Okrem toho že je táto možnosť drahšia je aj z hľadiska bezpečnosti horšia. Je jasné, že keď sa tvorili



normy v roku 2004 neboli tieto metódy dostupné, no v momentálnej dobe je tento problém nutné riešiť.

7. Ďalšou problémovou oblasťou je oddelenie chodcov a cyklistov. V zahraničí sa pri navrhovaní chodníkov vždy uplatňuje samostatný a fyzicky oddelení chodník pre cyklistov od chodcov a to kvôli bezpečnosti deliacim pásom alebo pevnými prvkami. Je nutné zaviesť za akých podmienok je možné deliť.

8. V zahraničí, či bližšom, či vzdialenejšom je bežné umiestňovať cyklistické stojany k budovám občianskeho vybavenia. Naša STN norma to prikazuje no žiaľ toto je málokedy dodržiavané a ak aj je nie je presne stanovené aké tie stojany majú byť. V niektorých prípadoch nie je možné do stojanov ani vložiť bicykel a sú nefunkčné. Je nutné aby bolo v normách presne stanovené aké majú byť parametre jednotlivých stojanov ako aj ich umiestnenie pri budovách.

9. V našich normách je úplne vypustená u nás novinka a to zvýšené priechody pre chodcov a pre cyklistov. Je problematické nie len, kto má prednosť na týchto komunikáciách, ako aj jednotlivé nábehové uhly. Je nutné toto urýchlene doriešiť či už kvôli bezpečnosti ako aj kvôli technickému riešeniu.

10. Ďalším problémom v cyklistickej doprave sú spomaľovacie prahy. Tieto telesá, ktoré sú účinné spomaľovať motorovú dopravu, sú však pre cyklistov v niektorých prípadoch nebezpečné. Okrem nutnosti prekonávania prekážky v mestských zónach núti spomaliť cyklistu na minimum a dochádza k strate stability, ako aj brzdenia motorovej dopravy, neraz cyklisti riskujú zdravie a radia sa do miest ako to najjednoduchšie obísť. Je priam nutné stanoviť presné rozmery týchto spomaľovacích prahov a umožniť nechania medzery pre kolesá bicykla. Táto malá medzera taktiež núti spomaliť cyklistu (pretože sa musí trafiť do medzery) a neohrozuje vozidlá.

Týchto 10 bodov je vybraných pár bodov, s ktorými som sa stretol pri navrhovaní cyklistických komunikácií ja alebo niektorý ostatný projektanti či cyklisti. Ak sa tieto problémy neaplikujú čím skôr do našej legislatívy bude zase len tápanie pri snahe uľahčiť ľuďom ekologickú, zdraviu prospešnú, malo nákladnú prepravu. Je čas dobehnúť ostatné krajiny.

NEDOSTATKY V OBLASTI CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

V našej Slovenskej republike sú pravidlá cestnej premávky stanovené v zákone 8/2009 o cestnej premávke. Tento zákon však vynechal niekoľko základných prvkov pre cyklistov, ktoré sú v zahraničí bežnou vecou.

Sú to napríklad tieto:

- Dať prednosť cyklistom na priechodoch pre cyklistov (doteraz len pre chodcov,)ak sú vedľa seba priechod pre chodcov a pre cyklistov, je nelogické, aby jeden mal prednosť a druhý nie.
- Cyklista nemusí ísť pri pravej krajnici – v prípade že je tam neporiadok, alebo nebezpečné, môže ísť po ceste(napr. aj po strede).
- Pri zvýšenom priechode pre cyklistov presne stanoviť kto má prednosť a kto nie.

Daný zákon obsahuje aj vykonávaciu vyhlášku s číslom 9/2009, ktorá sa zaoberá dopravným značením na cestných komunikáciách. V tejto vyhláške žiaľ nebola zapracovaná ani jedna značka tykajúca sa informovania cyklistov tak ako je to bežné v zahraničí. Odporúčame napr.:

- Doplniť smerové dopravne značky pre cyklistov (nie sú v súčasnosti).
- Umožnenie vodorovného dopravného značenia na križovatkách pre cyklistov

Tieto problémy boli odoslané formou listu aj na dotknuté ministerstvá. Žiaľ odpoveď neprišla žiadna.

Cyklistická doprava v Palme de Mallorca.

Marián Gogola

Ak sa pozrieme von oknom vidíme kopec snehu. Brrr. Čo tak sa aspoň trochu zahriať. Na zahriatie sme pre vás pripravili krátky fotoreport pre nás z exotického miesta, ktoré je synonymom pre dovolenku a oddych na pláži. Palma de Mallorca je hlavné mesto a hlavný prístav ostrova Mallorca a hlavné mesto autonómneho spoločenstva Baleáry v Španielsku. Leží na južnom pobreží ostrova v Zátok Paliem. V roku 2005 tu žilo 375 773 obyvateľov, s aglomeráciou 474 035. V meste žije takmer polovica obyvateľov Mallorcy. O Palme je známy fakt, že je to centrum turistického ruchu hlavne cez leto. To, že majú vcelku dobre vypracovanú infraštruktúru pre cyklistov sa až tak veľmi nevie. Z hľadiska riešenia cyklistickej infraštruktúry v rámci mestského dopravného systému je zrejme, že cykloinfraštruktúra je segregovaná, viď *obr. 1*. Cestičky pre cyklistov sú charakteristické svojim typickým červeným povrchom. Na cestičkách je možné vidieť rôzne doplnkové vodorovné značenie ako napríklad výstrahy pre svetelne riadenou križovatkou, priechodom pre chodcov a podobne (*obr.2*).

Cestičky pre cyklistov sú vedené buď v hlavnom dopravnom priestore (napr. na hlavnej ceste, alebo sú vedené ako súčasť chodníka.

Upozorneniami sa snažia upovedomiť cyklistov o možných stretoch s chodcami napr. v blízkosti zastávok MHD (*obr.4*), pričom používajú aj rôzne spomalovače pre cyklistov (*obr.5*).



1.



2.



3.



4.



4.



5.

Celkom zaujímavá bola cyklocestička vedená do praveého uhla *obr.6*.

V Palme majú aj verejné bicykle v obmedzenej podobe. Nie sú síce dostupné v celom meste, ale iba na zastávke MHD, ktorá je cieľovou zastávkou metra pre BIC (technologický inštitút) ako aj mestskú univerzitu (*vid' obr. 7-10*).

Segregácia je viditeľná hlavne, ak by sa chceli motoristi dostať na cestičku pre cyklistov *obr.10*, kde by im v tom zabránili rôzne pevné prekážky.

Samotná cyklistická sieť nie je obrovská, avšak snahou mesta je pokračovať v rozširovaní cyklistickej infraštruktúry (*súčasná sieť je na obr.11*). Súčasný stav dĺžky cyklistickej siete je približne 42 vybudovaných kilometrov.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



Pamätáte si, ako sme v prvej rubrike cykloklik v januári tohto roka predstavili českú stránku cyklostrategie.cz. Tak ak si kliknete na stránku v súčasnosti, zistíte, že má úplne novú podobu a grafiku. Kladne môžeme hodnotiť fakt, že hneď na prvej strane vás zaujmu ponuky a to pre cyklistickú verejnosť, pre cyklopolitikov a pre odbornú verejnosť. Na stránke nájdete skutočne veľa materiálu, ktorý vám môže pomôcť pri rozvoji cyklodopravy. No načo veľa slov, kliknite si a uvidíte. A ešte len taká zaujímavosť, jej nové štruktúru sme konzultovali aj my:z.



Editoriál

facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **12** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

Design & dtp :

Emília Jesenská	emilia@jesenska.net
-----------------	---------------------

Spolupracovníci na tomto čísle: Ladislav Findl, Daniel Duriš

Aj vy sa môžete zúčastniť na tvorbe tohoto časopisu. Máte niečo nové v oblasti cyklistiky u vás v okolí? Kontaktujte redakčnú radu!!!



STREDO-SLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda

nadácia pre mladých ľudí



nadácia
pontis

