

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Všetko dobré do nového roka 2012! Nepribrali ste? Ak áno, tak na záver si môžete prečítať, koľko by sme mali bicyklovať, aby sme spálili skonzumované jedlo. Ale poďme naspäť k téme, tohtoročná zima teda nič moc, avšak z pohľadu bicyklovania išlo o príjemné predĺženie sezóny, keď ešte do polovice decembra sa dalo v pohode bicyklovať, keďže po snehu ani chýru ani slychu. Január nám to však ako sa ukazuje, pekne vynahradí. A čo nás čaká tento rok? V tomto roku nás čaká ďalší boj a to o technický predpis pre cyklistov, ktorý by zjednocoval návrhy cyklistických cestičiek a tým sa by sme sa na Slovensku vyhneme chybám ako boli rôzne cyklistické nepodarky v minulom roku. Taktiež sa tešíme na našu novú cyklostratégiu, ktorá by nám konečne mala pomôcť realizovať podmienky pre cyklistov systematicky. Ďalším cieľom bude už 4 ročník konferencie Cyklistická doprava so zahraničnou účasťou. Takže plánov je dosť, teraz už len s chuťou šliapnúť do toho! Okrem toho vám budeme prinášať opäť inšpirujúce zaujímavosti zo sveta cyklodopravy.

Redakcia



Index.

Z domova (Skalica, Banská Bystrica, Bratislava)

Zo sveta (Praha, Aalborg, Zaamdan)

Priestor pre cyklistov na cestách

Pravda o Cambridge

9 z 10 žilinských tínedžerov má bicykel. Na jeho dostatočné využívanie v meste im však chýbajú cyklostojany a cyklotrasy.

Od 1.1.2012 platí nový sadzobník pokút – dotkol sa aj cyklistov

V Los Angeles testovali a značili nové pruhy pre cyklistov

Prehľad najzaujímavejších udalostí v oblasti cyklistickej dopravy v roku 2011

Cyklarada

Listáreň.

A ešte uvádzame zaujímavé prepočty jazdy na bicykli k zjedenému druhu jedla. Teda, koľko minút by sme mali jazdiť na bicykli, aby sme spotrebovali kalórie z daného jedla. Ide síce o prepočet na priemernú ženu, ktorá váži 70 kg, ale aj tak výsledky sú zaujímavé. Tu ponúkame porovnanie aspoň niektorých jedál a nápojov.

jedlo	kalórie	jazda na bicykli
2 poháre červeného vína	203	22 min.
2 plechovky piva	263	28 min.
100g vajíčkového šalátu	164	17min.
1 kúsok Vianočného koláča	425	45min.
2 medovníkové postavičky	237	25min.
2 sušienky	311	31min.

Príjemné čítanie.

Z domova.

Prehľad najzaujímavejších udalostí v oblasti cyklistickej dopravy v roku 2011

Aj v roku 2011 sa stalo niekoľko zaujímavých udalostí v oblasti cyklistiky. No určite treba tento rok pokladať za najlepší pre rozvoj cyklistickej dopravy. Pripravili sme pre Vás prehľad čo sa kedy stalo podľa nášho časopisu.

JANUÁR

[V Slovenskom raji plánujú stavať cyklocestičky](#)

FEBRUÁR

[Vyšiel nový sadzobník pokút](#)

[Predstavenie portálu WWW.CYKLODOPRAVA.SK](#)

MAREC

[Uskutočnila sa cykloshow v Bratislave, kde boli prezentované aj nové metódy cyklistiky v mestách](#)

[Primátor Bratislavy rokoval o rozvoji cyklodopravy](#)

[Vyšli štatistiky nehodovosti a úmrtia cyklistov](#)

[Prezentovali sa návrhy dopravného značenia pre cyklistov](#)

APRÍL

[PREŠOV: Nánosy z Torysy mesto využije na výstavbu cyklochodníka](#)

MÁJ

[Otvorenie cyklocestičky v Tatranskej kotline](#)

[Od 1. mája si cyklisti môžu vybaviť tretiu „ešpézetku“](#)

[Otvorili nový cyklochodník v Bernolákove](#)

[Predstavenie pracovného zošita pre cyklistov](#)

JÚN

[Cyklistické komunikácie vo Zvolene majú svojho Zhotoviteľa](#)

JÚL

[V Bratislave prebehlo prvé sčítanie cyklistov](#)

AUGUST

[Na pomoc onkologicky chorým deťom sa vyzbieralo v Župnom pohári 4000 eur](#)

SEPTEMBER

[Základný kameň cyklomostu postavený.](#)

[USKUTOČNILA SA KONFERENCIA CYKLISTICKÁ DOPRAVA 2011 \(JEJ TRETÍ ROČNÍK\)](#)

OKTÓBER

[Vyšiel parkovací manuál pre bicykle](#)

[Žilina sprístupnila svoje najväčšie námestie pre cyklistov.](#)

[Cyklopruh Bratislava – Košická, asi zlý sen.](#)

NOVEMBER

[Na železnici zdražela preprava bicyklov](#)

[Zákon a vyhláška v cestnej doprave idú do platnosti.](#)

DECEMBER

[Čadca môže mať cyklistický chodník priamo v centre mesta](#)

[Mesto Trnava spustilo do prevádzky nové chodníky a cyklocesty na Vansovej a Čukrovej](#)

Skalica vypísala súťaž na cyklistickú cestičku.

Skalica sa zaradila do miest, ktoré budú rozširovať svoju sieť cyklistických komunikácií. V obchodnom vestníku zverejnili súťaž o výstavbu 1,5 km dlhej cyklistickej cestičky v lokalite Skalica – Rybníky. Pruhy budú široké 2,00 m.

Terajšia poľná komunikácia, ktorá je spevnená betónovými cestnými panelmi sa upraví na cyklotrasu k rybníkom a napojí sa na ďalšie existujúce poľné cesty. Súčasne sa urobí povrchová úprava tejto komunikácie položením asfaltového koberca z asfaltobetónu ABS hrúbky 40 mm a úpravou existujúcej komunikácie.

V MHD Bratislava sa menia podmienky pre prepravu bicyklov

Od 1.1.2012 sa menia podmienky prepravy bicyklov v MHD Bratislava. Doteraz sa mohli bicykle prepravovať len v sviatky a víkendy. Od 1.1.2012 je možné prepravovať bicykle aj v pracovných dňoch mimo špičkových hodín. Teda bicykle je možné prepravovať od 09:00 do 12:00 a od 18:00 do 05:00. Bicykle je možné prepraviť len ak do dovoľuje obsadenosť a vždy ma prednosť invalidný vozík a kočík. Prepravu povoľuje vždy vodič vozidla MHD. Pred nastúpením je nutné bicykle vyčistiť, lebo špinavé sa neprepravujú. Cena za prepravu je 0€. Ide teda o podporu ekologickej, nemotorovej dopravy, ktorá dokáže pomôcť odstrániť smog a kongescie (zápchy) v meste.



foto: www.imhd.sk;

Ďalším mestom kde je možné prepravovať bicykle v MHD sú aj Košice, tam však sa prepravujú bicykle za poplatok.

Nový Technický predpis pre projektovanie cyklistických komunikácií už možno budúci rok

V decembri bola zaslaná na Slovenskú správu ciest žiadosť o vypracovanie technického predpisu z názvom – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Ide o reakciu na problémy v Slovenskej republike, kde je dávno už zastarané riešenie cyklistiky a je treba nejaký nový trend. Technický predpis sa bude zaoberať aj týmito oblasťami:

Charakteristika a špecifiká bicyklovej dopravy.

Cyklistické komunikácie.

- návrh trasovania, zásady spracovania koncepcie resp. generelu cyklistickej dopravy, základné prieskumy intenzity a dopytu

- predovšetkým v intraviláne, ale aj v extraviláne

- v HDP, v PDP, samostatne

- vhodnosť spôsobu vedenia trasy podľa situácie, integrácia vs. separácia

- šírky, povrchy, sklony, polomery, rozhľadové pomery, údržba

- prekonávanie prevýšení – rampy, výťahy, lišty na vedenie bicykla po schodoch

- vzory dopravného značenia najbežnejších situácií

- orientačné značenie

Parkovanie bicyklov.

- odstavné plochy – umiestenie, prístupnosť, priestorové potreby

- krátkodobé, dlhodobé státie

- spôsoby parkovania, stojany, kryté parkoviská, automatizované parkovacie systémy Vzorové riešenia a fotografické príklady

Základne pojmy názvoslovie

Križovatky

-predradené pruhy na križovatkách, riešenia pri zastávkach MHD a pod.

-priepusty pre cyklistov na ostrovčekoch pri križovatkách

-riešenie stykových križovatiek

-riešenie okružných križovatiek

-odporúčanie pre zakrývanie kanalizácie

Žiadosť bude posudzovaná v marci a následne bude vyhodnotenie či sa bude alebo nebude tento technický predpis spracovávať. O výsledku Vás budeme informovať. Pravdaže v prípade, ak áno bude zvolené stretnutie všetkých dotknutých zástupcov združení a odborných organizácií ktoré k tomu majú čo povedať.

Zo sveta.

Delft sa snaží, aby cyklisti parkovali na miestach na to určených.

Holandský Delft začal trochu perzekuovať cyklistov, ktorí neparkujú na to určených zónach. Keďže mesto vybudovalo viaceré cykloparkoviská, chce, aby aj občania, ktorí využívajú bicykle, parkovali tam, kde sa má a nie tam, kde sa im chce. Preto každý bicykel, ktorý bude uzamknutý o plot, dopravnú značku alebo stĺp osvetlenia (lampu) bude premiestnený (keby išlo o automobily, povedali by sme že “odtiahnutý”:-)) na dočasné parkovisko alebo úložisko takýchto zle zaparkovaných bicyklov. Občania si ho potom môžu prísť vyzdvihnúť, pričom zaplatia pokutu 15 EURO, cudzinci to majú za 10 EURO.



Uf. Tak toto je už z iného “súdka”. My môžeme ďakovať, že máme aspoň tie dopravné značky, zábradlia alebo lampy. Inak by sme hádam ani nemali kde zamknúť bicykel:-)

Zamestnanecké cykloúschovne začínajú byť v New Yorku “in”.

New Yorčania, ktorí sa rozhodli dochádzať na bicykli do práce môžu využiť viaceré z cykloúschovní, ktoré sú roztrúsené po New Yorku. Jeden dobrý príklad je z Manhattanu, kde už v roku 2008 vybudovali takúto verejnú úschovňu pre cyklistov. Jej služby využívajú viacerí zamestnanci daného biznis centra, CBS rádia a ostatných firiem.



Mimochodom povinnosť umožniť zamestnancovi prístup na bicykli do zamestnania súvisí s nariadením NY odboru dopravy z roku 2009, kedy zamestnávateľ musí pripustiť takúto možnosť v prípade, že sa v budove nachádza aj nákladný výťah a ak o to zamestnanec požiada. Samotné nariadenie je trochu šalamúnske a síce v tom zmysle, že vyslovene nehovorí o úschovni pre bicykle, ale o tom, že zamestnávateľia musia umožniť zamestnancom zobrať si svoj bicykel do

zamestnania.:-) Nariadenie sa vzťahuje iba na úradné budovy, nie na budovy obytné.

zdroj: nytimes.com a www.nyc.gov

V Berlíne sa organizujú kurzy pre nesmelých cyklistov v premávke.



Jedným zo spôsobov ako zvýšiť povedomie a posmeliť občanov, aby jazdili po meste na bicykli je zriaďovanie cykloškôl, resp. cyklokurzov. V Berlíne za účasti miestneho cykloklubu sa organizujú dva typu cyklokurzov. Prvý je určený pre všetkých, ktorý sa chcú naučiť bezpečne jazdiť na bicykli v cyklopruhoch vyznačených v hlavnom dopravnom priestore. V tomto kurze sa za pár hodín naučia jednak teóriu ako aj praktický spôsob jazdy v premávke. V roku 2012 sa pripravuje celkovo 7

Zo sveta.

Druhý kurz je špeciálne určený pre starších občanov a to jednak so zameraním na povinnú výbavu bicykla, teoretický základ jazdy ako aj praktické vyskúšanie jazdy na bicykli v premávke. Starší občania sa pritom nemusia báť, že pôjdu rovno s bicyklom do premávky. Jazdu na bicykli si totiž vyskúšajú najskôr na dopravnom ihrisku.

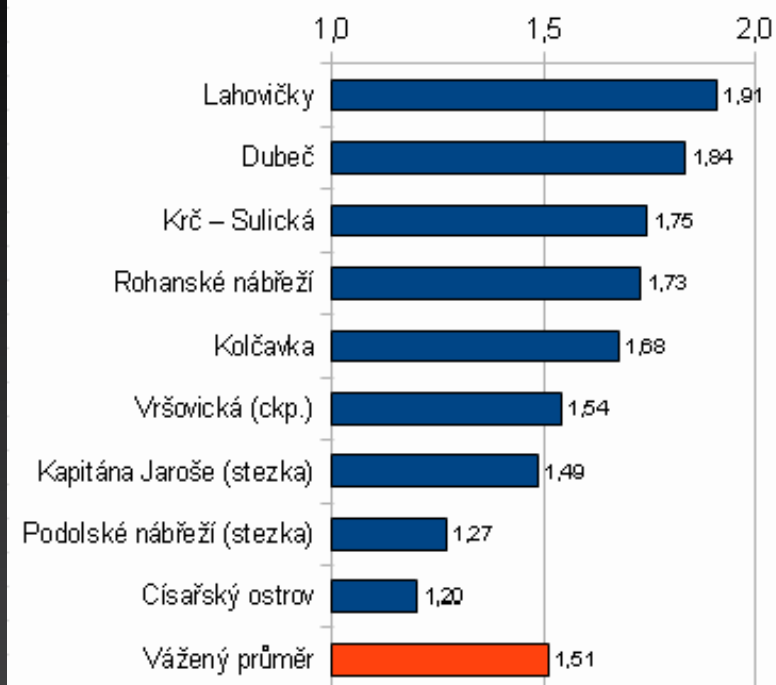
zdroj: <http://www.adfc-berlin.de>

Praha zaznamenala 50 % nárast cyklistov oproti roku 2010.

Toto odvážne tvrdenie je podložené dátami z automatických sčítačov, ktoré sú umiestnené na viacerých miestach v Prahe. Samotný nárast má podľa portálu prahounakole.cz viacero príčin. Jednou z nich je klasická dopravná indukcia, t.j. samotná existencia novo postavených cyklotrás „zapríčiňuje“ to, že ju začnú obyvatelia využívať. S tým môže súvisieť aj dobrý príklad z okolia, teda ak jazdia na bicykli do práce moji kamaráti alebo susedia, prečo by som to nemohol skúsiť aj ja. Okrem toho cyklistom prišlo minulý rok aj počasie o čom sme sa mohli presvedčiť aj u nás na Slovensku.

Nárůst intenzit cyklistů v Praze mezi roky 2010 a 2011

data z automatických sčítačů



Suma sumárum, pre rok 2011 sa deľba prepravnej práce odhaduje pre Prahu na 2,3 % a prepravný výkon 2,7 % pre cyklodopravu.

Dúfame, že to Prahe vydrží aj do ďalších rokov!:-).

zdroj: <http://www.prahounakole.cz/2012/01/o51vic/#more-17404>

Inovatívne cyklostojany v Aalborgu.

Prečo inovatívne? Pretože dokážu ušetriť miesto, keďže oproti klasickým stojanom sa na jeden stojan dajú odložiť až 4 bicykle. Dva sú pri zemi a dva sú položené hore. Hlavne tie hore pôsobia, ako by ich tam niekto len tak zavesil, ale je to určite zaujímavé riešenie, pri nedostatku miesta.



zdroj: copenhagenize.com

Nové dizajnové cykloparkovisko v Zaandam

V holandskom meste Zaandam (145 tisíc obyvateľov) postavili zaujímavé parkovisko alebo lepšie povedané parkovací dom pre bicykle. Parkovací dom má „cool“ dizajn a zmestí sa doň približne 700 bicyklov. A teraz to podstatné. Parkovanie bicyklov je v ňom zadarmo a je strážené! No to je bomba! Samotný parkovací dom je dielom architektonickej kancelárie Nunc – architecten. Otvorili ho 1. júna tohto roka (2011).



Okrem bicyklov si v ňom môžu občania požičať napríklad aj kočíky pre deti, zámok na bicykle, odložiť si veci do úschovne, prípadne si dobiť elektrobicykel. Taktiež sú tu verejné toalety. Jeho prevádzková doba sa začína polhodinu pred otvorením obchodov a končí polhodinu po ich zatvorení, čo je šupa.

zdroje: www.zaanstad.nl a zaanstadnieuws.nl

උපකරණයන් වූ ඔරුදැමීම, පරාක්, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම, ඔරුදැමීම...

ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම ඔරුදැමීම



Fig. 10.—An Armored Cruiser.

Lyon dobudoval ďalší úsek cyklotrás.

Marián Gogola

Vo francúzskom meste Lyon dobudovali koncom roka v časti Caluire / Rillieux nový úsek samostatnej cyklistickej infraštruktúry vedenej ako samostatne smerovo rozdelená cestička pre cyklistov.



Táto časť mesta bola charakteristická vysokou intenzitou automobilovej premávky, pričom sú tu sústredené jednak spoločnosti, ktoré zamestnávajú veľa zamestnancov ako aj obchodné centrá, kde si môžu obyvatelia nakupovať. Z hľadiska cyklistov bolo veľmi nepríjemné a nebezpečné jazdiť v samotnej premávke s automobilmi. Preto sa mesto rozhodlo postaviť samostatnú cestičku pre cyklistov, ktorá je od jestvujúcej cesty pre autá oddelená pásom zelene.

Úsek má dĺžku približne 2,5 km, avšak cyklisti ho oceňujú. Ako je vidieť na obrázku, cyklotrase priali šírkové pomery, keďže je situovaná medzi existujúcou cestou pre autobusy, cestou pre autá (úplne napravo) a poľnú cestu (vľavo). Toto riešenie môže predstavovať ideálne riešenie pre dopravného projektanta, ktorý rád segreguje.:-)



Alebo iné riešenie: chodník, cyklotrasa, cesta pre autobusy a cesta pre automobily.



Zaujímavo sú riešené aj križovania s chodcami, kde existuje jemné výškové oddelenie cestičky pre cyklistov od chodníka.



Netradične je riešený aj priechod pre cyklistov, ak sa to tak dá vôbec nazvať, keďže ide skôr o akési nasmerovanie k priechodu pre peších cez malý ostrovček, odkiaľ sa cyklista, ak chce pokračovať na druhú stranu, musí správať ako chodec.



Tu vidieť zaujímavé križovanie s cestou, pričom samostatné značenia priechodu pre cyklistov tu ani nie je potrebné.



Nuž čo, samotné prevedenie je vcelku nové, uvidíme, ako sa toto riešenie bude páčiť lyonským cyklistom. Ako uvádza autor fotografie, cyklotrasa je síce vybudovaná pekne, avšak chýba jej akési logické prepojenie medzi jednotlivými časťami, takže cyklisti na jej konci, ak chcú pokračovať, opäť musia vhuľnúť do premávky medzi autá. Tak vidíme, že nie len u nás máme problémy s cyklotrasami idúcimi niekedy odnikadiaľ nikam.:-)

zdroj: www.lavilleavelo.org

REPORTÁŽ



V Banskej Bystrici sme o krok bližšie k rozvoju nemotorovej dopravy.

O projekte „Rozvoj nemotorovej dopravy v Banskej Bystrici“ sme už v minulosti informovali (<http://www.cyklodoprava.sk/2011/12/generel-nemotorovej-dopravy-v-banskej-bystrici-sa-zacina-pripomienkovat-pozvanka/>), preto je čas informovať, čo ďalej. Generel nemotorovej dopravy je takmer hotový <http://uradnatabula.banskabystrica.sk/uzemny-rozvoj-mesta.phtml?id3=58550>. Návrh je možné ešte pripomienkovať. V súčinnosti s tvorbou GND v BB prebiehal aj proces zapracovávaného toho návrhu do práve vznikajúceho nového územného plánu mesta.

Napriek skutočnosti, že Mesto Banská Bystrica doposiaľ nevenovalo pozornosť problematike cyklistickej dopravy a podmienky pre pohyb cyklistov sú viac ako nepriaznivé, prieskum v teréne a sčítanie cyklistov preukázal, že cyklistická doprava v meste existuje (Sčítanie sa uskutočnilo v septembri 2011 na 16 sčítacích stanoviskách rozmiestnených po obvode historického centra tak, aby bolo okrem intenzity pohybu možné sledovať i priebeh pohybu cyklistov. Počas šiestich hodín bolo napočítane 1800 cyklistov). Preto, aj vzhľadom na výsledky sčítania, ale aj pochopeniu myšlienky, že cyklodoprava je zdraviu prospešná a udržateľná forma dopravy, ktorá pomôže vyriešiť problém upchatého mesta sa samospráva rozhodla podporovať rozvoj nemotorovej dopravy na území mesta. Na rok 2012 vyčlenila z mestského rozpočtu viac ako 100 tis. Eur na prípravu projektových dokumentácií a realizáciu cyklotrás, ktoré sú navrhnuté v GND v BB.

Je samozrejmé, že samotná realizácia cyklistických trás sa pravdepodobne neuskutoční hneď a hlavne nie naraz, pretože je limitovaná predovšetkým finančnou situáciou mesta Banská Bystrica, schválený generel zabezpečí, že reálne vytvorenie efektívnej a celistvej siete cyklistických trás v priebehu rokov nebude znemožnené inou výstavbou. Forma a kvalita spracovaného generelu umožňuje jeho systematickú realizáciu aj bez jednorázových megalomanských investícií.

Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica (OCIBB) sa už viac ako 6 rokov snaží hľadať spôsoby

a navrhuje riešenia rozvoja nemotorovej dopravy v meste, hlavne ako alternatívu k individuálnemu motorizmu. Za toto obdobie sme organizovali množstvo podujatí a množstvo aktivít, ktoré by viedli k naplneniu nášho cieľa. S najväčším problémom, s ktorým sme sa stretávali bol ten, že samospráva stále argumentovala nedostatkom financií a tak sme sa ako iniciatíva reagovali na výzvu GEF, ktorá prostredníctvom UNDP, náš projektový zámer podporila. Hlavne preto, že sme projekt realizovali participatívnou formou,

kde sme do tvorby dokumentu zapojili viacero subjektov a počas 18 mesačnej realizácie využili možnosť šíriť osvetu o efektívnosti a užitočnosti cyklodopravy na území mesta aj medzi úradníkov, projektantov a zamestnancov ÚHA sa teraz tešíme aj vyššie uvádzanej finančnej podpore z mestského rozpočtu pre rok 2012.

Andrea Štulajterová, správkynia Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica (OCIBB)



cyklo**Vo**alícia

Podporte rozvoj
cyklodopravy svojimi
2 percentami

Pozvánka na detskú konferenciu:

Bezpečné cesty do školy

**10. 2. 2012 /piatok/
o 9:00**

**v zasadačke
Mestského úradu vo Zvolene**



Neustály rozvoj automobilizmu zanecháva stopy v našich mestách.
Kvôli autám miznú zelené plochy, športoviská, detské ihriská...
Ľudia sa v autách presúvajú aj na malé vzdialenosti a strácajú kontakt so svetom okolo.
Je to na úkor bezpečnosti, životného prostredia, ale aj zdravých sociálnych vzťahov.

- * Deti zo svojej perspektívy vidia a cítia veci inak.
Čo naozaj chcú, čo potrebujú a ako uvažujú o možnostiach zmeny k lepšiemu?
- * Skúsme nájsť možnosti zlepšenia stavu kritických úsekov alebo problematických bodov,
ktoré na deti čakajú pri každodenných cestách mestom!
- * Uvidíme výstupy z projektu CYKLODUCH
- mapovanie bezpečných ciest do školy realizované žiakmi troch základných škôl vo Zvolene.

Prosím potvrdiť svoju účasť mailom alebo telefonicky na – slatinka@changenet.sk
tel: 0902 205 535

Organizátori: Združenie Slatinka Mesto Zvolen



Reportáž

Pravda o Cambridge

Mgr. Richard Weber

V oblasti cyklistickej dopravy je Cambridge občas považovaný za vzor pre iné anglické mestá.

Štatistiky mesta hovoria o počte cyklistov na úrovni okolo 25%. Každopádne, táto štatistika bola rátaná iba pre dopravu za prácou, či do školy a nezohľadnila ostatné cesty vykonané v meste. Iné odhady hovoria zase o 18-20% cyklistov, čo sa pravdepodobne viac približuje realite. Či skutočnosť leží bližšie k 18, alebo k 25 percentám, je jedno. Cambridge patrí k mestám s najväčším podielom cyklistov v anglicky hovoriacich zemiach.

Zaujímavosťou v Cambridge je, že napriek vysokému počtu cyklistov podmienky pre nich nie sú až také priateľské. Maximálna povolená rýchlosť na uliciach je veľká, cyklistické pruhy sú úzke, často ich cyklisti zdieľajú s autobusmi.



Veľkú rolu v podiele na cyklistickej doprave zohrávajú študenti. Vo všeobecnosti má Cambridge zvláštnu demografiu. Z počtu obyvateľov okolo 130,000 je asi 43,000 študentov, ktorí tu študujú na miestnych univerzitách.

Prijať študentov k bicyklovaniu je tu celkom ľahké. Sú mladí, uvedomelí, potrebujú byť veľmi mobilní, najlepšie za čo najmenej peňazí. Cyklistická doprava spĺňa tieto kritéria, čo je vidieť aj na tom, že popredné cyklistické mestá vo svete sú práve mestá plné študentov. Do tejto kategórie patrí napríklad Groningen v Holandsku,

Kodaň v Dánsku, Davis a Portland v USA alebo Cambridge v Anglicku.

Napriek tomu, že tieto mestá sú na tom rovnako dobre s počtami cyklistov, rozdielny je prístup, ako sa jednotlivé mestá k nim stavajú. Školy v Cambridge v istom zmysle „nútia“ študentov používať bicykel. Bežne nemajú študenti dovolené v meste vlastniť auto, čo je dosiahnuté na základe spoločnej dohody medzi univerzitami a mestom Cambridge. Pochopiteľne, existujú výnimky, napríklad v prípadoch zdravotne postihnutých študentov, ale väčšina zdravých študentov aj tak auto nepoužíva.

Okrem študentov v meste používajú bicykel aj pracujúci ľudia. Často sa jedná o absolventov miestnych univerzít, ktorí si udržali zvyk používať bicykel na individuálnu prepravu.

K skupine študentov a absolventov škôl sa pridáva ešte jedna skupina ľudí. Táto skupina by sa dala nazvať "bežnou pracujúcou triedou", triedou ľudí, ktorú niektorí

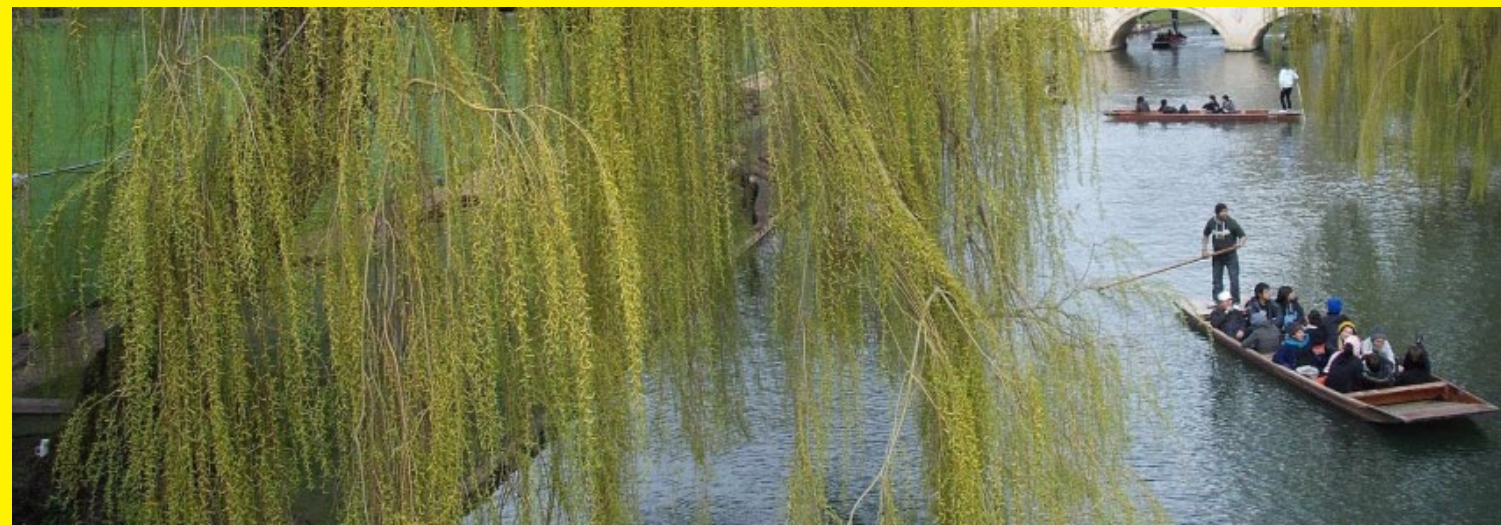


Reportáž

označujú za chudobnejšiu. Nezriedka sa na uliciach stávajú prípady, keď nervózny vodič začne inzultovať cyklistu slovami nazývajúcimi ho študentom alebo chudobným, pričom sa nevyhnutne nemusí jednať ani o jedného z nich.

Takýto netolerantný prístup vodičov k cyklistom je zvláštny, keď si uvedomíme, že počet cyklistov v Cambridge je v porovnaní s inými mestami vo Veľkej Británii oveľa väčší. Takéhoto netolerantného prístupu, alebo nerešpektovania sa cyklistom nedostáva iba od vodičov, často sa stáva, že samotná polícia, alebo verejnosť, sú naklonené viac na stranu motoristov. Miestne noviny často píšu o konfliktoch cyklistov s bežcami, šófermi autobusu alebo mládežou, čo určite neprispieva k dobrému imidžu cyklistickej komunity. Zriedkavosťou nie sú ani listy v novinách od nahnevaných ne-cyklistov, ktorí si vylievajú svoje srdcia na cyklistov, ktorí jazdia v jednosmerných uliciach, či na chodníkoch. Listy takéhoto typu sú napríklad v Holandsku niečím neznámym. Podmienky, ktoré tam cyklisti majú eliminujú dôvody jazdiť v jednosmerných uliciach alebo po chodníkoch.

Hľadať dôvody vzniku takýchto problémov iba na jedenej strane zjavne nie je správne, no bohužiaľ veľa



ľudí v Cambridge má v tom jasno, kto je na vine. Namiesto hľadania systémových riešení, ktoré by boli prospešné pre všetky zúčastnené strany, ľahšie je odsúdiť jednu skupinu.

Mesto nevytvára primerané podmienky pre cyklistov vzhľadom na ich počet, v centre mesta vznikajú cyklistické obmedzenia, čo ich núti používať rušné a nebezpečné cesty.

V Cambridge sa hovorí, že rušná cyklistická doprava tu existuje nie vďaka cyklistickej infraštruktúre, ale napriek nej. Isteže, existujú aj výnimky, ako napríklad príjemné cyklistické cestičky vedúce cez mestské parky, ale viac cyklo infraštruktúry na takejto úrovni v meste prostě nenájdete.

Okrem cyklistickej infraštruktúry, dôležitú úlohu v meste zohráva plánovanie verejného priestoru ako takého a verejná výstavba. V 70.tych rokoch 20. storočia vzniklo pár odvážnych projektov zameraných na potreby ľudí a nie na potreby áut. V týchto projektoch sa však potom nepokračovalo a súčasná výstavba často nepočíta so zelenými plochami alebo s priestorom pre nemotorizovanú dopravu.

Okolo mesta existuje istá sieť cyklistických ciest, no tie zďaleka neposkytujú to, čo by sa od takejto siete očakávalo. Toto neplatí iba pre Cambridge, ale pre celú Veľkú Britániu. Chýbajú tu cyklistické cesty idúce paralelne s hlavnými cestnými ťahmi. To zapríčiňuje, že veľa cyklistov využíva na prepravu spoločné cesty, na ktorých je bežne maximálna povolená rýchlosť až 70 míľ za hodinu (113 km/h). Deti, ktoré by v Holandsku išli do vedľajšej dediny do školy na bicykli sú takto nútené využívať iné formy dopravy.

Záver

Cambridge patrí k popredným mestám v oblasti cyklistickej dopravy vo Veľkej Británii, no stále má ešte dlhú cestu pred sebou, keď sa chce priblížiť napríklad holandskému modelu.

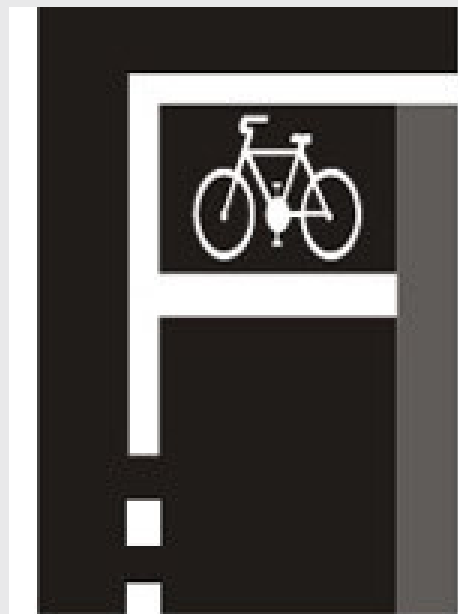
Kľúčom k úspechu je dlhodobé plánovanie, teda nasledovať rovnakú politiku plánovania niekoľko rokov za sebou. Takáto udržateľná doprava by mala zabezpečiť cyklistom čo najväčšiu segregáciu od motorizovanej dopravy, poskytnúť cyklistom priamejšie cesty, obmedziť pohyb áut na menších vidieckych cestách a v neposlednom rade zabezpečiť cyklistom istú mieru spoločenskej podpory.

Len s takýmto prístupom budú môcť cyklisti užívať svoje práva a nebude na nich pozerané ako na prekážku v doprave.

zdroj: http://hembrow.blogspot.com/2011_11_01_archive.html

Priestor pre cyklistov na cestách

Ing. Radovan Červienka



Priestor pre cyklistov je nová dopravná značka na Slovensku. Je definovaná vo vyhláške 9/2009. Síce na Slovensku sa ešte nepožila, je otázkou času, kedy sa takéto značka u nás vyskytne.

Čo je to vlastne za značka?

Ide o vodorovnú dopravnú značku, ktorá ohraničuje priestor pre cyklistov pred stopčiarou pred vozidlami. Značka sa používa na svetelne riadených križovatkách.

V súčasnosti keď automobil zastane na stopčiare cyklista sa radí vedľa neho a následne sa pohybujú spolu. Avšak cyklista sa nachádza v mŕtvom uhle vodiča. Jednoducho vodič neočakáva nikoho po svojej pravej strane. Toto sa stáva nebezpečné hlavne pri odbočovaní. Priestor pre cyklistov sa

nachádza pred stopčiarou pre autá, kde cyklista zastane a prejde prvý cez križovátku. Teda je viditeľný. Keby sme mali stanoviť poradie od priechodu pre chodcov bolo by to nasledovné: priechod pre chodcov – medzera – malá stopčiar – priestor pre cyklistov s cyklistom – veľká stopčiar – vozidlá.



Čo o značke hovorí vyhláška o značkách?

Značka Priestor pre cyklistov (č. V 5d) vyznačuje priestor určený pre cyklistov čakajúcich na svetelný signál so znamením „Voľno“; značka sa používa aj ako súčasť vyznačeného vyhradeného pruhu pre cyklistov alebo cestičky pre cyklistov.

Kde sa dopravná značka môže použiť?

Dopravná značka sa používa tam, kde je očakávaný pohyb cyklistov, na nehodových miestach, kde prechádza diaľková cyklotrasa. Je dobre pred križovátkou doplniť smerové tabule pre cyklistov,

aby sa dostatočne vedeli orientovať. Do priestoru pre cyklistov môže vyúsťovať aj cyklopruh.

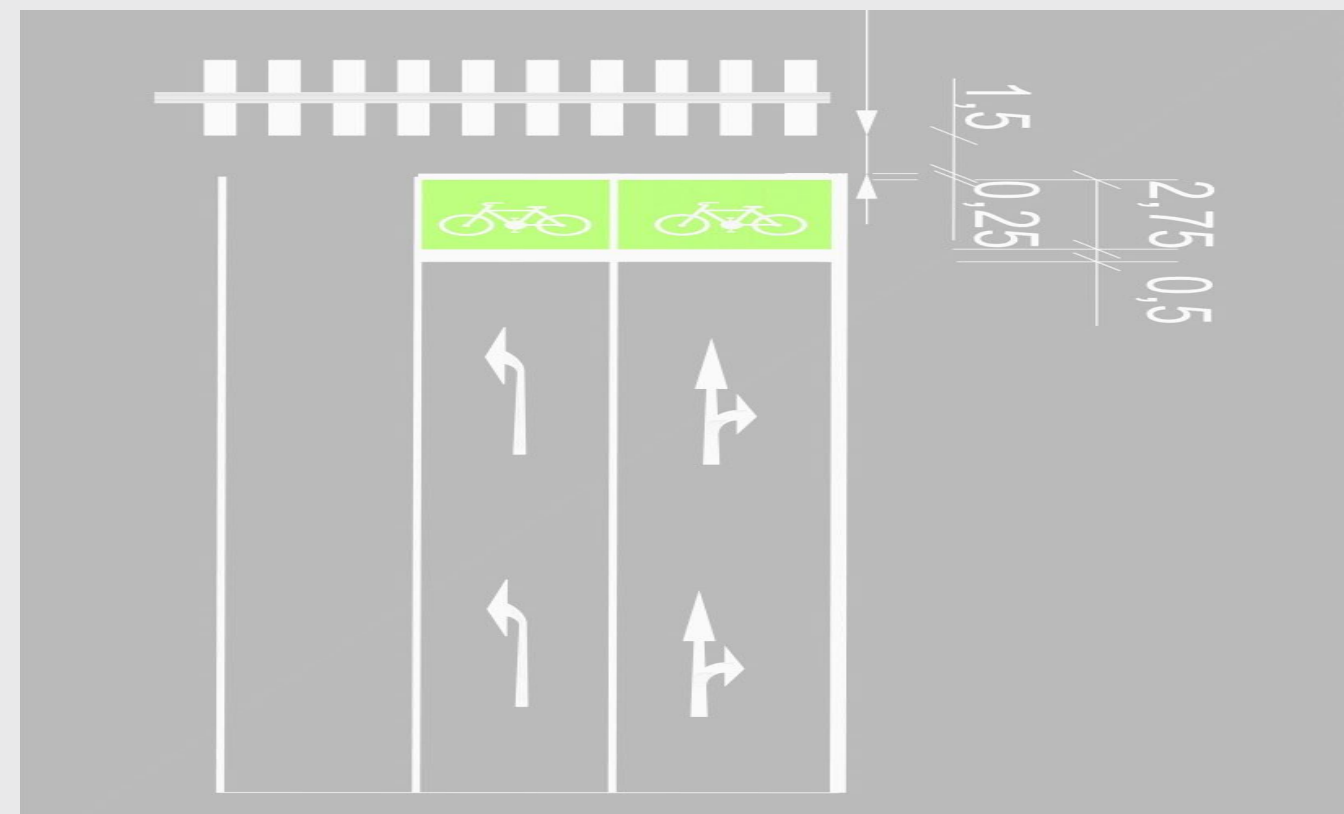
Aké sú rozmery dopravného značenia?

Žiaľ u nás stále nie sú dopravné zásady pre cyklistické značenia. Preto musíme rozmery použiť zo zahraničia.

Šírka priestoru pre cyklistov je daná šírkou jazdného pruhu. Priestor je vzdialený 1,5m od priechodu pre chodcov. Nasleduje malá stopčiar šírky 0,250 m bielej farby. Priestor pre bicykle nesmie byť menší ako 2,75m. Vo vnútri priestoru pre bicykle sa nachádza piktogram bicykla. Vo vnútri je možné doplniť aj smerovú cyklistickú

šípku. Táto však nemusí s priestorových dôvodov vojsť preto je možné ju doplniť aj do priestoru medzi priechod a priestor pre cyklistov. Všetky cyklisti nemôžu stáť na šípke v tomto prípade. Priestor pre cyklistov sa odporúča podfarbiť svetlejšou zelenou farbou. Nie tmavou. Musí byť viditeľná. Priestor ukončuje klasická 0,5m široká stopčiar pre automobily. Na nasledovnom obrázku sme vám nakreslili jednoduchý príklad použitia priestoru pre cyklistov. Variantov použitia môže byť veľa.

Foto: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(enc3fp45drjlp1r3p1f0\)/zdroj.aspx?typ=2&id=76782&sh=-813440484](http://doprava.praha-mesto.cz/(enc3fp45drjlp1r3p1f0)/zdroj.aspx?typ=2&id=76782&sh=-813440484)



9 z 10 žilinských tínedžerov má bicykel. Na jeho dostatočné využívanie v meste im však chýbajú cyklostojany a cyklotrasy.

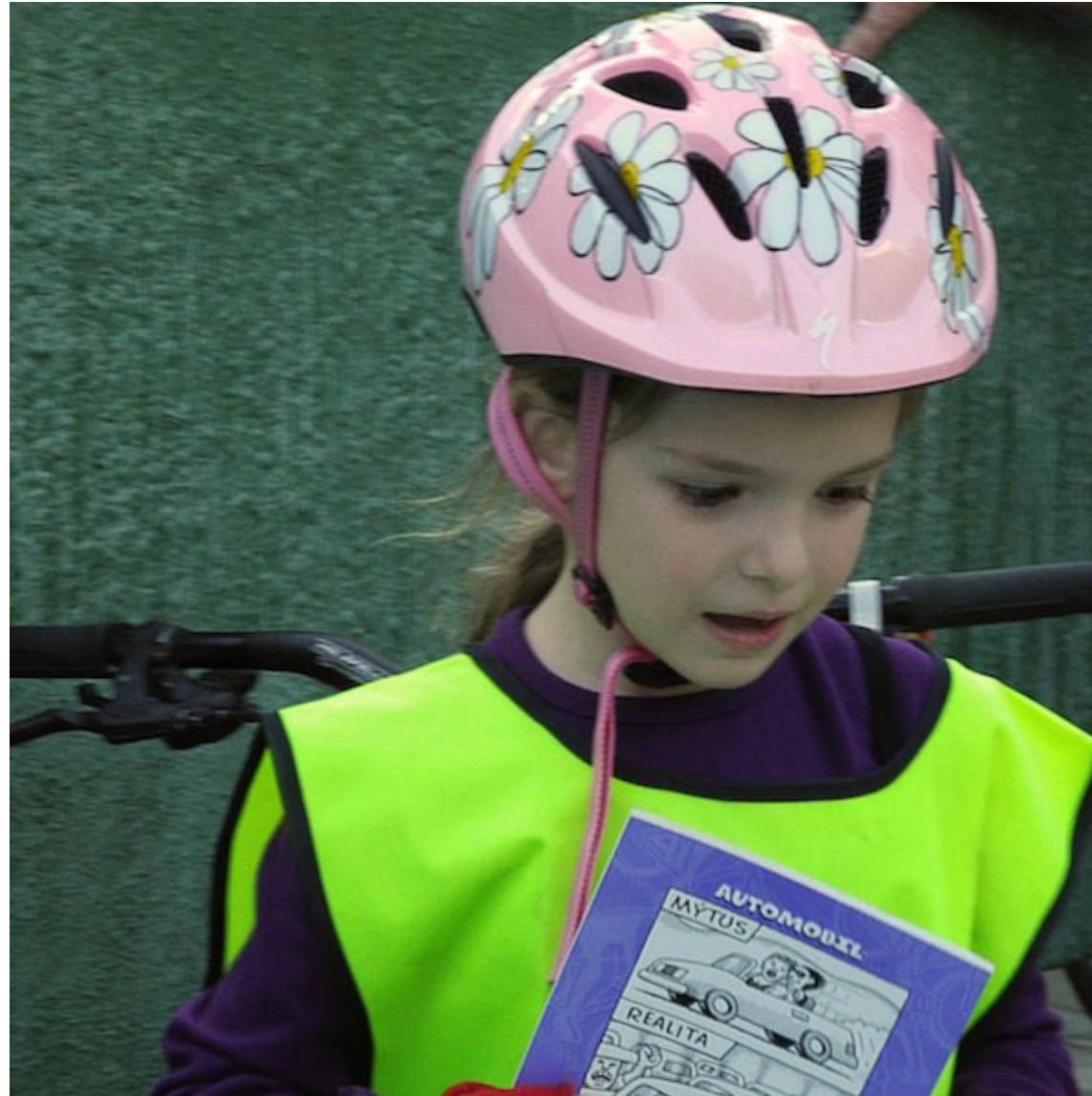
Autori: Soňa Šestáková, Ondrej Halama

Na konci minulého školského roku (2010/2011) prebehol na žilinských základných školách a na Gymnáziu Hlinská prieskum o využívaní bicykla mládežou, ktorý realizoval Výskumný ústav dopravný v spolupráci s mestom Žilina a OZ Mulica. Na 13-tich základných školách vyplňalo dotazníky 450 šiestakov a na Gymnáziu Hlinská 228 študentov z rôznych ročníkov (15-19 r.).

Hlavnou úlohou prieskumu bolo **zistiť aké dopravné prostriedky mládež používa na ceste do školy a vo voľnom čase**. Zároveň **sa zisťoval záujem o prepravu na bicykli**, ako aj možnosti opýtaných (napr. či majú bicykel, vzdialenosť do školy a pod.).

Do školy

Najviac žiakov ZŠ v súčasnosti dochádza do školy pešo (77%), na druhom mieste sa umiestnilo auto, ktorým dochádza 17% detí. U študentov gymnázia je poradie dopravných prostriedkov iné, keď 42% študentov určilo chôdzu za najčastejší spôsob dochádzania do školy, na druhom mieste skončila MHD s 39% študentov a na treťom mieste auto s pomerne vysokým zastúpením 30% študentov. Takmer nikto, resp. **veľmi málo žiakov/študentov používa bicykel (u žiakov 4%, u študentov 0%)**. V prípade auta ide vo väčšine prípadov o kombináciu s iným druhom dopravy. Výlučne auto využíva 8% žiakov a 16% študentov, pričom polovicu tvoria domáci a polovicu cezpoľní. Veľmi vysoké percento žiakov aj študentov **má vlastný**



bicykel (žiaci 92%, študenti 88%) a teda je tu veľký potenciál pre jeho využívanie. O niečo menej tínedžerov bicykel využíva vo svojom voľnom čase (žiaci 81%, študenti 74%). **Dochádzať do školy na bicykli má spomedzi žiakov ZŠ záujem viac ako polovica detí (52%). U študentov je to 38% študentov**, pričom je treba zohľadniť, že mnoho študentov dochádza do školy z väčšej vzdialenosti (31%).

Voľný čas

Čo sa týka dopravných prostriedkov využívaných žiakmi a študentmi vo voľnom čase, na prvom mieste sa umiestnila chôdza (žiaci 55%, študenti 63%) a na druhom mieste auto (žiaci 36%, študenti 40%). Tretie miesto u žiakov obsadil bicykel (31%), u študentov MHD (38%). Bicykel u študentov skončil na 4.mieste, keď ho určilo 21%.

Na bicykli do školy?

Dôvody, ktoré v súčasnosti najviac bránia žiakom používať na dochádzanie do školy bicykel sú: cyklostojany (51% žiakov), cyklochodníky (20% žiakov), nemajú bicykel (10% žiakov), výstroj (9% žiakov), povolenie od školy/rodičov (8% žiakov). V prípade študentov je to nasledovné poradie: cyklostojany (24% študentov), cyklochodníky (20% študentov), veľká vzdialenosť do školy (18% študentov), chuť používať bicykel (15% študentov), nemajú bicykel (10% študentov), spotím sa (2%), ohľaduplnosť vodičov (2%). Výsledky boli pravdepodobne ovplyvnené tým, že sa dotazníky robili za účelom rozmiestnenia

cyklostojanov na školách, o čom boli školy informované.

Záver:

Bicykel nie je využívaný na dochádzanie do školy. Hoci 9 z 10 tínedžerov má bicykel, využívajú ho skôr vo voľnom čase, a aj vtedy je to pre

nich tretia (žiaci), resp. až štvrtá (študenti) možnosť. Prekážky, ktoré študentom bránia v používaní bicykla súvisia hlavne s nedostatočnou cyklistickou infraštruktúrou v Žiline (stojany, cyklochodníky). Žiaci základnej školy majú do školy väčšinou blízko a chôdza je pre nich najjednoduchší spôsob prepravy. Auto je využívané v pomerne vysokej miere na dochádzanie do školy a v ešte väčšej miere na dopravu vo voľnom čase. Poznatky z prieskumu by mali byť impulzom pre zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na školách, ale aj v celom meste. Podpora cyklistickej dopravy je dnes prioritou každého moderného mesta, ktorému záleží na kvalite života svojich obyvateľov, Žilina by nemala zaostávať.

Výskum bol realizovaný v rámci medzinárodného projektu Central MeetBike implementovaného z programu Central Europe, ktorý je spolufinancovaný z ERDF.

Viac na: <http://mulica.sk/index.php/tinedzeri-maju-bicykel-chybaju-im-vsak-cyklotrasy/>

Cyklokalendár.
Ak by ste chceli potešiť svojich blízkych zaujímavým kalendárom pre rok 2012, môžete si ho objednať na cyklodoprava@cyklodoprava.sk
Čo tak ho objednať zodpovedným úradníkom vo vašom meste?

Od 1.1.2012 platí nový sadzobník pokút – dotkol sa aj cyklistov

Od začiatku tohto mesiaca si šoféri nerešpektujúci predpisy budú musieť viac siahnuť do vrecka. Z aktuálneho sadzobníka vyberáme:

1. Za ohrozenie chodca alebo cyklistu na priechode je pokuta 150€. V prípade ak nám nedá prednosť na priechode je pokuta 60€.

2. Ak vodič zastaví pred priechodom (vo vzdialenosti menšej ako 5m) alebo na ňom, pokuta činí 60€.

3. Ak vodič, ktorý odbočuje nedá prednosť cyklistovi, ktorý ide rovno, je hodnota pokuty 40€.

4. Ak vodič odbočujúci vľavo ohrozí cyklistu, ktorý odbočuje vľavo, sa hodnota pokuty vyšplhá na 60€.

5. Nedanie prednosti v jazde vozidlu idúcemu po ceste pri vchádzaní na cestu z miesta mimo cesty, z poľnej cesty, lesnej cesty, cestičky pre cyklistov, z obytnej alebo pešej zóny vás stojí 60€.

6. Otáčanie alebo cúvanie na cyklistickej komunikácii – 60€

7. Obmedzenie alebo ohrozenie cyklistov používajúcich cestičku pre cyklistov osobou pohybujúcou sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení môže aj chodca stáť 30€

Pravdaže aj cyklisti môžu byť pokutovaní:

1. Ohrozovanie iných účastníkov cestnej premávky, najmä vedením druhého bicykla za jazdy, ručného vozíka, vedením psa alebo iného zvierťa alebo vedením predmetov, ktoré by sťažovali vedenie bicykla – 60€

2. Ak nebudete mať reflexný prvok za zníženej viditeľnosti, budete musieť vytriahnuť 30€

3. Ak nemáte prilbu mimo mesta, stále vás to stojí 10€

Pri poškodzovaní dopravného značenia alebo cykloturistického značenia zaplatíte 30€ pokutu. Okrem toho sa na cyklistov vzťahujú aj iné ustanovenia zákona o cestnej premávke a príslušnej vyhláške, pretože aj oni sú braní ako vodiči nemotorového vozidla.

Radovan Červienka

V Los Angeles testovali a značili nové pruhy pre cyklistov.

Marián Gogola

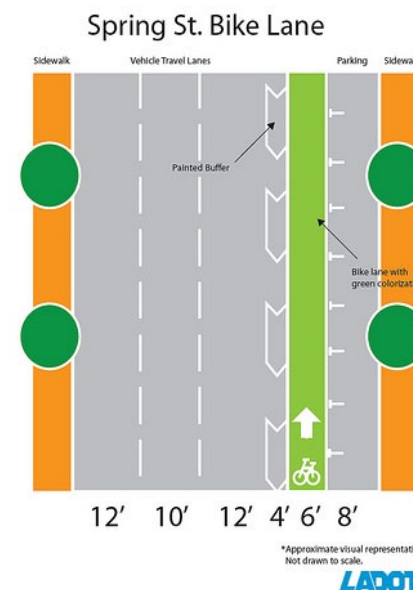
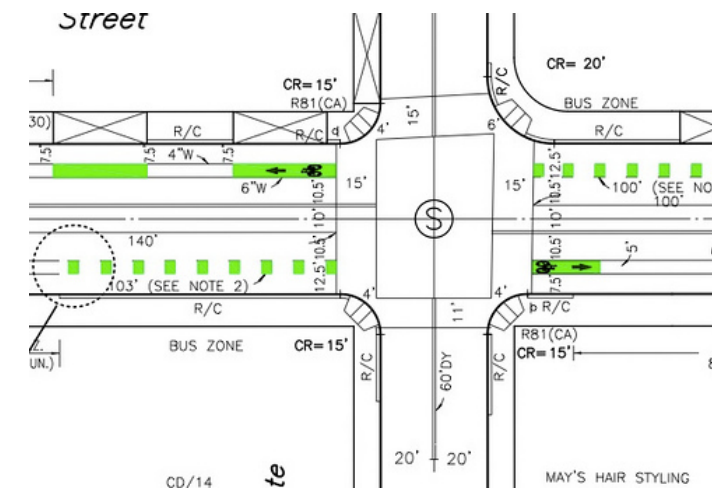
Los Angeles sa rozhodlo dôsledne dodržiavať svoju novú cyklostratégiu (niečo ako náš generel) v rámci nového [Cykloplánu 2010](#). V rámci neho budú vybudované nové cyklistické komunikácie prevažne s charakterom samostatných cyklopruhov v rámci ciest. Okrem toho stratégia zahŕňa vybudovanie nových parkovacích plôch pre cyklistov ako aj integráciu s MHD.

O zámere nerobiť to od buka do buka svedčí fakt, že cyklistom umožnilo otestovať nové povrchy a kombinácie cyklistických pruhov s rôznymi odtieňmi zelenej.



Toť inšpirácie aj pre naše mestá a dopravných projektantov, lebo (povedzme si to otvorene) tá naša tmavo zelená je skutočne otrasná.

Na základe nakreslených plánov sa potom celá zmena dopravného značenia mohla aj realizovať.

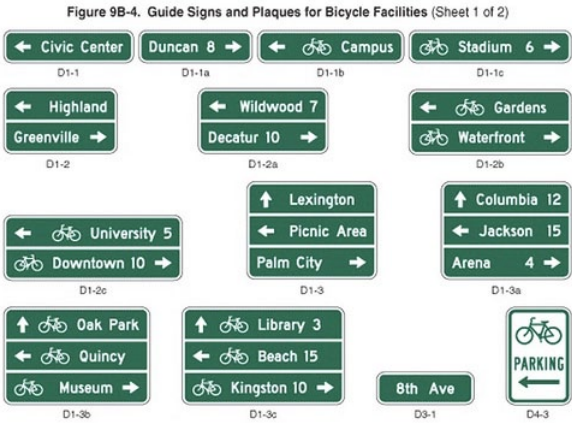


Samotnému vyznačeniu cyklopruhov predchádzalo vyčistenie a vyznačenie plochy pre cyklopruhy na cestách.



A na záver si ešte pozrite dopravné značky pre cyklistickú dopravu v Los Angeles:-)

zdroj: www.bicyclela.org



Následne sa nastriekali cyklopruhy na cestu, pričom značenie začali v noci (žeby efektívny príklad pre našich cestárov?).



No a potom si už prví cyklisti mohli vychutnať jazdu na nových úsekoch.



Cyklorada.

Ak si chodci na cyklistických cestičkách myslia, že sú imúnni, je to chyba.

Pokutovať chodca na cestičke pre cyklistov možno, pretože ide o porušenie príkazu z dopravnej značky č. C 8, resp. č. C 13. Ide o iné porušenie pravidiel, t. j. priestupok podľa § 22 ods. 1 pisk. k) zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch, za ktorý možno uložiť pokutu v blokovom konaní do výšky 60 € a v riadnom konaní do výšky 100 €. Posudzovať tento priestupok môžu len príslušníci Policajného zboru, obecni (mestskí) policajti takúto kompetenciu nemajú.

Radovan Červienka/ Martin Birnstein , Sekcia legislatívy a vonkajších vzťahov ,Ministerstvo vnútra SR



FOTKA MESIACA



Takéto šmakové bicykle ste mohli vidieť 12.1.2012 po fixedgear/single/pirate ships
závodoch **The Slovak Experiment a Piratislava** (foto TSE)

Tomáš Peciar

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2012 Ročník III Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli 

Časopis bol podporený z projektu Central Meetbike
(3CE343P2) v rámci programu Central EUROPE.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Soňa Šestáková

Ing. Radovan Červienka

Ing. Marián Gogola, PhD.

Mgr. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz

sestakova@vud.sk

rado.cervienka@gmail.com

info@mulica.sk

menobodkapriezvisko@gmail.com

Spolupracovníci na tomto čísle: Mgr. Ondrej Halama.

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info