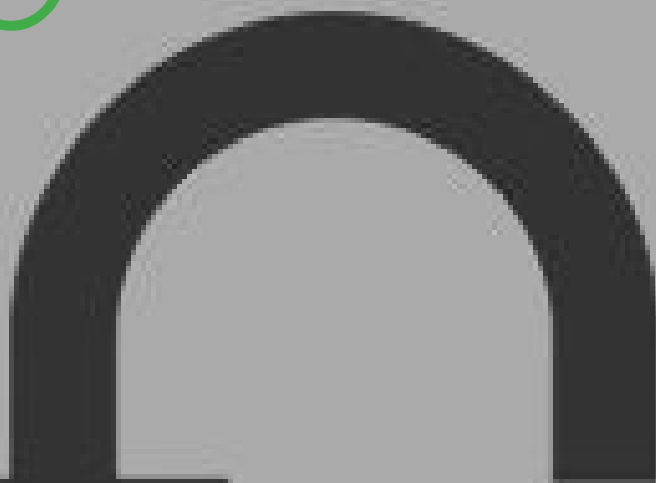




# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis  
o cyklistickej doprave



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

# Pedál.

Hoci vonku zúri poriadna treskúca zima a naše cyklistické trasy či cyklochodníky sú prikryté snehom a ľadom, nájdu sa medzi nami skalní cyklisti. Tí aj napriek zime ostávajú verní svojmu dopravnému prostriedku a zababušení smerujú k svojim cieľom. Vždy s obdivom pozerám na ich zručnosť a schopnosť udržať sa na bicykli aj v takýchto sťažených podmienkach. Vypočula som si však na ich adresu aj negatívne reakcie, predovšetkým zo strany vodičov, ktorým sa „motajú“ pod kolesami o to častejšie, o čo menej udržiavané a očistené od snehu sú ich cestičky či chodníky. Nech už je v práve ktokoľvek, chcem touto cestou opäť zdôrazniť potrebu vzájomnej tolerance a rešpektovania sa. Cesty sú tu skutočne rovnako pre motoristov ako aj pre cyklistov. Milí cyklisti, buďte však ešte viac pozornejší a zbytočne neriskujte, keďže cesty môžu byť klzkejšie a brzdná dráha vozidla oveľa dlhšia ako v lete na suchej vozovke. Pekné zimné čítanie pri horúcom čaji Vám želá

Soňa Šestáková



# Index.

**Beliansku cyklotrasu využívajú aj bežkári.**

**Moskva má svoj prvý cyklopruh.**

**Mestá, zapojte sa do medzinárodnej súťaže v cyklodoprave!**

**Cyklodoprava na Islande.**

**Zamestnanecká garáž z Malmo.**

**Pod Novým mostom v Bratislave ďalšia “zaujímavá” cyklistická cestička**

**Aj Frankfurt chce byť cyklistickým mestom.**

**Netradičné riešenia pre bezpečnosť cyklistov**

# Z domova.

## Beliansku cyklotrasu využívajú aj bežkári.

Veľmi priaznivé snehové podmienky a pravé zimné počasie ostatných dní umožnilo využívať novopostavenú cyklotrasu zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny aj pre milovníkov bielej stopy. Naplnila sa tak jedna z vopred vytipovaných funkcionalít využitia cyklotrasy aj pre pestovanie zimných športov.



Prvá biela stopa sa na cyklotrase objavila už minulý víkend, kedy ju nadšenci tohto zimného športu vytvorili bez pomoci na to určených mechanizmov. Vzhľadom na bohatú snehovú nádielku týchto dní sa cyklotrasa zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny stáva aspoň na pár priaznivých zimných dní skvelou príležitosťou na výlet s rodinami na bežkách.



Mesto Spišská Belá preto pozýva nadšencov bežkovania na návštevu cyklotrasy, ktorá v týchto dňoch ponúka aj túto možnosť zašportovania si. Zároveň zdôrazňuje, že aj v zimnom počasí je potrebné dodržiavať pravidlá bezpečného pohybu na cyklotrase a vzájomného ľudského rešpektu.



Cyklotrasa bola postavená v rámci projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie, spolufinancovaného Európskou úniou, z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013.

Kontaktná osoba: Ing. Martin Gallik, 0917 / 676 455, [projektyEU@hotmail.com](mailto:projektyEU@hotmail.com), publicita projektu



## V Čechách sa pripravuje veľký boj o cyklovozíky

Napriek tomu, že u našich západných susedov sa cyklovozíky využívali už viac rokov a u cykloturistov sú mimoriadne obľúbené, "múdre hlavy" zistili, že akosi nemajú oporu v zákone. Aj pôvodné znenie sa dalo vykladať aj za aj proti, napriek tomu sa chystá v českom parlamente presadenie ich oficiálneho povolenia.

Odborníci, ktorí presadzujú schválenie, oponujú aj finančnými nákladmi, ktoré by štát musel investovať do vybudovania dodatočného dopravného značenia, ak by novela zákona neprešla.

Držíme palce.

Na Slovensku sú cyklovozíky oficiálne povolené od poslednej novely zákona o cestnej premávke (od 1.11.2011)

## Súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN sú už aj cyklotrasy EUROVELO

Na konci roku 2011 rozhodli poslanci Európskeho parlamentu o začlenení cyklotrás EUROVELO do dopravnej siete TEN – T. Rozhodli o tom s jasnou väčšinou 526 hlasov. Takže k autám, vlakom, lodiam sa pridali aj cyklisti.

Slovensko križujú tri trasy Eurovelo, a to č. 6 (popri Dunaji), č.13 (cesta železnej opony) a Eurovelo 11 (tá smeruje zo severu na juh, z Nórska do Grécka, cez Východné Slovensko, no zatiaľ nie je vyznačená).

Eurovelo 6 sme navštívili minulý rok, keď sme prešli na bicykli od Passau do Bratislavy. Celou cestou sme išli po spevnených (asfalt, panel) samostatných cyklistických komunikáciách. Cyklistické cestičky boli vyznačené cyklistickými dopravnými značkami.



# Zo sveta.

## Polievkový muž z Portlandu vykonal 50 tisíc donášok.

Polievkový muž, ako možno nazvať zakladateľa zaujímavého lokálneho biznisu Jeda Lazara má za sebou celkom zaujímavý úspech, keď od roku 2008 do roku 2011 zrealizoval približne 50 tisíc donášok. Jeho firma Soupcycle donáša

prostredníctvom bicyklov polievky v rámci mesta Portland v USA.

Štatisticky to vychádza na 12 500 donášok za rok a približne 34 za deň. Pritom tvrdí, že nikto si neobjednáva jeho polievky, pretože ich vozí na bicykli, ale pretože sú fantastické.

Pritom samotné mesto má približne toľko obyvateľov ako Bratislava (cca. do 600 tisíc). Takže výzva pre cyklopodnikateľov 😊

zdroj:<http://bikeportland.org/>



# Moskva má svoj prvý cyklopruh.

Aj Moskva sa dočkala. Znie to až neuveriteľne, ale toto 11,5 miliónové mesto nemalo vlastnú cykloinfraštruktúru. Dočkali sa jej až minulú jeseň, kedy slávnostne otvorili prvý cyklopruh. Avšak samotný výsledok je dosť rozpačitý. Vidieť, že pruh síce vymaľovali, ale niektoré bariéry neodstránili. Tu je zopár príkladov:

Rampa cez cyklopruh? Nič neprekonateľné. Tu si zjavne na svoje prídu aj extrémni bajkeri:-)



Starý známy problém s kanalizačnými mrežami.



Obojsmerný pruh na meter širokom pruhu.



Vodičom cyklopruhy nič nehovoria a teda ani nezabránia zaparkovať.

# Zo sveta.



Moskvu teda čaká ešte veľa práce pre vybudovanie aspoň akých takých podmienok pre cyklistov. Miestni cyklisti hovoria, že snaha bola, len to akosi moc nedomysleli s tou realizáciou, ktorá de facto pre cyklistov nič pozitívne nepriniesla.

Avšak vidieť, že niektoré realizácie majú spoločné črty postsocialistického budovania:-)

autor fotografií: Alexander Tugunov.

## Video:

[http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=EbAVZ3W8Mik](http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=EbAVZ3W8Mik)

Zdroj: <http://observers.france24.com>

## Ako pedálovanie pomôže horským gorilám v Ugande?

Aj keď Slovenskom v súčasnosti letí iný pohľad na gorilu (pre vysvetlenie pre zahraničných čitateľov : materiál hovoriaci o tajných stretnutiach finančných skupín a politikov), vo svete vzniklo hnutie alebo idea pomôcť horským gorilám v Ugande.

Ako? Jednoduchou podporou prostredníctvom premietania dokumentárnych filmov v rámci projektu „Pedal Power cinema project“. Samotný projekt je postavený na ekologickom získavaní elektrickej energie prostredníctvom bicykla, resp. pedálovania. Takto sa iniciátorka projektu Madeleine Westwood rozhodla priniesť tento film do malých mestečiek a dedín bez potreby zavedenia elektrickej energie.

Uvedeným spôsobom chce jednak realizovať propagáciu o živote týchto opíc ako aj vyzbierať dostatočné finančné prostriedky na ich záchranu.

Samotný projekt sa realizoval aj v Afrike, kde aj v súčasnosti existujú oblasti bez elektrickej energie.

zdroj: <http://www.gafi4apes.org/news-events/>



## Rio de Janeiro spustilo koncom roka 2011 verejné bicykle

Jedno z najväčších juhoamerických miest, brazílske Rio de Janeiro začalo koncom minulého roka prevádzkovať systém verejných bicyklov nazvaný BikeRio. Na začiatku otvorili 11 z plánovaných 60 stanovišť, odkiaľ si obyvatelia mohli požičať jeden zo 600 bicyklov. V súčasnosti má mesto už 35 takýchto stanovišť.

Aj samotná tarifa je viac než priateľská, keďže za jeden deň na bicykli zaplatíte približne 3 americké doláre.

So systémom verejných bicyklov má mesto skúsenosti už z roku 2009, kedy sa tam spustil prvý systém, avšak kvôli zlodejom sa v ňom nepokračovalo. V súčasnosti, aby ste mohli bicykle využívať, musíte mať platnú kreditnú kartu.

zdroj:<http://www.mobilicidade.com.br/bikerio.asp>



# Zo sveta.

## Zamestnanecká garáž pre bicykle v Malmo.

Problém s úschovou bicyklov mali aj zamestnanci istej švédskej firmy v Malmo. Ako riešenie sa ponúkol nevyužitý priestor v pivnici, ktorý bol pôvodne vybudovaný ako civilný úkryt ešte v časoch studenej vojny v 80.tych rokoch minulého storočia.

Zamestnanci sa celkom pohodlne dostanú do cyklogaráže, ktorá je uzavretá automatickou bránou.



Môžu si tu pokojne odložiť bicykel ako sa aj prezliecť.



Cenné veci sa dajú zamknúť do skriniek.



V prípade, že majú mäkké koleso, môžu si ho dofúkať kompresorom.



A tí, ktorí sa neboja o svoj bicykel si ho môžu nechať pred firmou:-)



Garáž má kapacitu cca. 50 bicyklov.



Koľko  
nevyužitých  
pivníc by sa aj  
u nás dalo takto  
využiť, pravda?

# Zo sveta.

## Dánsko zvýšilo pokuty pre cyklistov.

Nielen u nás, ale aj v Dánsku sa zvýšili pokuty za nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky cyklistami. Napríklad za jazdu na chodníku, prípadne cez priechod pre chodcov môžete dostať 700 DKK, pri telefonovaní a súčasnóm jazdení sa pokuta môže vyšplhať až na 1000 DKK (cca. 135 EURO).



Dánska polícia deklarovala tvrdý postih pre nedisciplinovaných cyklistov. No ak si pozriete začo všetko sa dá dostať pokuta, tak tí naši policajti sú ešte vcelku pri cyklistoch benevolentní 😊

- jazda bez svetiel v tme : 700 DKK
- telefonovanie počas jazda na bicykli: 1000 DKK
- chýbajúce brzdy alebo reflektory: 700 DKK
- jazda na červenú: 1000 DKK
- protismerná jazda: 1000 DKK
- jazda cez priechod pre chodcov: 700 DKK
- jazda v protismere na ľavej strane cesty: 700 DKK
- nerešpektovanie dopravných značiek: 700 DKK
- nedanie prednosti v jazde: 1000 DKK
- nedanie signálu o odbočovaní alebo zastavení: 700 DKK
- jazda bez držania sa riadidiel: 700 DKK
- jazda na chodníku: 700 DKK
- držanie sa vozidla počas jazdy: 700 DKK
- jazda viacerých ako dvoch osôb na bicykli (nie detí): 700 DKK pre každú osobu!
- zlá pozícia pri odbočovaní: 700 DKK
- nefunkčný zvonček: upozornenie

zdroj: <http://www.cphpost.dk/>



# Aj Frankfurt chce byť cyklistickým mestom.

**Marián Gogola**

Doterajšie približne 700 tisícové nemecké mesto je známe hlavne ako významná európska dopravná križovatka, obchodné a výstavné mesto. Avšak pre cyklistov to nie je úplne to "pravé orechové". No samotné mesto chce zmenu. Pomaličky aplikuje nové opatrenia, ktoré by mali pomôcť lepšej integrácii cyklistov do samotnej premávky. Tu je zopár príkladov:

Napríklad dofúkať si mäkkú pneumatiku z verejnej cyklopumpy.



Využiť obojsmernú cyklocestičku v centre mesta.



Priepust pre výjazd alebo vjazd na cestu pre cyklistov.



Možnosť zvoliť si alternatívu jazdy či na ceste alebo cyklochodníku.



V prípade, že zháňate lacný bicykel a nechcete si kúpiť nový, môžete prísť na aukciu bicyklov a cyklovecí, kde sa predávajú napr. bicykle, ku ktorým sa nikto nehlási. Mesto ponúka taktiež pre svojich občanov možnosť označiť si bicykel, a teda znížiť riziko krádeže. V prípade, že sa vám pokazí bicykel priamo v meste, môžete si na vybraných miestach ako sú napríklad reštaurácie zadarmo požičať potrebné náradie na rýchlu opravu bicykla.

# Zo sveta.

V prípade MHD môžete napríklad bezplatne prepravovať svoj bicykel spolu so sebou, ale iba na miestach na to vyznačených.



Pozitívne možno hodnotiť aj fakt, že si mesto naplánovalo etapy rozvoja cykloinfraštruktúry, ktoré sa pomaličky snaží aj naplňať.

Občania môžu dať mestu aj tipy, kde zlepšiť podmienky pre cyklistov.





Zopár príkladov zlepšenia pre cyklistov:

Pridanie signálu pre cyklistov.



Vyznačenie pruhu pre cyklistov.



Veríme, že o Frankfurtu budeme ešte počuť.  
zdroj:<http://www.radfahren-ffm.de/>



උපකල්පනයක් වූ ඔබේ අත්පිටිම, පරිමාණය, බර, ජීවිත

ඔබේ අත්පිටිම, පරිමාණය, බර, ජීවිත





നട, ഷവൽനട, ദർശനം, മൃതദേഹം, മൃതദേഹം...

മി മിർ ക യ ഓ

# Reportáž

## Cyklodoprava na Islande.

**Marián Gogola**

Inšpiráciou tohto článku bol newsletter ECF, ktorý písal o svojom členovi, ktorým bol a stále je tak pre nás trošku exotický cyklistický Island. Počet obyvateľov 296 tisíc radí krajinu skôr medzi malé štáty sveta.

Nie je to práve krajina, ktorá by bola známa húfmi cyklistov, ale je to krajina známe predovšetkým krásnou prírodou. Využívanie osobných automobilov je preto na dennom poriadku hlavne z dôvodu dosť drsných prírodných podmienok. Keby ste chceli nájsť krajinu s najväčším počtom všelijakých terénnych automobilov, tak by ste ju našli práve tu. Napriek malému počtu obyvateľov tu existuje celkom aktívna skupinka nadšencov pre cyklodopravu. Z hľadiska pravidiel cestnej premávky je zaujímavé, že cyklisti môžu využívať aj chodníky. Pravdepodobne preto, že ich je tu pomenej.

Z islandských miest je asi najznámejšie hlavné mesto Reykjavík (120 tisíc obyvateľov).

Samotná cyklistická infraštruktúra nie je nejako zvlášť budovaná. Avšak nájde sa tu aj prvá segregovaná cestička pre cyklistov. A aj keď to tam moc nevidieť, starajú sa o ňu aj počas zimy.



Taktiež tu majú aj predradený priestor na križovatkách pre cyklistov.



A majú tu dokonca ja cyklo piktokoridory.



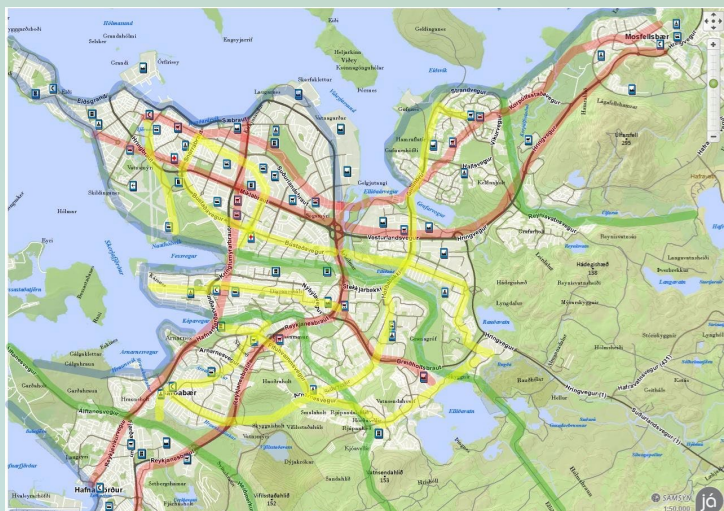
Vedenie cyklotrasy v Reykjavíku.



Minulý rok dokonca v Reykjavíku zaviedli aj pilotný cyklopruh, avšak výsledky boli dosť rozpačité, pretože niektorí cyklisti nepochopili, že je len jednosmerný a jazdili v ňom v oboch smeroch.



Samotná cykloinfraštruktúra je prevažne v starej časti Reykjavíku.



A pre turistických fajnšmekrov tu máme zopár tipov na bicykli .



Zdroj : <http://www.lhm.is> a ECF.com

# Rozhovor

## Cyklodoprava na Islande.

A keďže sme chceli vedieť o cyklistoch viac, spýtali sme sa aj pána Arniho Davidssona, predsedu Islandskej cyklistickej federácie zopár otázok o cyklodoprave na Islande.

**Aká je deľba prepravnej práce na Islande alebo v Reykjavíku? Koľko percent obyvateľov využíva bicykel?**

Málo vieme o podiele deľby prepravnej práce na vidieku, ale vieme o deľbe v hlavnom meste, kde sa každoročne( „!“) realizuje dopravný prieskum. Samotné hlavné mesto je špecifické tým, že tu žijú 2/3 z celkového počtu obyvateľov Islandu. Podľa posledného prieskumu, z októbra roku 2011, 4% dospelého obyvateľstva využíva bicykel, u detí je tento podiel trochu vyšší a dosahuje hodnotu 10%. U dospelých, obyvatelia zodpovedali otázky, ako zvyčajne chodíte do práce a u detí, ako chodia do školy. Celkovo teda cyklodoprave zodpovedá podiel 5%. Najvyšší podiel 8 – 13 % je v centre Reykjavíku a najmenší 1 – 4% v predmestí. Zaujímavosťou je to, že sa počet cyklistov zvýšil medzi rokmi 2008 až 2011 z 2% na 5%, čo potvrdzujú aj sčítače na uliciach, kde v niektorých prípadoch nastal nárast o 149% ! Hlavne medzi rokmi 2009 až 2011.

**Koľko peňazí ročne vynaloží radnica na cyklistickú infraštruktúru?**

V skutočnosti to nevieme, avšak podľa odhadov sa vieme k tejto sume dopracovať. Na Islande môžu cyklisti oficiálne využívať aj chodníky pre peších. Avšak v posledných rokoch pribudli už aj prvé komunikácie pre cyklistov. Podľa môjho odhadu sa objem financií pohybuje v rozpätí 10 až 25 miliónov islandských korún za rok (len pre lepší prepočet, 1 Euro = 161 islandských korún).

**Má Reykjavík dopravnú politiku zameranú na propagáciu cyklistickej dopravy? (napr. generel cyklistickej dopravy)**

Reykjavík má Generel pre cyklistickú dopravu od roku 2010, pričom jeho hlavným cieľom je strojnásobiť počet ľudí využívajúcich bicykel v nasledujúcich rokoch . Ráta sa so základným podielom 2% pre cyklodopravu v roku 2006 na 6% v roku 2026. Mesto má taktiež svoju odporúčaciu smernicu pre návrh cykloinfraštruktúry.

Generel cyklistickej dopravy: [http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfisvid/myndir/skyrlsur/hjolreidaa\\_tlun\\_LOW\\_OK.pdf](http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfisvid/myndir/skyrlsur/hjolreidaa_tlun_LOW_OK.pdf)



Smernica pre budovanie cyklokomunikácií:  
[http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Leidbeiningar\\_honnun\\_hjol.pdf](http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Leidbeiningar_honnun_hjol.pdf)

### **Ako obyvatelia Islandu vnímajú bicykel ako dopravný prostriedok?**

Je treba povedať, že Island je veľmi automobilovo centristická krajina, čo je zapríčinené aj veľkými vzdialenosťami medzi občianskou vybavenosťou, takže cyklodoprave sa v tomto ponímaní nadáva veľmi veľký priestor. Bicykle sa viac využívajú v starej časti Reykjavíku, ktoré má kratšie vzdialenosti medzi jednotlivými bodmi občianskej vybavenosti. Na vidieku sa viac bicykluje napr. v mestách Akureyri, Selfoss a Hvolsvöllur.

### **Sú obchody alebo úrady vybavené cyklostojanmi? Alebo je to skôr zriedkavé?**

Je to skôr zriedkavosťou. Iba niektoré obchody alebo úrady majú cyklostojany. To málo síce stačí na vidieku, ale nie v centre Reykjavíku.

### **Je možné požičať si na Islande bicykel? Máte aj nejaký verejný systém bicyklov?**

Bicykle sa dajú požičať hlavne v cyklo obchodoch, ale za vysokú cenu. Verejné bicykle zatiaľ nemáme.

### **Island je veľmi známe krajina na turistiku. Ktoré lokality by ste nám odporučili?**

No to by bol celkom dlhý zoznam. Dost to závisí

aj od toho, čo by ste si chceli pozrieť. Ale môžem vám odporučiť klasiku ako Gullfoss, Geysir, Thingvellir a Modrú lagúnu, čo sa dá stihnúť za deň alebo dva. Pre technických fajnšmekrov možno bude zaujímavá geotermálna elektráreň Hellisheidarvirkjun blízko Reykjavíku. Taktiež je populárne pozorovanie veľrýb. A ešte pripájam zopár tipov, o ktorých by ste si mohli vygúgliť informácie alebo nájsť na Wikipédii: Dettifoss, Skaftafell, Jokulsarlon, Eldgja, Landmannalaugar, Thorsmork, Hekla, Eyjafjallajokull, Fimmvorduhals, Isafjordur, Hornstrandir, Akureyri, Husavik, Myvatn, Snaefellsjokull, Budir, Vestmannaeyjar, Krysuvik ...

Viac informácií:

<http://fjallahjolaklubburinn.is/content/view/112/104/>

Náš web:

<http://www.lhm.is/english>

Kontakt:

Arni Davidsson  
chairman  
Icelandic Cyclists' Federation  
[www.LHM.is](http://www.LHM.is)  
[lhm@lhm.is](mailto:lhm@lhm.is)

cykloV

Podporte  
cyklodopra

2 perce



Galícia

e rozvoj  
vy svojimi  
entami



# Riešenia.

## Netradičné riešenia pre bezpečnosť cyklistov

Okrem tradičných opatrení, ktoré sa dajú urobiť na zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách, vývojári a inovátori z celého sveta sa snažia prísť s netradičnými riešeniami, ktoré zvyšujú bezpečnosť cyklistu.

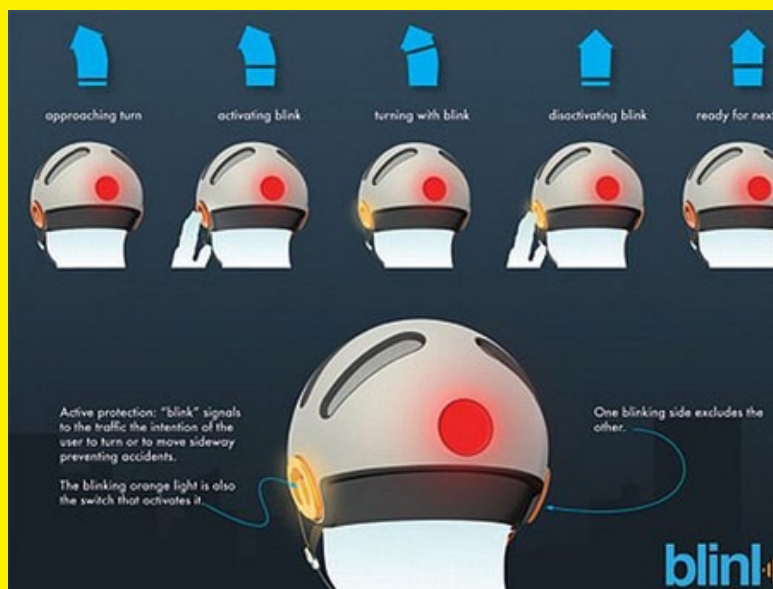
Taliansky dizajnér Giovanni Doci vyvinul helmu, ktorá v sebe obsahuje blinker. Svetlá na helme sú poháňané štyrmi LED svetielkami. Svetlá sa pritom rozblíkajú po vykonaní jednoduchého gesta, dotyku tlačidla na strane helmy.

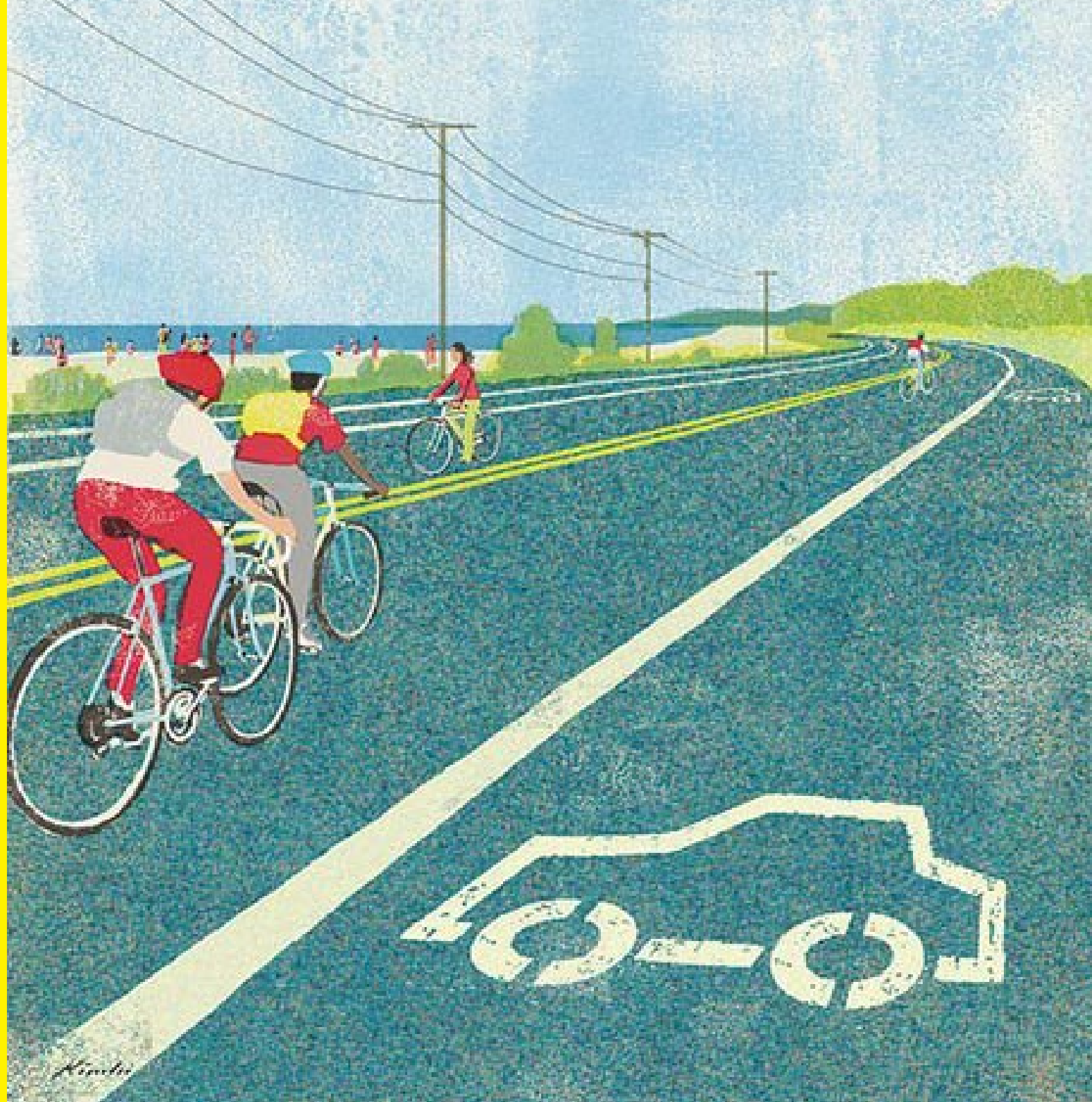
Brandy Clark zase vyvinul tzv. „rýchlostnú vestu“, ktorá ukazuje, akou rýchlosťou sa pohybuje cyklista. Rýchlosť sa zobrazuje na cyklistovom chrbte, pričom čísla svietia, čo zvyšuje viditeľnosť cyklistu na vozovke.

Netradičné opatrenia sa netýkajú iba sveta bicyklov. V automobilke Toyota totiž vytvárajú systém do auta, ktorý pomocou infračervených lúčov pomôže rozlíšiť a zviditeľniť objekty v tme, teda aj cyklistov. Objekty, ktoré auto pomocou týchto lúčov zaznamená sa vďaka počítaču zobrazia na vodičovi na obrazovke, čím bude mať jasnejší prehľad o tom, čo sa pred ním deje. Otázne ale zostáva, či sa na obrazovku bude vodič musieť pozeráť mimo čelné sklo, alebo bude táto nejakým spôsobom integrovaná doňho.

Posledné riešenie, ktoré môže zachrániť život nejudnému cyklistovi vyvíja automobilka Volvo. Systém vyvíja pre kamióny a má zabezpečiť detekciu chodcov a cyklistov na pravej strane vozidla, blízko kabíny vodiča. Toto miesto je takzvaným slepým miestom, pretože v spätnom zrkadle vodič vidí objekty, ktoré sa nachádzajú približne až 2-3 metre za kabínou, ale nevidí tie, ktoré sa nachádzajú bezprostredne vedľa nej. Toto je obzvlášť nebezpečné, keď kamión začne odbáčať vpravo a nevie, že sa vedľa neho nachádza cyklista.

zdroj: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en&section=nieuws&mode=newsArticle&repository=IT+to+help+make+cycling+safer>





# Pod Novým mostom v Bratislave ďalšia “zaujímavá” cyklistická cestička

## Ing. Radovan Červienka

Nový most v Bratislave všetci poznáme. Spája Petržalku (Viedenskú ulicu) s námestím v Bratislave. Na Petržalskej strane sa nachádza panelový cyklistický chodník smerujúci do Viedne a ďalej. Je to súčasť cyklistickej cesty popri Dunaji. Avšak popod tento most je jediná časť, ktorá nie je vybudovaná ako samostatná cyklistická cestička. A toto chcela Bratislava zmeniť a postupne dobudovať chýbajúcu časť. Zato im treba udeliť veľkú pochvalu. Nakoľko prvá časť je hotová popred Inchebu, kde na úkor cyklistickej komunikácie zúžili a zjednosmernili cestnú komunikáciu. Tým vytvorili veľký priestor pre cyklistov. Na tomto mieste sa pohybuje veľký počet cyklistov. Ešte raz patrí česť mestu že dala prednosť cyklistom pred autami.

Avšak technické prevedenie tohto úseku je zase katastrofálne. Človek si už myslel, že sa poučili z Košickej ulice. Žiaľ nie. Ako keby si povedali, že kritika nebola na mieste a ešte budeme stále pokračovať tak, aby nás mohli kritizovať. Posúďte sami takúto úpravu.

Už pri Košickej sme pripomienkovali Červený podklad a zelené šípky. Toto je najnevýraznejšia kombinácia. Vôbec ju nebude vidieť v nočných hodinách. Červený podklad sa neodporúča na cyklistické komunikácie. Odporúča sa zelený s bielymi piktogramami. Však zelená je spätá s bicyklami.



Na tejto fotke sú nakreslené nejaké hrable. Vidno ako bola nakreslená plná čiara, a naraz si uvedomili, že tam chýba priechod. Teda vznikol nepodarok. Ak by pravdaže chceli, existujú farby a technológie, ktoré dokážu farbu prekryť alebo zbrúsiť. Ale tu to nechceli.



Oddelenie sa uskutočnilo pomocou dvoch čiar bielej a zelenej. No však ide o ten istý problém, ktorý bol na Košickej. V takomto prípade sa odporúča dávať čiary hrúbky 0,125 m s takou istou medzerou nie s medzerou “pre kačičky”. Teda priestor, ktorý je nevyužívaný. Avšak aj tu o chvíľu dôjde k zošúchaniu zelenej farby. Ideálnym riešením je klasicky použiť na oddelenie len bielu čiaru a poprípade ju doplniť dopravnými



gombíkmi a tým bezpečne a VIDITELNE previesť aj autá a cyklistov. Tým by ostalo viac miesta pre autá a cyklistov. Ako si však všimnete v strede pásu pre cyklistov dáko absentuje deliaca čiara. Asi naň neostalo.



Staré dopravné značenie – šípky. Takýto tvar šípiek sa už u nás nepoužíva 3 roky. Som zvedavý, ako budú obhajovať tento protizákonný stav. Ďalšou zaujímavosťou je dáka zelená vodiaca čiara na priechode. Toto nemá žiadne opodstatnenie a vôbec tam nemala byť.



Čo sa týka zvislého značenia, čo je tam umiestnené, je úplne nepostačujúce. Chýba mi tam cyklistické

značenie (nie cykloturistické, ale cyklistické dopravné, teda podľa zákona). Sme v meste, pomaličky v centre, nachádza sa tam križovatka troch smerov pre cyklistov a tri cyklistické komunikácie, no žiadna smerová tabuľa ktorá by vravela, kde čo je. Je dosť zvláštne že na križovatke cyklistických komunikácií to nie je. Avšak toto je doplniteľné rýchlo, na rozdiel od chýb na vodorovnom značení.

## Záver:

Výborná myšlienka a zase zlé prevedenie. Vypadá to, ako keby to projektovali, stavali a odsúhlasovali tí istí ľudia ako aj Košickú. Zase ďalší cyklistický nepodarok. V Bratislave však funguje aj jedno z najväčších združení zaoberajúcich sa cyklistickou infraštruktúrou. Som si myslel, že aj oni zabránia takémuto riešeniu, no škoda, že sa nepodarilo. Len dúfam, že ďalšie riešenia nebudú podobné, lebo Bratislava sa stane cyklistickým odborníkom len na smiech.

Foto: Ing. Peter Války

Cyklodopr

Pre našich verných čitateľov sme pripravili a  
jednoduchú otázku, ktorej od

**Súťažná**  
**Je na Islande oficiálne povolené**

**A –**  
**B –**

**Správnú odpoveď odošlite na email**  
**pričom nezabudnite uviesť sv**

ava súťaž.

aj súťaž o cyklokalendár. Stačí odpovedať na  
poved' nájdete v tomto čísle.

**otázka:**  
**é cyklistom využívať chodníky?**

**áno**  
**Nie**

**l: [cyklodoprava@cyklodoprava.sk](mailto:cyklodoprava@cyklodoprava.sk),**  
**voju adresu a kontakt na vás.**



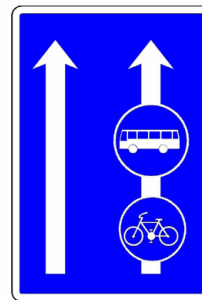
# Pruhy pre autobusy je možné upraviť aj pre jazdu na bicykli

Vyhradené pruhy pre autobusy (alebo tiež známe pod názvom BUS PRUH) sú v súčasnosti iba v niektorých mestách na Slovensku. Najviac takýchto pruhov sa nachádza v Bratislave. No ani jeden podľa zákona nesmú (legálne) využívať cyklisti. Teda ak je na ceste BUSpruh autobusy (ktorý ešte môžu používať aj taxíky) a prejde tade napríklad 40 autobusov za hodinu cyklista musí ísť po pravej strane cesty, kde je intenzita napríklad v Bratislave v niektorých prípadoch aj 2000 vozidiel za hodinu. Tak neraz cyklista radšej prejde do Bus pruhu a riskuje pokutu ako keby mal riskovať život.

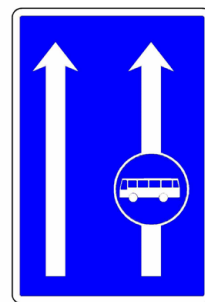
Pritom povoliť jazdu cyklistov po takomto pruhu je úplne jednoduché, stačí iba upraviť dopravné značenie. Základom je urobiť pasport dopravného značenia akým je obmedzená doprava na cyklopruhu. Povoľiť jazdu cyklistov na BUS pruhov je strašne jednoduchá a nenákladná vec. Len treba vôľu. Ukážeme si to na troch dopravných značkách.

Značka C24a je značka ktorá vytvára takzvaný BUS PRUH. Teda pruh pre autobusy a taxíky. Cyklisti tade nemôžu ísť.

Ak si pozrieme znenie tejto značky vo vyhláske o dopravnom značení, je nasledovné:

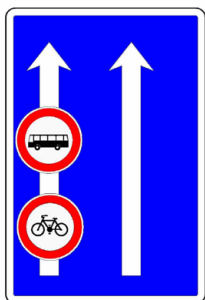


C23b

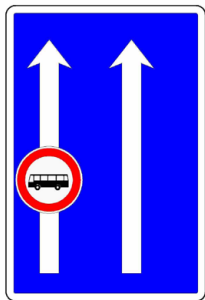


C23b

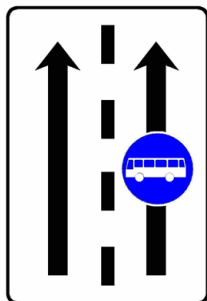
Značka Vyhradený jazdný pruh (č. C 24a) označuje jazdný pruh vyhradený v smere jazdy pre vozidlá vyznačené na značke príslušnými významovými symbolmi zo zvislých značiek a jeho situovanie vo vzťahu k ostatným jazdným pruhom. Značka sa taktiež používa na označenie kombinovaného vyhradeného jazdného pruhu pre vyznačené vozidlá vyznačením viacerých významových symbolov zo zvislých značiek na značke, ako napríklad významového symbolu zo značky č. B 7 pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy, ako sú autobusy alebo trolejbusy, a významového



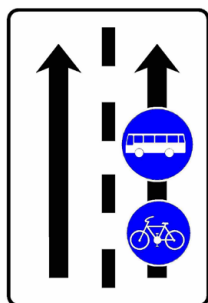
C23a



C23a



C24a



C24a

symbolu zo značky č. B 11 pre cyklistov; vyhradený jazdný pruh pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy môžu používať okrem vozidiel pravidelnej verejnej dopravy aj vozidlá taxislužby zriadené na prepravu osôb. Značka č. C 24a sa používa najmä so značkami č. V 1a, č. V 2a alebo so značkou č. V 14 s príslušným nápisom na ceste (napríklad „BUS“) alebo s príslušným významovým symbolom zo zákazových značiek. V priestore križovatky sa vyhradený jazdný pruh označuje iba príslušnými vodorovnými značkami. Ak vyhradený jazdný pruh je vyhradený len na určitý čas, tento čas

je uvedený v spodnej časti značky č. C 24a. Značka Vyhradený jazdný pruh (č. C 24a) sa umiestňuje v mieste, kde sa vyhradený jazdný pruh začína, v prípade, že vyhradený jazdný pruh pokračuje aj za križovatkou, je povinnosť značku č. C 24a zopakovať.

Ak ste si prečítali text z vyhlášky môže byť troška zmätený, keďže sa tam píše o značke B11 zákaz bicyklov. Pravdaže toto je len variant a značku môžeme doplniť rôznymi variantmi na úpravu tak aby bolo možné po nej viesť cyklistov. Upraviť sa môže tak, že sa pod autobus uvedie symbol bicykla (na obrázku) alebo jednoducho na druhý pruh sa dajú zákazové značky zakazujúce jazdu autobusom a cyklistom v ľavom pruhu.

Ďalšia značka alebo teda značky ktoré je možné upraviť tak, aby bola možná jazda cyklistov po pruhoch pre autobusy sú značky C23a resp. C23b. Ide o podobný druh značky akurát tento už presne definuje používateľov a neumožňuje vo iným druhom vozidiel tieto komunikácie využívať. Vo vyhláške 9/2009 sa píše nasledovne: Značky Obmedzenie v jazdných pruhoch (č. C 23a a č. C 23b) vyznačujú obmedzenie platné v príslušnom jazdnom pruhu v smere jazdy s použitím symbolu značky z príslušnej skupiny zákazových alebo príkazových značiek. Vyjadrenie počtu a usporiadania jazdných pruhov na značke č. C 23a a č. C 23b zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste. Zákaz alebo obmedzenie, ktoré sa týka odbočujúcej cesty, možno vyznačiť obmedzením v príslušnom jazdnom pruhu pre zaraďovanie pred križovatkou. V prípade, že obmedzenie v jazdnom pruhu pokračuje aj za križovatkou, je potrebné príslušnú značku zopakovať. Značky č. C 23a a č. C 23b sa umiestňujú v mieste, kde sa obmedzenie v jazdnom pruhu začína. Ak sa úsek platnosti obmedzenia končí mimo križovatky a ak nie je skôr skončený inak, platnosť obmedzenia v

jazdných pruhoch sa končí umiestnením príslušnej značky, ktorá vyjadruje počet a usporiadanie jazdných pruhov zodpovedajúce skutočnej dopravnej situácii na ceste, počtu a usporiadaniu jazdných pruhov a ktorá už neobsahuje symbol zákazovej alebo príkazovej značky.

Úprava takejto značky je stále jednoduchá a nenákladná. Stačí dolepiť na znašku symbolovú značku bicykla v príslušnej zákazovej a príkazovej značke.

Po doplnení zvislého dopravného značenia sa na pruhoch doplní ešte vodorovné značenie – piktogram bicykla. A pruh je pripravený aj pre cyklistov.

Ide o veľmi jednoduché bezpečné prevedenie cyklistov. Veď si predstavte čo je lepšie? Vedenie cyklistov medzi autami a nákladnými autami v kongesciách (zápchách) tam kde je extrémna intenzita, ale vo v pruhu kde je len jeden max. dva druhy dopravy s oveľa menšou intenzitou. Veľmi často sa počúva, že autobusy a cyklisti by si prekážali. Videli ste niekedy tento argument v praxi? Ja vôbec, cyklista ide po pravom kraji vozovky a autobus ho kľudne obehne. Ak autobus stojí na zástavke a už vyhadzuje smerovku cyklista zastane a kľudne ho nechá prejsť. Všetkým načo by ho predbiehal.

Pravdaže ak je pruh zničený a sú tam „koľaje“ cyklista radšej pôjde tak aby sa im vyhol a preto zriaďovanie v poškodených pruhoch neodporúčam.

Zriaďovanie cyklobuspruhu je veľmi jednoduchá záležitosť ktorá nemá žiadne mínusy. Hlavným dôvodom by mala byť bezpečnosť druhých najzraniteľnejších účastníkov cestnej dopravy. Cyklistov.

**Ing. Radovan Červienka**

Fotka : <http://doprava.praha-mesto.cz>

Fotky značiek: autor







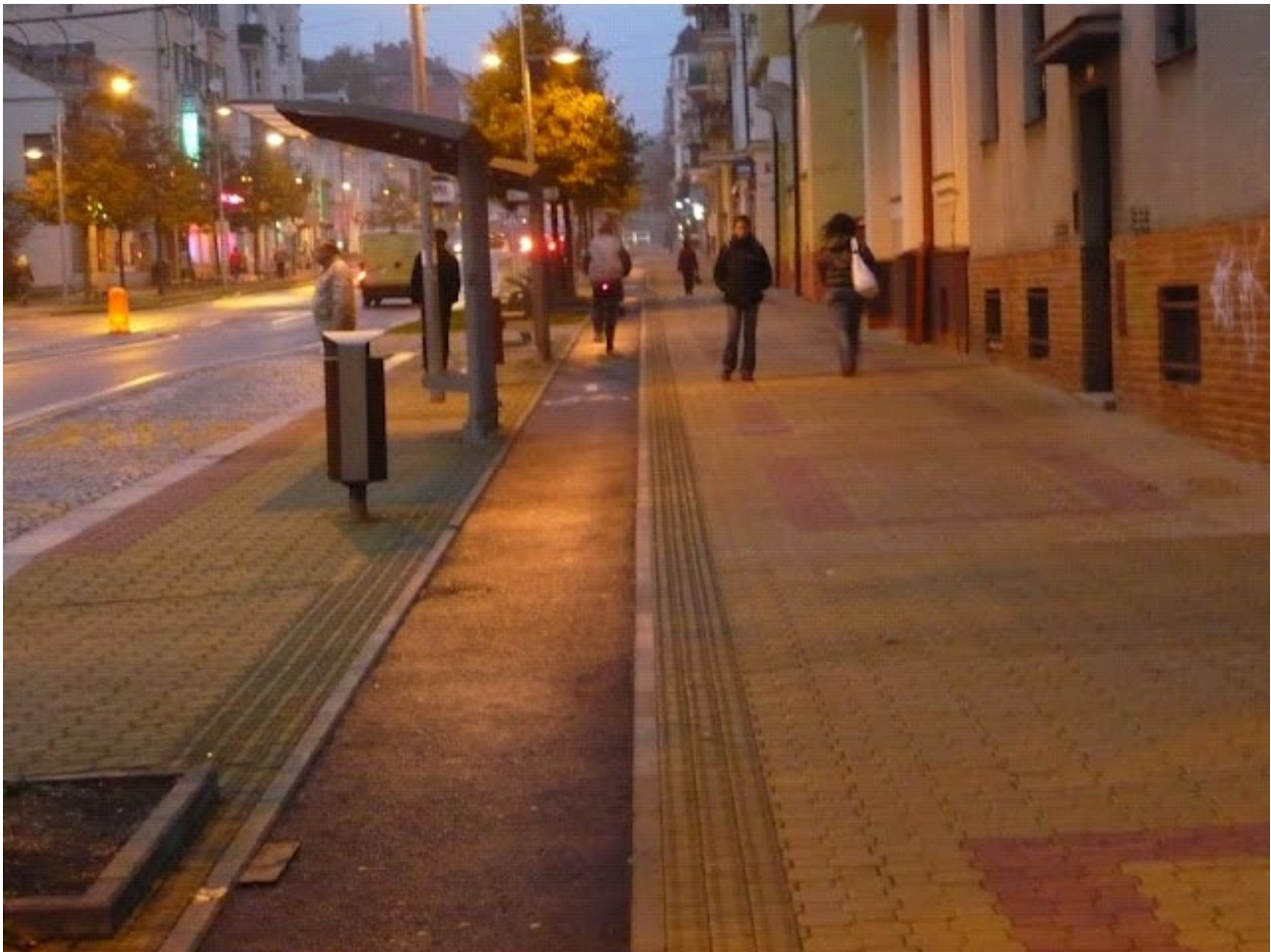
# Cyklorada.

Ak sa nachádza cyklistická cestička pri chodníku pre chodcov je nutné tieto dve komunikácie oddeliť dlažbou pre nevidiacich. Všetky podmienky sú stanovené v TP 10/2011. Tieto veci treba riešiť s veľkou dôležitosťou a treba mať na pamäti, že aj keď nám sa to dá na prvý pohľad pekné, pre nevidiacich to môže byť nefunkčné.

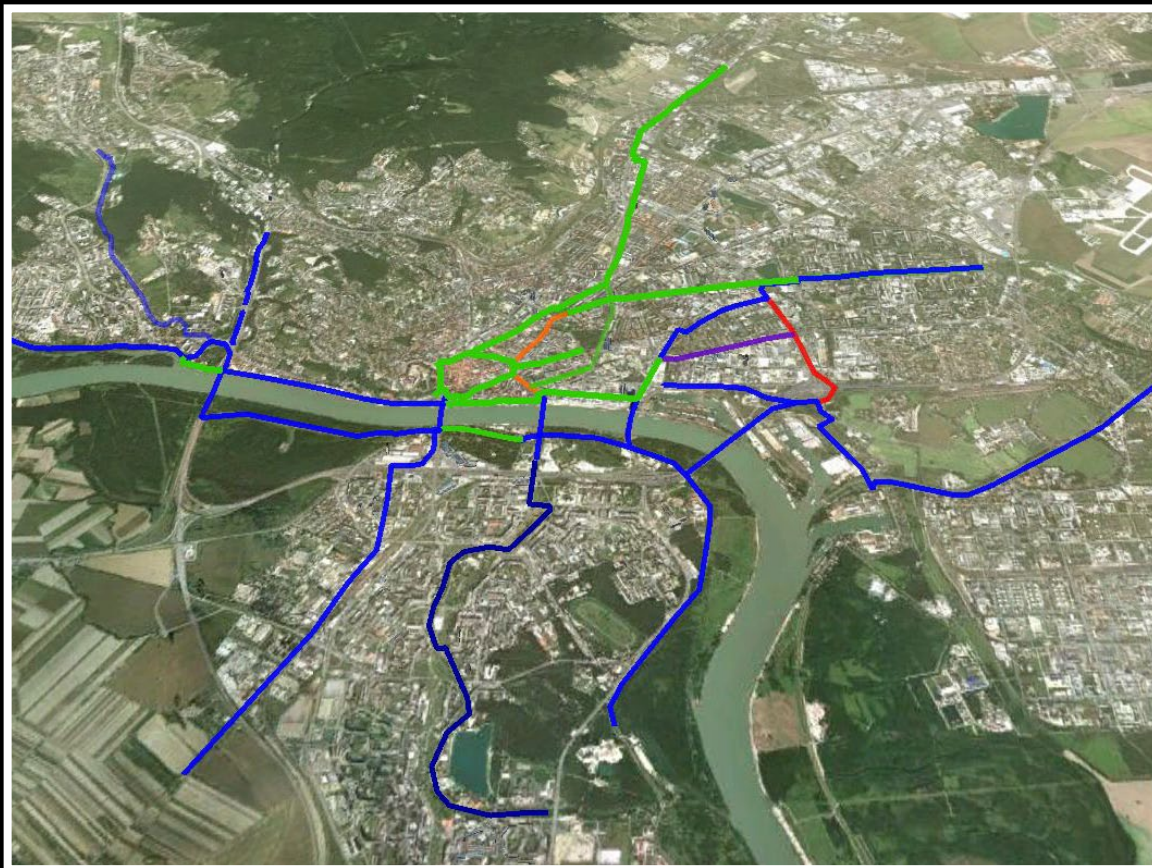
Príklad novej cyklističkej cestičky v Rusovciach, kde to bolo realizované nesprávne.



Príklad správneho oddelenia cyklistickej komunikácie od pešieho chodníka (foto z Mariánskych Lázní)







Bratislava bude mať v roku 2012 konečne cyklospojenia použiteľné aj na dopravu!  
Napriek všetkým chybám, sa na nich budú cítiť obyvatelia bezpečnejšie.

Tomáš Peciar - foto google earth / [cyklokoalicia.sk](http://cyklokoalicia.sk)

## Editoriál

# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2012 Ročník III Web: [www.mulica.sk/cyklisticka\\_doprava](http://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.



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**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](mailto: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](mailto:jaroslav.martinek@cdv.cz)

[sestakova@vud.sk](mailto:sestakova@vud.sk)

[rado.cervienka@gmail.com](mailto:rado.cervienka@gmail.com)

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

[menobodkapriezvisko@gmail.com](mailto:menobodkapriezvisko@gmail.com)

**Spolupracovníci na tomto čísle:** Ing. Peter Války,

**Grafika a DTP:**

Tomas Peciar

[tomas.peciar@gmail.com](mailto:tomas.peciar@gmail.com) :: [www.peciar.info](http://www.peciar.info)