

# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

# Pedál.

Od 1. novembra máme sa môžeme trochu tešiť, kto chce môže aj jemne vyskakovať. Vyšla totiž novela zákona o cestnej premávky s príslušnou novelou vyhlášky, ktorá prináša niektoré novinky z hľadiska cyklistov. Dúfame, že všetci účastníci cestnej premávky sa s týmito novinkami oboznámia a cyklistom dovoľia na ceste viac „dýchať“. Čo nás potešilo je fakt, že Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja sa konečne rozhodlo dať vypracovať stratégiu cyklistickej dopravy na Slovensku. K spolupráci sú prizvaní všetci, ktorí sa touto problematikou zaoberajú, tak dúfame, že sa vypracuje skutočne kvalitný dokument a nebude iba do šuplíka. A ešte jedna poznámka. Deň sa pomaličky začína krátiť, takže tí z vás, ktorí chodia stále na bicykli, nezabúdajte, že musíte mať na sebe reflexné prvky.

Príjemné čítanie.  
Marián Gogola/redakcia



# Index.

**Z domova.**

**Zo sveta.**

**Ministerstvo dopravy má záujem o vytvorenie národnej cyklostratégie.**

**Cyklokuriéri idú cez žalúdok.**

**Cykloštatistiky z Rakúska - čísla a fakty.**

**LEGISLATÍVA: NOVELA ZÁKONA O CESTNEJ PREMÁVKE 8/2009**

**Krádeže bicyklov – štatistiky z Nemecka alebo prehľad o tom kto, kedy, ako často a prečo kradne bicykle.**

**Test zámkov na bicykel alebo ako nedať žiadnu šancu zlodejom.**

# Z domova.

## Dve najobľúbenejšie doliny prepojí cyklochodník

**Hrabovskú dolinu s vodnou nádržou a Trlenskú dolinu s Vlkolíncom spojí cesta pre peších a cyklistov.**

RUŽOMBEROK. Vlkolíneč a Hrabovská dolina majú vybudované potrebné služby pre rozvoj turizmu. V rámci podpory cestovného ruchu v Ružomberku chce mesto priblížiť a zjednodušiť prístup do svojich najnavštevovanejších častí. Do Trlenskej doliny budú môcť turisti pohodlne prejsť z Hrabova cez Kalváriu, Malinô Brdo a Vlkolíneč.

„Pre tých, ktorí neuvažujú o lanovke, ale majú záujem o pešiu prechádzku či jazdu na bicykli, potrebujeme vytvoriť podmienky na kvalitnejší prístup,“ vysvetlil dôvod prepojenia ružomberský primátor Ján Pavlík.

**Turisti ho môžu využívať v lete aj zime**

Mesto chce cyklochodníkom prispieť k rozvoju oboch dolín a Maliného Brda. Peším, cyklistom aj kolobežkárom sa zjednoduší prístup v letných a zimných mesiacoch.

„Na druhej strane ide o rozšírenie ponuky prístupu a zároveň odľahčenie dopravy v Trlenskej doline, ale aj Kalvárie,“ doplnil primátor. Súčasťou nového chodníka medzi dolinami budú orientačné tabule, značenie trás a lavičky pre oddych.

**Prístup autom na Malinô Brdo sa nezmení**

Doliny bude mesto prepájať po častiach. „Je tam viac úsekov s rôznym stavom náročnosti na rekonštrukciu či výstavbu. Najprv musíme pripraviť projektovú dokumentáciu, a potom, podľa možností, určiť priority. Radi by sme využili prostriedky z eurofondov, pokiaľ by bola vhodná výzva,“ povedal primátor.

Prepojenie dolín cez Malinô Brdo nezmení doterajší režim prístupu autom. Majú ho len majitelia a návštevníci rekreačných chat, ktorý dostali povolenie od mesta. Za používanie lesnej cesty, ktorá je v správe mestských lesov, musia platiť poplatok. Za jednodňový výjazd zaplatia štyri eurá, za týždenný pätnásť eur.

zdroj: <http://liptov.sme.sk/c/6117506/dve-najoblubenejsie-doliny-prepoji-cyklochodnik.html#ixzz1eL7S2lyg>

## Ministerstvo dopravy konečne deklarovalo podporu cyklodopravy.

9.11 sa na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR uskutočnilo stretnutie so zástupcami OZ Cyklokoalície, ktorí upozornili ministra Jána Figeľa na neutešený stav v podmienkach rozvoja cyklodopravy. Okrem upozornenia, že zaostávame jednak za vyspelými krajinami, SR nepodporuje koncepčne výstavbu cyklistickej infraštruktúry, ktorá hlavne v mestách znamená skutočnú alternatívu voči individuálnemu motorizmu. Ministerstvo prisľúbilo, že dá vypracovať prostredníctvom VÚD skutočne strategický materiál za účelom podpory rozvoja podmienok cyklodopravy. Snáď to nebudú iba prázdne reči.

## Z tankodromu bude cyklotrasa.

Na starej ceste cez Turiec, ktorú v minulosti využívali tanky, bude vybudovaná cyklotrasa. Táto cesta sa pretvorí na oveľa humánnejší cieľ ako kedysi slúžila, pričom bude tvoriť súčasť cyklomagistrály. Na danom území by mala pribudnúť taktiež nová rozhľadňa ako aj nové značenie. Projekt počíta s rozpočtom približne 30 tisíc EURO, pričom sa bude robiť v spolupráci s TBS JUS Martin.

## Na železnici zdražie preprava bicyklov od 1.11.2011

Na železnici sa chystajú veľké zmeny. Okrem 40% zdražovania lístkov, sa tieto zmeny dotknú aj ceny prepravy bicyklov. Doteraz sa za prepravu bicykla platilo 1,32€ (0,66€ pri karte Klasik). Po novom to bude 1,50€ (1€ na kartu Klasik)



Pre porovnanie v Česku stojí preprava bicykla 25ČK, celodňová preprava stojí 50Kč

## Janíkovčania riskujú pri ceste do práce život

Pod novým diaľničným mostom sa nemajú pred autami kam uhnúť.

Zatiaľ, čo diaľnica pri Nitre celému Slovensku zrýchlila cestovanie, obyvateľom mestskej časti Nitra – Janíkovce skomplikovala život. Cestu pod diaľničným mostom totiž opravujú a stala sa nebezpečnou najmä pre tých, čo jazdia do mesta či do práce na bicykli. Cesta pod diaľnicou je podľa miestnych ľudí úzka a nebezpečná najmä pre cyklistov.

Janíkovčania, ktorí jazdia do mesta na bicykloch sa pod novým diaľničným mostom nemajú pred autami kam uhnúť. Viacerí boli svedkami nebezpečných situácií

Na pôvodnej ceste boli krajnice a pás zelene, teraz sú tu zvodidlá, ktoré nepustia a na druhej strane obrubník. Cestu opravuje spoločnosť, ktorá stavala diaľnicu. Podľa zmluvy musí opraviť úseky ciest, ktoré pri výstavbe používala a poškodila. Podľa hovorkyne spoločnosti by mala byť cesta po dokončení ešte širšia.

Cestu momentálne dokončujú. Cyklistom neostáva nič iné, iba dávať poriadny pozor alebo zosadnúť z bicykla a úsek pod mostom vedľa vozovky obísť.

Zdroj: TV markíza



**උපද්‍රව්‍යය ව ඔරුදිනිමට, ප්‍රගතිය, නිරූපණය, විකේතනය, සංවර්ධනය, යොජනාත්මක, ආරක්ෂාවේ අවබෝධය..**

நிர்மல நிர்ஜித நிர்ஜித நிர்ஜித நிர்ஜித !





# V Hartelbrugu postavili nový cyklo most pre cyklistov.

V holandskej provincii Zuid Holland postavili nový most pre cyklistov. Most si vyžiadala kritická situácia s dopravou v meste, pretože kým dovtedy mali cyklisti svoj cyklopruh v rámci cestnej komunikácie, odteraz budú cyklisti úplne oddelený od automobilovej dopravy a autá budú mať po dva pruhy v každom smere. Most má strategický význam pri spájaní dopravy z Voorne-Putten do Botleku (severná časť prístavu Rotterdam).

Po cyklotrase ale nebudú jazdiť cyklisti sami, okrem nich tam budú jazdiť aj jazdci na mopedoch (podľa holandského zákona o cestnej premávke môžu aj mopedisti využívať cestičky pre cyklistov, ak to dovoľuje dopravná značka).

Konštrukcia cyklo mosta je zaujímavá aj z technického pohľadu. Bol totiž postavený metódou, ktorá spájala časť mosta za časťou, čo je veľmi komplikované a táto metóda sa v Holandsku nepoužívala už vyše niekoľko desaťročí. Náklady na most predstavovali cca. 15 miliónov EURO.  
zdroj: fietsberaad.nl a www.zuid-holland.nl

## Zo sveta.

## V Tel Avive vybudovali cyklotrasu so signalizáciou

Aj keď to niekomu môže pripadať čudné, že čo je na tom, že sa vybuduje cyklotrasa, existujú názory, že v krajinách s extrémne teplým počasím sa cyklodoprave nedarí. Práve Izrael, kde denná teplota presahuje vyše 40 stupňov Celzia, je vyvrátením tohto názoru o vhodnosti, či nevhodnosti podmienok na mestskú cyklistiku. Viď nasledujúce fotografie:

Stav ulice v auguste 2008.



Vybudovanie asfaltového povrchu cestičky pre cyklistov so signalizáciou v októbri 2011.



A v októbri tu už mali cyklokomunikáciu.



A ešte čosi o Tel Avive. Mesto vypracovalo zaujímavý cykloplán, podľa ktorého by sa v nasledujúcich 5-tich rokoch malo vybudovať približne 40 km nových cestičiek pre cyklistov .

Takto nejako si predstavujú integráciu cyklistov v TA.





# Zo sveta.

## Príručka o systémoch verejných bicyklov v Európe

Európske mestá a nie len tie, prichádzajú na chuť systémom verejných bicyklov (tzv. bike sharing systems), prostredníctvom ktorých chcú zlepšiť jednak mobilitu v rámci svojich miest a jednak zlepšiť aj životné prostredie. V rámci jedného z európskych projektov OBIS, ktorý je zameraný na optimalizáciu týchto systémov európskych mestách bola vydaná zaujímavá príručka.





# Cyklokuriéri idú cez žalúdok.

Ako je známe, v zahraničí existujú kuriérske služby, ktoré využívajú pre služby pre svojich zákazníkov bicykel, tzv. cyklokuriérske služby. Predmetom zásielky sú najmä rôzne dokumenty. Spoločnosti s takýmto zameraním sa začínajú objavovať už aj na Slovensku.

No nielen písomný dokument môže byť predmetom zásielky na bicykli. Aj rôzni výrobcovia sa snažia svoje produkty posilať týmto ekologickým druhom dopravy. V Spojených štátoch amerických existujú niektoré zväčša menšie spoločnosti či súkromníci, ktorí zabezpečujú rozvoz jedál. Zväčša ide o spojenie tzv. domácej kuchyne (jedlá varené v menších množstvách, zameranie na určitý druh jedla), s dôrazom na použitie miestnych produktov od pestovateľov či chovateľov, a cyklodopravy ako najekologickejšieho druhu dopravy.

Nasledujú niektoré príklady:

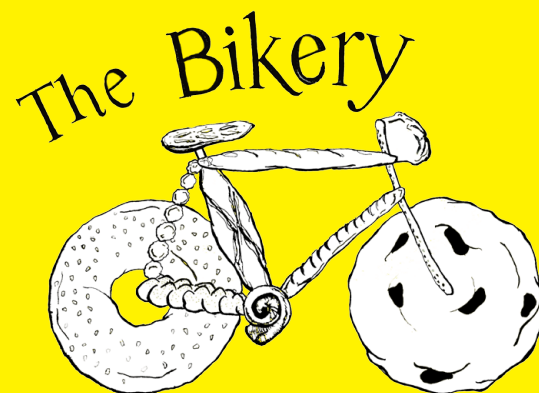


Každý týždeň zabezpečuje „SoupCycle“ v Portlande v štáte Oregon rozvoz polievok svojím odberateľom na bicykloch. Začalo to rozvozom polievok siedmym priateľom a susedom. V priebehu troch rokov fungovania služby sa donáška polievok na bicykloch rozrástla a odvtedy bolo uvarených

a dodaných 41 000 polievok a tým ušetrených 12 000 míľ ubehnutých vozidlami.



<http://www.soupcycle.com/>



Ide o dodávku pekárenských výrobkov ako chlieb, cookies, muffínov na bicykli.

<http://thebikerynola.com/>



Ak máte chuť na čínu a ste práve v Chicagu, môžete si objednať ázijské plnené.

<http://wowbao.com/>

V Minneapolise dodávajú na bicykloch miestne vypestované čerstvé ovocie a zeleninu. Súčasťou filozofie je nielen podpora lokálnych pestovateľov, ale aj podpora spracovania zostatkov na kompost ako aj využívanie bicykla ako najlepšieho druhu dopravy pre životné prostredie aj obyvateľov.



<http://veloveggies.com/>

V San Francisku je zase projekt dodávky koláčikov bicyklami.

<http://bikebasketpies.com/>



Pripravila Bibiána Poliaková.

# Cykloštatistiky z Rakúska - čísla a fakty.

**Z dôvodu, že na Slovensku zatiaľ neexistuje ucelený prehľad alebo štatistika ohľadom množstva bicyklov, pomeru ich využívania voči iným formám dopravy alebo krádeží bicyklov, na podobné štatistiky sa zatiaľ musíme pozeráť u našich európskych susedov.**

V Rakúsku existuje približne šesť miliónov bicyklov, čo znamená, že z 1000 ľudí vlastní bicykel 710 ľudí. V spolkovej krajine Vorarlbersko je to 810 bicyklov na 1000 ľudí, čo je najviac v Rakúsku, najmenší podiel bicyklov nájdeme vo Viedni s 590 bicyklami na 1000 obyvateľov.

## **Podiel domácností s bicyklami rastie**

V roku 1974 malo 53% domácností aspoň jeden bicykel. V rokoch 2004/2005 to bolo už 68%. Na porovnanie, v tom istom období malo 76% domácností osobný automobil a 21% malo zakúpenú aspoň jednu čipovú kartu (električku) na verejnú dopravu.

## **Osobná doprava**

Najmenší podiel na vykonanej preprave (na základe prejdenej vzdialenosti) patrí chodcom s tromi percentami. Cyklistická doprava je na tom iba o trochu lepšie so štyrmi percentami. Vrchol rebríčka je obsadzovaný individuálnou motorovou dopravou s podielom prepravných kilometrov 70%.

## **Preprava žiakov a študentov**

57% žiakov a študentov vykoná svoju cestu do školy verejnou dopravou. Pešo ju vykoná skoro pätina, teda 20% všetkých žiakov a študentov. Cyklistov medzi mladými je pomenej – iba 6%. V porovnaní s Holandskom, pešo chodí do školy 28% študentov a na bicykli dokonca až 48%.

## **Prejdené kilometre na bicykli na osobu za jeden rok**

V Rakúsku bežný človek bicykluje do roka v priemere 230 kilometrov. V spolkovej krajine Vorarlbersko je priemer viac ako dva krát vyšší. Priemerne tu ročne človek bicykluje až 500 km.

## **Porovnanie so zahraničím**

Na prvom mieste v prejdených kilometroch na bicykli na obyvateľa je Dánsko. Tu najazdí priemerný človek ročne 936 kilometrov. V tesnom závese sa drží Holandsko s 848 kilometrami na osobu. Na chvoste celého rebríčka leží Španielsko s 20 kilometrami.

## **Chôdza a jazda na bicykli ako hlavný spôsob prepravy**

Prieskum ukázal, že v Rakúsku využíva chôdzu ako hlavný spôsob prepravy až 10 percent obyvateľstva, pričom v Dánsku sú to iba 4 percentá. Bicykel, ako hlavný dopravný prostriedok je v Rakúsku využívaný 11 percentami ľudí. V Holandsku je to 40 percent.

## **Cestná premávka: bicykel a osobný automobil**

Jeden cestný pruh o šírke 3,5 metra môže za hodinu „obslúžiť“ maximálne 2000 osobných automobilov. V prípade bicyklov by ich tou istou cestou mohlo prejsť až 7x viac. Pri priemernej obsadenosti osobných automobilov 1,17 ľudí na 1 vozidlo dokáže jedným cestným pruhom prejsť 2,340 ľudí. S bicyklom je to o 11,000 ľudí viac.

## **Bezpečnosť - počet heliem rastie**

V roku 1994 nosilo na bicykli helmu približne 19% detí a 4% dospelých. V roku 2006 podiel heliem u detí vzrástol na 60% a na 18% u dospelých. O dva roky neskôr, teda v roku 2008 toto číslo stúplo až na 87% pri deťoch a na 31% u dospelých.

## **Cyklistická doprava a ekonomika**

V Rakúsku prinesie cyklistická doprava ročne 882,5 milióna eur priamym, či nepriamym spôsobom a zabezpečuje prácu 18,328 ľuďom. Dôležitú úlohu pre ekonomickú stránku cyklistickej dopravy a pre tvorbu pracovných miest má cykloturizmus.

## **Úspora pohonných hmôt pri používaní bicykla**

Cyklisti v Rakúsku, ktorí sa pravidelne prepravujú na bicykli do práce, či školy, ušetrili v roku 2010 na pohonných hmotách 154 miliónov litrov benzínu/nafty. To predstavuje úsporu 180 miliónov eur. So zvyšujúcou sa cenou pohonných hmôt sa táto úspora bude iba zvyšovať.

## **Politika zvyšovania počtu cyklistov**

Rakúske ministerstvo životného prostredia má do roku 2015 za plán naďalej zvyšovať počty cyklistov, pričom by týmto spôsobom chcelo ročne znížiť produkciu CO2 o 150,000 ton a ušetriť 810 miliónov eur na zdravotných nákladoch.

zdroj: [www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/zahlen](http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/zahlen)





# LEGISLATÍVA: NOVELA ZÁKONA O CESTNEJ PREMÁVKE 8/2009

**Už niekoľko týždňov platí novela 313/2011 Z.z, ktorou sa zmenili rôzne pravidlá hlavne v prospech cyklistov. V nasledujúcom texte nájdete aké práva a povinnosti majú cyklisti a aké pravidlá platia medzi vodičmi acyklistami:**

## **1.Chodcom je aj osoba tlačiaci bicykel**

Chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, alebo vedie zviera, (§2 ods. f).

## **2.Elektrobicykel je nemotorové vozidlo**

Nemotorovým vozidlom je prípojné vozidlo, vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily alebo zvieracej sily s výnimkou prípadov podľa písmena f) a bicykel vybavený pomocným motorom so zdvihovým objemom valcov nepresahujúcim 50 cm<sup>3</sup> s konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 km.h<sup>-1</sup> alebo bicykel vybavený pomocným elektrickým motorom s trvalým menovitým výkonom do 0,25 kW, ktorého výkon sa progresívne znižuje a nakoniec sa preruší, keď vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km.h<sup>-1</sup> alebo keď vodič prestane šliapať do pedálov, (§2 ods. m).

## **3.Vodič je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom**

Vodič je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, najmä deťom, osobám so zdravotným postihnutím, osobitne voči osobám, ktoré používajú bielu palicu, a starým osobám, (§4 ods. 2e).

## **4.Na priechode pre cyklistov majú cyklisti prednosť**

•Vodič nesmie ohroziť cyklistov prechádzajúcich cez priechod pre cyklistov, (§4 ods. 2h).  
•Ak vodič zníži rýchlosť jazdy alebo ak zastaví vozidlo pred priechodom pre chodcov alebo pred priechodom pre cyklistov, aby umožnil prejsť cez cestu chodcom alebo cyklistom, vodiči ostatných vozidiel idúcich rovnakým smerom sú takisto povinní znížiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť vozidlo; to neplatí pre vodiča električky, (§4 ods. 4).

## **5.Na cyklistických komunikáciách je stále zakázané stáť vozidlami**

Vodič nesmie zastaviť vozidlo na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov, ak to nevyžaduje bezpečnosť cestnej premávky, (§4 ods. 2o).

## **6.Jazda po krajnici je stále povolená s logickými obmedzeniami**

Vodič malého motocykla alebo bicykla smie jazdiť po pravej krajnici, len ak tým neohrozí a neobmedzí pohyb chodcov, (§9 ods. 3).

## **7.Pri predchádzaní vodič nesmie ohroziť cyklistu**

Vodič nesmie predchádzať po krajnici; to neplatí pri predchádzaní vpravo podľa odseku 1 (predchádzanie odbočujúceho vozidla), pritom nesmie ohroziť ani obmedziť chodca idúceho po krajnici a cyklistu alebo vodiča malého motocykla jazdiaceho po krajnici. (§15 ods. 5f).  
Vodič nesmie predchádzať na priechode pre chodcov, priechode pre cyklistov a bezprostredne pred nimi, (§15 ods. 5j).

## **8.Vodič musí dať prednosť cyklistovi ktorý ide rovno pri odbočovaní vozidla doprava**

Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno. Pri odbočovaní doľava vodič motorového vozidla nesmie ohroziť cyklistu odbočujúceho vľavo, (§19 ods. 6).



## **9.Otáčať ,cúvať, zastaviť a stáť na priechode pre cyklistov**

•Vodič sa nesmie otáčať a nesmie cúvať na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov, (§22 ods. 4c).  
•Vodič nesmie zastaviť a stáť na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred nimi, (§25 ods. 1c).  
•Vodič nesmie zastaviť a stáť na cestičke pre cyklistov, (§25 ods. 1k).

## **10.Ak sa vám pokazí bicykel môžete využiť na jeho tlačenie chodník v určitých prípadoch**

Osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, smie použiť chodník, len ak neohrozí ani neobmedzí chodcov; inak musí použiť pravú krajnicu alebo pravý okraj vozovky, (§52 ods. 5).

## **11.Na bicykli sa jazdí predovšetkým na cyklistických komunikáciách**

Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky, (§55 ods. 1).

## **12.Po cyklistickom chodníku môžu cyklisti jazdiť aj vedľa seba. Pravdaže ak neohrozujú ostatných cyklistov**

Cyklisti smú jazdiť len jednotlivito za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky, (§55 ods. 2).

## **13.Jazda na bicykli má tiež svoje pravidlá**

•Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch, to neplatí, ak ide o bicykel, ktorého pohon nezabezpečujú pedále,. (§55 ods. 2).  
•Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám, (§55 ods. 3).  
•Osoba mladšia ako 10 rokov smie na ceste s výnimkou cestičky pre cyklistov, poľnej cesty, lesnej cesty a obytnej zóny jazdiť na bicykli len pod dohľadom osoby staršej ako 15 rokov, ktorá je dostatočne spôsobilá, aby na ňu riadne dozerala, a ktorá zodpovedá za dodržiavanie povinností podľa tohto zákona touto osobou, (§55 ods. 4).

## **14Reflexný prvok je stále povinnosťou**

Za zníženej viditeľnosti musí mať cyklista jazdiaci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev, (§55 ods. 2).

## **15. Cyklistické vozíky sú už tiež súčasťou zákona**

Osoba staršia ako 15 rokov môže viesť osobu mladšiu ako 10 rokov  
a) na pomocnom sedadle na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy,  
b) v privesnom vozíku určenom na prepravu detí,  
c) na detskom bicykli pevne spojeným tyčou s vodiacim bicyklom, (§55 ods. 3).

## **16.Predbiehanie je umožnené cyklistovi aj po pravej strane vozovky**

Pomaly idúce alebo stojace vozidlo môže cyklista idúci

rovnakým smerom predchádzať aj po pravej strane vozovky alebo krajnici, pritom je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť; to neplatí, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava, (§55 ods. 5).

**17.Cyklisti a chodci len po svojich stranách cestičky**

Ak je zriadená cestička pre chodcov a cyklistov označená príslušnou dopravnou značkou, cyklista nesmie ohroziť chodca. Ak cestička pre chodcov a cyklistov má oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov, sú chodci a cyklisti povinní použiť len pruh pre nich určený; to neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, pri vchádzaní na cestičku pre chodcov a cyklistov a vychádzaní z nej, pričom sa nesmú vzájomne ohroziť, (§55 ods. 6).

**18.Korčuliari a lyžiari stále pripustený na cestičky pre cyklistov**

Cestičku pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov, (§55 ods. 7).

**19.Vpravo po priechode pre cyklistov**

Pred vjazdom na priechod pre cyklistov sa cyklista musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy. Na priechode pre cyklistov sa jazdí vpravo, (§55 ods. 8).

**20.Prilba je povinnosťou**

Cyklista je povinný počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou. Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, táto povinnosť sa vzťahuje aj na jazdu v obci, (§55 ods. 9).

**21.Nehoda s cyklistom je už evidovaná samostatne**

O účastníkoch dopravnej nehody sa v evidencii dopravných nehôd eviduje druh dopravnej nehody, napríklad zrážka s idúcim vozidlom, zaparkovaným

vozidlom, pevnou prekážkou, chodcom, cyklistom alebo so zvieratom, (§67 ods. 4).

**22.Nosič na bicykle namontovaný vzadu na aute musí mať tiež evidenčné číslo**

Evidenčné číslo musí byť vždy dobre čitateľné. Ak je vozidlo vybavené spájacím zariadením, ktoré bez zapojenia prípojného vozidla do jazdnej súpravy znemožňuje riadnu čitateľnosť evidenčného čísla, musí byť toto spájacie zariadenie demontované. Ak je vozidlo vybavené schváleným nosičom bicykla, ktorý znemožňuje riadnu čitateľnosť evidenčného čísla, musí byť tabuľka s evidenčným číslom premiestnená na predpísané miesto na nosiči bicykla vrátane predpísaného osvetlenia alebo musí byť na predpísané miesto pripevnená tabuľka s rovnakým evidenčným číslom, ako je evidenčné číslo vozidla, o ktorú môže držiteľ vozidla alebo vlastník vozidla požiadať orgán Policajného zboru, kde je vozidlo evidované, (§123 ods. 17).

**23.Ohrozenie cyklistu na priechode pre cyklistov je závažné porušenie pravidiel cestnej premávky**

Porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je ohrozenie cyklistu prechádzajúceho cez priechod pre cyklistov, (§137 ods. 2u).

**24.Bicykel a elektrobicykel definované v zákone**

Bicykle – nemotorové vozidlá pohybujúce sa pomocou ľudskej sily šliapaním do pedálov, ktoré sú ovládané cyklistom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle bicykla a drží sa riadidiel, pričom pri jazde má cyklista nohy na pedáloch, Bicykle s pomocným motorčekom – bicykle, pričom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj pomocný motorček, (príloha č. 1 časť B bod 12).

Bez ohľadu, čo je v zákone by sa mali cyklisti, autá a chodci správať tak, aby nikde nemuseli visieť čierne zástavy.

Radovan Červienka



Dúfame, že vulgarizmus vám nepokazí náladu, ale táto ľudová tvorivosť nám učarovala.



# Slovenská národná cyklostratégia na štarte.

Marián Gogola

Určite nás všetkých potešilo, že minister dopravy rozhodol, že sa spracuje národná cyklostratégia. Ak niektorí namietajú, že sa vytvorí zase nejaký dokument do šuplíka, tak práve je na nás, či využijeme alebo nevyužijeme túto šancu.

Pred niekoľkými rokmi v roku 2004 bola na Slovensku spracovaná Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy v SR (CYKLIS). Viacerí odborníci o tejto koncepcii počuli až vtedy, keď sa vypracovala. Na tú dobu predstavovala určite zásadný pokrokový dokument. Čo je jeho veľká škoda, že sa ním nik ďalej nezapodieval. Ak by som mal parafrázovať súčasnú situáciu, môžem povedať, že tú máme podobnú situáciu, akurát s iným postupom. Najskôr sa ohlásilo vypracovanie národnej cyklostratégie a čo je dôležité, k tejto stratégii sa mohli, čo do cieľov a rozsahu vyjadriť viacerí oslovení odborníci, inštitúcie a združenia. Tí, ktorí to nestihli, nemusia smútiť. Ministerstvo dopravy je otvorené diskusii k tejto téme a prisľúbilo zvolať aj viaceré porady.

Ďalší rozdiel oproti koncepcii bude spočívať v tom, že táto cyklostratégia si musí stanoviť konkrétny cieľ, teda čo chceme dosiahnuť. V našom prípade aký podiel cyklodopravy by mal byť na Slovensku vo výhľade, aké činnosti sa musia vykonať, aby tento stav nastal. Pri porovnaní viacerých zahraničných stratégií, napr. nemeckej, anglickej alebo českej, vidíme, že to nie sú statické stratégie, ale dokumenty, ktoré sa môžu vyvíjať a aktualizovať skutočne podľa potreby.

V nasledujúcom odseku je uvedený prvotný navrhnutý obsah národnej cyklostratégie, ktorý mohli

pripomienkovať viacerí odborníci, preto ak vás ešte niečo napadne, pokojne nám dajte vedieť. Upozorňujem však, že navrhnutý obsah sa po zapracovaní prvých pripomienok výraznejšie zmenil. Predovšetkým sa adekvátna časť národnej cyklostratégie bude venovať cykloturistike.

Návrh národnej cyklostratégie:

**Názov:**

**Národná cyklostratégia Slovenska (Národný cyklistický plán „Sadni na bicykel“)**

**Cieľ riešenia:**

Slovenská republika doposiaľ nemá žiadnu komplexne spracovanú a schválenú stratégiu venovanú rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturizmu. Medzinárodné skúsenosti pritom dokazujú, že existencia takejto stratégie na národnej úrovni môže byť silným nástrojom na podporu cyklistickej dopravy v mestskom prostredí ako aj pre podporu cykloturizmu v našich regiónoch. Takýto rámec môže poskytovať všeobecný, integrovaný základ pre dlhodobý rozvoj a implementáciu politík na podporu cyklistickej dopravy v rámci rôznych sektorov a úrovni štátnej správy či samosprávy. Príprava a implementácia Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy je príspevkom do vízie trvalo udržateľnej dopravy a prispieva k celospoločenskému rozvoju práve v dobe, kedy čelíme ropnej, hospodárskej, finančnej kríze, v období hľadania riešení pre dopravné kongescie, negatívne dopady dopravy na životné prostredie či problémy s dopravnou bezpečnosťou a kvalitou života či zdravia obyvateľstva.

V roku 2004 bola síce spracovaná Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy v SR (CYKLIS), avšak nenašla odozvu vo vláde a nedošlo k jej implementácii. Cieľom je vytvorenie takého strategického dokumentu, ktorý bude slúžiť ako nástroj pri implementácii dopravnej politiky pre cyklistickú dopravu, pričom bude apolitický. Jeho ciele sa musia pretaviť jednak do celonárodnej dopravnej stratégie, ako aj regionálnej a samosprávnej.

Cieľom riešenia projektu je preto v spolupráci s ďalšími relevantnými organizáciami a inštitúciami na Slovensku spracovať aktuálny dokument, ktorý bude následne predložený vláde SR na schválenie.

**Stručná charakteristika riešenia:**

**Etapu 01 – Zhodnotenie cyklostratégií zo zahraničia**

V prvej etape je potrebné zhodnotiť dopravné politiky a stratégie krajín, ktoré sú v oblasti integrovania cyklistickej dopravy ďaleko pred nami. Ide predovšetkým o Nemecko, Francúzsko, Anglicko, ale už aj Švajčiarsko či susedné Česko. Dôležité je pri tom vyvarovať sa chýb, ktorých sa v minulosti dopúšťali a nechať sa inšpirovať najmodernejšími prístupmi krajín, ktoré nie sú vnímané ako krajiny s dlhoročnou tradíciou každodenného využívania bicyklov (ako Holandsko, či Dánsko). Zhodnotia sa nasledovné aspekty:

Štátne, regionálne a komunálne politiky a stratégie  
Rozvoj siete cyklotrás a cyklistických komunikácií  
v urbanizovanom prostredí

Prístupy k riešeniu bezpečnosti cyklistickej dopravy  
Legislatívne riešenia podporujúce rozvoj  
cyklistickej dopravy  
Finančné mechanizmy na realizáciu cyklistickej  
infraštruktúry  
Propagácia a zvyšovanie povedomia o benefitoch  
cyklistickej dopravy

**Etapu 02 – Cyklodoprava na Slovensku: analýza, benefity, vyhliadky.**

V druhej fáze sa zrealizuje analýza súčasného stavu rozvoja cyklistickej dopravy na Slovensku, popíše sa súčasný stav a východiská. Je nevyhnutné rozlišovať medzi cykloturistikou a cyklistickou dopravou, aj keď obe sú vzájomné prepojené a je potrebné ich riešiť spolu a komplexne. Analýza sa bude venovať nasledovným oblastiam:

Doterajšie koncepcie na rozvoj cyklistickej dopravy  
na štátnej, regionálnej a miestnej úrovni,  
Analýza legislatívneho prostredia, existujúcich  
noriem a pravidiel integrácie cyklistickej  
dopravy do existujúcich dopravných systémov  
Analýza bariér a nedostatkov v oblasti  
integrovaného plánovania podmienok pre  
cyklistickú dopravu  
Zhodnotenie súčasného stavu siete cyklotrás  
v regiónoch a cyklistickej infraštruktúry  
v slovenských mestách (tvrdé aj mäkké  
opatrenia)



### **Etapa 03 – Stanovenie priorít, špecifických cieľov a opatrení stratégie**

V tretej fáze riešenia sa navrhnu konkrétne priority, ciele, nástroje, zodpovedné inštitúcie a termíny pre implementáciu stratégie v praxi. Pôjde o ciele a opatrenia, ktoré prispievajú k vytvoreniu lepších podmienok pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku a nepriamo tak pomôžu riešiť problém dopravných kongescií, negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie, bezpečnosť a zdravie obyvateľstva ako aj povedú k zlepšeniu kvality života v našich mestách a k zvýšeniu atraktívnosti našich regiónov. Hlavné aspekty:

Používanie bicykla na každodennú prepravu:

príjemnejšie, bezpečnejšie, pohodlnejšie

Cykloturistika: Posilnenie postavenia Slovenska  
(prieskumy, značenie, nové trasy)

Prepojenie dopravných systémov: rozšírenie  
možností cyklistickej dopravy

Efektívna koordinácia **plánovania a propagácie**  
cyklistickej dopravy

**Financovanie** cyklistickej infraštruktúry

Optimalizácia **legislatívneho** rámca: stanovenie  
jasných priorít

Opatrenia na zvýšenie **bezpečnosti**

Kombinovanie **výskumných a projektových aktivít**  
s témou cyklistiky





# Test zámkov na bicykel - alebo ako nedať žiadnu šancu zlodejom.

Tri minúty času. Viac času krádeži profesionálni zlodeji bicyklov nevenujú. Keď po tomto čase zámok nepovolil, volia radšej ďalší bicykel, hovoria skúsenosti policajtov. Častokrát nemusia ale zlodeji hľadať ďalej. Odstrániť lacné zámky nie je vôbec ťažké. Ročne sa v Nemecku ukradne viac ako 300,000 bicyklov. V tomto článku vám dáme niekoľko rád pre väčšiu bezpečnosť a povieme vám, ktoré typy zámkov chránia najlepšie. Testovaných bolo 30 zámkov v hodnote od 5 do 73 eur.

## Zámky typu U sú najlepšie

Najlepšiu ochranu poskytujú Zámky typu U alebo iné druhy zámkov s pevnými ramenami a telom. Ich masívne ocelové telo dokáže čeliť aj hrubej sile. Poskytujú malú šancu pre pílky, kliešte a malé karbobrúsky, ktoré môže skrývať zlodej pod svojim kabátom. Zámky typu U nepovolili ani po trojminútovom teste. Aj experti na otváranie zámkov vzdajú svoj pokus po trojminútovom neúspešnom pokuse.

V teste boli použité tie najlepšie nástroje na povolenie zámku bez použitia hrubej sily, no aj s najprofesionálnejším prístupom sa podarilo otvoriť iba jeden takýto zámok. Útechou môže byť, že aj to dokážu iba tí najväčší profíci so špeciálnym náradím. Celkové hodnotenie: veľmi dobré.

## Špirálové káble – nedostatočné

Správne zaistený je bicykel iba ak je pevne spojený so svojim stojanom. Ak nie sú k dispozícii masívne kovové stojany pevne ukotvené do zeme, vhodne poslúžia aj stĺpy verejného osvetlenia a iné kovové stĺpy. V najideálnejšom prípade je zámok schopné zaistiť o telo (kostru) bicykla, koleso a o kovový stĺp. Pri zámkoch typu U je problém, že sú často krátke (približne okolo 20 cm) alebo sú príliš úzke (približne 11 cm). Na rozdiel od nich, špirálové káble obopnú ľahko väčšinu stĺpov, pretože bývajú dostatočne dlhé (niekedy až 85 cm). Ich negatívom ale je, že nie sú bezpečné. Šikovní zlodeji potrebujú na ich zdolanie iba sekundy pričom použijú obyčajné kliešte alebo štípačky. Celkové hodnotenie: nedostatočné pre všetky špirálové káble v teste. V najlepšom prípade sú dobrým doplnkom k dobrému zámku typu U.

## Zámok s káblom v ochrannej rúre - kompromis

Kábel v ochrannej rúre (princíp zámku založený na tom, že kábel je vložený do ochrannej kovovej ohybnéj rúry alebo valčekov) je pevnejší ako samotné káblové zámky a dlhší ako krátke zámku typu U. Takéto zámky dosahujú dĺžku aj viac ako 40 cm, čo zľahka postačuje na obopnutie stĺpu, kolesa, a rámu bicykla. Ich nevýhodou je, že sú obzvlášť ťažké. Najlepšie modely, ktoré obstáli v teste vážili až 1,4 respektíve 1,6 kilogramu.

Ľahšie modely týchto zámkov sú síce ľahšie na prepravu, chránia ale menej. Často krát hrubý vzhľad zámku s plastovým poťahom vzbudzuje dojem bezpečnosti, v skutočnosti ale tenký drôťik vnútri toto očakávanie nespĺňa. Nízka hmotnosť zámku znamená aj málo materiálu, ktorý chráni vnútorný drôt pred prestrihnutím. Takéto zámky sa ľahko poddajú píle na železo alebo iným nástrojom vo výbave zlodeja.

## Reťaze – sú také dobré aké sú hrubé

Reťaz patrí ku klasickým zabezpečovacím prvkom na bicykel. Pri reťaziach platí jednoduché pravidlo. Čím hrubšia a ťažšia je reťaz, tým väčšie kliešte alebo viac pílenia je treba na jej zdolanie. Vo všeobecnosti patria masívne reťaze k veľmi dobrým, no nie najľahším zámkom aké možno použiť. Pre dobrú bezpečnosť je treba mať reťaz o hrúbke minimálne 5, respektíve 8mm.

## Cena je dôležitý faktor

Za zváženie vždy stojí aj cena zámku. Najlepšie zámky stoja 50 aj viac eur. Do úvahy preto musíte brať aj cenu bicyklu na ktorom jazdíte, aby ste za zámok nezaplatili viac ako za samotný bicykel.

Rada redaktora: ak si chcete zámok vyrobiť sami, lacnou alternatívou veľmi bezpečného zámku je kúpiť si reťaz a visiaci zámok v stavebninách (napríklad Baumax, Hornbach). Hrúbka reťaze je len na vás. Reťaz hrubá 8 mm a dlhá pol metra sa dá kúpiť približne za 5 eur. Rovnako hrubý visiaci zámok (berie sa hrúbka kovového oblúku) sa dá kúpiť za porovnateľnú sumu. Reťaz môžete potom vložiť do starej rozstřihnutej duše a nosiť priviazanú na ráme bicykla bez obavy, že vám kovová reťaz bude nepríjemne hrkať, alebo že vám zderie lak z bicykla. Takto môžete mať vynikajúci zámok za 10 eur

zdroj: [www.test.de/themen/freizeit-reise/test/Fahrradschloesser-Keine-Chance-fuer-Diebe-1548701-1549777/](http://www.test.de/themen/freizeit-reise/test/Fahrradschloesser-Keine-Chance-fuer-Diebe-1548701-1549777/)

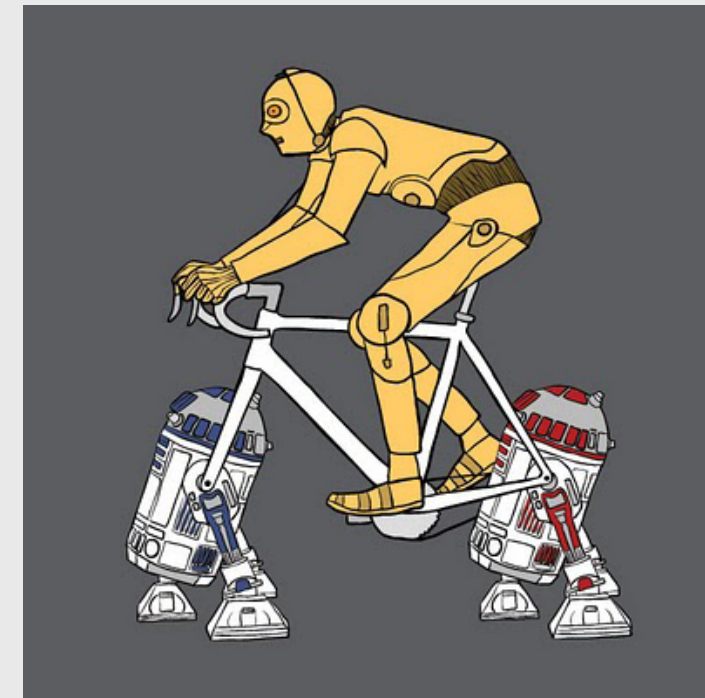
## Ďalšie rady na ochranu bicykla:

Odkladajte svoje bicykle na rušných miestach

Bicykel nech stojí osamote, teda nie v spoločnosti mnohých bicyklov

Používajte dva zámky rôzneho druhu – profi zlodeji sa často špecializujú na zámky určitého typu

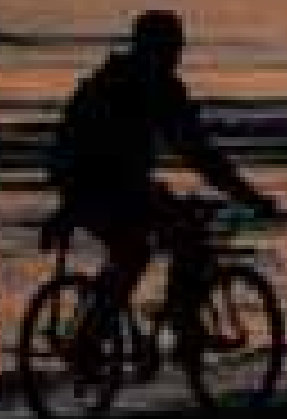
Používajte cit, kam odkladáte bicykel a buďte pozitívny. Jazda na bicykli by nemala prinášať strach a obavy ale radosť a potešenie



Cyklorada.

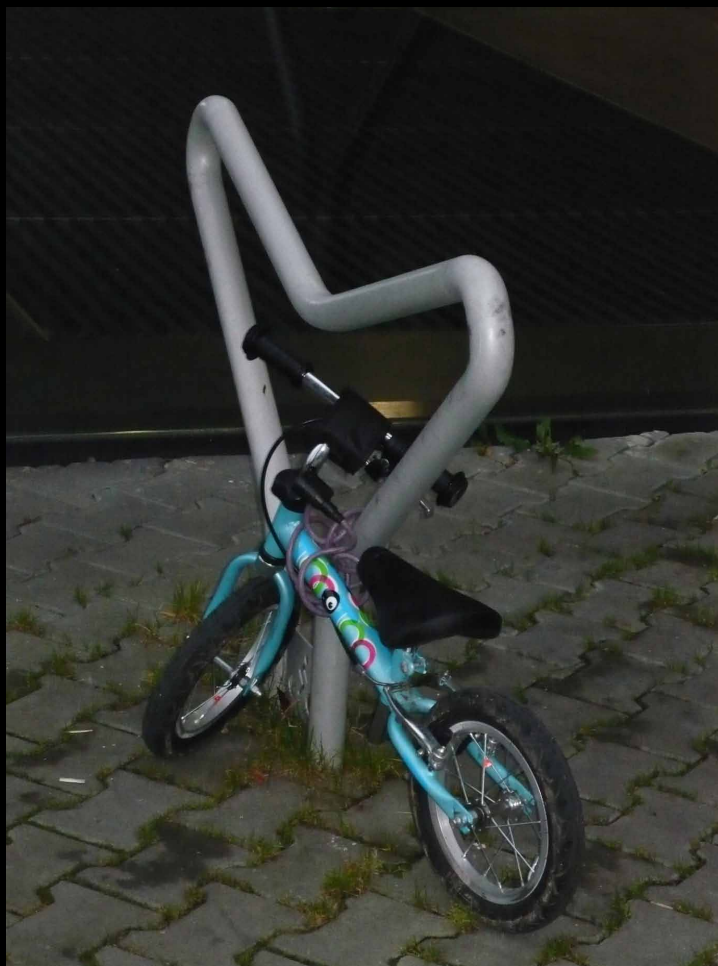
Pri akomkoľvek úraze na bicykli, pri ktorom si udriete hlavu chodte na vyšetrenie k lekárovi. Aj keď Vás to nebolí, ráno sa už nemusíte zobudiť. Aj takéto prípady žiaľ boli na Slovensku. Nezanedbajte to!

Radovan Červienka





# FOTKA MESIACA



Myslím si, že k tejto fotke netreba ani slová (Foto Plzeň).

## Editoriál

# Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 11 Rok 2011 Ročník II Web: [www.mulica.sk/cyklisticka\\_doprava](http://www.mulica.sk/cyklisticka_doprava) ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

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



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.  
Ing. 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)

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Bibiána Poliaková, PhD.

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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