

Cyklistická doprava



Pedál.

Bohatá jeseň nám opäť priniesla novinky z oblasti cyklodopravy , či už z domova alebo zo zahraničia. Zaujímavým je fakt, ako Rakúšania objavujú Banskú Bystricu, Alebo posledné údaje o náraste cyklistov v Žiline, kde práve prostredníctvom IT technológií je možné monitorovať cyklistov. Okrem toho vám prinášame prehľad o tom, ako to vlastne so stavom cykloinfraštruktúry vo vybraných mestách je. Taktiež si na spestrenie môžete prečítať fotoreport z rodiska solúnskych bratov☺.Príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

Obsah.

- Z domova
(cyklomost,
sadzobník pokút.)
- Zo sveta
(Zwolle,Sheffield,Sa
n Francisco)
- Rakúšania objavujú
Banskú Bystricu
- V Žiline v októbri
oproti minulému
roku vzrástol počet
cyklistov o 7%.
- Stav cyklistickej
infraštruktúry vo
vybraných
slovenských
mestách v roku
2013
- Fotoreport –
Thessaloniky
cyklistická
infraštruktúra.



Z domova.

Pri cyklomoste odhalili pamätník obetiam železnej opony

Obete železnej opony [bude](#) pripomínať pamätník pri Cyklomoste slobody v Devínskej Novej Vsi. Pamätník s menami 42 obetí symbolizuje komunistické Československo, ktoré oddeľovala od slobodného sveta rieka Morava. Slávnostne ho dnes odhalili župan Pavol Frešo, starosta Devínskej Novej [Vsi](#) [Milan](#) Jambor, predseda Správnej rady ÚPN Ondrej Krajňák, kňaz Anton Srholec a autor pamätníka akademický sochár Juraj Čutek. Pamätník bol financovaný v rámci projektu Za mostom.



V rámci projektu „Behind the [Bridge](#) / Za mostom“, ktorý je spolufinancovaný z prostriedkov programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007 – 2013, sa dnes v Bratislave konala konferencia k téme „Železnej opony a revitalizácie obranných bunkrov pozdĺž rieky Morava“. Diskutovalo sa o projektoch BSK financovaných cez eurofondy na podporu cykloturistiky či turizmu ako takého, [ale](#) aj o priereze historických udalostí, o železnej opone a obrannom opevnení. Súčasťou konferencie bol aj krst publikácie o spoločnej histórii územia „Za mostom“, Konferenciu organizovali BSK, Ústav pamäti národa a Vojenský historický ústav za pomoci projektu RECOM SK-AT, ktorý je realizovaný v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika–Rakúsko 2007 – 2013.

Zdroj: TS BSK

Ako ovplyvnia cyklisti nový sadzobník pokút



- Ohrozenie cyklistov prechádzajúcich cez priechod pre cyklistov 150 eur
- Zastavenie vozidla na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov, [ak](#) to nevyžadovala bezpečnosť cestnej premávky 60 eur
- Nedanie prednosti v jazde cyklistovi idúcemu rovno 40 eur

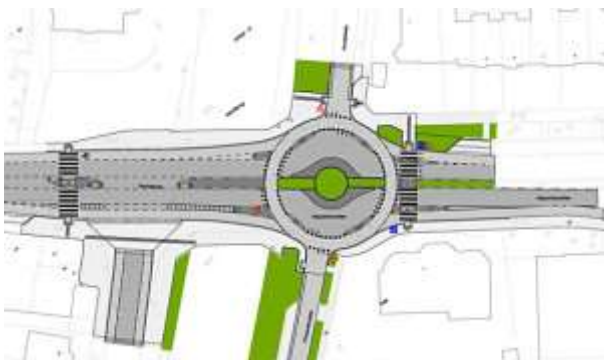


- Ohrozenie cyklistu odbočujúceho vľavo vodičom motorového vozidla pri odbočovaní doľava 60 eur
- Nedanie prednosti v jazde vozidlu idúcemu po ceste pri vchádzaní na cestu z miesta mimo cesty, z poľnej cesty, lesnej cesty, [cestičky](#) pre cyklistov, z obytnej alebo pešej zóny 60 eur

Zo sveta.

Okružná križovatka v Zwolle hlavne pre cyklistov.

Na uliciach Vondelkade a Filosofenallee (ulica na ľavo a vpravo na obrázku) je vybudovaná cyklocestička. Avšak donedávna cyklisti museli dávať prednosť doprave prichádzajúcej z ulice Wipstrikkerallee, ktorá predstavuje rušnú ulicu na obr. z hora dole. Výsledkom bol fakt, že cyklisti museli dlho čakať na zelenú. Zavedením svetelnej signalizácie a vytvorením preferencie pre cyklistov sa však ukázalo ako kontraproduktívne, pretože cyklisti čakali ešte dlhšie. Ako riešenie sa ukázalo zavedenie okružnej križovatky, avšak čo je zaujímavé, okružná je iba pre cyklistov, pričom motorová doprava musí ísť iba priamo a vpravo, pričom je zakázané odbočenie doľava prostredníctvom stredného ostrovčeka, ktorý fyzicky bráni automobilom odbočiť doľava.



V súčasnosti sa robí **monitoring** tohto riešenia, pričom prvé výsledky zhodnotenia budú známe za rok.
zdroj: fietsberaad.nl

San Francisco spustilo verejné bicykle.

Tak už aj vo Frisku majú verejné bicykle. Systém verejných bicyklov nazvaný aj Babs začal so 700 bicyklami a 70 stanicami, z ktorých si môžete požičať bicykle. Budúci rok sa očakáva, že sa rozšíri na 1000 bicyklov.



Tarifa je podobná ako u iných systémov, do 30 minút to máte zadarmo, potom je každá polhodina spoplatnená 4 dolármi. môžete si predplatiť ročné členské, ktoré je výhodné pre obyvateľov SF za 88 USD. Pre turistov sa oplatí napr. 24 hodinové predplatné 9 USD, resp. 3-dňové za 22 USD.

zdroj: <http://bayareabikeshare.com/>

Trblietajúca cyklotrasa z Holandska

Publikované od [admin](#) v [Technológia](#) | [o komentárov](#)

V regióne **Eindhoven** vybudovali prvú inovatívnu cyklocestičku. Jej inovatívnosť spočíva v tom, že je povrch je nadizajnovaný dizajnérmi, ktorý takýmto spôsobom chceli vzdať hold vynikajúcemu holandskému maliarovi Vincentovi van Goghovi, ktorí tu žil v rokoch 1883 až 1885. Povrch cestičky je osadený tisíckami trblietavých kamienkov, ktoré tak dotvárajú zaujímavý efekt.



zdroj: fietsberaad.nl

Sheffield má cyklopohotovosť na kolesách.

Cykloambulancie alebo zdravotnícke hliadky na bicykli je mož^{né} vidieť po celom Anglicku a vo väčšine prípadov na rovinných mestách. Výnimkou je kopcovité mesto Sheffield, ktoré začalo prevádzkovať ambulancie na kolesách práve v hornatých častiach mesta. Podľa slov tvorca tohto programu to má viacero výhod. Jednak sa dostanú na prekvapenie rýchlejšie k ľuďom, ktorí potrebujú pomoc ako aj to, že sú oveľa flexibilnejší oproti zásahu klasickej sanitky. Taktiež pre ľudí sa stali synonymom pomoci, pretože keď ich vidia, častejšie sa ich pýtajú a tým sú im oveľa nápomocnejší. Skúste si predstaviť, že by ste zastavili sanitku, aj keď práve nemá zapnutý maják:-).



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

Holandskí cyklisti oklamú premávku na "lietajúcom" nadjazde

Cyklistická doprava v mestách je módou skôr západných európskych krajín, dostáva sa však aj k nám.



Byť cyklistom v Holandsku je priam za odmenu. Miestni politici sa naozaj snažia vybudovať čo najlepšiu infraštruktúru; či už umiestňovaním stojanov pre osobné dopravné prostriedky, alebo výstavbou cyklistických cestičiek. **V meste Eindhoven im dokonca umožnili celkom bezpečný prejazd ponad jeden z najrušnejších kruhových objazdov.**

Hoci projekt spustili už dávnejšie, len pred niekoľkými dňami sa tento nadjazd pre cyklistov stal ašpirantom na holandské ceny dizajnu. Autorská spoločnosť svoj nápad nazvala "Lietajúci tanier". Umiestnila ho okolo 64-metrového piliera, povrch nadjazdu s ním architekti prepojili lanami.



Dnes už po nadjazde týždenne prejdú tisícky cyklistov a tento najnovší spôsob, ako sa vyhnúť autám, s nadšením vítajú. Práve vďaka tomuto riešeniu sa nemusia márne snažiť prejsť cez priechody blokované autami. **Práve projekt Hovenring je ideálnym signálom na otvorenie debaty o potrebe budovania cyklistickej infraštruktúry vo veľkých mestách.**

Zdroj (prevzaté v plnom znení): <http://adam.azet.sk/clanky/16414/holandski-cyklisti-oklamu-premavku-na-lietajucom-nadjazde.html>

Cyklisti v Holandsku pomáhajú mestám odhalovať nebezpečné lokality.

Obyvatelia 8 holandských samospráv v provincii Severný **Brabant** pomáhajú odhaľovať nebezpečné miesta pre cyklistov. Služi im na to webstránka www.fietsmeldpunt.nl. **Ide** o typickú službu občania občanom, **kde** sa môžu nahlásiť nebezpečné lokality, alebo riešenia, ktoré z hľadiska cyklistov môžu predstavovať pre nich hrozbu. Cyklisti môžu nahlásiť cca. 11 parametrov ako napr. zlá cesta, nedostatočné osvetlenie, prekážka na cyklocestičke a pod.

Veru niečo podobné by sa zišlo aj pre naše mestá. U nás zatiaľ môžeme niečo podobné nahlásiť cez portál: odkazprestarostu.sk.



Rakúšania objavujú banskú Bystricu.

Vo voľnom čase sa pravidelne prevetrám na bicykli. Tak tomu bolo aj v poslednú nedeľu popoludní. Počasie bolo už také jesenné, ale dalo sa...

Moja obvyklá trasa vedie Parkom pod pamätníkom a okolo parkoviska pri objekte polície. Na takmer prázdnom parkovisku som si nemohol nevšimnúť zájazdový autobus, ktorý bol trošku iný ako bývajú ostatné. Tento mal totiž pripojený vleč s veľkým obrázkom cyklistov. To ihneď zaujalo moju pozornosť. Prišiel som teda bližšie a neverím vlastným očiam. Do Banskej Bystrice zavítali účastníci cyklozájazdu z Rakúska.

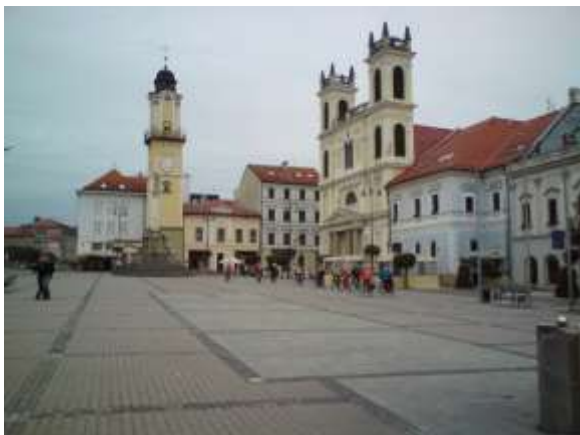
Áno čítate dobre - cykloturisti z Rakúska !!!

Z krajiny, kde majú vytvorené neskutočne dobré podmienky pre rekreačnú i mestskú cyklistiku, nádhernú prírodu a rovnako krásne mestá a dedinky. Napadli ma preto otázky: „Čo tu chcú robiť? Kadiaľ chcú jazdiť? Nebude to trapas?“



Hovorím si - určite ich nebude zaujímať Sasová ani Fončorda, najskôr ich môžem stretnúť kdesi v centre mesta. A tak som sa trochu upokojil. Veď celé historické centrum máme odnedávna prístupné cyklistom. Moja domnienka sa potvrdila. Stretol som ich ako si zo sedla





bicykla prezerali celé historické centrum, previezli sa aj Parkom pod pamätníkom, na Námestí SNP si urobili niekoľko spomienkových fotografií a nakoniec sa zastavili a občerstvili na jednej z letných terás na Námestí SNP. Všetci boli usmíati, v dobrej nálade, jazdili disciplinovane, nikoho neohrozovali.



A hádajte pri ktorej letnej terase sa zastavili? No pri tej kde bol jeden z mála cyklostojanov + dva stromy na opretie bicyklov



Priznám sa, že vo chvíli, keď som videl skupinku cyklistov, ako si obzerajú naše námestie mal som príjemný pocit. Príjemný pocit z toho, že naše mesto sa zásluhou malého ale významného krôčku dostalo do skupiny moderných miest priateľských k cyklistom. Že zahraniční turisti, ktorí v nedeľu naše mesto navštívili sa mohli cítiť a chovať tak ako je to bežné u nich doma i všade vo svete. Myslím si a verím, že toto je len „prvá lastovička“ ktorá dokazuje, že vytvorením podmienok pre cyklistickú dopravu v meste a jeho okolí sa zvýši atraktivnosť mesta, ktorá prinesie so sebou zvýšený záujem turistov a tým pozitívne a zásadne ovplyvní rozvoj cestovného ruchu. A to naše mesto potrebuje ako soľ. Skúsenosti zo sveta dokazujú, že cykloturistika je najdynamickejšie rozvíjajúca sa oblasť cestovného ruchu.

Zároveň som si položil aj otázky: „Ako asi vnímali naše mesto ? Chýbalo im tu niečo? Čo by im pomohlo na hlbšie poznanie mesta a jeho okolia? Prečo sa u nás zastavili len na pár hodín? Čo by bolo potrebné urobiť aby sme pomohli rozvoju cestovného ruchu ?“

Z pohľadu turistu sa tu naskytuje mnoho odpovedí:

- na parkovisku kde najčastejšie parkujú zájazdové autobusy nie je žiadna orientačná mapa centra mesta s vyznačením miesta, kde sa práve nachádzame
- nie je tam ani smerovka označujúca smer k námestiu SNP
- chýba situačná schéma zaujímavých miest, objektov, pamiatok, atrakcií v meste s krátkym popisom
- chýbajú informácie o zaujímavých miestach a objektoch v okolí mesta Banská Bystrica
- chýbajú informácie o službách - ubytovanie, stravovanie, šport, relax, kultúra a pod.
- vhodná by bola schránka s propagačným letáčkami o meste
- pre cykloturistu schéma základnej siete cyklotrás s vyznačením významných bodov záujmu v meste i mimo neho (samozrejme až keď bude nejaká sieť existovať)
- veľmi zlou vizitkou mesta je samotný príjazd na parkovisko po odbočení z Kapitulskej ulice. Úzka komunikácia s množstvom výtlkov ešte z predchádzajúcej zimy !!!
- v centre mesta chýbajú cyklostojany, informačný systém pre turistov a pod.



Viem si veľmi dobre predstaviť ako by takéto informácie na mieste mohli ovplyvniť program a pobyt návštevníka mesta. Viem si tiež predstaviť, ako by sa po realizácii navrhnutého systému mestských a rekreačných cyklistických trás mohli spomínaní cykloturisti dostať bezpečne a pohodlne z tohto parkoviska napr. na Ľupčiansky hrad, ku kostolíku v Hronseku, do kúpeľov na Sliači, Kováčovej alebo ku Zvolenskému zámku. Vtedy by však určite nezostali len na pár hodín...

Verím, že mesto Banská Bystrica využije svoju šancu stať sa cieľom a nielen krátkou zastávkou cykloturistov a krôčik za krôčikom bude naplňovať koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy, ktorú ako jedno z mála miest na Slovensku má už vypracovanú. Táto „prvá lastovička“ potvrdila tiež správnosť rozhodnutia mesta otvoriť historické centrum mesta cyklistom.

Som tiež presvedčený, že rakúskym cykloturistom sa v našom meste páčilo (na stránke CK, ktorá cyklozájazd organizovala, majú už uverejnené okrem iných miest aj pekné fotografie z centra BB) a pri plánovaní a propagácii budúceho zájazdu do Banskej Bystrice už nebudú musieť do fotografii bansko-bystrického námestia cyklistov vkladať za pomoci softvéru, ale použijú napr. vydarené foto z tohtoročného zájazdu.

S priateľským pozdravom cyklistu-optimistu

Vladimír Letovanec

PS: na stránke cestovnej kancelárie som sa dočítal, že Banská Bystrica bola cieľovým mestom ich dvojdňového putovania po Slovensku. Začali v Nitre, prešli do Banskej Štiavnice a druhý deň z Banskej Štiavnice cez Zvolen do Banskej Bystrice. Podľa fotografií zo zájazdu je vidieť, že miesta a trasu mali starostlivo vybratú a za tieto dva dni videli a spoznali toho o nás naozaj veľa.

http://www.eliteradtours.at/index.php?option=com_phocagallery&view=category&id=314:13ert1005-slowakei&Itemid=36

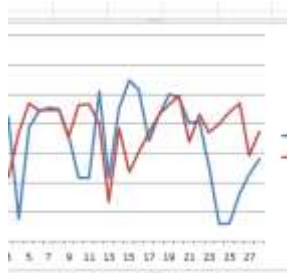
Elite Rad Tours

BANSKA BISTRICA
Mitte Slowakei
Termin: 5.-6. Oktober 2013
€ 185,00



V Žiline v októbri oproti minulému roku vzrástol počet cyklistov o 7%.

Publikované od [admin](#) v [Cyklodoprava](#), [Z domova](#) | [o komentárov](#)



Nov 6, 2013

Tak to potvrdzujú dáta z aspoň na jednej cyklocestičky, **kde** je nainštalovaný cyklosčítač, ktorý bol zakúpený z projektu [CentralMeetbike](#) ako prvý na Slovensku. Prvé dáta, ktoré sa **dali** medziroč**ne** porovnávať práve pochádzali od 4.októbra minulého roka. Samotné porovnanie do konca októbra pre oba roky preukázalo mierny nárast cyklistov, presnejšie o 677. To predstavuje približný 7% nárast. Za týmto nárastom pravdepodobne možno hľadať lepšie počasie tento rok, keď ku koncu mesiaca bolo pre cyklistov priaznivejšie počasie (teplota od 6 -17 C). Minulý rok bola práve v danom období oveľa nižšia teplota (cca. od 1 – 6 C). Navyše tentoročný nárast mierne "potiahli" cyklisti, dochádzajúci do práce ako aj rekreační cyklisti, ktorých bolo viac ku koncu mesiaca tohto roka. Pritom minulý rok v prvej polovici mesiaca október bicyklovalo na danej cyklocestičke viac cyklistov, ale ku koncu bol zreteľný ich úbytok. Či je to len počasím alebo je to trend uvidíme pri ďalšom porovnaní mesiacov.

Stav cyklistickej infraštruktúry vo vybraných slovenských mestách v roku 2013

V roku 2013 vykonal Výskumný ústav dopravný pre Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR mapovanie cyklistickej infraštruktúry vo vybraných slovenských mestách, konkrétne v Bratislave, Dunajskej Strede, Košiciach, Martine, Nitre, Poprade, Spišskej Novej Vsi, Svite, Trenčíne a Žiline. Monitorované pritom boli mestské cyklotrasy a cyklistické komunikácie v katastrálnych územiach dotknutých miest. Spolu bolo zaznamenaných 163,895 km mestských cyklotrás.

Pod mestskými cyklotrasami boli pre potreby výskumnej úlohy uvažované trasy na pozemných komunikáciách v katastri daného sídla vhodné pre každodennú mestskú dopravu či dochádzanie na bicykli, ktoré boli vyznačené vodorovným a/alebo zvislým dopravným značením. Išlo najmä o samostatné cestičky pre cyklistov, spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov so spoločnou alebo oddelenou prevádzkou, cyklistické pruhy a pásy na cestách a miestnych komunikáciách a pozemné komunikácie s vyznačeným cyklopiktokoridorom. Pri vyhodnocovaní pritom v prípade, že jednou ulicou/koridorom boli vedené po oboch stranách napr. samostatné cestičky pre cyklistov, zaráčavala sa do dĺžky cyklotrasy len dĺžka jedného z nich, a to tá kratšia.

Pre názornejšie zobrazenie a porovnanie mestských cyklotrás vám poslúžia aj nasledovné grafy a tabuľky.

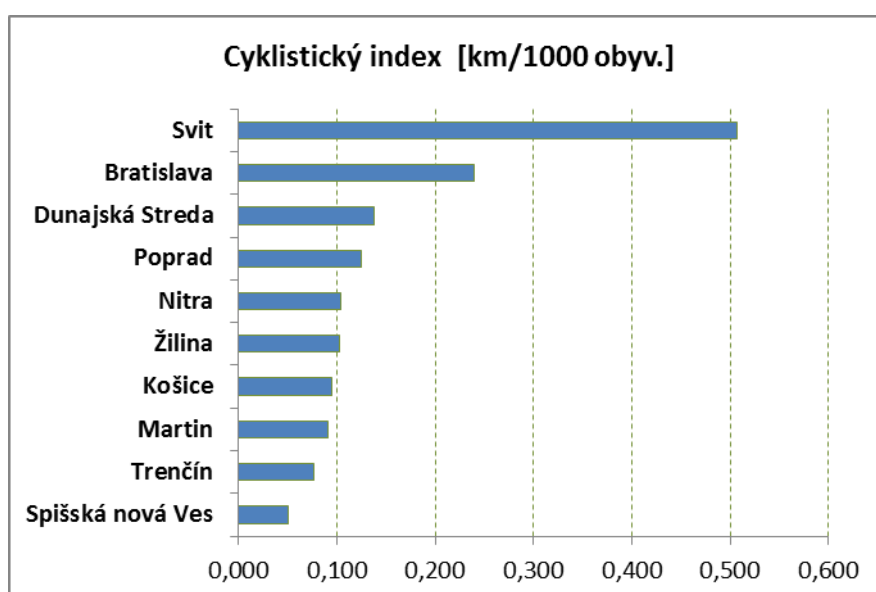
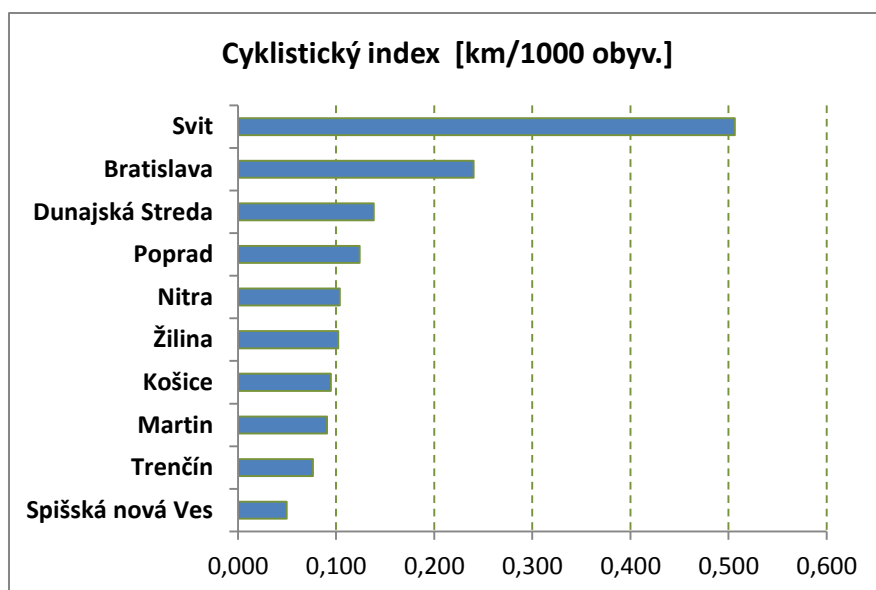
Tab.: Cyklistický index a Hustota mestských cyklotrás vo vybraných mestách

Mesto	Celková dĺžka mestských cyklotrás v katastrálnom území mesta v roku 2013 [km]	Počet obyvateľov k 31. 12. 2012	Cyklistický index [km/1000 obyv.]	Rozloha mesta [km ²]	Index hustoty mestských cyklotrás [km/km ²]
-------	---	---------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------	---

Bratislava	99,790	415 589	0,240	367,66	0,271
Dunajská Streda	3,121	22 561	0,138	31,45	0,099
Košice	22,767	240 164	0,095	243,82	0,093
Martin	5,184	57 023	0,091	67,74	0,077
Nitra	8,168	78 607	0,104	100,45	0,081
Poprad	6,548	52 765	0,124	63,11	0,104
Spišská nová Ves	1,877	37 767	0,050	66,67	0,028
Svit	3,860	7 620	0,507	4,55	0,848
Trenčín	4,274	55 883	0,076	82,00	0,052
Žilina	8,306	81 382	0,102	80,03	0,104

Mesto	Celková dĺžka mestských cyklotrás v katastrálnom území mesta v roku 2013 [km]	Počet obyvateľov k 31. 12. 2012	Cyklistický index [km/1000 obyv.]	Rozloha mesta [km ²]	Index hustoty mestských cyklotrás [km/km ²]
Bratislava	99,790	415 589	0,240	367,66	0,271
Dunajská Streda	3,121	22 561	0,138	31,45	0,099
Košice	22,767	240 164	0,095	243,82	0,093
Martin	5,184	57 023	0,091	67,74	0,077
Nitra	8,168	78 607	0,104	100,45	0,081
Poprad	6,548	52 765	0,124	63,11	0,104
Spišská nová Ves	1,877	37 767	0,050	66,67	0,028
Svit	3,860	7 620	0,507	4,55	0,848
Trenčín	4,274	55 883	0,076	82,00	0,052
Žilina	8,306	81 382	0,102	80,03	0,104

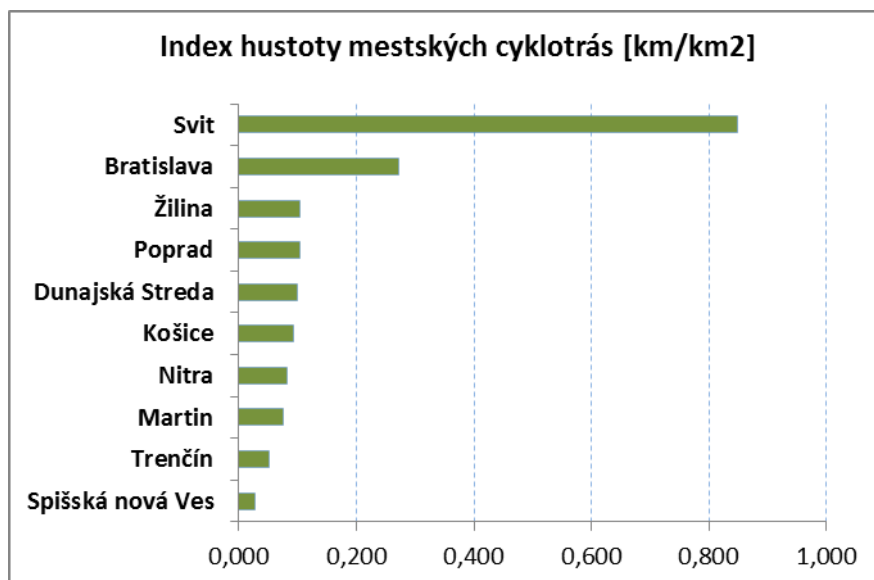
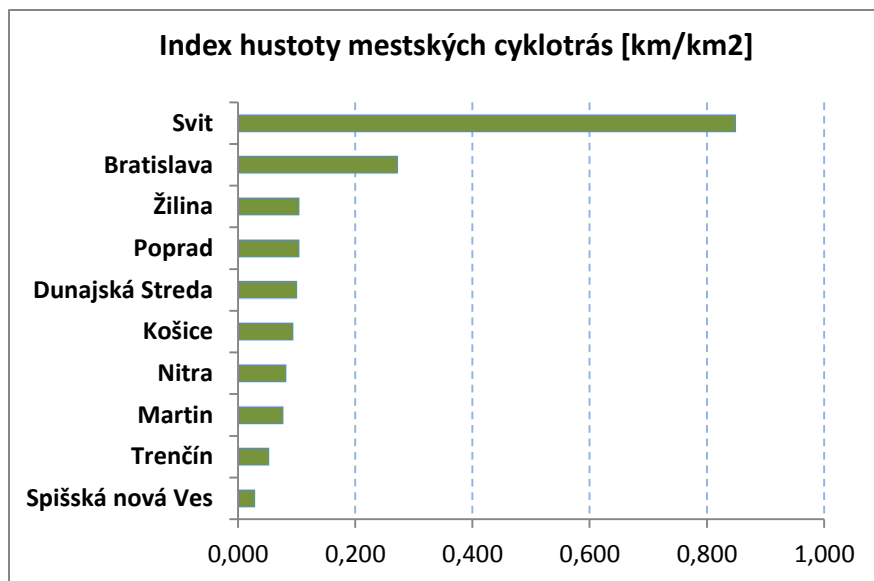
Graf: Cyklistický index - určuje počet kilometrov mestských cyklotrás na obyvateľa.



Z pohľadu dĺžky cyklotrás na 1000 obyvateľov mesta má vybudovanú najväčšiu dĺžku cyklotrás mesto Svit. Zdá sa nám však nutné podotknúť, že v meste sieť pozostáva len z dvoch trás, ktoré spájajú Svit s Popradom popri rieke Poprad. Trasa je však komfortná bez väčších prevýšení či zmien smeru.

V Bratislave je sieť cyklotrás čo do počtu km (99,790 km) oveľa rozsiahlejšia, no mesto je aj oveľa väčšie ako počtom obyvateľov, tak aj rozlohou. V ďalších mestách dosahuje cyklistický index hodnoty od 0,050 do 0,138 km na 1000 obyvateľov. Na jedného obyvateľa tak pripadá iba minimálne 5 cm cyklotrasy. Obyvatelia miest by sa tak pri súčasnom použití na cyklotrasy nezmestili ani len pešo, nie to ešte na bicykloch.

Graf: Index hustoty cyklistickej siete - počet km cyklotrás v území na km².



Okrem samotnej dĺžky cyklotrás boli súčasťou monitoringu aj údaje o pričnom usporiadaní cyklistických komunikácií, ich šírke či povrchu a dopravnom značení. Podľa pričného usporiadania a prevádzky sme cyklotrasy rozdelili:

- mestské cyklotrasy v hlavnom dopravnom priestore (HDP):
 - cyklistický pruh na vozovke,
 - cyklistický pás na vozovke,
 - koridor pre cyklistov,
 - priechod pre cyklistov,
- mestské cyklotrasy mimo HDP:

- samostatná cestička pre cyklistov,
- spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou,
- spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou.

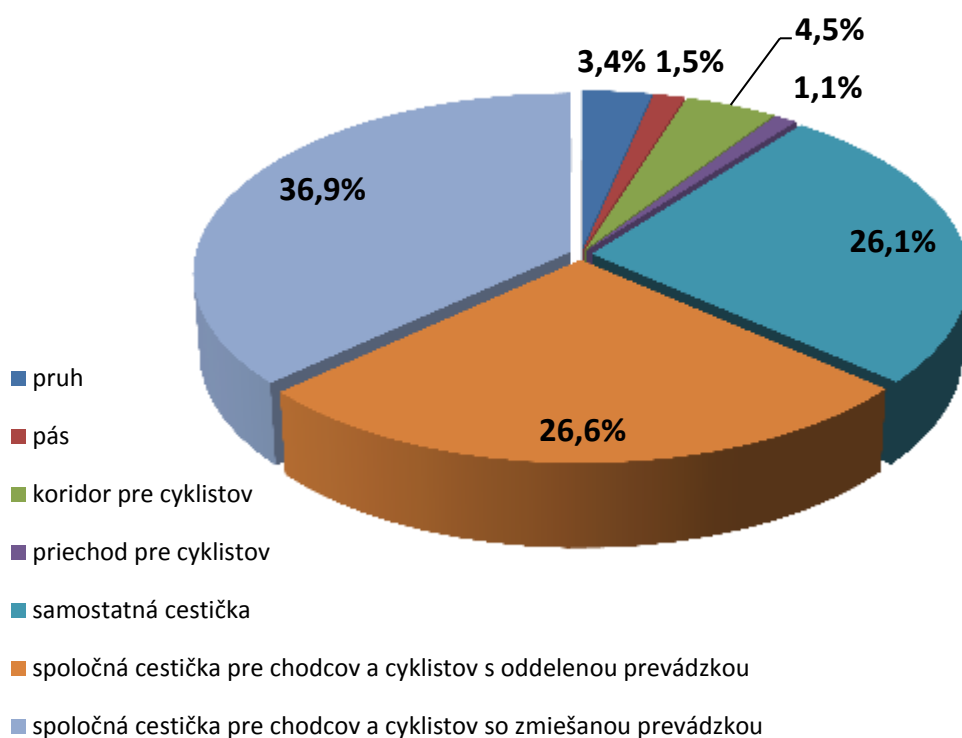
Istým zjednodušením v tomto členení v porovnaní s predchádzajúcimi deleniami je spojenie skupiny cyklotrás v pridruženom priestore a samostatne vedených cyklistických komunikácií do spoločnej skupiny cyklotrás vedených mimo HDP. Sumár mestských cyklotrás za dotknuté mestá v tomto členení je v nasledujúcej tabuľke.

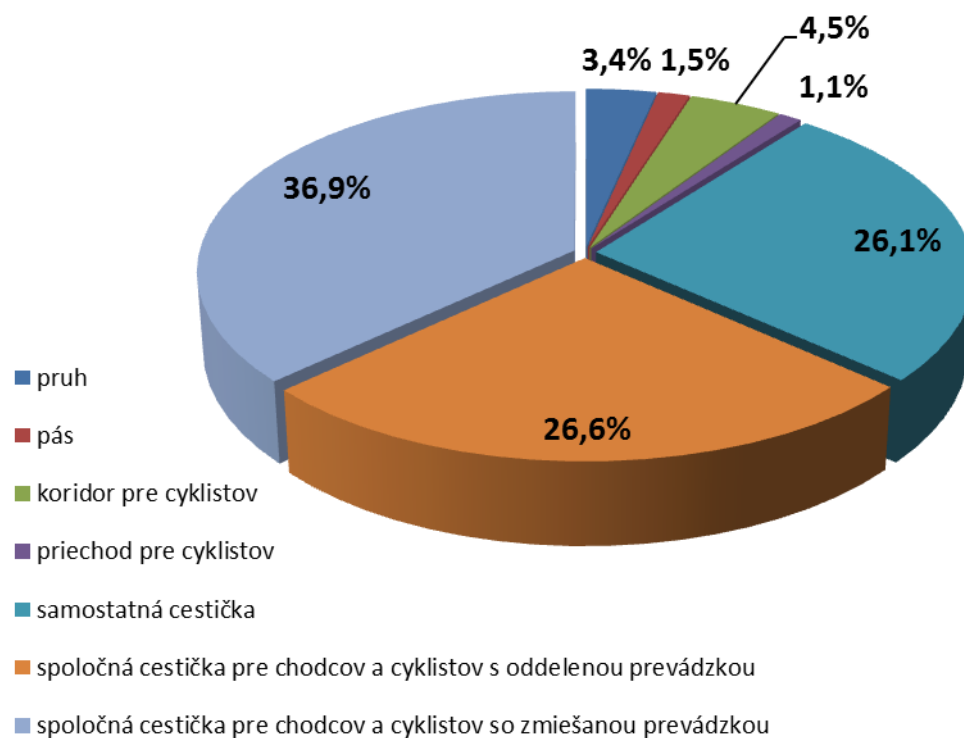
Tab.: Dĺžka mestských cyklotrás vo vybraných mestách

Mesto	Dĺžka mestských cyklotrás [m]							
	V HDP ako				Mimo HDP ako			Spolu
	pruh	pás	koridor pre cyklistov	priechod pre cyklistov	samostatná cestička	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	
Bratislava	3 563	1 607	7 003	560	18 991	11 428	56 638	99 790
Dunajská Streda	1 272	-	-	-	1 093	756	-	3 121
Košice	211	692	-	477	6 070	15 245	72	22 767
Martin	-	-	-	89	747	3 675	673	5 184
Nitra	179	110	-	99	992	6 093	695	8 168
Poprad	-	-	-	8	5 044	1 496	-	6 548
Spišská Nová Ves	319	-	-	148	733	677	-	1 877
Svit	-	-	-	18	3 731	-	111	3 860
Trenčín	-	-	-	101	3 371	-	802	4 274
Žilina	-	107	305	325	1 939	4 214	1 416	8 306

Mesto	Dĺžka mestských cyklotrás [m]							Spolu
	V HDP ako				Mimo HDP ako			
	pruh	pás	koridor pre cyklistov	priechod pre cyklistov	samostatná cestička	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	
Bratislava	3 563	1 607	7 003	560	18 991	11 428	56 638	99 790
Dunajská Streda	1 272	-	-	-	1 093	756	-	3 121
Košice	211	692	-	477	6 070	15 245	72	22 767
Martin	-	-	-	89	747	3 675	673	5 184
Nitra	179	110	-	99	992	6 093	695	8 168
Poprad	-	-	-	8	5 044	1 496	-	6 548
Spišská Nová Ves	319	-	-	148	733	677	-	1 877
Svit	-	-	-	18	3 731	-	111	3 860
Trenčín	-	-	-	101	3 371	-	802	4 274
Žilina	-	107	305	325	1 939	4 214	1 416	8 306

Z tejto tabuľky je zrejmé, že napriek tomu, že ide o mestské cyklotrasy a mestá deklarujú nedostatok priestoru pre budovanie nových cyklotrás je až takmer 90 % vedených mimo hlavný dopravný priestor a až 26,1% monitorovaných cyklotrás je vybudovaných ako samostatná cestička pre cyklistov. Ich kvalita je už však rôzna. Koridory pre cyklistov sú vyznačené v Bratislave a Žiline, vo zvyšných mestách zatiaľ vyznačené nie sú. Pruhy pre cyklistov v HDP sú vyznačené v Bratislave, Nitre, Spišskej Novej Vsi a veľmi svojším spôsobom aj v Dunajskej Strede.





Počas terénnych šetrení bolo zaznamenaných aj niekoľko komických riešení (nielen vyslovene chybných) cyklistickej infraštruktúry. Jedným z nich bol aj priechod pre nevidiacich cyklistov na Krasovského ulici v Bratislave. Priechodu totiž na oboch stranách predchádza varovný pás a na ostrovčeku v strede priechodu sa nachádza dlažba s vodiacim povrchom pre nevidiacich. Oba konce priechodu sú pritom označené značkou č. C8 ako cestička pre cyklistov. Bonusom je potom zákaz vjazdu na konci priechodu.

Obr. : Priechod pre cyklistov na Krasovského ulici v Bratislave





Údaje z terénnych šetrení si môžete pozrieť na našej stránke v sekcií Cyklistické komunikácie, kde je možné po kliknutí na niektoré z miest zobrazíť podrobnejšie informácie o cyklistickej infraštruktúre v meste, alebo stiahnuť pasport mestských cyklotrás (vrátane sumáru ich nedostatkov) alebo fotografie z daného mesta. Sumár pasportov si môžete pozrieť aj tu (https://drive.google.com/folderview?id=0B8ZKlfljStQhRzBuSGR5WHhjCHM&usp=docslist_api&usp=docslist_api&urp=https://docs.google.com/folderview?id%3D0B8ZKlfljStQ&pli=1#grid).

Foto: <https://plus.google.com/photos/100083896128463037342/albums>

Fotoreport Thessaloniki cyklistická infraštruktúra.

Marián Gogola

Ak by solúnski bratia Konštantín (Cyril) a Metod žili v dnešnej dobe, určite by boli prekvapení ich rodným mestom Thessaloniki alebo po našom Solún je približne 800 tisícové mesto s aglomeráciou približne 1 500 000 obyvateľov. Ak by ste sa chceli pozrieť ako vyzerajú kongescie v rámci mesta, odporúčam navštíviť toto mesto. Samotné centrum majú riešené aj jednosmernými ulicami, lebo obojsmernými by ho úplne znefunkčnili. Čo mňa zaujalo boli cyklistické komunikácie. Bol som milo prekvapený niektorými riešeniami. Napríklad popri mori vedie spoločný chodník pre cyklistov a chodcov, avšak nielen oddelený vodorovným značením, ale na cyklotrase, resp. v rámci dopravného značenia sú použité reflexné prvky.



Dopravným značením aj cyklistov upozorňujú, či je cyklocesta jednosmerná alebo



obojsmerná.



V prípade cyklostanov, majú masívne stojany, avšak nie všade a dokonca ich s veľkou obľubou používajú aj motorkári.



V rámci ulíc majú riešené cyklistické komunikácie prostredníctvom segregácie, pričom prevažne okrem čiar, inštalujú medzi jazdný pruh pre automobily aj fyzickú bariéru.





Páčilo sa mi, že ak zastalo auto na cyklopruhu, tak ho policajt ihneď riešil☺



Cyklocestičky majú vyznačené plynule aj cez križovatky, pričom majú svoju obdobu priechodov pre cyklistov.



Okrem jednosmerných majú asj spoločné obojsmerné cestičky pričom v prípade blízkosti zastávky MHD na ňu upozornia vodorovným značením.





Čo sa mi páčilo bola údržba cyklokomunikácie prostredníctvom takéhoto miničistiaceho automobilu☺





Z dostupných zdrojov má mať cyklodoprava v Thessalonikách podiel 10%, avšak neviem, či skutočne je to tak. Aj keď cyklistov bolo v meste vidieť, nebolo to v takýchto intenzitách. Pritom pre mesto s dopravnými problémami ako je Thessaloniki by určite cyklodoprava predstavovala zaujímavé riešenie. To by však museli byť cyklistické komunikácie prítomné v celom meste, nie len v určitých častiach. Práve v týchto častiach majú celkom zaujímavo cyklistickú infraštruktúru vyriešenú a nepotrpia si vôbec na dopravné značenia typické ako u nás (napr. koniec cyklocestičky som tu nevidel označený). Každopádne, ak budete mať cestu okolo (blízko je stredisko Chalkidiki) odporúčam si mesto aj pre historické pamiatky pozrieť:-).

Cyklorada.



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 11 Rok 2013 Ročník IV Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

Správy, ktoré nemajú uvedený zdroj sú prebraté z portálu www.cyklodoprava.sk



skupina Slovensko na bicykli

Časopis bol podporený z projektu Central MeetBike (3CE343P2), realizovaného v rámci programu Central Europe, ktorý je spolufinancovaný z ERDF.

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

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková —→ sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martinek —→ jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Radovan Červienka —→ rado.cervienka@gmail.com

Ing. Marián Gogola, PhD. —→ info@mulica.sk

[Bc. Marcela Pecárová](mailto:marcela.pecarova@gmail.com) —→ marcela.pecarova@gmail.com

Ing. Martin Bolo —→ bolo@vud.sk