

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Ručičky nám pekne mrznú,
keď sa do riaditok zatnú.
Čiapočka stiahnutá nad oči,
vietor oproti veľmi fučí.
Aj zúbky sa nám trasú,
to bude asi od toho mrazu.

Na riaditkách zakvačené,
darčeky na obdarenie,
na nosiči škatuľka,
pre naše slniečka.

Na ľade sa šmýka,
kolieskami veľmi myká,
ale my sa usmievame ,
lebo my už dávno vieme,
že blížia sa nám Vianoce,
stromček sa pomaličky ligoce.

A potom aj nový rok tu máme,
to už pekne všetko dopapáme,
čo sme si navarili či napiekli,
aby sme si znova niečo priviezli.

A tak sa aj nám našim čitateľom,
známym, starým či novým priateľom ,
všetky cyklistom u nás či vo svete,
vlastne všetkým , veď to viete.

želáme pekné sviatky vianočné
nech vás netrápia mory nočné
nech vám úsmev na žiari
na vašej celej tvári
nech nový rok vám dobré len prinesie
a zlé starý rok všetko odnesie

Radovan Červienka/redakcia



Index.

Z domova.

Zo sveta.

Označovanie „jednosmeriek“ s umožnením jazdy cyklistom

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

Erlangen má 30 ročné skúsenosti s rozvojom cyklodopravy.

Plánovanie verejného priestoru z Holandska.

Listáreň.

Na našu facebookovskú stránku nám prišla otázka od Viktora na mesto Košice:
“Dostať sa v Košiciach z centra na terasu[trieda SNP] ide bezproblemov, len okolo Steel areny[Toryska] alebo okolo amfika [Ceskoslovenskej armady - trieda SNP]. Dve ďalšie prepojenia, ktoré sa nachádzajú medzi nimi, sú problémové. Florianska-Ungarova-Laborecka je problémová kvôli blatu a stavenisku pri bývalom pivovare[problém dúfam dočasný], a prepojenie cez Vojenská-Ondavska ma veľmi nepríjemné obrubníky [krizovatka Belanska-Ondavska] a cesta je neprehľadná zákruta do kopca. Keby sa tu na tých obrubníkoch urobila úprava, pomohlo by to.”

Odpovedali zástupcovia mesta:

Požiadavku čitateľa o zrealizovanie bezbariérového prechodu na ulici Vojenská – Belanská sme zaradili z dôvodu zimného obdobia na mesiac jún 2012.

S pozdravom
Bc. Peter Paučo, Magistrát mesta Košice,
odd. výstavby, investícií a stavebných úradov

Z domova.

Čadca môže mať cyklistický chodník priamo v centre mesta

Podľa vypracovaného projektu bude trasa cyklochodníka začínať pred Mestským domom v Čadci. Následne bude viesť po chodníku pre chodcov na námestí Slobody (od budovy predajne VEBA), cez priechod pre chodcov na križovatke ul. Moyzesova a nám. Slobody, cez park pozdĺž rieky Kysuca, po železničnom peróne vlakovej zastávky Čadca - Makov, cez železničné priecestie s ukončením pri krytej plavárni. Súčasťou cyklistického chodníka by malo byť aj značenie a mobiliár.

Trasovanie cyklistického chodníka nie je však najvhodnejšie. Na najviac frekventovanom mieste, ako je centrum a železničný perón, a na relatívne úzkych chodníkoch sa denne budú stretávať chodci s cyklistami a korčuliarmi. Aj napriek bezpečnostným opatreniam a dopravnému značeniu nemožno vylúčiť, že nebude dochádzať k nečakaným stretom a kolíziám. „V centre mesta je dosť prehustená doprava, na nábreží je reštaurácia, kde sú prevádzky, kde auta parkujú, park slúži mamičkám s deťmi a neviem si skutočne predstaviť do toho pustiť cyklistov a korčuliarov“, uviedol poslanec Vladimír Malík. Oveľa vhodnejšie by bolo podľa neho smerovať trasu cyklistického chodníka od krytej plavárne smerom do osady U Sihelníka, tak ako sa to plánovalo v minulom období. Poslanec Jozef Vražel „V spolupráci so ZMOK-om sme plánovali vybudovať cyklochodník Strieborná Kysuca, ktorý by spájal všetky kysucké doliny. V rámci prvej etapy bola vypracovaná projektová dokumentácia vybudovania časti chodníka od krytej plavárne až po obec Raková. Následne sa malo po vysporiadaní pozemkov zo strany príslušných obcí vo výstavbe cyklochodníka pokračovať až po územie obce Makov.“ Samospráva sa však rozhodla v začatom projekte nepokračovať. Dôvodom mali byť finančné prostriedky a vlastnícky vzťah k nehnuteľnostiam, na ktorých sa má investícia realizovať. Pravdou však je, že na pôvodnej trase by malo vybudovanie cyklochodníka oveľa väčší význam ako v centre mesta.

Samospráva platí za vypracovanie projektov externým firmám, hoci na túto činnosť zamestnáva 5 úradníkov

Na financovaní mikroprojektu sa bude podieľať aj samospráva, a to 5% účasťou. Finančné prostriedky vo výške 2 000 € budú čerpané z rozpočtu mesta. Žiadosť o nenávratný finančný príspevok však nevypracovalo príslušné oddelenie mestského úradu, ale externá firma Regionálna rozvojová agentúra Kysuce, ktorej čadčianska radnica zaplatila za tieto služby 1 000 €. Na oddelení regionálneho rozvoja a cestovného ruchu a oddelení investičnej činnosti pritom samospráva zamestnáva 5 úradníkov, v kompetencii ktorých je aj vypracovávanie formulárov žiadosti o nenávratný finančný príspevok. Je preto nepochopiteľné, prečo radnica vynakladá ďalšie finančné prostriedky z rozpočtu mesta na služby externých firiem, keď to mohla urobiť sama.

Mesto spustilo do prevádzky nové chodníky a cyklocesty na Vansovej a Cukrovej

Na uliciach Terézie Vansovej a Cukrovej dokončili začiatkom novembra dva nové cyklochodníky v celkovej dĺžke 1200 metrov. Mesto Trnava investovalo do oboch

investičných akcií spolu 270-tisíc eur.

Stavebné úpravy v podobe realizácie chodníka pre peších a cyklocesty na viac ako 700-metrovom úseku Cukrovej ulice od križovatky Pri kalvárii po križovatku s Hajdóczyho ulicou odstránili najväčší problém. Bola ním bezpečnosť a komfort chodcov a cyklistov. Cukrová ulica sa po otvorení nového mosta cez Trnávku v lete 2009 stala o poznanie frekventovanejšou, ako tomu bolo predtým.

Trasa cyklochodníka od križovatky Pri kalvárii by mala v budúcnosti podľa primátora Vladimíra Butka kopírovať uzatvorenú cestu okolo Kalvárie a napojiť sa na cyklochodník na ulici T. Vansovej pri nákupnom centre Merkúr.

Mesto Trnava pôvodne plánovalo zrekonštruovať aj samotnú komunikáciu. Neskôr však samospráva od tohto zámeru upustila a zatiaľ investovala do dvoch chodníkov a výmeny 23 stožiarov verejného osvetlenia. Cestu plánuje mesto zrekonštruovať v rámci druhej etapy. Termín nateraz známy nie je. Náklady na výstavbu dosiahli 146-tisíc eur.

Cukrová ulica – 3. november 2011



Ulica T. Vansovej – 3. november 2011



Cestnú komunikáciu na Cukrovej bude mesto rekonštruovať v rámci druhej etapy

Takmer 500 metrov nového cyklochodníka vyrástlo aj na ulici T. Vansovej v úseku medzi svetelnými križovatkami s Hospodárskou a Bottovou ulicou.

Prvá časť cyklistickej cesty od Hospodárskej vedie po bývalom chodníku pre peších, ktorý dostal nové značenie. Vďaka tomu tu vznikli tri nové pruhy – dva určené pre cyklistov a jeden pre peších.

Cyklochodník sa v priestore oproti vchodu do cintorína presunie bližšie k cestnej komunikácii, ktorú kopíruje až po svetelnú križovátku s Bottovou a Moyzesovou pri Okružnom námestí.

Novinkou tu je aj vyznačenie parkovacích boxov pri cintoríne či značenie prechodov pre chodcov s úpravami pre slabozrakých a nevidomých.

Cyklochodník by mal v rámci druhej etapy pokračovať od križovatky pri Okružnom námestí po železničné priecestie v smere na Kamenný mlyn.

Náklady na realizáciu investície na ulici T. Vansovej dosiahli 124-tisíc eur.



<http://www.trnava-live.sk/2011/11/03/mesto-spustilo-do-prevadzky-nove-chodniky-a-cyklocesty-na-vansovej-a-cukrovej/>

நிர்மலா நிர்மாணித்திருக்கிற இந்த கல்

DECEMBROVÁ CYKLOJAZDA

štart **30.12.2011 o 18:00**

Svätoplukovo námestie



viac info na: www.nitra.criticalmass.sk

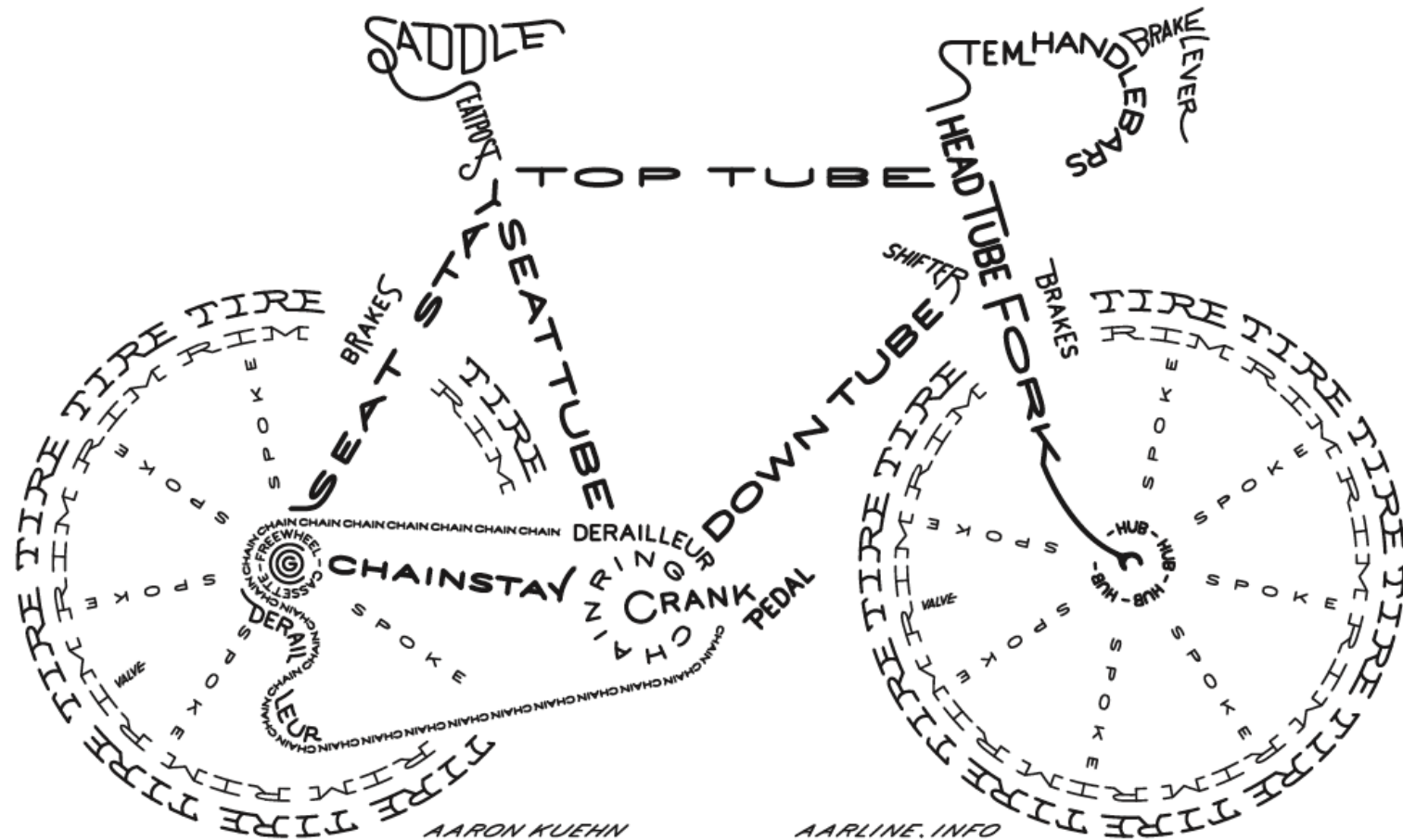
DECEMBROVÁ CYKLOJAZDA

start **30.12.2011 o 18:00**

NÁMESTIE SNP



viac info na: www.criticalmass.sk



Občania v Mexico city cyklotrasy nedostali, tak si ich vymaľovali.

Plané sľuby radnice v Mexico city, ktoré sa dali občanom v roku 2007 s tým, že v roku 2012 bude mať mexická metropola 300 km nových cyklotrás, prinútili aktívnych cyklistov vziať riešenie do svojich rúk. Aby pripomenuli politikom, čo vlastne cyklotrasy sú, vymaľovali geurilovým štýlom 5km nových cyklopruhov na ceste pred radnicou v Mexico city. Upozornili tak, na riešenia, ktoré stoja oveľa viac peňazí v porovnaní s tým, koľko peňazí musí radnica dať na dopravnú infraštruktúru pre automobily. Jedno z najväčších miest na svete má totiž iba okolo 22 km cyklotrás.

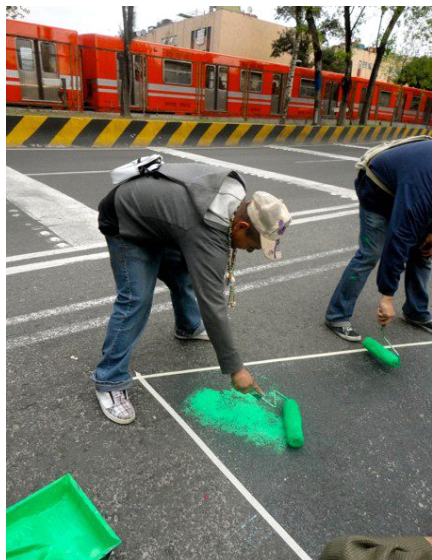
Zo sveta.



No a ako ich vyznačili? Deň D nastal v nedeľu 6 novembra 2011. Pozrite si krátky fotoreport v štýle Urob si sám:



Najskôr si pozháňali všetky pomôcky a požičali si nákladný bicykel, aby to všetko odviezli. Pracovali veľmi koordinovane. Jedna skupina čistila vozovku od nečistôt, tak aby sa na ňu dala nanášať farba.



Ďalšia skupina vešala cykloznačky na stĺpiky.



Potom vymaľovali pruh na vozovku.



Samozrejme, že aj policajti zisťovali, čo sa deje. Ale nerobili problémy.



Ešte finálna úprava.



A toto sú cyklohrdinovia z Mexico city.



Posielame veľký potlesk zo Slovenska do Mexica.!!!



Zo sveta.

Cyklisti v Lambeth majú na ulici uzamykateľné prístrešky na bicykle.

V južnej časti Londýna, štvrti Lambeth, mali niektorí občania problém uskladniť alebo uschovať si svoj bicykel počas noci. Nemohli si ho z rozličných dôvodov zobrať k sebe do bytu alebo domu. Preto sa pre nich zastupiteľstvo rozhodlo vybudovať bezpečné cykloprístrešky. Avšak, aby prístrešky mohli začať využívať, musia preukázať, že nemajú možnosť úschovy bicykla napríklad v pivnici domu alebo záhrade, kde bývajú. Následne vyplnia žiadosť a mesto potom prístrešok postaví. Za prenájom takéhoto miesta na bicykel zaplatia 5 libier na mesiac.



A ešte jedna perlička Lambeth robí skutočne zaujímavé opatrenia na zníženie využívania motorizácie. Občania, ktorí sa rozhodnú nevyužívať svoj automobil, si môžu prísť vymeniť svoje povolenie na parkovanie za 200 librový kupón, ktorí môžu využiť na zakúpenie nového bicykla alebo na využívanie systému car-sharing.

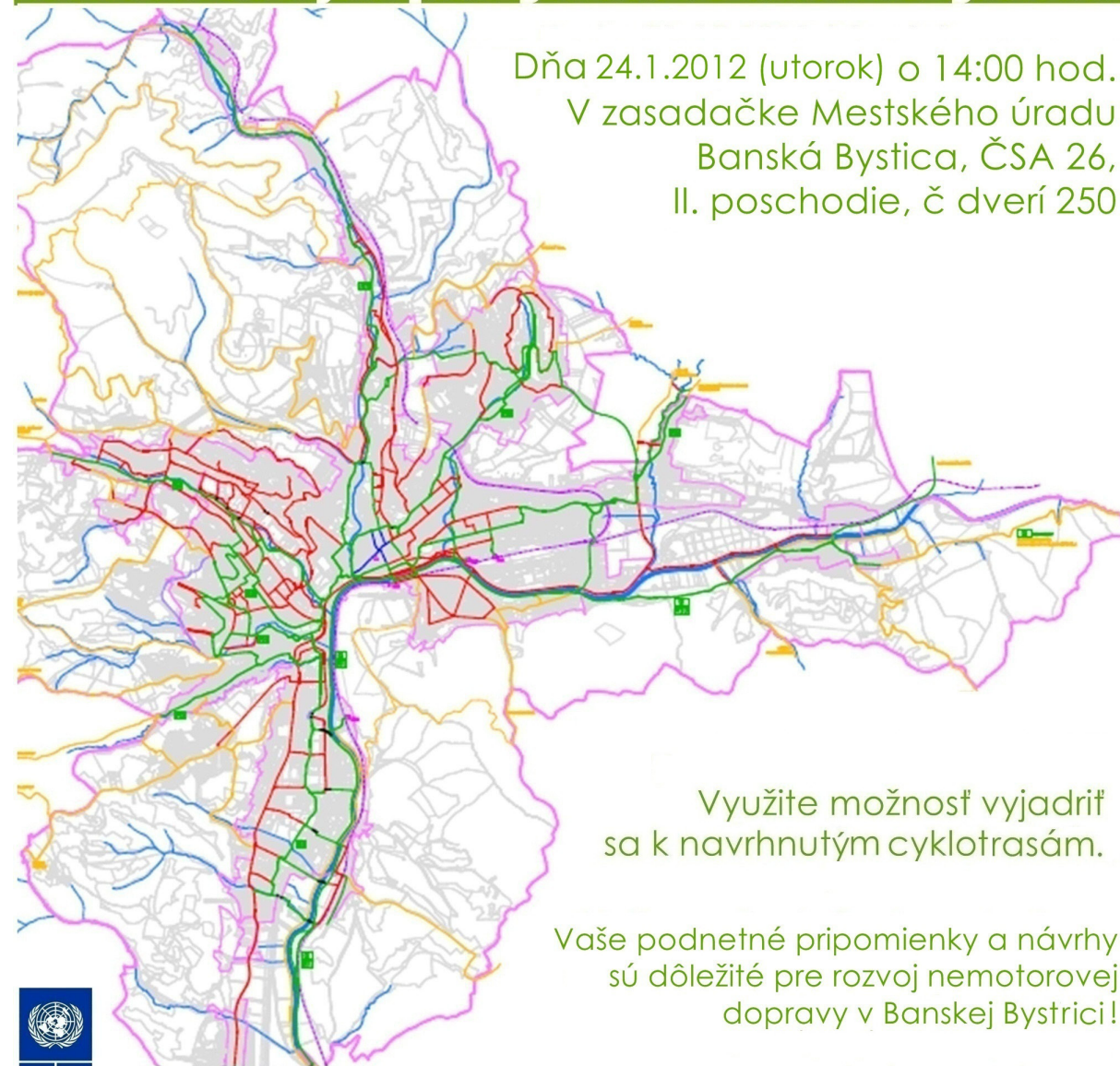
zdroj:Lambeth council



OBČIANSKA CYKLOINICIATÍVA
BANSKÁ BYSTRICA (OCI BB) A
MESTO BANSKÁ BYSTRICA
VÁS POZÝVA NA



verejné prerokovanie návrhu Územného generelu nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica



Projekt "ROZVOJ NEMOTOROVEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MESTA BANSKÁ BYSTRICA" je spolufinancovaný z programu Global Environment Facility/Small Grants Programme, ktorý koordinuje United Nations Development Programme

Zo sveta.

Dopravná škôlka v Utrechte

Holandana učia už od mala deti vnímať dopravu a pripravujú ich na spoločné využívanie ciest pre cyklistov ako aj motoristov.

Táto dopravná škôlka alebo dopravné ihrisko funguje už od 50tich rokov minulého storočia, kedy začala pripravovať hlavne deti do premávky.

Škôlka funguje asi tak, že skupina detí sa učí základné pravidlá cestnej premávky. 20 minút si precvičia jazdu na bicykli, 20 minút na malom šlapacom autíčku a 20 minút chodia ako chodci. Pritom každý z nich si musí vyskúšať všetky spomenuté druhy dopravy. Do tejto dopravnej škôlky chodia žiaci vo veku 10 – 11 rokov, kedy v Holandsku končia prvý stupeň základnej školy. Dopravná výchova im tak pomôže, aby mohli chodiť do druhého stupňa základnej školy napr. na bicykli po klasickej ceste.

Video si môžete pozrieť na: vimeo.com/31545084



Priateľská pešia zóna k cyklistom v Brne

Brno má tiež priateľskú pešiu zónu k cyklistom, o čom svedčia nasledovné fotografie urobené počas nedávneho pobytu v tomto meste. Preferencia chodcov, cyklistov a MHD. Tak to má byť. Aj keď nás Brňáci upozornili, že to nie je až také ružové ako to na prvý pohľad vyzerá, stále je to lepšie ako napr. v Bratislave.



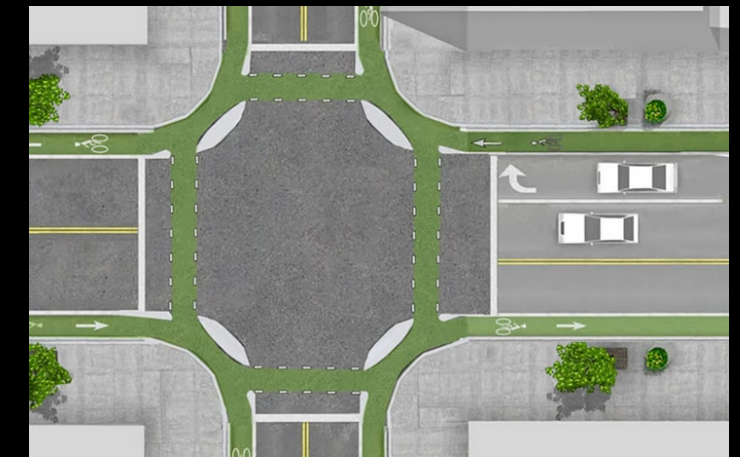
Moderné vedenie cyklistov cez neriadené križovatky

Vedenie cyklistov cez križovatku je najzložitejší systém prevedenia cyklistu, pretože cyklista sa snaží vyhnúť akýmkoľvek prekážkam. Dokáže obísť všetko. Nedávno sa stala nehoda, keď vodič odbočujúci vľavo nedal prednosť cyklistovi v pruhu z opačného smeru a došlo k zraneniu cyklistov.

Pri prechode cyklistu cez križovatku sa vždy musia dodržiavať tieto pravidlá (teda dodržujú sa v zahraničí, u nás nie) :

1. spomaliť, no nezastaviť cyklistu
2. zabezpečiť, aby bol cyklista v zornom poli vodiča
3. zabezpečiť aby mal cyklista prednosť.

V našich podmienkach by sa dal uplatniť tzv. Holandský model prevedenia cyklistov cez križovatku. Systém je jednoduchý. Ak do križovatky vchádzate v cyklopruhu a ste na hlavnej ceste, zábrana vám zabráni ísť rovno, ale vás nasmeruje na priechod po pravej strane. Tam ste aj v zornom poli ľavo aj v zornom poli pravoodbočujúceho auta.



Pravdaže systém sa nedá použiť všade, preto projektant musí zvážiť kde to použiť.

Video ako to funguje nájdete tu: http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=FlApbxLz6pA

Zo sveta.

Svetová zdravotnícka organizácia vidí benefity cyklistiky



WHO (Svetová zdravotnícka organizácia) vyvinula nástroj na ekonomické hodnotenie zdravia tzv. HEAT – Health Economic Assessment Tool. Jej podstatou je posúdenie, aký vplyv na ekonomiku má to, ak sa viac hýbeme. Inými slovami, ak chodíme alebo bicyklujeme. WHO tvrdí, že pravidelné cvičenie môže znížiť úmrtnosť o 30%.

Táto metóda sa môže využiť pri hodnotení mobility, pri dopravnom plánovaní, alebo pri odhade, aký profit prinesie zvýšenie počtu cyklistov v meste. Túto metódu demonštrovali na príklade Rakúska a síce, ak 5% obyvateľov bicykluje na priemernú vzdialenosť 2km, ekonomika ušetrí 405 miliónov EURO ročne. Podobne aj prieskum z českej Plzne ukázal na vzorke 764 respondentov ukázal, že priemerne 2 cesty na bicykli za deň

prinesú ročnú úsporu v ekonomickom vyjadrení 882 000€. Celý report si môžete prečítať tu:

Zdroj: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking/examples-of-applications-of-heat-for-cycling>.

Amersfoort vyzval občanov, aby ukázali na nebezpečné miesta pre cyklistov.

Holandské mestečko Amersfoort spustilo pilotný projekt, v rámci ktorého môžu občania definovať nebezpečné miesta pre cyklistov. Dôvodom bola kritická situácia s bezpečnosťou cyklistov a potreba zistiť príčiny, prečo až 60% dopravných nehôd cyklistov s automobilmi sa končili pre cyklistov hospitalizáciou v nemocnici. Mesto preto pripravilo webstránku fietspaaltjesamersfoort.nl, na ktorej môžu cyklisti vyznačiť takéto nebezpečné miesta, resp. hlasovať, či sú nebezpečné alebo nie. 25 najnebezpečnejších miest začne radnica riešiť v roku 2012.



Kodaň pripravila pre občanov check-list na cyklostojany.

Za účelom zlepšovania podmienok pre cyklistov a dostupnosti cyklostojanov, pripravila dánska metropola stručný check-list (kontrolný zoznam) s 8 otázkami zameranými na cyklostojany. Ide o spôsob, akým si môžu obyvatelia skontrolovať, či majú alebo nemajú k dispozícii vhodné cyklostojany na požadovaných miestach.

Tu sú otázky:

1. Nachádzajú sa cyklostojany blízko miesta vášho cieľa (max. 30 m vzdialené)?
2. Sú stojany optimálne umiestnené vzhľadom k cieľu, napr. v prípade prístupu k nim?
3. Je medzi stojanmi dostatok miesta? Minimálne by tam malo byť 150 cm na zaparkovanie bicykla, resp. odparkovanie, optimum je 200 cm.
4. Reprezentuje počet stojanov počet cyklistov v danej lokalite?

5. Stojany by mali mať dobrú kvalitu a mať voľný priestor min. 50 cm medzi bicyklami.
6. Je k stojanom dobrý bezúrovňový prístup (bezbariérový)?
7. Vyžaduje si miesto, kde sú cyklostojany aj osvetlenie za účelom zabezpečenia lepšej bezpečnosti bicyklov?

Výstupy od obyvateľom poslúžia radnici na zlepšenie cyklostojanov v Kodani.

zdroj: www.kk.dk

P.S. Myslím že otázky sú vcelku univerzálne. Ak budete mať čas, skúste si urobiť malý prieskum pre oblasti kam cestuje na bicykli, prípadne, kde by ste chceli. A výsledok nám pokojne pošlite na email: cyklodoprava@cyklodoprava.sk.



Reportáž

Erlangen má 30 ročné skúsenosti s rozvojom cyklodopravy.

Marián Gogola

Nemecké bavorské mesto Erlangen, ktoré je svojou veľkosťou so 105 tisíc obyvateľmi porovnateľné s väčšími slovenskými mestami, môže byť príkladom úspešného rozvoja cyklistickej dopravy. Dôraz na cyklodopravu mesto začalo už pred 30timi rokmi, teda v 70tych rokoch minulého storočia. Vtedy radnica začala budovať červené oddelené cestičky pre cyklistov. Dnes sa snaží o komplexnú integráciu cyklistov do dopravnej infraštruktúry, či už riešeniami na hlavných uliciach alebo v križovatkách. Ako pre časopis povedal Martin Grosch, ktorý má v Erlangene na starosti cyklistickú dopravu, obzvlášť sú hrdí na cyklopruhy v hlavnom dopravnom priestore, ktoré sú široké 2 m a od ostatných pruhov sú oddelené 0,75 m.

Ide napríklad o :

- Zlepšenie bezpečnosti na komunikáciách pre cyklistov
- Zvýšenie počtu cyklostanov
- Vybudovanie parkovísk typu Bike and Ride (v súčasnosti majú 3)
- Preferovaním cyklistov na dopravnej infraštruktúre



Delba prepravnej práce je nasledujúca: 30% cyklistická doprava, 12,5 % MHD, 18% pešia doprava a 39,5 % individuálna automobilová doprava.



Od roku 2001 pristúpilo k napĺňaniu pojmu „mesto pre cyklistov“, keď vypracovalo zoznam opatrení, ktoré majú pomôcť zlepšiť dopravnú situáciu cyklistom v premávke.

Patrí tu obojsmerné povolenie prejazdu cyklistov v jednosmerkách.



Preferencia na križovatkách pre cyklistov, ktorí dostanú signál "Voľno" pred automobilmi.



Taktiež majú na križovatkách vytvorené predradňovacie priestory pred automobilmi.



Medzi unikáty patrí vlastné cykloznačenie.



Ďalšou zaujímavosťou je fakt, že mesto začalo vytvárať aj tzv. Cykloulice, čo sú ulice, ktoré sú hlavne pre cyklistov. Autá tam môžu ísť, ale musia mať povolenie.



Reportáž

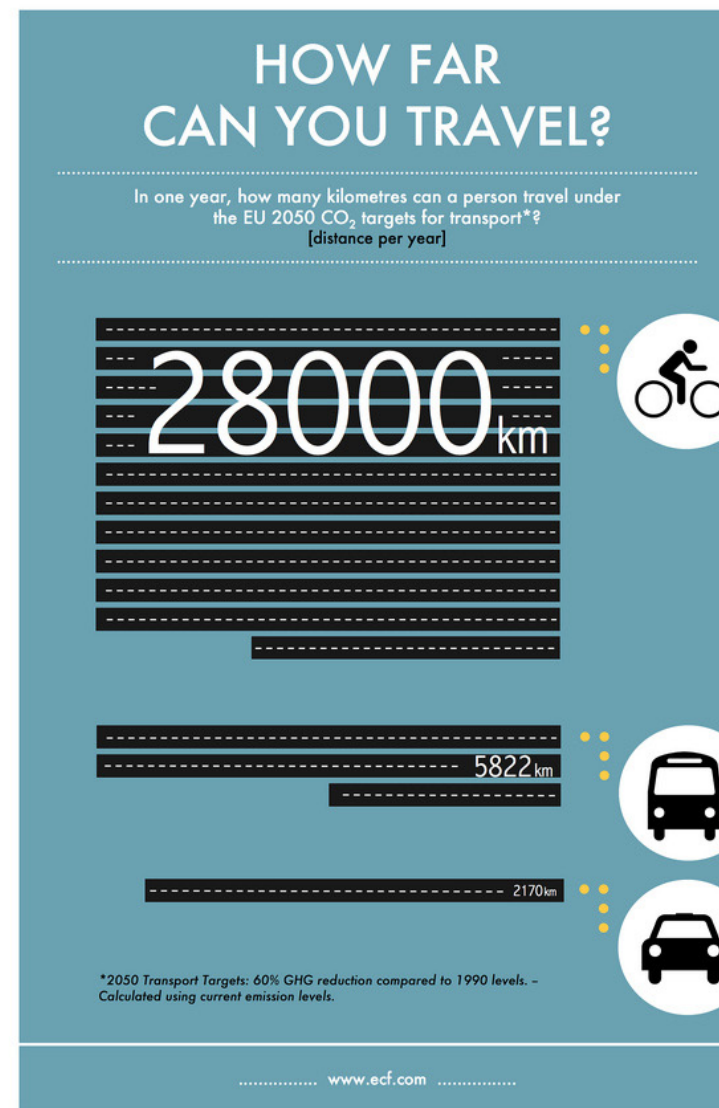
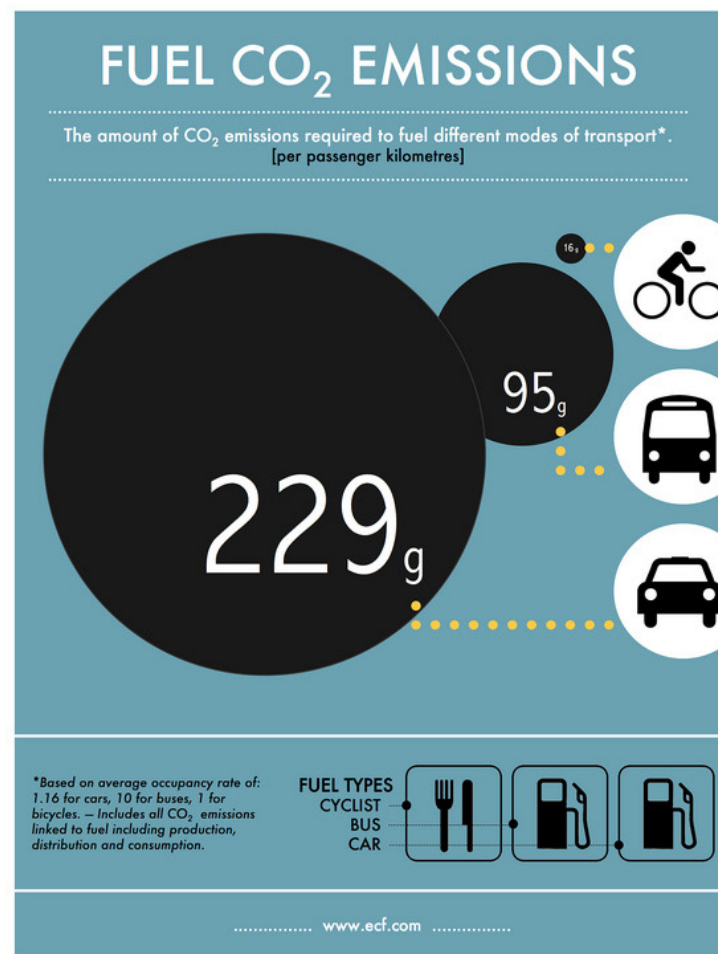
Na uliciach je možné vidieť aj zaujímavé ochranné pruhy pre cyklistov, ktoré pre nich vymedzujú priestor. Nie sú to klasické cyklopruhy, ale skôr pruhy ochraňujúce cyklistov od ostatnej premávky.



Klasický cyklopruh na ceste vyzerá nasledovne.



Navyše mesto pre svojich občanov vypracovalo aj cyklomapku mesta Erlangen, čím chcelo podporiť občanov, aby využívali bicykel aj na cesty do práce. Čo sa týka financií, tak mesto vyčleňuje približne 50 tisíc EURO na budovanie cykloinfraštruktúry. Tu máme príklad, že aj menšie mestá môžu vytvoriť kvalitné podmienky pre cyklodopravu.



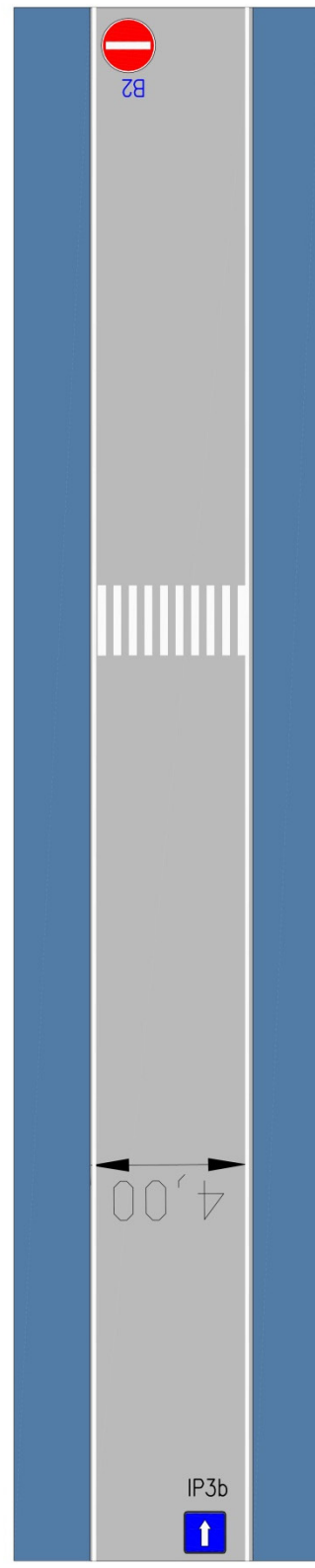
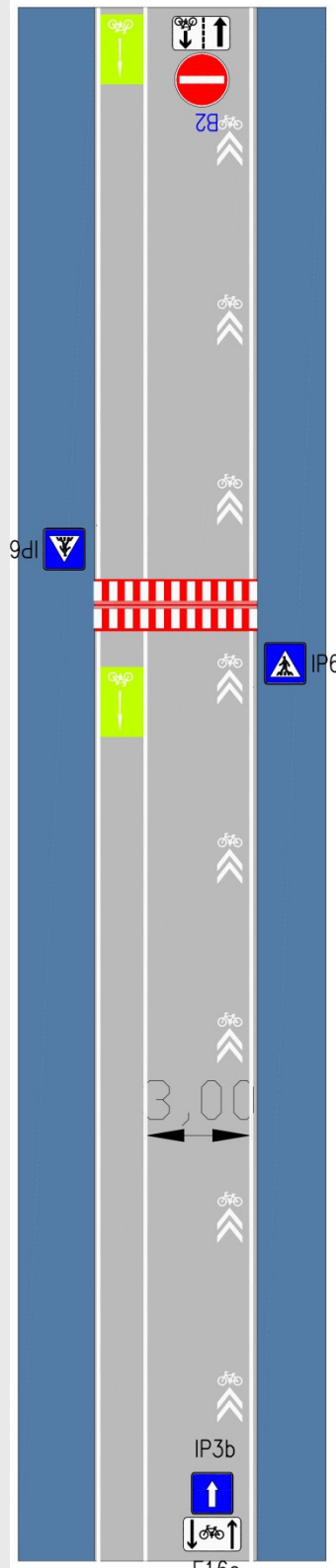
Označovanie „jednosmeriek“ s umožnením jazdy cyklistom

Ing. Radovan Červienka

Už mesiac platia nové dopravné značenia, ktoré umožňujú obojsmernú jazdu cyklistov v jednosmerných uliciach. Podmienkou je úprava dopravného značenia. Je niekoľko typov jednosmerných komunikácií.

Pri povoľovaní jazdy cyklistov je nutné však dodržať nasledujúce zásady:

- Šírka pruhu pre vozidlá nesmie klesnúť pod 3m.
- Pruh pre cyklistov nesmie klesnúť pod 1m.
- Oddelenie cyklistov od vozidiel parkujúcich nesmie klesnúť pod 0,5m. Odporúča sa zakázať stáť nákladným vozidlám, pretože nákladné vozidlá majú širšie vozidlá a ja širšie dvere, ktoré zasahujú do priestoru pre cyklistov.
- V prípade autobusovej zástavky v smere pruhu sa preruší pruh v pre zástavkou a následne za zástavkou pokračuje.
- Pruh pre cyklistov sa odporúča vyznačiť vodorovnou bielou (zelená je slabo viditeľná) farbou, nebezpečné miesta sa podfarbia zelenou (svetlejšou zelenou!) a na pruh sa umiestnia piktogramy bicykla. Pruh môže byť vyznačený aj značkou koridor pre cyklistov v smere jazdy automobilov. Podfarbenie je možné celého pruhu, no svetlejšou zelenou, avšak je to ekonomicky náročnejšie. Červená sa neodporúča používať,

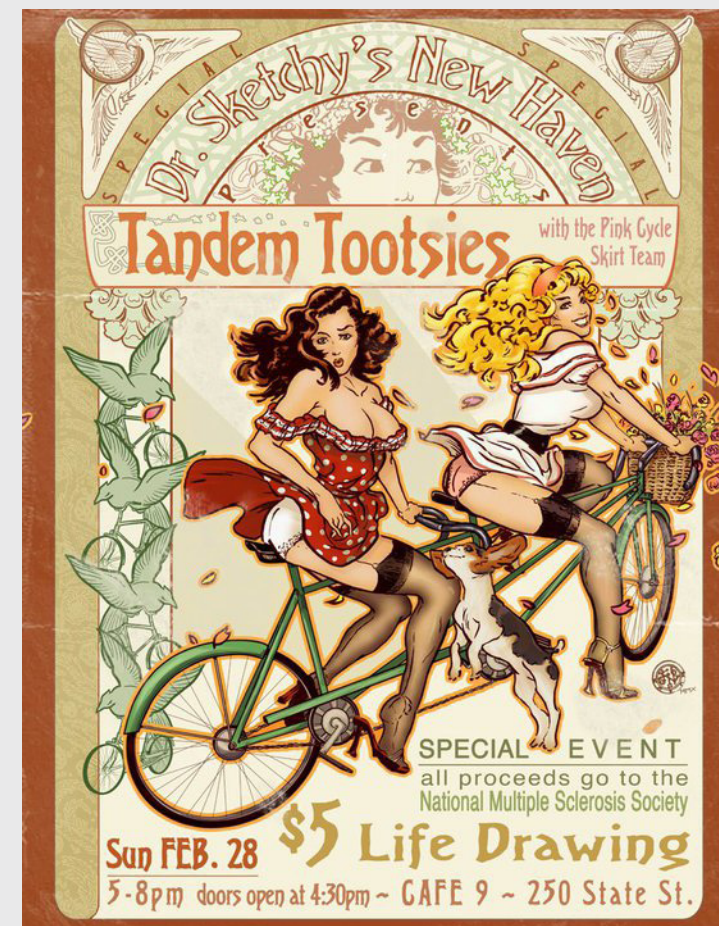


pretože sa v súčasnosti využíva už skoro všade a nereprezentuje informáciu, že sa tam budú pohybovať len cyklisti.

- V prípade priechodu pre chodcov ten sa odporúča vyznačiť v červenobielom prevedení aj cez pruh pre cyklistov.
- V prípade očakávanej väčšej rýchlosti ako je 50 km/h je nutné umiestniť dopravné značenie na zníženie rýchlosti.
- Na cestu sa neodporúča používať spomaľovací prah, pretože vozidlá ho budú obchádzať jedným kolesom po cyklopruhu.
- Podľa normy sa do 3,00m nezarátava vodiaci prúžok. Cyklisti sú však schopný jazdiť aj po prúžku ak je urobený z rovného povrchu. Je na dohode dotknutých inštitúcií či sa uzná jazda alebo nie. V prípade je možné oddeliť cyklistický pruh od hlavného dopravného smeru vodiacim prúžkom šírky 0,125m, ktorý sa do šírky nezarátava. Všetky tieto technické parametre je nutné prerokovať s príslušnými orgánmi.
- Pri vyznačovaní cyklistického pruhu, je nutné v prípade zlého stavu vozovky opraviť danú časť pre cyklistov. Cyklista nie je schopný (na rozdiel od auta) prechádzať cez jamy a hrbole a dochádza k ich obchádzaniu. Tým sa zmenšuje priestor pruhu.

Je množstvo jednosmerných ulíc a možných kombinácií v Nasledujúcom príklade je graficky znázornená možnosť vybudovania pruhu cez jednosmernú ulicu.

Obrázok: vpravo jestvujúci stav vľavo navrhovaný stav



Prečo to v Piešťanoch s cyklodopravou ide.

Rozhovor s pani Beátou Palechovou z odboru dopravy mestského úradu Piešťany.

Pripravil: Marián Gogola

Mesto Piešťany je zaujímavé tým, že už niekoľko rokov sa tu celkom dobre darí cyklodoprave. Čím si tu vysvetľujete?

Cyklo doprava je flexibilná, rýchla, mobilná, efektívna a ekologická. Vzhľadom na fenomén využívania bicykla na pohyb v rámci mesta Piešťany je všeobecne vnímaná potreba vytvárať podmienky pre cyklistov budovaním cyklistických chodníkov, resp. vytvárať podmienky v rámci komunikačnej siete mesta. Z tohto dôvodu je snahou i v rámci schvaľovania rozpočtov v meste Piešťany na tento účel vyčleniť finančné prostriedky.

Máte údaje aký podiel tvoria cyklisti na delbe prepravnej práce?

V zmysle spracovaného Územného generelu dopravy cyklistická doprava reprezentuje 30 – 50%-ný podiel objemu v delbe dopravnej práce.

Hrá cyklodoprava významnú úlohu aj v rámci územnoplánovacích dokumentov?

V rámci spracovaných územnoplánovacích podkladov – Územný plán mesta, Územný plán centrálnej mestskej zóny, Územný generel dopravy a pod. sme považovali za potrebné riešiť cyklistickú dopravu, nakoľko bicykel ako sme už uviedli je významný dopravný prostriedok na pohyb v rámci mesta ale aj na rekreačné účely, čo je dané rovinatým charakterom mesta a okolia.

Kolko máte celkovo kilometrov cyklistickej infraštruktúry?

V rámci mesta Piešťany je celkovo 11, 10 km cyklistickej infraštruktúry (ako samostatné vymedzené plochy pre cyklistov) inak sa cyklista pohybuje v rámci celej cestnej siete, ktorá má dĺžku 78 km

Kedy sa vybudoval prvý cyklopruh alebo cestička pre cyklistov v Piešťanoch?

Prvý cyklopruh v Piešťanoch bol vybudovaný na ulici Pod Párovcami v 90-tych rokoch. Ďalšie cyklistické pruhy v jednosmerných uliciach v roku 2002.

A kedy sa vybudovala posledná?

V roku 2011 sa vybudovali cyklistické chodníky v rámci revitalizácie potoka Dubová.

Mnohí nevedia, ale vy ste na území mesta mali aj prvé riešenia jednosmeriek s povolením obojsmerného prejazdu pre cyklistov?Môžete nám povedať celú genézu, kedy to vzniklo, ako ste to riešili s policajtmi?

V rámci centrálnej mestskej zóny bol spracovaný projekt organizácie dopravy, kde bola z našej strany požiadavka na riešenie automobilovej dopravy, pešej dopravy, cyklistickej dopravy a statickej dopravy. Pri návrhu riešenia bolo navrhnuté zjednosmernenie niektorých ulíc v rámci centra mesta z dôvodu rozloženia dynamickej dopravy a vytvorenia nových parkovacích plôch. Spracovatelia navrhli pri riešení zjednosmernenia ulíc aj riešenie pre cyklistov, ktorí ako sme predpokladali nebudú rešpektovať dopravné značenie jednosmerných ulíc. Z tohto dôvodu navrhli v jednosmernej ulici cyklistický pruh, ktorí by využívali cyklisti na jazdu v protismere. Následne bol spracovaný návrh trvalého dopravného značenia, ktorý bol dopravným inšpektorátom schválený.

Ako je to s financovaním? Máte každoročne vyčlenené peniaze na cykloinfraštruktúru prípadne využívate aj eurofondy?

Financovanie projektovej dokumentácie, ako aj samotná realizácia infraštruktúry pre cyklistov je hrazená z rozpočtu mesta Piešťany. Doposiaľ nebolo možné čerpať prostriedky z fondov EÚ, vzhľadom na stanovené kritéria. Ako najväčší problém vidíme neusporiadané majetko-právne vzťahy pod možnými komunikáciami.

Ďakujem za rozhovor.

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

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

Richard Weber

Podľa policajnej štatistiky z roku 2009 bolo v Nemecku odcudzených 345,347 bicyklov. Napriek tomu, že čísla oficiálnych štatistík klesajú (v roku 1994 evidovala polícia 529,763 ukradnutých bicyklov), neoficiálne odhady hovoria o tom, že počet ukradnutých bicyklov, aj kvôli nenahláseným krádežiam, je vyšší.

Škody, ktoré vznikli týmito krádežami, odhliadnuc od škôd na stratenej mobilite, boli vyčíslené na nezanedbateľných 124 miliónov eur. Aj tu sa dá predpokladať, že skutočná hodnota bola vyššia, pretože mechanizmus vyčísľovania hodnoty bicykla, v prípade, že škoda bola neznáma, sa stanovila na 1 euro. V roku 2009 bola preto priemerná hodnota ukradnutého bicykla 358,86 eur. Kuriozitou je, že hodnota 22 bicyklov presiahla sumu 25,000 eur, pričom v roku 2008 bolo takýchto bicyklov až 30.

Všeobecne, v prípade krádeží, objasnila polícia v roku 2009 30 % všetkých registrovaných prípadov, no ak sa jedná o samotné bicykle, miera objasnenosti krádeží je iba 10% - v týchto prípadoch sa podarilo polícii zlodeja a bicykel nájsť.

Spolková krajina Bavorsko, ktorá v roku 2008 zastávala prvú pozíciu v rebríčku objasnenosti krádeží bicyklov, o rok neskôr v roku 2009, prenechala po prvý krát túto pozíciu spolkovej krajine Sasko-Anhaltsko. Tu sa objasnenosť krádeží bicyklov vyšplhala na slušných 16%, čím predčila všetky ostatné spolkové krajiny. Dlhoročnému držiteľovi posledného miesta v tomto rebríčku – spolkovej krajine Brémy – sa konečne v roku 2009 podarilo vymaniť z chvosta a prenechať túto pozíciu spolkovej krajine Hamburg, ktorá s 3,9 percentnou objasnenosťou krádeží leží hlboko za národným priemerom.

Zaujímavo vyznievajú počty krádeží. V spolkovej krajine Sársko ukradli v roku 2009 na 100,000 obyvateľov „iba“ 101 bicyklov, v spolkovej krajine Brémy 1,274. Národný priemer pri tom je 421 ukradnutých bicyklov na 100,000 obyvateľov.

Motívy zlodejov, prečo kradnú bicykle sú rôzne. Mnohé prípady poukazujú na skutočnosť, že ukradnuté bicykle sa predávajú na financovanie napríklad dávok drogovu závislých, zriedkavosťou nie sú ani organizované krádeže bicyklov. Často krát sa stáva, že bicykel je ukradnutý neplánovane, napríklad človekom, ktorý sa chce rýchlo dostať z krčmy domov. Túto skutočnosť vyplynula z toho, že štatisticky 70 percent zlodejov bicyklov býva v blízkosti miesta odcudzenia bicykla. 36 percent krádeží bicykla je vykonaných v mestách s počtom obyvateľov medzi 20,000 až 100,000.

Najväčšia časť zlodejov má nemecký pôvod (82 percent) a sú starší ako 21 rokov (41 percent). 31 percent krádeží je vykonaných mladistvými medzi 14.

a 18. rokom života, 18 percent krádeží sa pripisuje mladistvým medzi 18. a 21. rokom života. Štatistiku uzatvára 10 percentná skupina zlodejov mladších ako 14 rokov. Iba v každom dvanástom prípade je zlodejom žena alebo dievča. 91,9 percent všetkých krádeží je vykonaných mužmi alebo chlapcami.

Každý štvrtý ukradnutý bicykel v roku 2009 nebol uzamknutý. Okrem iného sa ukazuje, že krádeže sa najčastejšie dejú na otvorených priestranstvách. Do uzavretých priestorov ako sú garáže alebo pivnice sa zlodeji odvážia iba zriedka.

V prípadoch, keď nie sú bicykle vôbec alebo sú len slabo uzamknuté, majú zlodeji ľahkú prácu. Nezamknuté bicykle sú ľahkou obeťou a lacné zámky poskytujú nedostatočnú ochranu. Preto sú nezamknuté bicykle akoby pozvaním pre každého zlodeja, aby si bicykel jednoducho odviezol.

Krádež bicykla, najčastejšie vo veľkomestách, je vnímaná ako istý druh malého priestupku. Takéto nastavenie však neprispieva k tomu, aby mali ľudia v budúcnosti zábrany bicykle kradnúť.

Ako zaujímavosť ešte uvádzame, že nemecké slovo krádež – Diebstahl, preložené doslovne znamená: Dieb - zlodej a Stahl – oceľ. Je to výstižné, pretože väčšina bicyklov (aspoň v minulosti) bola vyrobená práve z ocele

zdroj: www.adfc.de/Technik/Diebstahl/Statistik

Plánovanie verejného priestoru – príklad z Holandska

Richard Weber

Historické centrá miest a moderná premávka spolu nevychádzajú najlepšie. Rôzne funkcie mestského života zápasia o obmedzené miesto, ktoré sa nachádza na starých uliciach. Na veľa miestach je jasné, že osobná motorová doprava dostáva veľké množstvo tohto priestoru.

Vo veľa mestách v Holandsku tomu tak už dlho nie je. Veľká zmena v rozhodovaní o verejnom priestore sa udiala v 70. rokoch 20. storočia. Toto rozhodovanie sa pochopiteľne týkalo aj cyklistov.

Veľa miest v Holandsku je veľmi starých. Pôdorysy ulíc v týchto mestách sa vytvárali v čase, keď bola doprava veľmi odlišná. Po storočia dokázali chodci, koče a vozíky bez problémov spolunažívať na úzkych stredovekých uliciach. V 20. storočí sa to ale zmenilo. Mobilita dramaticky stúpila, zmenil sa druh a množstvo dopravných prostriedkov. Električky, bicykle a neskôr aj motorové vozidlá si vyžiadali drastické úpravy verejného priestoru. Napríklad už v roku 1920 sa v Utrechte v Holandsku začalo z demoláciou budov na niekoľkých uliciach, aby bolo možné rozšíriť existujúcu sieť ciest. Toto sa dialo dokonca ešte pred príchodom osobného automobilu.

Keď po druhej svetovej vojne začali predstavovať osobné automobily v meste problém, riešením opäť

bolo rozširovanie už existujúcich ulíc. Teraz, namiesto niekoľkých ulíc, terčom na demoláciu sa stalo veľké množstvo mestského priestoru. To si vyžadovalo dôkladné plánovanie, ktoré niekedy trvalo aj viac ako desať rokov. Počty domov, ktoré mali byť odstránené boli obrovské. Mladí ľudia, ktorí žili v 50. a 60. rokoch tieto opatrenia iba vítali. Historická hodnota budov pre nich až tak veľa neznamenala. Boli radi, že staré, tmavé domy, ktoré sa aj tak pomaly rozpadali, budú nahradené širokými ulicami s modernou architektúrou. Keď sa ale začalo s masovou demoláciou, niekoľko vecí sa vyjasnilo. Nové ulice boli vhodné pre premávku, ale nie pre ľudí. Nebolo vôbec príjemné byť na ulici s vysokými budovami s rýchlo sa pohybujúcou dopravou. Taktiež, celý vzhľad a atmosféra mesta sa zmenila. V 70. rokoch boli mestá plné rozostavaných a nedokončených ulíc s výmoľmi všade tam, kam človek išiel.

Táto doba sa ale začala meniť. Ľudia si pomaly začali uvedomovať historickú hodnotu svojich budov. Ulice, postavené podľa ľudskej mierky, začali byť viac oceňované ako moderné ulice so širokým priestorom plným modernizmu. Okrem iného bolo pre chodcov veľmi ťažko nimi prejsť. O chvíľu bolo jasné, že staré mestské centrá nemôžu byť prispôsobené rozsahu motorovej dopravy, ktorá bola stále na vzostupe. Keby sa kvôli premávke zdemolovalo celé mesto, za čím by sa potom cestovalo?

70. roky sa stali bodom zlomu. Nová generácia zákonodarcov zahodila staré plány a začali presne s niečím opačným. Namiesto toho, aby sa ulice menili pre motorizovanú premávku, premávka bola, najprv vo veľkej miere a nakoniec úplne, zakázaná z mestských centier.

To sa nestalo ale úplne automaticky. Počty cyklistov pod tlakom automobilovej dopravy do týchto rokov výrazne klesali. Okrem toho významnú úlohu v zmene myslenia zohral aj počet nehôd medzi autami a cyklistami. V samotnom roku 1971 zomrelo na následky kolízií 3,300 ľudí, pričom 400 z nich boli deti mladšie ako 14 rokov. Tieto počty obetí viedli k masovým protestom proti autám. Postery hlásali heslá ako „Zastavte vraždy detí!“. Ľudia chceli bezpečnejšie ulice pre deti, chodcov a cyklistov. Okrem toho ropná kríza v roku 1973 pomohla spropagovať cyklistickú dopravu. Po týchto udalostiach sa nakoniec myslenie ľudí zmenilo a začala vznikať nová infraštruktúra, ktorá bola v súlade s týmito ideami. Politika propagujúca bicyklovanie začala byť na dennom poriadku.

Vznikli veľké pešie zóny s množstvom obchodov. Tento priestor sa stal miestom, kde chceli byť ľudia. Osobná automobilová doprava bola presmerovaná okolo týchto ulíc. Parkovacie domy boli postavené mimo mestských centier tak, aby do nich nemuseli vstupovať autá, ale aby mali ľudia možnosť dostať sa do obchodov a na iné miesta v centre pešo. Odstránenie parkovania z mestských centier samo o sebe znížilo premávku. Nie zo všetkých ulíc musela byť odstránená automobilová doprava. Stačilo zablockovať niekoľko kľúčových ulíc, čím sa mesto rozdelilo na akési štvrte, s jednou, alebo dvoma vstupnými ulicami. Takýmto spôsobom je každá ulica dostupná autom, no motorizovaná doprava je značne upokojená. A ako bonus, zablockované ulice zostanú použiteľné pre cyklistov, čím získajú priamejšiu možnosť cestovať za svojím cieľom.

Nie všetky holandské mestá prešli týmto vývojom rovnako. Niektoré mestá boli schopné iba urobiť plány

na demoláciu, alebo z demoláciou iba začali. V takomto prípade sa situácia dala ľahko obrátiť. Na rozdiel od takýchto miest, Utrecht zdemoloval veľké množstvo budov a rozšíril ulice. Kde sa potom dalo, ulice boli zrekonštruované do svojej pôvodnej šírky a nové budovy boli postavené v podobnej mierke tej, v ktorej tam stáli aj predtým. Čím neskoršia rekonštrukcia, tým historickejší ráz budovy dostali. Skúsené oko ale aj v súčasnosti postrehne, ktoré budovy sú päšťou

na oko. Je ale dobré, že „autocentrické“ zmýšľanie je minulosťou. Moderné mestské plánovanie robí mestá viac obývateľnými a dáva chodcom a cyklistom viac priestoru.

zdroje:
<http://hembrow.blogspot.com/2011/12/from-car-centric-to-people-friendly.html>
www.planetizen.com/node/52817



Cyklorada.

Ochrana rúk - uzavreté celoprstové rukavice sú na bicykli v zime nutnosť. Už pri trochu chladnejšom počasí pri rýchlejšej jazde, cítite, keď ich nemáte. Najlepšie sa nám osvedčili rukavice s tajomným názvom windstopper (nie značka, funkčnosť, ktorá platí pri všetkých druhoch oblečka).

Nohy tiež - sneh, čapkanica mokro v topánkach to je zlý pocit. Nepremokavé cyklobotky sú pred vianocami nákladný darček pre seba. Jednoduché riešenie sú turistické výššie nepremokavé topánky, treba si však na ne zvyknúť. Tak či tak je to ale ľahšie ako šoférovať automobil v lodičkách s potpätkami :-). Uplne najlacnejšie, alebo tzv. krízové riešenie je dať si medzi ponožky a topánky malé igelitové sáčky. Tadiť vám však noha nebude dýchať a keď sa vyzujete užijete si nielen vy...

Výmena tepla – vhodné oblečenie vám spríjemní bicyklovanie. Ideálne je funkčné termoprádlo ako najspodnejšia vrstva, windstopper bunda/gate s možnosťou odvetrania ako najvrchnejšia vrstva. Medzi to, fleece alebo oldschoolový štrikovaný sveter so severským vzorom.

Energia - v zime človek viac spáli na udržiavanie trvalej telesnej teploty. Banány, masličky atď. vždy pomôžu! Cyklokuriérom pomáha slanina, tuk, na to však treba do sedla sadnúť na celý deň a pretvoriť si jemne metabolizmus...

Zimný plášť – tak ako pri autách, aj bicykle sa prezývajú. Horské sú do mesta v zime vyhovujúce, ale s cestákom by ste mali navštíviť obchod a zainvestovať aspoň do CROSS plášťa. Odporúčam taktiež starý-známy trik, keď prvý krát napadne sneh alebo primrzne, ísť sa poriadne pošmýkať na miesto, ktoré dôverne poznáte, kde vás nič neprekvapí a tam si nacvičiť brzdenie, šmýkanie. Keď už ste na ľadovej ploche, v ideálnom prípade nebrzdíte, nezatáčajte, držte rovnováhu s rozvahou!

Podhustite – aby bicykel lepšie sedel na snehu, je ideálne trochu popustiť, nepotrebuje plné atmosféry, ale pevne k povrchu prilepený dopravný prostriedok.

Údržba bicykla - v zime je bicykel náchylnejší na koróziu. Odporúčam po každej jazde ho dôkladne očistiť od snehu, ideálne aj suchou handrou. Olejovať 3x tak často ako v lete. Existujú dokonca aj špeciálne zimné oleje, ktoré majú hustejšiu konzistenciu a v zime vydržia oveľa dlhšie, avšak chytajú špinu a tej je po Bratislave dosť. Najagresívnejšia na koróziu samozrejme nie je samotná voda, ale kombinácia so soľou!

Viditeľnosť - reflexné pásiky, svetlá, blikáčky, čelovky, reflexná vesta. Ak plánujete kúpiť nový ruksak, je dobré pozrieť taký s návlečným pršiplášťom. Ten sa potom nemusí využiť iba v daždi, ale taktiež ako reflexný prvok zvyšujúci bezpečie.

Blatníky – do mesta nutnosť :)

Jazdite – motivácia dochádzania do práce je úžasná. Určite ak budete bicyklovať správne, nebudete sa ponáhľať, udržíte svoje tempo a nespotíte sa a získate zdarma veľkú odolnosť voči chrípkam a iným neduhom. Otužovanie je najspolahlivejšia prevencia. Taktiež v zime ľudia poväčšinou trávia menej času na čerstvom vzduchu, ktorý je dôležitý aj pre celkovú vyrovnanosť. A na zimnom jazdení sú najlepšie pohľady a konverzácie s ďalšími cyklistami v meste ;)

pripravila@cyklokuchyna.criticalmass.sk



Aj na cestičky pre cyklistov už doľahla zima. (foto Svit)
Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 12 Rok 2011 Ročník II Web: 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

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
sestakova@vud.sk
rado.cervienka@gmail.com
info@mulica.sk

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

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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