

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Pedál.

Konečne počasie sa ako tak umúdrilo a jemne nám naznačilo, že s bicyklom do práce by to mohlo byť ono. Keďže sme ani cez zimu nespali, pripravili sme pre vás tentoraz niektoré novinky, ktoré by sme boli radi, keby sa dostali do legislatívy. Preto si môžete pozrieť návrh nových dopravných značiek pre cyklistov, pomocou ktorých by sme sa mohli konečne posunúť ďalej. Taktiež si môžete prečítať veľa noviniek, či už zo sveta alebo z domova. Podčiarkol by som pozvánku na prvú Cykloshow, ktorá sa uskutoční v Bratislave v dňoch 17-20. Marca, pričom tam bude prebiehať aj mini cyklokonferencia. Prinášame vám taktiež zopár údajov o cyklistickej nehodovosti, takže dávajte si pozor, aby sme ju nezvyšovali. NO nebudem vás už zdržovať, príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

Z domova.

Pozvánka cykloshow 2011.

V dňoch 17- 20. marca sa v Bratislavskej Inchebe uskutoční prvý ročník Cykloshow, ktorá bude prevažne zameraná na cyklistiku ako šport. Avšak okrem tejto oblasti tu nájdete aj prezentácie cyklistickej dopravy a jej riešení v rámci Bratislavských mestských dní cyklistiky. Veľkým lákadlom je prednáška svetoznámeho dánskeho architekta Jana Gehla, ktorý je známy svojím aktívnym postojom k lepšiemu využívaniu verejného priestoru a jeho revitalizácie.

Program:

Bratislavské dni mestskej cyklistiky 17.3. - 21.3.
sprievodné podujatie prvého ročníka výstavy Cykloshow

štvrtok 17.3.

14:00 Incheba Expo Klub
Mesto pre ľudí. Prednáška dánskeho urbanistu Jana Gehla.

19:00 Tower Stage

Voices Live - predstavenie aktivity Critical Mass

piatok 18.3.

Celý deň. Premietanie cyklofilmov vo výstavnej hale A, Incheba

sobota 19.3.

13:00 - 18:00 Incheba, hala A, stánok vedľa cyklistickej dráhy
Cyklistická poradňa. Skúsení cyklisti radia, kadiaľ jazdiť v Bratislave, ak sa chcete bezpečne dostať z domu do práce, na nákupy, za zábavou.

13:00 - 18:00

Blok prednášok o cyklistike. Každá prednáška je stavaná na približne 30 minút + diskusia.

Bratislava na bicykli/Daniel Duriš. Ako ľudia používajú v Bratislave bicykel? Daniel Duriš, zástupca združenia Cyklokoalícia, predstaví premiérové výsledky veľkého prieskumu o cyklistike v Bratislave.

Mestská cyklistika - Slovensko a svet. Peter Rozsár, Marián Gogola. Ako sa jazdí vo svete? Ako v Žiline, Piešťanoch, Liptovskom Mikuláši? Čo z toho vieme využiť aj v Bratislave.

Sedem cyklistických mýtov o Bratislave. Zora Paulíniová. Čo si myslíme o cyklodoprave a prečo je to úplne inak.

Slovenské cesty očami cyklokuriérov. Berco Balog, Tomáš Peciar. Panelová diskusia s cyklokuriérmi. Ako sa menia podmienky podľa tých, čo v meste na bicykli prejazdia najviac?

Ako si upraviť bicykel pre jazdu v meste. Ján Šifra, Peter Rozsár. Dochádzanie na bicykli do práce vyžaduje odlišný prístup ako jazda turistická. Ako jazdiť v obleku, ako si zamknúť bicykel, aké pneumatiky si na jazdu vybrať?

Kompletný prehľad cyklistických cestičiek v Bratislave. Jozef Schwarz. Ako sa dostať do práce na bicykli, odkiaľkoľvek, kamkoľvek. Na interaktívnej mape ukážeme všetky hlavné trasy cez Bratislavu. Kadiaľ jazdiť, na čo si dať pozor. Je krajší ľavý alebo pravý breh Dunaja?

nedeľa 20.3.

10:00 - 13:00 Incheba, hala A, stánok vedľa cyklistickej dráhy
Cyklistická poradňa. Skúsení cyklisti radia, kadiaľ jazdiť v Bratislave, ak sa chcete bezpečne dostať z domu do práce, na nákupy, za zábavou.

Pondelok, 21.3.

S novými vedomosťami pôjdete prvýkrát v živote na bicykli do práce:) Nájdete nás v hale A1, stánok č.32 a 33.Srdečne pozývame všetkých.



Pozvánka na seminár Mestá v pohybu.

MĚSTA V POHYBU

mezinárodní seminář k problematice plánů mobility, Greenways a veřejných prostor.

Dátum: 7. apríl 2011

Miesto: Praha, budova České sporitelne

Čas: zhruba 9.00 - 16.00

Organizátor: Nadace Partnerství (český partner Nadácie Ekopolis)

9.30-9.40 Úvodní slovo hostitele

9.40-13.30 Plány mobility v praxi

- Představení česko-francouzského projektu k Plánům mobility: Gilles Boisvert, Ecomobile Chambéry, David Murphy, EPA - spojené s křestem nové publikace Manuál Plánů Mobility, Nadace Partnerství, program Doprava
- Plány mobility a jejich přínos pro obce, regiony a soukromé společnosti ve Francii: Nicolas Mercat, Altermodal-Inddigo, a Gilles Boisvert, Ecomobile, Chambéry
- Metodika Plánů mobility na českých školách: Radek Patrný, Nadace Partnerství

Veřejné prostory a Greenways

- Ulice jako veřejný prostor, revitalizace nábřeží, příklady řešení z USA a SVE: Steve Davies, Elena Madison, Project for Public Spaces, PPS New York
- Monitoring pohybu na Greenways: Juraj Flamik, Nadace Partnerství
- Ekonomický přínos stezek obcím a regionům: Nicolas Mercat, Altermodal-Inddigo

13.30-14.30 Oběd

14.30-15.30 Krátké prezentace formou "pecha kucha" partnerů Nadace Partnerství k problematice plánů mobility, Greenways a veřejných prostor

- Do práce na kole: Auto*Mat Praha
- Implementace plánů mobility na pražských školách: Pražské matky
- Česko jede - příklad integrace bezmotorové a veřejné dopravy: CDV Olomouc
- Městská kola v Praze: CityBikes Praha
- Drážní stezky nejen v Praze: Nadace Partnerství Brno a FBW4 Wolkersdorf

15.30-16.00 Diskuse

16.00-18.00 Exkurze na novou drážní stezku na Vítkově v Praze

Účastnický poplatek za účast na semináři zahrnující oběd, tlumočení a Manuál

Plánů Mobility:

- 500 Kč pro zástupce veřejné sféry, institucí a NNO
- 1.000 Kč pro zástupce korporátní sféry

Co jsou Plány mobility?

Plán mobility je sada opatření, která jsou zacílena na sladění dopravních potřeb zaměstnanců či jiných cílových skupin (turistů, obyvatel městských zón atd.) v rámci dané lokality. Opatření míří k prosazení co nejšetrnějších způsobů dopravy. Jedná se o omezení automobilové dopravy na nejnižší možnou míru (pouze nezbytné jízdy automobily a pokud je nutno automobil použít, cílem je alespoň koordinovat jízdy a vytížit kapacitu vozidel k dopravě většího počtu osob). Vhodnými způsoby je také v rámci plánu mobility řešena přeprava zboží a využití stávajících služeb.

Co je Manuál Plánu Mobility?

Je to průvodce dobrými příklady pro obce, regiony, firmy a NNO s cílem pomoci s plánováním mobility pro občany, studenty a zaměstnance při směřování udržitelné dopravy.

Viac informácií na www.mestavpohybu.cz.

Mestá, obce samosprávne kraje zapojte sa do medzinárodného projektu do zelených cyklotrás!

Ak majú slovenské mestá alebo obce, prípadne samosprávne kraje chuť investovať do cyklotrás, môžu si pozrieť výzvu programu Interreg 4C. (http://i4c.eu/fourth_call.html - adresa všeobecnej výzvy) v rámci ktorej projektové združenie projektu GROW - Greenways for Rural and Occupational Wake up, hľadá partnera zo Slovenska. Pozor uzávierka je 1. Apríla.

Kontakt: Valeria Pulieri (valeriapulieri@yahoo.it), Emmanuelle Argenti (emmkitar@libero.it), jan.rohac@ekopolis.sk



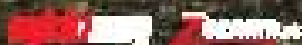
CYKLO SHOW

VÝSTAVA BICYKLOV A PRÍSLUŠENSTVA



17. - 20. 3. 2011

PRONIMA, s.r.o. Vojtechova ulica 3-7 • 821 03 Bratislava
T. +421 2 6717 1122 • F. +421 2 6717 1101 • E. info@bratshow.sk
www.bratshow.sk



INCHESLA
EXPO BRATISLAVA

Župný pohár „Na bicykli deťom“

Blíži sa 1. ročník Župného pohára „Na bicykli deťom“ je zameraný na pomoc onkologicky chorých detí, vyvolať u športovcov, ale i obyčajných ľudí spolupatričnosť pri ich ťažkom boji s touto zákernou chorobou. Títo malí, veľkí bojovníci nech sú nám príkladom, ako prekonávať životné prekážky, ako žiť... Myšlienka tohto podujatia sa veľmi zapáčila županovi Bratislavského samosprávneho kraja Pavlovi Frešovi, ktorý zobral nad uvedenou súťažou záštitu, a osobne sa zúčastní každého z týchto štyroch podujatí.

Prvé preteky sú v pláne 16.4. 2011 v obci Svätý Jur, kde sa bude konať už 5 ročník Kaktus Svätajurský MTB maratón 2011. Pretekári si môžu vybrať z dvoch tratí v dĺžke 44 a 75 km. Nemali by tento rok chýbať i kategórie detí, ktoré budú štartovať na tratiach okolo futbalového štadióna. Viac informácií o tomto maratóne nájdete na: <http://www.cksvatyjur.sk/site/node/78>

Druhé pokračovanie Župného pohára „Na bicykli deťom“ bude časovka do vrchu v bratislavskej Rači. Pôjde o časovku na 6 km s prevýšením viac ako 300m. Viac informácií o tejto časovke nájdete na stránke: <http://www.nabicyklidetom.sk/racianska-casovka>

Tretí diel pohára bude opäť maratónsky. Svoju premiéru si odbije 1. ročník BIKEJAM Kuchyňa MTB maratón. Súťaž sa bude na tratiach 44 km a 66 km. Samozrejme, že nebudú chýbať detské kategórie. Kuchyňa bude žiť cyklistikou celé tri dni, takže určite sa oplatí prísť i sem. Viac informácií nájdete na stránke: <http://www.bikejam.sk/>

Finále tohto zaujímavého športového projektu bude na stále viac populárnejšom Kellys Greenbike Tour 2011. Pretekať sa bude na tratiach dlhých 34 a 75 km v prostredí malebných Malých Karpát nad Bratislavou. Určite nebudú chýbať kategórie detí, ktoré sú stále viac a viac obľúbené. Viac informácií nájdete na stránke: <http://www.nabicyklidetom.sk/>

Celý seriál pretekov má za cieľ spropagovať cyklistiku, zdravý spôsob života, dostať ľudí do prírody, odtrhnúť od počítačov, stereotypu dnešného konzumného života. Určite k tomu prispeje i netradičná cena pre vytrvalých účastníkov tohto podujatia, kto sa zúčastní minimálne troch z týchto podujatí má šancu vyhrať v tombole osobné auto značky Citroen...

Ale hlavný cieľ zostáva pre organizátorov nemenný: pomoc chorým deťom... Z tohto dôvodu plánujú v júni organizátori i charitatívnu jazdu na bicykloch cez celé Slovensko „CykloTour 2011“ a ďalšie akcie na pomoc onkologicky chorým deťom...

Ladislav Findl.

Dúbravka chce s mestom riešiť dopravu

V spolupráci s mestom chce mestská časť presadiť projekty, ktoré Dúbravku dlhodobo trápia, teda rozšírenie Harmincovej ulice a predĺženie Saratovskej ulice na západný ťah.

BRATISLAVA. Bratislavská Dúbravka chce v spolupráci s novým vedením mesta riešiť v tomto roku najmä problémy v oblasti dopravy. Pre agentúru SITA to uviedol dúbravský starosta Ján Sandtner. Týka sa to napríklad plynulejšieho napojenia mestskej časti na autostrádu. „Za pochopenia nového primátora Milana Ftáčnika ako i nového poslaneckého zboru mestského zastupiteľstva by sme radi presadili projekty, ktoré Dúbravku dlhodobo trápia - rozšírenie Harmincovej ulice a predĺženie Saratovskej ulice na západný ťah,“ povedal Sandtner. Podľa starostu však nie je len doprava tou oblasťou, ktorej chce samospráva venovať značnú pozornosť. Ide napríklad aj o zabezpečenie bezpečného a pokojného života obyvateľom Dúbravky. To si bude podľa neho vyžadovať spoločný postup s poslancami miestneho zastupiteľstva pri určení stratégie ďalšieho rozvoja mestskej časti. K tomu samosprávu viaže aj dokument Hospodárskeho a sociálneho rozvoja Dúbravky na obdobie do roku 2013. Ten schválilo ešte predchádzajúce zastupiteľstvo v roku 2007. Mestskú časť zároveň podľa starostu čaká aj „zodpovedné hľadanie najvhodnejšieho variantu rozpočtu, ktorý v uplynulom období utrpel [finančnou krízou](#) a rôznymi objektívnymi redukciami a ktorý determinuje všetky plánované aktivity.“ Prioritnými je najmä školstvo a sociálna sféra.

Okrem toho chce mestská časť koncom mája odovzdať do užívania viacfunkčný objekt na ulici Pod záhradami. V ňom by po rekonštrukcii malo byť Múzeum Dúbravky ako aj sídlo klubu dôchodcov i miestnej organizácie Matice slovenskej. Budúcoročným zámerom samosprávy je tiež prinavrátiť miestny cintorín pod správu mestskej časti, čo je aj želanie obyvateľov.

„Máme rozpracovaný projekt sociálneho komplexu na Fedákovej ulici, ktorý bol schválený mestom a čaká na podporu z eurofondov,“ doplnil Sandtner. Z dlhodobejších zámerov plánuje mestská časť chrániť kultúrne pamiatky, pristúpiť chce k širšej diskusii s občanmi o ďalšom osude lokalít Krčace a Veľká lúka či ku kultivovaniu centra Dúbravky.

zdroj: <http://bratislava.sme.sk/c/5712763/dubravka-chce-s-mestom-riesit-dopravu.html#ixzz1DdvshDdd>

Prvú časť cyklochodníka na T. Vansovej postaví mesto ešte v tomto roku

Zdroj: <http://www.trnava-live.sk/2011/03/01/prvu-cast-cyklochodnika-na-t-vansovej-postavi-mesto-este-v-tomto-roku/>

Približne polkilometrový úsek nového cyklochodníka na ulici Terézie Vansovej postaví v tomto roku mesto Trnava. Rozpočet počíta s výstavbou 1. etapy od Hospodárskej ulice po svetelnú križovatku ulíc Bottova-Moyzesova.

“Cyklochodník bude situovaný na ľavej strane v smere od Hospodárskej ulice. Čiastočne bude oddelený od komunikácie pásom zelene, časť chodníka je v projekte situovaná v dotyku cesty,” priblížil vedúci odboru investičnej výstavby na Mestskom úrade v Trnave Ing. Dušan Béreš.

Projektová dokumentácia pre stavebné povolenie a realizáciu je dokončená už niekoľko rokov. Spusteniu stavebných prác bránil nedostatok financií. Cyklochodník bude po dokončení 2. etapy pokračovať v celej dĺžke ulice T. Vansovej až po železničné priecestie pri Kamennom mlyne.

Druhá časť chodníka pre cyklistov pôjde po opačnej, teda pravej strane v smere od križovatky Bottova-Moyzesova, po železničný priechod.

Ulica Terézie Vansovej

Realizácia úvodnej etapy cyklochodníka si vyžiada investičné náklady vo výške asi 70-tisíc eur.

“Predpokladám, že v priebehu približne dvoch mesiacov vyberieme formou verejnej súťaže dodávateľa stavebných prác. Samotná výstavba potrvá rovnako asi dva mesiace,” odhaduje trvanie ďalších postupov projektu D. Béreš.

V rámci výstavby cyklochodníka bude potrebné preložiť časť vzdušného vedenia a niekoľko stĺpov verejného osvetlenia. Súčasťou stavebných prác je riešenie nevyhnutných sadových úprav a úpravy povrchov pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

Mesto podľa slov vedúceho odboru investičnej výstavby MsÚ v budúcnosti počíta aj s výstavbou ďalšej časti cyklochodníka. Tá by viedla od koľajníc až do Kamenného mlyna.

“V súčasnej fáze hovoríme skôr o vízii. Predstava je taká, že cyklochodník bude situovaný po ľavej strane, v priamom dotyku súčasného chodníka pre peších, ktorý sa nachádza vedľa cesty. Poškodený chodník pre peších bude potrebné kompletne zrekonštruovať, a zároveň tu vznikne aj cestička pre cyklistov,” predostrel zámery trnavskej samosprávy D. Béreš.



Z domova.

Z Bratislavy povedie cyklotrasa až do Nórska a Bulharska

Bratislavským samosprávnym krajom (BSK) povedie sedemtisíc kilometrov dlhá medzinárodná cyklostrasa cesta Železnej opony. Informoval o tom Radko Duda z oddelenia komunikácie s médiami a verejnosťou Kancelárie predsedu BSK.



EuroVelo 13 by malo byť dokončené do roku 2020.

(Foto: Internet)

Cyklotrasa bude začínať pri Barentsovom mori na nórsko-ruských hraniciach, prechádzať bude po bývalej železnej opone cez celú Európu a končiť bude pri obci Carevo v Bulharsku, blízko bulharsko-tureckých hraníc. Na Slovensko sa približne 80-kilometrová cyklotrasa dostane na hraničnom priechode Moravský Svätý Ján/Hohenau, pôjde od severných hraníc katastrálneho územia obce Závod až pod Petržalku, kde sa vráti na rakúsku stranu cez hraničný priechod Jarovce/Kittsee. Medzinárodná pracovná

skupina riešila už spôsob budovania a časový harmonogram prípravy štúdie. Tá by mala reálne zhodnotiť stav, možnosti a najmä vybudovanie podľa možností jednotnej komplexnej infraštruktúry celej cyklotrasy EuroVelo 13.



Cyklomost cez rieku Morava. Vizualizácia.

(Foto: zahori.sk)

Následne po vyhodnotení všetkých národných štúdií sa začne s výstavbou, ktorá je plánovaná na roky 2014 - 2020. Slovenská časť by mala byť hotová skôr, termín sa odhaduje na rok 2012. Náklady na vypracovanie štúdie zaplatí Európska cyklistická federácia, slovenská strana na vypracovanie tejto štúdie dostala približne 20-tisíc eur. Spôsob budovania či financovanie bude ešte predmetom ďalších workshopov, ktoré sa uskutočnia v júni v Magdeburgu, v októbri v Soproni a záverečné hodnotiace stretnutie bude v novembri v Bruseli. Bratislavský samosprávny kraj má v súčasnosti na svojom území 683 kilometrov legálnych cyklotrás.

Zdroj: <http://tvnoviny.sk/sekcia/spravy/regiony/z-bratislavy-povedie-cyklotrasa-az-do-norska-a-bulharska.html>

Z domova.

Ftáčnik rokoval s aktivistami o rozvoji cyklodopravy v Bratislave.

Na pôde hl. mesta SR Bratislavy sa 24. februára uskutočnilo prvé významné stretnutie, ktoré môže ovplyvniť budúcnosť cyklodopravy v Bratislave. Zúčastnili sa ho primátor Milan Ftáčnik, zástupcovia organizácií podporujúcich cyklistickú dopravu a ďalší zainteresovaní.

“Nejde o jednorazové stretnutie – pre nás je to zmena filozofie. Téza, s ktorou chceme pracovať je, že Bratislava bude mesto priateľské cyklistom”, povedal o zmysle stretnutia primátor Ftáčnik. “Dúfame, že o štyri roky bude mať Bratislava nielen 4 nové cyklotrasy, ale aj modernú koncepciu cyklodopravy, položené základy siete cyklistickej dopravy, a že plánovanie pre cyklistov a pre peších sa stane bežnou súčasťou dopravných riešení podobne, ako je to v iných svetových metropolách – Prahe, Paríži, Viedni či Mníchove.

Začiatok diskusie a ustanovenie cyklistickej komisie vítame aj preto, lebo prináša pre Bratislavu ekonomicky najvýhodnejšie dopravné riešenia. Veríme, že proces bude otvorený laickej i odbornej verejnosti.” komentoval výsledky stretnutia Jozef Schwarz zo združenia BicyBa.



Zo sveta.

Holania idú vyrábať energiu bicyklovaním

Vytvoriť novú cyklistickú cestu či efektívne prepojiť tie staré, je jedna z ciest ako podporiť bezuhlíkovú dopravu a znížiť emisie z áut. No holandský vedci posunuli cyklo dopravu ešte ďalej – vytvorili totiž solárny cyklistický chodník.

Projekt „SolaRoad“ vznikol na inštitúte TNO v spolupráci s regiónom Severné Holandsko (Noord-Holland) a spoločnosťami Ooms Avenhorn Group a Imtech.

Prvý takýto chodník bude nainštalovaný v meste Krommenie blízko Amsterdamu. Hoci je projekt stále v začiatkoch, mal by byť hotový už budúci rok. Cyklistický chodník je zhotovený z hrubých betónových blokov pokrytých jednocentimetrovou vrstvou silikónových solárnych buniek, ktoré sú chránené hrubým sklom.

Vedci počítajú s tým, že solárny chodník by mohol vytvoriť 50 kilowatthodín energie na štvorcový meter ročne. Takto vyrobená elektrina by sa používala na osvetlenie ulíc, dopravný systém prípadne pre domácnosti.

Projekt je súčasťou ekologickej stratégie regiónu, ktorá počíta so získavaním energie zo solárnych panelov zabudovaných do mobilov, okien či pascí na hmyz.

Viac na: <http://inhabitat.com/netherlands-to-roll-out-energy-generating-solaroad-bike-path/>



V Barcelone rozširujú cyklistickú sieť

Hlavné mesto Katalánska Barcelona chce podľa časopisu [elperiodico](#) splniť svoj záväzok dobudovať 200 km vyznačených cyklopruhov v meste. Dôvodom sú ako inak voľby:-). Snahy rozšíriť cyklotrasy prišli po tom, čo sa v meste spustili systém verejných bicyklov Bicing v roku 2007. V súčasnosti má Barcelona len okolo 23 km cyklotrás, takže očakávania sú veľké.

Zdroj: cyklodoprava.sk



Štrasburg chce znížiť maximálnu povolenú rýchlosť v meste

Mesto Štrasburg, ktoré sa považuje za jedno z najekologických miest Francúzska kvôli podpore cyklistickej dopravy (niektorí ho považujú za najcyklistickejšie mesto Francúzska) a verejnej osobnej dopravy ohlásilo plán, ktorý má v blízkej budúcnosti znížiť rýchlosť v meste na 30 km / h. Toto opatrenie má nielen znížiť nehodovosť, ale aj podporiť alternatívne druhy dopravy voči individuálnej automobilovej doprave. Taktiež má prinavrátiť cestám ich sociálny rozmer, pričom doteraz ich účel spočíval iba na využívanie individuálnou automobilovou dopravou.

Pre ilustráciu už dnes je centrum mesta dostupné hlavne pre peších a cyklistov, pričom sa redukuje dostupnosť pre automobily. Navyše mesto má celkom zaujímavú MHD, ktorej kostru tvorí električková doprava. Už v súčasnosti má mesto 30km zóny, ktorých počet chce zvýšiť. O prípadnej úprave rýchlosti aj v iných častiach mesta majú hlasovať občania tento máj.

Budeme im držať palce!

Mimochodom prvé cestičky pre cyklistov tu vznikali od roku 1070 a v súčasnosti ich je okolo 500 km. Denne bicykluje okolo 130 tisíc obyvateľov, ktorí majú na parkovanie okolo 50 cykloparkovísk a vyše 6000 stojanov.



Bicyklový stojan a la rastlina – Bplant

Poznáte to. Násť kvalitný stojan, kde by ste mohli zaparkovať svoj bicykel bezpečne a bez toho, aby sa vám poškodil, je problematické. Thanva Tivawong z Thajska vymyslel zaujímavý koncept stojanov Bplant na bicykle, ktoré umožňujú bezpečne zaparkovať bicykle na „stojaka“ a zabezpečiť ich bezpečnostným lanom. Jednoduché a estetické.



lock front wheel
with the hook



spin the wheel gear
to lift bike up



lock with your
own padlock above

Jednoducho zaviazať a upevniť.

BPlant™



: PARKING ON WALL

BPlant is a cycle racks system with the concept "Parking on Wall", less space required for urban landscape. Practical use, just attach the bike wheel with the one way-lock hook and lift it up easily by spinning the handle gear below and stop when the front wheel stop closely on wall and another wheel still on the ground so the bike will weight on wall and ground, not on hanging.

Then lock it with your own padlock. Finally your bike will park vertically balance. User-friendly with the plant-like shape which remind people how important of bicycle is, by saving a lots of energy so that's good for environment. With the gear wheel and sheave drive so no electric needed. Variety use for public parking, bicycle rental, commercial or even home use.

Samotný stojan.

gear wheel & sheave drive, electricity-free



spin the wheel to lift bike up

Malý detail cykloinfraštruktúry z Frederiksbergu

Portál Copenhagenize.com uverejnil fotografie klasické ukážky dobrého príkladu budovania cyklistickej infraštruktúry, resp. podmienok pre cyklistov v meste Frederiksberg z Dánska.



Lokalita : Frederiksberg

Priestor, ktorý vymedzuje možnosť zabočiť z alebo na cestičku pre cyklistov je situovaný medzi vyznačeným vodorovným značením parkovacích miest pre automobily. Malý detail, ktorý poteší. S takýmto riešením môžu byť spokojní jednak cyklisti, ktorým nič nebráni zabočiť ako aj motoristi, ktorí môžu parkovať popri ceste, avšak musia nechať priestor pre cyklistický prechod.

U nás by boli skôr fotky, ktoré ukazujú nielen parkovanie na chodníkoch, ale aj na cestičkách pre cyklistov.

Nové cyklotrasy v Buenos Aires

Minulý rok vybudovali v hlavnom meste Argentíny 25 kilometrov nových cyklotrás. V ďalšej fáze chcú dosiahnuť 100 km oddelených cyklotrás. Hlavným dôvodom bol záväzok samosprávy znížiť emisie v tomto juhoamerickom veľkomeste, keďže ho trápia problémy so smogom. Ďalším z dôvodov, je posilniť cykloturizmus, pričom cyklotrasy sú a budú vedené okolo zaujímavých mestských pamiatok.

Na prvý pohľad sú zaujímavé farby, ktorými sa farbia cyklopruhy. Je to žltá farba, ktorá pôsobí skutočne zaujímavo.

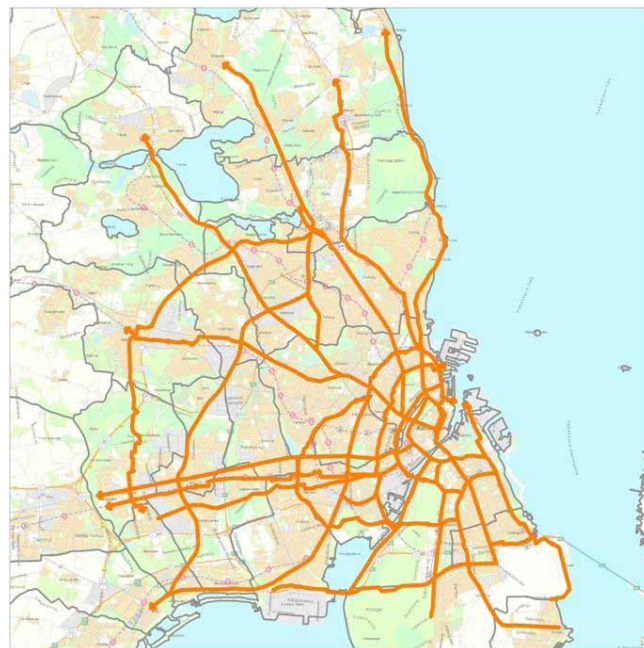
Zaujímavá značka cestičky pre cyklistov.

Značka zakazuje parkovať alebo zastaviť na cestičke pre cyklistov.



V Kodánskom regióne plánujú cyklodiaľnice

Diaľnice nielen pre automobily, ale aj pre obyčajných cyklistov, tak to je cieľ 18 dánskych samosprávy združených okolo dánskej metropoly Kodane. Ich hlavným cieľom je vybudovanie siete superdiaľníc pre cyklistov v tom zmysle, aby bola umožnená mobilita na bicykli aj ľuďom, ktorí dochádzajú do práce z väčších vzdialeností.



Nové cyklodiaľnice budú mať lepšie návrhové parametre ako obyčajné cestičky pre cyklistov v mestách, pričom ich hlavnou črtou bude umožnenie, čo najrýchlejšej prepravy z jednej do druhej časti regiónu.

Podľa stránky projektu cykelsuperstier.dk sa začala práca už minulý rok, pričom projektu predchádzala dôkladná analýza zo strany obyvateľov. Časť cyklistov bola požiadaná, aby otestovali niektoré cyklotrasy a vyjadrili sa, čo by sa podľa ich názoru malo zlepšiť. Ostatní obyvatelia sa môžu k projektu a trasovaniu cyklodiaľníc vyjadriť aj teraz.

Toronto plánuje vybudovať viac cyklotrás

Podľa cieľov [cyklistického plánu mesta Toronto](#), plánuje mesto vybudovať a rozšíriť cyklistickú infraštruktúru pre svojich občanov. V súčasnosti je vybudovaných už 42 % z celkového plánovaného počtu cyklotrás.

V roku 2001 vypracovalo mesto [cyklistický plán](#), podľa ktorého majú vybudovať približne 1000 km cyklotrás. Tieto majú mať charakter buď samostatných cestičiek pre cyklistov, cyklopruhov ako aj spoločných viac účelových pruhov.

Typ cyklokomunikácii	Plánované*	Existujúce**
cyklopruhy	495	116,8
spoločné viacúčelové pruhy	260	145,2
samostatné cestičky pre cyklistov	249	168,1
celkom	1004	430,1
* City of Toronto Bike Plan, 2001		
** Stav k 30.Novembru , 2010		



Aktivizmus – Prečo to stále nejde?

Prečo to nejde u nás tak ako v zahraničí? Prečo sa stále iba o všetkom hovorí, a sa stále nič nerieši? Prečo naši hlavný priklonovači stále tvrdia že už sa to rieši a stále nič? Prečo je cyklistická doprava na pokraji záujmov u nás a prečo v zahraničí je na popredných miestach?

Odpoveď je jednoduchá. Veľa ľudí nevie ako začať. Myslia si, že to čo máme je úplne postačujúce. Presadzovanie individuálnej dopravy ako tej najlepšej je u nás bežné. Hromadná a ekologická je na pokraji, však je pod úroveň tých čo majú naväčšiej slovo pri tvorbe legislatívy. Oni majú všetci autíčka a nevedia si predstaviť žeby autobusom, resp. vlakom by boli v robote skôr ako autom.

Tým by išli len ak by mali vlastný vozeň či autobus. A keďže každý ide sám v aute vznikajú kongescie (zápchy) a treba stavať nové cesty aby sa dostali rýchlejšie. A keď sa postaví sa znova zaplnia, lebo každá cesta prilákava dopravu a treba postaviť ďalšiu cestu aby sa dostali rýchlejšie..... a stále dokola. Ale dakedy? Kedy si naši rozhodovači uvedomia, že keď sa nezačnú zaoberať novými metódami prepravy a nezmenia filozofiu presadzovania aut pred inými druhmi dopravy o pár rokov sa nepohnú z garáže.

Zoberme si najnovší príklad nášho hlavného mesta. Ľudia z dedín v okolí Dunajskej Lužnej sa sťažujú že sa nevedia dostať do roboty. Keďže tú cestu dobre poznám, viem, že polovica z nich ide sama v aute. Keby len chodili po troch (brali napr. susedou) počet vozidiel by sklesol o ¼. Komunikácia sa ide rozširovať na 2+1 pruh. To znamená že pomocou svetelných tabúľ sa bude prepravovať doprava ráno dvoma pruhmi do mesta a poobede naspäť tiež dvoma pruhmi. Opačnej strane ostane jeden pruh. Zase len riešenie pre autá, nie pre autobusy, ktoré stále budú čakať v zápchach, či cyklistov ktorý stále ostanú v nebezpečenstve. Čo tak keby sa ten stredný pruh vyhradil len pre autobusy, pre cyklistov. No áno to by obyvatelia asi neprežili a televízie by prinášali nahnevane zážitky aut o jednom vodičovi. No ale som zvedavý čo urobia o 2 roky keď sa to znova zaplní. Ak sa nezačnú u nás realizovať nové metódy doplatíme nato. Je načase si dupnúť.

Pri práci v tomto časopisu som sa stretol so strašne veľa úradníkov na VUC, či mestách. Po stretnutí som dospel k záveru že oni by aj chceli stavať cyklistické chodníky, len narážajú na množstvo problémov. A nikto im nevie pomôcť ako ich vyriešiť. Poďme si teda prejsť ako sa vlastne stavajú nové chodníky.

Na začiatok treba vytypovať kade urobiť ten chodník. Hneď vznikajú problémy ako? Treba urobiť nejakú štúdiu. Ale kto ju urobí? Nejaké OZ venujúce sa cyklistike? Všetci zapýta pomaličky viacej ako projekčná kancelária. Radšej sa opýtajú obyčajných ľudí.

No dajme tomu že máme vybrať smer. Ďalším problémom sú pozemky. Stačí aby jeden nepredal a sme zase na začiatku. A peniaze. Jeden chce za pozemok ako za hrad, druhý ako za krávin.

No dajme tomu že už máme aj to. Následne je nutné urobiť projekt. Ale ako? Naše normy sa cyklistike nevenujú vôbec. Áno, neuveriteľná pol strana v STN 73 6110 podľa ktorej sa majú projektovať chodníky má nahradiť to čo majú v zahraničí na 200

stranách. Hrôza. A potom sa čudujeme že každý chodník je iný. A 75% nových chodníkov je hneď zlých.

No dajme tomu že sa nám podarilo niečo navrhnúť, naprojektovať. Ako to označiť dopravnými značkami? Všetci značiek je dosť no len 4 značky pre cyklistov. Prečo u nás sme aj v tomto ďaleko za okolitými štátmi. Pretože všetci čo presadzujú novinky v zákonoch poznajú iba autá. Ale raz aj im zrazí auto ich dieťa na bicykli keď sa bude hrať a potom sa už budú čudovať že ako sa to stalo.

No dajme tomu že sa podarí chodník označiť v dokumentácii aj dobrou značkou. Teda

projekt je pripravený. V tejto fáze ide väčšinou ten projekt do šuplíka, zo slovami teraz nie sú peniaze ale nabadúce budú. Taká klasika. Mestá sa spoliehajú že im ich postaví napríklad NDS ako vyvolanú investíciu. Peniaze, peniaze, peniaze. Tie sú vždycky nad bezpečnosťou detí. Všetci?.

No dajme tomu že sa začne stavať cyklistický chodník. Stavbári zoberú výkres a polovicu aj tak inak postaví. Urobí rôzne šikany pre výjazdy aut z garáží. Všetci áno určite je bezpečné aby auto vyšlo plynulo ako aby cyklista mal bezpečný chodník. Bežné je otočenie kanalizačných príklopov v smere jazdy cyklistov.

No a ak sa podarí aj vyhnúť tomuto na Slovensku by vznikol cyklistický chodník, ktorý by bol podľa noriem, zákonov a tak. Žiaľ takých je na Slovensku nedostatok.

Jednoducho chýba vôľa tam hore urobiť niečo preto aby mi tu dole vedeli bezpečne urobiť a navrhnúť cyklistický chodník tak aby sme nemuseli brať rozumy zo zahraničia. Chýba vôľa vôbec pripustiť že sú aj iné druhy dopravy ako je automobilová.

Ale keď raz niekomu zrazí auto dieťa na bicykli nech sa kludne spýta či zato môže ten vodič alebo tí čo to dopustili.



DOPRAVNÉ ŠTATISTIKY CYKLISTOV

Veľmi veľa krát aj cyklisti zabúdajú že sú účastníkmi cestnej premávky. Toto myslenie môže mať následne tragické následky. Aj keď je tendencia znižovania počtu úmrtí na cestách, žiaľ tento záväzok sa polícii nedarí naplniť.

Za spolupráce s Prezidiom Policajného zboru vám prinášame štatistiky v oblasti cyklistov pre roky 2008, 2009 a 2010. Štatistiky sú vedené podľa vinníkov dopravných nehôd.

Cyklisti v minulom roku zavinili celkom 403 nehôd, zomrelo pri nich 10 osôb, ťažké zranenia utrpelo 33 osôb, ľahko sa zranilo 262 osôb. Cyklisti porušili povinnosti vodiča v 98 prípadoch, v 48 prípadoch porušili povinnosti účastníkov cestnej premávky, v 40 prípadoch nesprávne jazdili cez križovatku, 4 prekročili rýchlosť a nesprávny spôsob jazdy sme zaevidovali v 18 prípadoch.

V roku 2009 zavinili cyklisti 367 nehôd. V dvoch prípadoch cyklisti zomreli a v 304 sa zranili. Najčastejšou príčinou bolo porušenie základných povinností (186), nedanie prednosti v jazde (80) a nesprávny spôsob jazdy (85). V jednom prípade sa pod nehodu podpísala technická závada, v 6 prípadoch rýchlosť a v 9 nesprávne predchádzanie.

V roku 2008 sme zaznamenali 572 nehôd, ktoré zavinili cyklisti. O život prišlo 17 osôb, zranenia utrpelo 409 osôb. K najčastejším príčinám podľa štatistických ukazovateľov patrí porušenie základných povinností (300), nedanie prednosti (139), nesprávny spôsob jazdy (121), rýchlosť (10) a nesprávne predchádzanie (2).



Rok	2008	2009	2010
Počet nehôd cyklistov	572	367	403
Počet úmrtí cyklistov	17	2	10
Počet zranených cyklistov	409	304	295

Podľa zákona musia mať na sebe cyklisti za zníženej viditeľnosti reflexné prvky alebo odev. Pri porušení týchto predpisov hrozí pokuta vo výške 30 eur.

Za jazdu mimo obce bez ochrannnej prilby hrozí pokuta 10 eur. Najvyššia pokuta 60 eur hrozí cyklistom ak ohrozujú iných účastníkov najmä vedením druhého bicykla za jazdy, ručného vozíka alebo psa a iných predmetov, ktoré by sťažovali vedenie bicykla.

Podľa zákona sa na bicykli jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. 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. Cieľom polície nie je vyberanie pokút, preto ak cyklista jazdí po ceste ak má k dispozícii aj cyklistický chodník, policajt ho upozorní, že najmä z hľadiska svojej bezpečnosti (samozrejme aj aby neohrozil ostatných účastníkov cestnej premávky) by ho mal použiť a vyrieši ho pohovorom.

Policajný zbor rôznymi preventívnymi akciami upozorňuje nielen cyklistov, ale aj chodcov na to, aké je nebezpečné pohybovať sa na ceste bez označenia a nesprávnym spôsobom. Cyklisti zabúdajú na to, že aj oni sú účastníkmi cestnej premávky a nemôžu jazdiť na bicykli pod vplyvom alkoholu.

Cyklista nie je chránený ako vodič automobilu preto je potrebné aby bol opatrnejší. Je však dôležité aby aj vodiči motorových vozidiel rešpektovali cyklistov ako účastníkov cestnej premávky a neohrozovali ich bezohľadnou jazdou.

Ing. Radovan Červienka v spolupráci
s kpt. Ing. Denisa Baloghová, hovorkyňou P PZ SR
foto: internet



MESTÁ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA 1.

Mestá sú najdôležitejším článkom pri budovaní cyklistickej infraštruktúry. Na ich povedomí to všetko stojí a padá. Mestá sú zodpovedné za výstavbu všetkých prvkov cyklistických komunikácií ako aj za výstavbu ostatných prvkov cyklistického mobiliáru.

Záujmy občanov zastupuje v meste mestský úrad na čele so zvoleným primátorom mesta.

Pripravili sme pre vás seriál do časopisu, kde sa v rámci neho opýtame všetkých miest na Slovensku ako oni vnímajú dopravu. Vytipovali sme osem otázok ktoré sme napísali do mailu a postupne rozošleme do všetkých miest na Slovensku na adresu primátorom. Ako kľúč posielania sme zvolili počet obyvateľov. Začali sme pekne od vrchu. Na začiatok sme oslovili prvých 20 miest. (Bratislava, Košice, Prešov, Žilina, Nitra, Banská Bystrica, Trnava, Martin, Trenčín, Poprad, Prievidza, Zvolen, Považská Bystrica, Nové Zámky, Michalovce, Spišská Nová Ves, Komárno, Levice, Humenné, Bardejov). Z oslovených miest nám do uzávierky tohto čísla potvrdili odpoveď štyri mestá a prišli dve od mesta **Poprad a Prievidza**.

V rámci tohto seriálu sme sa rozhodli vytvoriť na portáli časopisu www.cyklodoprava.sk časť mestá a cyklistika kde bude mať každé kontaktované mesto svoju časť. Dozviete sa s nej kedy bolo mesto kontaktované pre žiadosť o odpoveď, či odpoveď nám poslalo, budú tam základné informácie o meste ako aj o cyklistickej infraštruktúre. Každé mesto si môže jednotlivé údaje následne aktualizovať tak, že nám do redakcie zašle novinky, či projekty cyklistických opatrení v danom meste.

Ako sme už písali odpoveď na problém cyklistickej dopravy nám zaslali zatiaľ mestá Poprad a Trnava. Tu sú otázky na ktoré odpovedali:

1. *Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste? Koľko km cyklistických chodníkov, resp. komunikácií pre cyklistom má vaše mesto vybudované?*
2. *Koľko finančných prostriedkov plánujete vyčleniť na*



vybudovanie cyklistickej infraštruktúry ?

3. *Plánujete vybudovať nové cyklostojany pri občianskej vybavenosti? (úrady, školy, obchody)*
4. *Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?*
5. *Pripravujete nejakú akciu pre cyklistov? Ak áno akú? (Následne budeme o nej informovať v časopise).*
6. *Kde vidíte najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy?*

1. Mesto Poprad

(www.poprad.sk)

Mesto Poprad je súčasťou Prešovského kraja. Má 54 621 obyvateľov čo ho radí na 10 najväčšie mesto na Slovensku. V súčasnosti je primátorom Popradu Ing. Anton Danko. Mesto Poprad leží v širokej rovinnej, vysoko položenej kotline na oboch stranách rieky Poprad. Na sever od mesta sa rozprestiera masív Vysokých a Belianskych Tatier, na východ Levočské pohorie, na juh nízka pahorkatina Kozích chrbtov a na západ pahorkatina Štrbského rozvodia. Masív Vysokých Tatier prevyšuje kotlinu o 2000 m. Pomerná blízkosť hlavného hrebeňa Tatier tvorí mestu nádhernú kulisu. V okolí mesta sa rozprestierajú poľnohospodárske pozemky, ktoré prechádzajú do súvislých lesných komplexov. V malebnom predpolí Vysokých Tatier sa od roku 1946 začali písať dejiny tzv. veľkého Popradu, ktorý sa do vedomia

obyvateľov Slovenska, ale aj do vedomia medzinárodnej pospolitosti zapísal ako brána do najmenších európskych veľhôr.

Mesto Poprad a cyklistická doprava

Na náš mail nám odpovedala Ing. Kristína Horáková, vedúca odboru výstavby Mestského úradu v Poprade.

1. *Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste?*

Problém cyklistickej dopravy vyplýva z minulosti, keď pri projektovaní nových komunikácií sa okrem vodičov automobilov myslelo len na chodcov a popri komunikáciách sa realizovali chodníky. Problémom sú aj relatívne malé rozmery našich miestnych komunikácií, ktoré len v málo prípadoch umožňujú ich využitie pre cyklistov napr. oddelením jazdných pruhov. Taktiež v historickej zástavbe komunikácie využívané cyklistami boli nahradené využívaním autami. Dnes, ak by sme sa chceli vrátiť k častejšiemu využívaniu bicykla ako dopravného prostriedku, musíme rešpektovať viaceré obmedzenia. Cyklisti využívajú existujúce komunikácie pre automobily alebo chodníky peších. Kombináciou týchto komunikácií (cesty a chodníka) sa do cieľa dostane určite rýchlejšie, avšak na úkor bezpečnosti svojej, ale aj iných účastníkov.

2. *Koľko km cyklistických chodníkov, resp. komunikácií pre cyklistom má vaše mesto vybudované?*

Už dlhšie obdobie realizujeme c yklistické chodníky mimo zastavané územie mesta. Tieto cyklochodníky slúžia najmä na relax našich obyvateľov, ale môžu byť využívané aj ako cesta z/do práce medzi Popradom, Spišskou Teplicou a Svitom. V niekoľkých etapách sa nám podarilo ukončiť trasy Poprad – Svit, ktorými sme spojili dve mestá z dvoch sídlisk Popradu (Juh III a Západ). Takmer 6,4 km zaručuje príjemný pobyt v prírode cyklistickým chodníkom v časti popri rieke Poprad s výhľadom na nádhernú panorámu našich veľhôr. V minulom roku sme realizovali ďalšiu trasu dĺžky 2,85 km ako pokračovanie existujúcej trasy okolo sídliska smerom na tichú časť Popradu – Kvetnica. V intraviláne mesta máme zrealizovaný cyklistický chodník dĺžky 256 m vedený popri rieke Poprad v širšom centre mesta.



3. *Koľko finančných prostriedkov plánujete vyčleniť na vybudovanie cyklistickej infraštruktúry?*

Celkový objem finančných prostriedkov použitý na už zrealizované trasy bol vo výške 1 592 472 eur. V súčasnosti máme pripravenú projektovú dokumentáciu v stupni pre realizáciu novej trasy cyklistického chodníka dĺžky 2,2 km. Náklady na realizáciu tejto trasy sa predpokladajú vo výške 480 000 eur. S výhľadom do budúcnosti môžeme tiež povedať, že sme začali práce na príprave novej trasy smerom do Vysokých Tatier. Pôjde o trasu dĺžky 18 km a po jej ukončení bude určite lákať nielen domácich, ale aj návštevníkov Tatier.

4. *Plánujete vybudovať nové cyklostojany pri občianskej vybavenosti? (úrady, školy, obchody)*

V rámci mesta pripravujeme vyčlenenie trás špeciálne pre cyklistov tak, aby v čo najmenšej miere dochádzalo k stretu s automobilmi alebo chodcami. Nebude to jednoduché, nakoľko šírkové usporiadanie našich ciest a chodníkov je vo väčšine prípadov minimálne, ale pokúsime sa aj pre cyklistov vytvoriť samostatné pruhy tak, aby sa cítili bezpečne. Určitú predstavu už máme, vieme odkiaľ a kam chceme obyvateľom uľahčiť dosiahnutie cieľov. Je potrebné projekčne spracovať konkrétne trasovania s rešpektovaním príslušných noriem a predpisov. Zároveň uvažujeme aj nad umiestnením stojanov pre bicykle, aj keď musíme objektívne skonštatovať, že pri niektorých dôležitých budovách mesta tieto stojany máme už dávno, napr. pri budove mestského úradu. Čo sa týka objektov občianskej vybavenosti myslíme si, že je na ich vlastníkoch či prevádzkovateľoch, aby vytvorili vhodné podmienky pre „zaparkovanie“ bicyklov. Pri viacerých objektoch obchodu a služieb takéto cyklostojany nechýbajú.



5. *Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?*

Odpovedané už v bode 4.

6. *Pripravujete nejakú akciu pre cyklistov? Ak áno akú? (Následne budeme o nej informovať v časopise).*

Konkrétnu akciu pre cyklistov nepripravujeme, zatiaľ to nemá nejakú tradíciu, nakoľko tých možností v meste nebolo veľa. Po zrealizovaní našich bohatých plánov v súvislosti s cyklotrasami v zastavanom území mesta určite niečo vymyslíme.



7. *Kde vidíte najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy?*

Ako už bolo spomenuté vyššie, problémom u nás určite sú relatívne úzke komunikácie, ktoré bude možné využiť na samostatné cyklotrasy. Taktiež je to otázka existujúcej zástavby v prípade potreby rozšírenia cesty, resp. vytvorenia novej cyklotrasy medzi cestou a chodníkom. Samozrejme v prípade novej trasy by bolo potrebné ubrať zo zelene, čo je vo všeobecnosti vnímané dosť negatívne. Nie menej významná je otázka financií, pretože zriadenie nových cyklotrás bude vyžadovať minimálne obstaranie nových dopravných značiek a vodorovného dopravného značenia.

....

Ďakujem pani Ing. Kristína Horáková vedúcej odboru výstavby Mestského úradu v Poprade za odpovede na naše otázky. Sme radi že môžeme mesto Poprad zaradiť

do skupiny miest ktoré sa venujú problematike cyklistickej dopravy.

1. Mesto Prievidza

(www.prievidza.sk)

Mesto Prievidza patrí do Trenčianskeho kraja. Na Slovensku je s počtom obyvateľov 50 664 na 11. mieste. Mesto Prievidza v súčasnosti vedie primátorka JUDr. Katarína Macháčková

Metropola hornej Nitry - Prievidza - je mestom s bohatou históriou, ktorú začala písať lovecká pospolitosť sídlia na Mariánskom vršku. Pokračovali v nej skupiny remeselníckych majstrov, ktoré vtlačili mestu svojším fortieľom a zručnosťou svojich rúk nezmazateľnú pečať. Proces vývoja a závažných spoločensko-politických zmien znamenal aj pre Prievidzu množstvo tienistých stránok a negatív, ktoré vyvrcholili v takzvanej nežnej revolúcii na konci osemdesiatych rokov dvadsiateho storočia. Tieto premeny priniesli aj pre centrum hornej Nitry nové prvky slobodného a demokratického života. Prvé slobodné voľby do samosprávnych orgánov mestského prievidzského celku v roku 1990 vytvorili širšie možnosti a priestor pre prácu zboru poslancov, ktorí v súlade so štatútom mesta Prievidza riešia otázky napredovania a rozvoja mesta po všetkých stránkach tak, aby jeho obyvateľom vytvárali podmienky skutočného domova.

Na naše otázky nám odpovedal Ing.arch.Vladimír Falat, vedúci odboru výstavby a regionálneho rozvoja

Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste?

Problém cyklistickej dopravy vnímam ako nedostatočne riešený nielen v Prievidzi, ale vôbec na Slovensku.





Koľko km cyklistických chodníkov, resp. komunikácií pre cyklistom má vaše mesto vybudované?

V meste máme okolo 10 km cyklistických chodníkov, ktoré sú ale riešené len vyznačením na jestvujúce komunikácie a sú nekomplexné. V súčasnosti máme pripravených cca 5 km, ktoré sú už riešené ako nové. S ich posupnou realizáciou počítame už v tomto roku.

Koľko finančných prostriedkov plánujete vyčleniť na vybudovanie cyklistickej infraštruktúry?

Chodníky sú projektované v rámci riešenia iných projektov, ináč sú prostriedky vyčlenené len na obnovu jestvujúcich (značenie).

Plánujete vybudovať nové cyklostojany pri občianskej vybavenosti? (úrady, školy, obchody)

Cyklostojany máme vždy na vstupoch do peších zón, cyklostojany pred inštitúciami musia zabezpečiť oni.

Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?

Postupným budovaním v rámci iných projektov pri súčasnom nedostatku finančných zdrojov.

Pripravujete nejakú akciu pre cyklistov? Ak áno akú? (Následne budeme o nej informovať v časopise).

Mesto nezabezpečuje akcie pre cyklistov, ale umožní ich usporiadanie.

Kde vidíte najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy?

Nedostatok finančných zdrojov miest vôbec.

Ďakujeme pánovi Ing.arch.Vladimír Falat za odovede na tému cyklistická doprava v mestách.

Niečo na záver:

Mestá tvoria obraz Slovenska. Je fakt že v súčasnosti, keď finančné zdroje sú obmedzené je ťažké rozhodovanie na aký účel tieto financie použijú. Priniesli sme vám dva príklady miest, kde je možné stavať cyklistické komunikácie aj v túto dobu. Len treba chcieť.

Ing. Radovan Červienka

Foto: internet



Župný pohár „Na bicykli deťom“

Blíži sa 1. ročník Župného pohára „Na bicykli deťom“ je zameraný na pomoc onkologicky chorých detí, vyvolať u športovcov, ale i obyčajných ľudí spolupatričnosť pri ich ťažkom boji s touto zákernou chorobou. Títo malí, veľkí bojovníci nech sú nám príkladom, ako prekonávať životné prekážky, ako žiť...

Myšlienka tohto podujatia sa veľmi zapáčila županovi Bratislavského samosprávneho kraja Pavlovi Frešovi, ktorý zobral nad uvedenou súťažou záštitu, a osobne sa zúčastní každého z týchto štyroch podujatí.

Prvé preteky sú v pláne 16.4. 2011 v obci Svätý Jur, kde sa bude konať už 5 ročník Kaktus Svätajurský MTB maratón 2011. Pretekári si môžu vybrať z dvoch tratí v dĺžke 44 a 75 km. Nemali by tento rok chýbať i kategórie detí, ktoré budú štartovať na tratiach okolo futbalového štadióna. Viac informácií o tomto maratóne nájdete na: <http://www.cksvatyjur.sk/site/node/78>

Druhé pokračovanie Župného pohára „Na bicykli deťom“ bude časovka do vrchu v bratislavskej Rači. Pôjde o časovku na 6 km s prevýšením viac ako 300m. Viac informácií o tejto časovke nájdete na stránke: <http://www.nabicyklidetom.sk/racianska-casovka>

Tretí diel pohára bude opäť maratónsky. Svoju premiéru si

odbyje 1. ročník BIKEJAM Kuchyňa MTB maratón. Súťaž ťa sa bude na tratiach 44 km a 66 km. Samozrejme, že nebudú chýbať detské kategórie. Kuchyňa bude žiť cyklistikou celé tri dni, takže určite sa oplatí prísť i sem. Viac informácií nájdete na stránke: <http://www.bikejam.sk/>

Finále tohto zaujímavého športového projektu bude na stále viac populárnejšom Kellys Greenbike Tour 2011. Pretekať sa bude na tratiach dlhých 34 a 75 km v prostredí malebných Malých Karpát nad Bratislavou. Určite nebudú chýbať kategórie detí, ktoré sú stále viac a viac obľúbené. Viac informácií nájdete na stránke: <http://www.nabicyklidetom.sk/>

Celý seriál pretekov má za cieľ spropagovať cyklistiku, zdravý spôsob života, dostať ľudí do prírody, odtrhnúť od počítačov, stereotypu dnešného konzumného života. Určite k tomu prispeje i netradičná cena pre vytrvalých účastníkov tohto podujatia, kto sa zúčastní minimálne troch z týchto podujatí má šancu vyhrať v tombole osobné auto značky Citroen...

Ale hlavný cieľ zostáva pre organizátorov nemenný: pomoc chorým deťom... Z tohto dôvodu plánujú v júni organizátori i charitatívnu jazdu na bicykloch cez celé Slovensko „CykloTour 2011“ a ďalšie akcie na pomoc onkologicky chorým deťom...

Ladislav Findl

Cyklokuchyňa

Na, historicky prvá cyklokuchyňa otvára 20 apríla, miesto, kde sa môžeš zastaviť na kus reči o bicykloch, určite si rád pochutnáš na jedle, pripravenom od cyklistov pre cyklistov, miesto kde prídeš so svojím bajkom dofúkať dušu, opraviť defekt alebo utiahnuť brzdy! Pravidelne každý mesiac ti ponúkame niečo z cyklistickej kultúry priamo v centre BA.

Tentoraz sa servíruje od 16.00 svojpomocná dielňa, predaj mestských bicyklov priamo od cyklokuriérov (lebo vsetci chcú toto leto začať bicyklovať po meste na mestských bicykloch) jedlo pripravené s láskou a kúpou podporíš aj Bratislavský Critical Mass,

Okolo 20.00 Goldsprint súťaž ! (rýchlostný bike-trenažér)
>> party v cykloštyle Selector Tom + VJ Berco Kufrik (tematická cyklo hudba a projekcia)

Príď sa naladiť na cyklistické leto !

do 20.00 entry free po 20.00 1-Euro



Fascinujúca jazda na bicykli – najlepšia starostlivosť o zdravie

Vedeli ste, že bicyklovaním predchádzate takmer všetkým typickým chorobám nášho „moderného“ spôsobu života a taktiež prispievate k ochrane zdravia predovšetkým v rozvojových krajinách?

Jazda na bicykli je zábava, keď sa to robí správne a okrem chodenia pešo je to zvyčajne najrozumnejší spôsob pohybu na kratšie cesty. Ale sú ešte ďalšie dva dôležité dôvody, prečo jazdiť na bicykli. Oba sa týkajú zdravia:

Po prvé: podpora zdravia

Jazda na bicykli podporuje dobré zdravie a má viacnásobné preventívne účinky, čo sa, pravda, často podceňuje. Každodenná jazda na bicykli do práce, školy alebo na nákup udržuje telo v pohybe a tréningu. Zatiaľ čo sa zdravie našich detí zhoršuje v dôsledku nedostatku pohybu a zlých stravovacích návykov, štúdie o cyklistike a zdraví jasne dokazujú obrovský preventívny účinok aj proti typickým civilizačným chorobám. Dokazujú to predovšetkým dve veľké štúdie na túto tému, britská a dánska.

Z dánskej štúdie jasne vyplýva, že ľudia, ktorí jazdia pravidelne do práce na bicykli, majú nižšiu úmrtnosť o 28% než bežná populácia. Viaceré štúdie, pochádzajúce tiež z Nórska a Švajčiarska, ukazujú pozoruhodné zníženie nasledujúcich rizík chorôb u pravidelných cyklistov v porovnaní s priemernou populáciou:

30 %	vysoký krvný tlak
33 - 50 %	ochorenia cievneho systému
40 - 50 %	cukrovka typu 2
50 %	osteoporóza
28 - 50 %	rakovina prsníka
40 - 50 %	rakovina hrubého čreva
34 %	riziko vzniku žľazových kameňov
68 %	depresia
26 %	bolesti chrbta

Pozoruhodne sa tiež preukázalo, že vystavenie prachu a výfukovým plynom u cyklistu nie je vyššie ako keď sa vieze

autom, v niektorých oblastiach ako CO, NO₂, toluén a xylén je dokonca podstatne nižšie ako u cestujúcich autom. A čo sa týka bezpečnosti, štatistiky ukazujú, že čím viac cyklistov je na cestách, bezpečnejšia je doprava. Napríklad podpora cyklistiky v Dánsku v rokoch 1990 až 2000 priniesla pri zvýšení cyklistickej dopravy o 45% pokles nehôd cyklistov s vážnymi zraneniami celkovo až o 23%.

Už v roku 1999 odporučila Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) v *Londýnskej charte dopravy* podporu cyklistiky z dôvodov zdravia a životného prostredia. Taktiež výskum pána Froböseho na Lekárskej univerzite v Kolíne nad Rýnom doložil u cyklistov zlepšenie metabolizmu tukov, krvného obehu, svalovej hmoty, stavu kostí, imunitného systému a dokonca aj efekt proti starnutiu. Aj správa Bicyklujúce Anglicko od Nicka Cavilla a Adriana Davisa z roku 2007 preukazuje veľké výhody bicyklovania pre verejné zdravie.

Cyklistika prirodzene obsahuje aj určité zdravotné riziká: úrazy, syndróm zápästného tunelu pri zlej polohe zápästia, bolesti ramien pri strnulom držaní, čo plesňové infekcie kože. Tomu možno špeciálne predchádzať. Avšak štúdia zdôrazňuje, že zdravotné prínosy získané z cyklistiky sú dvadsaťkrát väčšie ako nevýhody. Dodajme ešte, že správne jazdenie na bicykli nie je len tréningom srdca a krvného obehu, ale aj zmysluplný tréning dýchania a rovnováhy a taktiež vedie k redukcii závratov u starších ľudí. Na rozdiel od behu bicyklovanie šetrí kĺby kolien a bedier pred otrasmi, a nasadzuje sa aj pri rehabilitácii po chorobách kĺbov.

WHO – “HEAT for Cycling”: Jazda na bicykli zachraňuje životy a šetrí náklady na zdravotnú starostlivosť

Na základe údajov z dánskej štúdie, vyvinula európska kancelária Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) takzvaný „Ekonomický hodnotiaci nástroj zdravia pre cyklistiku“ (Health economic assessment tool for cycling (HEAT for Cycling)). V roku 2009 rakúske Ministerstvo života vypočítalo, že len pri 5%-nom podieli cyklistickej dopravy a priemernej prejdenej vzdialenosti len 2 kilometre sa zachráni ročne 412 ľudských životov a ušetrí 405 miliónov eur v nákladoch na zdravie. Znášobenie podielu cyklistiky na verejnej doprave si preto možno len a len želať, znásobilo by to aj vymenované efekty. (<http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/75923/1/11995> (zverejnené 25.8. 2009))

Druhý dôležitý dôvod: zmena klímy.

Cestná a letecká doprava sa stala v rozvinutom svete najväčším pôvodcom skleníkových plynov. Podľa Spolkového úradu životného prostredia 28% oxidu uhličitého vypusteného v Rakúsku pochádza z vnútroštátnej dopravy. Ale v týchto 28% nie sú zahrnuté ani priemyselné emisie z výroby automobilov

s prípravnými procesmi, ani z ťažby a rafinérie zemného plynu, ani z výroby a použitia ocele a betónu na diaľnice, mosty a cesty a ich údržbu, ani z výroby omamných plynov horením dusíka. Iba samotné priame emisie z mobility narástli v Rakúsku od roku 1990 o 61%. V uvedených číslach nie sú zahrnuté emisie z medzinárodných letov, keďže tie Kjótsky protokol ešte neberie do úvahy.

Poškodenia zdravia, ktoré už doteraz vznikli kvôli zmene podnebia, sú však podľa WHO už teraz enormné. Poškodenia, ktoré sú v dôsledku dnes vytváraných emisií na veľa rokov dopredu očakávané a ktorým sa už nedá vyhnúť, sú podstatne znepokojujúcejšie. (1)

So zreteľom na skutočnosť, že priemyselné krajiny musia zredukovať emisie skleníkových plynov čo najrýchlejšie na jednu pätinu, je sektor dopravy tým, kde sa to najviac vyžaduje. Bežným autám a lietadlám sa musíme čo najviac vyhýbať a nahradiť ich čistejšími dopravnými prostriedkami.

Ak to je možné, a ako som to už mnohokrát vyskúšal a publikoval, na výchovu k zdravej a k životnému prostrediu priateľskej mobility a na tréning v obciach pre prechod k zdravejšej a ekologickejšej mobilite slúži interaktívna výučbová hra MOBILITY, ktorú som vytvoril v roku 2006.

Záverečný komentár

„Integrované bicyklovanie“, používanie bicykla integrované do bežného života, je na rozdiel od večerného behania alebo návštevy posilňovne podstatne efektívnejšia, ekologickejšia a lacnejšia alternatíva k starostlivosti o zdravie, čo preukazujú rôzne výskumy.

Poznámka pre tých, ktorí hovoria: Rád by som, ale je to pre mňa pri mojich každodenných cestách príliš namáhavé: Popremýšľajte o možnosti elektrického bicykla. V porovnaní s elektrickým mopedom má tri veľké výhody:

- 1) Šliapete ako na bicykli a vďaka tomu môžete využiť všetky zdraviu prospešné účinky jazdy na bicykli.
- 2) Pri dlhších cestách si ho môžete zobrať do vlaku ako bicykel a v cieľovej stanici sa ďalej bicyklovať. (Železnica je dopravný prostriedok, ktorý je po bicykli v poradí druhý najviac priateľský k životnému prostrediu, viac ako 10-krát „čistejší“ než priemerné osobné auto.)
- 3) Ak sa batéria vybijie, tak môžete ďalej šliapať a nemusíte tlačiť.

Po mnohých diskusiách poznám rôzne dôvody, prečo ľudia radšej používajú auto ako bicykel alebo bicykel + vlak. Pre väčšinu domnelých prekážok ako dážď, sneženie, chlad, vietor, noc, veľa batožiny, atď. však existujú kreatívne riešenia. Správne oblečenie, úplný pršiplášť, zimné galusky, v prípade potreby s hrotmi, dobré osvetlenie, nosič batožiny či prives na batožinu, a mnoho ďalších logistických opatrení a trikov.

Ako človek, čo pred takmer 15 rokmi úmyselne presedlal z auta na bicykel a vlak a neoželel to, rád by som vás k bicyklovaniu povzbudil jedným z mojich obľúbených sloganov:

„Tešte sa z každého kilometra, ktorý na bicykli prejdete, je dobrý pre vaše zdravie a pre zdravie miliónov ľudí v chudobných krajinách nášho sveta.“

Klaus Renoldner
preložili Michal Kulla a Michal Žarnay

Zdroj: <http://www.renoldner.eu/start.asp?ID=64>

Poznámka pod čiarou:

(1) Len zopár údajov k tomu:

Mimoriadna komisia o dôsledkoch zmien podnebia, ustanovená vtedajším generálnym tajomníkom OSN Kofi Annanom, odhadla v roku 2009 počet obetí na životoch v dôsledku zmeny podnebia na 300 tisíc ročne.

Podľa správy Rozvojového programu OSN o ľudskom vývoji narástol počet ľudí zasiahnutých hydrometeorologickými katastrofami za rok z 38 miliónov v roku 1970 na 262 miliónov. Rozvojové krajiny, ktoré produkujú najnebezpečnejšie množstvo skleníkových plynov, sú následkami 70-krát viac postihnuté ako

priemyselné krajiny.

Na Svetový deň zdravia 7. apríla 2008 sa generálny tajomník OSN Ban Ki-Moon nechal počuť: „Až do roku 2020 by mohla byť takmer štvrtina miliardy ľudí v Afrike postihnutá narastajúcim nedostatkom vody. Výnosy úrody

v niektorých afrických krajinách by sa mohli o polovicu znížiť. Nepostačujúca potrava a podnebími spôsobené infekčné choroby postihnú predovšetkým najzraniteľnejších: malé deti, starších a chorých. Úbohé ženy...”

ciou:

„Tešte sa z každého kilometra, ktorý na bicykli prejdete, je dobrý pre vaše zdravie a pre zdravie miliónov ľudí v chudobných krajinách nášho sveta.“

Hra o mobilite už aj v Žiline

Sám autor, dolnorakúsky všeobecný lekár a v súčasnosti aj prezident rakúskej pobočky organizácie Medzinárodní lekári za predchádzanie jadrovej vojny a predseda Výboru neziskových organizácií za mier pri OSN vo Viedni Klaus Renoldner, prišiel predstaviť svoju vzdelávaciu hru MOBILITY na festival Jeden svet do Žiliny. Nadšený prejav zanieteného cyklistu a propagátora zdravej mobility dopĺňala neustála ochota predviesť svoje unikátne dielo v galérii na požiadanie.



Hra o mobilite názorne ukazuje dôsledky rozhodnutí ľudí na životné prostredie prepočítané na počet kilometrov, ktorý možno prejsť pri produkcii daného množstva oxidu uhličitého zvoleným dopravným prostriedkom. Hráč si môže voľiť medzi piatimi rôznymi variantmi prepravy od ekologicky najpriateľnejšieho – bicykla – po najmenej prijateľné: bežné auto alebo lietadlo. Množstvo CO₂ o hmotnosti 1, 10, 100 a 1000 kg je názorne demonštrované kockami 4 veľkostí, ktorých objem v centimetroch kubických zodpovedá váhe v kilogramoch. Tak napríklad 1 kg CO₂ (malá drevená kocka objemu 1 cm³) vyprodukuje po absolvovaní štyroch kilometrov bežným autom alebo lietadlom, 50 km električkou alebo elektrickým prímestským vlakom na „zelenú“ elektrickú energiu a až 1000 km jazdy na bicykli (berie sa do úvahy aj znečistenie pri výrobe). Hra je pre 2 tímy, pričom veľkosť jedného tímu sa odporúča 2-6 hráčov.

Úlohou obidvoch tímov je nájsť riešenie prepravných potrieb zvoleného profilu konkrétnej osoby. Ak sa nenájde nik z

prítomných, kto by zadefinoval svoje súčasné prepravné potreby, tak možno použiť jeden z 2 vzorových príkladov obsiahnutých v príručke. Podľa jedného z nich pani Jessica absolvuje ročne 200 ciest do práce po 5-kilometrovej trase, 3-krát do týždňa ide za nákupmi 10 km, k tomu nejaké víkendové výlety, večerné zábavy v meste a letná a zimná dovolenka, čo jej v súčte dáva presuny po 16 tisíc kilometroch za rok.

Už pri riešení úlohy vyvstávajú mnohé otázky o výhodnosti toho či oného riešenia, a tak hlavným cieľom hry nie je súťaž medzi tímami, ktorého objem použitých kociek bude menší (teda vyprodukovaného plynu menej), ako dospieť k plodnej diskusii o problematike produkcie skleníkových plynov našimi každodennými rozhodnutiami, k uvedomeniu si výrazných rozdielov medzi dopravnými prostriedkami a možnosťí hráčov ovplyvniť svoju ekologickú stopu.

Kvalitné prevedenie hry si vyžaduje od facilitátora aj primeraný úvod do problematiky podľa úrovne znalostí hráčov a dostatok času na diskusiu, takže kým na vlastné riešenie úloh sa dáva polhodina, tak na celý workshop odporúča autor vyhradiť aspoň 2 hodiny. Celá hracia sada stojí 60 eur, no pán doktor je otvorený diskusii a možno hru získať aj výhodnejšie.

OZ MULICA v Žiline zamýšľa použiť hru vo výučbovom procese na školách a hľadá spoluprácu s učiteľmi na zorganizovanie workshopov. Ak Vás myšlienka nadchla a chcete si hru vyskúšať, neváhajte nás kontaktovať. Urobíte radosť nielen nám, ale aj autorovi hry, Klausovi Renoldnerovi, nadšenému doktorovi na bicykli.

Michal Žarnay



Návrh dopravného značenia v oblasti cyklistickej dopravy pre Slovenskú republiku

ČASŤ 1.

V poslednej dobe sa dosť rozpráva o bezpečnosti na cestách. Za posledné obdobie sa stále zvyšuje počet smrteľných nehôd. Medzi tieto nehody žiaľ môžeme zaradiť aj nehody vozidla z autom.

Jedným z dôvodom týchto nehôd je aj nedostatočné legislatívne podmienky pre cyklistov. Na rozdiel od zahraničia sú na Slovensku cyklisti považovaní u vodičov za prekážky. Je veľký rozdiel keď ide cyklista do zahraničia kde sa k nemu správajú seberovne a na Slovensku kde nemá žiadne práva.

Tak je to aj z vyhláškou 9/2009, ktorá sa zaoberá dopravným značením na Slovensku. Táto vyhláška sa stále novelizuje, len vždy zabúda na tých najzraniteľnejších – chodcov a cyklistov. Skupina ľudí vytvorila dokument, kde sú uvedené skoro všetky značky ktoré je treba pridať do vyhlášky aby bola zabezpečená bezpečnosť cyklistov na Slovensku. Tento dokument sa nazval Návrh novelizácie vyhlášky 9/2009 Z. z. v oblasti cyklistickej dopravy. Je voľne dostupný na stránke: <http://www.cyklodoprava.sk/legislativa/cyklonavrh-pre-sr/>

Dokument bol zaslaný aj na ministerstvo vnútra, no už podobné dokumenty tam boli „stopené“ a neprišla žiadna odpoveď. V sérii článkov predstavím a vysvetlím dopravné značenie ktoré je bežné pre zahraničie. Predstavím možnosť jeho implementácie ako aj jeho využitie, ako vplýva na bezpečnosť, či iné charakteristiky.

Dopravné značenie bolo spracované v súlade so všetkými platnými zákonmi, vyhláškami a normami.

Dneska si predstavíme Dopravné značky vpadajúce do kategórie príkazové a informatívne – prevádzkové

Úprava formulácie textu pre dopravnú značku C24a Vyhradený jazdný pruh

Text vo vyhláške 9/2009 znie:

(24) K značke č. C 24a:

Značka Vyhradený jazdný pruh (č. C 24a) označuje jazdný pruh vyhradený napríklad pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy, ako sú autobusy alebo trolejbusy, a jeho situovanie vo vzťahu k ostatným jazdným pruhom; vyhradený jazdný pruh pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy môžu používať okrem vozidiel pravidelnej verejnej dopravy aj vozidlá taxislužby zriadené na prepravu osôb. Značka č. C 24a sa používa najmä so značkami č. V 1a, č. V 2a alebo so značkou č. V 14 s príslušným nápisom na ceste (BUS). V priestore križovatky sa vyhradený jazdný pruh označuje iba príslušnými vodorovnými značkami. Ak vyhradený jazdný pruh je vyhradený len na určitý čas, tento čas sa uvádza v spodnej časti značky č. C 24a.

Odporúčaná zmena:

Značka Vyhradený jazdný pruh (č. C 24a) označuje jazdný pruh vyhradený pre vozidlá zobrazené na značke príslušnými symbolmi alebo vhodným vodorovným nápisom. Jazdný pruh vyhradený pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy napríklad pre autobusy alebo pre trolejbusy môžu používať aj vozidlá taxislužby, ktoré vykonávajú službu za účelom prepravy osôb. Vyhradený jazdný pruh môže byť na ceste súčasne vyznačený vodorovným dopravným značením č. V 14 s príslušným nápisom **alebo symbolom** na ceste (**napr. BUS, symbol bicykla**). V prípade, že vyhradený jazdný pruh pokračuje aj za križovatkou, je potrebné značku č. C 24a zopakovať. Ak je jazdný pruh vyhradený len na určitý čas, tak sa tento čas uvádza v spodnej časti značky č. C 24a. Značka č. C 24a sa umiestňuje v mieste, kde sa vyhradený jazdný pruh začína. V priestore križovatky sa vyhradený jazdný pruh označuje iba vodorovným dopravným značením.

Zdôvodnenie:

Vďaka použitému množnému číslu to umožňuje aj kombinovaný vyhradený pruh napr. BUS+cyklisti. Ten predchádza dnešnej nebezpečnej situácii, keď v prípade pravého pruhu vyhradeného pre autobusy je cyklista povinný jazdiť v spoločnom pruhu vľavo od neho a z jednej strany ho predbiehajú autá a z druhej autobusy. Toto riešenie je v súčasnosti nelogické a veľmi nebezpečné. V súčasnosti je aj porušované cyklistami a trpené policajtm, pretože obidve strany vedia čo je bezpečnejšie.

Tento systém dopravného značenia je bežný v zahraničí, napríklad aj v susednej Českej republike.

Daná úprava je kompatibilná zo zákonom 8/2009 §12, kde je to riešené podobnou formuláciou ako v našom návrhu.



V súčasnej dobe by sa mohlo značenie hneď uplatniť v našom hlavnom meste.

2. Doplnenie dopravných značiek Odporúčaná komunikácia pre cyklistov a Odporúčaná spoločná komunikácia pre vyznačených používateľov

Navrhované dopravné značenie je ekvivalentom súčasného dopravného značenia C8, C12 a C13 Cestička pre cyklistov, či cestička pre vyznačených používateľov.



C 8
Cestička pre cyklistov



C 12
Cestička pre vyznačených
užívateľov
(vzor)



C 13
Cestička pre vyznačených
užívateľov
(vzor)

Obr. Súčasne platné dopravné značenie

V súčasnosti poznáme dopravné značky, ktoré nám prikazujú použiť cyklistický chodník. Ak ho nepoužijeme automaticky porušujeme zákon a môžeme byť pokutovaní. Ale čo ak je cyklistický chodník rozbitý? Ak je problém vôbec naňho vstúpiť a hrozí nám na ňom defekt, či iné vážnejšie zranenie? Čo ak sme závodný cyklista a naša rýchlosť by mohla spôsobiť nehodu? Čo ak sa na cyklistickom chodníku nachádza veľa cyklistov, až tak že dochádza k zrážkam. V súčasnosti je to jedno a cyklista musí použiť tento cyklistický chodník.

Alternatívou k týmto značkám sú značky bežne používané v zahraničí - Odporúčaná komunikácia pre cyklistov a Odporúčaná spoločná komunikácia pre vyznačených používateľov.



Obr. Navrhované dopravné značenie



Obr.: Dopravné značenie v Českej republike

Dopravné značenie je hranatého formátu a pre lepšiu orientáciu si ho môžeme označiť ako IP 35a, IP 35b a IP35c.

Značky dovoľujú cyklistom použiť v predmetnom smere takto označený pruh alebo cestičku; pruh alebo cestičku smie použiť aj osoba tlačiaci bicykel. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie pruhu alebo cestičky zakázané. Značka sa umiestňuje na začiatku pruhu alebo cestičky.

Ak sa postaví resp. vyznačí dobrá cyklistická komunikácia, cyklisti ju radi využijú aj bez takejto povinnosti v zákone. Ak na ňu cyklistov naženieme zákonom, nútime ich vybrať si možnosť, ktorú sami vyhodnotili ako horšiu, než jazda po ceste s autami. Takéto riešenie potom nie je v prospech cyklistov, ale proti nim. Cyklisti neraz musia porušovať zákon a jazdia napriek tomu po cestných komunikáciách. Je len na odpratanie cyklistov z ciest, aby nezavadzali motorovej doprave. IP 35a,b,c upravuje možnosť cyklistov použiť okrem cyklistického chodníka aj súbežnú cestnú komunikáciu. Cyklista by využil súbežnú komunikáciu v prípade, ak ide väčšou rýchlosťou a ohrozoval by ňou cyklistov na cyklistickom chodníku, na cyklistickom chodníku sa nachádza veľký počet cyklistov, alebo cyklistický chodník je neprispôsobilý jazde na bicykli.

Ako som písal, značky sú bežne používané v zahraničí.

V súčasnosti bola aj prezentovaná na videu kde babička bojovala proti lupičom kabelkou (video najdete aj na www.cyklodoprava.sk)
Aj na tom je možno vidno jej bežné použitie:



Obr. Anglicko



Obr. Francúzko

Aj pri tejto značke je možné jej okamžité uplatnenie. Prinášam príklad cyklistického chodníka v Bratislave, ktorý vypadá ako tankodróm. Berte prosím že názov cyklistický dostal minulý rok, keď sa naň nastriekali čiaro a osadilo dopravné značenie. No ruku na srdce, kto by ste po ňom išli. Žiaľ musíte. Na obrázku uvádzam možnosť jej umiestnenia.



Obr. Možné uplatnenie dopravnej značky v Bratislave

Pri tejto značke však treba mať na pozore, že mestá by ju mohli zneužívať. Osádzať ju na rôzne chodníky a nazývať to cyklochodníkmi.

3. Doplnenie dopravnej značky Značka parkovisko – Parkovacie miesta pre bicykle

Podľa normy musí mať každá občianska vybavenosť stojan na bicykle. Toto však veľa podnikateľov nevie, resp. to nedodržuje. Doplnenie dopravnej značky parkovisko pre bicykle by prinútilo umiestňovanie stojanov a tak dodržiavanie normy. Tiež doplní možnosť označiť cyklistické stojany, či cyklistické garáže. Dopravné značenie pomáha pre orientáciu, prispieva k bezpečnosti.

Obr. Parkovacie miesta pre bicykle

Pracovné označenie: **IP 18a**



Značka informuje o možnosti bezpečného odstavenia bicykla. Parkovacie miesta pre bicykle sa umiestňujú pred miesta, kde je možné odstaviť bicykel na miesto nato vyhradené.

Na jedno miesto pre automobil vieme zaparkovať až 5 bicyklov. Toto miesto však nie je možné nijako označiť v rámci

platných predpisov. Táto dopravná značka tento problém vyrieši a aj umožní lepšiu orientáciu pre vodičov, ako aj pre cyklistov. Jeho umiestnenie je taktiež možné okamžite pri rôznych hypermarketoch, parkoviskách, úradoch.....

Priniesol som vám prvú časť nachovaného dopravného značenia. Značenie ktoré chýba u nás na Slovensku. V nasledujúcom čísle sa budem venovať ďalším značkám ktoré sú v dokumente pre novelizáciu v oblasti cyklistiky. Prinesiem možnosť ako ich hneď využiť.

Radovan Červienka

PARTNER



OTVLO
KOALÍCIA



artbook.sk

KABINET

17.3.2011 14:00

INCHEBA EXPO KLUB

WWW.MODROPUZ.SK/JANGEHL

JAN GEHL

V BRATISLAVE

Vauban: úspešný urbanizmus s minimom automobilov

Marián Gogola

Freiburg – Vauban, autor: Carnotzet, Flickr Creative Commons Case

Mesto Freiburg je samo o sebe pojmom pre úspešné územné a dopravné plánovanie. Jeho mestská časť Vauban, ktorá do roku 1992 slúžila Francúzskej armáde (Vauban bol v 17 storočí francúzsky maršál) sa stala príkladom ako úspešne aplikovať kvalitné zásady urbanizmu pre ľudí.

Do toho, ako by malo vyzerať nové mesto boli zatiahnutí občania, pričom táto spolupráca priniesla ovocie. Prostredníctvom občianskeho združenia Forum Vauban, ktoré sa vytvorilo v roku 1993 za účelom koordinovania a manažovania občianskych aktivít sa začali naplňovať vízie, ktoré občania s mestom mali. V roku 1995 sa FORUM VAUBAN stalo rovnocenným partnerom pre samosprávu Freiburg, pričom sa zúčastnilo všetkých dôležitých rozhodnutí. Prví obyvatelia sa sem začali sťahovať v roku 2000 a v súčasnosti tu žije vyše 5000 obyvateľov a je tu vytvorených 600 pracovných príležitostí.

Jednou z hlavných požiadaviek Forum Vauban bolo vybudovať mesto bez automobilov, resp. znížiť ich počet na minimum. Základom bolo vybudovanie novej električkovej trasy ako aj nových cyklotrás.

Navyše samospráva vybudovala car-sharing systém (verejných automobily – spoločné využívanie automobilov) ako nové cyklotrasy vo Freiburgu a Vaubane a 5000 parkovacích miest pre bicykle.

Občianska a sociálna vybavenosť, teda školy, úrady a obchody sú situované tak, aby boli dostupné prostredníctvom pešej, cyklistickej alebo mestskej hromadnej dopravy. V súčasnosti vyše 70% (2009) obyvateľov nevlastní osobný automobil za čo získali benefit vo forme bezplatnej MHD a lacnejšieho nájomného. Pritom nedávny prieskum ukázal, že predtým 50% obyvateľov vlastnilo osobný automobil a 57 % sa vzdalo automobilu, keď sa presťahovali do Vaubanu.

Ulice Vaubanu teda predstavujú sociálne priestory, kde sa ľudia môžu stretávať, deti sa hrať a to všetko bez automobilov.

Z hľadiska urbanizmu sú ulice usporiadané vo forme spojených mriežok, kde sú cyklisti vedený aj cez voľné priestranstvá a nie sú vyslovene viazaní iba na cyklotrasy.

Samozrejme sú časti, kde automobily môžu a môžu tu žiť aj obyvatelia, ktorí chcú vlastniť automobil.

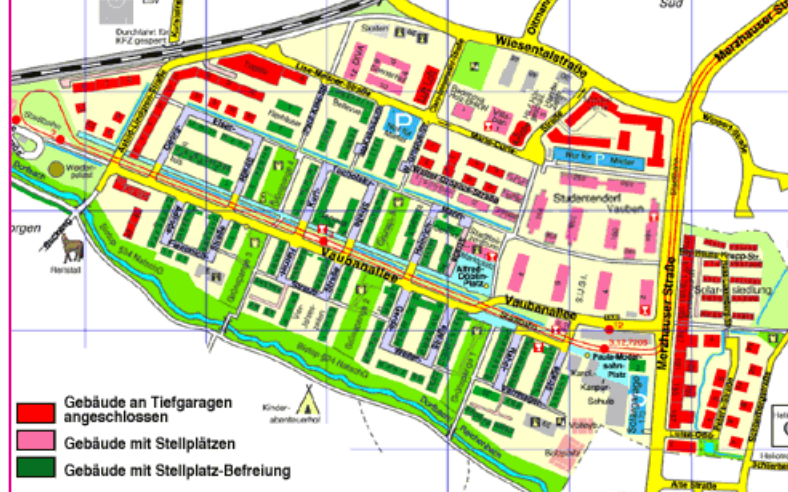
V tom prípade si ale musia kúpiť miesto v parkovacom dome, ktoré je situované na okraji Vaubanu, pričom ročne zaplatia cca. 18 tisíc EURO, a v žiadnom prípade nemôžu parkovať pri dome. Paráda no nie? Bodaj by to pochopili aj u nás na Slovensku.





Žiadne parkovanie pri dome.

Okrem toho táto štvrť je zaujímavá tým, že domy sú vybudované na nízkoenergetických princípoch, pričom solárne a fotovoltaické panely môžete bežne vidieť na strechách domoch.



Každopádne by som túto štvrť odporúčal navštíviť niektorým našim architektom a urbanistom.

zdroj:

www.vauban.de.

www.vauban-im-bild.de



Premenné dopravné značenie z Aarhusu

Marián Gogola

Nebezpečné situácie, ktoré vznikajú pre cyklistoch pri odbočovaní vozidiel vpravo prinútili dopravných inžinierov v Dánskom Aarhusu [začať problém riešiť](#). V predradovacom pruhu pred križovatkou umiestnili pri cestičke pre cyklistov dve premenné dopravné značenia, ktoré upozorňujú cyklistov na fakt, ak sa v pravom odbočovacom pruhu pre vozidlá vyskytne automobil.



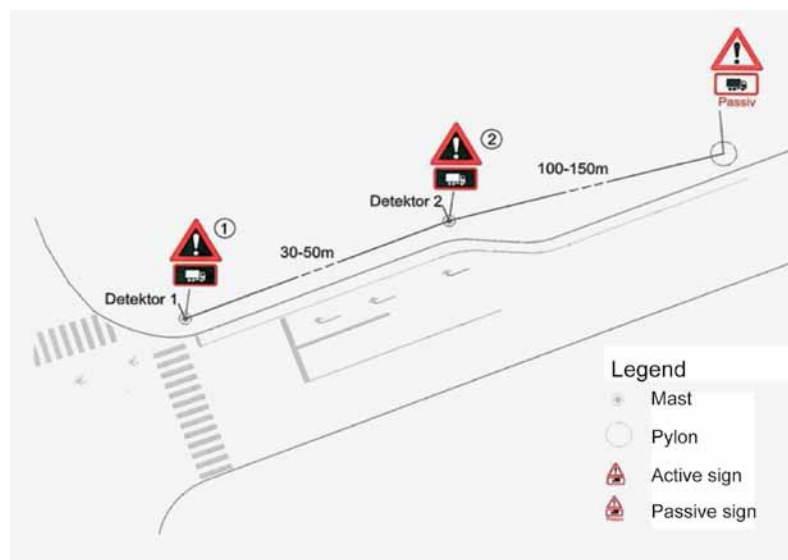
Na vybraných križovatkách v meste Aarhus umiestnili dvojicu dopravných značiek. Jedna je umiestnená pri semafore a druhá je umiestnená na začiatku cyklistického pruhu.

Aby sa zistilo, aký dopad majú tieto opatrenia na bezpečnosť dopravy, boli na križovatkách umiestnené kamery.

Výsledky môže rozdeliť do 3 konfliktných situácií:

- Zvýšené riziko: Situácia, kedy cyklista je nútený spomaliť alebo zastaviť, aby sa nezrazil s vozidlom.
- Vážne nebezpečenstvo: situácia kedy cyklista je nútený zmeniť smer jazdy a vyhnúť sa vozidlu.
- Menšie nebezpečenstvo: Situácia, kedy sa cyklista cíti v nebezpečenstve a preto mení smer jazdy.

Kamery dokázali, že po upozornení dopravnou značkou cyklisti viac vnímajú okolie vedľa seba a dávajú si väčší pozor, pričom počet cyklistov, ktorí sa správajú nebezpečne sa znížil o polovicu.





VÝZVA PRE MESTÁ, ORGANIZÁCIE, PROJEKČNÉ FIRMY A INÉ INŠTITÚCIE KTORÉ SA ZAOBERAJÚ CYKLISTICKOU DOPRAVOU

Už vyše roka vám prinášame novinky zo smeru cyklistickej dopravy. Náš časopis sa snaží riešiť problémy pri stavbe cyklistických chodníkoch či iných komunikácií slúžiacim cyklistom. Prezентujeme názory miest, firiem, inštitúcií či organizácií.

Podel'te sa aj vy snami o vaše skúsenosti poznatky a problémy pri oblasti cyklistickej dopravy. Vypracovali ste nejaký projekt cyklistického chodníka a nevíete ho spropagovať. Nemáte možnosť ho zvydiťeľniť. Pošlite nám projekt a pomôžte ostatným mestám a ľuďom pri tejto namáhovaj práci. Mi váš projekt zverejníme, ohodnotíme ako aj dostane priestor na stránke www.cyklodoprava.sk
Však všetci sme cyklisti. Nerobíme to pre seba, ale pre druhých



VÝZVA PRE ŠTUDENTOV

Vypracovali ste prácu na tému cyklistika? Je jedno kto ste, prezentujte váš návrh. Pošlite nám ju mi ju zverejníme. Je jedno či je to práca zo základnej, zo strednej či z vysokej školy. Je jedno či je to bakalárska, diplomová, seminárna, ročníková práca. Bola by veľká keby vaša snaha vyšla na zmar a práca by zapadla prachom. Upozornite nie len kompetentných n na problém ale aj prezentujete sami seba.

Však všetci sme cyklisti. Pomôžme si!

FOTKA MESIACA

MODERNÝ STOJAN PRE BICYKLE PRI MINISTERSTVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA



Je smutné že ani pred ministerstvom ktoré má chrániť záujmy **ekológie** nie je kde doparkovať bicykel. Pri **ministerstve životného prostredia** totiž nie sú žiadne stojany pre bicykle. Ako potom môže mať v názve životné prostredie keď nepropaguje vôbec jeho ochranu?

Radovan Červienka
Foto: Jozef Schwarz

Cykloklik.



Webstránka www.planetizen.com obsahuje zaujímavé postrehy z celého sveta. Nie je výlučne orientovaná na cyklodopravu, ale skôr na problematické oblasti, ktoré sa dotýkajú všetkých, ktorí sa cítia spoločensky spoluzodpovední.



Druhá stránka je slovenský cykloblog o kultúre cyklistiky okolo nás, jej príznačný názov www.bicykluj.me je aj o samotnej propagácii cyklokultúry zo sveta ako aj od nás.

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 Rok 2011 Ročník II Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli 

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

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



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek

jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Branislav Šarkan

branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk

Ing. Radovan Červienka

rado.cervienka@gmail.com

Ing. Viera Štupáková

horeadole@gmail.com

Ing. Marián Gogola, PhD.

info@mulica.sk

Mgr. Monika Nedelková.

hollandika.za@gmail.com

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Ladislav Findl, Bc. Michal Kulla, Ing. Michal Žarnay, PhD.