

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486



Marec poberaj sa starec. Toto ľudové príslovie by sme trochu s „nadsázkou“ mohli použiť na výsledky hodnotenia cyklokoordinátorov najmä z pohľadu vnímania očami verejnosti. Možno nie práve príjemné čítanie pre niektorých koordinátorov, ale o to viac inšpirujúce čítanie vám prinášame. Veríme, že si nájdete niečo pre seba, či už z noviniek na Slovensku alebo zo sveta. A napriek trochu pesimistickému úvodu príjemné čítanie.

Marián Gogola / redakcia

Obsah

Poškodený cyklomost	3
Poprad, Trnava	4
Hodnotenie cyklokoordinátorov	5
10 najkrajších citátov o bicykli	9
14 dôvodov prečo bicyklovať	10
CHÝBAJÚCE DOPRAVNÉ ZNAČENIE BICYKEL PRI DOBÝVANÍ EURÓPSKÝCH MIEST	12
	13
Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry I.časť	18
Fotoreport Dráždany	20
Foto mesiaca	22



VANDALI POŠKODILI CYKLOMOST DO RAKÚSKA

Cyklomost slobody, ktorý spája bratislavskú Devínsku Novú Ves a rakúsky Schlosshof, poškodili neznámi páchatelia. Bratislavský samosprávny kraj (BSK), ktorému cyklomost patrí, zvažuje podanie trestného oznámenia na neznámeho páchatela za poškodzovanie cudzej veci.



Zdroj: TASR

„Neznámi páchatelia poškodili výplne zábradlí cyklomosta,“ informovala hovorkyňa kraja Iveta Tyšlerová. BSK momentálne podľa nej zisťuje rozsah poškodenia a výšku opráv. Na poškodený most upozornili mestskú časť Devínska Nová Ves obyvatelia.

Slovensko možno v blízkej budúcnosti s Rakúskom prepojí ďalší cyklomost ponad rieku Morava. Vzniknúť má pri Vysokej pri Morave a rakúskom Marcheggu. Vďaka jeho vybudovaniu má dôjsť pomocou cyklistickej dopravy k prepojeniu dvoch železničných staníc a podpore turizmu na oboch stranách rieky.

<http://bratislava.dnes24.sk/vandali-poskodili-cyklomost-do-rakuska-199175>

NA MIESTE SKLÁDKY V BARCI BUDE CYKLOCHODNÍK

Za roky opustenú čiernu skládku odpadu za cintorínom v Barci nebude nikto potrestaný. Vznikla totiž skôr ako zákon o odpadoch. Jej definitívnu likvidáciu a zmenu na cyklochodník chce mesto stihnúť do dvoch rokov.

Ide pritom o prístupovú komunikáciu k pozemkom. „Odpad pochádza zo stavebnej činnosti z Barce a priľahlých mestských častí zo 70. a 80. rokov. Je to odpad uložený pred účinnosťou zákona o odpadoch, a preto jeho odstránenie nie je možné riešiť v zmysle zákona o odpadoch. Pokuta za jeho neodstránenie nebude udelená,“ odpovedal Marek Ružička z oddelenia ochrany prírody. Mesto riešilo odstraňovanie odpadu aj v roku 2012 a 2013. „Pri prehodnocovaní územného plánu Košíc by tieto pozemky mali byť riešené ako budúca komunikácia. „Zámerom je realizovať spevnenie súčasnej poľnej komunikácie na cyklistický chodník v smere do Šebastoviec. Odstráni sa tak časť „historického inertného odpadu“, náletové dreviny budú vyrúbané a terén sa upraví. Cyklistický chodník by mal prechádzať popri terajšej skládke do konca budúceho roka.



<http://kosice.korzar.sme.sk/c/7679307/na-mieste-skladky-v-barci-bude-cyklochodnik.html#ixzz3UM4ytq00>

V Poprade cyklochodník znečisťujú psi



Psie výlučky sú dokonca aj na námestí a stali sa súčasťou chodníkov a ciest vo všetkých popradských mestských častiach. Slušnosťou majiteľov psov je upratať si po svojich miláčikoch. Aj on sám to robí a na prechádzke so psom má vždy vrecúško. Vyzýva ľudí, aby boli voči sebe ohľaduplní a využívali aj špeciálne koše, ktoré sú na psie exkrementy určené. Na množstvo psích výlučkov na chodníkoch sa tak sťažujú aj samotní psičkári. „Neraz sa mi stalo, že som chcela zdvihnúť a potom zahodiť to, čo vylúčil môj pes a stúpila som do ďalších výlučkov. Je to vizitka majiteľa toho psa, pes nemá ruky, aby to zdvihol a zahodil, on to maximálne zahrabe,“ upozornila Zuzana Birnsteinová. Najviac podnetov zaznamenala samospráva v tejto súvislosti na sídliskách JUH. Mesto Poprad zabezpečuje podľa hovorcu Mariána Galajdu pravidelné strojné čistenie chodníkov, jeho realizácia však závisí hlavne od poveternostných podmienok. „Okrem toho každoročne mesto prevádzkuje doplnkovú službu, zber psích exkrementov, ktorú vykonávajú dvaja pracovníci v mesiacoch od apríla do novembra. V zimných mesiacoch túto službu nie je možné vykonávať, nakoľko to technické možnosti nedovoľujú. Cyklistický chodník je v zime vylúčený z údržby,“ uviedol hovorca. K zvýšenému výskytu psích exkrementov je podľa neho nevyhnutné poznamenať, že zákon ukladá majiteľom povinnosť, že ak pes znečistí verejné priestranstvo výkalmi, je ten, kto psa vedie, povinný ich bezprostredne odstrániť. Niektorí majitelia psov však tieto legislatívne predpisy nerešpektujú. „Veľké množstvo psích exkrementov, ktoré sa ukázali po roztopení snehu, vypovedá o neplnení si povinností a zároveň bezohľadnosti k ostatným občanom mesta, ktorí užívajú verejné priestranstvá na voľnočasové aktivity,“ zdôraznil Galajda.

CYKLOCHODNÍK NA ZELENEČSKEJ SPOJA S MODRANKOU, PRIESTOR BUDÚ MAŤ CHODCI AJ CYKLISTI

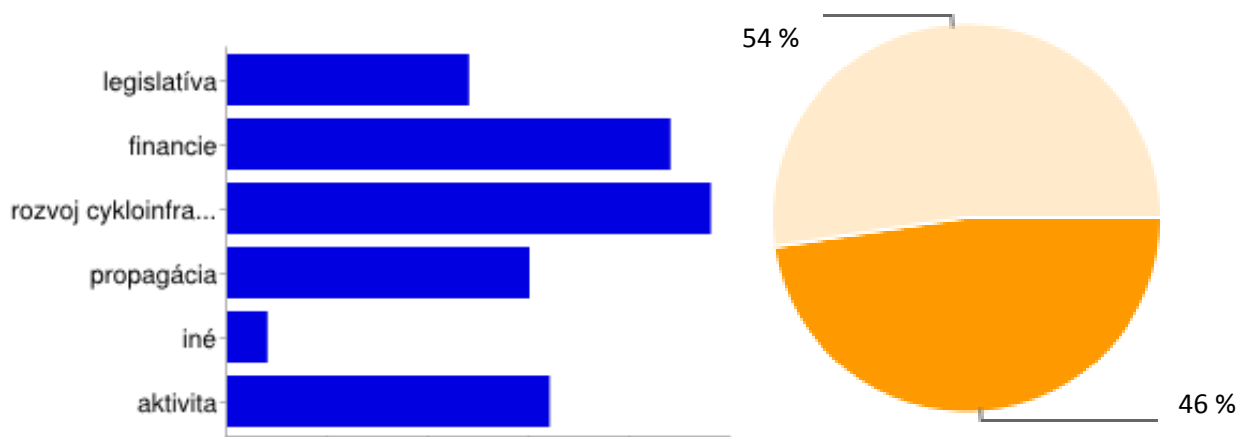
Zámerom trnavskej samosprávy je zrealizovať spojenie Zelenečskej ulice cez Mikovíniho popri Trnávke po Hraničnú ulicu na okraji Modranky. Cyklochodník v súčasnosti končí pred kruhovou križovatkou na konci Zelenečskej ulice pri ubytovni. Mesto Trnava si nechá na základe vlastnej štúdie vypracovanej odborom územného rozvoja a koncepcií spracovať projektovú dokumentáciu.



Prepojovací chodník medzi Modrankou a Trnavou

Riešený úsek od Zelenečskej po Hraničnú ulicu má dĺžku približne 1,3 kilometra. V rámci projektu má byť zrealizovaný chodník pre peších, cyklochodník, výmena starých stožiarov verejného osvetlenia na Mikovíniho ulici a rovnako osadenie nových stožiarov na úseku od Mikovíniho ulice po Hraničnú. Súčasťou zámeru je aj návrh sadových úprav sprievodnej zelene v dotyku cyklochodníka a chodníka pre peších. Smerom z mesta od mosta na Mikovíniho po Hraničnú ulicu v Modranke funguje v súčasnosti povedľa Trnávky 900-metrový chodník, ktorý využívajú spoločne chodci, korčuliari, bežci aj cyklisti. Aj preto v tomto úseku vznikajú kolízne situácie, ktorým má zamedziť samostatný chodník pre peších a cyklochodník. Šírka chodníka bude dva metre, cyklocestička bude široká 2,5 metra. V súčasnom rozpočte na rok 2015 sú vyčlenené prostriedky len na vypracovanie projektovej dokumentácie.

<http://www.trnava-live.sk/2015/03/03/cyklochodnik-na-zeleneckej-spoja-s-modrankou-priestor-budu-mat-chodci-aj-cyklisti/>



Vox populi, vox dei alebo hodnotenie cyklokoordinátorov.

Text: Marián Gogola

Minulý rok sme vás poprosili, či by ste nám nenapísali ako hodnotíte funkciu národného resp. krajského cyklokoordinátora. V predchádzajúcich číslach sme dali jednak na vyjadrenie samotným koordinátorom a v dnešnom čísle, uvádzame hodnotenie od vás čitateľov. Do samotného prieskumu sa zapojilo 240 čitateľov, pričom hodnotenie pre jednotlivých cyklokoordinátorov sa rôznilo. Respondenti mohli hodnotiť prácu koordinátorov ako v škole od 1 do 5. Radšej som dával skutočný priemer, akoby som zaokrúhľoval ☺ Samozrejme, istú časť subjektívneho hodnotenia nemožno nikomu uprieť a snáď to bude aj pre koordinátorov akýmsi indikátorom, čo treba zlepšiť.

Najskôr sa pozrieme na národného cyklokoordinátora. Jeho celkové skóre je 3,7. Aj keď je už vo funkcii nejaký ten mesiac pozná ho iba 46% opýtaných ostatní nie. Medzi jeho pozitíva uvádzajú snahu o legislatívne zmeny, propagáciu cyklodopravy (40%), pričom ako negatíva uvádzajú rozvoj cykloinfraštruktúry (57,1%) schopnosť presadzovania financií ako aj systematické aplikovanie opatrení v cyklodoprave. Medzi iné výčitky patrí to, že neinformuje o obsahu stretnutí komisií a plnení cyklostratégie. Niektorým to pripadá, že prevládajú skôr reči ako realita. Čo nás prekvapilo bol fakt, že aj samotné jeho stretnutia s krajskými koordinátormi sú na veľmi slabej úrovni a nik nevie, čo sa tam vlastne preberá. Vyše 50 % by ho vymenilo za iného koordinátora, iba 26% je s jeho prácou spokojných, ostatní sa k tomu nevyjadrili.

V prípade krajských koordinátorov je prvým hodnotený z **Bratislavského kraja** a to známkou 2,68. Pozitívne uňho hodnotia zásluhu o rozvoj cykloinfraštruktúry, propagáciu a prácu na legislatíve.

Z hľadiska spokojnosti je s ním spokojných polovica opýtaných, teda 50% respondentov by ho nechalo a 50% by ho vymenilo.

Cyklokoordinátorka za **Trnavský kraj** by u čitateľov dostala známku 5. Nevidieť u nej žiaden progres a najväčšia výčitka súvisí s tým, že nie je vidieť, čo vlastne robí v prospech cyklistiky. Je len logické, že by ju vymenili za iného koordinátora. (Pozn. redakcie. Predchádzajúca koordinátorka už je v súčasnosti vymenená).

Podme na Banskobystrický kraj. Tu je koordinátor hodnotený priemernou známkou 4,2.

Pričom nemá podľa čitateľov žiadne pozitíva iba negatíva. Medzi hlavné vyčítané oblasti patrí nezáujem o rozvoj cykloinfraštruktúry, propagácia, aktivita v oblasti legislatívy, financií. Ďalej podľa vás nemôže robiť nič, pretože neovplyvní financie a tak sám nemôže o ničom rozhodovať. Vyčítajú mu, že nemá databázu OZ a aktivistov, ktorí značia cyklotrasy, ako ani databázu existujúcich značených cyklotrás a nekoordinuje ich činnosť ako aj to, že nespokupracuje s mestským úradom a nemá ani predstavu o vlastnej koncepcii na najbližšie roky. Je len logické, že by ho vymenili, ak by mohli.



Koordinátor za **Nitriansky kraj** bol hodnotený známku : 4,7, pričom z toho mála čitateľov, ktorí ho poznajú , nevedia, čo vlastne v prospech cyklistiky robí. Samozrejme, že nie sú s ním spokojní a vymenili by ho.

Trošku lepšiu známku má koordinátor za **Prešovský kraj** a to 3. Pozitívne ho síce hodnotia za to, že sa aspoň zaujíma o rozvoj cykloinfraštruktúry, pričom až 66% opýtaných z prešovského kraja ho vôbec nepozná a teda by ho vymenili.

Podobne je tomu aj koordinátor v **Košickom kraji**, kde ho pozná iba 20 % opýtaných. Z tých, čo ho, resp. ju poznajú sú spokojní s tým, že presadzuje aspoň nejaké zmeny ale hlavne v oblasti cykloturistiky, pričom by privítali, ak by kraj informoval viac o plánovaných aktivitách. V **Žilinskom kraji** samotného koordinátora nepozná 68 %, pričom medzi najväčšie výčitky patrí rozvoj cykloinfraštruktúry, hľadanie financií ako aj propagácia nových cykloprojektov. Ako známku by dostal hodnotenie 3,8. Nepozná ho 68% opýtaných.

Dobré hodnotenie a to známku 3 dostal koordinátor za **Trenčiansky kraj**, ktorý je pozitívne hodnotený najmä čo sa týka propagácie a snahu o rozvoj cykloinfraštruktúry, pričom negatívom je hlavne nemožnosť zabezpečenia financií pre cyklodopravu.

Zaujímavé sú čísla, kde sme sa vás pýtali, či pociťujete, že sa niečo robí v cyklodoprave. 9,5% odpovedalo, že áno- ale iba málo, áno -vo veľkom 9,5 %, nie 14,3% a nevie o tom, že by sa robilo 7,1%.

Ak by sme teda zhodnotili akési všeludové hlasovanie viacerí z koordinátorov by v stupnici hodnotenia prešli len tak tak, pričom hodnotenie od 3-4 moc nesvedčí o tom, na čo boli samotní koordinátori prijatí. Napísali ste, že cyklokoordinátormi by mali byť ľudia, ktorí sa tomu rozumejú a vedia ako veci fungujú v zahraničí a mali by ich presadzovať aj u nás. Svedčí o tom aj fakt, že 69% opýtaných sa vyjadrilo, že funkcia má podľa nich zmysel.

Pravdepodobne najväčšou výčitkou môže byť fakt, že boli vybraní len nasilu, tak aby sa niekto vybral a odčiarklo sa z národnej stratégie, že máme krajských koordinátorov. Čo vlastne koordinujú, vedia asi len oni sami. Samozrejme česť výnimkám!

A ešte ponuka pre cyklokoordinátorov:

Pokojne by sme aj v našom časopise privítali a dali priestor našim koordinátorom nech pravidelne informujú o plánovaných akciách, prípadne pripravovaných akciách.

Uvidíme, či sa niekto z nich ozve.

BOSTONSKÁ CYKLOTRASA V SNEŽNOM TUNELI

My sa tu sťažujeme, keď nám napadne trošku snehu a máme problém prejsť peši a čo takí cyklisti v USA, ktorí sa musia vysporiadať so skutočnou nádielkou snehu. Napríklad v Bostone využili obrovskú snehovú pokrývku nato, aby v nej vytvorili tunel, kadiaľ chodia aj cyklisti môžu pokračovať vo svojej trase. Tunel má síce iba 12 metrov, ale svoj účel plní.



Pozvánka na konferenciu: Mestá s dobrou adresou

Kedy a kde? 29.–30. 4. 2015,

v priestoroch Univerzity Palackého v Olomouci.

Na konferencii se mimo jiné dozvíte:

- Proč Dánové nehovoří o udržitelnosti, ale o ekonomických a chytrých řešeních?
- Co znamená dobrá adresa v podobě města Olomouc?
- Proč zatím v Česku nefungují plány městské mobility?
- Jak může být výuka městské mobility zahrnuta do školních vzdělávacích programů?
- Jaká jsou omezení v oblasti legislativy?
- Jak pracovat s marketingovými kampaněmi při podpoře aktivní mobility?
- Jak vytvářet město s dobrou adresou krok za krokem?

Registrácia :

<http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/mesta-s-dobrou-adresou/43/>

CHODCOM V TRENČÍNE CHÝBA SPOJNICA DO LAUGARICIA

Cesta z obchodného centra Laugaricio do Trenčína je veľmi frekventovaná. S chodníkom sa pri projektovaní tejto časti mesta nepočítalo. „Čas od vypracovania projektu po začiatok stavby trval niekoľko rokov, medzičasom bola vybudovaná obchodná zóna Belá, ale do projektu sa nedalo zasiahnuť. Samospráva chce pre chodcov a cyklistov umožniť bezpečný prístup do obchodnej zóny. Zvažujeme viacero riešení, ktoré treba preveriť a vybrať najvhodnejšie,“ vyjadrila sa hovorkyňa Trenčína Erika Ságová.

Podľa poslanca mestského zastupiteľstva Patrika Žáka mesto plánuje v tomto volebnom období zlepšiť cyklistickú infraštruktúru. „Súčasťou diskusií má byť aj možné vybudovanie priameho spojenia medzi lokalitou Villa Park pod Juhom a obchodným centrom Laugaricio,“ povedal Žák. Samospráva podľa neho ale nemôže investovať žiadne peniaze do majetku Trenčianskeho samosprávneho kraja, ktorý túto cestu spravuje. Vedúca oddelenia komunikácie Trenčianskeho samosprávneho kraja Jana Paulínyová namietla, že otázka zvýšenia bezpečnosti tohto úseku patrí mestu. „Toto je otázka pre mesto Trenčín, pretože chodníky a cyklotrasy sú v zmysle príslušného zákona miestnou komunikáciou a sú teda vo vlastníctve a správe mesta,“ uviedla v reakcii.

Chodci, ale aj cyklisti, ktorí tadiaľto idú po súmraku, sú často takmer neviditeľní. „Chodec idúci po krajnici či okraji vozovky je povinný používať reflexné prvky alebo bezpečnostný reflexný odev v obci, avšak za zníženej viditeľnosti, teda najmä od súmraku do svitania, za hmly, sneženia, dažďa,“ hovorí Elena Antalová z trenčianskej polície. Zníženie rýchlosti z aktuálnej sedemdesiatky neplánujú.

<http://trencin.sme.sk/c/7682532/chodcom-chyba-spojnic-do-laugaricia.html#ixzz3UM5Jrp76>

Zosuv svahu na cyklochodníku do Veľkého Šariša

Oblúbený cyklistický chodník medzi Prešovom a Veľkým Šarišom využíva každoročne veľké množstvo cyklistov, korčuliarov, chodcov a rodín. Prijemné lesné prostredie Bikoša na trase, vedúcej popri Toryse, patrí k najkrajším vychádzkovým miestam obyvateľov dvoch miest. Asfaltová magistrála, zarezávajúca sa do príkreho svahu nad chodníkom, však od počiatku budí obavy. Pravidelne na nej totiž dochádza k zosuvom, ktoré priamo ohrozujú užívateľov chodníka. V minulosti tu museli odstraňovať i veľké balvany a horninu. Opačnú stranu cesty ohraničuje v týchto miestach strmý zráz k rieke Toryse. Navlhnutý svah sa začal ozývať aj na konci zimy. V stene počť pohyb zeminy, ktorá sa ocitla na chodníku. Technické služby mesta Veľký Šariš chodník vyčistili. Zeminu presunuli a problematické miesto od zvetranej horniny oškrabali. Podľa neho problém Technické služby už konzultujú s primátorom mesta Veľký Šariš a s prosbou na podporu na zabezpečenie svahu sa možno obrátiť aj na VÚC. Pôvodné drevené zábradlie nad zrázom nahradili Technické služby minulú jeseň kovovým. „Zosúvajúci sa svah je budovaný sedimentárnym komplexom vzájomne sa striedajúcich priepustných a nepriepustných súvrství, tzv. flyšom. To už primárne vytvára priaznivé podmienky pre zosuvné procesy. k jednému zo zosuvov. „Cestou do Kanaša som s obavou sledovala strmé svahy, ktoré nevzbudzovali vo mne dôveru a cestou naspäť už boli v niektorých miestach naozaj zosunuté do polovice chodníka.“

<http://nasenovinky.sk/article/28555/zosuv-svahu-na-cyklistickom-chodniku>

Žilina plánuje prepojenie centra s Vodným dielom cykloinfraštruktúrou

Vo februári sa na mestskom úrade v Žiline prezentovalo nové dopravné značenie ako aj návrh zmeny organizácie cyklotrás za účasti zástupcov mesta, kraja ako občianskych aktivistov a nás.

Výstupy predstavil dopravný urbanista Adolf Jebavý z Brna, ktorý nám priblížil návrh projektovej dokumentácie pri riešení napojenia cyklistických trás v smere od Hlinkovú námestia na Vodné dielo.

Návrh počíta s povolením obojsmerného prejazdu cyklistom, pričom parkovanie sa bude riešiť paralelne a taktiež počíta s prepojením centra mesta a Vodného diela inovatívnym spôsobom, tak aby bola cyklotrasa pre cyklistov atraktívna. Mimochodom táto cyklotrasa je v lete veľmi populárna s cca.1000 cyklistov denne.





10 najkrajších citátov o bicykloch

Kým pominie sneh a mrazivé počasie, nie je nič lepšie ako pripomenúť si, prečo vlastne milujeme bicyklovanie. Citátov o bicykloch sú celé kvantá, my vám prinášame našich 10 najobľúbenejších od veľikánov z rozličných krajín aj historických období.

„Nič sa nevyrovná potešeniu z jazdy na bicykli.“ John F. Kennedy

„Zakaždým, keď vidím dospelého človeka na bicykli, sa už viac nebojím o budúcnosť ľudskej rasy.“ H.G. Wells

„Naučte sa bicyklovať. Nikdy v živote to nebudete ľutovať.“ Mark Twain

„Keď nemáte náladu, nevydarí sa vám deň, práca sa stane monotónnou a zdá sa, že miznú aj posledné nádeje, stačí vziať bicykel a previezť sa po ceste, bez myslenia na čokoľvek iné ako na svoju jazdu.“ Arthur Conan Doyle

„Bicykel je rovnako dobrá spoločnosť ako väčšina manželov, a keď sa stane starým a opotrebovaným, žena sa ho môže zbaviť a zaobstarať si nový bez toho, aby šokovala celú spoločnosť.“ Ann Strong

„Bicyklovanie je dôležitou súčasťou budúcnosti. Musí byť. So spoločnosťou nie je nič v poriadku, keď ľudia chodia autom zacvičiť si do posilňovne.“ Bill Nye

„Jazda na bicykli je únikom zo sklúčenosti.“ James E. Starrs

„Najlepšie jazdy sú tie, keď si „odhryzneš“ priveľké sústo, a predsa to zvládneš.“ Doug Bradbury

„Je skvelé cítiť vietor na mojej tvári a pružný chod bicykla. Rýchle uháňanie vzduchom prináša vynikajúci pocit sily a vztlaku, a pohyb roztancuje môj pulz a rozospieva moje srdce.“ Helen Keller

„Jazdi tak veľa alebo málo a tak dlho alebo krátko ako vládzeš. Ale jazdi.“ Eddy Merckx

14 dôvodov, prečo sa bicyklovať vždy, keď to počasie dovolí

Nezanevrite na svojho dvojkoľosového tátoša ani v zime a vyvetrajte ho vždy, keď sa dá.



Eliminujete emisie

Takmer štvrtina našej produkcie CO₂ emisií pochádza z výfukov áut. Očakáva sa, že toto číslo bude naďalej rásť. Doprava je tak na najlepšej ceste k tomu, aby predbehla priemysel v tvorbe CO₂ emisií. Takmer 43 percent tohto znečistenia spôsobuje osobná doprava, takže presedlať na bicykel alebo ísť na nákup radšej peši zníži produkciu emisií a zároveň aj našu závislosť na rope.

Útočíte na tuk

Obézni ľudia zomierajú v priemere o deväť rokov skôr ako tí, ktorých hmotnosť je primeranejšia. Obezita v dnešnej dobe postihuje tretinu dospelých a 10 percent detí.

Šetríte peniaze

Nejde len o to, koľko peňazí ušetríte na električenke, na autobusovom, prípadne vlakovom lístku alebo o koľko sporadickejšie budete potrebovať navštíviť benzínku. Vďaka zdravšiemu životnému štýlu a posilnenej imunite budú vaše návštevy u lekára menej časté – sami dobre viete, aké slušné sumy sa v lekárni dajú utrátiť.

Ste šťastnejší

Aby ste sa úspešne vyhýbali depresii, potrebujete pohyb na čerstvom vzduchu. Doplníte si hladinu serotonínu, ktorý sa postará o to, aby ste sa cítili dobre. Väčšina kancelárií má

osvetlenie s hodnotou len 300 lux, zatiaľ čo slnečné lúče dosahujú viac ako 1 000 luxov aj počas zamračeného dňa. Plné denné svetlo má rozmedzie 10 000 až 25 000 luxov.

Ste v práci skôr

Ak bývate vo veľkom meste, váš pracovný čas sa zhoduje s pracovným časom hádam celej planéty. Ak každý vzdycháte v nekonečných zápachach, sadnite radšej na bicykel.

Máte lepší spánok

Máte problémy so spaním? O dôvod viac sadnúť na bicykel! Vedci skúmajúci nespavosť prikázali skupine ľudí s poruchou spánku, ktorí mali sedavé zamestnanie, bicyklovať 20 až 30 minút každý druhý deň. Výsledok? Čas, ktorý títo ľudia potrebovali na zaspanie, sa skrátil o polovicu, a čas, ktorí strávili spánkom, sa o hodinu predĺžil. Vďaka športovaniu vonku počas denného svetla sa vaše telo lepšie zbaví kortizolu, stresového hormónu, ktorý zabraňuje hlbokému spánku.

Vyzeráte mladšie

Vedci prišli na to, že vďaka pravidelnému bicyklovaniu môže byť vaša pokožka lepšie chránená pred škodlivými účinkami UV žiarenia a pred znakmi starnutia. Zvýšená cirkulácia spôsobená fyzickou aktivitou dopravuje kyslík a živiny do buniek kože efektívnejšie, pričom zároveň odplavuje škodlivé toxíny. Športovanie taktiež vytvára v tele ideálne prostredie na optimalizovanie produkcie kolagénu, čo pomáha redukovat' vrásky a zrýchľuje proces uzdravovania.

Zlepšíte si trávenie

Fyzická aktivita skracuje čas potrebný na to, aby vaša potrava prešla cez tráviaci trakt, znižuje množstvo vody, ktorá sa absorbuje naspäť do tela, vďaka čomu budete mať priechodnejšiu stolicu. Aeróbná aktivita, ako je napríklad cyklistika, taktiež zrýchľuje dýchanie a srdcový pulz, čo zlepšuje kontrakciu svalov tráviaceho traktu. Prináša to výhodu v tom, že sa nebudete cítiť nafúknuto, zároveň je to však výbornou prevenciou pred rakovinou hrubého čreva.

Pohnete mozgom

Máte pocit, že váš mozog už nie je tým, čím býval? Ďalší dôvod navyše začať bicyklovať. Cyklistika pomáha vybudovať nové mozgové bunky v hipokampuse – časť mozgu, ktorá je zodpovedná za pamäť.

Porazíte choroby

Športová aktivita vykonávaná v miernej intenzite pomáha bunkám udržiavať svoju aktivitu, takže sú nachystané bojovať proti infekciám.

Žijete dlhšie

Vedci porovnávali viac ako 2 400 jednovaječných dvojčiek a zistili, že tí, ktorí trikrát do týždňa strávili 45 minút jazdou na bicykli, boli o deväť rokov „biologicky mladší“ aj potom, čo sa odpočítali ďalšie vplyvy, ako napríklad BMI a fajčenie.

Váš šéf vás bude milovať

Zamestnanci, ktorí pravidelne športujú pred prácou alebo počas obednej prestávky, dokážu podávať aj na pracovisku lepšie výkony, sú odolnejší voči stresu a aj ich pracovná motivácia je na tom oveľa lepšie v porovnaní s ostatnými kolegami.

Odbicyklujete rakovine

Existuje veľmi veľa dôkazov, že akýkoľvek šport je užitočný v boji proti rakovine, ale niektoré štúdie idú ešte ďalej – tvrdia, že práve cyklistika je ideálny šport, vďaka ktorému budú naše bunky fungovať v poriadku. Jedna dlhodobá štúdia fínskych vedcov ukázala, že muži, ktorí športovali aspoň 30 minút denne v miernej intenzite, mali o polovicu menšiu pravdepodobnosť rakoviny. A aký bol šport, ktorí muži v tejto štúdii najčastejšie uvádzali? Áno, bolo to bicyklovanie do práce. Iné štúdie zistili, že ženy, ktoré často bicyklujú, majú o 34 percent menšie riziko rakoviny prsníka.

Ste kreatívni

Spisovatelia, hudobníci, umelci, manažéri a rôzni ďalší, ktorí pracujú na rôznych frontoch, využívajú šport, aby im pomohol vyriešiť mentálne bloky a pomohol im pri rozhodovaní. Podľa štúdií už len 25 minút aeróbného cvičenia zlepšuje naše kreatívne myslenie. Kyslík, ktorý prúdi do šedej mozgovej kôry, podnecuje neuróny a vám dáva životný priestor – ako únik od každodenného stresu.

<http://birell.sk/news/view/14-dovodov-preco-sa-bicyklovat-vzdy-ked-to-pocasie-dovoli>



Foto:everbrite.com

CHÝBAJÚCE DOPRAVNÉ ZNAČENIE PRE OBLASŤ CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

[Výber z materiálu uvedeného na tejto stránke](#)

Dokument s názvom CHÝBAJÚCE DOPRAVNÉ ZNAČENIE PRE OBLASŤ CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY bol vždy podkladom pre návrh cyklistických prvkov pre zmenu vyhlášky. Prináša návrh dopravných značení v oblasti cyklodopravy, ktoré sa používajú v zahraničí, ako aj návrh nového zvislého a vodorovného dopravného značenia, ktoré pomôže cyklistom pri orientácii. Okrem toho dáva návrh na úpravu textovej a grafickej podoby dopravného značenia pre cyklistov, ktoré je už v súčasnosti platné, avšak vo vyhláške je nedostatočne popísané alebo má zle riešený grafický návrh a tým nespĺňa základné prvky dopravného značenia – výstižnosť, viditeľnosť, účelnosť, presnosť, atď.

Riešiteľský kolektív:

Ing. Radovan Červienka (rado.cervienka@gmail.com) *dopravný inžinier, člen redakčnej rady časopisu Cyklistická doprava,*

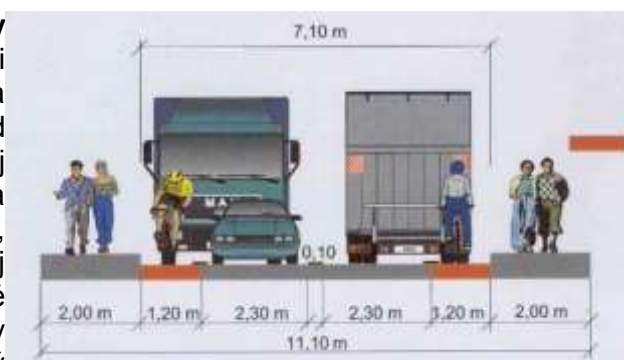
Mgr. Jaroslav Semančík (jaroslav.semancik@bystricykel.sk) *Občianske združenie Bystricykel, Považská Bystrica*

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD. (mariangogola@gmail.com) *dopravný inžinier, Žilinská univerzita, Občianske združenie Mulica, Žilina*

2: OCHRANNÝ PRUH PRE CYKLISTOV - VIACÚČELOVÝ PRUH

Jeho hlavná vlastnosť spočíva v **ochrane cyklistov** alebo iných zraniteľných účastníkov pred ostatnými najmä motorovými účastníkmi cestnej premávky, druhá vlastnosť **viacúčelovosť** však umožňuje za vopred zadefinovaných podmienok využívať tento pruh aj ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Využíva sa štandardne aj v zahraničí (napr. Nemecko, Rakúsko, Švajčiarsko) a to najmä tam, ak šírka pozemnej komunikácie neumožňuje navrhovať samostatné cestičky pre cyklistov alebo vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov. Vtedy sa vyznačuje ochranný jazdný pruh pre cyklistov, ktorý sa taktiež nazýva ochranný alebo viacúčelový pruh. V súčasnosti existujú v mestách podmienky, kde šírka alebo iné podmienky neumožňujú navrhovať samostatné komunikácie pre cyklistov (cestička pre cyklistov, vyhradený jazdný pruh). Z dôvodu, aby sa zachovala súvislosť trasy pre cyklistov (napr. trasa cez územie mesta) sa vo výnimočných prípadoch využije práve opatrenie ochranného alebo viacúčelového pruhu. Zamedzí sa tým hlavne nebezpečenstvu pre cyklistov vyplývajúcemu zo zásadnej zmeny dopravného prostredia na trase (napr. prechod z cestičky pre cyklistov do pruhu pre motorovú dopravu). Pre cyklistov bude na pozemnej komunikácii pokračovať určitý ochranný prvok, kde môžu priestor využiť aj ostatní účastníci cestnej premávky, ale prednostne je určený pre cyklistov.

Na Slovensku, hoci sa ochranný (viacúčelový) pruh zmieňuje v **STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“** a j v **TP 15/2005 „Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných priesťahov v obciach a mestách“**, chýba preň úprava v zákone o cestnej premávke. Vzniká tak paradoxný stav, že samotný viacúčelový (ochranný) pruh je možné navrhovať, avšak problémom by bolo to, ak by sa stala dopravná nehoda, pričom by nebolo možné určiť práva a povinnosti pre jednotlivých účastníkov cestnej premávky. Účastníci cestnej premávky tak nemajú kde zistiť, aké práva a



povinnosti im z vyznačeného viacúčelového pruhu vyplývajú. To vytvára prekážky a nejednoznačnosť navrhovať a vyznačovať na Slovensku ochranné alebo viacúčelové pruhy. Je teda potrebné doplnenie viacúčelového pruhu do vyhlášky 9/2009 a zákona 8/2009.

Z tohto dôvodu navrhujeme, aby sa legislatíva zjednotila a jednoznačne ustanovila zásady používania a navrhovania ochranného (viacúčelového) pruhu.

Princíp:

Ochranný alebo viacúčelový pruh umožňuje zvýšiť bezpečnosť cyklistov v premávke tam, kde šírkové pomery ulice nedovoľujú vyhradiť pre cyklistov vyhradený jazdný pruh na vozovke ani cestičku v pridruženom dopravnom priestore. Využíva sa najmä v intraviláne.

Hlavný rozdiel oproti vyhradenému jazdnému pruhu pre cyklistov spočíva v tom, že ide o súčasť bežného jazdného pruhu. To znamená, že doňho môžu zasahovať šírkoovo rozmerné dopravné prostriedky cestnej premávky, najmä nákladné automobily a autobusy. Parkovanie alebo iné využívanie (napr. zastavenie na nakladanie alebo vykladanie tovaru) na takomto je zakázané, ak to nie je dopravnou značkou určené. **Rozdiel oproti koridoru pre cyklistov** je zase ten, že kým koridor vyznačuje najvhodnejšiu trasu pre cyklistu a môže sa napríklad využívať aj pri navádzaní v križovatkách alebo rôznych druhoch pozemných komunikácií, ochranný alebo viacúčelový pruh pre cyklistov vyznačuje ochranný priestor, v ktorom je cyklista chránený pred ostatnými účastníkmi cestnej premávky, ktorí ho nemôžu ohrozovať. Taktiež je rozdiel aj v tom, že koridorom môžu prechádzať aj ostatní účastníci cestnej premávky, kým v prípade ochranného (viacúčelového) pruhu iba šírkoovo rozmerné vozidlá, ktorým nestačí zostávajúci priestor jazdného pruhu.

Prínosmi sú:

- ochrana cyklistov pred ostatnými najmä motorovými účastníkmi cestnej premávky,
- väčší odstup osobných vozidiel (ktorých je v mestskej premávke veľká väčšina) od cyklistov, ich bezpečnejšie predbiehanie a plynulejšia premávka (vozidlá nemusia meniť smer jazdy)
- vizuálne zdôraznenie prítomnosti cyklistov na vozovke
- efektívnejšie využitie existujúceho dopravného priestoru
- optické zúženie jazdného pruhu pomáha proti prekračovaniu povolených rýchlostí a zvyšuje pozornosť vodiča
- zvýšenie celkovej bezpečnosti premávky, nízkonákladové riešenie

Zahraničné referencie ochranného (viacúčelového) pruhu:

Nemecko:

"Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer", § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein."

„Ak je na pravej strane jazdného pruhu vyznačený ochranný pruh pre cyklistov, ostatní účastníci cestnej premávky ho môžu využívať, avšak nesmú ohrozovať cyklistov. Ochranný pruh sa môže značiť rovnakým vodorovným značením ako v prípade jazdného pruhu.“

Navrhuje sa za podmienok:

- Ak nie je možná segregácia od ostatnej premávky prostredníctvom cestičky pre cyklistov alebo vyhradeného jazdného pruhu pre cyklistov.
- Ak je intenzita vozidiel na danej pozemnej komunikácii menšia ako 5000 vozidiel za 24 hodín.
- Ak je intenzita vozidiel do 10000 vozidiel za 24 hodín, s maximálnym podielom 5% ťažkej dopravy alebo 500 nákladných vozidiel za 24 hodín.

StVO :

http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html#BJNR036710013BJNE004500000

Príslušná dopravná značka: Zeichen 240

Ge-oder Verbot

1.

Wer ein Fahrzeug führt, darf Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird.

2.

Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.

3.

Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken.

Erläuterung

Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

Preklad.

Využívanie a zákaz:

1. Kto vedie vozidlo, nesmie prekročiť vodiacu čiaru, ak sa tam nachádza doprava.
2. Kto vedie vozidlo, môže predbiehať cez ochranný pruh iba ak je to potrebné ale cyklista nemôže byť ohrozený.
3. Kto vedie vozidlo, nesmie na ochrannom pruhu parkovať vozidlo.

Vysvetlenie:

Ochranný pruh sa vyznačuje v jazdnom pruhu v pravidelných odstupoch so znakom bicykla.

Rakúsko:

Ochranný (viacúčelový pruh) – Mehrzweckstreifen riešia nasledujúce paragrafy:

[§ 2 StVO Begriffsbestimmungen](#) v ods. 7a:

Mehrzweckstreifen: ein Radfahrstreifen oder ein Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet
--

Viacúčelový pruh je: pruh pre cyklistov alebo časť pruhu pre cyklistov, so špeciálnym postavením cyklistov môžu využívať aj ostatné dopravné prostriedky, pre ktoré nie je dostatočná šírka jazdného pruhu alebo keď jazda v smere šípok v jazdnom pruhu je usmernená.

[\(§ 8 StVO Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen\)](#)

(1) Nebenfahrbahnen sind zum Ziehen oder Schieben von Handwagen, Handkarren oder Handschlitten sowie zum Schieben von einspurigen Fahrzeugen zu benutzen. Radfahrer dürfen in Nebenfahrbahnen auch fahren, wenn kein Radfahrstreifen, Radweg oder Geh- und Radweg vorhanden ist. Sonst dürfen Nebenfahrbahnen, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt, nur zum Zu- oder Abfahren benutzt werden. Nebenfahrbahnen dürfen nur in der dem zunächst gelegenen Fahrstreifen der Hauptfahrbahn entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt.

(2) Liegt eine Schutzinsel oder ein Parkplatz in der Mitte einer Straße, so ist rechts davon vorbeizufahren. Befindet sich eine solche Anlage in einer Einbahnstraße oder Fahrbahnhälfte, so darf sowohl rechts als auch links von ihr vorbeigefahren werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt.

(3) Liegt im Zuge einer Straße ein Platz, so darf die Fahrt in der gedachten Verlängerung der Straße fortgesetzt werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt.

(4) Die Benützung von Gehsteigen, Gehwegen und Schutzinseln mit Fahrzeugen aller Art und die Benützung von Radfahranlagen mit Fahrzeugen, die keine Fahrräder sind, insbesondere mit Motorfahrrädern, ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht

1. für das Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen mit Fahrzeugen auf den hierfür vorgesehenen Stellen,

2. für das Befahren von Mehrzweckstreifen mit Fahrzeugen, für welche der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist, wenn dadurch Radfahrer weder gefährdet noch behindert werden, sowie

3. für Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen, die nicht mehr als 1 500 kg Gesamtgewicht haben und für die Schneeräumung, die Streuung, die Reinigung oder Pflege verwendet werden.

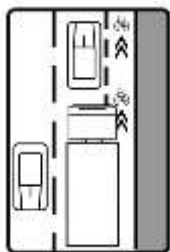
(5) Die Lenker von anderen als Schienenfahrzeugen dürfen selbständige Gleiskörper nicht in der Längsrichtung befahren und dürfen sie nur an den dazu bestimmten Stellen überqueren. Von diesem Verbot sind Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens, das den Verkehr mit den Schienenfahrzeugen betreibt, oder in dessen Auftrag fahrende Fahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes ausgenommen.

Podrobné informácie, rozmery:

[1] <http://www.cyklodoprava.cz/viceucelove-pruhy-moderni-reseni-pro-cyklistickou-dopravu-v-cr/>

[2] <http://rocy.cdvinfo.cz/file/seminar-2010-prezentace-4/>

V rámci viacúčelového pruhu navrhujeme doplniť do vyhlášky 9/2009 nasledujúcu zvislú dopravnú značku:



Názov dopravnej značky: *Viacúčelový pruh*

Pracovné označenie: C 31

Špecifikácia: Značka viacúčelový pruh vyznačuje priestor pre jednotlivých účastníkov cestnej premávky, kde na priestor pre cyklistov môže vojsť nákladné vozidlo, resp., vozidlo ktorého rozmery sú širšie ako pruh vyhradený pre vozidlá.

Technický popis dopravnej značky: Značka sa umiestňuje na cestnú komunikáciu na začiatok viacúčelového pruhu.

V rámci viacúčelového pruhu navrhujeme doplniť nasledujúcu vodorovnú dopravnú značku:

Názov dopravnej značky: Tenká pozdĺžna prerušovaná čiara

Pracovné označenie: V 2d

Špecifikácia: Značka č. V 2d s polovičnou šírkou a s úsečkami štvornásobnej dĺžky ako je dĺžka medzier vyznačuje vpravo od jazdného pruhu viacúčelový pruh určený pre cyklistov a rozmernejšie vozidlá.

Technický popis dopravnej značky: Čiara sa vyznačuje v celej dĺžke viacúčelového pruhu.



BARCLAY UKONČILA PODPORU BIKESHARINGU V LONDÝNE, POKRAČOVAŤ BUDE SANTANDER



Verejné bicykle v Londýne od svojho začiatku v roku 2010 prevádzky sponzorovala britská banka Barclay. Tá ohlásila minulý rok ukončenie spolupráce. Za minulý rok sa realizovalo približne 10 miliónov ciest na verejných bicykloch. Namiesto nej, bude mať Londýn po ikonických modrých bicykloch, bicykle červené. Španielska banka sa zaviazala dotovať bicykle sumou 7 miliónov libier ročne.



PARKOVANIE NA STANICI V SIONE



V švajčiarskom mestečku Sion (30 tisíc obyvateľov) podporujú integrovanie cestujúcich s verejnou dopravou priamo parkovacími možnosťami pre cyklistov na stanici. Cestujúci si tak môžu zaparkovať bicykle vo voľne dostupných prístreškoch v dvoch úrovniach. Prístrešky sú situované na voľnom priestranstve pred stanicou, kde sú “na očiach”.

Mimochodom „šmírovaním“ cez Google maps sme našli aj blízku autobusov stanicu s autobusmi, ktoré majú vzadu nosiče na bicykle ako aj na lyže:-)





Text: Marián Gogola

Častokrát sa môžeme stretávať s návrhmi cyklistických komunikácií, resp. prvkov pre cyklistov, ktoré viac menej pôsobia často komicky až ironicky. A ak by sa takto navrhovali aj cesty pre automobily, žiadne auto by asi po nich nejazdilo.

V súčasnosti je nemožné navrhovať cyklistickú infraštruktúru ako oddelený dopravný systém, pretože v súčasnosti je tak prepojený s ostatnými druhmi dopravy prevažne cestnej dopravy, že je nemožné, aby v mestskom prostredí existoval iba samostatne. Preto pre ňu platia rovnaké pravidlá, prostredníctvom sa musí cyklistická doprava tak, aby predstavovala skutočne funkčný dopravný systém. Najväčšmi je cyklistická infraštruktúra ovplyvnená s cestnou dopravou, s ktorou vo väčšine prípadov zdieľa aj dopravný priestor. V prípade dráhovej dopravy sú okrem električkovej dopravy, ktorá môže byť začlenená ako súčasť dopravného priestoru, ostatné druhy oddelené od cyklistických komunikácií, pričom sa môžu križovať alebo na seba nadväzovať, ale nie riešiť paralelne ako v prípade cestných pozemných komunikácií. Častokrát sa pri plánovaní a navrhovaní cyklistickej infraštruktúry používa termín „priateľský“ dizajn, ktorý vyjadruje to, že cyklisti využívajú cyklistickú infraštruktúru, pretože odráža ich potreby. V prípade zlého návrhu sa takáto zle naprojektovaná cyklokomunikácia nebude zo strany cyklistov využívať, resp. môže viesť k zvýšeniu dopravných nehôd. Dôležité je to, že cyklokomunikácia musí plniť funkciu dopravy. Či ju využijeme na nákup, turistiku

Základnou požiadavkou je funkčnosť a komplexnosť.

To znamená, že dopravná infraštruktúra musí byť navrhovaná za rovnakých princípov ako aj pre ostatných účastníkov cestnej premávky, teda tak, ako sa to robí pre motorovú dopravu. Funkčnosť znamená, že komunikácia musí umožniť bezproblémovú prepravu cyklistov a komplexnosť, že musí spĺňať všetky parametre, kladené na ňu z hľadiska bezpečnosti, prvkov usporiadania pod. Nemôže sa stať, že sa neprojektuje cyklistická komunikácia, ktorá odnikiaľ nikde nevedie, pozri obr.1.



Obr.1 Porovnanie logického vedenia cyklistov v premávke s nízkou intenzitou (čierna) a vybudovanou cestičkou pre cyklistov (červená)

Na obrázku sú znázornené dva možné spôsoby. Tradičná klasická komunikácia spoločná s ostatnou premávkou a novo vybudovaná obojsmerná cestička per cyklistov. Ak by sme sa pozreli na súčasné riešenie zistíme, že cyklisti využívajú novú cyklocestičku veľmi málo, pretože nespĺňa základné požiadavky funkčnosti. Pre cyklistu je oveľa výhodnejšia, ak využije súčasnú cestnú komunikáciu spolu s ostatnými vozidlami, ktorá je charakteristická nízkou intenzitou premávky.



Využitie cestičky pre cyklistov jednak je nelogické z hľadiska dopravnej siete ako aj samotné napojenie predstavuje manévry navyše a tie sú pre cyklistu v súčasnosti oveľa nebezpečnejšie ako využitie tradičnej komunikácie. Keďže cyklisti si poväčšine vyberajú cesty s najmenším odporom (či už stúpenie, dĺžka a pod.), je veľmi dôležité vziať do úvahy aj nasledujúce faktory.

Medzi základné faktory plánovania cykloinfraštruktúry tak patrí:

- Priamosť
- Atraktivita
- Konzistencia

Len pre ilustráciu, pozrime si mesto Drážďany, kde hlavné cesty, ktoré plnia funkciu rýchlostných komunikácií (žltou farbou) majú v sebe zakomponované a prvky pre cyklistov, takže aj motoristi aj cyklisti môžu spokojne využívať dopravnú sieť, ktorá je pre nich rovnocenná. V prípade ak nie sú zriadené samostatné pruhy pre cyklistov alebo cyklocestičky, sú vytvorené podmienky pre cyklistov, tak aby mohli bezpečne využívať aj existujúcu dopravnú sieť.



Obrázok Dopravná sieť Drážďan



Cyklotrasy v Drážďanoch



Pokračovanie nabadúce.....

Fotoreport Dráždany

Text a foto: Marián Gogola

Po nejakom tom čase som mal opäť možnosť pozrieť si Dráždany, ktoré by aj pre nás mohli byť zaujímavým miestom, kde načerpať inšpiráciu či už pre cyklodopravu alebo verejnú osobnú dopravu.

V prvom rade pre skutočne existujúce parkovacie možnosti pre cyklistov, ktoré miestami už aj nestačia.



Keďže som mal možnosť pochodiť aj mimo centra, zaujímavé bolo riešenie obytných štvrtí, kde mali sice problémy s parkovaním, ale parkovať automobily na zeleni, to som skutočne nevidel. Samotné križovatky v obytných štvrtiach sú postavené na princípe pravidla pravej ruky, teda, žiadna hlavná a vedľajšia. A aby sa zlepšili výhľadové podmienky na križovatke, je v jej blízkosti zakázané parkovať. Navyše všetky zóny sú riešené princípom zóny 30.



Ako sa dá pekne skíbiť cyklodoprava a upokojujúce prvky možno vidieť na nasledujúcom obrázku.



Dráždany sú špecifické aj tým, že v 90tich rokoch minulého storočia sa cyklocestičky budovali na chodníkoch, pričom v súčasnosti sú už vedené aj v klasickom hlavnom dopravnom priestore, teda pruhu pre automobily. Ale nájdeme aj prvky, kde sa prepájajú.



Upokojenie obytných ulíc sa rieši často zaslepením pre automobily, ale sprejazdnením pre cyklistov.



Nehovoriac o vyriešení križovatiek s jasným priestorom pre cyklistov.

Kde nie sú cyklopruhy na ceste, sú vedení po chodníkoch.



Ale nájdeme tu aj niečo medzi, cyklovestičky o úroveň nižšie ako chodníky a vyššie ako cesta pre automobily.



Takže na záver, ak by som mohol prirovnať dopravnú infraštruktúru Dráždan je skutočne rozsiahla a podobná napríklad tej bratislavskej, najmä v prípade dvojpruhových ciest, na ktorých je možné integrovať cyklistov. Takže, keď sa chce tak sa dá. Približne 17% podiel cyklistov na prepravnej práci je skutočne vidieť.



Fotka mesiaca ☺

Zaujímavá kombinácia dopravných značiek (Dolina rušánska)



Foto: Radovan Červienka

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

skupina Slovensko na bicykli



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková

sestakova@vud.sk

Ing. Radovan Červienka

rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

info@mulica.sk

Ing. Martin Bolo

m.bolo@vud.sk



Foto obálka: Marián Gogola

