

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Pedál.

Uplynulý mesiac bol skutočne v oblasti cyklodopravy hektický a ruku na srdce, vôbec sme to nečakali. A čo bolo príčinou? Najskôr sme mali prvú prezentáciu cyklistickej dopravy ako súčasť mestskej cyklistiky na športovom veľtrhu Cykloshow 2011. Následne sme pripomienkovali novelu zákona o cestnej premávke so zameraním na cyklistov. A v súčasnosti už máme po rokovaní s policajtmí a čakáme, že sa aspoň niektoré zmeny dostanú do legislatívy. Prečo to vlastne hovorím? Lebo chcem poďakovať skutočne každému, kto sa pričinil o maličký úspech, ktorý (ako hľadám všetci dúfame) naštartuje systematickú podporu pre cyklistickú dopravu a všetko s tým súvisiace na Slovensku. Druhý moment je ten, že sme sa presvedčili, že pokiaľ ťaháme za jeden povraz, výsledok je viditeľný.

Prajem vám príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

VYZERÁŠ NA BICYKLI DOBRE?



POSIELAJ FOTOGRAFIE OD 21.3. DO 21.4.
ZAPOJ SA DO SÚŤAŽE O NAJŠTÝLOVEJŠIEHO CYKLISTU A VYHRAJ!
TAKTIEŽ MÔŽEŠ AJ HLASOVAŤ. VIAC NA WWW.MULICA.SK/CYKLOELEGANCIA



Súťaž Cykloelegancia

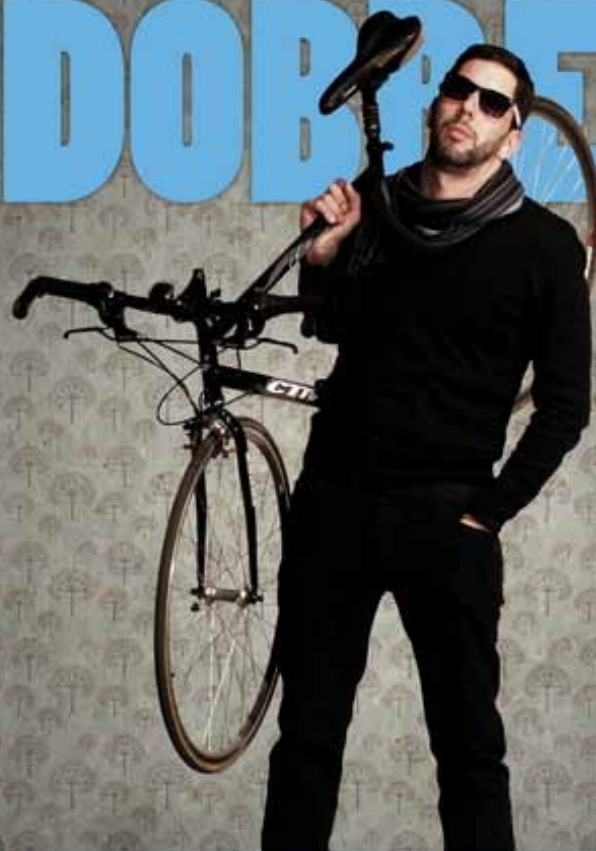
Myslíte si, že na bicykli sa nedá vyzeráť elegantne a štýlovo? Ale dá. Presvedčiť aj ostatných a zároveň nabúrať

doterajšie predstavy, že na bicykli musíte jazdiť iba v cyklo-drese, tak to bola jedna z príčin, prečo sa žilinské občianske združenie Mulica rozhodlo zorganizovať súťaž s názvom Cykloelegancia.

Zúčastniť sa môže každý, kto býva v Žiline, kto má chuť súťažiť, chce podporiť túto myšlienku a zároveň vyhrať zaujímavé ceny. Stačí nahráť fotografiu seba alebo svojich blízkych na bicykli a vyplniť

kontaktné údaje. Uzávierka registrácie fotografií bola 21. 4. 2011. Od tohto dátumu bude možné hlasovať aj za svojich favoritov na stránke www.mulica.sk/cykloelegancia/.

VYZERÁŠ NA BICYKLI DOBRE?



POSIELAJ FOTOGRAFIE OD 21.3. DO 21.4.
ZAPOJ SA DO SÚŤAŽE O NAJŠTÝLOVEJŠIEHO CYKLISTU A VYHRAJ!
TAKTIEŽ MÔŽEŠ AJ HLASOVAŤ. VIAC NA WWW.MULICA.SK/CYKLOELEGANCIA



Z domova.

Župný pohár v cyklistike chce pomôcť deťom s onkologickými ochoreniami

Bratislavský samosprávny kraj organizuje 1. ročník charitatívneho športového podujatia – Župný pohár „Na bicykli deťom“, z ktorého výťažok bude venovaný na pomoc onkologicky chorým deťom. Do Župného pohára je zahrnutých štvoro cyklistických pretekov. **„Podpora športových aktivít a rozvoj cykloturistiky patria medzi priority Bratislavskej župy, preto ma veľmi teší, že organizujeme tieto preteky. Výťažok z podujatia je navyše venovaný na pomoc onkologicky chorým deťom, čo z tejto šnúry štyroch pretekov robí nesmierne cenné podujatie. Verím, že sa dočkáme veľkého počtu nasledujúcich ročníkov,“** povedal bratislavský župan Pavol Frešo.

Záštitu nad celou sériou pretekov prevzal bratislavský župan Pavol Frešo. Pretekov sa zúčastnia i známe osobnosti, napr. tenista Dominik Hrbatý, operný spevák Martin Babjak a olympionik a dráhový cyklista Jozef Žabka. **„Teší ma, že svojou zvýšenou pohybovou aktivitou môžem pomôcť a podporiť tých, ktorí pre zdravotné problémy nemôžu takto športovať,“** uviedol Martin Babjak. Účasť a podporu prisľúbili aj bratia Peter a Martin Velitsovci aj bratia Pavol a Peter Hochschornerovci.

Už túto sobotu sa uskutočnia prvé preteky v Svätom Jure - Kaktus Svätajurský MTB maratón - na dvoch tratiach. Samozrejmosťou všetkých pretekov Župného pohára „Na bicykli deťom“ je, že organizátori pripravujú i preteky pre deti a mládež. Ďalšie preteky Župného pohára budú v Bratislave - Rači, v Kuchyni na Záhorí a finále

Župného pohára bude v auguste na Partizánskej lúke v Bratislave. Jednotlivých pretekov Župného pohára sa zúčastní od 500 do 1000 účastníkov. Zo štartovného každého pretekára pôjde 2 € na pomoc onkologicky chorým deťom, zároveň bude na každom podujatí i finančná zbierka. Účastník, ktorý sa zúčastní minimálne troch podujatí Župného pohára bude zaradený do žrebovania o osobný automobil, ktorý výherca získa na 6 mesiacov. Žrebovanie sa uskutoční na konci seriálu na podujatí Kellys Green bike Tour 2011. Viac informácií aj na web stránke www.nabicyklidetom.sk.

Termíny jednotlivých pretekov Župného pohára „Na bicykli deťom“ sú:

16.4.2011 - Kaktus Svätajurský MTB maratón, štart 9:00 (dlhá trať) a 10:00 (krátka trať) - na námestí vo Svätom Jure.

1.5.2011 - Račianska časovka, intervalový štart - 10:00 hod. - amfiteáter Knižkova dolina, Bratislava - Rača.

25.6.2011 - BIKE JAM Kuchyňa, trojdňový festival horskej cyklistiky, štart: 10:00 (dlhá trať), 10:30 (krátka trať) - dom kultúry Kuchyňa.

20.8.2011 - Kellys Green bike Tour 2011, finále Župného pohára „Na bicykli deťom“, štart: 10:00 (dlhá trať), 10:30 (krátka trať) - Partizánska lúka, Bratislava.

Ďalším podujatím organizovaným na pomoc detským pacientom je medzinárodná charitatívna akcia **Cyklotour „Na bicykli deťom“**, ktorej cieľom je zozbieranie finančných prostriedkov na zorganizovanie regeneračno-rekondičného pobytu detských onkologických pacientov po náročnej liečbe. Trasa Cyklotour povedie zo západočeského Ašu do najvýchodnejšej slovenskej obce - Novej Sedlice. Organizátormi tohto podujatia sú OZ Deťom pre život (SR) a OZ HIG BIC (ČR).

Ladislav Findl.

Cyklochodník do Tatranskej Kotliny otvorí 1. mája

Mesto Spišská Belá otvorí 1. mája deväťkilometrovú cyklotrasu od Belianskych rybníkov do Tatranskej Kotliny. Ide o prvú etapu budovania cyklotrás v podhorí Tatier.

SPIŠSKÁ BELÁ. Novú cyklotrasu zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny mesto Spišská Belá oficiálne otvorí 1. mája. Cyklistický chodník s dĺžkou približne deväť kilometrov je prvým oficiálnym cyklistickým chodníkom v meste.

Trasa sa začína pri Belianskych rybníkoch a pozdĺž cesty I/67 vedie až k zastávke Čarda v Tatranskej Kotline. Cyklochodník je prvou etapou veľkého projektu budovania cyklotrás, ktoré by mali viesť celým podhorím Tatier.

Náklady na projekt Belianske Tatry – spolu a lepšie, ktorého nosnou časťou je výstavba novej cyklotrasy, predstavujú vyše 1,83 mil. eur. Celý projekt je spolufinancovaný z prostriedkov Európskej únie v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013 a mestom Spišská Belá, informoval Martin Gallik z organizačného výboru projektu. Pôvodne mal byť cyklochodník otvorený už v závere minulého roku. [Povodne](#) a nestabilné [počasie](#) však celú výstavbu a dokončenie cyklotrasy posunulo na prvú polovicu novembra.

V tom čase sa už pripravovali komunálne voľby a vtedajší a zároveň súčasný primátor Spišskej Belej nechcel, aby bola výstavba cyklotrasy

spájaná s volebnou kampaňou. Tretím dôvodom na otvorenie cyklotrasy až 1. mája je neskorý termín Veľkej noci. Slávnostné otvorenie cyklochodníka sa tak uskutoční v čase siedmeho výročia vstupu Slovenska do Európskej únie.

Súčasťou projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie je aj vydanie súboru propagačných materiálov spoločného slovensko – poľského regiónu Belianskych Tatier.

V rámci projektu vyjde kniha Spoznajme krásy Belianskych Tatier a propagačné DVD regiónu, informačný bulletin a turistický sprievodca regiónu Belianskych Tatier. V rámci projektu budú aj na odpočívadlách pozdĺž cyklotrasy osadené exteriérové turistické mapy regiónu.

Zdroj: <http://korzar.sme.sk/c/5834201/cyklochodnik-do-tatranskej-kotliny-otvorja-1-maja.html#ixzz1IZM9bqOA>

PREŠOV: Nánosy z Torysy mesto využije na výstavbu cyklochodníka

Hlinu a kamene, ktoré vybrali vodohospodári v rámci protipovodňových úprav zo zaneseného dna Torysy, mesto Prešov využije na zasypávanie časti mlynskeho náhonu na Kúpeľnej ulici. Po vyrovnaní terénu tu vybuduje cyklistický chodník.

PREŠOV 29. marca (SITA) – Slovenský vodohospodársky podnik š.p., ktorý začal v januári na časti toku rieky Torysa v Prešove s provizórnymi protipovodňovými úpravami, koordinuje svoje práce s prešovskou radnicou. Dohodli sa na tom ešte 15. februára počas kontrolného dňa generálny riaditeľ Slovenského vodohospodárskeho podniku Daniel Kvocera a

Z domova.

prešovský primátor Pavel Hagyari. Práce sú v réžii vodohospodárov zo Správy povodia Hornádu a Bodvy. Ide o úsek od Mestskej haly po most vedúci na ulicu Pod Wilec hôrkou. Rozsah prác sa týka prehĺbenia koryta Torysy od nánosov, vyčistenia a úpravy obidvoch brehov rieky a navýšenia brehov, ktoré budú slúžiť ako ochranný val. Hlinu a kamene, ktoré vodohospodársky podnik vyberie z koryta rieky, mesto využije na ďalšiu pripravovanú investíciu. Robotníci materiálom zaplňajú starý mlynský náhon na Kúpeľnej ulici, ktorý postupne zasypú a zrovnajú s okolitým terénom. Od základnej školy na Kúpeľnej ulici až po ústie Torysy pri Prešovskej univerzite vznikne cyklistický chodník. Ten sa napojí na už existujúcu cyklotrasu lemujúcu pravý breh Torysy. V ďalšej etape sa počíta s predĺžením cyklistického chodníka po ochrannom vale, ktorý nadviaže na cyklotrasu. Tá dnes vedie po pravom brehu Torysy z Veľkého Šariša cez prešovské Sídliisko III, II a I a končí sa pri Mestskej hale. Mesto využitím nánosov z Torysy ušetrí nielen na stavbe cyklistického chodníka, ale súčasne bude viac chránené aj pred veľkou vodou.

Finálnu fázu prác na cyklochodníku bude prešovská radnica robiť na budúci rok. Ako uviedla pre agentúru SITA hovorkyňa prešovskej radnice Veronika Gazdová, časť mlynského náhonu chce mesto upraviť aj ako malý park, kde umiestni technické pamiatky, ktoré sa našli počas výstavby Okružnej ulice, ktorá tiež zabrala časť mlynského náhonu na chodníky pre chodcov.

© SITA



Reportáž

Sevillský zázrak, alebo pohľad na Velocity 2011 mojimi očami.

Koncom marca sa mi naskytla jedinečná príležitosť v podobe účasti na celosvetovej konferencii venovanej cyklistickej doprave a s tým spojeným záležitosťami. Hoci, alebo práve kvôli nehoráznemu vložnému v objeme 650,- eur, som absolvovala všetky tri prednáškové dni vrátane Expo, ako aj záverečnú čerešničku na torte, v podobe cyklovýletu po greenway „Via Verde de la Siera“. Je škoda, že zo Slovenska tu okrem mňa bola už len zástupkyňa mesta Žilina. Ale postupne.

Sevilla v nedávnej dobe rozhodne nepatrila medzi cyklovelmoci a určite sa o nej nehovorilo v súvislosti s cyklistickou dopravou. Stal sa však „zázrak“, a potom, čo mesto prijalo General cyklistickej dopravy a rozhodlo sa ráznym spôsobom vytvoriť podmienky pre cyklo dopravu, mohla Sevilla s hrdosťou a pompou hostiť Velocity 2011. Za posledné štyri roky vzrástla v Seville sieť cyklistických trás 10-násobne, z pôvodných 12 km v roku 2006 na 120 km v roku 2010 a vďaka tomu sa zvýšil aj počet užívateľov zo 6.000 na 60.000 cyklistov. Zároveň sa úspešne uviedol do praxe systém verejných mestských bicyklov – tzv. „Sevici“. Práve týmto Sevilla ukázala ďalším mestám na celom svete, ktoré nepoznajú tradičnú kultúru založenú na „používaní bicykla ako dopravného prostriedku“, že razantná a efektívna transformácia je možná a uskutočniteľná. Jediným narýchlo postrehnutým „nedostatkom“ cykloinfraštruktúry bola snáď iba chýbajúca integrácia cyklistov v centre mesta v podobe povoleného vstupu do nespočetného množstva jednosmeriek. Napriek drobným ťažkostiam a zdržaniam pri registrácii, ktoré domáci organizátori kompenzovali svojim úsmevom a šíriacou sa pohodou, prebehla celá organizácia podujatia na jednotku. Počas celej doby konferencie mohli účastníci bezplatne a neobmedzene používať zapožičaný bicykel, resp. bicykle Sevici- z verejného systému bicyklov a naplno si tak vychutnať novučiké Sevillské cyklotrasy.



Sevilla - Parkovisko bicyklov pred kongresovou halou.



Sevici – systém verejných bicyklov v Seville.



Štruktúra Velocity 2011 pozostávala z tzv. plenárnych, alebo aj hlavných prednášok, na najpálčivejšie témy súvisiace s presadzovaním cyklodopravy vo svete, a to: Bicyklovaním k zdravším mestám; Celoživotné vzdelávanie o nemotorových mestách; Verejné investície pre lepší život: efektívnosť cyklo-investícií; Ekonomika a zamestnanosť: cyklistika ako živobytie. Následne po plenárnych prednáškach paralelne prebiehali prezentácie na rôzne témy zoradené do určitých tematických celkov. Účastníci si zároveň mohli vzájomne prediskutovať rôzne aktuálne a konkrétne témy alebo problémy za tzv. „okrúhlymi stolmi“ alebo sa zúčastniť verejných diskusných „workshopov“. Pováčšine bolo veru veľmi ťažké vybrať si z množstva atraktívnych prezentácií, či diskusií a človek by sa musel minimálne roztrojiť, aby uspokojil svoje záujmy.

ovplyvňujúce také otázky, ako je naša závislosť na energii, klimatické zmeny, obezita či bezpečnosť na cestách. “ Slová Nórskej premiérky potvrdzuje aj nedávna smutná udalosť z Japonska. Zemetrasenie a následné tsunami zničili všetko, ľudia boli bez elektriny, bez dodávok palív – čo spôsobilo kolaps...jediné čo skutočne fungovalo aj bez paliva a elektriny boli BICYKLE, ktoré bolo možné vidieť v zničených mestách! Z toho by sme sa mali poučiť a začať viac podporovať bicyklovanie a cykloinfraštruktúru. Ďalším významným prednášateľom bol prezident Európskej cyklistickej federácie (ECF), pán Manfred Neun, ktorý sa zamerával na zdôraznenie pojmu „cyklistická ekonomika“, ktorá ponúka obrovský potenciál. Podľa neho: „Mestá, ktoré aktívne vytvárajú „cyklisticky priateľské prostredie“ ponúkajú svojim občanom nielen lepšiu a zdravšiu kvalitu života, ale taktiež aktívne znižujú náklady verejnej dopravy



Vynikajúci a inšpiratívny prejav mala bývalá Nórska premiérka, Gro Harlem Brundtlandová, ktorá okrem iného vyzvala prítomných k nasledovnému: „ Ku všetkému, čím môžeme prispieť k udržateľným mestám a komunitám, je nevyhnutné pristupovať globálne. V našom globalizovanom svete, reálne hrozí, ktorým čelíme, vzájomne súvisia. Preto dnes musíme reagovať na globálne zmeny ovplyvňujúce naše zdravie rovnako rýchlo, ako bojujeme proti terorizmu. Na chudobu a environmentálne hrozby musíme reagovať tak dôrazne ako reagujeme na nukleárne bujnenie. Bicykel, zdokonalenie cyklistickej infraštruktúry a podpora cyklistiky ako takej môže byť skutočne začiatkom pre socio-ekonomické zmeny



ako výsledok miestneho a regionálneho obchodného rozkvetu.“ Podľa neho práve teraz (svetová kríza, ropná kríza) nastal čas jednať – činy sú viac než slová, je čas postupovať globálne pri presadzovaní cyklistiky.

Taktiež v Dánsku nastal rozmach cyklistickej dopravy a masívneho budovania cyklotrás práve v 70-tych rokoch, teda v podobnom období. Práve preto jedným z dôležitých výstupov cyklokonferencie bolo prijatie a podpísanie tzv. **Sevillskej charty**, záverečného dokumentu objasňujúceho zámery a ujednania dosiahnuté v Seville. Charta bude v máji tohto roku oficiálne prezentovaná ministrom a všetkým účastníkom Medzinárodného dopravného fóra v Lipsku. Jej



Jedna z mnohých segregovaných cyklotrás v Seville.



Sevici – systém verejných bicyklov v Seville.

odkaz je jasný a evidentný už teraz:

cyklistika musí hrať hlavnú úlohu v našich spoločenských vzťahoch a požiadavkách na dopravu. Cyklistika môže predstavovať trvalo udržateľný príspevok k zabezpečeniu životaschopných dopravných a mobilitných systémov zo strednodobého hľadiska.

Výborná bola prezentácia mesta Mníchov, ktoré predstavuje neoficiálne hlavné cyklomesto Nemecka (www.radlhauptstadt.de). Oboznámilo nás so svojimi marketingovými spôsobmi, ako urobiť excelentné promo cyklistickej doprave. Zdôraznili, že nemá zmysel zamýšľať sa nad tým, čo bolo (či má byť) skôr – vajce či sliepka – infraštruktúra či propagácia. Je nevyhnutné vystúpiť zo začarovaného kruhu, ktorý predstavuje večná dilema: „Načo budovať cyklo infraštruktúru, keď nemáme cyklistov? VERSUS Nebicyklujeme, lebo nemáme cykloinfraštruktúru!“ Bola tu povedaná jedna pravda. Nedá sa jednoznačne odpovedať, čo má byť skôr, resp. čím začať, či infraštruktúrou, alebo osvetou a marketingom. Oboje musí ísť ruka v ruku a prebiehať súčasne. Pre marketing je potrebné mať dobrý produkt (čiže kvalitnú cykloinfraštruktúru). A zas naopak, každý sebe lepší produkt bez propagácie je odsúdený k záhube. Čiže dobre vybudovaná cykloinfraštruktúra bez osvetu, zmeny myslenia, nebude nikdy dobre fungovať.

Marketingová kampaň mesta Mníchov – „Radlhauptstadt“

Zúčastnila som sa aj jedného „Question workshopu“ na tému

– „Cyklistické prilby. Potrebujeme európsku legislatívu?“ Aktuálna téma aj pre Slovensko, kde bolo povinné nosenie cyklistických prilb zavedené len nedávno. Spomedzi diskutujúcich väčšina jednoznačne bola za zavedenie dobrovoľného nosenia, teda nechať toto rozhodnutie na každom z nás. Doposiaľ realizované štúdie zatiaľ nedokazujú zníženie počtu vážnych poranení hlavy pri nehodách, ak je používaná prilba. Na druhej strane, povinné zavedenie nosenia prilb viedlo k výraznému zníženiu počtu cyklistov, v niektorých prípadoch až o 30-40% (štúdie z Austrálie a Nového Zélandu). Odznel tiež názor, že namiesto presadzovania povinného nosenia prilb treba ísť cestou vzdelávania vodičov k ohľaduplnému jazdeniu a správaniu sa k cyklistom a chodcom.

Súčasťou konferencie boli aj výstavné stánky, tzv. Expo, na ktorom rôzne výrobné firmy, ale aj verejné inštitúcie a organizácie prezentovali napr. rozmanité systémy pre úschovu bicyklov, sčítače cyklistov, stojany na bicykle, alebo predstavovali svoje lokálne aktivity a dosiahnuté výsledky na poli podporovania a vytvárania podmienok pre cyklistickú dopravu v urbanizovanom prostredí. Spomedzi technicky famózných produktov mňa osobne zaujalo jedno veľmi jednoduché riešenie stojanov na bicykle. Špeciálne kruhové nástavce na lampy verejného osvetlenia, trolejové stĺpy či dopravné značky, o ktoré sa dá pohodlne oprieť a bezpečne uzamknúť bicykel bez zabierania ďalšieho priestoru.

Na záver by som chcela vyjadriť už len jedno želanie:

“Keby sa tak Sevillský zázrak v podobe 120 km cyklotrás vybudovaných za 4 roky udial v našej Žiline“.





Automatický systém na prenájom, zdieľania a uzamykanie bicyklov a tricyklov s využitím najmodernejších technológií – Holandsko.



Velobility – ukážka systému verejných bicyklov zo Švajčiarska



Výstavný stánok Nemecka



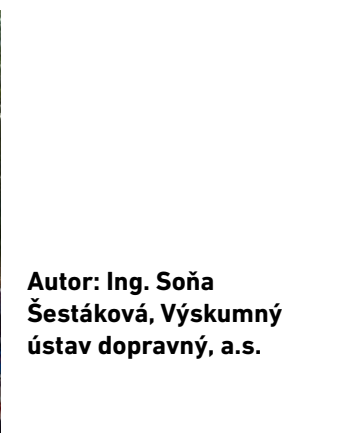
„Cyclohoop“ – Cyklo-obruče na stĺpy verejného osvetlenia slúžiace ako cyklostojany spolu s ich vynálezom Anthony Lauom (víťaz súťaže New York Citytracks Design Competition 2009)



Estetický cyklostánok z Holandska



Nosiče bicyklov pre autobusy verejnej dopravy (má ich už viac ako 30% všetkých US busov)



Autor: Ing. Soňa Šestáková, Výskumný ústav dopravný, a.s.

Jan Gehl prednášal v Bratislave na Cykloshow 2011

V rámci Cykloshow, ktorá sa po prvýkrát organizovala v bratislavskej Inchebe, prebehli zaujímavé akcie ako napr. vypredaná prednáška Jana Gehla – dánskeho architekta, ktorý je známy svojím aktívnym postojom k vytváraniu verejného priestoru pre ľudí. Na jeho prednáške sa okrem iných zúčastnili aj primátor Bratislavy Milan Ftáčnik, ako aj dánska veľvyslankyňa na Slovensku Anita Hugau. Potešením bolo, že publikum na 95% tvorili mladí ľudia, takže o lepšiu budúcnosť má Slovensko postarané.

Hovoril najmä o potrebe zmeny prístupu architektov a urbanistov, aby sa mestá nenavrhovali z leteckej perspektívy, keď je mesto vnímame trochu povrchné. Preto by sa skôr odborníci mali zamerať na to, aby mesto navrhovali z perspektívy ľudí, teda priamo na ulici, ktorá by mala vytvárať základný priestor na interakciu jednak ľudí medzi sebou, ako aj ľudí a okolia. Podčiarkol aj význam pešej dopravy a cyklistiky, ktorá vhodne doplní dané územie s minimom zásahov a sú pre mesto prospešné.

V rámci Cykloshow prebehla aj minicyklokonferencia, ktorá bola zameraná na prednášky ohľadne mestskej cyklistiky a jej propagácie v Bratislave. Zastúpenie tam mal aj stánok (OZ MULICA), ktorý robil osvetu o cyklistickej doprave a kde okrem iného začala verejná podpora hromadnej pripomienky pre cyklistov v návrhu zákona o cestnej premávke.

Primátor Bratislavy si kúpi knihu od Jana Gehla



Dánsky architekt Ján Gehl (vľavo). Vpravo organizátor akcie Ján Šífra.



Ján Gehl pred stánkom OZ MULICA



Májové jazdy ktoré podporuje Cyklokoalícia v Bratislave!

- 1. 5. - Župná dvadsiatka o 14:00 hod na Tyršovom nábr.
- 7. 5. - Konopná cyklojazda popri MMM Bratislava
- 8. 5. - Nedeľná jazda popri Transeuropa festivale + film

27. máj - Veľká májová cyklojazda

Viac informácií: www.criticalmass.sk
Cyklocesty sú aj v tvojom záujme!
Zúčastni sa na Critical Mass aj ty!

POZVANIE

na slávnostné otvorenie
novovytvárdanej cyklotrasy
Spišská Belá – Tatranská Kotlina



MESTO SPIŠSKÁ BELÁ

SI VÁS DOVOLUJE POZVAŤ
NA SLÁVNOSTNÉ OTVORENIE
NOVOVYTÁRDANEJ CYKLOTRASY,
KTORÉ SA USKUTOČNÍ



Mesto
Spišská Belá

V NEDEĽU 1. MÁJA 2011 O 14:00 HOD.

NA PARKOVISKU PRI BELIANSKOM RYBNÍKU.
NA VAŠU ÚČASŤ SA UŽ TERAZ TEŠÍ



JUDr. ŠTEFAN BIELAK
PRIMÁTOR MESTA SPIŠSKÁ BELÁ



PL-SK
2007-2013

... partnerstvom k spoločnému rozvoju ...

EURÓPSKA ÚNIA
EURÓPSKY FOND
REGIONÁLNEHO ROZVOJA



Projekt spolufinancovaný Európskou uniou z prostriedkov
Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom v rámci
Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007-2013.

Zo sveta.

Využitie plášťov z bicykla na psie obojky



V Portlande (USA) sa rozhodli recyklovať staré duše z kolies bicyklov a použiť ich na psie obojky. S týmto nápadom prišla firma [Cycle dog](#), ktorá sa rozhodla vybudovať v rámci mesta viacero odberných miest, kde môžete nechať svoje staré použité duše z bicyklov. Okrem super nápadu to má dopad aj na ekológiu, keďže sa duše opäť využijú hoc aj na psie obojky.

Zdroj: bicykluj.me



S bicyklom na kávu alebo obed

Tak toto sa vám bude páčiť. Nielen autá musia mať „Drive in“ obchody alebo reštiky. Japonské dizajnérske štúdio Store MUU vymyslelo koncept cyklostojanov a zároveň stolov.

Tie sú zaujímavé tým, že okrem odstavenia bicyklov, môžete jesť svoje obľúbené jedlo a pritom nemusíte vôbec zostupovať z bicykla. Takýto stojan so stolom sa nazýva PIT IN DESK.

Akurát rozmýšľam, či by neutrpeľa zadná časť tela pri viac chodovom menu.

Zdroj:bicykluj.me



Zo sveta.

Prezentácie z Velocity 2011

Sevila sú prístupné na stiahnutie

Tí z nás, čo sa nemohli zúčastniť skvelej konferencie o cyklodoprave a všetkým s tým súvisiacim, nemusia smútiť. Na stránke konferencie sú dostupné prezentácie, ktoré si môže hocikto stiahnuť. Tak smelo do toho! link je:

http://www.velo-city2011.com/eng/archivos_presentaciones.php



Či sa rekonštruje alebo nie, cyklisti v Kodani musia jazdiť.

Tak ako je bežné, že počas rekonštrukcie ciest sa myslí na motoristov tým, že sa vyznačí (alebo niekedy aj nevyznačí) obchádzková trasa, tak je to bežné aj s podobnými opatreniami pre cyklistov v Kodani. Portál Copenhagenize priniesol [zaujímavý článok](#), v ktorom ukázal niekoľko záberov, ako je možné myslieť aj na cyklistov pri rekonštrukciách ciest.

Nič nové pod slnkom, že cyklisti sú tu braní ako samozrejmosť, a preto sa im venuje úplne rovnaká pozornosť ako motoristom, napríklad v zime pri čistení snehu na chodníkoch alebo cestách. Dáni sú

si totiž vedomí, že rekonštrukcia by pre cyklistov mohla spôsobiť zdržanie, ktoré by sa mohlo prejaviť v zvýšení nákladov na prácu.



Zo sveta.



V Prahe vybudovali najlacnejšiu cyklotrasu.

Pražskí odborníci na dopravu vymysleli spôsob ako vybudovať veľmi lacným spôsobom ďalšie cyklotrasy v českej metropole.

Pilotný projekt pre veľkokapacitnú cyklotrasu alebo inak povedané cyklodiaľnice, ako ich poznáme z Holandska, Dánska alebo Veľkej Británie, bol

zrealizovaný na Nuselskom moste, kde sa uzavrel jeden pruh pre vozidlá a bude slúžiť výhradne pre cyklistov.

Podobne chcú pokračovať aj na iných cestných komunikáciách, ktoré uzavrú pre motorovú dopravu a osadia tam dopravnú značku "cesta pre cyklistov!". P.S. Tento článok vyšiel na portáli prahounakole.cz na prvého apríla, tak ho treba aj tak brať:-). Pozor cyklofikcia!:-)



Zo sveta.

V Čechách pribudlo za posledný rok 300 km cyklotrás

Podľa informácii z Centra dopravného výzkumu bol uplynulý rok obzvlášť významný pre budovanie cyklotrás. Naším západným susedom sa podarilo vybudovať nie tak hocijaké cyklotrasy, ale pekné vyasfaltované. Tento rok sa plánuje vybudovať taktiež väčšie množstvo úsekov. Je to samozrejme aj dobrý biznis pre stavbárov, keďže sa preinvestovalo vyše 1 miliarda českých korún (asi 40,9 tisíc EURO).

Utrecht a Groningen zaviedli na staniciach lepší manažment parkovania.

Holandským mestám Utrecht a Groningen robili vrásky na čele problémy s parkovaním bicyklov. Nieže by neboli, ale niekedy ich bolo málo. Preto sa železničná spoločnosť spolu s mestami rozhodli zaviesť nový systém monitorovania parkovania bicyklov.

Stojany na bicykle majú špeciálne klapky, pomocou ktorých sa vie, či je práve na danom stojisku nejaký bicykel alebo nie.

Funkcia je teda rovnaká ako na parkoviskách pre automobily, kde máte napísané, koľko parkovacích miest je ešte voľných. Od zavedenia tohto systému si zodpovední sľubujú väčšiu spokojnosť cestujúcich na staniciach.



zdroj: fietsberaad

Zo sveta.

Radhouse – cykloprístrešok z Rakúska

Nájsť si bezpečný prístrešok pre bicykle je niekedy veru riadna fuška a nieto, ak sa jedná o elektrobicykle. Tento problém vyriešili v Rakúsku, kde prišli s nápadom cykloprístrešku pre elektrobicykle. Budú si v ňom môcť uschovať svoj ebicykel, ak dochádzajú do práce napríklad vlakom. A to nie jeden, ale rovno 5, pričom zaberú miesto rovnajúce sa jednému zaparkovanému automobilu.

Svoj elektrobicykel si proste odložia na stanici. A zatiaľ, čo sú v práci, ich elektrobicykel sa nabíja v prístrešku, pričom sa dobíja aj za pomoci energie získanej z fotovoltaiických panelov. Navyše si tam môžu odložiť aj ošatenie. V zime budú batérie aj



ohrievané, tak aby sa neznížila ich elektrická kapacita.

Názov Radhouse je taká slovná hračka vyjadrujúca jednak doslovne „Dom pre bicykle“ ako aj foneticky pripomínajúce pomenovanie pre radnicu. Dva pilotné prístrešky sú už umiestnené v dedinke Frohnleiten. Cena prístrešku sa pohybuje od 10 do 15 tisíc EURO.

Výrobca: pusch-schinnerl



Zo sveta.

Cyklotýždeň v austrálskom Perthe

Odbor dopravy v meste Perth (Austrália) zorganizoval cykloakciu Cycle Instead Bikeweek. Ide o akciu podporujúcu cyklistiku ako alternatívny druh dopravy. Táto udalosť má z roka na rok stále viac priaznivcov.

Pritom každý, kto sa zapojil do tejto akcie, mohol

vyhrať zaujímavé ceny. Okrem toho si mohli dať opraviť bicykle, robili sa akcie na promo bicyklovania do škôl a pod. Inak keď hovoríme o odbore dopravy, stačí pozrieť ich [stránku](#) (pozri Cykloklik), ktorá ponúka zaujímavé informácie o cyklodoprave pre svojich občanov. Kiežby sa konečne úradníci prebudili už aj u nás.

Mimochodom mesto Perth urobilo kus práce v podpore pre cyklistov, o čom svedčí aj nárast cyklistov zaznamenaných na cyklosčítačoch.



Zo sveta.

Samostatné cestičky pre cyklistov = väčšia bezpečnosť.

Zaujímavé výsledky publikovala Harvardská škola verejného zdravotníctva v jednej štúdii zameranej na riziko zranenia cyklistov. Porovnávala bezpečnosť cyklistov na oddelených alebo samostatných cestičkách pre cyklistov s klasickými ulicami so zmiešanou premávkou. Hodnotila ukazovateľ tzv. relatívneho rizika zranenia, ktoré vychádzalo zo štatistických údajov.

Štúdia, ktorá sa opierala o dáta z Montrealu preukázala nasledovné výsledky. Riziko zranenia na cestičke pre cyklistov predstavovalo hodnotu 0,72 v porovnaní s ulicami so zmiešanou premávkou, kde hodnota bola rovná 1. Z toho vyplýva, že relatívne riziko je na oddelených cestičkách pre cyklistov nižšie približne o 28%. V priemere bolo na samostatných cestičkách 8,5 zranení a 10,5 cyklistických dopravných nehôd na milión cyklokilometrov.

Štúdia bola vypracovaná ako odpoveď na neochotu niektorých amerických miest budovať samostatné cestičky pre cyklistov s odôvodnením, že sú nebezpečnejšie ako klasické ulice.

Celý článok:

<http://injuryprevention.bmj.com/content/early/2011/02/02/ip.2010.028696.full.pdf>

Belgické železnice budú od mája požičiavať bicykle.

Od 11. mája tohto roka plánujú belgické železnice požičiavať bicykle na 40 hlavných staniciach svojim cestujúcim. Podobný projekt funguje napr. v Holandsku, Nemecku alebo Čechách.

Ak si budete chcieť požičať typický modrý bicykel, musíte sa najskôr zaregistrovať a potom môžete využívať bicykel približne 24 hodín, pričom sa vracia na miesto požičania. Tento projekt

však nemá ambíciu byť akousi konkurenciou voči verejným bicyklom ako poznáme z iných miest.



Počet Angličanov na bicykli sa zvýšil.

Aliancia za bicyklovanie do práce je anglická občianska kampaň, ktorá má za cieľ zvýšiť počet obyvateľov, ktorí budú využívať bicykel na cestu do práce. V súčasnosti sa do tejto akcie zapojilo približne 400 tisíc Angličanov. Podľa prieskumu (vzorka vyše 44 tisíc respondentov) približne 30% z nich žije v okolí Londýna. Pritom 61% ľudí predtým než projekt začal vôbec nebicyklovalo. Pričom bicyklovanie ako druh dopravy do práce odporúča svojim kolegom využívať v súčasnosti až 98% z nich. Nezanedbateľný faktor je aj samotné zdravie, 87% z nich uviedlo, že sa cítia fit, keď používajú bicykel na cestu do práce. Takisto sa potvrdil dopad na menšie využívanie osobného automobilu, keď až 70% opýtaných zredukovalo využívanie sa autom.

Vás pozýva na prednášku

www.cyklokoalicia.sk / www.criticalmass.sk



prednáška Tomáš Peciar a Daniel Duriš
+ premietnutie záberov z Cyklojžd

4.5. (streda) v B1.06 o 17.00

v novej budove (EUBA)
vstup voľný

www.oikos-bratislava.org

MESTÁ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA 2.

Blíži sa rok 2012 a tým aj koniec jednej etapy, v ktorej mohli mestá čerpať financie z európskych peňazí aj na výstavbu cyklistických chodníkov. Je veľa miest, ktoré namiesto cyklistov uprednostňujú iné, dajme tomu svoje vlastné aktivity. V našom seriáli sa dnes pozrieme na mestá Košice, Žilina, Nitra a Banská Bystrica. Predstavíme ich vnímanie problematiky cyklistickej dopravy.

Zástupcovia miest nám odpovedali na nasledujúce otázky:

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

Kolko km cyklistických chodníkov resp. komunikácií pre cyklistov má vaše mesto vybudované?

2. *Kolko finančných prostriedkov plánujete vyčleniť na vybudovanie cyklistickej infraštruktúry?*

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

Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?

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

Kde vidíte najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy?

Na naše otázky nám odpovedala hovorkyňa Magistrátu mesta Košice Mgr. Martina Viktorínová a Linda Šnajárová.

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

Cyklistickej doprave prikladáme z územnoplánovacieho hľadiska veľký význam. Za posledných 20 rokov zaznamenala v Košiciach nebývalý rozvoj, najmä v oblasti rekreačnej cykloturistiky. V súlade s programovými dokumentmi mesta (Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta, Zdravé mesto a pod.) a všeobecnými trendmi chceme udržateľnosť dopravy v meste podporiť rozvojom cyklistickej dopravy. Pri každej príležitosti

- zmena územného plánu

- urbanistická štúdia na nové územie

- územný plán zóny

kladieme dôraz na tvorbu peších a cyklistických chodníkov spolu s verejnými priestormi priateľskými pre uvedené druhy pohybu (stromy, koridory a pod.)

Z pohľadu Oddelenia správy komunikácií možno konštatovať, že v posledných rokoch pribudlo na území mesta viacero cyklistických chodníkov (združených i samostatných – Tr. SNP, Južná trieda, Breh Hornádu, Obchodné centrál, Potočná, Čermeľ a pod.), mesto má v pláne výstavbu ďalších (Čermeľ – pokračovanie, Moldavská, Alejová Košice US Steel a pod.). Na území mesta Košice sa nachádzajú i lesné cyklistické chodníky (v správe Mestských lesov).

2. *Kolko km cyklistických chodníkov resp. komunikácií pre cyklistov má vaše mesto vybudované?*

V súčasnosti je zrealizovaných cca 17,3 km vyznačených cyklochodníkov na existujúcich chodníkoch a komunikáciách (Nad Jazerom, Tr.SNP, Južná trieda, Urbánková – Potočná, Ľavobrežná, pravý breh Hornádu, Komenského, časti združených chodníkov pri obchodných centrách, pozdĺž VSS-Č.Rak) a 3,3 km samostatných cyklotrás (Hlavná, Čermeľská).

V roku 2004 bola daná do užívania medzinárodná turistická trasa Košice - Krásna nad Hornádom – Skároš – Sátoraljuihely využívajúca najmä poľné a lesné cestičky. To isté platí aj o turistickom cyklochodníku, ktorý zrealizovali v roku 2006 Mestské lesy Košice v dĺžke 24 km v oblasti lesoparku. V roku 2010 bola vyznačená cykloturistická trasa Hornád – Torysa - Hornád v dĺžke 30 km.

1. Mesto Košice

(www.kosice.sk)

Mesto Košice, druhé najväčšie mesto SR, sa nachádza vo východnej časti Slovenska, neďaleko hraníc s Maďarskom (20 km), Ukrajinou (80 km) a Poľskom (90 km). Výhodná poloha urobila v minulosti z Košíc dôležitý bod na obchodných cestách, dnes je kľúčovou hospodárskou aglomeráciou, ale aj križovatkou dopravných trás, k čomu prispieva železničný uzol a medzinárodné letisko.



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

Problémom je nedostatok financií, nevysporiadané pozemky na niektorých plánovaných cyklistických chodníkoch, čo znova vytvára tlak na financie. Preto sa naplánovaná sieť cyklochodníkov buduje relatívne pomaly. Všetko to záleží od schváleného rozpočtu mesta Košice. V návrhu programového rozpočtu pre roky 2012 a 2013 uvažujeme s objemom cca 530 tisíc EUR.

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

Pri schvaľovaní investičných zámerov dávame požiadavku na budovanie takýchto zariadení pre cyklistov. Mesto Košice v tomto roku neuvažuje s budovaním cyklostojanov. Minulý rok cyklostojany realizovala na Hlavnej ulici MČ KE – Staré mesto.

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

Zaujímavou témou je "spolužitie" cyklistov s ostatnými účastníkmi verejnej dopravy. V existujúcej štruktúre mesta je mnoho efektívnejšie umožniť využívanie priestorov variabilne viacerými druhmi dopravy, samozrejme iba tam, kde to frekvencia dopravy a jej charakter umožňuje. Ide najmä o širšie chodníky, z ktorých je možné časť vyčleniť pre cyklistov, pokiaľ chodci aj cyklisti sú ohľaduplní navzájom. Podobne je to i na menej frekventovaných cestách s vylúčenou nákladnou dopravou, kde môže byť vyznačený pás pre cyklistov, ktorý však môžu využiť čiastočne aj automobily pri dodržiavaní zásad bezpečnosti a medzinárodných noriem. Príklady z okolitých krajín nám ukazujú, že pri dobrej vôli všetkých účastníkov dopravy je tento spôsob budovania chodníkov omnoho rýchlejší, lacnejší na investičné a následne aj prevádzkové náklady. Známe sú príklady z Čiech, kde sa budovali cyklochodníky s príspevom štrukturálnych fondov na úrovni vyšších územných celkov a v súčasnom období poklesu výnosov národného hospodárstva nie sú niektoré samosprávne kraje schopné udržiavať tieto chodníky v zjazdom stave.

6. *Pripravujete nejakú akciu pre cyklistov? Ak áno, akú?*

V minulosti sme sa zapojili napr. do Európskeho týždňa mobility, ktorý sa koná v mesiaci september. Záleží to od toho, či sa mesto Košice znova zúčastní tejto akcie a na tom,

aké budú navrhnuté sprievodné podujatia.

Košice majú výborný potenciál na rozvoj horskej a rekreačnej cyklistiky. Mestské lesy vyznačili v lesoparku niekoľko desiatok km cykloturistických chodníkov, takže sa cyklisti môžu dostať do tradičných rekreačných lokalít, ktoré sú aj navzájom cyklotrasami po lesných cestách prepojené. Tieto značené trasy Mestské lesy udržiavajú a niektoré je možné v priaznivých poveternostných podmienkach využiť aj pre bežkovanie. Fanúšikovia adrenalínových športov realizovali singletrackovú trať na Jahodnej, zjazdovú trať na Kojšovej holi a v meste existuje BMX dráha, ktorá umožňuje prehlbovať si obratnosť a zručnosť na bicykli už od 6 rokov. V súčasnosti Mesto Košice vydáva mapu cykloturistických a cyklistických chodníkov, s detailným popisom, dĺžkou a výškovým profilom jednotlivých tratí. Mapa bude verejnosti k dispozícii koncom apríla tohto roku.

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

Najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy vidíme v majetkovo právnych vzťahoch (vlastníctvo pozemkov pod plánovanými trasami) a nedostatku finančných prostriedkov.

Ďakujeme za informácie z mesta Košice.

2. Mesto Žilina

(www.zilina.sk)

Žilina je centrom severozápadného Slovenska, je jedným z najväčších miest Slovenskej republiky. Je sídlom orgánov Žilinského samosprávneho kraja, jedného z ôsmich krajov Slovenskej republiky s rozlohou 6 788 km² a s počtom obyvateľov 693 041 (k 1. 1. 2003). Žilinský kraj zahŕňa historické oblasti Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec. Okres Žilina má rozlohu 815 km², počet obyvateľov 156 539 (k 1. 1. 2003).



Mesto má významné postavenie ako dopravný uzol Slovenska, bolo oddávna križovatkou obchodných ciest. Križovali sa tu cesty prichádzajúce zo všetkých smerov dolinami Váhu, Kysuce a Rajčanky. V roku 1364 dal vybudovať cestu z Košíc do doliny Váhu uhorský kráľ Ľudovít I. Veľký. Zmienka o moste cez Váh pri Budatíne pochádza už z roku 1438. V Žiline sa stretávajú tri cesty medzinárodného významu E 50 (Atlantik – Paríž – Praha - Ukrajina) a E 75 (Balt – Beograd - Atény) a E 442. Diaľnica D1 z Bratislavy do Košíc je v súčasnosti vybudovaná po Hričovské Podhradie (križovátka pri letisku), pokračovať bude tunelom Ovčiarsko medzi Žilinou a Lietavskou Lúčkou do tunela Višňové-Dubná Skala.

Na náš mail odpovedal priamo primátor mesta Žilina Ing. Igor Choma.

1. Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste?

Problém cyklistickej dopravy sa v našom meste odvíja hlavne od týchto parametrov - miestne komunikácie a chodníky boli vybudované pred 30 až 40 rokmi, kedy sa neuvažovalo o cyklotrasách, a preto ich technické parametre nezodpovedajú možnosti vybudovania cyklistických pruhov na týchto komunikáciách. Ďalším problémom pri budovaní cyklotrás sú majetkové pomery, t. z., že budovanie cyklotrasy sa môže realizovať na majetkovo vysporiadaných pozemkoch a tu vznikajú problémy s vlastními týchto pozemkov. Nie všetci občania majú pochopenie pre toto športové odvetvie, a preto sa aj tak správajú. Napríklad nerešpektujú vodorovné a zvislé dopravné značenie cyklotrasy na chodníkoch a nemajú ani záujem o to, aby sa cyklotrasy budovali (chýba široká osвета v tejto oblasti).

2. Koľko km cyklistických chodníkov resp. komunikácií pre cyklistov má vaše mesto vybudované?

Naše mesto má vybudovanú cyklotrasu zo sídliska Vlčince na Hlinkovo námestie v dĺžke 5 km, okolo Hypertescu v dĺžke cca 200m a na ul. Vysokoškolákov v dĺžke cca 500m.

Poznámka redakcie: Tu treba povedať, že mesto Žilina má vybudovaných viac cyklotrás či

už v mestskej časti Bánová, popri estakáde do mestskej časti Budatín, ako aj prepojenie zo sídliska Vlčince na ulicu Košická až k Hypertescu.

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

Budeme pokračovať v budovaním cyklotrasy v našom meste, len čo to dovoľí finančná situácia.

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

Mesto Žilina v minulosti vybuďovalo cyklostojany, ktoré sú však konštrukčne náročné a z tohto dôvodu nie sú permanentne využívané. V budúcnosti uvažujeme o inštalácii cyklostojanov, ktoré budú spĺňať aj architektonické hľadisko a budú pre užívateľov jednoduchšie. Nie je ešte jasné, kde všade budú umiestnené.

5. Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?

Mesto Žilina vybuďovalo v minulom roku v blízkosti Turistickej informačnej kancelárie cyklobunkku, ktorá spĺňa všetky atribúty moderného stanovišťa pre bezpečné odkladanie bicyklov. Budovanie ďalších priestorov pre cyklistov závisí nielen od finančných prostriedkov, ale aj dopytu cykloverejnosti.

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

Mesto vydalo v roku 2009 v spolupráci pánom Ďurčanským príručku Cykloturistika v okolí Žilina, o ktorú bol obrovský záujem. V blízkosti mesta sa každoročne poriadajú v júni dva cykloamaratóny, ktoré finančne podporuje aj Mesto Žilina. OZ Mulica každoročne poriada aj Cyklojazdu mestom, aby upozornila, že aj na cestách sú aj cyklisti a nielen motorové vozidlá. Po minulé dva roky Turistická informačná kancelária zabezpečovala pre turistov či domácich v letných mesiacoch aj ekologickú cyklorikšu.

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

Opäť - budovanie nových cyklotrás a riešenie cyklistickej dopravy sa odvíja hlavne od finančných prostriedkov.



Zároveň pevne verím, že v priebehu tohto volebného obdobia nájdeme zdroje z rozpočtu Mesta Žilina príp. v spolupráci s ŽSK a ďalšími partnermi na rozvoj cyklistickej dopravy v našom meste.

Ďakujem pánovi primátorovi za odpoveď a dúfam že sa podarí rozvíjať cyklistickú dopravu v Žiline.

3. NITRA (www.nitra.sk)

Nitra leží na území rozprestierajúcom sa medzi masívom Zobora (587 m) a vrchmi (Kalvária 215 m, Šibeničný vrch 218,5 m), ktoré možno považovať za časť Tribečského pohoria oddeleného riekou Nitrou od hlavného masívu. Mesto Nitra je správnym centrom Nitrianskeho kraja, ktorý tvoria okresy Nitra, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany a Zlaté Moravce.

Dnes je Nitra centrom hospodárstva, kultúry, cirkvi a športu Nitrianskeho kraja a vďaka výstavisku Agrokomplex aj medzinárodným výstavným centrom. Nitra je aj mestom mladých, sú tu dve univerzity: Univerzita Konštantína Filozofa a Slovenská poľnohospodárska univerzita.



Odpovede pána primátora Nitry Jozefa Dvonča nám zaslal
Mgr. Andrej Jančovič redaktor – referent .

1. Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste?

Zaťažujúce je najmä vlastnícke vysporiadanie pozemkov, pretože Mesto Nitra nie je vlastníkom všetkých komunikácií, kde je plánovaná prípadná výstavba cyklotrás. V prípade získania dotácií z eurofondov plánujeme komplexné dobudovanie cyklotrás - aj s mobiliárom, odpočívadlami, lavičkami a osvetlením.

2. Koľko km cyklistických chodníkov resp. komunikácií pre cyklistov má vaše mesto vybudované?

V Nitre je v súčasnosti približne 11 kilometrov cyklotrás, ktoré sú situované v Mestskom parku na Sihoti, na Zobore, Klokočine a pri rieke Nitra. Existujúce cyklotrasy v Nitre sú zreteľne a farebne označené, cyklisti oceňujú najmä ich bezpečnosť. Cyklotrasy v Nitre majú tri typy členitosti - pozemná komunikácia, hrádza a pri rieke Nitre, kde spájajú mesto s Mestským parkom na Sihoti.

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

V rámci plnenia volebného programu na nasledujúce štyri roky plánujeme zavedenie cyklobusov pre prevoz bicyklov do rekreačných zón v Nitre. Celkovo je na území mesta Nitry projekčne pripravených ďalších 28 kilometrov cyklotrás, hľadajú sa finančné prostriedky na ich realizáciu napr. formou dotácií z eurofondov.

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

Pokiaľ budeme úspešní a získame dotácie z eurofondov, kompletne doplníme i potrebný mobiliár (odpočívadlá, lavičky, osvetlenie) a tiež aj cyklostojany, ktoré spomínate v otázke.

5. Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov?

V rámci participatívnej demokracie plánujeme ešte väčšie posilnenie informovanosti a spoluúčasti občanov na rozhodovaní pri dôležitých rozhodnutiach a aj preto, ak bude požiadavka zo strany cyklistickej verejnosti ohľadne doplnenia priestorov, budeme s nimi rokovať o najvhodnejšej alternatíve. Priestor na otázky z ich strany je i v rámci online diskusií s vedením mesta, ale aj osobne, nakoľko každú stredu poobede riešim požiadavky občanov v Klientskom centre služieb na MsÚ v Nitre.



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

Mesto Nitra sa minulý rok zapojilo do celoeurópskej iniciatívy Európskeho týždňa mobility, ktorý sa konal v dňoch 16. až 22. septembra a vyvrcholil 22. septembra Dňom bez áut a bezplatnou MHD pre všetkých obyvateľov mesta. Cieľom kampane bolo pozvanie Nitranov, aby vyskúšali alternatívy voči súkromným autám, ktorými sú nesporne bicykle. Túto akciu plánujeme zopakovať aj v tomto roku.

V minulom roku boli v Nitre aj cyklistické preteky Okolo SR, o ktoré bol v meste medzi širokou verejnosťou napriek nepriaznivému počasiu veľký záujem. V rámci pretekov sa tiež uskutočnili detské preteky Okolo SR, kde spolu so mnou prišiel podporiť a povzbudiť mladých nitrianskych cyklistov aj generálny riaditeľ Giro d' Italia Angelo Zomegnan.

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

V súčasnosti ľudia na Slovensku využívajú skôr automobilovú dopravu, ktorá je rýchlejšia a pohodlnejšia. V Nitre badám záujem o cyklistický rekreačný šport najmä u mladej generácie s deťmi, bicyklujú sa však aj ľudia v strednom veku a seniori. Preto verím, že sa nám v budúcnosti aspoň sčasti podarí dobehnúť cyklistické veľmoci - Holandsko, Japonsko, Dánsko, Švédsko, kde sa stal bicykel plnohodnotnou náhradou automobilu.

Pred vyše dvomi v Bruseli som podpísal Dohovor primátorov, ktorý zaväzuje mesto znížiť emisie oxidu uhličitého o 20 percent, a to najmä zavedením alternatívnych zdrojov energie. K jeho zníženiu by určite prispelo masovejšie používanie bicyklov, ako alternatívy voči automobilom. Ďakujeme za váš názor a určite sa stotožňujeme s posledným bodom.

நகரத்தின் நதி பர්යாக்ஷம் !

4. **BANSKÁ BYSTRICA**
(<http://www.banskabystrica.sk/>)

Banská Bystrica – srdce stredného Slovenska – leží vo Zvolenskej kotline, v údolí rieky Hron medzi Kremnickými a Starohorskými vrchmi a Poľanou. História mesta sa začala písať v 13. storočí. Z pôvodne Slovenskej osady Bystrice – zásluhou niekoľkých rodín saských kolonistov, ktorí na území dnešného mesta prirodzene vytvorili hospodársko-správnú a remeselnícku základňu banskej výroby v tejto oblasti, stúpol význam osady natoľko, že ju kráľ Belo IV. v roku 1255 povýšil na mesto.



Historické jadro mesta bolo v roku 1955 vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu. Po zrušení krajov sa mesto rýchlo prispôbilo novým územno-administratívnym pomerom a začalo stavať na bankovníctve, školstve a turistike. Založením Univerzity Mateja Bela 1. júla 1992 sa Banská Bystrica stala jedným z centier vysokoškolského vzdelávania na Slovensku. V súčasnosti je Banská Bystrica hospodárskym, administratívnym a kultúrnym centrom stredného Slovenska a sídlom Banskobystrického samosprávneho kraja.

Odpovede nám zaslala Mgr. Monika Pastúchová, hovorkyňa primátora mesta Banská Bystrica.

Ako vnímate problém cyklistickej dopravy vo vašom meste?

Mesto Banská Bystrica z hľadiska tradície nie je typickým mestom, kde by bola historicky rozvinutá tradícia cyklistickej dopravy ako fenoménu pre „hromadnú“ prepravu. Vychádza to pravdepodobne hlavne z konfigurácie terénu. Na území mesta Banská Bystrica – v zastavanom území mesta nie sú vybudované cyklistické trasy tzv. účelové, ktoré by bolo možné využívať každodenne na pohyb po meste. Nakoľko sa tejto problematike v minulosti nevenovala v Banskej Bystrici dostatočná pozornosť, neexistujú v súčasnosti relevantné informácie o intenzite cyklistov v meste.

V súčasnosti neexistuje žiadne bezkolízne cyklistické prepojenie obytných zón Sásová, Podlavice, Radvaň, Fončorda s centrom mesta a najbližším okolím V okolí Banskej Bystrice sú už zrealizované niektoré cyklotrasy – napr. priestor Urpín, Stará Kopa, Laskomer. Návrh nového územného plánu mesta BB má koncepčne riešené cyklotrasy – účelové a rekreačné. V súčasnosti narastá potreba riešenia cyklistických trás na území mesta. Cykloiniciatíva OCI BB v spolupráci s mestom Banská Bystrica v súčasnosti zabezpečuje vypracovanie Generelu nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica, kde budú riešené najmä vnútromestské trasy pre zabezpečenie pohybu cyklistov medzi zdrojmi a cieľmi na území mesta.

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

Čiastočne vyznačená je trasa bez stavebných úprav v dĺžke cca 1600 m.

Koľko finančných prostriedkov plánujete vyčleniť na vybudovanie cyklistickej infraštruktúry?

Aktuálne na túto otázku nie je možné odpovedať, nakoľko priority investičnej výstavby mesta sú v štádiu prehodnocovania.

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

Pri väčších zariadeniach občianskej vybavenosti sú zrealizované (ESC, BILLA, JEDNOTA,....)

Máte nejakú stratégiu pre budovanie priestorov pre cyklistov? Bude riešené v rámci Generelu nemotorovej dopravy, ktorý sa spracúva.

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

Cykloiniciatíva OCI BB pripravuje v septembri Cyklofest v rámci týždňa mobility.

Kde vidíte najväčší problém v súčasnosti pre oblasť cyklistickej dopravy?

Finančný.

Ďakujeme veľmi pekne za reakciu aj mesta Banská Bystrica.

Niečo na záver:

Ak ste si všimli, v odpovediach sa opakujú rovnaké problémy. Sú to pozemky, ktoré musia byť vyvlastnené, aby na nich mohol „vyrásť“ cyklistický chodník, ďalej financie, ktoré tvoria v súčasnosti problém celej spoločnosti a priestor, kde cyklistický chodník umiestniť, keďže sa v minulosti neuvažovalo s problematikou nemotorovej dopravy. Tieto tri prekážky sa v jednotlivých mestách riešia inak. My len dúfame, že sa k nim jednotlivé mestá nebudú stavať tak, akoby ich nevideli, ale začnú cyklodopravu riešiť. Do dnešného čísla sa nám už nevošili reakcie ďalších miest z celého Slovenska, ktoré reagovali na náš e-mail. Jednotlivé reakcie ostatných miest prinesieme v ďalších číslach. Vaše reakcie ako aj zoznam miest, ktoré sme kontaktovali a ktoré doručili odpovede nájdete na stránke www.cyklodoprava.sk.

Ing. Radovan Červienka
Foto: internet
Informácie o mestách boli získané zo stránok jednotlivých miest.



Prvý krok v zlepšení legislatívnych podmienok pre cyklistov alebo ako sme pripomienkovali návrh novely zákona o cestnej premávke.

Všetko sa začalo vtedy, keď nás Ján Roháč z Ekopolisu zbúrcoval upozornením, že prebieha medzirezortné pripomienkovanie novely zákona o cestnej premávke. Keďže z predchádzajúcich komunikácií sme mali pripravené niektoré pripomienky, prešli sa ešte raz, niektoré sa preformulovali a dali sa ako hromadná pripomienka na portál právnych predpisov. Problémom bolo zozbieranie vyše 500 podpisov alebo signatárov, ktorí by túto pripomienku podporili. Tým by sa zmenil charakter pripomienky z obyčajnej na zásadnú a museli by nás zavolať na rozporové konanie. Využili sme teda účasť aj na Cykloshow 2011, kde sa nám podarilo získať vyše 140 podpisov. Okrem toho nám pomohol aj portál Changenet.sk, ktorý vyvesil naše pripomienky s tým, že ich ľudia môžu hromadne podporiť. Výsledok vyše 640 signatárov. Pôvodný návrh pripomienok s odôvodnením je uvedený nižšie:

Pripomienka 1

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklisti sa pred križovatkou radia pred vozidlá a cez križovátku prechádzajú ako prví, ak dopravným značením nie je ustanovené inak. Pričom vodič im musí umožniť prejazd cez križovátku ako prvým, ak dopravným značením nie je ustanovené inak.

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva sa nezaobrá spôsobom jazdy cyklistov cez križovátku, ako aj spôsobom radenia cyklistov pred križovatkou, pričom križovatka a samotný prejazd cez križovátku reprezentuje pre cyklistov jedno z najnebezpečnejších miest v rámci dopravnej infraštruktúry. Z tohto dôvodu je potrebné, aby vodiči umožnili cyklistom radenie pred automobily do predraďovacieho pruhu pre cyklistov, čím sa zvýši bezpečnosť cyklistov z hľadiska viditeľnosti. Taktiež vodiči by mali umožniť cyklistom prejazd križovatkou ako prvým, ak dopravným značením nie je ustanovené inak. To znamená, ak nie je na križovatke svetelné signalizačné zariadenie pre cyklistov, ktoré by ich riadilo pomocou svetelných signálov. Súčasná prax je pritom taká, že sa cyklisti radia buď vedľa vozidiel alebo za ne. V prípade prejazdu cez križovátku tak idú buď vedľa vozidiel v jednom smere, pričom nastáva nebezpečné situácie pre odbočovaní vozidiel napríklad doprava, prípadne prejazdu vozidiel z iných vjazdov.

Pripomienka 2

§ 55, upraviť odsek 9

(9) Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, je povinná chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou.

Odôvodnenie:

Všeobecná povinnosť pre osoby staršie ako 18 rokov mať mimo obce prilbu je nevhodná, preto navrhujeme túto povinnosť zrušiť. Myslíme si, že je na uvážení každého cyklistu, či a akým spôsobom si bude chrániť hlavu. Navrhujeme, ale aby sa táto povinnosť zachovala u osôb mladších ako 15 rokov. Všeobecná povinnosť nosiť prilbu totiž skôr odrádza osoby, aby bicyklovali, pričom prezentuje bicyklovanie ako nebezpečný spôsob dopravy, čím určite nie je. Skôr by mal zákon zamerať na ostatných účastníkov premávky, aby neohrozovali cyklistov, ako nútiť cyklistov nosiť prilbu. Takáto povinnosť nie je ustanovená ani v Nemecku, Českej republike, Holandsku, Rakúsku a Dánsku.

Pripomienka 3

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista je povinný dať jasné znamenie o zmene jazdy pri odbočovaní a menení smeru jazdy napríklad upažením ruky pre daný smer.

Odôvodnenie.

Súčasná legislatíva neupravuje spôsob, akým má cyklista dávať znamenie o smere jazdy, preto navrhuje doplniť uvedený odsek, aby cyklista minimálne rukou naznačil ostatným účastníkom o zmene smeru jazdy, ktorá je dôležitá z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. Toto je významný prvok, ktorý prináša viac bezpečnosti pre cyklistov v rámci cestnej premávky.

Pripomienka 4

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista môže prepravovať náklad, zvieratá:

- **na bicykli, ktorý je na to konštrukčne prispôsobený vo vymedzenom priestore, pričom náklad alebo zviera nesmie obmedzovať cyklistu pri jazde na bicykli ani ohrozovať ostatných účastníkov cestnej premávky.**
- **v prívesnom vozíku, ktorý je na to konštrukčne určený, pričom náklad, zviera nesmie ohrozovať vedenie bicykla a ostatných účastníkov cestnej premávky.**

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva nehovorí o tom, či cyklista nemôže na bicykli prepravovať zvieratá. Preto navrhujeme doplniť tento odsek o navrhované úpravy, pričom zvieratá by sa mohli prepravovať iba na bicykli, ktorý je na to konštruovaný. Taktiež podobne ako pri preprave detí navrhujeme možnosť prepravy prívesným vozíkom, pričom takýto spôsob prepravy nesmie ohroziť vedenie bicykla ani ostatných účastníkov cestnej premávky.

Pripomienka 5

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista môže jazdiť aj cez priechod pre chodcov, ak je priechod umiestnený medzi dvoma cestičkami pre chodcov a cyklistov, ktoré umožňujú spoločné

užívanie chodcov a cyklistov a umožňujú mu to priestorové podmienky , pričom nesmie ohroziť chodcov, ak nie je dopravnou značkou určené inak.

Odôvodnenie:

V prípade, ak sú vybudované spoločné komunikácie pre chodcov a cyklistov a nie je medzi nimi umiestnený priechod pre cyklistov z dôvodu nedostatočných šírkových pomerov, navrhujeme, aby mohli cyklisti prechádzať cez takýto priechod pre chodcov na bicykli, pričom nesmú ohroziť chodcov. Bolo by preto nelogické, aby komunikácie, ktoré umožňujú spoločné využívanie cyklistov a chodcov a sú spojené iba priechodom pre chodcov nútili cyklistov zosadnúť z bicykla, pričom ich môžu využívať iba chodci. Samozrejme takéto spoločné priechody pre cyklistov a chodcov musia byť vyznačené dopravným značením.

Pripomienka 6

§ 55, upraviť odsek (8)

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

Odôvodnenie.

V uvedenom odseku navrhujeme vypustiť text „**Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.**“ nakoľko navrhujeme, aby mal cyklista pri prechádzaní priechodu pre cyklistov prednosť pred motorovými vozidlami, ak to nie je dopravným značením upravené inak. Túto prednosť by mal mať z dôvodu, že predstavuje zraniteľnejší druh dopravy oproti motorovým vozidlám. Takúto právnu úpravu majú aj Holandsku.

Pripomienka 7

§ 55, doplniť nový odsek

Na prepravu dieťaťa sa môže použiť aj príviesny detský vozík, ktorý musí byť vybavený reflexnými prvkami.

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva sa nezaobrá možnosťou využiť na prepravu dieťaťa

aj príviesny vozík, ktorý z hľadiska bezpečnosti je bezpečnejší ako detská sedačka na bicykli, napríklad z dôvodu narážania automobilu do bicykla. Preprava príviesným detským vozíkom je pritom bežná aj v krajinách ako Nemecko, Rakúsko, Holandsko.

Pripomienka 8

§ 55, odsek 3, doplnenie

Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám. Ak

je bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy, smie osoba staršia ako 15 rokov viesť osobu mladšiu ako 10 rokov. **Dieťa sa môže prepravovať na jednomiestnom bicykli, ak je:**

- **bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy;**
- **bicykel je konštruovaný tak, že je možné dieťa usadiť do vymedzeného chráneného priestoru vpredu alebo vzadu na bicykli, pričom musí byť bezpečne upevnené bezpečnostným pásom alebo zadržiavacím zariadením. Šírka tohto priestoru nesmie presahovať 600 mm.**

Odôvodnenie.

Súčasný stav legislatívy nevymedzuje prípady dovolenej jazdy viacerých osôb na jednomiestnom bicykli v prípade, že sa jedná napríklad o deti. Preto navrhuje, aby sa doplnil uvedený odsek o možnosť využitia detskej sedačky, ako aj vymedzeného chráneného priestoru situovaného buď vpredu, alebo vzadu, pričom v súčasnosti už existujú takto konštruované bicykle, ktoré sa využívajú napr. v Nemecku, Dánsku, Holandsku, Veľkej Británii.



Pripomienka 9

§ 55, odsek 2, doplnenie

- **Cyklisti smú jazdiť len jednotlivo za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch, **to neplatí pre bicykle, ktoré sú konštruované tak, že sa pohon bicykla nezabezpečuje pomocou pedálov. Cyklista môže viesť aj iný bicykel za sebou, ale iba v prípade, že vedenie druhého bicykla je****

zabezpečené zariadením pevne spojené s vodiacim bicyklom a neohrozuje bezpečnosť cyklistu ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky.

Odôvodnenie:

V súčasnosti už existujú aj špeciálne bicykle, ktoré sú konštruované napríklad pre zdravotne postihnuté osoby, ktoré zabezpečujú pohon iným spôsobom ako šliapaním pomocou pedálov, napríklad ručne, preto navrhujeme, aby sa aj táto zmena aplikovala do zákona. Doplnenie vedenia druhého bicykla považujeme nutné najmä z dôvodu, keď vodiaci bicykel vedie za sebou napríklad detský bicykel s dieťaťom, pričom je detský bicykel pevne spojený pomocou ťažnej tyče.

Pripomienka 10

§ 55, odsek 1

Doplnenie.

Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. **Neplatí v prípade prekážky na ceste alebo v prípade inej nebezpečnej situácie. Cyklista jazdí aj vo vyhradenom jazdnom pruhu alebo priestore, ktoré je mu vymedzené dopravným značením.** Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky.

Odôvodnenie.

Súčasná legislatíva neupravuje, ako má jazdiť cyklista napríklad v prípade prekážky na ceste alebo nebezpečnej situácie, keď nemôže jazdiť v pravej časti vozovky. Z tohto dôvodu navrhuje doplniť uvedenú časť, ktorá umožní

jazdiť cyklistom nielen pri pravej strane vozovky. Taktiež navrhujeme doplniť odsek o jazde vo vyhradenom pruhu pre cyklistov ako aj v priestoroch, ktoré mu to dovoľujú dopravným značením.



Pripomienka 11

§ 4, odsek 1, Doplniť písmeno.

dať prednosť cyklistovi a neohroziť ho pri zaradovaní sa z pruhu do pruhu, pri odbočovaní na križovatkách, ak cyklista vopred dá vodičom zreteľné znamenie, že mení smer jazdy,

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva nerieši spôsob jazdy cyklistov ani neupravuje povinnosti vodičov voči cyklistom pri zmene ich smeru jazdy, ako aj zmenu jazdy pri radení z jedného do druhého pruhu. Vodič by preto mal dať prednosť a umožniť cyklistovi zaradiť sa z jedného pruhu do druhého, ak dá zreteľné znamenie o zmene jazdy z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti cestnej premávky. Súčasný zákon neupravuje takéto situácie, čo spôsobuje veľa nebezpečných situácií na cestných komunikáciách na miestach ako napríklad jazda cyklistov pri radení viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere, ako aj v križovatke.

Pripomienka 12

§ 4, odsek 1, Doplniť písmeno.

dať prednosť cyklistovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre cyklistov, pritom ho nesmie ohroziť, ak dopravným značením nie je uvedené inak.

Odôvodnenie:

Súčasná právna úprava rieši prednosť na priechodoch pre chodcov

tým spôsobom, že im vodiči musia dať prednosť § 4, ods.1, pís.f. Avšak v prípade, že existujú vedľa seba aj priechod pre chodcov a priechod pre cyklistov nastáva paradoxná situácia, kedy vodič musí dať prednosť chodcovi a cyklistovi nie. Z hľadiska riešenia bezpečnosti cestnej premávky ide o paradox, preto navrhujeme, aby vodič dať prednosť aj cyklistovi na priechodoch pre cyklistov, preto že cyklista predstavuje taktiež zraniteľnejší druh dopravy. V prípade svetelného signalizačného zariadenia táto povinnosť by odpadla, pretože prejazd cyklistu cez priechod pre chodcov by upravovalo svetelne signalizačné zariadenie.

Pripomienka 13
§ 4, upraviť písmeno f

dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov alebo sa ho zjavne chystá použiť; **pričom je vodič povinný znížiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť, pritom nesmie chodca ohroziť.**

Odôvodnenie.

Súčasná legislatíva neupravuje spôsob, akým je vodič povinný dať chodcovi prednosť na priechodoch pre chodcov, pričom len uvádza, že ho nesmie ohroziť. Nehovorí však nič o tom, či má znížiť rýchlosť a umožniť chodcovi prejsť na druhú stranu alebo zastaviť. Avšak prax ukazuje, že potrebné definovať aj rýchlosť, ktorou sa vodič blíži k priechodu pre chodcov, keď napríklad vysoká rýchlosť odradí chodca, aby cez priechod prešiel. Preto navrhujeme upraviť znenie paragrafu a príslušného písmena so zreteľom na upravenie rýchlosti pred priechodom pre chodcov, z ktorej chodcovi bude zrejmé, že ho vodič neohrozí. Ďalším dôvodom pre prednosť cyklistu na priechode, okrem toho, že je zraniteľnejší, je to, aby mal priechod ako značka vôbec zmysel. Ak nedáva prednosť, nelíši sa toto miesto nijak od miesta, kde priechod vyznačený nie je a nemá zmysel potom priechody vyznačovať. Na len upozornenie, že sa tam vyskytujú cyklisti, máme inú značku Pozor cyklisti. Priechod s prednosťou potom umožní voľbu - dať v konkrétnom mieste prednosť cyklistom jeho vyznačením alebo ne dať - jeho nevyznačením. Dnes táto voľba nie je, cyklista nemá prednosť nikdy.

Následne po zozbieraní potrebného počtu podpisov sme ich zaslali s textami pripomienok na Ministerstvo vnútra SR a s napätím sme očakávali ako to dopadne. Po asi dvoch týždňoch nás kontaktovali z Prezídia policajného zboru SR a prizvali na rozporové konanie. To sa uskutočnilo v piatok 15.4.2011. Na stretnutí sa zúčastnili zástupcovia dopravného oddelenia vedení Ing. Birnšteinom, za verejnosť sa zúčastnili Ing. Marián Gogola, PhD. a za Bratislavský samosprávny kraj Mgr. Ladislav Findl.

Boli sme milo prekvapení ústretovosťou policajtov, avšak bolo vidieť, že zákon berú veľmi úzkostlivo a sú skôr zameraní na automobily. Výsledkom je to, že sa nám nepodarilo presadiť všetky pripomienky, ale len zopár čiastkových. Pre objektivnosť uvádzam aj odôvodnenie políciou.

Tu sú výsledky z rokovania:

Pripomienka 1

Odôvodnenie políciou:

Navrhované všeobecné pravidlo o prednostnom prejení križovatkou cyklistami, ktoré by sa vzťahovalo na každú križovátku, nie je úplne vyhovujúce podmienkam kladeným na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Aby sa však takýto postup umožnil na takých križovatkách, kde to je opodstatnené, bude doplnená vyhláška č. 9/2009 Z. z. o vodorovné značenie vyznačujúce na križovatke priestor pre cyklistov.

Výsledok:

Formulácia, ako sa navrhovala sa do zákona, sa tam nedostane. Polícia sľúbila, že to preformuluje tak, aby bol zabezpečený bezpečný prejazd pre cyklistov cez križovátku. Teda vodič bude musieť dávať prednosť. Ale v prípade vytvorenia dopravnej značky predradovacieho pruhu pre cyklistov pred križovatkou v novele 9/2009, aby cyklisti mohli prechádzať ako prví, to bude použiteľné a taktiež zapracované.

Pripomienka 2

Odôvodnenie políciou:

Problematika povinného nosenia prilby ponechaná zatiaľ otvorená na rozhodnutie vedenia ministerstva vnútra resp. vlády a parlamentu.

Výsledok:

Aj keď súhlasili s tým, že takáto povinnosť pre osoby staršie ak 18 rokov nikde v zahraničí nie je, povedali, že oni to nemajú v kompetencii. Proste, nie je to v ich silách zmeniť takúto závažné opatrenie. Máme sa obrátiť na ministrov alebo vládu.

Pripomienka 3

Odôvodnenie políciou:

Cyklista je vodič nemotorového vozidla, z tohto titulu má už v súčasnosti povinnosť dávať znamenie o zmene smeru jazdy ustanovenú v § 30 ods. 1 a spôsob dávania tohto znamenia v § 30 ods. 3 a 4.

Výsledok:

Ani táto pripomienka sa nebude aplikovať do zákona, pretože cyklista je vodič nemotorového vozidla a má sa správať ako účastník cestnej premávky, ktorý musí dávať znamenia o zmene jazdy. Bolo by to podľa nich zdvojenie znenia.

Pripomienka 4

Odôvodnenie políciou:

Doplnenie nového odseku nie je potrebné; cyklista je vodič nemotorového

vozidla, preto môže prepravovať náklad za dodržania všeobecných pravidiel o preprave nákladu (§ 51).

Výsledok:

Súčasná legislatíva nezakazuje prepravovať zvieratá na bicykli ani na príviesnom vozíku, takže tákáto formulácia by bola opäť zdvojením a preto sa do zákona aplikovať nebude.

Pripomienka 5

Odôvodnenie políciou:

Povoliť všeobecné používanie priechodov pre chodcov aj cyklistom by z hľadiska bezpečnosti chodcov nebolo vhodné. Na vyriešenie situácií opísaných v pripomienke sa navrhne vo vyhláške č. 9/2009 Z. z. nový druh spoločného tzv. združeného alebo primknutého priechodu pre chodcov a cyklistov.

Výsledok:

V prípade, že sa znovelizuje aj vyhláška 9/2009 a bude združená dopravná značka umožňujúca využívať priechod pre chodcov aj cyklistami, bude táto pripomienka použiteľná.

Pripomienka 6

Odôvodnenie políciou:

Cyklistu na priechode pre cyklistov nemožno ohroziť, v kontexte toho je však potrebné upraviť aj správanie sa cyklistu pred vjazdom na priechod (viď obdobné pravidlá aj v ČR - § 57 ods. 8 zákona č. 361/2000 Sb. *(Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přeježdět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.)*alebo v Rakúsku - § 68 ods. 3a StVO *(Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Radfahrer nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren).*

Výsledok:

Návrh na vypustenie textu **“Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.”** neprešiel, nakoľko neprešiel ani návrh, aby mali cyklisti prednosť na priechodoch pre cyklistov. Boli totiž na seba naviazané.

Pripomienka 7

Odôvodnenie políciou:

§ 55 ods. 2 bude doplnený o možnosti vedenia tak detského bicykla pevne spojeného tyčou s vodiacim bicyklom, ako aj o použitie detského príviesného vozíka.

Výsledok:

Ak keď súčasná legislatíva nezakazuje ani nepovoľuje využitie príviesného vozíka na prepravu detí, dohodli sme sa, že tento návrh sa zakomponuje do novely.

Pripomienka 8

Výsledok:

Pripomienka nepôjde do zákona, nakoľko aj dnes môžete využívať aj tzv. holandské (bakfiets) a dánske bicykle.

Pripomienka 9

Odôvodnenie políciou:

Do § 55 ods. 2 bude doplnená výnimka z povinnosti mať pri jazde nohy na pedáloch, ak pôjde o bicykle, ktorých pohon nezabezpečujú pedále.

Výsledok:

Formulácia **„to neplatí pre bicykle, ktoré sú konštruované tak, že sa pohon bicykla nezabezpečuje pomocou pedálov“** sa zakomponuje do zákona.

Druhá časť **“Cyklista môže viesť aj iný bicykel za sebou, ale iba v prípade, že vedenie druhého bicykla je zabezpečené zariadením pevne spojené s vodiacim bicyklom a neohrozuje bezpečnosť cyklistu ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky.”** sa zakomponuje do legislatívy popisujúcej povinnú výbavu bicyklov.

Hovorili sme aj o požiadavke športových cyklistov, aby bola pre nich zriadená výnimka, prípadne sa riešilo to, aby nemuseli ísť jednotlivo za sebou, ale návrh nebol akceptovaný.

Pripomienka 10

Odôvodnenie políciou:

Keďže cyklista je vodič nemotorového vozidla, vzťahuje sa naňho rovnako ako na vodičov motorových vozidiel § 14 o obchádzaní, t. j. výnimku z uvedených základných spôsobov jazdy v prípade prekážky cestnej premávky majú už aj v súčasnosti. Možnosť jazdy cyklistov vo vyhradených pruhoch bude upravená rovnako, ako je tomu v prípade vozidiel taxislužieb v rámci významu k dopravnej značke C 24a.

Výsledok:

Podľa policajtov ani v súčasnosti nemusíte jazdiť iba v pravej časti vozovky, teda časť **„Neplatí v prípade prekážky na ceste alebo v prípade inej**

nebezpečnej situácie.“ sa nepoužije. Ďalšia časť sa aplikuje v rámci zmeny vyhlášky, aby cyklisti mohli napríklad využívať aj spoločné bus pruhy.

Pripomienka 11

Odôvodnenie políciou:

Čo sa týka prednosti pri preradovaní z pruhu do pruhu, na cyklistu sa taktiež vzťahuje všeobecné pravidlo uvedené v § 10 ods. 6 zákona o cestnej premávke, podľa ktorého dáva prednosť ten vodič, ktorý mení pruh. Druhá časť pripomienky sa akceptuje a vyššie uvedený princíp sa použije analogicky – § 19 o odbočovaní sa doplní o povinnosť dať prednosť cyklistovi idúcemu rovno, ak vozidlo odbočuje doprava a o povinnosť neohroziť cyklistu odbočujúceho doľava, ak vozidlo taktiež odbočuje doľava.

Výsledok:

Časť (vodič musí) **dať prednosť cyklistovi a neohroziť ho pri zaraďovaní sa z pruhu do pruhu** je podľa nich problematická, druhá časť pripomienky **„pri odbočovaní na križovatkách, ak cyklista vopred dá vodičom zreteľné znamenie, že mení smer jazdy,“** sa zakomponuje.

Pripomienka 12

Odôvodnenie políciou:

Cyklista ako vodič nemotorového vozidla nemôže byť postavený na roveň chodcovi úplne vo všetkých ohľadoch. Ochrana cyklistu na priechode pre cyklistov je vyjadrená už v súčasnosti v § 4 ods. 2 písm. h) zákona o cestnej premávke, podľa ktorého vodič nesmie ohroziť cyklistu prechádzajúceho cez priechod pre cyklistov.

Predmetnou novelou sa porušenie tohto pravidla navyše zaradí medzi porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, čo bude mať za následok zvýšený sankčný postih pre priestupcu a z toho plynúci aj zvýšený

preventívny účinok tohto pravidla.

Výsledok:

Policajti to zamietli s odôvodnením bezpečnosti.

Pripomienka 13

Odôvodnenie políciou:

Pripomienka nebola akceptovaná; rozpor trvá.

Výsledok:

Tento bod asi vyvolal najdlhšiu diskusiu, odôvodnenie na zamietnutie bolo také, že podľa ich úsudku by to mohlo spraviť ešte viac nebezpečných situácií zvlášť pre automobily. Ale máme tento návrh posunúť na vládu, ak si myslíme, že je dobrý pre bezpečnosť.

Tolko k rozporovému konaniu o pripomienkach, ktoré sa týkali hlavne cyklistov v zákone o cestnej premávke. Možno nie každý súhlasil so všetkými pripomienkami, prípadne vás napadli aj ostatné oblasti, ktoré by bolo potrebné riešiť, ale sme radi, že sa podaril aspoň malý úspech.

Určite ste si všimli, že niektoré pripomienky boli podmienené novelizáciou vyhlášky 9/2009, kde by malo byť upravené a pridané nové dopravné značenie pre cyklistov. Napočudovanie policajti s tým problémom nemali a dokonca ho aj prijali. Taktiež sme im odovzdali pripravované návrhy pre toto dopravné značenie, ktoré môže slúžiť na inšpiráciu. Teraz nám už len ostáva čakať, ako sa zapracujú pripomienky do novely a či ich vôbec schváli parlament. Popri tom by sme samozrejme radi pracovali aj na pripomienkovaní dopravného značenia pre cyklistov.



Návrh dopravného značenia v oblasti cyklistickej dopravy pre Slovenskú republiku ČASŤ 2.

Človek na bicykli má oveľa viac zraniteľných miest ako človek v aute. Žiaľ naše zákony viacej chránia vodičov aut ako iných účastníkov cestnej premávky. V zahraničí sú bežné veci ako obojstranná jazda na bicykli v jednosmerke, či jazda v BUS-pruhu. U nás žiaľ nie. Aj na tieto problémy upozorňuje dokument o dopravných značkách pre cyklistov. Dokument je voľne dostupný na stránke www.cyklodoprava.sk.

Dokument bol zaslaný aj na ministerstvo vnútra, pričom podobné dokumenty už tam boli „stopené“ a zatiaľ 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.

Dnes si predstavíme Dopravné značky vpadajúce do kategórie smerové a dodatkové značky chýbajúce v Slovenskej republike.

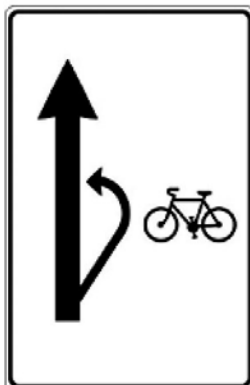
Chýbajúca dopravná značka - Návesť odporúčaného odbočenia cyklistov vľavo

Názov dopravnej značky: **Návesť odporúčaného odbočenia cyklistov vľavo**

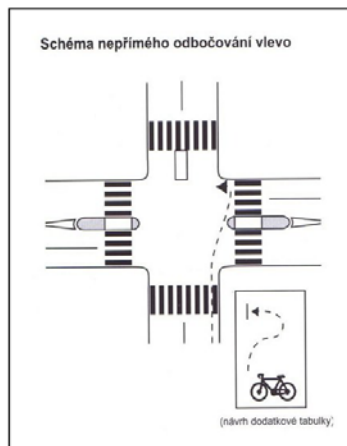
Pracovné označenie: **IS 42**

Dopravná značka vyznačuje odporúčaný spôsob odbočenia cyklistov vľavo priečnym prejdením komunikácie alebo prevedením bicykla.

Dopravná značka vyznačuje odporúčaný spôsob odbočenia vľavo tak, že cyklista prejde do čela sprava prichádzajúcej komunikácie a tam



počká, kým bude môcť cestu bezpečne prekrížovať. Je to bezpečnejšia forma odbočenia doľava na frekventovaných a viacpruhových komunikáciách. (Obr.: Praha)



Pri tomto spôsobe prejdenia križovatky bicykel križuje menej kolíznych bodov ako keby išiel priamo len ľavým odbočením. Navyše je cyklista viacej viditeľný. Príklady na fotkách uvádzajú Dánsku situáciu.



Doplnenie dodatkovej tabuľky Cyklisti v oboch smeroch

Názov dopravnej značky:
Cyklisti v oboch smeroch
Pracovné označenie: **E 16**



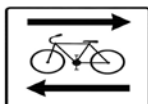
Technický popis dopravnej značky:

Dopravná tabuľka umožňuje cyklistom jazdiť v priestore jednosmernej ulice v oboch smeroch. Značka sa používa v celej Európskej únii. Jazda v protismere nie je nebezpečná, nakoľko sa cyklista a vodič motorového vozidla stretávajú pohľadom. Navyše cyklista nezaberá priestor a vyhnutie sa vozidlu nie je problematické. Na obrázku dopravné značenie v Prahe.

Dodatková tabuľka informuje o obojsmernej jazde cyklistov. Umiestňuje sa pod značku IP3a, IP3b alebo B2. Pod značkami IP3a, IP3b upozorňuje vodiča na možnosť jazdy cyklistu v protismere, pod značkou B2 povoľuje vjazd cyklistom.

Doplnenie dodatkovej tabuľky Priečny pohyb cyklistov

Názov dopravnej značky: **Priečny pohyb cyklistov**
Pracovné označenie: **E 17**



Značku je možné ju umiestniť pod značky P1 „Daj prednosť v jazde!“ alebo P2 „Stoj, daj prednosť v jazde!“ ako upozornenie, že ešte pred vyústením na inú komunikáciu sa nachádza v jej pridruženom dopravnom priestore cestička pre cyklistov s ňou súbežná. Značka sa umiestňuje ešte pred miestom kríženia s cestičkou pre cyklistov a dáva cyklistom idúcim po nej prednosť.

Použitím tejto značky sa vo vyznačených prípadoch dá zatraktívniť cestička pre cyklistov vedúca súbežne s hlavnou komunikáciou. Dnes dáva cyklista idúci po nej prednosť na všetkých bočných vjazdoch aj keď cez ne vedú priechody pre cyklistov. Následne vznikajú problémy a kolízne situácie

z nedoziernymi následkami. Táto značka aj informuje vodičov, že na ceste sa môžu vyskytovať cyklisti.

Doplnenie dodatkovej tabuľky Povolný smer jazdy cyklistov

Názov dopravnej značky:
Povolný smer jazdy cyklistov
Pracovné označenie: **E 18**



Dodatková tabuľka E18 „Povolný smer jazdy cyklistov“ s použitím odpovedajúcich smerových šípiek vyznačuje možný smer jazdy cyklistov. Umiestňuje sa pod značky C1–C5 alebo na značku C25.

Ak je pred križovatkou samostatný pruh pre odbočovanie doprava a samostatný pruh pre jazdu rovno, je pre cyklistu pokračujúceho rovno niekedy bezpečnejšie, aby použil pravý pruh a nepohyboval sa tak medzi dvoma radmi



motorových vozidiel. To umožní prídanie dodatkovkej tabuľky umiestniteľnej na značku C 25 „Radenie jazdných pruhov pred križovatkou“ spolu s rovnakým symbolom na zemi. Táto dopravná značka sa bežne využíva v zahraničí, napríklad aj v Českej republike (Obr. Praha).

Takáto dodatková tabuľka sa môže použiť aj pod značky C1–C5 „Prikázaný smer jazdy“ na obmedzenie alebo doplnenie jej platnosti pre cyklistu.

V rámci vyhlášky 9/2009 je nutné tuto značku doplniť aj do popisu značky C 25 nasledovne:

Text z vyhlášky 9/2009
(26) K značke č. C 25:

Značka Radenie jazdných pruhov pred križovatkou (č. C 25)

označuje spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovátku v súlade s príslušnými vodorovnými značkami a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste; značkou možno vyznačiť, kde platí povolené otáčanie vozidiel v priestore riadenej križovatky. V prípade potreby možno značku doplniť príslušným symbolom značky zo skupiny zákazových alebo príkazových značiek.

Odporúčané doplnenie:

Značka Radenie jazdných pruhov pred križovatkou (č. C 25) označuje spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovátku v súlade s príslušnými vodorovnými značkami a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste; značkou možno vyznačiť, kde platí povolené otáčanie vozidiel v priestore riadenej križovatky. V prípade potreby možno značku doplniť príslušným symbolom značky zo skupiny zákazových alebo príkazových značiek
alebo dodatkovou tabuľkou E18.

Ako vidieť z návrhu dopravných značiek, ktoré nie sú u nás a v zahraničí sú bežné, je veľa. Je smutné, že aj pri súčasnom stave nehodovosti je veľký problém presadiť, aby sa značky dostali do vyhlášky o dopravnom značení a tým bezpečne riešili cyklistickú dopravu.

Ing. Radovan Červienka



Ne vyhlásia do praxe!

Cyklolistáreň

Víťazné zvončky

Končí sa posledný marcový piatok. Mnohí bratislavskí oslávenci menom Marián spolu so svojimi gratulantmi zaplňajú miesta v pohostinských zariadeniach v centre metropoly. Ale oveľa viac ľudí sa sústreďuje pod prísny pohľadom partizánov a svätých na kostole sv. Alžbety. Autá a električky nepotrebujú, sedajú svoje dvojkoľosové tátoše na nožný pohon.

Na veži práve začali zvoniť zvony, keď sa rákoš dobre naladených cyklistov vydal na cestu, kde zatiaľ jazdia väčšinou smradiace autá. Paráda! Obrubníky nezavadzajú a sympatizanti chodci nám mávajú z chodníkov. Pritom ostošeť zvoníme zvončekmi blikáme blikáčkami. Aj kostolné zvony sme dokázali prehlušiť. Mnohí z nás tak podľahli čaru slobodnej jazdy, že nerešpektujú červené svetlá semaforov. Ešteže si vstúpili do svedomia a dobrovoľne sa chcú prihlásiť

Ďakujeme za vaše postrehy. Dnes uverejníme jeden poetický pohľad na cyklojazdu od nášho čitateľa.

v Justičnom paláci, aby sa priznali k porušeniu cestných pravidiel. Lúčime sa s nimi pozdvihnutím bicyklov. Pomohlo. Nemuseli za múry Justičáku. Ešte kúsok späť na nábrežie Dunaja a do centra mesta. Medzi tým ďalšie zdvíhačky a mohutné pokriky za práva cyklistov v hlavnom meste.

Že väčšinu z nás bolia ruky ako keby sme vo fitku zdvíhali tony železa nevádi. Bolesť prejde. Ale v cyklistickej duši zostane iba dobrý pocit, že sme boli pri tom!

„Keby nebolo bicykla, bolo by ho treba vymyslieť“

Účastník cyklojazdy Dodo, Bratislava, 25.marca 2011

Redakcia: Chceli by sme sa ešte podeliť o krásny pocit až zimomriavky, keď celá 150 členná masa stíchla a vybrala sa zapáliť sviečky pred ambasádu Japonska, na uctenie si obetí zemetrasenia.



FOTKA MESIACA



Fotku nám zaslal Ing.arch. Branislav Sepsi.

Ide o fotku z belgického mesta St. Niklaas a symbolizuje mestsky dopravný uzol železničná stanica (vľavo) + autobusová stanica (vzadu) + „parkovisko“ s prístreškom pre bicykle - všetko vedľa seba na jednom peknom námestíčku.

Žiaľ v našich mestách je veľká bieda pre takéto riešenia. Určite v mestách ako je Žilina, Banská Bystrica, Zvolen, či Košice by sa dal takýto systém aplikovať.

Ďakujeme za fotografiu ;-)



Ako sme už uvádzali v správach zo sveta, dnes sa pozrieme na webstránku Odboru dopravy mesta Perth, ktorá môže byť inšpiráciou aj pre iné mestá. Na stránke nájdete všetky zaujímavé informácie, či už odborné (štatistiky) alebo aj informácie ohľadne akcií, ktoré sa konajú v Perthe.

<http://www.transport.wa.gov.au/cycling/1515.asp>

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

Vďaka za použitie písma Ondrejovi Jóbovi

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Ladislav Findl, Zuzana Golianová.