

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Krásne počasie pozvalo viacerých občanov vytiahnuť von svoje dvojkolesové tátoše a opäť zažiť vietor vo vlasoch. Taktiež tu máme aj novú vládu, ktorá deklarovala „istoty“, tak dúfame, že bude iste pokračovať v systematickej podpore cyklodopravy ako aj cykloturizmu. V najnovšom čísle vám prinášame nové informácie zo sveta týkajúce sa novodobých kostitrasov a tém, ktoré s nimi úzko súvisia. Sme radi, že napr. V Banskej Bystrici odovzdali nový generel nemotorovej dopravy, čím sa opäť v jednom meste môžu oprieť o sľubne vyzerajúci územnoplánovací dokument. Načrtujeme aj problematiku nevidiacich a navrhovanie cyklistických komunikácií. Akoby to asi malo vyzeráť nám ukáže fotoreport z Drážďan, ktoré síce nie sú známe cyklomesto, ale veru sa môžeme čo to naučiť. Prezradíme aj základné veci ohľadom navrhovania cyklokomunikácií, ktoré máme v našej norme a samozrejme ešte oveľa viac.

Pekné čítanie.
Marián Gogola/redakcia



Index.

Správy z domova.

V Banskej Bystrici odovzdali generel nemotorovej dopravy

Študenti sa nedohodli s univerzitou na cykloparkovisku

Cyklisti vs. chodci a chodci so zrakovým postihnutím.

Drážďany a ich cykloinfraštruktúra.

Aj naša norma má prvky pre cyklistov.

Rada mesiaca

Fotka mesiaca

...

Z domova.

V Banskej Bystrici odovzdali generel nemotorovej dopravy

Primátor mesta Banská Bystrica Peter Gogola prevzal z rúk zástupcov občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica (OCI BB) Generel nemotorovej dopravy (GND). Pozvanie na slávnostné stretnutie prijala aj veľvyslankyňa Holandského kráľovstva, Daphne Bergsma. Práve Holandsko je krajinou, ktorá patrí v rozvoji nemotorovej dopravy medzi európskych lídrov. Projekt *Rozvoj nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica*, kľúčový dokument, ktorý sa stane východiskom riešenia cyklodopravy v meste.



Cieľom projektu **Rozvoj nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica**, je zníženie individuálneho motorizmu v meste a zvýšenie atraktivity Banskej Bystrice pre jej obyvateľov a návštevníkov. „**Som hrdý, že práve naša samospráva, ako jedna z prvých na Slovensku, má vďaka partnerstvu s OCI BB vypracovaný komplexný materiál. Máme k dispozícii kvalitnú informačnú databázu, ktorá môže prispieť k systematickému riešeniu problematiky cyklodopravy v Banskej Bystrici**“, konštatoval po prevzatí GND primátor Peter Gogola.

Andrea Štulajterová z OCI BB: „**Nárast individuálneho motorizmu nás všetkých oberá o zdravie, čas aj peniaze. Verím, že spojením samosprávy, občianskej iniciatívy a súkromného sektora, môžeme v krátkom čase dosiahnuť spoločný cieľ. V minulosti neexistoval žiaden komplexne spracovaný dokument, na základe ktorého by bolo možné systematicky postupovať. Investované financie zároveň neboli použité efektívne. Súčasný záujem vedenia mesta o danú problematiku a existencia kvalitne spracovaného dokumentu je pre OCIBB dostatočnou zárukou progresívneho postupu.**“

Súčasťou slávnostného stretnutia bolo aj vyhlásenie súťaže Do práce na bicykli, pre všetky firmy a organizácie pôsobiace na území mesta Banská Bystrica. Hlavnou myšlienkou je podpora rozvoja nemotorovej dopravy a budovanie cyklotrás na území mesta.

Zdroj: Tlačová správa MÚ Banská Bystrica

Študenti sa nedohodli s univerzitou na cykloparkovisku

Najväčšia univerzita na východe má mnoho študentov, ktorí by na vyučovanie chceli chodiť bicyklom. Vlni odštartovali petíciu za strážené cykloparkovisko. O tom, ako by malo vyzerieť, sa škola radila so študentmi. Nakoniec ale objednala stojany, ktoré chcú cyklisti bojkotovať.



KOŠICE. Cyklistická iniciatíva na Technickej univerzite začala ešte v minulom roku. Petíciu za zriadenie zabezpečeného cykloparkoviska podpísalo 750 študentov a zamestnancov školy.

Jej vedenie vtedy tvrdilo, že nápadu je naklonené a hľadá praktické riešenie.

„Od uplynulej jesene sme sa raz stretli s prorektorom pre rozvoj a výstavbu Emilom Spišákom. Na stretnutí nám predstavil jeho plány o zriadení prístrešku. Ide o obyčajný stojan pre bicykle so zastrešením zabraňujúcim negatívnym poveternostným vplyvom. Takéto prístrešky sú vhodné najmä pre firmy s jasne oploteným stráženým areálom, kam sa vstupuje cez stráženú vstupnú bránu,

nie pre areál univerzity, ktorý nie je takto zabezpečený,“ hovorí za študentov Zuzana Labašová.

Prišli s konkrétnym návrhom

„Po stretnutí s pánom Spišákom sme sa poradili a začiatkom februára sme mu poslali obsiahly e-mail, v ktorom boli konkrétne návrhy, vrátane technických parametrov prístreška. Poukázali sme aj na to, že napríklad vo Veľkej Británii je to bežnou praxou na univerzitách. Stále len čakáme na odpoveď.“

Navrhli „klietku“ – oplotený prístrešok s oceľovou konštrukciou a strechou. Objekt by bol chránený zabezpečovacím systémom.

Vnútri by boli stojany na bicykle a kamerový systém prepojený so zabezpečeným vstupom cez ISIC/ITIC kartu. Škola má však o podobe cykloparkoviska inú predstavu.

Prorektor: Za všetkým sú peniaze

„Študentom sme ponúkli klasické prístrešky, aby v prípade nepriaznivého počasia na bicykle nepršalo a nesnežilo. Vytypovali sme tri priestory. Všetky sú pod kamerami, celá Technická univerzita má zmluvu s SBS, ktorá tu je nonstop a sleduje kamery, považovali sme to preto za dostatočnú ochranu. Študenti majú inú predstavu, na úschovňu však treba peniaze,“ vysvetľuje prorektor Spišák.

Návrh študentov sa mu nepozdáva. „Nechceme klietky ako v ZOO. Chodím po univerzitách, nikde vo svete to nie je.“ Podľa prorektora už škola objednala dva prístrešky, prísť majú o niekoľko týždňov. Pod jeden sa zmestí 12 až 14 bicyklov. Ak by bol o stojany záujem, škola objedná ďalší.

S prístreškami študenti nesúhlasia. „Nebude relevantným spôsobom zabezpečený, nanajvýš kamerovým systémom a dvomi pracovníkmi SBS pre celý areál, čo nie je postačujúce. Kamerový systém zaznamenáva, nie predchádza a zabraňuje krádežiam. SBS pracovníci taktiež nezabránia krádeži, keďže sa pohybujú po celom areáli,“ myslí si Labašová. Univerzita zdôrazňuje, že za strážnu službu a kamerový

systém platí mesačne nemalú sumu. „Za všetkým sú financie,“ opakuje prorektor.

Cyklisti: Budú ho využívať?

Študentov informácia o objednaných prístreškoch prekvapila. Doteraz totiž nedostali odpoveď na svoj návrh.

„Som prekvapená, že nám prorektor nedal nič vedieť vo forme odpovede na náš email. Stojany nie sú to, o čo študenti žiadali v podpisovej akcii, a preto sme ani nemali mandát na ich odsúhlasenie na spoločnom stretnutí. Je preto otázne, do akej miery stojanom budú študenti dôverovať a využívať ich. Otázne je, či škola prevezme zodpovednosť za prípadné ukradnuté bicykle. So stojanom, ktoré škola objednala, nie som spokojná, osobne sa na ich bezpečnosť nebudem spoliehať. Keď to nie je zabezpečené, je to skôr lákadlo pre zlodejov,“ reagovala Labášová.

To, že stojan bude pod dohľadom kamery, podľa nej nestačí.

„Nie je to prevencia. Môžem si akurát pozrieť, ako mi ukradli bicykel. A ak by SBS bola spoľahlivý prvok, v minulosti by sa nestalo, že bicykel ukradli aj z priestoru oproti vrátnici spreď hlavnej budovy,“ dodali študenti, ktorí sa chcú radiť, čo podniknú ďalej.

[Technickú univerzitu v Košiciach](http://kosice.korzar.sme.sk/c/6332678/studenti-sa-nedohodli-s-univerzitou-na-cykloparkovisku.html#ixzz1ronmjjHq) navštevuje približne 15–tisíc študentov.

Edinburgh. Tak vyzerá cykloparkovisko na britskej univerzite.
Foto: archív

Čítajte viac: <http://kosice.korzar.sme.sk/c/6332678/studenti-sa-nedohodli-s-univerzitou-na-cykloparkovisku.html#ixzz1ronmjjHq>

Zdroj: <http://kosice.korzar.sme.sk/c/6332678/studenti-sa-nedohodli-s-univerzitou-na-cykloparkovisku.html>



Z domova.

V Sabinove chýbajú cyklochodníky

Teplé počasie láka čoraz viac cyklistov a korčuliarov na ulice, cesty i cyklochodníky. V Prešove je jedenásť kilometrov cyklistických chodníkov. V Sabinove ale oficiálne cyklochodníky v meste chýbajú. Dá sa však jazdiť po poľných cestách a v rôznych kútoch v okolí Sabinova.

SABINOV/PREŠOV. Matúš Kušnír (23) miluje bicyklovanie. Hneď ako to počasie dovolí, používa ho ako dopravný prostriedok i na rekreáciu do lesa.

„Za posledných päť dní som spravil 66 kilometrov. Keďže počasie praje, tak to využívam. Zatiaľ jazdím len po meste. Rozcvičujem sa. Na bicykli strávim vždy toľko času, koľko mi voľný čas dovolí. Ročne spravím asi tak 3 500 kilometrov,“ povedal nám M. Kušnír.

Jazdí všade, kde sa dá. Prevažne je to Čergov a nejaké asfaltové cesty, páči sa mu bicyklovanie po večeroch.

„Je to taká pohoda. A zo začiatku potrebujem nabrať i nejakú kondičku. Chcem totiž zdolať vrchy ako Lysú, Kohút, Kamennú, Mardunu i Buče. Tohto roku by som rád zdolal i Minčol, najvyšší vrch Čergova.“

Vraví, že chodníky sú všade po lesoch. „Na lesných cestičkách sa nedá stratiť. Bicykel je výborný dopravný prostriedok. Keďže nemám auto, využívam ho na sto percent,“ prezradil Kušnír.

Sabinovčanom chýba cyklochodník v meste

V Prešove je 11 kilometrov cyklochodníkov, no v Sabinove ani jeden oficiálny.

„V Sabinove nie sú žiadne cyklistické chodníky, čo je na veľkú škodu, lebo tam nie je kam ísť a cyklisti potom musia prekážať motoristom na cestách. Ale v lesoch pri Sabinove je toho habadej. Dá sa prejsť kade-tade,“ zdôraznil mladý cyklista.

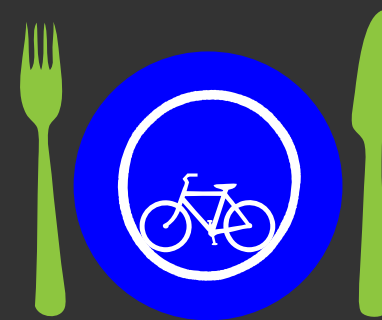
Prednosta Mestského úradu v Sabinove Jozef Mačišák nám potvrdil, že v Sabinove oficiálne cyklochodníky nemajú. „Ale myslím si, že v okolí Sabinova sú dobré podmienky pre cyklistov. Môžu sa bicyklovať po poľných cestách, v lesoparku, ale to využívajú skôr na terénnu či horskú cyklistiku. Často sa bicyklujú na ceste za traťou.“

Prešovské chodníky čistia pravidelne

Cyklistické chodníky v Prešove sa tiahnu od Sídlička III až po Sekčov.

„Cyklochodníky čistíme od napadaného lístia, konárov a kamienkov, ktoré znepríjemňujú život fanúšikom inline korčuľovania a cyklistom, a preto dodávateľská firma na objednanie mesta zabezpečuje strojové čistenie raz do týždňa, zväčša v piatok pred víkendom,“ informovala Veronika Kmetóny Gazdová, hovorkyňa mesta Prešov. V Lipanoch sa môžu ľudia bicyklovať na viacerých miestach. „Máme asi tak dva kilometre cyklistického chodníka z Lipian na Rožkovianske jazerá. Potom je vytvorený priestor na bicyklovanie v mestskom lesoparku. Niečo smerom na Balašku a Kamenicu. Cyklochodníky pripravujeme aj v okolí vrtu. Malo by ísť približne o štvorkilometrovú trasu,“ informoval Jozef Križalkovič, prednosta Mestského úradu v Lipanoch

Čítajte viac: <http://sabinov.korzar.sme.sk/c/6313437/v-sabinove-chybaju-cyklochodniky.html#ixzz1rooBWixA>



NOM NOM NOM

(mňam, mňam, mňam)

komunitná recyklačná zábavka 8.5 KC Dunaj, 12.5. Dobré trhy - Panenská, BA, každú stredu dielňa: pýtaj sa na FakeBooku alebo škaredých cyklistov.

Velorúcia a nastolenie Cyklokracie práve prebieha...

Zo sveta.

Cyklisti smú jazdiť na červenú!

O pravidle, že cyklista môže na križovatke, na ktorej odbočuje doprava ísť na červenú ste určite už počuli. Ale počuli ste už aj o pravidle, že cyklista môže ísť na križovatke na červenú aj priamo?

Možno to znie ako nejaký žart, ale toto pravidlo skutočne existuje. Pravda, ani jedno z vyššie spomínaných pravidiel neplatí na Slovensku, ale v zahraničí, napríklad v Holandsku a Belgicku. Pravidlo ísť priamo na červenú bolo zavedené v Belgicku len pred nedávnom a vzbudilo v belgických kruhoch istú polemiku.

Ako teda vyzerá toto pravidlo

Vyššie spomenuté pravidlo dovoľuje cyklistom, aby prešli cez križovatku, aj keď svieti červené svetlo, to však len v prípade,

že cyklista pri svojom pohybe nekrižuje iný pruh dopravy. V praxi to vyzerá napríklad takto: pozeráte sa z vtácej perspektívy na križovatku tvaru T, cyklista prichádza na ňu sprava. Pokračuje priamo vo svojej ceste (z našej perspektívy sa pohybuje sprava doľava), pričom ostáva stále pri krajnici, nikoho nekrižuje a pokračuje cez križovatku bez

ohľadu na to, či svieti zelená, alebo červená. Riešenie takejto križovatky, na ktorej je cyklistovi umožnené ísť priamo na červenú vyzerá tak, že takáto križovatka obsahuje znak cyklistu a šípky, čím mu je dané na vedomie, že na danej križovatke môže ísť na červenú. Konkrétna realizácia takéhoto riešenia je ale vždy ponechaná na miestnu správu.

Napriek tomu, že cyklisti vo väčšine prípadov asi takéto opatrenie uvítajú, ozývajú sa aj hlasy, ktoré varujú pred negatívami takéhoto opatrenia. Belgický inštitút pre bezpečnosť cestnej premávky (BIVV) vyslovil v tomto smere obavy. Vyjadrili sa, že takéto pravidlo podporí u mnohých cyklistov zmýšľanie, že si môžu na ceste robiť čo chcú. Takéto obavy majú určite opodstatnenie, pretože skupinová dynamika dokáže do veľkej miery zmeniť správanie ľudí na cestách. Príkladom toho môžu byť cyklisti v Londýne. Ak niekedy navštívite toto mesto a budete mať tú možnosť, všimnite si, aké veľké množstvo cyklistov jazdí priamo na červenú aj cez križovatky tvaru X. Pochopiteľne žiadny zákon im to nedovoľuje. Je to príklad, ktorý nie je hodné nasledovať, pretože daň, ktorú zaňho môžete zaplatiť, môže byť veľmi drahá (a Londýňania túto daň často aj platia). Preto vy pri jazde vždy používajte vlastný rozum, helmu a najlepšie aj vlastný bicykel

zdroj:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2011&repository=Straight-ahead-on-red>





Nástroj na počítanie ekonomických a zdravotných benefitov z bicyklovania

Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) predstavila nástroj, ktorý vie vypočítať ekonomické a zdravotné benefity z bicyklovania ako dôsledok zo zlepšeného zdravia obyvateľstva.

Originálny anglický názov tohto nástroja je HEAT (The health economic assessment tool) a bol vyvinutý nielen pre bicyklovanie, ale aj pre chôdzu. Svetová zdravotnícka organizácia predpokladá, že pravidelná fyzická aktivita môže znížiť úmrtnosť až o 30%. Na základe tohto predpokladu nástroj HEAT vypočíta, aký ekonomický benefit pre spoločnosť prinesie, keď sa zníži úmrtnosť ľudí na základe ich využívania bicykla alebo „pešibusu“ ako dopravného prostriedku.

Nástroj HEAT sa dá použiť v rôznych situáciách. Napríklad pri plánovaní infraštruktúry, zisťovaní hodnoty mestskej cyklistiky, počítaní profitu z eventuálneho zvýšenia počtu cyklistov alebo pri iných analýzach študujúcich vzťah nákladov a benefitov.

Vďaka tomuto nástroju bolo možné napríklad vypočítať, že súčasné 5% využívanie bicykla ako dopravného

prostriedku v Rakúsku ročne ušetrí tejto krajine 405 miliónov eur.

Ako v skutočnosti tento nástroj vyzerá

Nástroj HEAT je online nástroj, od ktorého záujemcovia (napríklad aj vy) môžu zadať vstupné údaje a po vyplnení všetkých 16 vstupov tento nástroj za vás vygeneruje výsledky/výstup.

Charakteristika nástroja:

- Dá sa používať iba na skupiny ľudí, nie na jednotlivcov
- Dá sa využívať aj na mestskú, aj na rekreačnú cyklistiku
- Je určený pre širokú produktívnu populáciu od 20-64 rokov veku

Ak by si chcel niekto z vás tento nástroj vyskúšať, alebo sa o tomto nástroji dozvedieť viac, tak si kliknite na www.heatwalkingcycling.org

Vyzerá to tak, že staré príslovie „športom k trvalej invalidite“ vychádza z módy...

zdroj: www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2011&repository=WHO+introduces+tool+to+calculate+health+benefits+of+cycling

www.heatwalkingcycling.org



ԸՄԿԼՈՂԱԶՈՎ v Խրափօխիաւ, Խրոջաւ, Ուիւր, Չիլիո, Չառլոտ, Կոնֆիւնիւ, Խոսկեւի Խոսքիւ...

Խրիւիւիւ Կիւիւիւ Կիւիւ

Téma

Cyklisti versus chodci a chodci so zrakovým postihnutím.

Ľudia v súčasnosti využívajú bicykel ako na rekreáciu a oddych tak, aj na dopravu, či už z dôvodu ekologického, či ekonomického. Na podporu cyklistickej dopravy sa začínajú budovať cyklistické chodníky, čo je veľmi prínosné pre všetkých obyvateľov o čom niet pochyb. Problémom je však často umiestnenie takéhoto chodníka v priestore. Pre chodcov aj cyklistov je z prevádzkového aj bezpečnostného hľadiska určite ideálne keď je cyklistický chodník úplne oddelený od chodníka pre chodcov. Priestorové podmienky v miestach sú však často stiesnené, nie je možné vybudovať zvlášť chodník pre cyklistov a z toho dôvodu sa budujú združené chodníky pre cyklistov a chodcov, ktoré sú oddelené iba vodorovným dopravným značením. Bohužiaľ akákoľvek „čiara na chodníku“ je nedostatočná na jasné vymedzenie chodníka a keď po takomto chodníku ide väčšia skupina ľudí, alebo cyklistov, majú tendenciu ísť po celej šírke chodníka a ignorujú jeho rozdelenie na dve časti. Toto sťažuje prejazd cyklistom, chôdzu chodcom, neprispieva k ich psychickej pohode a najmä zvyšuje sa riziko úrazu na takomto združenom chodníku.



obr 1: Združený chodník realizovaný podľa platných vyhlášok (až na nevhodne umiestnený stĺpik proti vjazdu automobilov) nezabezpečí disciplinovanosť chodcov ani cyklistov.

Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska je občianske združenie, ktoré obhajuje záujmy ľudí so zrakovým postihnutím a chce dosiahnuť ich samostatnosť v živote v čo najväčšej miere. Oddelenie prevencie architektonických a dopravných bariér sa zaoberá osvetou a presadzovaním platných požiadaviek vyhlášok, ktoré sa zaoberajú bezbariérovým navrhovaním stavieb a často sa nedodržiavajú.

Z vyššie uvedených dôvodov naša organizácia jednoznačne odporúča budovať zvlášť chodníky určené pre cyklistov a zvlášť pre chodcov, nielen z dôvodu vyššej bezpečnosti pre ľudí so zrakovým postihnutím, ale všetkých chodcov aj cyklistov.

1. Definícia cyklochodníka - cestičky pre vyznačených užívateľov

Vyhláška 9/2009 Z.z. Ministerstva vnútra SR pozná dve dopravné značky na označenie chodníka, ktorý môžu používať cyklisti aj chodci. Rozdiel medzi týmito dvoma druhmi združených chodníkov je nutné si uvedomiť a zohľadniť pri budovaní bezbariérových opatrení pre ľudí so zrakovým postihnutím.



značka C 12: Cestička pre vyznačených užívateľov.

Cestička pre vyznačených užívateľov pričom cyklista (korčuliar, lyžiar, alebo iné športovec) nesmie ohroziť chodca.



značka C 13: Cestička pre vyznačených užívateľov.

Cestička pre vyznačených užívateľov pričom každý užívateľ je povinný použiť iba pruh preňho určený, čo neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, pričom sa nesmú navzájom ohroziť.

2. Legislatíva a technické špecifikácie úprav pre ľudí so zrakovým postihnutím.

Vyhláška 532/2002 Z.z. Ministerstva životného prostredia SR združený chodník pre cyklistov a chodcov nezakazuje, požaduje však v bode prílohy 1.4.7. nasledovné: cit. „Na chodníku určenom tiež pre cyklistov na rozhraní medzi pásom pre chodcov a pásom pre cyklistov sa umiestni hmatný pás široký 300 - 400 mm. Jeho vlastnosti sa musia zhodovať s vlastnosťami varovného pásu.“

Definícia varovného pásu je uvedená vo vyhláške 9/2009 Z.z. Ministerstva vnútra SR čl. 26, bode (2), kde je označený ako dopravné zariadenie Z 8b: „Varovný pás je farebne kontrastný pás s fyzicky upravenou povrchovou štruktúrou, ktorý má polguľovité výstupky s priemerom

Téma

20-25 mm a výškou cca 5mm. Šírka varovného pásu je 400-450mm, na plochu 1dm2 sa požaduje 4 kusy výstupkov....“
Ostatný text tohto bodu sa zaoberá varovným pásom na priechode pre chodcov.

Dôležité je dodať, že za farebný kontrast považujeme na sivom chodníku červený varovný pás, alebo na čiernom asfalte biely varovný pás. Odtiene sivej sa nepovažujú za farebný kontrast.

Naša organizácia na združenom chodníku (označenom dopravnou značkou C 13) odporúča špeciálne zloženie varovného pásu z dôvodu jednoznačnej identifikácie strany chodcov na tomto chodníku. Špecifickosť spočíva v použití iného reliéfu, konkrétne: v reze 200mm varovný reliéf (polguľovitý výstupky) zo strany cyklistov - 200mm vodiaci reliéf (pozdĺžne drážky) zo strany chodcov. Zjednodušene sa dá povedať, že reliéf s výstupkami má človeka varovať a reliéf s drážkami má človeka navádzať. Preto pri tomto špecifickom zložení varovného pásu na združenom chodníku vie človek so zrakovým postihnutím jednoznačne identifikovať po ktorej strane tohto chodníka má ísť.



obr 2: Varovný pás na nástupišti hromadnej dopravy, šírka 400mm, reliéf s výstupkami.

obr.3: Varovný pás na cyklochodníku označenom značkou C 13, šírka 400 mm - drážky sú umiestnené na strane chodcov, výstupky na strane cyklistov



3. KONKRÉTNE RIEŠENIA A PROBLÉMY

RIVER PARK

obr. 4 a 5: RiverPark



V Riverparku bol od začiatku problém s umiestnením cyklochodníka, vypracovalo sa niekoľko návrhov, nakoniec zvíťazil pravdepodobne ten najlacnejší a nie práve najvhodnejší. Nábřežie Dunaja je výborným miestom na

relaxáciu, láka k prechádzke, k opretiu sa o múrik pri Dunaji na jednej strane cyklochodníka, aj k posedeniu si na lavičke, na druhej strane cyklochodníka. Cyklisti tu však zvyknú jazdiť pomerne rýchlo a človek, najmä s deťmi musí byť neustále ostražitý.

Pravdepodobne tým, že najskôr bol navrhnutý materiál na spevnené plochy a potom bol umiestnený na týchto plochách cyklochodník sa stalo, že priestor pre chodcov má hladký povrch a priestor pre cyklistov je zo žulových kociek, čo „ocenia“ najmä korčuliari, ktorí tým pádom určite v tomto mieste využijú plochu chodníka pre chodcov. Z úprav pre ľudí so zrakovým postihnutím tu chýba farebný kontrast varovného pásu.

Toto miesto je typickým príkladom nevhodne spojených priestorov pre chodcov a cyklistov. Jedna skupina zavadzia druhej a namiesto relaxu stúpa adrenalín..

CYKLOCHODNÍK NA KOPČIANSKEJ ULICI V PETRŽALKE



obr. 6: Nevhodne označené križovanie cesty s chodníkom označeným značkou C 12

Kopčianska ulica v Petržalke je jednou z obľúbených cyklotrás a turistických trás smerujúcich do Rakúska. Z jednej strany Kopčianskej ulice sú sklady a veľkoobchody kde absentuje chodník. Na druhej strane tejto ulice je sídlisko, pozdĺž nej je vedený chodník, ktorý sa nedávno zmenil na združený, označený značkou C 12, teda pre cyklistov aj chodcov, pričom cyklista nesmie ohroziť chodca. Zaujímavosťou však je, že autá sú pri križovaní tohto chodníka výstražnou značkou upozorňované iba na cyklistov (obr.6). Taktiež použité vodorovné dopravné značenie, priechod pre cyklistov V 7, ktoré je vyhotovené v neštandardnej farbe (okraje by mali byť zelené) je určené iba na prechádzanie cyklistov. Ako má oficiálne prejsť chodec z jednej strany chodníka na druhý?



obr 7: Správne vyriešené križovanie cesty s chodníkom označeným značkou C 12, kde priestorové podmienky neumožňujú vytvoriť zvlášť priechod pre chodcov a zvlášť pre cyklistov.

Téma

V inej časti chodníka je však križovanie tohto združeného chodníka s cestou vyriešené správne - teda priechodom pre chodcov s potrebnými reliéfnymi opatreniami pre bezpečný a bezbariérový priechod aj ľuďom so zdravotným postihnutím (obr. 7), aj pre cyklistov.

Ing. Katarína Kubišová

Oddelenie prevencie
architektonických a dopravných
bariér

Únia nevidiacich a slabozrakých
Slovenska

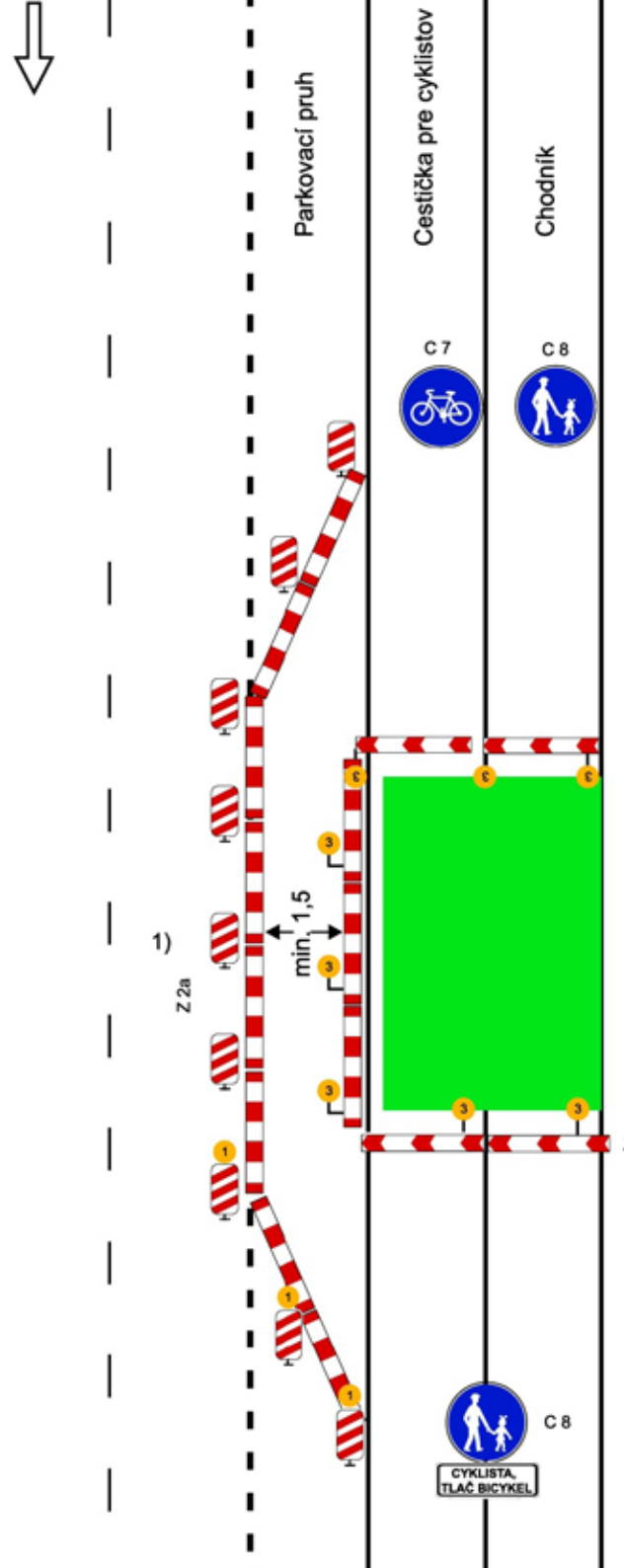
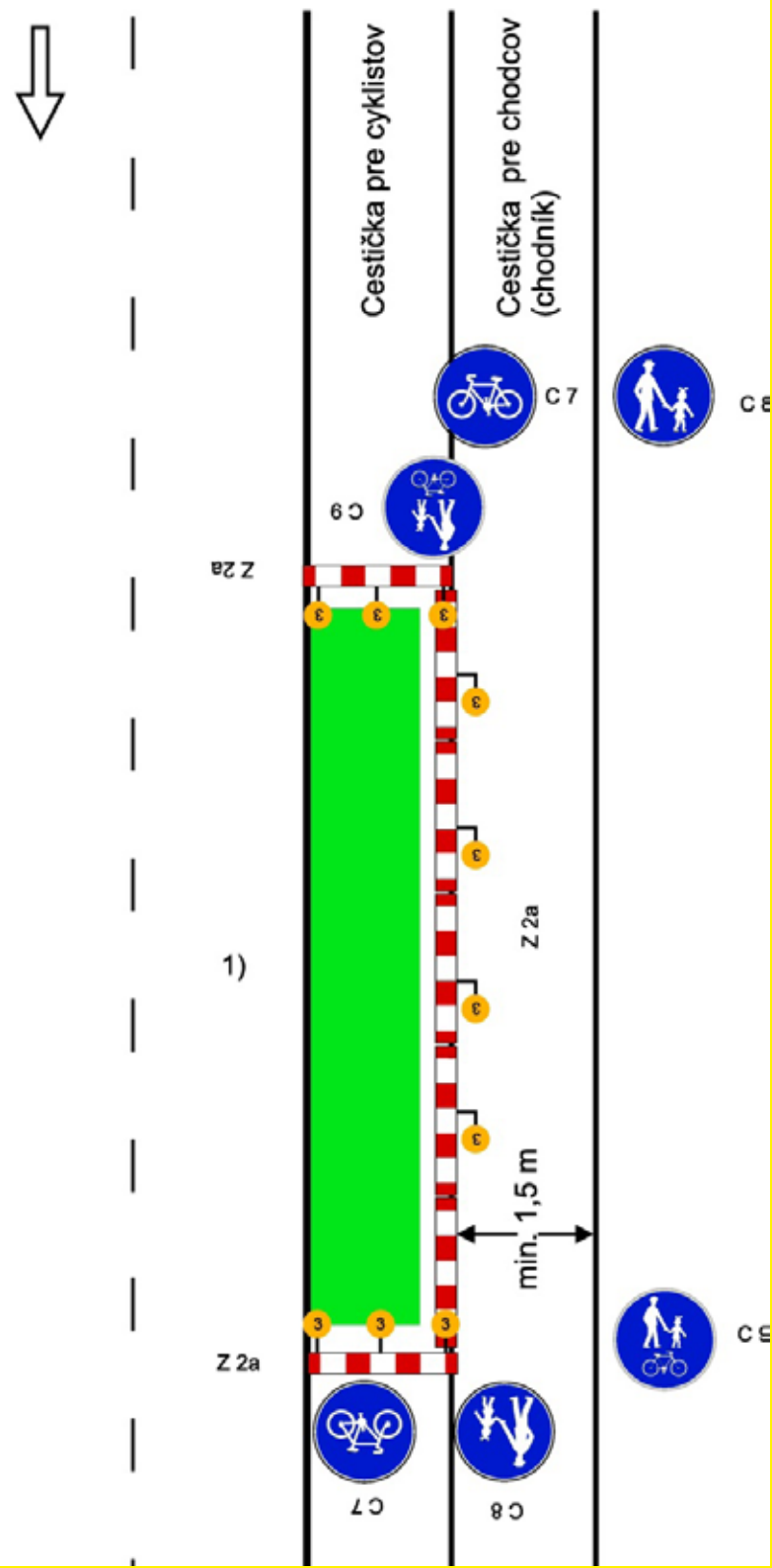


Riešenia.

AKO TO NESPACKAŤ

Pri akejkoľvek rekonštrukcii cyklistických komunikácií alebo nejakých technických problémov na cyklistických komunikáciách, musí byť zabezpečený bezpečný a plynulý prejazd cyklistov. Cyklistická cestička sa nesmie prerušiť bez adekvátnej náhrady.

Radovan Červienka
Zdroj TP 02/2008



Reportáž

Drážďany a ich cykloinfraštruktúra.

Marián Gogola

Základné informácie o meste:

Počet obyvateľov: 517 000

Rozloha: 328 km²

Počet kilometrov cyklistickej
infraštruktúry: 390 km

Počet cyklistov v premávke: 16 %

Koho by mohli inšpirovať na Slovensku:

Košice a Bratislavu

Čo ma zarazilo hneď po príchode na železničnú stanicu, bolo veľké množstvo cyklostojanov a zaparkovaných bicyklov. Navyše bicykle boli uzamknuté aj o zábradlia ako aj pouličnej lampy. Pritom niekoľko rokov dozadu pred stanicou nebolo toľko stojanov, mesto ich vybudovalo, pričom je vidieť krásny príklad indukcie počtu bicyklov. Ak sa poskytnú stojany, cyklisti si na ich využívanie zvyknú.



Ak by ste čakali na cestách zápchy a kolóny, tak by ste sa ich asi nedočkali. Mesto má veľmi dobre fungujúcu MHD a podľa prieskumu využíva bicykel 16% z obyvateľstva, čo je skutočne vidieť. Cyklisti sú všade.

Hlavná pešia zóna s veľkou intenzitou chodcov a pomedzi to si veselo uháňajú ľudia na bicykloch. Niet sa čo čudovať, majú to povolené hádam v každej pešej zóne. Na nasledujúcom obrázku je uvedená jedna z najväčších peších zón, ktorá je voľná pre cyklistov a pritom tam skutočne chodí veľa ľudí.

Dopravná infraštruktúra.

Môžete tu vidieť skutočne všetky druhy
cykloinfraštruktúry:

- Samostatné cestičky pre cyklistov

- Cyklistické pruhy na ceste
- Spoločné chodníky pre cyklistov a chodcov
- Viacúčelové pruhy, tzv. ochranné pruhy

Najnovším prírastkom sú cyklopruhy
v hlavnom dopravnom priestore, pričom ich





cyklisti neskutočne využívajú. Tam, kde sa nemohli dať na cestu ich situovali na chodník, prípadne s oddelením pre cyklistov a chodcov. Samotné cyklopruhy sa zvyrazňujú červeným

podkladom iba na miestach ako sú križovatky, resp. miesta kde cyklotrasy križujú hlavnú cestu, aby vodiči videli, že tam môžu očakávať cyklistov.







Semafor pre cyklistov,
pekne v úrovni, aby ho
videli.



Taktiež majú dopravné
značenie, podobné tomu
nášmu.



Niektoré križovatky mali celkom dobre riešené,
len na prvý dojem som sa tam strácal, ale však oni
vedia čo robia



Vôbec sa nehanbia viesť pruh aj stredom
komunikácie.





Taktiež v niektorých prípadoch cyklistov vyviedli z chodníka na hlavnú cestu, aby zabezpečili cyklistom prednosť v jazde.



Majú tu aj zóny 20 km/h, ktorá platí taktiež pre cyklistov. Aj keď existujú pruhy na ceste, nájdu sa cyklisti, ktorí chodia aj po chodníkoch, ale v zásade sa to tu toleruje. Taktiež je bežné vidieť ako rodičia vozia svoje deti na cyklovozíkoch alebo nákladných bicykloch.



A tam kde zase nemôžu byť v hlavnom dopravnom prúde, dali cyklistov na chodník.



Výchova už od mala. Na vlastné oči som videl materskú školu pred deti, kde mali pred škôlkou malé stojančeky na bicykle. Tie ma skutočne dostali. O niečo ďalej opodiaľ nájdete základnú školu, kde majú žiaci pred budovou zaparkované svoje bicykle.



Jednoduché a účelné značenie.



Zaujali ma aj priechody pre cyklistov a chodcov, žiadne zložité značenie. Jednoducho sa vyznačilo pásom priestor na prechod na druhú stranu, cyklistom možnosť využívať to a bolo.



Taká špecialitka priechod pre chodcov bez nutnosti vyznačenia vodorovného značenia. Najskôr som sa divil, že prečo tam dali prerušenú čiaru a znížený obrubník, keď sa nikam nevchádza ani nevychádza. A ak by to bolo pre servisné autá na údržbu chodníka, môžu využiť nájazdy o pár metrov ďalej. Neskôr nám domáci povedali, že sú miesta na priechody cez cestu.



A propo stojany na bicykle. Sú skutočne všade. Ja sám som mal požičaný bicykel a keď som si ho večer zamykal na hlavnej pešej zóne, lebo pri hoteli nemali miesto. S malou dušičkou som dúfal, že ho tam ráno nájdem, A našiel som!:-)

Čo dodať na záver?

Len taká perla. Mesto zdôrazňuje, že ešte nie je úplne spokojné s úrovňou cykloinfraštruktúry:-)

AJ NAŠA NORMA MÁ PRVKY PRE CYKLISTOV

O normách sme už v časopise napísali toho veľa. Venovali sme sa už všetkým druhom našej legislatívy. Avšak cyklistická doprava je nová, preto v tomto článku vyberáme pár zásad pre cyklistické komunikácie, ktoré boli uvedené v komentári k našej mestskej norme STN 73 6110:

- 1.návrh cyklistických trás vychádza z predpokladu stupňa bicyklizácie pre cieľový rok schváleného územného plánu sídelného útvaru. Ak takáto dokumentácia nie je, je nutné dopravno-inžiniersky posúdiť takéto sídlo.
2. kategórie cyklistických zariadení sú závislé od intenzity očakávanej v prognózovanom období.
3. Návrhová rýchlosť cyklistických trás je 30 km/h; na úsekoch s pozdĺžnym sklonom menším ako 3% je to 40 km/h. Týmto rýchlostiam musia zodpovedať jednotlivé technické prvky chodníka ako sú oblúky, sklony...
- 4.ak je polomer smerového oblúka cyklistickej komunikácie menší ako 30m je potrebné rozšíriť cyklistickú komunikáciu v oblúku min. o 0,5 m.
5. klesanie cyklistickej komunikácie väčšie ako 6% je nutné označiť dopravným značením
- 6.pri podchodoch sa navrhuje pre cyklistov pozdĺžny sklon 4%, bližšie k podjazdu až 6%. Ak je rampa v oblúku musí byť polomer minimálne 3,5 m.
7. priečne usporiadanie komunikácie závisí aj od intenzity cyklistov.
8. vedenie cyklistov cez zástavky MHD je ideálne riešiť posunutím cyklocestičky poza zástavku.

Radovan Červienka

Zdroj: Komentár k STN 736110



Cyklodoprava súťaž pre študentov!.

Píšete diplomovú alebo bakalársku prácu na tému cyklistická doprava, udržateľná mobilita alebo cykloturistika?

Pošlite nám svoju prácu a zapojte sa do našej súťaže o najlepšiu záverečnú prácu v oblasti cyklistická doprava.

Výherca súťaže o cyklokalendár Rado Bielik Z Dolného Kubína.

Výhercovi srdečne gratulujeme.



A zase tá Bratislava. Vysvetliť niekomu, že na cyklistickom pruhu sa neparkuje je asi nad jeho chápanie. Žiaľ, toto sa v mestskej časti Bratislava – Vrakuňa opakuje pravidelne. Vodičom hrozia veľké pokuty avšak policajti chodia bez povšimnutia. Podľa nich to nie je cyklistický pruh, ale len krajnica vyfarbená červenou farbou.

Foto: Viktor Spalek

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 4 Rok 2012 Ročník III Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

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



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Soňa Šestáková

Ing. Radovan Červienka

Ing. Marián Gogola, PhD.

Mgr. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz

sestakova@vud.sk

rado.cervienka@gmail.com

info@mulica.sk

menobodkapriezvisko@gmail.com

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Katarína Kubišová

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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