

Cyklistická doprava



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

istora


SUGOI

Pedál.

Cyklosezóna je v plnom prúde a čo je hlavné, začína to byť jasné aj niektorým samosprávam, ktoré sa nám rozhýbali v tomto smere. V najnovšom čísle teda nájdete zaujímavé informácie o samosprávach, ktoré rozbehli budovanie nových cyklistických komunikácií. Môžete si prečítať návrh osnovy Národnej cyklostratégie, ukážeme, ako to vyzerá s cyklotrasami napr. v New Yorku. Pridáme, čo to z technológie ako aj užitočných cyklorád. Nezapadnite sa prihlásiť na 4. ročník konferencie Cyklistická doprava do Košíc, pričom vstup je voľný.

Príjemné čítanie.
Marián Gogola/redakcia



Obsah.

Na Slovensku sa budujú nové cyklotrasy

Trnavskí študenti budú jazdiť do školy na štýlovo prerobených retro bicykloch

Slovensko si pripravuje svoju prvú Národnú cyklostratégiu na roky 2013-2020.

“VELO CITY” včera a zajtra alebo: Prečo sa “Velo City”

konferencie pokladajú za také dôležité ?

Predsadené stopčiarly pre cyklistov - nebojme sa ich navrhovať.

Navrhovanie cyklokomunikácii...viete, že...

Foto report z New Yorku

Foto mesiaca.

Z domova.

V rámci projektu Na bicykli deťom sa vyzbieralo takmer 6-tisíc

Medzinárodný charitatívny projekt Na bicykli deťom s medzinárodnou účasťou cyklistov a známych osobností z Česka a Slovenska priniesol prvé výsledky. Celú snahu organizátorov a cyklistov vyzbierať finančné prostriedky pre onkologicky choré deti znásobila radosť z vyzbieraných takmer šesťtisíc eur.

Aj vďaka tomu sa môžu uskutočniť ďalšie regeneračné pobyty pre deti a rodičov. Prvý pobyt bude pre päť až šesť rodín z východného Slovenska, ktoré strávia týždeň na Donovaloch. Druhý pobyt sa uskutoční v auguste v Liptovskom Jáne a je určený pre cca 60 rodín zo Slovenska a Čiech.

Projekt Na bicykli deťom je jedinečná akcia, ktorá sa svojim charakterom a medzinárodným rozsahom zaradila medzi významné projekty na podporu onkologicky chorých detí. Tento unikátny česko-slovenský projekt opäť podporila aj Bratislavská župa. Svoje meno prepožičal tejto charitatívnej akcii profesionálny cyklista Peter Sagan.

„Akcia skĺbila v sebe dve dôležité veci, ktoré sú pre nás prioritou. Tá prvá je propagácia pohybu nielen na bicykli, ale všeobecne pohyb, kedy hlavne mladým ľuďom dávame príklad, aby opustili svoje počítače, svoje izby, svoje obľúbené miesta v reštauráciách a baroch a vyšli si za aktívnym pohybom. To druhé je hlboký ľudský rozmer, kedy výťažok z tejto akcie ide na onkologicky choré deti,“ povedal bratislavský župan Pavol Frešo. Zároveň doplnil, že rozvoj



športových aktivít spolu s cykloturistikou patria medzi priority Bratislavskej župy. Kraj aj v tomto roku organizuje Župný pohár Na bicykli deťom, z ktorého výťažok bude opäť venovaný na pomoc onkologicky chorým deťom. Najbližšie sa bude budúcu sobotu konať pretek Okolo Bratislavy, začiatkom júla Kaktus bike Svätajurský blesk a 18. augusta vyvrcholí Župný pohár už tradične jedným z najobľúbenejších slovenských cyklistických maratónov Kellys Green Bike Tour. Viac informácií aj na web stránke www.nabicyklidetom.sk.

„Teší nás veľký záujem ľudí, ktorí sa zapojili a podporili tak myšlienku vzájomnej pomoci našim malým veľkým



bojovníkom, pacientom onkologických nemocníc nielen na Slovensku, ale i v Čechách,“ doplnil Miroslav Bílik, predseda OZ Deťom pre život, ktorý je hlavným organizátorom tohto podujatia.

Peletón odštartoval 2. júna v najvýchodnejšej slovenskej obci Nová Sedlica. Počas 14 etáp prekonal 1 946 kilometrov a prešiel cez 423 miest a obcí. Cieľom bolo najzápadnejšie mesto ČR Aš, kde peletón dorazil 16. júna. Na čele peletónu bol aj tento krát svetoznámy cyklista a osemnásobný majster sveta jazdiaci na vysokom bicykli Jozef Zimovčák. Účastníkmi boli aj známe

osobnosti, napr. herec Ivan Vojtek, dráhový cyklista Jozef Žabka, tanečník Jaro Bekr, hokejisti z NHL, napr. Ján Pardavý, Andrej Nedorost, Richard Lintner, Miroslav Lažo, Peter Podhradský, Branislav Jánoš či Branislav Kvetan, podujatie podporili aj bratia Peter a Juraj Saganovci, olympijskí víťazi Peter a Pavol Hochschornerovci, bratia Peter a Martin Velitsovci, futbalový útočník Filip Šebo, operný spevák Martin Babjak a mnohé ďalšie osobnosti z kultúrneho, športového či politického života. Okrem stálych účastníkov pelotónu sa do akcie na bicykli zapojila aj širšia verejnosť v regiónoch. Projekt môže verejnosť podporiť aj finančne na číslo účtu: 0634728036/0900.



Z domova.

Do práce na bicykli jazdilo v Banskej Bystrici 34 tímov

<http://bbonline.sk/do-prace-na-bicykli-jazdilo-v-banskej-bystrici-34-timov/>
TS mesta BB (M. Pastuchová)

Tridsaťštyri súťažných tímov a takmer 23 tisíc najjazdených kilometrov, to je bilancia súťaže Do práce na bicykli. Jej vyhlasovateľom bolo Mesto Banská Bystrica spoločne s Občianskou cykloiniciatívou Banská Bystrica (OCI BB). Prihlásení cyklisti jazdili do zamestnania počas celého mesiaca máj a pred pár dňami organizátori oficiálne súťaž vyhodnotili.



Primátor Banskej Bystrice Peter Gogola spolu s Andreou Štulajterovou z OCI BB ocenili počas slávnostného vyhodnotenia tím pracovníkov Obvodného úradu v Banskej Bystrici, ktorí v máji najazdili do práce najviac kilometrov, konkrétne 2 362 km. Tesne za nimi sa umiestnilo súťažné družstvo spoločnosti ACE (Assecos Central Europe), ktorí na bicykloch do práce a z práce najazdili od začiatku do konca mája 2 122 km. V kategórii priemerne najviac najjazdených kilometrov zvíťazil tím pod názvom Náturisti (pracovníci mestskej organizácie ZAaRES), pričom priemerne každý člen súťažného družstva má na svojom konte 640,6 km. V kategórii jednotlivcov zvíťazil Ľubomír Konôpka (ObÚ BB), ktorý sa počas súťaže opieral do pedálov najviac a najčastejšie, pretože na bicykli prešiel 1 306,9 km. Súčasťou slávnostného vyhodnotenia súťaže bolo aj ocenenie náhodne vyžrebovaného tímu, resp. jednotlivca, pre ktorých pripravili sponzori podujatia pekné vecné ceny. „Aj realizácia súťaže Do práce na bicykli potvrdila, že to s rozvojom nemotorovej dopravy myslíme v Banskej Bystrici vážne. Budovanie cyklotrás nie je jednoduchý a rýchly proces, ale robíme mnoho krokov, aby sa situácia pre cyklistov v meste zlepšila. Generel nemotorovej dopravy je dobrá báza, na ktorej môžeme stavať a verím, že počet Banskobystričanov, ktorí postupne vymenia auto za bicykel, bude rásť,“ uviedol po vyhodnotení súťaže primátor Peter Gogola.

„Záujem Banskobystričanov o súťaž nás milo prekvapil. Súťažiaci najazdili spolu 22 637 km, čím ušetrili 3 614 686,6 g emisií v našom peknom meste. Všetkým, ktorí nezaváhali a v priebehu mája sadli na bicykel, patrí naša vďaka, rovnako ako zamestnávateľom a firmám za to, že umožnili svojim zamestnancom a kolegom prispieť k podpore rozvoja nemotorovej dopravy, ktorá je pre Banskú Bystricu veľmi dôležitá a verejnosťou taká žiadaná,“ doplnila Andrea Štulajterová z OCI BB.

Do súťaže sa mohli zapojiť iba firmy, ktorých zamestnanci majú pracovisko na území mesta Banská Bystrica. Jeden firemný tím mohol mať dvoch až štyroch členov a firma mohla vytvoriť aj viac súťažných tímov. Do súťaže sa počítali iba cesty najjazdené do práce a z práce.



Pozvánka na 4. ročník konferencie

Cyklistická doprava 2012

ktorá sa uskutoční v dňoch 10. – 11.10.2012 v Košiciach.



Tematické oblasti konferencie:

- Cyklistická doprava ako plnohodnotný dopravný systém
- Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
- Cykloturistika a jej výzvy v rámci SR
- Rozvoj podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku a zahraničí
- Možnosti financovania cyklistickej dopravy

Konferencia je určená inštitúciám zodpovedným za dopravu ako aj politikom, odborníkom, urbanistom, architektom, dopravným inžinierom, občianskym aktivistom, občianskym združeniam a iniciatívam, ktoré sa venujú tematike cyklistickej dopravy ako aj širokej laickej verejnosti.

Miesto konania: Hotel Dália****, Löfflerova 1, 040 01 Košice



Vložené : 5€ (od 16.9.2012 10 €)

V cene vloženého sú konferenčné materiály, obed (10-11. októbra). Viac informácií ako aj online registračný formulár nájdete na webstránke: www.cyklodoprava.sk/konferencia

S pozdravom.

Ing. Marián Gogola /organizačný výbor



Z domova.

V Bratislave pribudne cyklocestička od mosta Lafranconi až po prístav

<http://www.topky.sk/cl/1000072/1312187/V-Bratislave-pribudne-cyklotrasa-od-mosta-Lafranconi-az-po-pristav>

Bratislava- Bratislavské cyklistické trasy rozšíria o nové či opravené úseky vďaka iniciatíve nadácie.

Ako informoval hovorca primátora Lubomír Andrassy, pôjde o štyri úseky na nábreží Dunaja od mosta Lafranconi až po prístav, ktoré samospráva a zástupcovia nadácie vytypovali spoločne s členmi mestskej cyklokomisie.

S realizáciou začnú už počaslečných mesiacov a v Bratislave vďaka partnerstvu s Nadáciou Poštovej banky pribudne sedem kilometrov zelených trás. Hlavné mesto v tomto roku vynaloží zo svojho rozpočtu 491-tisíc eur.

Zmluvu o partnerstve podpísal primátor Milana Ftáčnik a správkynia nadácie Olga Pažitná. Vedenie mesta vníma podľa hovorcu tento krok pozitívne aj preto, že ide o partnerstvo, prostredníctvom ktorého je možné obnoviť a rozšíriť cyklotrasy aj zvýšiť bezpečnosť cyklistov v uliciach mesta pri ich dochádzaní za prácou či pri rekreačnom bicyklovaní.

Projekt vyšiel z iniciatívy Nadácie Poštovej banky a nadácia ho zastreší nielen z koordináčného, ale aj realizačného hľadiska.

Cyklistické komunikácie sa na Slovensku rozbiehajú. Ide stavať aj Sabinov

Vypadá to tak, že sa predsa len rozbieha aj u nás. Novú cyklistickú cestičku začína stavať aj Sabinov. Cyklistický chodník Sabinov – Ražňany bude o chvíľku realita. Mesto totiž vypísalo výzvu na predkladanie ponúk. Ide o cyklistickú cestičku pozdĺž cesty III/5439, v celkovej dĺžke 1065,18 m a šírke 2,5 m.

Skalica a Bratislava vypísali súťaže na cyklistické komunikácie. Prešov vysúťažil

generel cyklistickej dopravy

S cyklistikou sa to rozbehlo vo výstavbe celkom dobre. Dneska vypísalo súťaž mesto Skalica na výstavbu cyklotrasy Baťov kanál – Skalica.

Na existujúcej spevnenej komunikácii plánuje mesto urobiť zmenu účelu využitia tejto komunikácie a zmeniť ju na cyklotrasu. Terajší stav komunikácie je potrebné rekonštruovať, aby bolo možné urobiť zmenu účelu využitia. Existujúca komunikácia vykazuje v určitých miestach sieťové rozpady a výškové nerovnosti. Preto bude potrebné tieto miesta rozobrať až po pláň komunikácie a urobiť výmenu podlažia a položiť novú vrstvu asfaltobetónovej vrstvy. Vybraté konštrukcie sa odvezú na skládku. Následne sa vykoná zmena účelu využitia komunikácie na cyklotrasu. Súčasťou zákazky je aj výroba dopravných značiek.

Ako vždy rozhoduje cena.

Celú ponuku si môžete pozrieť tu

Nedávno aj Bratislava vypísala novú súťaž na výstavbu cyklotrasy Štúrova – Špitálska. Mesto nezverejnilo informácie o tejto trase. Celú ponuku si môžete pozrieť tu

Mesto Prešov včera otváralo obálky na projekt Generel cyklistickej dopravy a akčný plán mesta Prešov. Bolo predložených 14 ponúk a vyhrala Prešovská firma s cca 50% cenou predpokladanou mestom. Dúfam že sa to neodrazí na kvalite spracovania generelu.



Zo sveta.

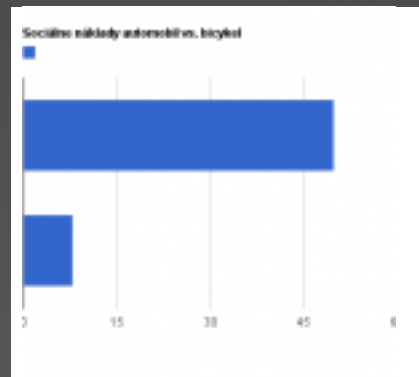
Nemecká databáza odborných štúdií o cyklodoprave

Nemecký inštitút urbanizmu sprístupnil v spolupráci s nemeckým ministerstvom dopravy viacero odborných štúdií, ktoré sú zamerané na cyklodopravu. V súčasnosti predstavuje jeden z najväčších zdrojoch takejto literatúry. Približne 2100 zdrojov, z ktorých vyše polovica je prístupná k bezplatnému stiahnutiu. Viaceré z nich sú aj v angličtine, takže nie je problém s preložením. Je to inak jeden z výstupov národného cykloplánu, takže dúfam, že aj my niečo také budeme mať:-) Určite odporúčame! Link na databázu je: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/xldb/?LANG_ID=en



Spoločenské náklady na automobil presahujú 6 násobne náklady na používanie bicykla.

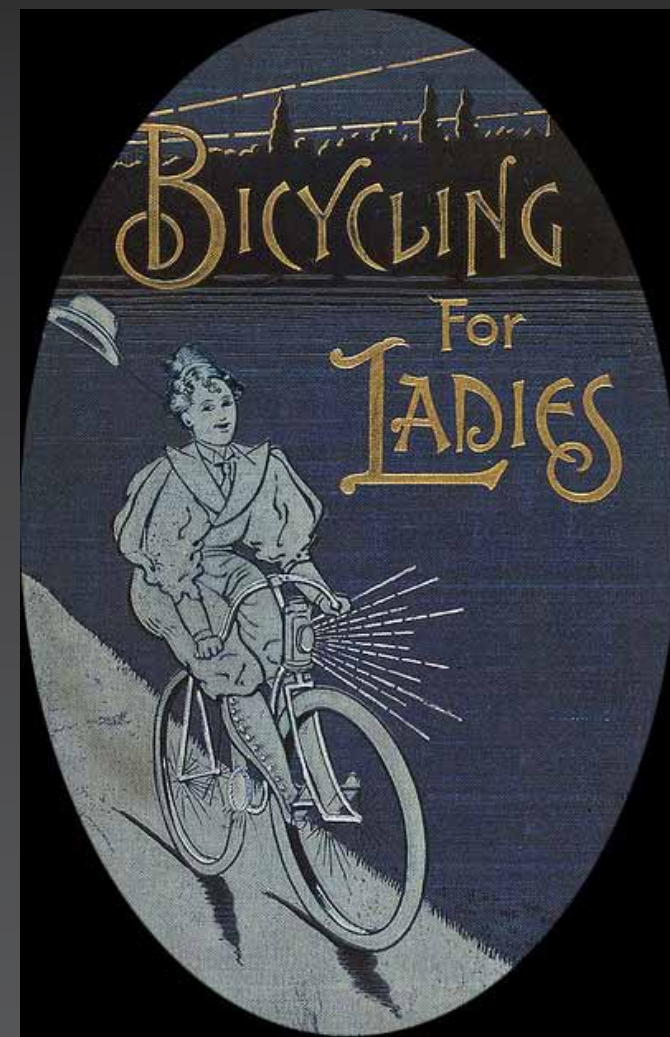
Tak a máme to tu aj oficiálne a vedecky dokázané. Náklady na používanie osobného automobilu sú niekoľko násobne väčšie ako na používanie bicykla. Dánski vedci z Dánskej technickej univerzity DTU vypočítali, že sociálne náklady na používanie automobilu sú zhruba na úrovni 50 centov na kilometer. Oproti tomu bicykel sa podieľa nákladmi približne 8 centov na kilometer. Do úvahy sa brali dopady na životné prostredie, na bezpečnosť, celkový čas prepravy ako aj zdravotné benefity a dopady na sociálny systém.



Dizajnové svetlo Blink Steady

Brooklynský dizajnér Benjamin Cohen uviedol na trh zaujímavé zadné svetlo na bicykel, ktoré má zaujímavú funkciu a síce takú, že ho nemusíte zapínať pri jazde, pretože sa zapne samo, keď sa s bicyklom rozbehnete. Ako tvrdí výrobca je zabezpečené proti krádeži, pretože je pevne upevnené na tyč sedadla, aj keď povedzme si pravdu, na Slovensku by asi dlho nevydržalo a zmizlo by aj s tyčou aj so sedadlom:-) Z pohľadu dizajnu sa možno niekomu nebude páčiť pre jeho strohý, hranatý, resp. futuristický dizajn, ale však každému nemusíte vyhovieť.

Vyrába sa v dvoch variantoch a to Blink a Steady, pričom materiál je kvalitný hliník. Napája sa prostredníctvom dvoch tužkových batérií.





நிர்மலா நிரந்தர நிர்மாணம் !

Téma

Slovensko si pripravuje svoju prvú Národnú cyklostratégiu na roky 2013-2020.

Výskumný ústav dopravný za aktívnej spolupráce s Ministerstvom dopravy a Slovenským cykloklubom od začiatku roka 2012 pracuje na príprave Národnej cyklostratégie. Zatiaľ bol spracovaný analytický dokument, ktorý sa venoval ako zhodnoteniu stavu cyklistickej dopravy v mestskom prostredí tak aj situácii v cykloturistike na Slovensku. Priebežne sú čiastkové materiály prediskutované a pripomienkované na pracovných stretnutiach so zástupcami či už relevantných sekcií ministerstva dopravy, niektorých dotknutých štátnych organizácií, ako aj mimovládnych organizácií aktívnych v cyklodoprave a cykloturistike.

Momentálne sa spracúva návrh vízií, cieľov, prioritných oblastí a opatrení do budúcej cyklostratégie. Je našou snahou, aby bol spracovaný dokument schválený vládou SR.

VÍZIA CYKLOSTRATÉGIE

Základným smerovaním, víziou cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu

dopravy a jej previazanosť s ostatnými druhmi dopravy (integrácia) ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky.

Súčasťou vízie je tiež výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

CIELE CYKLOSTRATÉGIE

Ciele na národnej úrovni:

- Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy a verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce v mestách
- Zaisťiť 7% podiel cyklistickej dopravy na prepravnej práci v mestách do roku 2020 (v priemere za celú SR)
- Vytvárať podmienky pre zvyšovanie bezpečnosti cyklistickej dopravy a pokles dopravných nehôd s vážnymi dôsledkami na zdraví
- Dosiahnuť rovnoprávnosť cyklistickej dopravy v národnej dopravnej politike a následne v regionálnych a lokálnych politikách, spojenú s vytváraním vhodného legislatívneho rámca pre používanie bicykla k dopravnému a rekreačnému účelu a zabezpečením finančnej podpory na výstavbu kvalitnej a bezpečnej cyklistickej infraštruktúry
- Podporovať metodické vzdelávania kompetentných úradníkov a odborníkov v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy aj vytvorením projektu „Bicyklová akadémia“
- Zlepšovať povedomie a znalosť obyvateľov o výraznom pozitívnom prínose bicyklovania (dopravného či rekreačného) k zdraviu, stavu životného prostredia a efektívnosti dopravy
- Uplatňovať opatrenia na zlepšovanie atraktivity cykloturistiky v SR pre našich a zahraničných turistov

Nasleduje prehľad navrhovaných prioritných oblastí a opatrení cyklostratégie, ktoré samozrejme nie sú ešte definitívne a budú predmetom ďalšej diskusie a úprav. Ide viac menej o zadefinovanie a podchytenie všetkých dôležitých aspektov, ktoré je potrebné pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky na Slovensku riešiť, s tým, že sa následne stanovia priority a časová postupnosť krokov ako aj zodpovedné subjekty za realizáciu.

Prioritné oblasti a opatrenia Národnej cyklostratégie 2013-2020 (návrh):

1. Legislatíva
 - 1.1. Legislatívny rámec budovania cyklistickej infraštruktúry
 - 1.2. Legislatívna podpora integrácie cyklodopravy
 - 1.3. Legislatíva v oblasti bezpečnosti
2. Infraštruktúra
 - 2.1. Pevná infraštruktúra
 - 2.2. Doplnková infraštruktúra
3. Financovanie
4. Osveta, vzdelávanie a výskum
 - 4.1. Osvetová činnosť na zlepšenie všeobecného povedomia a bezpečnosti cyklodopravy
 - 4.2. Výskum v oblasti cyklodopravy
 - 4.3. Vzdelávanie

1. Optimalizácia právneho (legislatívneho) prostredia, politik, stratégií, štandardov

1.1. Legislatívny rámec budovania cyklistickej infraštruktúry
1.1.1. Zahrnutie témy bicyklovania do všetkých významných stratégií a politik štátu (Dopravná politika SR, Stratégia bezpečnosti cestnej premávky, Environmentálny akčný plán...)
1.1.2. Zabezpečiť tvorbu plánovacích a strategických dokumentov integrujúcich cyklistickú dopravu a zabezpečujúcich trvalo-udržateľnú mestskú mobilitu (napr. Plány trvalo-udržateľnej mestskej mobility; územno-plánovacia a dopravnoinžinierska dokumentácia so záväznými časťami pre cyklodopravu; Odporučiť mestám/obciam podmieniť akúkoľvek novú investíciu a rekonštrukciu existujúcej vybudovaním infraštruktúry pre cyklistov; pri plánovaní ciest automaticky uvažovať s cyklistickou infraštruktúrou; do EIA posudzovania

developerských projektoch dať podmienku posúdenia projektu z hľadiska riešenia nemotorovej či verejnej dopravy...)
1.1.3. Pravidelná aktualizácia, doplnenia a zmeny relevantných zákonov, vyhlášok, nariadení a technických podmienok (definovanie verejno-prospešných stavieb; možnosti vyvlastňovania pozemkov pod cyklotrasami; vylúčiť povinnosť jazdiť po cyklistickej infraštruktúre – dať možnosť výberu; doplniť STN-cykloturistické značenie o značenie trás pre downhill, singletrackssmerovník priameho smeru, foto smerovníky; zavedenie povinnej homologizácie bicyklov; zjednodušiť proces povolovania, cyklistická komunikácia =líniová stavba=verejná stavba...)
1.1.4. Spracovať metodiku pre Generely nemotorovej dopravy

1.2. Legislatívna podpora integrácia cyklodopravy
1.2.1. Vytvorenie podmienok pre pohodlnú prepravu bicyklov prostriedkami verejnej hromadnej dopravy (preprava vo vlakoch, prímestských autobusoch, vozidlách MHD, cyklobusy)
1.2.2. Zakotvenie povinnosti (investorom, prevádzkovateľom verejnej dopravy, správcom infraštruktúry) vytvárať podmienky pre výstavbu stojísk na bicycle, bezbariérový prístup a napojenie na existujúcu/plánovanú sieť cyklotrás, pri výstavbe nových alebo rekonštrukcii existujúcich prestupných terminálov, žel. a autobusových staníc, zastávok, verejných priestranstiev, obchodných domov a pod.
1.2.3. Zakotvenie povinnosti, pre prevádzkovateľov verejnej dopravy, správcov infraštruktúry vybudovať bezbariérové prístupy pre bicyklistov (vozičkárov, mamičky s kočíkmi) na nástupištia, nástupné ostrovčeky a pod.
1.3. Legislatíva v oblasti bezpečnosti
1.3.1. Zadefinovanie kritérií a technických požiadaviek na bezpečný pohyb cyklistov po pozemných komunikáciách
1.3.2. Evidencia nehôd s účasťou cyklistov
1.3.3. Realizácia legislatívnych opatrení a štandardov s

Téma

ohľadom na bezpečnosť a plynulosť cyklistickej dopravy
1.3.4. Spracovanie Technických podmienok pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

2. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry

2.1. Pevná infraštruktúra

2.1.1. Vytváranie cyklistických komunikácií v obciach a mestách

2.1.2. Budovanie infraštruktúry pre cykloturistiku a jej údržba

2.1.3. Využívanie zrušených a nedostavaných železničných tratí na výstavbucyklistických chodníkov, vrátane využitia územných rezerv pre budúceželezničné trate

2.1.4. Podporovať vedenie cyklistickej infraštruktúry pozdĺž vodných tokov a navodných hrádzach a dielach

2.1.5. Využitie prístupových ciest postavených počas výstavby diaľnic, rýchlostnýchciest, či železničných tratí na cyklistické trasy (využitie účelových komunikácií pre cyklotrasy)

2.1.6. Prioritne budovať cyklistické chodníky v miestach dochádzania dopriemyselných zón, obchodných centier, prepojenie sídlisk so železničnýmia autobusovými stanicami
2.1.7. Aplikácia prvkov upokojenia dopravy a segregácia motorizovaneja nemotorizovanej dopravy s dôrazom na cestné prieťahy obcí a miestas vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky

2.1.8. Zavádzanie obytných, školských zón a peších zón ako aj zón 30 km/ha informatívnych meračov rýchlosti v týchto úsekoch

2.2. Doplnková infraštruktúra

2.2.1. Zriaďovanie systémov verejných mestských bicyklov

2.2.2. Zabezpečovanie intermodality v prestupných uzloch zriaďovaním kvalitnýcha bezpečných parkovacích priestorov pre bicykle

2.2.3. Budovanie parkovísk a strážených úschovní na železničných staniciah

2.2.4. Budovanie parkovísk a strážených úschovní na

autobusových staniciah

2.2.5. Stojany a parkovacie boxy na zastávkach MHD

2.2.6. Zavedenie ŠPZ pre bicykle a evidencia kradnutých bicyklov na polícii vrátane vyšetrovania krádeží (zvýšenie pocitu bezpečnosti používania bicykla)

2.2.7. Intenzívnejšie zapojenie sa do projektu EUROVELO

2.2.8. Využiť geografické podmienky Slovenska pre horskú cykloturistiku ako hlavného produktu rozvoja cestovného ruchu v regiónoch, vrátane budovania bike-parkov.

2.2.9. Bike- pointy, cyklostojany s mapami so základnými informáciami o danom regióne

2.2.10.Budovanie dopravných ihrísk a BMX dráh v mestách

2.2.11.Zaradenie "cyklovlakov" do grafikonu ZSSK

premávajúce krížom cez Slovensko, resp. s presahom do susedných krajín, napr. Česka a Rakúska a nasadenie "cyklovagónov" do súprav križujúcich Slovensko.

2.2.12.Budovanie pevných nabíjacích staníc – stojanov pre elektrobicykle pozdĺž hlavných cyklistických ciest v súlade s trendom rozširovania elektrobike pre seniorov a imobilných občanov

2.2.13.Zavádzanie dopravnej telematiky do cyklodopravy – sčítacie zariadenia nabáze IT v mestách a frekventovcaných cyklocestách

2.2.14.Výstavba doplnkových služieb pre cyklistov – napríklad automaty na predaj duší na trasách väčšieho výskytu cyklistov.

3. Zabezpečenie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

3.1. Vytvorenie národného finančného mechanizmu na realizáciu cyklistickej infraštruktúry (, vyčlenenie patričného percenta z rozpočtov jednotlivých ministerstiev, samosprávnych krajov a miest na budovanie cyklistickej infraštruktúry)

3.2. Nastavenie nasledujúceho Programovacieho obdobia EU fondov na čerpanie financií pre rozvoj cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry

3.3. Kombinácia SF, štátneho rozpoču, rozpočtov VUC a obci

3.4. Zakotvenie povinnosti do zmlúv pre developerov pri stavbách verejnoprospešného charakteru spolufinancovania bezbariérových prístupových ciest pre bicykle, stojanov

4. Osveta, výskum a vzdelávanie

4.1. Osvetová činnosť na zlepšenie všeobecného povedomia a bezpečnosti cyklodopravy

4.1.1. Zriadenie národného cyklo webu s informácia o cyklotrasách (mestských aj cykloturistických), s možnosťou vyhľadávania trás, multi jazyčný web, so základnými informáciami o danom regióne, infraštruktúre.

4.1.2. Komplexný marketing a propagácia cestovného ruchu – cykloturistiky v SR

4.1.3. Podpora služieb a rozvoj ľudských zdrojov v oblasti cykloturistiky

4.1.4. Aktívna podpora a propagácia projektu „Vitajte cyklisti“

4.1.5. Vyhlásenie Deklarácie cyklistických miest na Slovensku – prepojenie miest s aktívnym prístupom a podporou cyklistickej dopravy, výmena skúseností a vzájomná motivácia ku konkrétnym krokom a opatreniam (Podmienka pre získanie financií zo ŠF)

4.1.6. Zvyšovanie povedomia obyvateľov o výhodách a prínosoch využívání bicykla v každodennom živote (osvetová činnosť, kampane, vzdelávanie verejnosti)

4.1.7. Zriaďovanie pozícií cyklokoordinátorov a vytváranie štruktúr zodpovedných za cyklistiku na úrovni samosprávy a štátnej správy

4.1.8. Podporovať ľudí ku každodennému používaniu bicykla (osvetové kampane: Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli...)

4.1.9. Podpora cyklistickej dopravy zo strany zamestnávateľov (benefity pre zamestnancov, príspevok na kúpu a údržbu bicykla...)

4.1.10. Poskytovať príspevok na kúpu e-bicykla

4.1.11.Zvyšovať povedomie o nástrojoch ovplyvňujúcich podporu cyklistickej dopravy

4.1.12.Realizácia osvetových programov a kampaní (napr. BECEP, VAMOS...)

4.1.13.Kampane a výchovné opatrenia zamerané na používanie cyklistických prílb a reflexných prvkov za zníženej viditeľnosti

4.2. Výskum v oblasti cyklodopravy

4.2.1. Zriadenie národného web-portálu pre cyklostratégiu a cyklistickú dopravu (odborné materiály, legislatíva, štatistiky, prieskumy, rozhovory, databázy projektov, fotogalérie...-t.j. web pre úradníkov, odborníkov, politikov ...)

4.2.2. Zvyšovanie bezpečnosti zraniteľných účastníkov

cestnej premávky

4.2.3. Zadefinovanie súbehov a krížení cykloturistických trás s cestami I.,II.,III. triedy, zhodnotenie z pohľadu intenzity vozidiel a kritických nehodových lokalít

4.2.4. Podporovanie výskumných projektov s témou cyklistickej dopravy a cykloturistiky

4.2.5. Začleňovanie cyklistických prieskumov a sčítaní do všeobecných dopravných prieskumov (sčítania, prieskumy, štatistické evidencie, rozbory, analýzy pri spracovávaní generelov dopravy, územných plánov a pod....)

4.2.6. Realizácia automatického monitorovania cyklistov v mestách a cykloturistov na významných cykloturistických trasách

4.2.7. Zhromažďovanie informácií a vedenie databázy projektov a bakalárskych, diplomových a doktorandských prác s témou cyklistickej dopravy a cykloturistiky

4.2.8. Príprava odborných, koncepčných a vzdelávacích materiálov cyklodopravy a cykloturistiky (učebné skriptá a metodické materiály)

4.3. Vzdelávanie

4.3.1. Rozširovať dopravnú výchovu detí MŠ žiakov ZŠ aj o jazdu na bicykli (teoretické aj praktické zvládanie)

4.3.2. Vzdelávanie adeptov vodičských preukazov ohľadom ohladuplnosti a správania sa voči zraniteľným účastníkom cestnej premávky (danie prednosti, dodržiavanie odstupu, znižovanie rýchlosti pri obiehaní apod.)

4.3.3. Zavedenie vzdelávacieho programu pre „cykloturistických sprievodcov“ (certifikovaný kurz)

4.3.4. Vytvorenie produktu „Cyklistická akadémia“ za účelom vzdelávania

4.3.5. Vzdelávanie a zvyšovanie kapacity pracovníkov verejnej správy, samosprávy, polície a projektantov(študijné cesty, konferencie a semináre, akreditované školenia) (O)

Podotýkame, že ide o pracovnú verziu, akékoľvek pripomienky prosím adresujte na: sestakova@vud.sk
Spracovala: Ing. Soňa Šestáková, VÚD

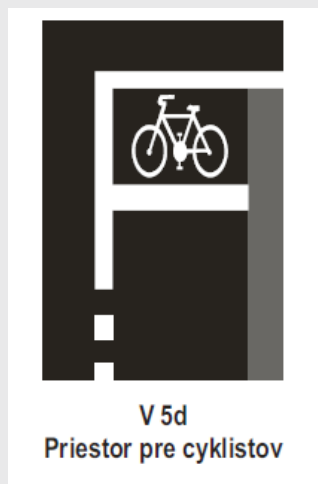
Predsadené stopčiary pre cyklistov – nebojme sa ich navrhovať.

Marián Gogola

Po poslednej novele zákona o cestnej premávke a príslušnej vyhlášky sa do legislatívneho prostredia zakomponovali nové prvky, ktoré môžu zlepšiť podmienky pre cyklistov. Jedným z nich je predsadená stopčiara pre cyklistov, niekedy nazývaná aj priestor pre cyklistov na križovatke. Ide o vodorovnú dopravnú značku V5d.

Jej hlavnou výhodou a úlohou je umožniť cyklistom, čakajúcim pred križovatkou, aby sa radili pred osobné automobily a tým prechádzali cez križovátku ako prví. Z hľadiska bezpečnosti ide o zaujímavý pokrok, pričom môžu nastať viaceré situácie, kedy sa predsadená stop čiara môže využiť.

K ďalším výhodám patrí to, že cyklisti nemusia byť vystavení splodinám výfukových plynov. Taktiež môžu bezpečnejšie odbočovať. V prípade samostatnej svetelnej signalizácie môžu byť na križovatkách aj preferovaní.



V zásade rozoznávame dva prípady:

AK EXISTUJE SAMOSTATNÁ CESTIČKA PRE CYKLISTOV ALEBO CYKLOPRUH, KTORÝ DOVEDIE CYKLISTOV AŽ PRED KRIŽOVATKU, KDE SA MÔŽU RADIŤ PRE ČAKAJÚCE OSOBNÉ AUTOMOBILY.



Príklad z Viedne.



Portland.



Bristol.



Nelson city, Nový Zéland



Príklad predsadenej stopčiaru bez možnosti odbočovania.
Cyklista musí odbočovať do štvorca. Ide o tzv. nepriame odbočovanie doľava.



Príklad z Prahy.

V oboch prípadoch je zabezpečené, že cyklisti sú viditeľní pre vodičov motorových vozidiel, prechádzajú cez križovatku.

V prípade rozmerov sa plánujú, aby sa do nich zmestil samozrejme cyklista s bicyklom, pričom netreba zabúdať aj na nové možnosti a síce tzv. dlhé nákladné bicykle ako aj príviesné vozíky jednak pre deti ako aj pre náklad.

Takže milí cyklisti, dopravní projektanti a úradníci z odborov dopravy, smelo do ich navrhovania!:-)

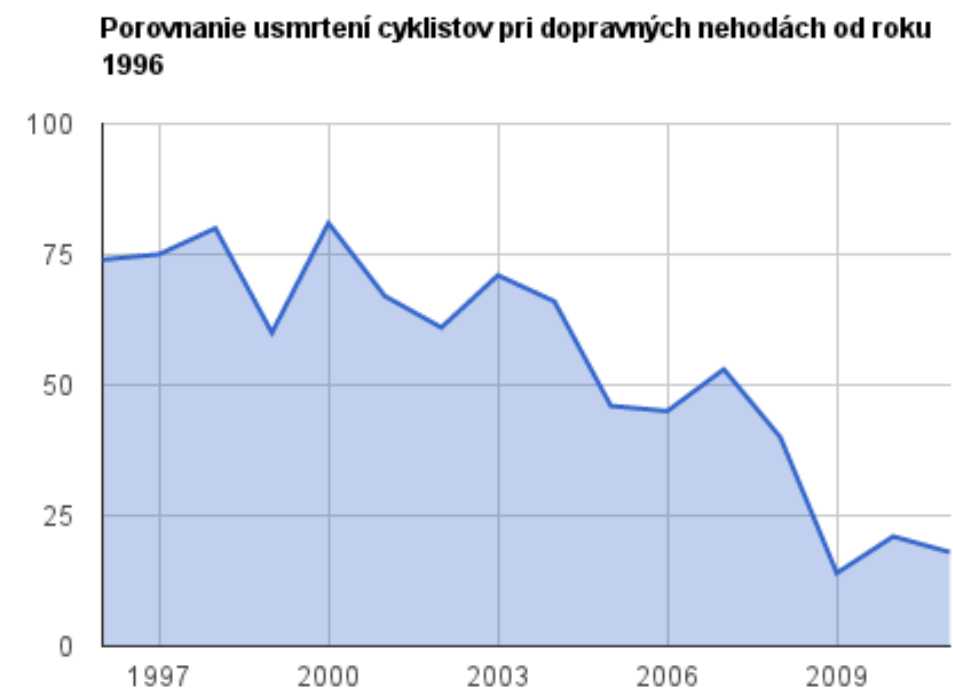


Typické riešenie križovatky „do štvorca“ v Kodani.

V PRÍPADE, ŽE NEEXISTUJE SAMOSTATNÁ CESTIČKA PRE CYKLISTOV ANI CYKLOPRUH JE MOŽNÉ TAKTIEŽ SITUOVAŤ PREDSEDENÚ STOPČIARU PRE CYKLISTOV.

Usmrtenia cyklistov pri dopravných nehodách -infografika

V nasledujúcom grafe je znázornený graf usmrtení cyklistov od roku 1996. Graf má síce klesajúcu tendenciu, avšak v niektorých rokoch sa menila metodika posudzovania dopravných nehôd (viď rok 2009).



"VELO CITY" včera a zajtra alebo: Prečo sa "Velo City" konferencie pokladajú za také dôležité ?

Ak podrobnejšie skúmame, čo a v akej miere prispelo v posledných desaťročiach najvýraznejšie a po každej stránke k opätovnému návratu a oceneniu bicykla, ako jedného z rovnocenných druhov dopravy, nielen rekreačnej, cykloturistickej, ale hlavne ako jedného z ekologických druhov osobnej prepravy, vhodných na každodennú dopravnú obsluhu sídel, musíme na prvých priečkach "zásluhovosti" uviesť aj medzinárodné konferencie Velo City a ich predchodcov na úrovni rôznych národných seminárov a kolokvií. Čo podnietilo a je bezosporu jedným z fenoménov týchto stretnutí odborníkov rôznych zainteresovaných profesií, podieľajúcich sa na celkovom rozvoji územia v makro- i mikropriestore, s miestnymi cykloaktivistami, predovšetkým cykloturistami? Je to spoločné hľadanie možností, ako zosúladiť záujmy skupiny aktívnych a potenciálnych užívateľov bicykla (nielen cykloturistov, ale aj "cyklistov všedného

dňa"), so záujmami (a na ich prospech) všetkých ostatných užívateľov verejných priestorov, ciest, chodníkov, parkovísk a pod. Cieľom konferencií bola nielen prezentácia pozitívnych praktických výsledkov úsilia o zachovanie udržateľného rozvoja s cieľným vyváženým prerozdelením objemov a tokov osobnej dopravy na základe preferencií nemotoristických dopráv. To sa darilo, napriek silným tlakom individuálnej automobilovej dopravy, v niekoľkých tradične cyklistických mestách a štátoch, predovšetkým západoeurópskych, úspešne presadzovať. Preto najmä vzájomné odovzdávanie a výmena informácií, výsledkov rôznych prieskumov, teoretických a metodických postupov a v praxi overených skúseností, dosiahnutých za určité obdobie, bola a zostáva nosnou náplňou čoraz dlhšie trvajúcich stretnutí, ktoré prerástli do týchto, periodicky sa opakujúcich medzinárodných konferencií. "Velo City" už dávno svojím významom a obsahom, presahujúcim nielen hranice a iba problematiku miest Európy, prekročili kontinenty (Velo Mondial, Velo Global...). Dostalo sa im, a stále viac sa dostáva, aj zaslúženej pozornosti a podpory zo strany zástupcov samospráv, politikov či predstaviteľov viacerých príslušných stavovských organizácií (pozri napr. "Brusselská charta 2009", podpísaná zástupcami EÚ a EK). Vracajúc sa do minulosti, keď materiály z "Velo City" a iných podobných podujatí sa k nám dostávali často iba sprostredkovane, vytlačené iba na papieri, no pritom s nádhernými a často veľmi vtipnými, a aj v súčasnosti stále aktuálnymi ilustráciami, pri čítaní jednotlivých príspevkov treba konštatovať, že vašinu z nich by stačilo v podstate len "oprášiť" a aplikovať. Natoľko sú stále aktuálne a v praxi použiteľné. V podstate

sa stále nachádzame totiž v situácii, ktorú riešili, a väčšinou aj vyriešili, v mnohých zahraničných veľkých mestách a malých sídlach tak, že my sa tam chodíme na tieto diela pozerieť, fotiť si ich a pokúšame sa ich prenášať do našej súčasnej reality. Žiaľ často narýchlo, bez uvedomenia si ostatných súvislostí a okolností, za ktorých vznikali, a ako, za aký čas, pri koľkých chybách sa k nim bolo potrebné dopracovávať. Bez odbornej diskusie, často bez akceptovania oprávnených potrieb ostatných účastníkov premávky, požiadaviek na celkovú dopravnú bezpečnosť, chceme teraz (kým máme nejaké prostriedky!) čosi aj my narýchlo, aspoň malý kúsok nejakej trasy, najlepšie samostatnej, postaviť. Možno, pokiaľ by sme sa viac zamýšľali nad účelom, väzbami, komu, kedy a ako má slúžiť, hľadali by sme iné riešenia, lepšie využívané, prospešnejšie, atraktívnejšie a akceptovateľnejšie všetkými obyvateľmi. Nebolo veľa možností, v dávnejšej či blízkej minulosti, zúčastňovať sa na mnohých konferenciách "Velo City" priamo, podarilo sa to zo Slovenska len pomerne malému počtu ľudí, a naša účasť nebude asi veľká (resp. ak vôbec nejaká) ani na "Velo City vo Vancouveri. Okolité štáty to vnímajú inak a svojich zástupcov dokonca (počítajúc s ich aktívnou účasťou) vysielajú pravidelne a kdekoľvek. Na podporu cyklistického rozvoja u nás sa to zainteresovaným zrejme zdalo príliš nákladné (a asi ani nie tak prínosné?!). Počkáme si radšej, o čom nás na základe tam získaných informácií, výmeny materiálov či nových kontaktov a neformálnych diskusií budú následne poučovať druhí?!

Prečo?

/Poznamenávam, že na napísanie tohoto

diskusného príspevku, ma vyprovokoval práve dlhodobý, pretrvávajúci nezáujem o podporu účasti na Velo City zo strany zainteresovaných, ktorí sa, hlavne v poslednej dobe svojim záujmom o cyklistiku navonok veľmi prezentujú. No skôr, a hlavne, ju zneužívajú!/
(To je ale zrejme už nepublikovateľné!)

Pri listovaní niektorých materiálov viacerých Velo City som natrafila na niečo, čo napriek tomu, že je to už staré, by ešte možno našlo uplatnenie aj u našich cyklistických nadšencov pri ich jazde po meste. Neviem, ako a či sa to opäť spievalo v Kodani aj na poslednom Velo City (tí čo tam boli, nespomínali), tak to príkladám, ako to bolo publikované v originálnom znení priamo v pôvodnej publikácii z Velo City '89.

Príloha:

Skopírovaná strana 247 z materiálov Velo City '89

Poznámka:

Ak bude záujem, môžem dodatočne zaslať aj vtipnú ilustráciu, taktiež z tohoto materiálu, -súhlas od autorov na zverejnenie by som ale asi už ťažko po 20-tich rokoch dokázala získať!

Bratislava, máj 2012

Spracované ako článok na zverejnenie do elektr. časopisu Cyklistická doprava (Ing. Gogola) pracovná verzia

Ing. Anna Kollárová,
COS D SZScom/2012/04/britain-more-training-but-less-cycling.html

NY.

Náš čitateľ s prezývkou JaNY nám poslal fotky cyklistickej dopravy v oblasti Brooklynskeho mostu.



Navádzacie značky po uliciach z Brooklynskej strany mostu. Značenie je veľké a je viditeľné.



Ďalšie ZDZ, vľavo vzadu začiatok mostu z

Brooklynskej strany. Obidve značky sú aktuálne, lebo mosty sú od seba vzdialené len asi 200-300 metrov.



Na porovnanie, symbol cyklistu tu a u tam.



Zase pár značiek a cyklotrasa po meste.



Na značkách nešetrí.



Čierna značka ukazujúcu cyklopruh.



Začínajúci most, za zabradlim vľavo je cyklocestička



Chodník v pravo a cyklocestička sa za niekoľko desiatok metrov zbíha.



Trochu viac miesta je pri "nohách" mostu. Pás v pravo je cyklocestička. Trochu OT: Vľavo vzadu za fotiacim mužom sa vypína už skoro dokončená buduca najvyššia budova New Yorku.



Všimnite si rešpektovanie chodcov a cyklistov. Keby to u nás takto bolo.



A tu je posledných možno 200metrov na Manhattanskej strane mostu. Chodník klesá a na konci mostu sa dostáva zase do rovnakej úrovne z automobilmi.

Viete že:

1. Podľa normy pre projektovanie miestnych komunikácií musí byť parkovisko pre vozidlá ohradené technickými prvkami tak aby vozidlá ktoré zaparkujú

nezasahovali do cyklistickej cestičky.

Pri parkovaní je bežné že predok auta vytrča do cyklistickej cestičky. Prevádzkovateľ alebo správca je povinný zabezpečiť fyzické oddelenie týchto priestorov.

2. Podľa normy sú pre miestne komunikácie (STN 736110) mestá a obce zriaďovať parkoviská pre bicykle resp. stojiská pre bicykle pri rôznych verejných inštitúciách, zariadeniach výroby, zdravotníctva, kultúry, športu a služieb.

3. Podľa normy musí byť umiestnené parkovisko pre bicykle tak aby bolo viditeľné.

4. Umiestnenie cyklistickej komunikácie nie je podľa normy obmedzené žiadnou lokalitou. Teda môžu byť zriaďované všade, kde to rôzne podmienky dovoľia.

5. Jednosmerný cyklistický pás môže mať minimálnu šírku 1m . Do tejto šírky sa neráta vodorovná čiara oddeľujúca cestnú komunikáciu od pásu.

6. Šírka komunikácie pre cyklistov sa stanovuje podľa predpokladanej intenzity cyklistov.

7. V podchodoch kde je v blízkosti nejaká cyklistická komunikácia musí byť navrhnutý žliabok alebo rampa pre cyklistov.

8. Každý stojan na bicykle musí byť navrhnutý so zaistením proti odcudzeniu.

9. Podľa zákona máte prednosť na cyklistickom prechode. Treba však zvážiť, či vozidlo dokáže ubrzdiť.

10. V niektorých krajinách využívajú vnútro medzi električkovými koľajami na cyklopruhy.

Radovan Červienka

Cyklorada.

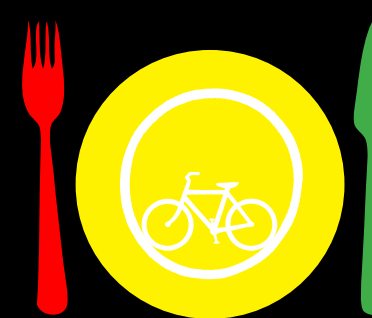
Čo ak je poškodené cyklistické značenie.

Ak je poškodené cyklistické značenie na cestách, alebo na cyklokomunikáciách, poprípade nejaké tam chýba je nutné upozorniť správcu cesty. V meste ide o mestské komunikácie teda zodpovedné je mesto, na cestách I. triedy zodpovedá za značenie Slovenská správa ciest, na cestách II. a III. Triedy príslušný samosprávny kraj. V prípade že poškodené značenie ohrozuje život, alebo prevádzku na pozemných komunikáciách je najlepšie informovať príslušný dopravný inšpektorát.

Čo ak je poškodené cykloturistické značenie

Najlepšie by sa bolo obrátiť na Slovenský cykloklub. Drvivá väčšina tras je evidovaná nich a majú zhruba prehľad, komu príslušné trasy patria. Vedia takto preposlať upozornenie na správcu trasy.

Kontakt: scykloklub@mail.t-com.sk
Radovan Červienka



pripravuje

Prvý fakt tvorivý DIY cyklofestival CYKLOBRANIE v Bratislave.

30. august - 1. september 2012

Intergalaktická obluda

Jaskový rad 3

Cyklobranie - totálna žatva cyklosezóny pre bajkerov a eštenebajkerov.

Cyklobranie sa rovná veľa špiny na rukách, horu nadobudnutých skills a vedomostí a kopec zábavy.

Čo všetko bude?

- zväračské workshopy - Skúsení zvärači a zväračky z domova a zo zahraničia budú tvoriť freakbiky pre bratislavské ulice.

Nevieš, čo je freakbike? Čum tu: <http://www.bikejuju.com/category/freak-bikes/>

- reCyklo workshopy - Nekupuj nové! Recykluj! Urob si súčiastky na bajk z recyklo materiálu.

- orientačná cyklojazda po Bratislave - zahraj s nami mestskú hádankovo-šifrovú cyklohru

- cyklosúťaže - šantíme spolu a bicyglami

- cyklodielňa - príď si opraviť bajk

- cyklokuchyňa - vege jedlo na obľížlabu, grilovačka

- premietania - krátko- i dlho-metrážne filmy, pri ktorých vám padne sánka

fireshow, hudba, DJs a tancovačka

Cyklobranie robíme DIY - svojpomocne a s láskou. ;)

tím Cyklobrania



Aj on sa chce ísť bicyklovať ;)

Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 6 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. Anna Kollárová

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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