

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 7

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486

Podporme pripomienky k novele zákona o cestnej
premávke!

Prečo sú dánski politici za cyklodopravu

Aké linky fungujú na prepravu bicyklov na
Slovensku

Mulhouse –dopravné plánovanie



Pedál.

Leto sa nám rozbehlo plným prúdom a kedy keď nie teraz máme ideálnu možnosť využiť bicykel, či už na spoznávanie nových krajín alebo aj regiónov u nás. Z tohto dôvodu sme si pre vás pripravili aj zaujímavú pomôcku ako fungujú vlaky alebo autobusy na Slovensku, ktoré vám prepraví bicykel. Užívajte leto!

Príjemné čítanie

Marián Gogola / redakcia

Obsah

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava	3
25 žel. staníc má vybudovať cykloparkoviská	4
Prečo sú dánski politici presvedčení o cyklodoprave?	5
Bicyklovanie a chôdza vytvárajú 80 mld.benefity	6
Dišputy o cyklodoprave v Banskej Bystrici	7
Cykloturisti na cestách II.časť	9
Podporte hromadnú pripomienku zákona o cestnej premávke !	11
Portland testuje novú technológiu zberu dát o cyklistoch	15
V SNV cyklisti prechádzajú iba do pol cesty	16
Mulhouse – dopravné plánovanie	17
Vlakmi a cyklobusmi po Slovensku	17
Cyklorada	27
Foto mesiaca	28
Možnosti napojenia vlakov a cyklobusov	29

Eastbound Cyclists on Adelaide Street



**Počet cyklistov sa v Toronte
stojnásobil vybudovaním
cyklocestičky. Presvedčilo?**

Pozvánka

na VII. ročník národnej konferencie

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Konferencia o cyklistickej doprave,
cykloturistike a udržateľnej mobilite.



6.-7. 10. 2015
Historická radnica

Námestie SNP 1, Banská Bystrica

Pod záštitou ministra dopravy,
výstavby a regionálneho rozvoja
Jána Počiatka a primátora mesta
Banská Bystrica **Jána Noska**.



Registrácia a bližšie informácie na:

www.cyklodoprava.sk/konferencia

GARANT PODUJATIA:

ORGANIZÁTORI PODUJATIA:

PARTNERI PODUJATIA:



MESTO
BANSKÁ BYSTRICA



25 ŽELEZNIČNÝCH STANÍC MÁ VYBUDOVAŤ PARKOVISKÁ PRE BICYKLE

Podľa ministerského dokumentu [Štandardy vybavenia železničných staníc pre potreby rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku](#) v nasledujúcich mestách mali byť vybudované aj parkoviská pre bicykle.

Dokument nájdete na:

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=177514>

Zoznam vybraných železničných staníc, v ktorých budú uplatňované štandardy vybavenia železničných staníc prvkami doplnkovej cyklistickej infraštruktúry v roku 2015 (počet stojanov)			
Banská Bystrica	30	Poprad Tatry	20
Humenné	20	Považská Bystrica	20
Komárno	40	Prešov	30
Košice	50	Priebežník	15
Kúty	50	Púchov	50
Leopoldov	45	Senec	30
Liptovský Mikuláš	20	Šurany	50
Malacky	40	Trenčín	50
Michalovec	20	Trnava	50
Nové Mesto n. V.	50	Vrútky	50
Nové Zámky	50	Zvolen os. st.	50
Palárikovo	50	Žilina	50

Dúfam, že sa raz dočkáme niečoho takéhoto.



BRITSKÝ SUSTRAN OSLAVUJE 20 ROKOV



Britská NGO, ktorá sa zaoberá propagáciou udržateľnej mobility Sustrans oslavuje 20 rokov. To by nebolo nič zvláštne keby tieto narodeniny nechceli osláviť na cyklocestičke. Takže ak budete v nedeľu 19.+ júla blízko Swansea, určite sa zastavte ☺



V Žiline prestriekávajú dopravné značenie pre cyklistov

V súčasnom období môžete nájsť na vybraných miestach nové zelené vodorovné dopravné značenie pre cyklistov. Na niektorých miestach je to len obnova, na druhých je to nahradenie staršieho bieleho dopravného značenia. Ide najmä o priechody pre cyklistov, ktoré sú pri priechodoch pre chodcov. Cyklisti tak budú mať možnosť už opticky rozoznať pre nich „zelené“ dopravné značenie.



Prečo sú dánski politici presvedčení o cyklodoprave?



Zlepšovanie podmienok pre cyklistov patrí medzi kultúru a politickú tradíciu politikov v Dánsku. Veria, že svojou podporu totiž skutočne zlepšujú životný štandard pre svojich obyvateľov. A na rozdiel od Slovenska, to nemusia presviedčať voličov, pretože to objektívne vidieť aj z objektívneho porovnania napríklad životnej úrovne. Jedným z dôvodov je fakt, že aj politici vidia, že investovanie do cyklodopravy je dobrá investícia. Samotné investície sa potom vyhodnocujú na základe rôznych parametrov, napríklad, na začiatku sa vytvorí dopravný model, ktorý vyhodnotí budúcu situáciu a následne sa vyhodnocujú jednotkové parametre, ktoré súvisia napríklad so znečistením, benefitmi pre zdravie a pod. Tým pádom skutočne cyklodoprava víťazí azí pred automobilovou dopravou, lebo poskytuje viacero výhod. A čo voliči? Samozrejme, dobrú infraštruktúru vedia oceniť aj voliči, ktorí v mestách dávajú dobrý imidž pre cyklodopravu, takže nakoniec sú spokojní všetci 😊

<http://www.cycling-embassy.dk/>

ZÚČASTNILI SME SA WORKSHOPU CYKLOLOGISTIKA V MESTÁCH

Text a foto: Martin Bolo

So záujmom a plní očakávaní ☺ sme sa zúčastnili workshopu Cyklologistika v mestách, ktorý organizovalo mesto Trnava, Cyclelogistic Federation a cyklokuriér Švihaj Šuhaj. Hlavným prednášajúcim bol Gary Armstrong z Cyclelogistic Federation.



Vľavo Gary Armstrong, v pravo Jozef Ošlejšek

Gary zúčastneným vo svojej prezentácii predstavil príklad fungovania najväčšej britskej cyklokurierskej spoločnosti Outspoken delivery, ale aj všeobecné odporúčania pre záujemcov o rozbeh tohto druhu biznisu. Zúčastnených zaujal aj rozsahom služieb, ktoré je možné v GB prevádzkovať pomocou cyklokuriérov, najmä prevoz ľudských orgánov, či testovacích hárkov pre univerzity.

Príjemným spestrením bola možnosť vyskúšania cargobike-u. Do Trnavy bol pritom dopravený vlakom.

BICYKLOVANIE A CHÔDZA VYTVÁRAJÚ BENEFITY V HODONTE 80 MILIÁRD EURO

Aktívny pohyb v mestách ako aj doprava má nespochybniteľný dopad na ekonomiku. Potvrdilo to Centrum pre ekonomický a obchodný výskum, pričom podľa ich štúdie chýba súčasným adolescentom aktívny pohyb. Podľa dát je to skoro každý 1 zo 4. Tým pádom ekonomiku Európy stojí ročne takáto neaktivita vyše 80 miliárd Euro ročne. Navyše taká zaujímavosť, ktorá možno poteší trošičku fajčiarov, fyzická neaktivita má väčšie riziko na zdravie ako napríklad fajčenie.

<http://www.ecf.com/#sthash.OXnfehEh.dpuf>



V BANSKEJ BYSTRICI ZÁHRADNE DIŠPUTY O CYKLODOPRAVE

8. júna 2015 v Záhrade – CNK v Banskej Bystrici sa uskutočnilo štvrté podujatie z cyklu Záhradné dišputy. Pre účastníkov boli pripravené 3 zaujímavé prezentácie a následná diskusia s odborníkmi zo Slovenska i Čech o rozvoji cyklodopravy v meste. Podujatia sa zúčastnilo 34 ľudí, medzi ktorými boli zástupcovia Mestského úradu v Banskej Bystrici, Brezne, Útvaru hlavného architekta mesta Banská Bystrica, poslanec a zástupcovia firemného a neziskového sektora. Na podujatí vystúpil Peter Klučka z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, ktorý je zároveň prvým národným cyklokoordinátorom. Vo svojej prezentácii hovoril o nástrojoch z Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky SR, ktoré sa podarilo zaviesť do praxe. Tému mestá s dobrou adresou sa venoval Jaroslav Martinek, ktorý pracuje v Centre dopravného výskumu a je koordinátorom rozvoja cyklistickej dopravy v Českej republike. Okrem iného pracuje aj pre Asociáciu miest pre cyklistov, ktorá v Českej republike združuje 50 miest. Jakub Kutílek z odboru hlavného architekta z mesta Pardubice predstavil príklady z Pardubíc, ktorými sa môžeme inšpirovať aj v našich mestách.

Po prezentáciách nasledovala diskusia, v rámci ktorej vystúpila okrem prezentujúcich aj Andrea Štulajterová z Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica (OCI BB). Cieľom podujatia bolo zozbierať príklady dobrej praxe a návrhy ako vytvoriť podmienky v meste tak, aby sa mohla rozvíjať cyklodoprava.

Viac: <http://www.ekopolis.sk/programy/ine-programy-a-aktivity/zahradne-disputy.html>



AMSTERDAM TESTUJE VODOROVNÉ PIKTOGRAMY NA NAVÁDZANIE K CYKLOPARKOVISKÁM.

Tak to už sú skôr cyklovychytávky. Holanďania sa teda nenudia..

Pri knižnici v Amsterdame testovali nové značenie na zemi, ktoré prostredníctvom malých symbolov navigovalo k parkovisku pre bicykle. Účastníkov, ktorí zaparkovali pri knižnici sa pýtali, či si všimli značku na zemi alebo skôr zelený stĺpik označujúci miesto na parkovanie pre bicykle. Trošku viac je samozrejme viditeľný a efektívnejší stĺpik, avšak mesto sa nevzdáva ani s novými značkami na zemi a verí, že si nájdu uplatnenie.



KONTROLOVANÝ VJAZD PRE AUTÁ NA HRÁDZU V BRATISLAVE



Dobre správy z hrádze, na troch miestach sa buduje kontrolovaný vjazd pre motorové vozidlá: pri Bosorke, pri Flinstonovcoch a pri Vyze. Foto:cyklokoalícia

ŽILINSKÉ CYKLOBUSOVÉ SA OSVEDČUJÚ

V minulom čísle sme vám písali o možnosti využiť 2 cyklobusové linky zo Žiliny. Potešil nás záujem o ne tu vám prinášame fotky samostatných užívateľov. Vidieť, že majú zmysel.



Foto: Bibiána Poliaková



Foto: Gabriela Mackovčinová

MNÍCHOV ROZŠIRUJE PARK AND RIDE

Bavorská metropola správne pochopila, že podpora individuálnej dopravy v tomto prípade cyklistov, môže priniesť aj ovocie pre verejnú dopravu. Z tohto dôvodu navýši už doteraz veľký počet parkovacích miest pre bicykle na zastávkach verejnej dopravy. Pritom systematická podpora prostredníctvom zariadení Bike and Ride sa datuje už od roku 2001, pričom radnica disponuje údajmi, že úmerne s počtom parkovacích miest pri zastávkach verejnej osobnej dopravy rastie aj počet cestujúcich vo verejnej doprave.



LIPSKO BUDUJE NOVÉ STOJANY PRI ZASTÁVKACH MHD

Umožní tak cestujúcim kúpiť si lístok. Cestujúci cyklisti sa tak môžu integrovať do systému VOD.



Foto: Torben Heinemann



Cykloturisti na cestách.. II.časť



Minule sme si ukázali zaujímavé tri príbehy cestovateľov na bicykloch. Tentokrát pokračujeme s jedným Američanom, Slovákom a dievčinou (aby boli pomerne zastúpené aj pohlavia a v Bruseli mali radosť).

Američan Mason McCord sa vybral po 48 štátoch USA

Jeho cestu môžete sledovať na twiteteri: @ All-AmericaEpicRide

@Mason_McCord



Pamätáte si na

Karola Voltemára, tak sa ste zvedaví, kde sa momentálne nachádza na bicykli, sledujte twitter: [@karolvoltemar](https://twitter.com/karolvoltemar)

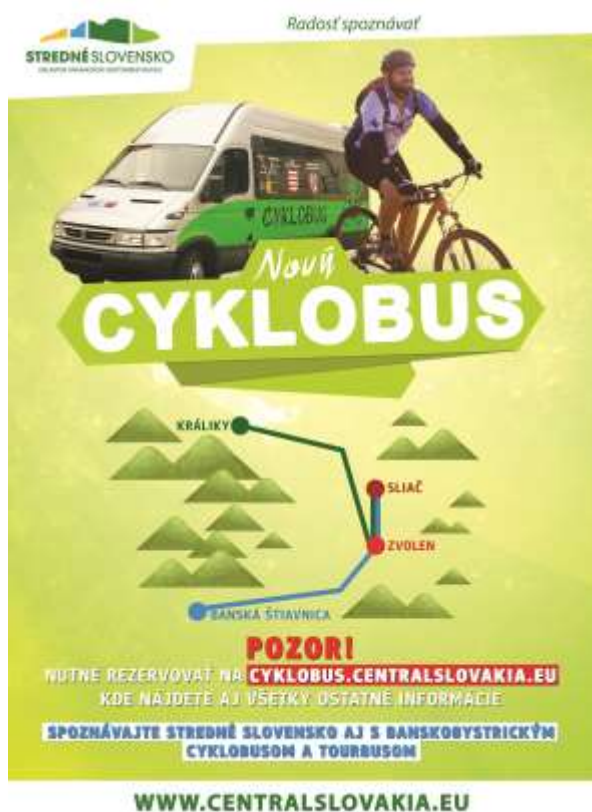


Švédska dievčina Frederika, ktorá bicykluje zo Švédska po svete, za účelom vyzbierania peňazí na zníženie chudoby vo svete. Momentálne prešla 40 krajín a nachádza sa v Iráne. No čo už to dievča má odvahu.!

FCB: Bike Ramble

<http://www.thebikeramble.com/blog/>





04.07.2015	ZVOLEN - HRONC HRONC - ZVOLEN	06:30 HOD. 18:30 HOD.	POČET MIEST 34
08.08.2015	ZVOLEN - B.ŠTIAVNICA B.ŠTIAVNICA - ZVOLEN	07:30 HOD. 16:30 HOD.	POČET MIEST 34

Rezervácia lístkov, výhradne - cez internetový rezervčný systém:
www.slovenskaroute66.sk/cyklovlak

Beste info nájdete na:
www.irs.sk, www.cyklobusforum.sk, www.centralslovakia.sk

Logos: KHT, ZSR, CYKLOBUS, STREDNÉ SLOVENSKO ROUTE 6.6

NA STREDNOM SLOVENSKU PRIBUDNE ĎALŠÍ CYKLOBUS I CYKLOVLAKY

Úspešný projekt Banskobystrický cyklobus sa už začiatkom júla dočká svojho pokračovania. Tým bude nielen cyklobus pre mestá Sliač a Zvolen, ale aj úplná novinka – Prázdninové cyklovlaky. Banskobystrický cyklobus jazdí počas svojej štvrtej sezóny už od 6. júna a teší sa veľkej obľube obyvateľov Banskej Bystrice i návštevníkov. Za prvý mesiac prepravil na Malý Šturec, Donovaly a Šachtičky už takmer 500 nadšencov cyklistiky. Oblasťná organizácia cestovného ruchu Stredné Slovensko v záujme sprístupnenia ďalších tratí, ktoré so svojimi partnermi značí a udržiava, verejnosti prinesie ďalší cyklobus. Cyklobus bude premávať na dvoch trasách: Sliač – Zvolen – Banská Štiavnica a späť, Sliač – Zvolen – Králiky.

Všetky potrebné informácie nájdete na webstránke www.cyklobus.centralslovakia.eu, kde záujemcovia nájdú aj všetky potrebné informácie.

Ďalšou zaujímavou novinkou sú Prázdninové cyklovlaky. V rámci pilotného projektu budú vypravené dva: prvý 4. júla (teda ten už bol) v ranných hodinách zo Zvolena do Hronca s turisticky atraktívnymi cieľmi Vydrovskou dolinou a Čiernohorskou železničkou a popoludňajším návratom do Zvolena a druhý, ktorý bude premávať 8. augusta na trase Zvolen – Banská Štiavnica a späť. Škoda, že je to iba v dvoch termínoch a v podstate ide o zájazdy, nie je to systematické ako v prípade cyklobusov.

Viac informácií nielen o cyklobusoch a cyklovlakoch, ale aj o pripravovaných podujatiach v regióne Stredné Slovensko nájdete na našej webovej stránke.

+ konečne aj na Slovensku

- nutnosť rezervácie, málo termínov



PODPORTE HROMADNÚ PRIPOMIENKU K ZÁKONU O CESTNEJ PREMÁVKE!

Ministerstvo vnútra SR predložilo do medzirezortného pripomienkového konania Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení a dopĺňa zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov.

Samotnú novelu nájdete tu:

<https://lt.justice.gov.sk/Material/MaterialHome.aspx?matEID=8344>

Návrh tejto novely, ale neobsahuje riešenia väčšiny problémov bezpečnosti cestnej premávky, bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov (chodcov, cyklistov) a lepšej vymožitelnosti pravidiel najmä voči hromadnej doprave a komfortu chodcov. Vzhľadom na uvedené zásadné nedostatky predkladáme tieto pripomienky: Hromadná pripomienka k Návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Pripomienku je možné podporiť iba počas prázdnin, do 16. júla 2015.

1. Zvýšenie bezpečnosti premávky

z § 3 ods. 2) písm. a) sa vypúšťa slovné spojenie "alebo plynulosť".

zo zákona sa vypúšťa § 4 ods. (2) písm. j), §10 ods. (5),

vypúšťa sa v § 20 ods. (1) počnúc slovom "okrem"

do zákona o pozemných komunikáciách – cestný zákon (č. 135/1961 Z.z.) §3 ods. (7) sa pred bodku dopĺňa: ", ktorý posudzuje výhradne bezpečnosť cestnej premávky"

Odôvodnenie:

Dôraz na bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť cestnej premávky nesmie byť znížená, aby sa zvýšila plynulosť. Vzhľadom na aplikačné skúsenosti (nervozita vodičov, ktorí si myslia, že bezpečnosť je podriadená plynulosti) žiadame postaviť bezpečnosť jednoznačne, viditeľne a vysoko nad plynulosť.
2. Zavedenie odstupe medzi vozidlami podľa a rýchlosti

do § 17 ods. (1) sa pred bodku dopĺňa „, minimálne však vzdialenosť v metroch rovnú 0,5-násobku rýchlosti vozidla v km/h“.

do § 15 ods. (3) sa pred bodku dopĺňa „, od iných účastníkov cestnej premávky ako motorové vozidlá minimálne vzdialenosť v metroch rovnú 0,03-násobku rýchlosti predchádzajúceho vozidla v km/h“.

do § 6a ods. (1) sa dopĺňa bod j), ktorý znie: „j) dodržiavanie bezpečnosti cestnej premávky, najmä podľa a § 15 ods. (3) a § 17 ods. (1)“

do § 139a sa dopĺňa ods. (11), ktorý znie: „(11) Držiteľovi vozidla, ktorý porušil § 6a písm. j), orgán Policajného zboru uloží pokutu 99 eur. V prípade motorového vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3 500 kg je pokuta 300 eur.“

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Bezpečnosť cestnej premávky je výrazne negatívne ovplyvňovaná nedodržiavaním bezpečných a primeraných odstupov medzi vozidlami. Nedodržanie bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami je druhou najčastejšou príčinou nehôd (skoro štvrtina nehôd). Samotný bezpečný odstup je daný premenlivými faktormi (stav a povaha vozovky, počasie, a pod.), ale najmä rýchlosťou vozidiel.

Minimálne bezpečné odstupy sú teda dané rýchlosťou vozidiel, či už v jazde za sebou, alebo bočné odstupy pri predbiehaní. Bočné odstupy sú extrémne dôležité najmä pri predchádzaní cyklistu kamiónom. Pri nebezpečnej jazde vodiča kamiónu s nedodržaním bezpečného odstupu fyzika obtekania vzduchu kamiónu spôsobuje nehody až zabitie človeka na bicykli. Predložené znenie zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky, a zároveň jednoznačne postihuje nebezpečné a agresívne správanie cestných pirátov, ktorí ohrozujú slušných ľudí lepením sa na ich zadné blatníky. Návrh reflektuje bezpečnostnú prax, značenie na diaľnici D1 medzi Bratislavou a Trnavou (značky povinných rozstupov 70 m pri rýchlosti 130 km/h) a situáciu v Nemecku.

3. Vyššie postihy za prekročenie rýchlosti v miestach, kde sú ľudia

§ 139 ods. (2) sa mení nasledovne: „Držiteľovi vozidla, ktorý porušil v obci povinnosť podľa a § 6a písm. b), orgán Policajného zboru uloží pokutu vo výške 5 € za každé % prekročenia maximálne povolenej rýchlosti.“

Túto pripomienku považujeme za

Odôvodnenie:

Zmeniť hodnoty pokút podľa a percenta prekročenia rýchlosti, aby boli výrazne dôslednejšie postihy za prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti napr. v obytnej zóne alebo v zóne 30 km/h. Podľa súčasného nastavenia napr. dvojnásobné prekročenie rýchlosti v obytnej zóne predstavuje pokutu iba 66 €, čo vôbec nezodpovedá nebezpečnosti konania vodičov motorových vozidiel, keďže pravdepodobnosť smrteľného úrazu chodca sa zvyšuje rádovo

päťdesiatnásobne (Pasanen 1991).

4. Prednosť cyklistov na priechodoch pre cyklistov

§55 ods. (8) znie: „Cyklista prechádza cez priechod pre cyklistov rýchlosťou maximálne 17 km/h. Prichádzajúce vozidlá nesmú obmedziť cyklistov na priechode pre cyklistov alebo v jeho bezprostrednej blízkosti.“

do § 4 ods (1) sa dopĺňa nový bod, ktorý znie:

„j) dať prednosť cyklistom na priechode pre cyklistov“

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Aplikačná prax ukazuje praktickú nemožnosť rozlíšiť vodorovné dopravné značenie V2b, V4 (oddelenie cyklopruhu) a V7 (priechod pre cyklistov). Podľa súčasnej legislatívy je prednosť cyklistu na priechode pre cyklistov nejasná (napr. je priestupok pre motorové vozidlá ohroziť cyklistov na priechode pre cyklistov; aplikačná prax je horšia) pri jasnej prednosti cyklistov idúcich po cyklopruhu križovanom autami odbočujúcimi vpravo. Tieto nejasnosti výrazne znižujú bezpečnosť cestnej premávky a najmä zraniteľných účastníkov. Žiadame preto jasné definovanie prednosti pre cyklistov na priechodoch pre cyklistov. Jednotlivé priechody sú aj v súčasnosti výrazne označené (podfarbenie, osvetlenie, ...). Samozrejme, výnimočne môže byť križovanie cyklochodníka a ciest robené formou bežného križovania so značkou „daj prednosť v jazde“ prípadne „stop“.

5. Zákaz zastavenia v koridore pre cyklistov

Odôvodnenie:

Podpora cyklistiky je realizovaná v stiesnených podmienkach formou koridoru pre cyklistov. Tento koridor má usmerniť cyklistov bezpečnou trajektóriou cez stiesnené a nebezpečné miesto. Iné vozidlo zastavené či dokonca parkujúce v takomto koridore výrazne znižuje bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Koridory sú značené na miestach, kde by navyše zastavením došlo k nedodržaniu voľnej šírky pruhu v jednom smere. Preto žiadame doplniť zákaz zastavenia v takomto koridore.

Zároveň, formalizovaná povinnosť nechať miesto po pravej strane umožní bezpečný prejazd ľudí na bicykloch tak, aby zbytočne nestáli za motorovými vozidlami produkujúcimi zdraviu nebezpečné exhaláty. Tento návrh iba kodifikuje zaužívanú prax.

6. Zrušenie možnosti parkovania a jazdy na chodníku

§ 52 ods. (2) znie: “(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmú chodník používať; to neplatí, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením je určené inak”

ruší sa pripomienka Číslo 6 (zároveň žiadame ponechať §4 ods. 2 písm h) o priechodoch pre chodcov nechať v pôvodnom znení).

§ 25 ods. (1) písm. q) znie “q) na chodníku”.

(prípadne prechodné ustanovenia)

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Divoko parkujúce autá na chodníkoch tvoria závažnú bariéru chodcom.

Niektorým Často úplne znemožňujú pohyb:

ide predovšetkým o mamičky s kočíkmi, starších ľudí alebo osoby so zníženou pohyblivosťou, vodičkarov, nevidiacich a slabozrakých. I pri dodržaní 1,5 m odstupu sa stáva, že chodník je autami úplne obsadený, nedá sa po ňom bezpečne pohybovať alebo naň dostať, dochádza na ňom k obmedzovaniu a najmä ohrozovaniu chodcov jazdiacimi vozidlami. Rodičia s vozíkom či vodičkar tak musia chodiť po ceste, deti čoraz zriedkavejšie púšťajú samé na ulicu, ba ani na chodník bez obavy, či ich tam niekto nezrazí. Vozidlá parkujúce na chodníku zakrývajú vodiace a varovné pásy pre nevidiacich a slabozrakých.

Šírka 1,5 m je v rozpore s STN 73 6110, bod 12.3.4.2, a to lebo 1,5 m je len minimálna šírka chodníka (dva pásy pre chodcov) vo voľnom priestore (napr. zeleň z oboch strán). STN požaduje zachovať 0,5 m bezpečný odstup od vozovky a 0,25 m bočný odstup od pevnej (pozdĺžnej) prekážky, v peších zónach pri výkladoch až 0,60 m.

Navyše šírka 1,5 m často nezodpovedá potrebnej kapacite chodníka. Šírka chodníkov má vychádzať z výpočtu kapacity komunikácií pre chodcov (STN 73 6110, príloha D). V prípade, že vyjde šírka chodníka na 5 m kvôli vysokej výľahlosti chodníka, nie je logické, aby na danom chodníku mohlo zastaviť a prísť motorové vozidlo s jedným človekom, ktoré ponechá len 1,5 m. To je v rozpore s plynulosťou premávky na komunikácii pre stovky chodcov.

Chodníky a obrubníky nie sú vo všeobecnosti stavebne prispôsobené na záťaž motorových vozidiel. Tým dochádza k znehodnocovaniu majetku obce, ktorá ho má zo zákona chrániť (predpis č. 138/1991 Zb. z.).

Legislatíva, ktorá by paušálne povoľovala parkovanie na chodníkoch, nemá obdobu v žiadnej inej krajine EÚ. Negatívny vplyv na verejné priestory a ľudí je nesmierny: každá voľná plocha je automaticky považovaná za parkovisko a obce, ktoré si prajú tento problém vyriešiť, musia často siahať po náročných alebo nákladných riešeniach v podobe dopravného značenia alebo zábran. Možnosť takto parkovať na chodníkoch taktiež výrazne znižuje motiváciu verejného alebo súkromného sektora budovať miesta na parkovanie alebo sprístupňovať existujúce nepoužívané parkovacie miesta.

Navrhované znenie však stále umožňuje povoliť parkovanie na chodníku dopravným značením tam, kde to nie je prekážkou pohybu a bezpečnosti chodcov. Takéto riešenie je aj výrazne priaznivejšie pre verejné financie: na povolenie parkovania na chodníku v dĺžke 150 metrov stačí jedna dopravná značka, na zamedzenie obmedzujúceho či nebezpečného parkovania na takej istej dĺžke treba 100 stĺpikov – teda opatrenie 50 – 100-krát finančne náročnejšie.

7. Parkovanie mimo boxu je priestupok

v § 25 prvá veta ods. 1) znie: “(1) Vodič nesmie ani časťou vozidla zastaviť alebo stáť”

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Aplikačná prax ukazuje, že parkovanie pretrčaním mimo parkovacieho boxu nie je postihované, príslušníci Policajného zboru SR alebo mestskej polície často chápu trčanie desiatok centimetrov vozidla mimo parkovacieho boxu (napr. na chodník, z ktorého zostane torzo) za parkovanie v súlade so zákonom.

Zároveň spojka "a" medzi slovami "zastaviť" a "stáť" sľ ažuje vymáhanie zastavenia vozidiel. Preto žiadame spresniť definíciu odseku 1).

8. Zlepšenie podmienok hromadnej dopravy

do § 6a doplniť nový bod k), ktorý znie: "k) prednosť autobusu alebo trolejbusu podľa § 12 ods. (3) a § 23 ods. (5), prednosť električky podľa § 19 ods. (5), a povinnosti podľa § 13"

do § 139a doplniť nový odsek 12), ktorý znie: "Držiteľ ovi vozidla, ktorý porušil § 6a písm k), orgán Policajného zboru uloží pokutu 99 eur."

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Hromadná doprava má formálne podľa a legislatívy prednosť pred individuálnou automobilovou dopravou. Prax však zaostáva za legislatívou. Preto žiadame doplniť objektívnu zodpovednosť za ignorovanie predpisov o prednosti hromadnej dopravy (autobusy, trolejbusy, električky).

9. Zrušenie povinných prilieb

§55 ods. (9) sa ruší.

Pripomienka Číslo 27 sa ruší.

Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie: Jediný jednoznačný efekt povinných prilieb je v znížení počtu cyklistov (desiatky štúdií, napr. metaštúdia Hynd, Cuerden, Reid and Adams, 2009). Zároveň hlavným faktorom bezpečnosti cyklistov je ich počet: zvýšením počtu cyklistov dochádza k zníženiu relatívneho aj absolútneho počtu nehôd s ich účasťou.

Preto žiadame zrušiť povinnosť nosiť prilby. Iba šesť krajín EÚ má túto povinnosť. Navyše je takýto zákon neaplikovateľný, keďže množstvo cykloturistov prichádza z krajín, kde prilby povinné nie sú, a teda ich ani nemôže mať so sebou (nevlastní ich). Takíto cykloturisti zlepšujúci ekonomiku a zamestnanosť Slovenska ale môžu byť pokutovaní práve kvôli neexistujúcej harmonizácii cestných zákonov členských krajín EÚ. Čenské krajiny EÚ s najmenšou nehodovosťou cyklistov nemajú prilby povinné (napr. Holandsko, Dánsko). 10. Zníženie zbytočných požiadaviek voči cyklistom

z § 55 ods. 2) sa vypúšťa a posledná veta. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie:

Bicykel musí byť vybavený reflexnými prvkami a osvetlením. Je teda zbytočné a nezmyselné vyžadovať, aby cyklista mal na sebe reflexný bezpečnostný odev alebo prvky (keďže bicykel je osvetlený).

Všetky pripomienky majú charakter zásadnej pripomienky. V prípade, že ministerstvo nevyhoví hromadnej pripomienke, žiadame uskutočnenie rozporového konania, na ktoré budú pozvaní nižšie uvedení zástupcovia verejnosti:

Michal Páleník, Povraznícka 11, 811 07 Bratislava,

Andrea Štulajterová, Javorová 7, 974 09 Banská Bystrica

Daniel Duriš, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava

Daniel Duriš, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava

Michal Malý, Štefánikova 14, 966 22 Lutila

Peter Netri, Ondrejská 2, 831 06 Bratislava

Michal Gordiak, Belehradská 13, 040 13 Košice

Jozef Schwarz, Furdekova 12, 851 03, Bratislava

Zora Pauliniová, Sibírska 16, 831 02 Bratislava

Marián Gogola, Bláhová 21, 010 04 Žilina

Pripomienku môžete podporiť na nasledovnej adrese:

<http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=824161>

Brusel testoval novú zónu pre peších



Koncom júna sa v Bruseli diali zaujímavé veci. Otestovali tam námestie, resp. ulicu, ktorá bola vyhradená pre peších a cyklistov. A samozrejme bez vstupu pre osobné automobily. Niečo na náš spôsob uzavretej ulice. Ľudia mohli komunikovať, jesť, hrať sa, no proste pohodička. Konečne v hlavnom európskom meste prichádzajú aj na veci, ktoré sú ľudské a nie byrokratické:-).



Portland testuje revolučný spôsob získavania dát o cyklistoch



Samotná revolúcia spočíva v tom, že samotní cyklisti sú akýmiś testovačmi cyklotrás v Portlande, pričom majú k dispozícii malý prístroj stojí (50 USD) prostredníctvom ktorého sa získavajú dané informácie. Tento prístroj vyvinul startup Knock a nazvala ho Ride.

Jeho cieľom je 10 tisíc inštalácií programu do smartfónov v meste, kde denne dochádza približne 19 tisíc cyklistov.

Na základe toho vytvorí mapu s tzv. stresujúcimi trasami a menej stresujúcimi trasami pre cyklistov, ktoré by mali potom zohľadňovať dopravní plánovači pri plánovaní cyklistickej infraštruktúry.

Mapu si môžete pozrieť na: ride.report/map

Zdroj: bikeportland.org



V SPIŠSKEJ NOVEJ VSI MÔŽU CYKLISTI PRECHÁDZAŤ ASI IBA DO POL CESTY.

Pekné mesto na Spiši Spišská Nová Ves s pekným námestím zaujme aj tým, že sa tam môžu pohybovať aj cyklisti a majú tam dokonca aj cestičku pre cyklistov.

Príjemné je to, že na označenie cestičky použili malý formát dopravnej značky, čo je v tomto prípade vyhovujúce. Čo ma však zarazilo bolo riešenie priechodu pre cyklistov na okružnej križovatke. Ak sa totiž dostanete s bicyklom do stredu cesty a chcete legálne prejsť na bicykli na druhú stranu, asi moc nepochodíte, lebo tam chýba druhá časť priechodu pre cyklistov. Takže cyklisti majú dve možnosti, začať prechod legálne a dokončiť nelegálne (predpokladám, že zosadne asi málo kto). Druhá možnosť, cyklisti počkajú, kým doznačia druhú časť priechodu na ostrovčeku



Mimochodom ani tieto drobnosti mi nevzali z dojmu, že v Spišskej sa na bicykli chodí a to dokonca vo veľkom!





Mulhouse – dopravné plánovanie pre cyklistov.

Text a foto: Marián Gogola

Mulhouse je francúzske menšie mestečko (u nás by ale patrilo medzi veľkomestá.:-) so 110 tisícmi obyvateľov). Je tu vidieť alsacký duch, avšak čo je podstatné pozreli sme si ho z hľadiska dopravného plánovania a cyklistickej infraštruktúry. Pre naše mestá je však zaujímavý niečím iným a to skutočne v udržateľnom prístupe k mobilite.

Skutočne na každom mieste, možno 300-500 m. od seba môžete naraziť na systémy verejných bicyklov, ktoré tu prevádzkuje reklamná spoločnosť JCDecaux



Na komunikácii, ak nie je vyhradený pruh, sú cyklisti preferovaní spolu s MHD.



To, čo určite zaujme sú nenásilné dopravné značenie, či už vodorovné alebo zvislé, tak aby ho každý pochopil. Na obrázku dole napríklad priestor pre cyklistov čakajúcich pred semaforom (SSZ).



Niektoré riešenia však pôsobili popravde trochu divne, každopádne ak tomu Francúzi rozumejú, prečo nie☺



Ulice v obytných štvrtiach sú riešené ako zóna 30.



Cyklisti tu mali dokonca aj dopravné značenie, ktoré ich zvýhodňovalo.





Vedenie cyklocestičky poza zastávku.



Priechod pre cyklistov cez električkovú trať.



Tu bolo viacero príkladov, kedy cykloinfraštruktúra bola vedená aj po chodníkoch.



Svetelná signalizácia pre cyklistov.

Pričom iba jednotlivými piktogramami bolo znázornené, pre koho tento priestor je. Je vidieť, že Francúzi sú voľno myšlienkári, lebo len jednoducho vyznačili buď chodca a potom následne cyklistu, žiadne zložité čiary a už vôbec nie zvislé značenie.

Pekne bol vidieť napríklad príklad, že cyklistické cestičky sú vedené spolu pri električkových tratiach, takže sa pre nich zachovala jednak preferencia ako aj priamosť.



Vyznačenie priechodu pre cyklistov (hore)
a smerového značenia (dole)



Aj v stiesnených pomeroch mali
prostredníctvom koridorov vyznačené svoje
miesto, resp. vhodnú stopu.



Podobne aj centrum mesta bolo riešené
dostupnosťou cyklistov, umožneným
prejazdu obojsmerne v jednosmerných
uliciach ako aj bezbariérovosťou, čo využijú
a ocenia najmä chodci.





Vyznačenie priestoru pre cyklistova vedenie v protismere v jednosmernej ulici.



Tento spoločný priechod pre chodcov a cyklistov je akoby to naprojektoval Slovak a Francúz potom doplnil tie zelené čiary, kde má chodiť cyklista 😊



Francúzska pošta takisto roznáša listy na bicykli.



Skoro pred každým bodom občianskej vybavenosti ste mohli nájsť cyklostojany.



V prípade obchodného centra ste mali možnosť zaparkovania bicykla v podzemí a zadarmo.



Napríklad aj z hľadiska cykloturistiky je Mulhouse zaujímavým mesto, vedie tam totiž trasa Eurovelo 6 a teda môžete dopedať až na Slovensko 😊

A ešte z pohľadu udržateľného dopravného plánovania, mesto má vypracovaný Plán udržateľnej mobility (francúzska obdobia sa nazýva PDU) už v roku 2001, s revíziou a aktualizáciou v rokoch 2005 a 2010! V ňom skutočne na základe dostupných dát a faktov vytvorili stratégiu, ktorou chcú redukovať znečistenie ovzdušia, individuálny motorizmus a podporu cyklodopravy a VOD.

Dokumenty a ďalšie informácie si môžete pozrieť na nasledovnom linku:

<http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/plan-de-deplacements>

Myslím, že pre každé mesto na Slovensku môže byť inšpiráciou a možno aj príkladom ako vypracovať dobrý Plán udržateľnej mestskej mobility (SUMP)



Vlakmi a cyklobusmi po Slovensku.



Text: Marián Gogola, **foto:**cyklobb.sk

Potešilo nás, že aj na Slovensku vznikajú služby pre cyklistov, ktoré im umožnia cestovať v prostriedkoch verejnej osobnej dopravy. Pozreli sme teda nato, za akých podmienok je možné ich využívať a či by sa teoreticky dalo cestovať po Slovensku bez využívania osobného automobilu. Preto ako referenčný deň sme si vybrali 15. Augusta, kedy by ste mohli využiť naše radi na praktické vyskúšanie prepravy bicyklov vlakom alebo autobusmi.

V prvom rade nás zaujímali hráči, ktorí poskytujú túto prepravu. V prípade železničnej dopravy tu pôsobia Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), Regiojet ako aj České dráhy, Rakúske železnice. Ostatní železniční dopravcovia síce na Slovensko jazdia, ale prepravu bicyklov neposkytujú. V prípade cyklobusov pôsobia v súčasnosti iba tri spoločnosti poskytujúce špeciálne cyklobusy a to:

- SAD Dunajská Streda
- SAD Zvolen
- SAD Žilina

Odlišné sú aj relácie, na ktoré poskytujú prepravu.

SAD Dunajská streda poskytuje prepravu na 1 linke do Gabčíkova a to až do 6.9.2015.

SAD Zvolen poskytuje najviac relácií, jednak v rámci Banskej Bystrice a okolí:

- Donovaly,
- Šachtičky,
- Malý Šturec,

Tieto linky sa prevádzkujú do 27.9.2015

A potom zo Sliača, resp. Zvolena na:

- Sliač – Zvolen – Králiky
- Sliač - Zvolen – Banská Štiavnica

Tieto linky sa majú prevádzkovať do konca septembra 2015.

Na severe Slovenska sa prevádzkujú dve linky zo Žiliny a to do:

- Novej Bystrice
- Terchovej

Tieto linky sa prevádzkujú do konca augusta.

Zaujímavá je aj tarifa. Najlacnejšie sa pobicyklujete na linke Dunajská Streda Gabčíkovo, kde vás to vyjde na pol Eura vrátane bicykla. Kapacita autobusu je však najmenšia, prepraví iba 20 cyklistov s bicyklami.

V Banskej Bystrici majú zase najvyššiu kapacitu až do 50 bicyklov, ale tarifa je tam rôzna. Malý Šturec a Donovaly vás vyjdú za 2 Eura, ale iba doobeda, poobede to máte za 1 Euro☺.

Lacnejšie sú Šachtičky iba za 1 Euro.

V prípade liniek zo Sliača, resp. Zvolena je cena stanovená na 3 Eurá.

Žilinské cyklobusy majú tarifu podľa cestovného, teda sú to klasické linky, kde je za autobusom pripojený prívies. Celková cena sa teda odvíja o klasického cestovného + cena za prepravu bicykla, čo je 0,50 Euro. Ak by ste išli do Novej Bystrice zaplatíte v prípade obyčajného cestovného 2,60+0,5 Euro. Ak ste dôchodca máte to lacnejšie podľa danej tarify. Zaujímavá je aj povinnosť rezervácie v Dunajskej strede, banskej Bystrici a Žiline sa nemusíte rezervovať, ale môžete (pre Žilinu v systéme AMSBUS.SK). Zo Sliača a Zvolena sa musíte rezervovať prostredníctvom

(<http://cyklobus.centralslovakia.eu/>).

V prípade cyklovlakov, ak to tak môžeme vôbec nazvať, skôr ide o vlakovú zájazdovú dopravu, sú (resp.boli) špeciálne cyklovlaky iba 2. Jeden už premával 4.7 v smere Zvolen – Hronec a druhý pôjde 8.8. zo Zvolena do Ban. Štiavnice, ale pozor lístok si musíte rezervovať cez:
<http://www.centralslovakia.eu/clanok/77/novy-cyklobus-i-cyklovlaky>

A čo tak v prípade, že by ste sa chceli napríklad odvieť vlakom z Bratislavy, Košíc do miest, kde premávajú cyklobusy. V Zásade to nie je nemožné. V nasledovnom príklade sú uvedené možnosti prepravy z vybraných miest, pričom do úvahy sa brali iba spoje, ktoré ponúkajú prepravu bicykla.

Na trati Bratislava – Košice je v sobotu 10 spojov, ktorými je možné spolu s bicyklom dostať sa do Žiliny.

Bratislava – Žilina – Terchová

Ak zoberiete prvý spoj o 5:55, v Žiline ste 8:35 a o 9:00 vám ide vlak. Po bicyklovaní v Terchovej môžete pokojne prejsť do susednej doliny pri Starých Bystriciach a odvieť sa späť do Žiliny cyklobusom.

Ak by ste chceli ísť do Banskej Bystrice a lebo Zvolena, je to takisto možné. Premávajú síce iba 4 spoje, ale ak si vezmete ten, čo odchádza z Bratislavy o 6:01, pokojne dôjdete do Banskej Bystrice, pričom sa tam môžete potom vyjadziť na bicykli.

V prípade napojenia do Dunajskej Stredy, premáva až 18 spojov, čo je super. Takže po bicyklovaní v Gabčíkove sa môžete vrátiť vlakom naspäť, alebo je ešte jedna možnosť popri hrádzi.

Ak by sme chceli prepojiť Žilinu s banskou Bystricou je to taktiež možné. Medzi nimi premáva 7, resp. 8 spojov, takže ak si napríklad privstaneme zo Žiliny o 4:54, večer sme naspäť doma.

O nič nemusia byť ukrátení ani občania z východu Slovenska. Napríklad z Košíc. Pre nich platí to, čo aj z Bratislavy. Minimálne pre spoje do Žiliny je to bezproblémové. Premáva 9 vlakových spojov a prvý už o 4:14.

Trošku problematické je napojenie do Gabčíkova, tu by museli využiť prestup v Bratislave, resp. rýchlik, ktorý nepremáva často.

V prípade bicyklovania sa vo Zvolene a banskej Bystrici môžu využiť iba 3 spoje, kde prvý ide 5:23.

Mysleli sme aj na bratov Čechov, pre nich napríklad ak by chceli ísť z Prahy do Žiliny, môžu využiť až 12 spojov. Samotné bicyklovanie by sme však odporúčali riešiť min. s 1 prespatím. Predsa cestovanie býva únavné.

A čo na záver. Ako vidieť pomaličky sa nám služby pre cyklistov rozbiehajú, škoda je že ešte to nie je na takej úrovni, aby sa dal poskytnúť systematický systém prepravy po celom Slovensku. Ale veríme, že časom sa to zlepší.

A ak ste z tohto mali trošku guláš, pokojne si vytlačte poslednú stranu nášho časopisu, kde sme pre vás pripravili grafiku napojenia súčasných cyklobusových liniek a vlakových spojov.

A ak by sa niekto predsa len odvážil vyskúšať si to na vlastnej koži, ak nám pošle cestovný lístok z vlaku a cyklobusu + nejaké 2-3 fotky, dostane zaujímavú knihu.

Takže do bicyklovania priatelia, leto čaká☺

Cyklorada

Na označenie cestičky pre cyklistov využívajme menší rozmer dopravnej značky. Šetrí to aj naše verejné peniaze a pre cyklistov to stačí.

Marián Gogola

Fotka alebo vtip mesiaca (Keď už máme Tour de France☺)



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 7 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. info@mulica.sk,
info@cyklodoprava.sk

Ing. Martin Bolo

m.bolo@vud.sk

Ing. Soňa Šestáková

sestakova@vud.sk



Piknik na diaľnici v USA počas ropnej krízy v 1973

Old Pics Archive [@oldpicsarchive](https://www.oldpicsarchive.com)

Možnosti napojenia vlakov a cyklobusov www.cyklodoprava.sk

Praha - Žilina - 12 vlak.spojov- prvý 5:19 z Prahy

Žilina - Bans. Bystrica - 7 vlak.spojov- prvý 4:54 zo Žiliny

Bans. Bystrica - Žilina 8 vlak.spojov- prvý 5:35 z BB

SOBOTA, NEDEĽA, SVIATOK

príklad pre 15.8.2015

Košice - Žilina - Bratislava - 9 vlak.spojov- prvý 4:14 z Košíc

Košice - Zvolen- 3 vlak.spoje- prvý 5:23 z Košíc



Žilina - Nová Bystrica - 8:30,12:00,16:30 (späť 11:33,16:18,19:18) do 31.8.92015

Žilina - Terchová - 9:00,12:15,16:20 (späť 11:20,15:45,18:50) do 31.8.92015

www.sadza.sk/index.php?page=cyklobus



BB - Šturec 7:30(späť 8:30) do 27.9.92015

BB - Donovaly 9:30(späť 10:40) do 27.9.92015

BB - Šachtičky 13:00 (späť 15:30) do 27.9.92015

Sliač - Zvolen -BB 9:45,11:15 do 30.9.92015

Sliač - Zvolen -Králiky 7:30,11:15 do 30.9.92015

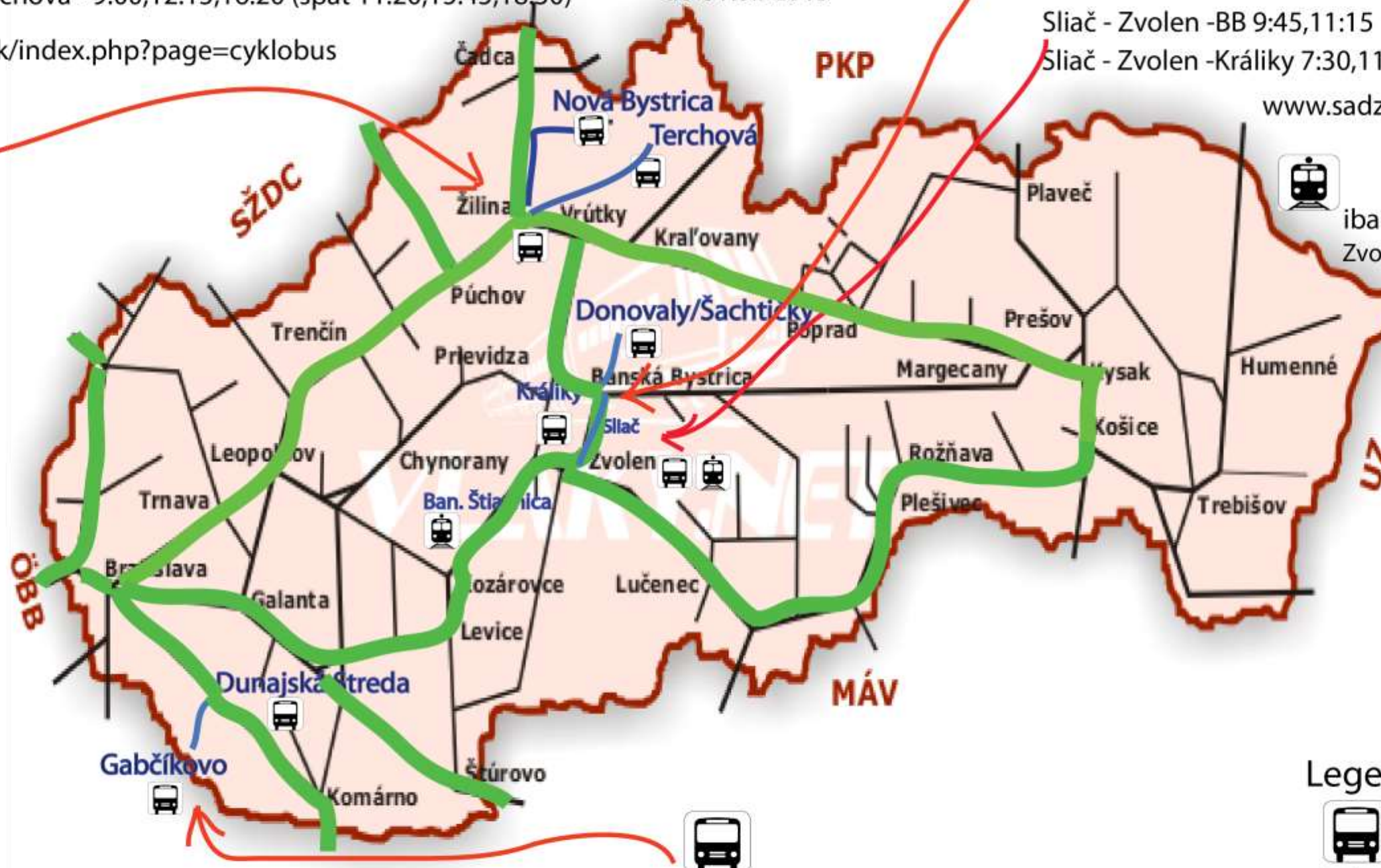
www.sadzv.sk/cyklobus



iba 8.8.2015

Zvolen - B.Štiavnica 7:30 (16:40)

www.centralslovakia.eu



Legenda



cyklobus



cyklovlak

cyklobusové linky

vlak prepravujúci bicykle

zdroj: www.cp.sk, vlaky.net

Bratislava - Žilina - Košice - 10 vlak. spojov - prvý 5:55 z Bratislavy

Bratislava - Dunajská Streda - 18vlak. spojov - prvý 6:05 z Bratislavy

Bratislava - Banská Bystrica - 4 spoje - prvý 6:01 z Bratislavy

Dun.Streda - Gabčíkovo 9:30,11:00,13:00

Gabčíkovo .Dun. Streda- 10:28,11:58,17:58

do 6.9.92015

www.sadds.sk/sk/cyklobus