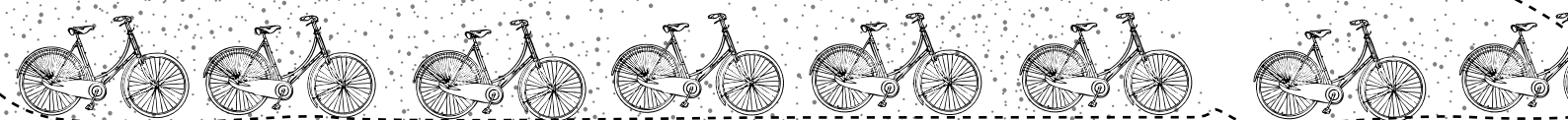


Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



Číslo 1 Rok 2010 Ročník I

Cyklosprávy z domova a zo sveta
Kodaň – raj cyklistov
Aktivizmus Cyklistická aliancia
Rozhovor s plzenskou Cykloradkou
A ešte oveľa viac...

ISSN 1338-0486

Obsah

- 2 Šliapnime do toho namiesto úvodu
- 4 Cyklosprávy zo sveta
Kodaň, Štokholm, Londýn, Praha, Portland
- 7 Vybavenosť pre bicykle
Strážené parkovisko pre bicykle - Štuttgart Vaihingen
- 9 Aktivizmus
Cyklistická aliancia ako odpoveď na Stratégiu dopravnej politiky Slovenskej republiky
- 11 Cyklistická doprava a legislatíva – Pravidlá cestnej premávky a cyklistika 1.časť
- 3 Cyklosprávy z domova
Bratislava, Žilina, Liptovský Mikuláš
- 5 Predstavujeme vám osobnosť cyklistiky.
Dnes Radka Žáková
- 8 Cyklotechnológia
Nová koncepcia bicykla z Kodane
- 12 Cyklistické mestá – Kodaň
- 14 Cykloklik – strategie.cz, copenhagenize.com

Šliapnime do toho alebo namiesto úvodníka!

Marián GogolaZodpovedný redaktor

Keď sa v októbri minulého roka uskutočnila konferencia Cyklistická doprava 2009, potešilo ma, že sa tu stretla skupinka zaniatených ľudí, ktorí si spolu s hosťami z Českej republiky, vymenili skúsenosti a názory v oblasti cyklistickej dopravy. Jedným z výstupov bola idea časopisu, ktorý by kontinuálne sprostredkoval informácie z oblasti cyklistickej dopravy ako dopravného systému. Časopisy zameriavajúce sa na cyklistiku ako šport a turizmus existujú, no trh neposkytuje dosť relevantných informácií o mestskej cyklistike, preto sme sa rozhodli túto medzeru zaplniť.

Chceme poskytovať poznatky, riešenia rozvoja cyklistickej dopravy z pohľadu občianskeho aktivizmu, dopravného inžinierstva, územného plánovania ako aj vytvárania podmienok pre jej rozvoj. Špeciálne pre Slovensko platí, že cyklistická doprava ako dopravný systém je podceňovaná, pričom skúsenosti zo zahraničia ukazujú pravý opak. Viaceré štáty, ktoré okúsili dopad motorovej dopravy sa vracajú k cyklistike ako plnohodnotnému spôsobu dopravy pri cestách do zamestnania, škôl, či za zábavou ako k ideálnemu riešeniu.

Zameriavame sa na plánovanie cyklistickej infraštruktúry v podmienkach Slovenska, budovanie cyklistickej vybavenosti, skúsenosti a rozhovory so zaujímavými osobnosťami zo Slovenska a zahraničia, otázky zlepšovania podmienok pre rozvoj cyklistickej dopravy a pod. Cyklostická doprava dáva priestor pre informácie zo Slovenska, Čiech ako aj z ostatného sveta.

Na Slovensku existuje veľa spolkov a organizácií, ktoré sa zaoberajú cyklistikou v rôznych regiónoch, avšak nie vždy o sebe vieme. Preto by sme sa radi podelili s takýmito informáciami. Chceme, aby sa rovnako dostali ku kompetentným, preto budú čísla zasielané na jednotlivé mestské a obecné úrady, vyššie územné celky ako aj Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Chceme poskytovať široký priestor informácii, preto budeme radi, ak nám zašlete postrehy, rady a návrhy čo doplniť, čomu sa venovať, alebo reakcie na články.

Do užitočného čítania a šliapania priatelja.:)

Cyklosprávy z domova

Príprava 2. etapy budovania cyklotrás v Žiline.

Sonja Šestáková

V Žiline začala fungovať neformálna cyklistická poradná skupina, ktorá sa zaoberá prípravou 2. etapy budovania cyklotrás v Žiline. Inicioval ju investor, ktorý má záujem, aby sa realizácia cyklotrás vykonala v čo najlepšej kvalite a preto boli prizvané všetky záujmové a odborné skupiny. Táto pracovná a podporná skupina sa stretla za účelom preverenia realizácie vybudovania 2. etapy cyklotrás a cestičiek pre cyklistov v Žiline.

Zúčastnení si na bicykloch prešli priamo v teréne jednotlivé varianty trás, pričom podali niektoré zaujímavé podnety projektantom a spracovateľom projektu. Okrem toho si pozreli možnosť napojenia sídliska Vlčince s Vodným dielom Žilina, varianty vedenia cyklotrás medzi sídliskom Solinky, Hliny a centrom, ulicu Vysokoškolákov, ako aj časť práve budovanej cestičky pre cyklistov na sídlisku Vlčince. Po prezretí vhodných úsekov v teréne boli následné návrhy s detailným popisom a uvedením ich pozitív a negatív prebraté spolu s urbanistami mesta, dopravným inžinierom z polície ako aj za účasti spracovateľov plánovacej dokumentácie a občianskych združení. Veríme, že táto tradícia bude pokračovať aj naďalej.



Cestička pre cyklistov na Vlčincoch.

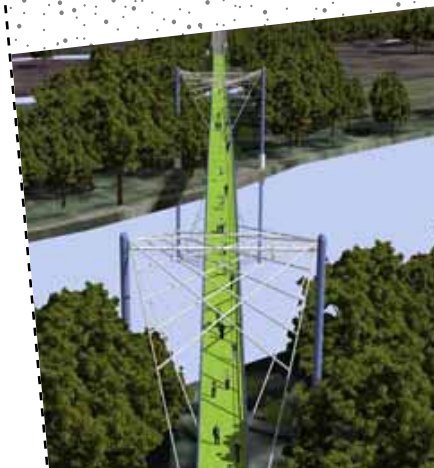
Devínska N. Ves vypísala súťaž na projekt cyklomostu

BRATISLAVA. Bratislavská Devínska Nová Ves vypísala verejnú súťaž na projekt cyklomostu ponad rieku Morava, ktorý by mal spájať mestskú časť s rakúskym Schlosshofom (obec Engelhartstetten). Predpokladaná cena zákazky je 30 000 € bez DPH. Projekt by mal byť vypracovaný v roku 2010.

Most pre chodcov a cyklistov bude spájať rakúsky Schlosshof (obec Engelhartstetten) a bratislavskú mestskú časť Devínska Nová Ves. Za výstavbu nového ocelového mosta bude zodpovedné Dolné Rakúsko, Devínska Nová Ves preberá úlohu projektového partnera, kraj a hlavné mesto sú strategickými partnermi, pričom na rozpočet kraja nebude mať výstavba mosta dopad. Stavebné práce by sa mali začať v marci budúceho roku, ukončené by mali byť v marci 2011.

Okrem cyklomosta by mal ponad rieku Morava viesť ešte jeden most - cestný, ktorý bude spájať rakúsku obec Angern so slovenskou obcou Záhorská Ves. Most by mal pritom slúžiť ako náhrada existujúcej kompy. Zodpovednosť za plánovanie stavby, verejnú súťaž a výstavbu nového mosta prevzal Bratislavský kraj, slovenská strana je teda hlavným koordinátorom a Úrad krajinskej vlády Dolného Rakúska preberá úlohu projektového partnera. S výstavbou mostu sa plánuje začať v roku 2011, ukončený by mal byť do konca roku 2012. Kraj by mal prispieť na uskutočnenie stavby sumou približne jeden milión eur.

Radovan Červienka



Vizualizácia návrhu mosta.

Štvorkilometrovú cestičku pre cyklistov plánujú otvoriť tento rok v Lip. Mikuláši.

Marián Gogola

Táto komunikácia bude slúžiť nielen cyklistom, ale aj korčuliarom a bežkárom. Projekt financovalo mesto z eurofondov, realizáciu v hodnote 1 mil. € chce zabezpečiť tiež z tohto zdroja. Stavba už získala územné rozhodnutie na polovicu trasy. Na zvyšnej časti je ešte nutné vysporiadať pozemky, pričom 85 percent z nich už môže mesto využívať. Na celej trase je približne 20 známych vlastníkov pozemkov a niekoľko neznámych majiteľov. Cyklochodník povedie križovatky pri hoteli Jánošík popri hrádzi Váhu až do Okoličného, pričom ho budú využívať prevažne obyvatelia Podbrezín, Nábřežia a Palúdzky. V zime môže slúžiť ako trasa pre bežecké lyžovanie. Riešením bude aj pre ľudí, ktorí bicykel využívajú na prepravu do práce a boja sa použiť trasu popri hlavnom cestnom ťahu cez mesto.



Mapa riešeného územia
v Devínskej Novej Vsi

Cyklosprávy zo sveta

Za bicykel už nebude príplatok vo vlakoch v Kodani.

Branislav Šarkan

Kodaň, Dánsko. Od 12.2.2010 zaviedli Dánske železnice pre Kodanskú metropolitnú oblasť možnosť cestovať v červených vlakoch S - bahn s bicyklom bez ďalšieho poplatku. Ide o pilotný projekt, ktorý podporuje využívanie ekologických druhov dopravy, teda hromadnej osobnej a cyklistickej dopravy. Doteraz stál lístok pre bicykel do vlaku 12 dánskych korún (cca. 2 EURA). Dobrý príklad aj pre našu Železničnú spoločnosť Slovensko!



Najväčší tunel v Čechách aj s cyklotrasou



Praha, Česká republika, Najväčšou podzemnou stavbou, ktorá bude budovaná v Českej republike je tunelový komplex Blanka v Prahe. Táto stavba je realizovaná v rámci výstavby severozápadnej časti Mestského okruhu, ktorého celková dĺžka predstavuje 6 382 m a dopĺňa tak už súčasnú časť okruhu o dĺžke cca 17 km s tunelmi Zlíchovským, Mrázovkou a Strahovským. Po sprevádzkovaní, plánovanom v roku 2011, tak vznikne najdlhší tunel v Českej republike a taktiež v celej Európe. Čo je podstatné, pri budovaní tohto tunela sa pamätalo aj na cestičky pre cyklistov, ktoré budú jeho súčasťou.

Primátor Londýna chodí do práce na bicykli

Londýn, Veľká Británia. Londýn ako jedna zo svetových metropol sa môže pýšiť svojim starostom, ktorým je Boris Johnson (viď.obr.). Prečo? Pretože, ako jeden z mála chodí do práce na bicykli. Johnson, ktorý je starostom Londýna od roku 2008, sa presadzuje za ekologické druhy dopravy, pričom sa sám ide príkladom. O tom, že jazda na bicykli nie je vždy zábavná, svedčí niekoľko faktov, keď aj primátor sa stal utrpel skoro smrteľnú nehodu na bicykli pri zrážke s nákladným automobilom. Dokonca sám zachránil jednu ženu, ktorú ohrozovali vyčíňajúci tínedžeri. Naviac tento rok chce v Londýne zaviesť po vzore ostatných miest systém verejných bicyklov Bixi.



Trojposchodová garáž pre bicykle v Štokholme

Štokholm, Švédsko. Tak túto novú úschovňu pre bicykle plánujú postaviť v Štokholme blízko stanice Älvsjö. Dôvod, prečo chcú investovať do vybavenosti pre cyklistov, je ten, že za posledné roky sa zvýšil počet cyklistov, ktorí potrebujú uschovať bicykle.



V Portlande značia sharrows

Portland, USA. V americkom meste Portland, ktoré sa považuje za najviac rozvinuté z pohľadu cyklistiky sa rozhodli vyznačiť pruhy pre cyklistov vodorovným dopravným značením nazývaným „sharrows“. Ide o tzv. cyklopiktogramy, ktoré sa používajú na spoločnom pruhu pre cyklistov a ostatné druhy dopravy. Projekt uvažuje, že sa tieto piktogramy budú vyznačovať každých 100 stôp, čo predstavuje približne 30 metrov. S označovaním začali už v roku 2008. Počíta sa vyznačiť 1700 piktogramov na úseku dlhom 17 míľ (cca. 27 km), pričom je k dispozícii 19 500 amerických dolárov.

Predstavujeme vám osobnosť cyklistiky.

Rozhovor s Radkou Žákovou



Radka Žáková pôsobí v Plzni, pričom medzi cyklistami je poznajú viac ako CykloRADKA. Cyklistickej verejnosti v Čechách je známa ako cyklistická aktivistka a novinárka. Je to milá a srdečná žena, ktorá je energicky zapálená pre cyklistiku. Prinášame vám zaujímavý rozhovor s ňou.

Skúste sa nám predstaviť, povedať niečo o sebe.

???????

Som skôr známa ako cyklosprievodkyňa, pretože som začínala svoje cyklistické aktivity cykloprehliadkami po Plzni a po jej okolí. V roku 2010 to je už 7 rok, čo ich robím. Inak som tiež cyklistická novinárka, vytváram už tretí rok regionálny informačný portál plzenskonakole.cz. Portál je určený všetkým cyklistom, ale nielen tým čo jazdia po Plzni, aj našom kraji, ale aj tým, čo by k nám chceli prísť bicyklovať. Snažím sa poskytovať aktuálne informácie formou aktuálnej cyklistickej publicistiky na hlavnej stránke, ale aj praktické informácie k cyklovýletom a zaujímavým miestam, ktoré sa u nás dajú na bicykli pozeráť. Zaujíma ma teda všetko,



čo zaujíma cyklistov, všetko, čo sa týka bicyklov ako aj iné inšpirácie zo sveta, ktoré by mohli byť do nášho kraja nejako aplikované. Čo ma skutočne teší, je fakt, že návštevnosť portálu plzenskonakole.cz sa v cyklistickej sezóne 2009 oproti predchádzajúcemu roku takmer zdvojnásobila a predstavuje mesačne okolo šesť tisíc unikátnych návštev. Každý týždeň sa snažím napísať aspoň jeden nový článok na hlavnú stranu, v cyklistickej sezóne to bývajú niekedy až tri, čo znamená, že pokiaľ je niekde nejaká akcia napríklad otváranie novej trasy, idem tam na bicykli a ešte behom večera zverejňujem článok, aby bol na webe skôr ako v novinách. Keď som písala grantovú žiadosť na vytvorenie „plzenského cyklowebu“, hľadala som inšpiráciu aj inde. Mojimi vzormi boli portál NaKole.cz, ktorý edituje Jitka Vrtalová z Prahy, a portál cyklistikakrnov.com. Robím regionálny portál a tak pokiaľ zverejňujem informácie z iných krajov, musí mať k tomu nášmu voľajakú väzbu. Dlhšiu dobu spolupracujem s Jardom Martinkom, našim českým národným cyklokoordinátorom. Od októbra preňho robím elektronický newsletter, ktorý rozosiela na úrady po celej Českej republike aj k vám na Slovensko, ako viem.

???

Máte nejaký recept pre Slovensko a hlavne na čo si dať pozor pri rozvoji cyklistickej dopravy, na čo sa zamerať atď.?

Priznám sa, že z môjho pohľadu sa javí ako užitočné venovať sa veľa mediálnej prezentácii, pretože veľa problémov vzniká zlou alebo nedostatočnou komunikáciou. A ja si myslím, že tých ľudí, čo by radi jazdili na bicykli je veľa, preto je dôležité, stále vysvetľovať - tým sa dá veľa pomôcť. Ako náhle je ľudí na cestách na bicykli viac, podpora cyklistiky bude jednoduchšia. Cyklisti sú videní a ak napríklad jazdia na nebezpečných úsekoch, tak vybudovanie cyklotrasy je skutočne na mieste.

Prekvapilo vás niečo v pozitívnom alebo negatívnom zmysle na Slovensku, čo sa týka cyklistiky?

???

Tak ja som čakala potom, čo som sa stretla s niektorými slovenskými cyklistami, že ľudí, čo chodia na bicykli dopravne (do práce, škôl a pod.) nebude na Slovensku veľa, ale bola som milo prekvapená, keď som si ráno na bicykli prechádzala cyklotrasy v Žiline, koľko ľudí som tu na bicykli stretla. To, čo ma trochu zarazilo, bolo to, že išlo väčšinou o mladých ľudí, ktorí však nemali prilbu, pričom hlavne u tých mladých by som to čakala. To je asi ďalšia téma pre mediálnu prácu.



CykloRadka na elektrobicykli v meste

???

S akými problémami ste sa stretla v Čechách alebo v Plzni pri vytváraní podmienok pre cyklistickú dopravu?

Pri podpore cyklistiky sme narážali a stále narážame na problémy. Jedným z nich je, že cyklistika zasahuje do niekoľko oblastí: doprava, cestovný ruch, regionálny rozvoj a vo svojom dôsledku aj do zdravotníctva a životného prostredia, takže niekedy si ju politici alebo úradníci pinkajú ako loptu. Preto tiež vznikajú na krajských úradoch funkcie cyklokoordinátora. Od minulého júna má Česká republika aj národného cyklokoordinátora, ktorého menoval minister dopravy. Druhý problém býva vo vzťahu k cyklistike. Cyklistov je medzi úradníkmi a s politikmi veľa a práve veľa dobrých projektov vzniklo vďaka zapáleniu týchto ľudí. Vždy sa teda snažíme spolupracovať s tými, čo radi bicyklujú, ide to oveľa ľahšie.

Máte vy osobne nejaké obľúbené mesto z Čiech alebo zahraničia, teda okrem Plzne, ktoré vy sama považujete za akýsi vzor v oblasti cyklistickej dopravy?

???

Čo sa týka Čiech, tak každé mesto má svoje špecifikum. Ako dobrý príklad by som dala aj Plzeň, pretože sme sa dostali na slušnú úroveň a pokiaľ by som to mala porovnať s Prahou alebo Hradcom Králové, tak na tom nie sme vôbec zle. Vlni bol projekt zelených stezičiek pozdĺž plzenských riek ako prvý z východného bloku ocenený Európskou cyklistickou federáciou v sekcii mobilita. Ja by som sa chcela skôr inšpirovať zahraničím, kde dopravné riešenia budujú už predsa len dlhšiu dobu. Jazdila som trochu v Holandsku, takže som spoznala, aké je to jazdiť na bicykli v Utrechte, Amsterdamu a v Hilversume. Tam je to dosť prepracované, ale to, čo sa mi páči, ale bohužiaľ som tam osobne ešte nebola, je mesto Freiburg v Nemecku, ktoré má cyklistickú dopravu riešenú komplexne v určitej štvrti, kde je zákaz vjazdu motorovým vozidlám a to je podľa môjho názoru záležitosť aj našej cyklistickej budúcnosti, kde dúfam aj my budeme mať zóny, kde bude maximálne obmedzená automobilová doprava a bude preferovaná cyklistická a pešia doprava. Zlepší sa tak kvalita životného prostredia. Teraz sme na to, ale ešte príliš pohodlný.

Radka, je o vás známe, že používate aj elektrobicykel. Aké s ním máte skúsenosti?

Ja mám niekoľko bicyklov. Asi tak desať rokov som používala vždy jeden bicykel na výlety a jeden nákladný na jazdu po meste, nákupy atď. Nákladné kolo mám stále, výletné som si nechala urobiť od firmy DURATEC, ktorá sídli kúsok od Plzne, s rámom na mieru a tak mám konečne kolo, aké som na svoje dlhšie výlety potrebovala. Elektrobicykel vyplnil miesto pre moje služobné cesty po meste. Je to ideálne kolo do mesta, zvlášť do Plzne, kde máme aj kopčky. Jazdím na ňom na tlačové konferencie, na jednania na úrad aj na večerné akcie, vždy ma teší, že sa môžem obliecť „za dámu“ a nedôjdem spotená ako na mojom druhom mestskom bicykli. Myslím, že elektrobicykel je ideálny práve pre dámy a dievčatá, ktoré chcú aj na bicykli vyzeráť ako dámy. Na skladačom elektrobicykli idem niekedy aj na konferencie, napríklad do Žiliny so mnou cestoval vo spiacom kupé. O svojich dojmach zo Žiliny som napísala aj článok: www.plzenskonakole.cz/cz/zilinou-na-elektrokole-604.htm.

Kto je Radka Žáková?

V Čechách známa skôr ako CykloRadka. Študovala na gymnázium v Plzni na Mikulášskom námestí vo triede so zameraním na matematiku a fyziku. Absolvovala technickú kybernetiku na Vysokej škole strojnnej a elektrotechnickej v Plzni (teraz Západočeská univerzita). Pracovala ako programátorka, potom v rodinnom nakladateľstve sci-fi literatúry LASER, po materskej dovolenke pracovala osem rokov na plzenskom magistráte – viedla odbor propagácie a tlače ako aj tlačovú hovorkyňu. Na bicykli jazdí s malými pauzami (napr. v tehotenstve) už od základnej školy. Profesionálne sa podpore cyklistiky venuje už siedmy rok ako cyklosprievodkyňa, novinárka a odborná poradkyňa a autorka cykloprojektov. Ročne najazdí na bicykli 6 – 9 tisíc kilometrov. Má dcéru Helenu (19rokov). Rada cestuje a spoznáva nové miesta, kultúru a ľudí. Rada fotografuje, športuje a vytvára veci, kde môže uplatniť svoju kreativitu.

CV

Za rozhovor ďakuje Marián Gogola



Vybavenosť pre bicykle

Strážené parkovisko pre bicykle - Štuttgart Vaihingen

Marián Gogola

Štuttgart je nemecké mesto s približne 600 tis. obyvateľmi. Okrem príjemného mestského prostredia je možné všimnúť si veľkú popularitu používania bicyklov. Podiel ciest vykonaných bicyklom je približne 6%. Mňa osobne zaujala Bicyklová servisná stanica (Fahrrad service station) na železničnej stanici Vaihingen. Môžete si tu bezpečne odložiť bicykel a ďalej pokračovať MHD alebo vlakom, prípadne si ho požičať. Okrem toho tu poskytujú aj základný servis pre bicykle, ako drobné opravy, nafúkanie kolesa a pod..



Je vidieť, že kapacita nestačí a tak sú bicykle zaparkované na stojanoch na začiatku nástupišťa.

Stanica je otvorená od pondelka do piatku od 7:00 do 20:00.

*Cenník za uschovanie bicykla je nasledovný: 0,5 € za deň,
2 € za týždeň,
5 € za mesiac,
50 € za rok*

O meste Štuttgart budeme ešte počuť v súvislosti s podporou ekologických druhov dopravy. Predstavitelia mestskej samosprávy na čele s aktívnym primátorom Wolfgangom Schustrom aktívne podporujú svojimi opatreniami ekologické druhy dopravy ako je MHD a cyklistická doprava. Ich stratégia obsahuje celý rad opatrení, ktoré slúžia na to, aby sa obyvatelia cítili vo svojom meste dobre, a aby využívali čo najmenej osobný automobil. Keďže mesto je postavené na viacerých kopcoch, bicyklovanie od jedného bodu k druhému môže byť občas riadna námaha.

Preto sa samospráva spojila s britským výrobcom elektrických bicyklov, firmou Pedelec, aby spustili program verejného požičiavania elektrických bicyklov. Zaujímavosťou je to, že elektrobicykle si kúpia samotní občania, no nekupujú si batérie ani nabíjačky na ne. Totiž na elektrobicykle si môžu požičať batérie z približne 500 verejných stanovísk, kde sa budú batérie môcť dobíjať.



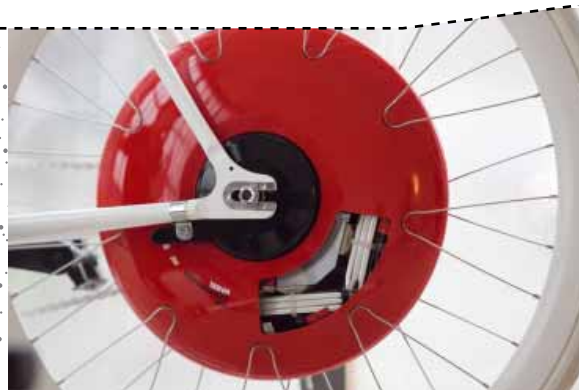
Cyklotechnológia

Počas summitu v Kodani predstavili nový prototyp bicykla

Bibiána Poliaková

Výsledky z Kodanského summitu o klimatických zmenách sú viac ako rozpačité a možno stručne povedať, že sa nič svetoborné nedosiahlo. Avšak konkrétnym prínosom pre zníženie emisií bolo predstavenie nového bicykla, ktorý vyvinuli výskumníci na MIT (Massachusetts Institute of Technology z USA) v rámci skupiny Copenhagen Wheel team. Cieľom tohto projektu je to, aby ľudia začali používať bicykel do práce a škôl ako alternatívny a zelenší druh dopravy a zredukovali využívanie automobilov.

Zmena dizajnu bicykla je evidentná už na prvý pohľad. Zadné koleso bicykla obsahuje v strede zariadenie, ktoré využíva kinetickú energiu. Tá je rekuperovaná elektrickým motorčekom, pričom nabíja batérie. Elektrinu z batérie je potom možné využívať na ďalšie funkcie ako Bluetooth zariadenia s napojením na iPhone, ktorý dokáže zbierať informácie o rýchlosti, smere, prejdenej vzdialenosti, znečistení ovzdušia ako aj priateľov, ktorí sú v blízkosti. Určite zaujímavý a inovatívny spôsob ako ekologicky využiť bicykel.



Detail Kodanského kolesa.

Aktivizmus

Cyklistická aliancia ako odpoveď na Stratégiu dopravnej politiky Slovenskej republiky

Marián Gogola

Papier znesie všetko, asi tak by sa dalo vychádzať z faktu, že Slovenská republika ako jedna z krajín EÚ síce deklarovala naplňať Lisabonskú stratégiu a strategické dokumenty, ktoré sa vzťahujú na trvalo udržateľnú mobilitu svojich občanov, avšak pri konkrétnych opatreniach veľa vody nenamútila. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií síce vypracovalo strategický dokument s názvom "Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015", ktorý obsahuje jednotlivé ciele dopravnej politiky, avšak ak by sme si to rozmenili na drobné viaceré ciele nebudú môcť byť naplnené kvôli tomu, že nie sú vytvorené podmienky, ktoré by ich systémovo pomáhali rozvíjať. Dopravná politika navyše určuje princípy ochrany životného prostredia a podporovaním druhov dopravy, ktoré sú ohľaduplné k životnému prostrediu. Dokument uvádza strategický cieľ 2. "Zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry, kde v prioritě 2.6 „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry pre nemotorovú dopravu“ uvádza, že súčasný stav dopravnej infraštruktúry pre chodcov a cyklistov nie je vyhovujúci a požaduje vybudovanie a rozvoj cyklistickej infraštruktúry. Špecifický cieľ 4: „Znižovanie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie“ určuje prioritu 4.1 „Rozvoj verejnej hromadnej dopravy – podpora trvalo udržateľného rozvoja mobility obyvateľstva“. Priorita 4.4: „Rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy“ počíta s rozvojom podmienok cyklistickej dopravy ako aj koncepcie cyklistickej dopravy na úrovni VÚC a samotných miest a obcí. Aj keď priority tohto dokumentu podporujú rozvoj cyklistiky na úrovni samosprávnych krajov a obcí, je nutné podotknúť, že mestá a obce až na malé výnimky nemajú jednak finančné možnosti, ako aj skúsenosti s rozvojom cyklistickej infraštruktúry ako aj podmienok pre cyklistickú dopravu v rámci mesta. Preto považujeme za nutné, aby sa našla inštitúcia na úrovni štátu (napr. Ministerstvo dopravy), ktorá by aj cyklistickú dopravu zastrelila a pomáhala aspoň nasmerovať a vytvoriť základné priaznivé podmienky pre jej rozvoj. Veď je to na smiech, keď ministerstvo, v ktorého pôsobnosti sú všetky druhy dopravy, ju vôbec nemá v kompetencii.

Okrem tohto dokumentu, ktorý je skôr strategický a deklaračný absentuje koncepčný dokument vo forme národného cyklistického plánu aký je napr. v Nemecku, prípadne cyklistického akčného plánu, ktorý by definoval jednotlivé časové obdobia v prijatí jednotlivých opatrení. Pričom vo viacerých krajinách EÚ existuje všestranná podpora tomuto druhu dopravy a sú schválené národné rozvojové stratégie cyklistickej dopravy. Intenzívnejšia implementácia cyklistickej dopravy do dopravných systémov vedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia. Cyklistická doprava sa tak stáva dôležitým prvkom udržateľnej mobility. Z pohľadu ministerstva dopravy pôšt a telekomunikácií existuje priestor na cyklistickú podporu, ktorá v súčasnosti absentuje, pričom sa stačí pozrieť na skúsenosti krajín ako Rakúsko, Slovinsko, Česká republika, Maďarsko, Holandsko, Francúzsko, Belgicko, Dánsko a pod. Zoberme si už len príklad zo susednej Českej republiky, kde sa len rozvoju cyklistickej dopravy venujú systematicky a majú vytvorenú svoju cyklostratégiu (www.cyklostrategie.cz). Od roku 2001 do roku 2007 sa zo Státního fondu dopravní infraštruktúry (SFDI) vyčlenilo celkom 467 miliónov Kč. Pre rok 2008 sa vyčlenilo 259,7 milióna Kč a pre rok 2009 180 miliónov Kč. Takéto čísla môžeme len ťižko závidieť. Cyklistická doprava je pritom v súčasnosti vo väčšine krajín EÚ akceptovaná ako ekonomický, environmentálne výhodný a zdraviu prospešný dopravný subsystém, predstavujúci reálny spôsob prepravy pre každodenné cesty kratšieho charakteru v obciach a mestách. Investičné náklady v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou sú oveľa nižšie a efektívnejšie využívané. Cyklistická doprava je menej náročná na priestor, čím dokáže konkurovať hlavne individuálnej automobilovej doprave v meste a problémom, ktoré má s parkovaním. Za týmto účelom chceme vytvoriť Cyklistickú alianciu Slovenska. Cyklistická aliancia bude zatiaľ na neformálnom základe a jej platforma bude doplnená o skupinu odborníkov, zástupcov miest a obcí, vyšších územných celkov ako aj ministerstva a všetkých tých, ktorí chcú cyklistiku podporovať. Nechceme, aby boli vytvárané ďalšie dokumenty „do šuflíka“, ale aby existoval priestor od iniciatívy občanov, nadšencov, cez zástupcov jednotlivých miest a obcí až po celonárodnú úroveň. Navyiac by sme chceli systematicky vytvárať podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy na Slovensku koncepčne, postupne po jednotlivých krokoch.

Aké sú naše ciele?

????????

- » Zlepšenie legislatívneho prostredia v oblasti cyklistickej dopravy na úrovni konkrétnych pripomienok apod.
- » Vtiahnutie zodpovedných do rozvoja a zlepšovania podmienok cyklistickej dopravy.
- » Vytvorenie celonárodnej inštitucionálnej podpory z úrovne ministerstva.
- » Koordinovanie rozvoja cyklistickej dopravy v rámci jednotlivých miest a obcí.
- » Rozvoj cyklistickej infraštruktúry a podmienok pre ňu v rámci miest a obcí.
- » Podpora pri budovaní cyklistickej infraštruktúry ako cyklistických parkovísk a odstavných plôch.
- » Vyčlenenie finančných prostriedkov z úrovne štátu na rozvoj cyklistickej dopravy každý rok.
- » Podpora pri budovaní cestičiek pre cyklistov.
- » Podpora inovácií v oblasti riešenia cyklistickej dopravy.
- » Chceme vytvoriť priestor pre výmenu skúsenosti v jednotlivých mestách a obciach na Slovensku a ukázať úspešné príklady zo zahraničia.

Medzi najväčšie problémy pri rozvoji cyklistiky ako dopravného systému vidíme:

- 1 Nedostatočný „imidž“ cyklistiky ako formy dopravy (reklama, podujatia, pohnútky).
- 2 Chýbajúce, funkčné, akcieschopné združenia cyklistov presadzujúcich svoje práva na alternatívnu mobilitu, ktoré by boli schopné ovplyvniť verejnú mienku, mobilizovať pasívnych a presvedčiť zodpovedných.
- 3 Chýbajúce medzirezortné zoskupenia na podporu rozvoja cyklistiky.
- 4 Chýbajúci „tlak“ na zodpovedných od verejnosti a vplyvných výrobcov a združení.
- 5 Chýbajúce „osvietené“ osobnosti s rozhodovacou právomocou presadzujúce nemotorizovanú mobilitu.
- 6 Chýbajúce koncepcie rozvoja nemotorizovaných foriem mobility v stratégiách miest a obcí.
- 7 Chýbajúca technická „umožňujúca“ infraštruktúra – sieť bezpečných trás v intraviláne a extraviláne obcí.
- 8 Nedostatočné podporné (najmä finančné) mechanizmy pre budovanie cyklotrás v obciach.
- 9 Chýbajúce bezpečné úložné miesta pre bicykle najmä (pri obydlíach, zamestnaní, obchodoch, úradoch, školách, ubytovacích a reštauračných zariadeniach a voľnočasových strediskách, atď.).

Kto sa k nám pripojil?

OZ Mulica - Žilina, Bicyba Bratislava, Cykloklub Poľana, Detva, JUS - Turčianska bicyklová skupina, Cyklistická únia mesta Košice, Spolok na podporu skrášľovania Košíc, ASK Inter Bratislava – turistický klub,



Zároveň vyzývame aj ostatné občianske združenia, cyklistické spolky, mestské a obecné úrady, vyššie územné celky, aby sa k nám pridali! Najbližšie by sme chceli iniciovať stretnutie pracovnej skupiny, kde by sme sa dohodli, aké reálne kroky začneme podnikať v rozvíjaní podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku.

Ak teda máte záujem spolupracovať, vyplňte registračný formulár na www.mulica.sk v sekcii Cyklistická aliancia.

Cyklistická doprava a legislatíva

V tejto časti by sme sa radi venovali legislatíve, teda zákonom, normám a vyhláškam, ktoré ovplyvňujú cyklistickú dopravu, či už z pohľadu premávky na pozemných komunikáciách alebo zásadám pri návrhovaní cyklistickej infraštruktúry.

Pravidlá cestnej premávky a cyklistika – 1 časť.

Pripravil Marián Gogola

Niektorí cyklisti zabúdajú na to, že pokiaľ idú na bicykli na pozemných komunikáciách stávajú sa klasickými účastníkmi cestnej premávky a platia pre nich určité povinnosti dodržiavania pravidiel cestnej premávky.

Základné pravidlá sú definované v Zákone o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov č.8/2009 Z.z. pre cyklistov je dôležitý § 55, ktorý ustanovuje nasledovné Osobitné ustanovenia o cyklistoch

1 Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky.

3 Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám. Ak je bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy, smie osoba staršia ako 15 rokov viesť osobu mladšiu ako 10 rokov.

4 Osoba mladšia ako 10 rokov smie na ceste s výnimkou cestičky pre cyklistov, poľnej cesty, lesnej cesty a obytnej zóny jazdiť na bicykli len pod dohľadom osoby staršej ako 15 rokov, ktorá je dostatočne spôsobilá, aby na ňu riadne dozerala, a ktorá zodpovedá za dodržiavanie povinností podľa tohto zákona touto osobou.

6 Ak je zriadená cestička pre chodcov a cyklistov označená príslušnou dopravnou značkou, cyklista nesmie ohroziť chodca. Ak cestička pre chodcov a cyklistov má oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov, sú chodci a cyklisti povinní použiť len pruh pre nich určený; to neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, pri vchádzaní na cestičku pre chodcov a cyklistov a vychádzaní z nej, pričom sa nesmú vzájomne ohroziť.

2 Cyklisti smú jazdiť len jednotlivo za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch. Za zníženej viditeľnosti musí mať cyklista jazdiaci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev.

5 Pomaly idúce alebo stojace vozidlo môže cyklista idúci rovnakým smerom predchádzať aj po pravej strane vozovky alebo krajnici, pokiaľ je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť; to neplatí, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava.

7 Cestičku pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov.





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

9 Cyklista je povinný počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou. Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, táto povinnosť sa vzťahuje aj na jazdu v obci.

Ďalšie povinnosti cyklistov:

-  Cyklisti by mali na cestných komunikáciách jazdiť iba s bicyklom, ktorý spĺňa náležité vybavenie.
-  Deti do 15 rokov sú povinné nosiť na hlave ochrannú prilbu a bezpečnostnú reflexnú vestu.
-  Cyklisti taktiež nesmú jazdiť na bicykli pod vplyvom alkoholu, návykovej látky alebo lieku, ktorý by mohol ovplyvniť jazdu na bicykli. Hlavne na túto skutočnosť sa často zabúda prevažne na vidieku, kde vidieť často zaparkované bicykle.
-  V prípade zlých viditeľných podmienok (napr. za šera, v noci a pod), sú cyklisti povinní mať na sebe oblečené reflexné prvky.
-  Cyklisti nesmú prechádzať cestu cez priechod pre chodcov, ale len cez priechod pre cyklistov. Ak chcú prejsť cez priechod pre chodcov, musia zosadnúť z bicykla a prejsť po ňom pešo.
-  V prípade porušenia ustanovení zákona o cestnej premávke a ostatných predpisov môžu byť pokutovaní.
-  Negatívne môžeme hodnotiť fakt, že vodič nemusí dať cyklistovi na priechode pre cyklistov prednosť ako je to napr. v prípade chodcov, ale musí dbať len zvýšenú opatrnosť voči cyklistom.

Cyklistické mestá – Kodaň

V ktorom meste podľa vás jazdí najviac obyvateľov na bicykli? Určite viacerí z vás tipujú Amsterdam v Holandsku. Avšak primát naj cyklistického mesta si drží dánska Kodaň, v ktorej vyše 30-40% ciest je vykonaných bicyklom. Tento ekvivalent predstavuje približne 1,2 milióna kilometrov denne. Kodaň s približne 1,2 obyvateľmi je mesto charakteristické vysokými životnými nákladmi, ale aj jedným z najlepších a najekologickejších miest na život, pričom pre cyklistov predstavuje cyklistický raj. Mestská samospráva už desiatky rokov podporuje rozvoj cyklistickej infraštruktúry, pretože bicykel neodmysliteľne patrí k životu v Kodani.

Fakty:

Počet obyvateľov: 1,2 milión

Dĺžka cestičiek pre cyklistov: 350 Km

Zelené cesty: 40 km

Život na bicykli v Kodani nie je teória, ale skutočnosť.

Ľudí na bicykloch môžete vidieť počas celého roka, teda nielen v lete, keď je teplo, ale aj v zime.



Bicyklujú skutočne všetci

Taktiež v Kodani majú aj špeciálne koše pre cyklistov, do ktorých sa dá zahodiť odpad počas jazdy na bicykli. Naviac majú aj automatický sčítač cyklistov. V samotnom meste používajú aj tzv. cargobike, čo sú bicykle, pomocou ktorých môžete odviešť aj menší náklad, prípadne ho použiť ako cyklokočík.



V meste existujú veľmi silné občianske združenia, ktoré sa venujú podpore cyklistickej dopravy ako napr. Copenhagenize, Copenhagen cycle chic, ktoré majú svetové renomé, pričom poskytujú veľa informácií o cyklistickom živote v meste. Ak práve nemáte vlastný bicykel, nevadí. V Kodani môžete použiť systém verejných bicyklov Bycyklen.

BYCYKLEN – Kodanský systém verejných bicyklov
Dánska metropola má aj svoj verejný systém bicyklov, ktorý sa nazýva BYCYKLEN. Zaujímavé je to, že sú k dispozícii zadarmo, pretože systém dotujú sponzori. Bicykle sú však uzamknuté a na ich odomknutie potrebujete 20 dánskych korún v minciach. Tie dostanete späť, keď bicykel vrátite. Ak by sa vám náhodou bicykel pokazil, stačí zavolať na servisné číslo a za vami príde mobilná opravovňa, ktorá vám pomôže odstrániť poruchu na bicykli.

Marián Gogola

Bycyklen fakty:

Systém verejných bicyklov môžete využívať od apríla do novembra.

Počet bicyklov: 2000

Počet stanovišť: 110

1 servisné stredisko

4 mobilné opravovne



Kodaň aj keď je už v súčasnosti jednotkou vo využívaní bicyklov, nechce v tomto trende poľaviť a preto si stanovila pre rok 2015 ambiciózne ciele ako:

1. Zvýšiť počet obyvateľov, ktorý budú využívať bicykel do práce a škôl aspoň. Cieľ je aspoň 50% obyvateľov.
2. O polovicu znížiť počet cyklistov zranených pri dopravných nehodách
3. Spustiť nový systém verejných bicyklov. Tomu predchádzala medzinárodná dizajnerská súťaž, v ktorej mali navrhnúť nové typy bicyklov, ktoré tento systém bude používať.



Ako napovedá už samotný názov, v tejto rubrike sa budeme venovať internetovým stránkam, ktoré sa zaoberajú cyklistikou z pohľadu dopravného systému, riešení komunikácií alebo cyklistickým aktivizmom.

Existuje nepreberné množstvo zväčša zahraničných stránok, no my sme tento mesiac vybrali dve webstránky. Prvú, s ktorou nebudete mať problém, je totiž v češtine.

www.cyklostrategie.cz

Konkrétne túto stránku možno hodnotiť ako komplexnú, pretože obsahuje všetky základné informácie, či už z oblasti výhod cyklistickej dopravy, jej dopadu na zdravie, ako aj oblasti zdrojov financovania cyklistickej infraštruktúry, cykloturistiky, samosprávy apod. Obsahuje aj veľké množstvo príkladov zo zahraničia. Možno o nej povedať, že to nie je len nejaká aktivistická stránka, ale oficiálna stránka Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy v českej republike. Taktiež si na nej môžete pozrieť mapy súčasných cyklotrás v ČR. Jej štruktúru by sme mohli považovať za vzor pre podmienky Slovenskej republiky.

 Odporúčame si pozrieť: strategické dokumenty, príklady
Pre koho je určená? pre politikov, aktivistov, skrátka pre všetkých

 Druhou stránkou je web Kodanského nezávislého cyklistického združenia, ktoré robí advokáciu cyklistickej doprave

www.copenhagenize.com

Ide o stránku, ktorá zachytáva cyklistický život v Kodani počas celého roka. Nájdete tu informácie, či už o konkrétnych riešeniach cyklistickej infraštruktúry alebo cyklistickej vybavenosti. Stránka poskytuje taktiež informácie o dianí zo sveta, takže ju možno považovať za výborný cyklistický blog. Jej nevýhodou je možno to, že je napísaná v angličtine, ale aj pre tých ktorý nevedia po anglicky ponúka veľa výborného obrazového materiálu.

 Odporúčame: informácie o cyklistických riešeniach v Kodani

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2010 Ročník I ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

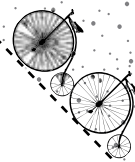
01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.



Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková » sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martínek » jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Branislav Šarkan » branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk

Ing. Radovan Červienka » rado.cervienka@gmail.com

Ing. Viera Štupáková » horeadole@gmail.com

Ing. Marián Gogola, PhD. » info@mulica.sk

Ing. Bibiána Poliaková » bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk