

# Cyklistická doprava

Číslo 2

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

# Obsah

Cyklosprávy z domova 3

Cyklosprávy zo sveta 4

Aktivizmus 5

Cyklistická doprava a legislatíva 6

Druhy bicyklov a ich charakteristika 9

Cyklodoprava v Detve 9

Cykloklik 11

Listáreň 11

Editoriál 12

## Pedál

Pri zostavovaní druhého čísla sa výnorila otázka kam profilovať časopis – poskytovať optimistické, alebo pesimistické správy o stave cyklistickej dopravy. Získavať a radovať sa z každej informácie o podpore, malých, významných, či nevýznamných činoch podporujúcich cyklistickú dopravu, alebo dementovať a komentovať správy z novín a agentúr, ako sme na tom dobre s cyklochodníkmi oproti Arktide. Zatiaľ sa snažíme profilovať vyvážené, komentovať, predkladať na posúdenie, posudzovať

objektívne, aj keď nie vždy nám to výjde. Témy, s ktorými pracujeme sú často na hrane dobrej a zlej správy, plné kačíc, neobjektivity a poplatnej pravdy. Budeme radi ak budete reagovať. Tým hlavným, kto rozhodne, ako so správami naložiť ste vy samotní. Aj preto zaradzujeme novú rubriku „Cyklolistáreň a cykloporadňa“, v ktorej budeme uverejňovať vaše pripomienky, komentáre, či odpovede na vaše otázky. Dúfame a veríme, že aj druhé číslo časopisu zameranom na cyklistickú dopravu, bude nové a novým ostane aj naďalej. Dúfame, že Vám dodá osvieženie pri behu na dlhé trate za cyklochodníkmi, či pri boji s veternými mlynmi, či už s pochopením a nepochopením.

## „Nová Greenways v Bratislave“

Pripravili: Radovan Červienka a Soňa Šestáková

Bratislavskí cyklisti sa môžu tešiť na ďalšie kilometre, kde sa nebudú musieť vyhýbať autám. Ide o verejnú komunikáciu pre cyklistov a korčuliarov, ale aj na prechádzky či rekreačný beh. V tomto roku pre nich pribudne úsek pod názvom Kopčianska zelená cesta. Cesta má spojiť Viedenskú cestu s Petržalským korzom a vyústi až v rakúskej obci Kittsee. Pribudnú oddychové zóny s mobiliárom - lavičkami, odpadkovými košmi či stojiskami na bicykle. Takmer 90-tisíc eur by malo ísť z eurofondov, piatimi percentami by sa mala podieľať mestská časť. Tá pri projekte spolupracuje aj s mestskými časťami Rusovce, Jarovce, Čunovo a deviatimi prihraničnými rakúskymi obcami. V súčasnosti majú bratislavskí cyklisti a korčuliari k dispozícii 65 km ciest medzinárodného štandardu, pričom najvýznamnejšou je dunajská trasa zaradená do európskej siete ciest (ide o približne 35 km trasa po oboch stranách Dunaja). Cyklistická verejnosť ma zároveň v Bratislave k dispozícii trasy celomestského charakteru s celkovou dĺžkou 25,4 km.

## BICY – Bicykle v regiónoch a mestách

V rámci druhej výzvy programu Central Europe zameraného na medzinárodnú spoluprácu v Strednej Európe, bol okrem iných projektov s participáciou slovenských partnerov úspešne schválený aj projekt BICY. Ako oficiálny partner v ňom figuruje Košický samosprávny kraj. Projekt „BICY“ ponúka príležitosť prostredníctvom skúsenosti od sofistikovanejších partnerov v západnej Európe, zmapovať a analyzovať existujúce cyklotrasy a navrhnuť ich úpravy, prípadne nové trasy na základe európskych štandardov a trendov. „Cieľom je vytvorenie koncepcie rozvoja cyklotrás a cyklochodníkov v našom kraji, vytvoriť technické a projektové dokumentácie, a tak ponúknuť konkrétne nástroje samosprávam a združeniam na rozvoj cykloturizmu“, povedala Ing. Natália Bránska z Referátu cestovného ruchu. Dôležitou súčasťou projektu je zabezpečiť osvetu zameranú na zvýšenie záujmu o tento ekologický spôsob dopravy.

## Central MeetBike

Posilnený úspešným schválením medzinárodného projektu BICY venovaného rozvoju podmienok pre cykloturistiku, sa pripravuje ďalší cykloprojekt s medzinárodnou účasťou - Central MeetBike. So zahraničnými partnermi z Nemecka, Česka a Poľska sa na jeho príprave podieľajú dve slovenské mestá - Žilina a Prešov, pod záštitou VUD Žilina. Central MeetBike je zameraný na podporu a rozvoj podmienok pre integrovanú cyklistickú dopravu ako plnohodnotného dopravného systému v mestách, s cieľom zlepšiť súčasný stav mobility občanov vzhľadom na razantný nárast individuálneho motorizmu.

## Poprad a Vysoké Tatry vybudujú cyklochodník

POPRAD. Mesto Poprad a Vysoké Tatry začali s prípravou výstavby cyklochodníka, ktorý by mal spojiť obe mestá. „Najzmysluplnejšia, ale aj najdrahšia, je trasa cez Veľkú Lomnicu a Tatranskú Lomnicu. Je najpriateľnejšia aj pre Vysoké Tatry,“ povedal pre SITA primátor Popradu Anton Danko. Druhou alternatívou je priame spojenie Popradu a Starého Smokovca pozdĺž cesty II/534 a trate Tatranských elektrických železníc. Popradský primátor sa skôr prikláňa k prvej alternatíve, ktorá by viedla cez mestskú časť Matejovce, Veľkú Lomnicu, Tatranskú Lomnicu do Starého Smokovca. Výhodou tohto riešenia je aj perspektívne napojenie na cyklistický chodník, ktorý pripravuje mesto Kežmarok smerom na Huncovce. Výstavbu cyklistického chodníka podporila vláda na rokovaní v Poprade 25. novembra 09. Na tento účel vyčlenila vláda z rezervy jeden milión eur. Náklady na výstavbu alternatívy presiahnu podľa Danko päť miliónov eur. Peniaze na výstavbu chce Poprad získať aj z európskych fondov. Priame spojenie Popradu so Starým Smokovcom má len 13 kilometrov. Cyklistické spojenie medzi Popradom a Vysokými Tatrami by mohlo byť reálne o päť rokov. Nový cyklistický chodník by mal byť napojený na už existujúci cyklochodník medzi Popradom a Svitom. Tento rok plánuje mesto Poprad z vlastných zdrojov pokračovať vo výstavbe ďalšej etapy cyklistického chodníka zo sídliska Juh do mestskej časti Kvetnica.

zdroj: SITA

**Fakty o projekte BICY:** začiatok - február 2010  
**Financovanie projektu:** koniec - január 2013

	KSK	Spolu (11 partnerov)
Príspevok ERDF	131.251,90	1.633.692,91
Spolufinancovanie (15%)	23.162,10	427.520,84
Spolu	154.414,00	154.414,00

Prvé pilotné aktivity, ktoré súvisia projektom BICY už prebehli v rámci projektu Cyklotrasy v koridoroch Vinnej a Gotickej trasy (hradené z rozpočtu KSK), kde bola urobená analýza existujúcich cyklotrás a urobený návrh nových, vrátane technickej a projektovej dokumentácie. Viac informácií o projekte BICY čoskoro aj na oficiálnej projektovej web stránke.



Cieľom je prevziať praktické skúsenosti z oblasti integrovaného plánovania cyklistickej dopravy od skúsenejších partnerov, a aplikovať ich na podmienky SR. Vzorom a zdrojom poznatkov majú byť skúsenosti bývalého Východného Nemecka, ktoré stálo v 90-tych rokoch minulého storočia na rovnakej štartovacej čiare ako ostatné postkomunistické krajiny, no za posledných 20 rokov ubehli jeho mestá najďalej, čo sa týka vytvárania podmienok pre cyklistov. Projekt, okrem spracovania spoločnej a individuálnych stratégií pre integrované plánovanie podmienok pre cyklistickú dopravu v partnerských mestách, ponúka jedinečnú príležitosť predovšetkým pre politikov, dopravných odborníkov a pracovníkov samosprávy zúčastniť sa na praktických workshopoch, seminároch a exkurziách zameraných na najaktuálnejšie ukážky a skúsenosti z danej problematiky. Hlavnou myšlienkou a snahou projektu je osloviť práve tých zodpovedných, ktorí každodenne rozhodujú o nás a dať im príležitosť na vlastné oči vidieť a zakúsiť, že sa dajú a ako sa dajú plánovať a realizovať rôzne opatrenia na podporu cyklistickej dopravy v mestách, treba len chcieť.

## Cyklosprávy zo sveta

### Spolupráca železnice a cyklistiky v Kodani

Pripravil: Marián Gogola

V minulom čísle sme informovali o možnosti zobrať si bicykel do vlaku bez ďalšieho poplatku, ktorú umožnili dánske železnice na časti svojich vlakov. Od januára je táto možnosť rozšírená na všetky typy vlakov S-bahn v Kodanskej metropolitnej oblasti. Zaujímavá, ale bola kampaň, pomocou ktorej to Dánske železnice oznámili širokej verejnosti.

Na najrušnejšej cestičke pre cyklistov, kde denne prejde okolo 38000 cyklistov, umiestnili atrapu železničného vozňa, pričom cyklisti museli prejsť skrz tento vozeň. Keď ním prešli, dostali brožúru, ktorá ich informovala o možnosti bezplatného vzatia bicykla do vlaku.



Rozdávanie informačných materiálov Dánskej železnice.



Atrapa železničného vozňa v Kodani.

### Mníchov za bicykle

Mníchov, Nemecko. Nemecká Strana zelených predstavila v Mníchove koncept mestskej mobility budúcnosti, pričom najviac opatrení je venovaných cyklistickej doprave, keďže Mníchov zaznamenal v posledných rokoch nárast cyklistov. Navrhli preto súbor opatrení, ktoré majú pomôcť vybudovať viac parkovacích miest pre bicykle, zlepšiť cyklistickú infraštruktúru, značenia ako aj lepší marketing. Ako jeden z nápadov, ako prilákať ľudí k cyklistike, je tzv. pivný bicykel, kde si môžete popíjať svoje pivo za neustáleho šliapania do pedálov.



Koncept mníchovského pivného bicykla.

### Cestička pre cyklistov za 150 miliónov Kč?

Praha. Česká republika. V Českej republike bolo v posledných týždňoch horúco, keď prišli niektoré médiá s úžasným „úlovkom“, že sa postavila cestička pre cyklistov za enormne veľkú sumu 150 miliónov Kč. Samozrejme, že to bola pravdepodobne dopredu myslená novinárska „kačica“, keďže samotné vybudovanie cestičky pre cyklistov stálo iba 9,4 milióna Kč. Ostatné náklady totiž súvisia s vybudovaním nových cestných a železničných mostov, terénnymi úpravami a pod. Viac je možné si prečítať na <http://www.cyklostrategie.cz>.

## Parkovisko pre bicykle vo Wacshingtone, D.C.

Washington, D.C. USA. V hlavnom meste USA sa vybudovalo parkovisko pre bicykle s moderným dizajnom, ktoré umožňuje uložiť viac ako 100 bicyklov. Okrem bezpečného a stráženého parkovania, poskytuje požičovňu bicyklov a servis. Služi pre cestujúcich ako intermodálna stanica s možnosťou prestupu na verejnú hromadnú dopravu. Otvorené je od 7:00 do 19:00, pričom registrovaní členovia môžu využívať parkovisko 24 hodín po celý týždeň.



## Aktivizmus

### Cyklochodníky v Bratislave, sny a realita.

Na Slovensku bolo za posledných dvadsať rokov vybudovaných množstvo cyklotrás aj vďaka Slovenskému cykloklubu a jeho nadšencom. Sú tu aj cyklochodníky, ktoré vznikli vylúčením motorovej dopravy zo spevnenej koruny hrádze, alebo z bývalých prístupových pohraničných ciest. Teda bez väčších finančných nákladov, využívajúc cudzí majetok za súhlasu vlastníka. V Bratislave bolo na budovaní cyklotrás a cyklochodníkov zainteresovaných niekoľko subjektov a bolo vybudovaných pár úsekov, ktoré idú odnikiaľ nikam. Len niektoré nadväzujú navzájom a dajú sa čiastočne využiť. Na tak veľké a bohaté mesto sa vybuďovalo smiešne málo. Pre diaľnice sa pozemky vyvlastňujú, pre cyklotrasy sú hlavnou výhovorkou. Rozumné riešenie sa nájde, ak je vôľa. V Banskobystrickom kraji sa z iniciatívy Nadácie Ekopolis rozbehol projekt Cyklomobilita spolufinancovaný z Finančného mechanizmu Európskeho hospodárskeho spoločenstva, Nórskeho finančného mechanizmu a štátneho rozpočtu SR, podporovaný VÚC, pre ktorý sú výsledky určené. Cieľom je navrhnuť nové trasy a prepojiť ich s existujúcimi tak, aby umožňovali cykloturistom presúvať sa od východu na západ, z juhu na sever, od jednej zaujímavej lokality k druhej, z kempu do kempu, alebo od vodnej nádrže po druhú po bezpečných a zaujímavých trasách, pričom sa ráta s prepojením do susedných krajov. Jeho súčasťou je i návrh cyklochodníkov vo vhodných lokalitách. Nemala by sa riešením koncepcie cyklotrás a cyklochodníkov a riadením budovania v Bratislave zaoberať VÚC-ka? Doterajšie subjekty by som z tohto procesu vylúčil a zrušil pre ich obmedzený záber. Mala by sa vypracovať koncepcia cyklotrás a cyklochodníkov pre celé VÚC vrátane Bratislavy. Mala by sa na začiatku vydať mapa trás a ciest vhodných pre cyklistov s vyznačeným ochranným pruhom na kraji cesty, kde nebudú môcť byť cyklochodníky. Tieto krajnice ciest však treba upraviť, mnohé sú nezjazdne kvôli vyjazdeným koľajam, a vodiči sa hnevajú, keď cyklisti jazdia stredom cesty?

Prípravil: Peter Jankovič

## Politici na bicykli Dánsky premiér na bicykli

Dánsky ministerský predseda Lars Løkke Rasmussen je známy tým, že okrem pozitívneho postoja k cyklistike, sám bicykel používa. Minulý rok so skupinou iných politikov zorganizoval cyklistickú cestu z dánskej Kodane do Paríža s cieľom poukázať na cyklistickú dopravu ako alternatívnu formu mobility. Určite reálny príklad aj pre našich politikov!

Dánsky premiér pri doplnení energie počas cyklojazdy.



V prvom štádiu treba vytypovať široké chodníky vhodné i pre cyklistov, vybudovať nájazdy a vyznačiť ich. V Ružinove by sa takto dalo ihneď zrealizovať 30 km cyklochodníkov (zo 60 km) bez väčších nákladov s využitím existujúcich širokých chodníkov. Po týchto chodníkoch cyklisti jazdia a tak ich vyznačenie by prispelo k zvýšeniu bezpečnosti chodcov i cyklistov a k zlepšovaniu kultúry spoločného existovania na týchto komunikáciách. Aj v centre mesta existujú široké chodníky, ktoré sú však zapratané autami, takže výhovorka, že sa tu cyklochodníky nedajú budovať neobstojí. Žeby tí, čo o tom rozhodujú, sa obávali, že sami nebudú mať kde parkovať? V jednosmerkách (nie všetkých) treba povoliť, ako vo Viedni vjazd cyklistom v protismere a zaistiť ich bezpečnosť tým, že na strane vodiča nebudú parkovať žiadne autá a bude tu vyznačený aspoň metrový pruh pre cyklistu v protismere. Pri tvorbe jednosmeriek v Bratislave pod hradom nik nemyslel na cyklistov a núti ich k dlhšej trase a do hustejšej premávky. Až sa bude dať jazdiť po Bratislave na bicykli normálne, možno ubudne i áut. Možno by mesto mohlo firmy motivovať nejakou zľavou z dane pri vytvorení podmienok na uskladnenie bicyklov a pri dochádzke zamestnancov do práce na bicykli. Robím cyklokuriéra v Bratislave a viem, čo hovorím. Tiež súčasťou každého stavebného povolenia novej stavby by malo byť zapracovanie cyklochodníka pri každej ceste pri konečných úpravách okolia stavby. Aj takéto maličkosti môžu napomôcť k neskoršiemu riešeniu pohybu cyklistov v Bratislave. A na záver, nenechal by som financovanie cyklotrás na jednotlivé štvrte, veď po týchto cyklotrasách nebudú jazdiť iba jej obyvatelia. A VÚC-ka by snáď mohla skôr získať prostriedky z eurofondov. Ostáva naozaj len na tých hore, ako im záleží na Bratislave a jej obyvateľoch. Tieto argumenty sa však dajú aplikovať i v iných VÚC-kach a dúfam, že aspoň niekoho budú inšpirovať.

# Cyklistická doprava a legislatíva

## Možnosti cyklistov na peších zónach vybraných miest v SR

V mestách SR nie je veľká ponuka cyklistických chodníkov. Centrá miest, konkrétne pešie zóny, by mohli byť jedným z mála miest, kde cyklistom nehrozí nebezpečenstvo od motorových vozidiel. V tomto prípade však práve cyklista predstavuje riziko hrozby pre chodcov a z toho dôvodu pristupujú mnohé mestá k riadeniu cyklistickej dopravy na pešej zóne.

Toto riadenie má rôzne podoby a rôzny dopad na cyklistov.

Vo všeobecnosti ho môžeme rozdeliť na 3 skupiny:

- neobmedzená premávka cyklistov,
- cyklistická doprava povolená s určitými obmedzeniami, časové, priestorové, rýchlostné atď.
- úplný zákaz premávky cyklistov na pešej zóne.

**V nasledujúcich riadkoch sú popísané konkrétne podmienky cyklistov v peších zónach niektorých miest.**

### Bratislava

Cyklista v pešej zóne Bratislava-Staré mesto je povinný dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom, ktorých nesmie ohroziť, ani v pohybe obmedziť. V prípade nevyhnutnosti je povinný z bicykla zosadnúť. Osoba, ktorá sa pohybuje v pešej zóne na bicykli, na lyžiach, korčuľiach alebo na obdobnom športovom vybavení, je povinná sledovať situáciu a nesmie ohrozovať alebo obmedzovať iných účastníkov cestnej premávky.

### Košice

Vjazd nemotorových vozidiel do pešej zóny nie je obmedzený. Nemotorovým vozidlom sa rozumie vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej alebo zvieracej sily, najmä bicykel, ručný vozík, záprahové vozidlo, vozík pre zdravotne postihnuté osoby, koč, rikše a pojazdny predajný pult. Nemotorovým vozidlám je na Hlavnej ulici určený pruh pre cyklistov s predpísaným smerom jazdy a v ostatných častiach pešej zóny stred ulice rýchlosťou pešej chôdze. Na cyklistickom chodníku má osoba na vozíku pre zdravotne postihnuté osoby a cyklista prednosť pred ostatnými vozidlami a chodcami, pričom osoba na vozíku pre zdravotne postihnuté osoby má prednosť pred cyklistami.

### Prešov

Vjazd do pešej zóny v Prešove je pre cyklistov časovo neobmedzený, musia však jazdiť najviac rýchlosťou chôdze, pričom nesmú chodcov ohroziť ani obmedziť.

### Martin

Jazda na bicykli v historickej časti mesta je možná: v čase od 21.00 hod. do 9.00 hod. bez potvrdenia resp. ohlásenia pri organizovaní verejných kultúrnych a športových podujatí na základe osobitného potvrdenia držiteľom preukazu ZŤP na základe osobitného potvrdenia Nemotorové vozidlá sa môžu v historickej časti mesta pohybovať rýchlosťou pešej chôdze.

Mesto	Obmedzenia pre cyklistov					
	úplný	zákaz	priestorové	časové	minimálne	žiadne
Bratislava					●	
Košice					●	
Prešov					●	
Nitra				●		
B.Bystrica	●					
Martin				●		
Trenčín			●			
Zvolen	●					
Michalovce			●			
Humenné			●			
Levice	●					

Pešie zóny si väčšina miest vytvára v centrách svojich miest, kde sa nachádza obchodné či historické jadro mesta. Presne definované sú vo Všeobecných záväzných nariadeniach samosprávy mesta a označené sú príslušnou dopravnou značkou (viď obrázok).



IP 25a  
Pešia zóna



IP 25b  
Konec pešej zóny



### Nitra

Cyklistom je povolený vstup do pešej zóny len za podmienky, že bicykel budú viesť vedľa seba v časovom intervale od 10.00 hod.–19.00 hod. V ostatnom čase je jazda na bicykli povolená.

### Banská Bystrica

V pešej zóne je zakázaná jazda bicyklom, záprahovým vozidlám, osobám na skatebordochoch a kolieskových korčuľiach, pokiaľ dopravné značenie takúto jazdu nepovoľuje.

### Trenčín

Vodič jazdiaci pešou zónou je povinný dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom a cyklistom, nesmie ich ohroziť.

V prípade nevyhnutnosti je povinný vozidlo zastaviť. Cyklisti pri jazde v pešej zóne používajú pravý okraj vozovky. Sú povinní dbať na zvýšenú opatrnosť a svojou jazdou nesmú ohroziť chodcov. Jazda na bicykli mimo vozovku je zakázaná.

### Zvolen

Na pešej zóne vo Zvolene je úplný zákaz používania bicykla.

### Michalovce

Cyklistom je dovolená jazda len po vyhradenej cyklistickej cestičke.

Mimo cyklistickej cestičky je jazda na bicykloch zakázaná.

### Humenné

Cyklistom a občanom na kolieskových korčuliach je dovolený vjazd na pešiu zónu za podmienky, že nebudú jazdiť mimo vyhradeného cyklistického chodníka a nebudú ohrozovať chodcov.

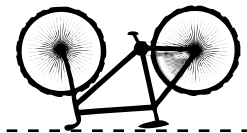
### Levice

V Leviciach možno vojsť s bicyklom na pešiu zónu len v prípade, že ho cyklista tlačí vedľa seba.

### Záver.

Každé mesto pristupuje v otázke možnosti jazdy cyklistov po pešej zóne svojim spôsobom. Nie vo všetkých mestách je pešia zóna priestorovo vhodná na jazdu cyklistov. Bolo by však pozitívne, aby sa mestá touto otázkou zaoberali a snažili sa nájsť možnosti, ako bezpečne umožniť cyklistom prejazd pešej zóny.

## Pravidlá cestnej premávky a cyklistika-2 časť. Vybavenie bicykla a jeho legislatívna úprava



Seriál ohľadom pravidiel cestnej premávky bude zo začiatku možno odborný až právnický, ale to z dôvodu, aby si všetci mohli nájsť konkrétne právne informácie, týkajúce sa problematiky. V budúcich číslach budeme hodnotiť a analyzovať slabiny našej legislatívnej úpravy.

Dnešný príspevok sa bude venovať problematike povinnej výbavy bicykla, ktorý sa môže používať.

20.novembra 2009 nadobudla platnosť Vyhláška MDPaT č.464/2009, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a v prípade bicykla sú dôležité paragrafy 22 a 23. Podľa § 22, ods.1 musí byť bicykel vybavený na prevádzku v cestnej premávke nasledovne:

- a)** dvoma na sebe nezávislými účinnými brzdami s odstupňovateľným ovládaním brzdneho účinku; bicykle pre deti predškolského veku vybavené voľnobežným nábojom s protišliapacou brzdou nemusia byť vybavené prednou brzdou,
- b)** spoľahlivo zaslepenými voľnými koncami rúrok riadidiel, napríklad zátkami, rukoväťou,
- c)** zakončením ovládacích páčok brzd a voľných koncov riadidiel, ktoré musia mať hrany obalené materiálom pohlcujúcim energiu, ak sú použité pevné materiály, musia mať hrany s polomerom zakrivenia najmenej 3, 2 mm; páčky meničov prevodov, krídlové matice, rýchlohupínače nábojov kolies, držiaky a konce blatníkov musia mať hrany obalené materiálom pohlcujúcim energiu, ak sú použité pevné materiály, musia mať hrany s polomerom najmenej 3, 2 mm v jednej rovine a v druhej rovine na ňu kolmej najmenej 2 mm,
- d)** maticami nábojov kolies, ak nie sú krídlové, rýchlohupinacie alebo v kombinácii s krytom konca náboja,
- e)** zadným odrazovým sklom červenej farby spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy, 40) pričom toto odrazové sklo môže byť kombinované so zadným svetidlom s červeným svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy<sup>41)</sup> alebo nahradenými odrazovými materiálmi podobných vlastností; odrazové sklo musí byť pevne umiestnené v pozdĺžnej strednej rovine bicykla alebo na ľavej strane čo najbližšie k nej vo výške 250 - 900 mm nad rovinou pozemnej komunikácie, činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu pozemnej komunikácie v tolerancii +- 15 o a kolmá na pozdĺžnu rovinu bicykla s toleranciou +- 5 o; zadné odrazové sklo môže byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na odevu alebo obuvi cyklistu, 42)
- f)** predným odrazovým sklom bielej farby, 40) odrazové sklo musí byť umiestnené v pozdĺžnej rovine nad povrchom pneumatiky predného kolesa v prípade stojaceho kolesa; plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2 000 mm<sup>2</sup>, pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu najmenej 40 mm, činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu pozemnej komunikácie v tolerancii +- 15 o a kolmá na pozdĺžnu rovinu bicykla s toleranciou +- 5 o; predné odrazové sklo môže byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na odevu alebo obuvi cyklistu, 42)
- g)** odrazovými sklami oranžovej farby<sup>40)</sup> na oboch stranách pedálov, tieto odrazové sklá môžu byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na obuvi alebo v ich blízkosti, 42)
- h)** na lúčoch predného a zadného kolesa najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby<sup>40)</sup> na každej strane kolesa; plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2 000 mm<sup>2</sup>, pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu najmenej 20 mm, tieto odrazové sklá môžu byť nahradené odrazovými materiálmi na bokoch kolesa alebo na bokoch plášťov pneumatík, či na koncoch blatníkov, alebo bočných častiach odevu cyklistu.<sup>42)</sup>

**2** Bicykel počas jazdy za zníženej viditeľnosti musí byť vybavený týmito zariadeniami na svetelnú signalizáciu a osvetlenie:

- a) svetidlom svietiacim dopredu bielym svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy; 41) svetidlo musí byť nastavené a upravené trvalo tak, aby referenčná os svetelného toku pretínala rovinu pozemnej komunikácie vo vzdialenosti najviac 20 mm od svetidla a aby sa toto nastavenie nemohlo samovoľne alebo neúmyselne zásahom cyklistu meniť; ak je pozemná komunikácia dostatočne a súvislo osvetlená, môže byť svetidlo nahradené svetidlom s prerušovaným svetlom bielej farby,
- b) svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy, 41) pričom podmienky na umiestnenie tohto svetidla sú zhodné s podmienkami na umiestnenie a upevnenie zadného odrazového skla podľa odseku 1 písm. e). Zadné svetidlo s červeným svetlom môže byť kombinované so zadným odrazovým sklom červenej farby podľa odseku 1 písm. e); zadné svetidlo s červeným svetlom môže byť nahradené svetidlom s prerušovaným svetlom červenej farby so zhodnými fotometrickými vlastnosťami,
- c) zdrojom elektrického prúdu, ak ide o zdroj so zásobou energie, ktorý musí svojou kapacitou zabezpečiť svietivosť svetidiel podľa písmen a) a b) po dobu najmenej 1, 5 hodiny bez prerušenia.

**3** Za bicykel sa smie pripojiť príviesny vozík, ktorý nie je širší ako 800 mm, je vybavený zadným odrazovým sklom červenej farby podľa odseku 1 písm. e) čo najbližšie k bočným obrysom príviesného vozíka a je spojený s bicyklom pevným spájacím zariadením. Príviesny vozík musí byť vybavený na lúčoch kolesa najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby podľa odseku 1 písm. h) na každej strane kolesa. Ak príviesny vozík alebo jeho náklad zakrýva za zníženej viditeľnosti zariadenia pre svetelnú signalizáciu a osvetlenie bicykla, musí sa príviesny vozík opatriť vľavo svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom podľa odseku 2 písm. b).

**4** Ustanovenia odsekov 1 a 2 sa nevzťahujú na bicykel prevádzkovaný v cestnej premávke účastníkom športovej akcie.

**5** Svetlo svetidla podľa odseku 2 musí byť vpredu a vzadu viditeľné v noci bez atmosférických porúch na vzdialenosť najmenej 150 m.

**6** Bicykel môže byť vybavený

- a) blatníkmi, ktoré musia prekryvať celú šírku behúňa nezataženej pneumatiky z oboch strán,
- b) krytom reťaze,
- c) pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa,
- d) nosičom batožiny.

**7** Ak je bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa, sedadlo musí byť pevne pripevnené a vybavené pevnými podperami nôh dieťaťa. Sedadlo a podpery musia byť vyhotovené a umiestnené tak, aby sa počas jazdy dieťa nemohlo zraniť ani nedošlo k ohrozeniu bezpečnosti jazdy.

**8** Ak je bicykel vybavený nosičom batožín, nosič musí byť riadne a spoľahlivo pripevnený a nesmie ovplyvňovať bezpečnosť jazdy.

**9** Bicykel vybavený postrannými pomocnými kolieskami nemožno používať na prevádzku v cestnej premávke.

**10** Pneumatiky a ráfiky nesmú vykazovať trhliny, praskliny a iné zjavné deformácie, ktoré by zjavne narušali bezpečnosť jazdy.

**11** Vonkajší povrch bicykla nesmie mať špicaté alebo ostré výčnelky smerujúce von, ktoré by svojím tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou spôsobili nebezpečenstvo poranenia osôb.

**12** Bicykel môže byť dodatočne vybavený pomocným motorčekom, pričom musí spĺňať technické požiadavky ustanovené v § 23.

**13** Bicyklom sa rozumie aj trojkolka, viackolka a viacsedadlové bicykle, napríklad tandemy poháňané ľudskou silou. Trojkolka a viackolka musia byť vybavené aspoň jedným svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy. 41) Zadné svetidlo musí byť pevne umiestnené na ľavej strane vo výške 250 - 900 mm nad rovinou pozemnej komunikácie.

### **§ 23 Bicykel s pomocným motorčekom**

**1** Najväčšia konštrukčná rýchlosť bicykla s pomocným motorčekom nesmie prevyšovať 25 km.h-1.

**2** Bicykel s pomocným motorčekom musí spĺňať technické požiadavky ustanovené v § 22.

**3** Montáž pohonného systému, ako sú napríklad motor, nádrž paliva alebo akumulátor, nesmie vyžadovať zásah do nosných konštrukcií bicykla.

**4** Najväčší menovitý výkon pomocného motorčeka nesmie presiahnuť 0, 25 kW, jeho výkon sa progresívne musí znižovať a nakoniec prerušiť vtedy, keď bicykel s pomocným motorčekom dosiahne rýchlosť 25 km.h-1 alebo aj skôr, keď cyklista prestane šliapať do pedálov.

**5** Hladina vonkajšieho zvuku bicykla s pomocným motorčekom meraná podľa podmienok ako pri vozidle kategórie L nesmie prevyšovať 66 dB(A).

### **Odkazy**

40) STN ISO 6742-2 Bicykle. Osvetľovacie a odrazové zariadenia. Fotometrické a fyzikálne požiadavky. 2. časť: Odrazové zariadenia.

41) STN ISO 6742-1 Bicykle. Osvetľovacie a odrazové zariadenia. Fotometrické a fyzikálne požiadavky. 1. časť: Osvetľovacie zariadenia.

42) Napríklad STN EN 13356 Výstražné doplnky na neprofesionálne použitie. Skúšobné metódy a požiadavky, STN EN 471 + A1 Výstražné odevy s vysokou viditeľnosťou na profesionálne použitie. Skúšobné metódy a požiadavky (Konsolidovaný text).





# Druhy bicyklov a ich charakteristika

Bicykel je zaradený, podľa zákona o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách, medzi „ostatné vozidlá“.

V zákone sa neuvádza ďalšie členenie bicyklov, ktoré by definovalo jednotlivé druhy.

Bicykel by sme mohli rozdeliť podľa viacerých kritérií (podľa veľkosti, materiálu, brzdovej sústavy, odpruženia a iné...).

Avšak za najzákladnejšie rozdelenie bicyklov možno považovať delenie podľa použitia.

## Jednotlivé druhy môžeme charakterizovať nasledovne:

**HORSKÉ:** Tento druh bicyklov je takmer výhradne určený do terénu, čomu je prispôsobená celá jeho konštrukcia. Sú na nich použité 26'' kolesá. V súčasnosti však už nepostačuje iba uvedenie, že ide o bicykel horský, ale ďalej ho môžeme rozdeliť na bicykle:

**Cross-country:** Určený ako do terénu, tak aj na spevnené komunikácie. V súčasnosti býva vybavený prednou odpruženou vidlicou so zdvihom 6-10 cm, ale nie je nezvyčajné už aj odpruženie vzadu taktiež so zdvihom 6-10 cm. **1**

**Freeride:** Bicykel stavaný na extrémne zaťaženie. Z toho dôvodu je stavaný ako celo odpružený s veľkými zdvihmi v rozsahu 15-20 cm. **2**

**Zjazdové:** Anglicky označované ako Downhill. Ich odpruženie je v rozmedzí 20-30 cm a na rozdiel od Freeridových bicyklov nemajú vpredu prevodníky, aby im počas zjazdu nepadla reťaz. Enduro: Konštruovaný ako celo odpružené bicykle so zdvihom 10-13 cm. **3**

**KROSOVÉ:** Tieto bicykle sa používajú v kombinácii terénu a spevnených komunikácií. Svojou konštrukciou sa podobajú na cestné bicykle, avšak sú prispôbené na jazdu terénom. **4**

**TREKINGOVÉ:** Je dobrou voľbou pre rekreačného cyklistu, ktorý bude jazdiť najmä po spevnených komunikáciách, ale občas využije aj ľahší terén. **5**

**CESTNÉ:** Určené výhradne na premávku po kvalitných cestách. Je špecifický svojou rýchlosťou a ľahkosťou. **6**

**FREERIDOVÉ:** Ide o nový druh bicyklov, ktorý využíva najmä mladá skupina ľudí na jazdu v centre miest a v rôznych cyklistických parkoch vybavených s možnosťami vykonávania akrobatických kúskov. Ich základné delenie je ešte na Dirty a Street, kde Dirty používajú 26'' kolesá a Street 20''. **7**

**DETSKÉ:** Už zo svojho názvu je jasné, ktorej skupine obyvateľstva tento druh bicyklov patrí. Tieto bicykle sa vyrábajú v rôznych veľkostiach pre rôzne vekové skupiny detí. Najdôležitejším faktorom tejto skupiny bicyklov je ich bezpečnosť. **8**

**MESTSKÉ:** Mestský bicykel je vyhotovený na premávku v meste. Býva vybavený najmä nosičom, krytom reťaze, blatníkmi a predným a zadným osvetlením. **9**





## Cyklodoprava v Detve



Pripravil: Mgr. Oľga Feješová, Cykloklub

Cykloklub Poľana sa už od roku 2002 snaží o budovanie bezpečnej cyklodopravy v meste Detva. V tomto období aj s pomocou orgánov mesta Detva presadzujeme vybudovanie cyklochodníka, tak aby sa všetci obyvatelia, ktorí používajú bicykel ako dopravný prostriedok cítili bezpečne.

Na základe uznesenia Mestského zastupiteľstva cykloklub Poľana vypracoval pre mesto Detva Štúdiu - CYKLODOPRAVA MESTA DETVA, štúdia uskutočniteľnosti.

Navrhovaný cyklochodník by mal viesť mimo hlavnej cesty, ktorá ako hlavná komunikačná trasa cez mesto je v súčasnosti veľmi frekventovaná a tým pre cyklistov nebezpečná. Do aktivít, ktoré by mali pomôcť presadiť budovanie cyklochodníka sa zapojili aj študenti z Obchodnej akadémie v Detve prostredníctvom predmetu Cvičná firma s obchodným menom JEDNA STOPA, s. r. o. Navrhovaná cyklotrasa by mala viesť ľavobrežnou stranou potoka Detvianka: Železničná stanica Detva, nákupné stredisko LiDL, obytná zóna Novosady, obytná zóna Nám. mieru, Detva – historické centrum - Areál amfiteátra.

Celková dĺžka hlavnej trasy je cca 4,3 km, prevýšenie trasy / pozdĺžny sklon je 70 m/1,6 %.

**Charakter trasy:** obojsmerný chodník pre cyklistov (aj in-line korčuliarov) Povrch cyklochodníka: kvalitný liaty asfalt alebo asfaltový betón. Na tento hlavný cyklochodník budú nadväzovať ďalšie chodníky spájajúce dôležité cieľové body mesta Detva ako aj trasy nadregionálneho charakteru.

Umiestenie cyklochodníka do bezprostrednej blízkosti potoka Detvianka dáva predpoklady na súbežnú revitalizáciu potoka a zároveň tým nezasiahne do žiadnych investičných aktivít mesta, alebo súkromných investorov. Je to zároveň trend, ktorý je preferovaný vo všetkých vyspelých štátoch Európy.



## Čo by sme chceli pre občanov týmto docieľiť:

- vybudovaním cyklochodníka sa položí základ hlavnej trasy mestskej cyklistickej siete, a predpoklad pre ďalšie pokračovanie trasy do jej okrajových bodov (železničná stanica, areál amfiteátra) a postupné budovanie vedľajších trás,
- skvalitní sa komunikácia a dopravná infraštruktúra medzi hlavnými zónami osídlenia: Detvou Sídliisko a Detvou – historická časť,
- podporí sa rozvoj ekologickej cyklistickej dopravy a tým aj ochrana životného prostredia,
- projekt prinesie isté ekonomické úspory pre miestne obyvateľstvo, ktoré vzniknú využívaním bicykla ako lacného dopravného prostriedku,
- skvalitní sa bezpečnosť pohybu obyvateľov na uvedenom úseku a tým aj bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky,
- vybudovaním trasy pre bicyklovanie sa umožní relax domácich obyvateľov, výlety na bicykli s deťmi, teda pestovanie zdravého spôsobu života,
- prispeje ku skvalitneniu dopravnej infraštruktúry a tým k podpore rozvoja cykloturistiky a možností cestovného ruchu v rámci Detvy.
- vybudovaním cyklochodníka v ľavobrežnej zóne potoka Detvianka s jeho súbežnou revitalizáciou sa výrazne skrásli prostredie mestskej časti Detvy.

Cyklochodník by využívali aj in-line korčuľari, mamičky s malými deťmi. Zvýšila by sa bezpečnosť, skrásli by to hlavný koridor mestom Detva, vytvorila by sa oddychová, rekreačno – relaxačná, bezpečná zóna, ktorá by slúžila väčšine obyvateľov mesta. Cykloklub Poľana a nadšenci cyklistiky spravili prvé kroky k realizácii tejto prospešnej myšlienky pre obyvateľov mesta. Teraz bude nasledovať náročnejšia časť, o ktorej realizáciu sme požiadali Mestský úrad v Detve. Navrhnutá trasa cyklochodníka prechádza aj pozemkami vo vlastníctve fyzických a podnikateľských osôb, ktorých súhlas s jeho vybudovaním je nevyhnutnou podmienkou pre vydanie povolenia v zmysle Stavebného zákona. Ďalej bude potrebné nájsť finančné prostriedky na majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov, spracovanie projektovej dokumentácie a samotnú realizáciu cyklochodníka. Je to dlhá, finančne náročná a nie jednoduchá cesta.

## Dôvody prečo by sa mal cyklochodník v Detve budovať:

- Mesto Detva má rozptýlený charakter osídlenia, celkovo 8 miestnych častí. Hlavné zóny osídlenia sú Detva Sídliisko a Detva – historická časť, prepojené cestou III/06628, ktorá spája Detvu s okolitými miestnymi časťami ale aj susednými obcami v smere severojužnom.
- Cesta III/06628 je zároveň jediná dopravná komunikácia na úseku od okrajovej časti Detva Sídliisko a po okrajový bod Detva – historické centrum (Konôpkov most).
- V meste nie je vybudovaná žiadna sieť samostatných cyklochodníkov a cyklociest.
- Mesto nemá vlastnú mestskú dopravu. Verejná hromadná doprava v rámci mesta je súčasťou prímestskej dopravy, táto je postupne redukovaná. V sobotu a v dňoch pracovného voľna autobusové spoje medzi Detvou - Sídliiskom a Detvou historickou časťou premávajú iba sporadicky. Mnoho ľudí, ktorí nemajú autá a sú odkázaní na iný spôsob dopravy, alebo sa snažia využívať ekologické spôsoby dopravy, využívajú ako dopravný prostriedok po meste a na uvedenom úseku bicykel.
- Pohyb na bicykli po ceste III/06628 nie je bezpečný z hľadiska frekvencie cestnej premávky a neohľaduplnosti niektorých vodičov automobilov, súčasný stav tu neposkytuje predpoklady pre bezpečnú jazdu na bicykli.
- Využívanie tejto trasy pre bicyklovanie, príp. pre korčuľovanie na kolieskových korčuľoch a pod., ako spôsob relaxu domácich obyvateľov, pre výlety na bicykli obyvateľmi sídliska (rodiny s deťmi, mládež), či na podporu cestovného ruchu rozvojom cykloturistiky, je v súčasnosti problematické.

 **cyklo mobilita**  
ALTERNATIVA PRE ZELENU PLANETU



**Nie je iná možnosť zjazdu cyklistu do križovatky len do protismeru.**

Do tejto rubriky budeme uverejňovať zaujímavé fotografie, ktoré súvisia s problematikou cyklistickej dopravy u nás. Dnes to bude o námestí vo Zvolene. Myslíte si, že by sa „skejtáci“ mohli pohybovať na takej dlažbe? Myslíte si, že na námestí širokom niekoľko desiatok metrov by cyklisti prekážali? Táto značka je umiestnená len niekde. Čo ak príde cyklista z boku na námestie a zastaví ho policajt? Veľa otáznikov na jedno námestie.



A teraz si všimnite šírku námestia a aj jeho dlažbu.

Všimnite si značku zákaz bicyklov a zákaz korčuľiarov.

## Cykloklik

Dnes predstavíme dve webové stránky od našich západných susedov. Jedna je oficiálna stránka hlavného mesta ČR Praha a druhá je stránka pražských aktivistov AUTO-MAT.

<http://cyklo.praha-mesto.cz/>

Stránka poskytuje základné informácie z pohľadu magistrátu a cyklistickej dopravy v meste. Nájdete tu mapu cyklochodníkov, oznámenia z rokovania pražskej cyklistickej komisie. Sú tu užitočné informácie ohľadom značenia cyklistickej dopravy, automatické sčítania cyklistov a pod. Aj keď v Prahe nie všetko vychádza pri rozvoji cyklistickej dopravy, je to v porovnaní s nami určitý pokrok. Bodaj by sme aj my mali aspoň takéto magistráty.



Komu je web určený: obyvateľov, návštevníkom, ktorí využívajú cyklistickú dopravu

<http://www.auto-mat.cz>

Druhá webová stránka je venovaná pražskej iniciatíve za bezpečnú, zdravú a živú Prahu s názvom Auto\*Mat. Občianske združenie vzniklo ako reakcia na prešľapy mesta Praha v rámci (ne)propagácie cyklistickej dopravy. Ak dnes môžeme povedať, že predchádzajúca stránka jestvuje, je to aj vďaka Auto\*Matu. Iniciatíva patrí medzi najsilnejšie nevládne združenia v oblasti cyklistiky v Čechách a rovnoprávne pôsobí na poli aktivizmu, osvetu, pomoci, ale aj umeleckej tvorby. Do českých kín práve vstúpil nový film pod rovnomeným názvom Auto\*Mat. Na stránke nájdete užitočné informácie, o akciách a kampaniach, ktoré organizujú. Odporúčame ak nechcete byť odkázaný na jednostranné informácie o cykloúspechoch Prahy od magistrátu. Rovnako ako inšpiráciu pre propagáciu cyklistiky, ako cyklojazdy, Týden mobility a mnoho iných.



Komu je web určený: občanom a aktivistom, ktorí podporujú nemotorové druhy dopravy

Chceme sa poďakovať za všetky emaily, ktorými ste nás podporili alebo ktorými ste navrhli témy, ktorým by sa mal časopis venovať. Rubrika je priestor na diskusiu, reakciu a akciu. Je to právo na odpoveď na rozum, aj cit.

Ako ďalšiu novú rubriku otvárame poradňu, kde nám môžete písať svoje otázky ohľadom problematiky a nejasností v cyklistickej doprave.

Výborná vec, takýto časopis. Hneď ho idem rozposlať našej košickej cyklistickej skupine, ale aj môjmu dánskemu priateľovi, s ktorým som sa zoznámil tiež cez cyklistické aktivity. Určite ho poteší, že Kodaň ako vzorové cyklistické mesto sa dostala do prvého čísla časopisu. Možno ho to inšpiruje tiež niečím prispieť do časopisu, vlni zložil skúšku zo slovenčiny.

Držím palce, máte podporu košických cyklistov a snáď v budúcnosti dôjde aj k užšej spolupráci.

**Karol Labaš.**

## Cykloporadňa

**Otázka:** Môžu cyklisti jazdiť po tzv. BUS pruhoch?

**Odpoveď:** Ak je na vozovke vyznačený vyhradený jazdný pruh, platí pre vodičov vozidiel, pre ktorých je vyhradený jazdný pruh určený. Značka Vyhradený jazdný pruh (č. C 24a) označuje jazdný pruh vyhradený napríklad pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy, ako sú autobusy alebo trolejbusy, a jeho situovanie vo vzťahu k ostatným jazdným pruhom; vyhradený jazdný pruh pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy môžu používať okrem vozidiel pravidelnej verejnej dopravy aj vozidlá taxislužby zriadené na prepravu osôb.

Cyklisti tento pruh teda nemôžu využívať. V zahraničí (napr. aj v Českej republike) tieto pruhy môžu využívať aj cyklisti ak im to dovoľuje značka (pozri obrázok nižšie). U nás táto značka nie je obsiahnutá vo vyhláske č.9/2009, ktorá upravuje dopravné značky v Slovenskej republike.



Redakcia

**Máte nejasnosti, novinky, zaujímavé fotografie ohľadom cyklistickej dopravy? Kontaktujte redakčnú radu. Všetci sme cyklisti.**

## Editoriál

### Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **2** Rok **2010** Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: [www.mulica.sk/cyklisticka\\_doprava](http://www.mulica.sk/cyklisticka_doprava)

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: [info@mulica.sk](mailto: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



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda

nadácia pre mladých ľudí



nadácia  
pontis

