

Cyklistická doprava

Číslo 10 rok 2014 ročník V
ISSN 1338-0486

10



Pedál.

Tak sme pekne odštartovali nielen nový školský rok, ale aj najpodstatnejšiu akciu v tomto roku. A tou bola nepochybne konferencia Cyklistická doprava 2014, ktorá sa uskutočnila v našom hlavnom meste po prvýkrát. O tom ako konferencia prebiehala sa môžete dočítať práve v našom novom čísle. Okrem toho bol september charakteristický Európskym týždňom mobility, ktoré sa tento rok konalo vo vyše 28 mestách na Slovensku, čo je určite zaujímavý rekord. Okrem správ z domova a zo sveta vám prinášame aj inšpirujúci rozhovor s Ad'om Jebavým a jeho pohľadom na plánovanie pre cyklistov dneška. Čo viac dodať?

Užívajte a čítajte nás.

Marián Gogola/redakcia



Obsah



Str. 5-10 Správy z domova



Str.11 Nová technológia pre autobusy pre cyklistov



Str.11 Praha má nový manuál verejných priestorov



Str.12 Cyklotaška z kartónu



Str.13 Hannover chce v roku 2025 25% podiel cyklistov



Str. 13 Pilotný projekt s cyklolístkom nepotvrdil obavy ZSSK



Str. 17 Konferencia Cyklistická doprava 2014



Str. 21 Rozhovor s Adom Jebavým



Str.26 ETM 2014 na Slovensku



Str. 29 Všetky cesty vedú do Detvy...

Žilina má predsadené priestory na križovatke



Konečne aj v Žiline sa dočkali. Po vyše dvojročnom úsilí na križovatke môžu cyklisti od septembra nájsť predsadený priestor pre cyklistov. Okrem toho, že je skutočne urobený podľa požiadaviek normy má križovatka Suvorovova – Fándlyho – Komenského aj iné prvky. Cyklisti sú vďaka parkujúcim automobilom navádzaní piktokoridormi, pričom pred a za križovatkou ich informujú smerové dopravné tabule pre cyklistov. Križovatka je pilotná s týmto riešením v Žiline a predchádzala jej dlhá diskusia s mestom a dopravnou políciou. Mala byť prvá s umiestnením priestorov pre cyklistov na všetkých ramenách, ale policajti si zase čosi vymysleli. Navyše sa dopravné značenie realizovalo termoplastom, tak hádam vydrží. Veríme, že takáto úprava nebude posledná:-)



Kilometrovník



piktokoridory v Žiline

“Most pre peších a cyklistov Dobrohošť – Dunakiliti/ Gyalogos- és kerékpáros híd Doborgaz – Dunakiliti”



RAJKA: Predmetom projektu je príprava štúdií a plánov, konkrétne štúdie uskutočniteľnosti a projektovej dokumentácie výstavby pešieho a cyklistického mostu medzi obcami Dobrohošť (SR) a Dunakiliti (HU), spájajúceho prihraničné územie Žitného Ostrova (SR) a Szigetkozu (HU).

Partnermi projektu sú:

Vedúci partner:

- Vodohospodárska výstavba, štátny podnik - žiadateľ o nenávratný finančný príspevok

Ďalší projektoví partneri v SR:

- Regionálna rozvojová agentúra ISTER
- Obec Dobrohošť

Cezhraničný partner (HU):

- Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Győr
- obec Dunakiliti

Financovanie projektu:

Predpokladaný rozpočet projektu je 1 000 000 EUR.

Projekt bude financovaný z nenávratných finančných prostriedkov v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika –

Slovenská republika 2007-2013, Opatrenia 2.4 Zlepšenie cezhraničnej dostupnosti cez hraničné rieky
2.4.2 Štúdie a plány - Podpora
aktivít na prípravu štúdií a plánov potrebných pre investície

Trvanie projektu je 24 mesiacov a to od novembra 2012 do októbra 2014. Predpokladaný časový harmonogram aktivít projektu

Aktivity projektu	mesiace 1-4 nov 12 –febr 13	mesiace 5-8 marec-jún 13	mesiace 9-12 júl-okt 13	mesiace 13-16 nov 13–febr 14	mesiace 17- 20 marec - jún 14	mesiace 21-24 júl-okt 14
Verejné obstarávanie	×	×				
Vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti		×	×			
Zameranie riešeného územia a vypracovanie geometrických plánov			×	×		
Vypracovanie projektovej dokumentácie pešieho a cyklistického mostu – územné rozhodnutie				×	×	
Posudzovanie vplyvu na životné prostredie - vypracovanie EIA				×	×	
Vypracovanie projektovej dokumentácie pešieho a cyklistického mostu – stavebné povolenie					×	×
Stavebné povolenie, inžiniering				×	×	×
Projektový manažment	×	×	×	×	×	×

V Liptovskom Mikuláši začali s výstavbou cyklochodníka

V Liptovskom Mikuláši začali s výstavbou cyklochodníka, ktorý spojí najväčšie sídlisko Podbreziny s centrom mesta. Stavebným prácam dal zelenú podpis zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a následné zazmluvnenie zhotoviteľa stavby vo štvrtok 4. septembra 2014. Cyklochodník sa realizuje vďaka projektu **Historicko-kultúrne-prírodná cesta okolo Tatier**, do ktorého je zapojených trinásť partnerov zo Slovenska a Poľska. Do 250-kilometrového okruhu vedúceho cez slovenskú a poľskú stranu Tatier sa mikulášska samospráva zapojí dobudovaním úseku 3,2 km od kruhového objazdu pri hoteli Jánošík po most cez Smrečianku v Okoličnom. Spoločne s už vybudovaným cyklochodníkom z vlastných zdrojov na sídlisku Nábřežie tak na viac ako štyroch kilometroch vznikne spevnené prepojenie popri rieke Váh. *„S realizáciou projektu sme začali už pred dvomi rokmi vo vlastnej réžii, keďže nebolo isté, či sa projekt podarí dotiahnuť do úspešného konca. Som rád, že sa nám to po desiatich rokoch podarilo. V najbližších týždňoch postavíme v našom meste cyklochodník v najvyššej technologickej kvalite. Na cestu tak budú môcť vchádzať v prípade potreby i motorové vozidlá napríklad rýchlej zdravotnej pomoci,“* povedal Jozef Repaský, zástupca primátora mesta. *„Je to výzva, nakoľko pre krátkosť času budeme musieť začať stavať na troch až štyroch úsekoch naraz. Je potrebné realizovať viacero stavebne nevyhnutných investičných prvkov, ako zárubné a oporné múry či preložku optického kábla. Okrem úseku od Il'anovského mosta po Alexyho ulicu bude cyklistický chodník rozšírený o spevnený chodník pre peších. Po celej dĺžke je naprojektované bezpečnostné odnímateľné zábradlie,“* priblížil Pavel Beťko, riaditeľ dodávateľskej spoločnosti. Celkové výdavky výstavby cyklistického a pešieho chodníka predstavujú sumu takmer 650-tisíc eur. Financovanie projektu je zabezpečené formou nenávratného finančného príspevku v rámci Operačného programu Cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013. *„Európska únia z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) uhradí 85 percent nákladov, 10 percent poskytne štátny rozpočet a mesto bude na financovaní projektu participovať piatimi percentami,“* dodala Jana Kormaníková, projektová manažérka mesta Liptovský Mikuláš.

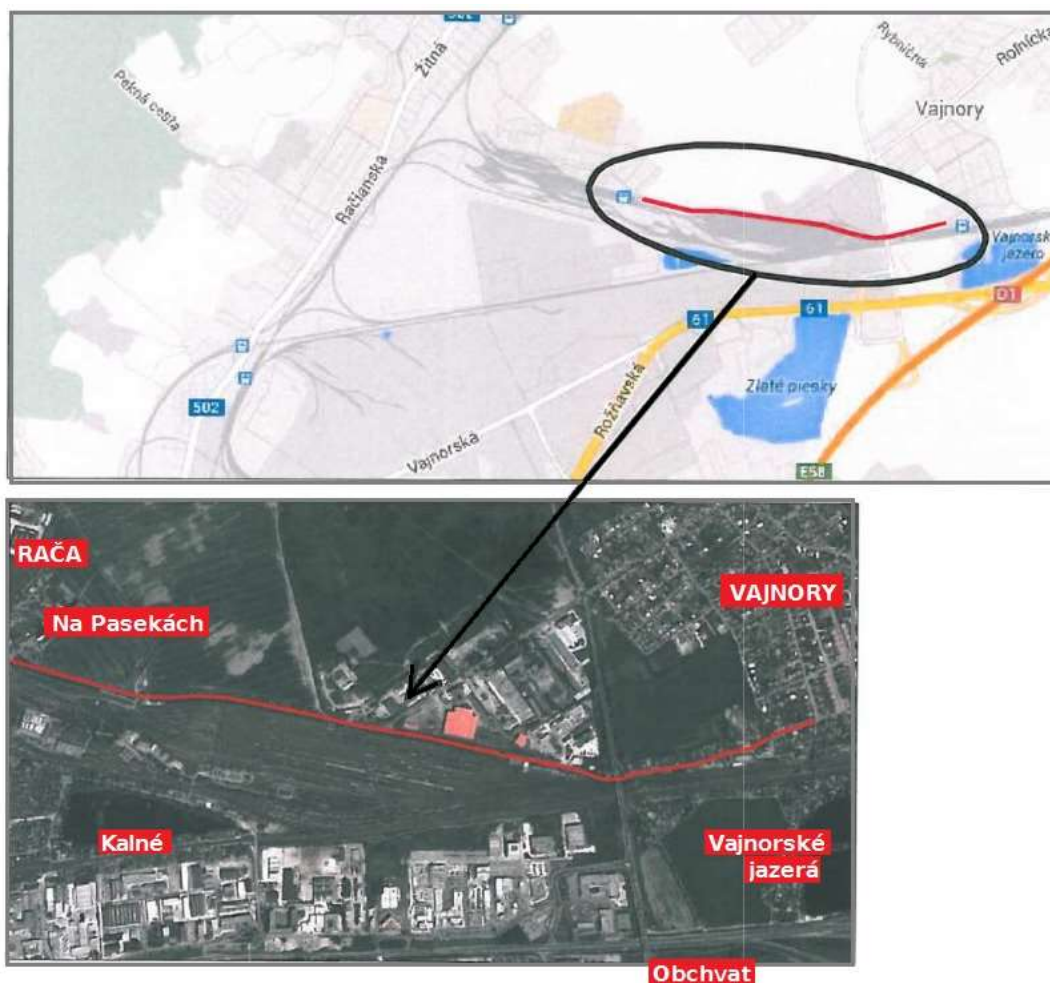
Práce by mali trvať šesťdesiat dní a ukončené by mali byť do polovice novembra tohto roka.

Zdroj: <http://www.mikulas.sk/sk/samosprava/oznamy.php?lmd=4796>

Projekt 2,68 km cyklochodníka Rendez – Vajnory má zelenú

Cyklisti z Bratislavy, ale najmä Rače, Východného a Vajnory, sa môžu tešiť na nové kilometre ďalšej novej cyklotrasy - a nie je to cyklomagistrála JuRaVa! Na septembrovom zastupiteľstve MČ Bratislava – Rača odsúhlasili poslanci projekt

„Cyklotrasa v úseku žst. Bratislava-Východ – žst. Bratislava-Vajnory“. Ide o rekonštrukciu cesty s umiestnením cyklotrasy od železničnej stanice Bratislava – Vajnory po otočku autobusov na južnom okraji Rendezu s využitím dopravného priestoru komunikácie a cestného pozemku v celkovej dĺžke 2,687 km.



Plánovaný Cyklochodník Rača – Východné – Vajnory sa má začať stavať už tento rok! Účelom stavebných úprav je vytvoriť systém cyklotrás prepájajúcimi jednotlivé cyklotrasy s napojením sa na cyklotrasu Malokarpatsko-šúrska cyklomagistrála JuRaVa, na ktorej v súčasnosti prebiehajú ukončovacie práce. Ďalším možným budúcim napojením je na pripravovanú cyklotrasu Trnavské Mýto – Rožňavská – Vajnory – Zlaté Piesky, na ktorú je už spracovaná štúdia! Mestská časť Bratislava – Vajnory pripravila projektovú dokumentáciu a zároveň vysúťažila aj zhotoviteľa za cenu diela vo výške 173 897,08 eur s DPH s termínom zhotovenia 17 dní. „Ďakujem poslancom račianskeho zastupiteľstva, ktorí takmer jednohlasne podporili projekt vybudovania nového cyklochodníka, ktorý spojí Raču cez Východné s Vajnorskými jazerami,“ napísal na facebooku starosta Peter Pilinský.

Predmetný **projekt sa navrhuje zrealizovať formou združenej investície Hlavného mesta SR Bratislavy a dvoch mestských častí – Vajnory a Rača**. Suma (zvýšenú o rezervu) vo výške 180 000 eur sa navrhuje rozdeliť medzi tri subjekty a

realizácia do dvoch kalendárnych rokov. **Prvá časť by bola zrealizovaná ešte v roku 2014.**

V roku 2014

1) Hlavné mesto SR Bratislavy 65 000 EUR

2) Mestská časť Vajnory 28 000 EUR

SPOLU 93 000 EUR

V roku 2015

1) Hlavné mesto SR Bratislavy 57 000 EUR

2) Mestská časť Rača 30 000 EUR

SPOLU 87 000 EUR

<http://www.racaweb.sk/cyklochodnik-cyklotrasa-rendez-vychodne-vajnory/>

Na cyklochodníku v Piešťanoch by sa malo jazdiť koncom októbra

Práce na novom úseku 458 metrov dlhého cyklochodníka za 113-tisíc eur na ľavom brehu potoku Dubová v Piešťanoch mali byť hotové do 16. augusta. Realita je však iná.



Trasa vedie od Mikrorajónu popod most na Ulici D. Tatarku po hotel Váh, v časti od sídliska, ktorú realizuje Slovenský vodohospodársky podnik, sa však situácia mení len veľmi pomaly. Druhú časť má už dodávateľská firma takmer hotovú. Vybudovaný je zjazd z ulice aj asfaltová cestička či chodník zo zámkovej dlažby, ktorého posledné dlaždice končia zatiaľ na úrovni premostenia. Kedy cyklotrasu sprístupnia? Dozvedeli sme sa, že strihanie pásky bude až koncom októbra, keď bude hotový celý úsek.

<http://www.piestanskýdenník.sk/rubriky/spravy/aktualne/po-cyklochodniku-by-sa-malo-jazdit-koncom-oktobra-18574/>

Cyklotrasa Rodinná cestička medzi Zvolenom a Sliacom

Po tvrdom súboji medzi poslancami BBSK a bystrickým županom sa v apríli podarilo v krajskom rozpočte presadiť investičné prostriedky na výstavbu prvej časti cyklotrasy „Rodinná cestička medzi Zvolenom a Sliacom. Druhá časť cyklotrasy

smerom do Banskej Bystrice sa bude môcť spustiť po vyriešení zložitých majetkoprávných vzťahov. Paradoxom zostáva, že práve primátor Banskej Bystrice Peter Gogola, ktorý sedí aj v zastupiteľstve samosprávneho kraja, vyčlenenie peňazí na cyklotrasu nepodporil. Ostatní bystrickí a zvolenský poslanci BBSK projekt podporili. V súčasnosti pokračuje výstavba cyklotrasy „Rodinná cestička“ na prvom úseku Zvolen – Sliač v dĺžke 5,080 km so šírkou 2,5 metra, ktorá by mala byť hotová do konca tohto roka. Po dokončení prvej etapy sa začne s druhou, ktorá by mala prepojiť Sliač s Banskou Bystricou. Kým prvú časť cyklotrasy vedúcu zväčša popri Hrone sa vzhľadom na jednoduchšie vysporiadanie nehnuteľností podarilo pripraviť pomerne rýchlo, na úseku Sliač – Banská Bystrica treba pred získaním stavebného povolenia vyriešiť zložité majetkové pomery na súkromných pozemkoch. „Vznikne tu dlhoočakávaná cesta pre cyklistov aj korčuliarov. Cyklotrasou s asfaltovým povrchom chceme bezpečne prepojiť Banskú Bystricu so Zvolenom,“ povedal Jakub Gajdošík, poslanec BBSK a autor projektu cyklobb.sk. Pozdĺž I. etapy cyklotrasy budú tri oddychové miesta. _MG_8538„Na svoje si prídu tí, ktorí chcú ísť rýchlejšie na bicykloch alebo korčuliach, ale aj rodiny s deťmi, ktoré si potrebujú oddýchnuť. Vznikne tu moderný cestovný ruch,“ tvrdí Ľubomír Motyčka, vydavateľ časopisu Cestovateľ a poslanec BBSK. Cyklisti, ktorí mohli už tohto roku jazdiť z parkoviska pri zvolenskej Hypernove, čiastočne korunou hrádze pri Hrone a poza mestskú časť Rybáre až do Sliača, sú netrpezliví a viacerí si už vyskúšali novú trasu, zatiaľ so štrkovým podkladom. Vytvoria sa tu dobré podmienky pre rozvoj cestovného ruchu pri Hrone. „Banskobystrický kraj nutne potrebuje množstvo aktivít a toto je jedna z nich, ktoré môžu výrazne ovplyvniť cestovný ruch. Nakoniec sme na brehu Hrona, kde sa rozvinulo vodáctvo, teraz cykloturistika,“ dodáva Motyčka. Okrem oddychových miest sa v okolí cyklotrasy uvažuje a so stánkami s občerstvením a servisom pre cyklistov. Veľký záujem cykloturistov zo širokého okolia by mal byť motiváciou pre regionálnu i miestnu samosprávu, aby takýto užitočný druh cestovného ruchu spoločne podporovali.

Čítajte viac na: <http://bbonline.sk/cyklotrasa-spoji-zvolen-s-banskou-bystricou/>

Už aj Kráľová pri Senci má svoju cyklotrasu

Cyklotrasy v Bratislavskom kraji pribúdajú. 6. septembra sa slávnostne otvorila cyklotrasa v Kráľovej pri senci. Je dlhá 1 630 metrov. Jej výstavba trvala 12 dní, a stála takmer 267-tisíc eur. Vybudovanie cyklotrasy bolo financované cez Operačný program Bratislavský kraj. Informovala o tom hovorkyňa Bratislavského samosprávneho kraja Ivetta Tyšlerová.

Cyklotrasa má asfaltový povrch a bezbariérové vstupy. Jedna strana cyklotrasy je napojená na barokovo-secesný most a druhá strana sa končí pri vstupe do Jurajovho dvora. Odtiaľ je možné dostať sa na Včelársku paseku, čo je jediný skanzen v strednej Európe zameraný na včelárstvo.

Cyklotrasy v Bratislavskom kraji sú cyklistami veľmi využívané. Oficiálne cykloturistické trasy majú v kraji majú dĺžku 800 kilometrov. Vedú cez ne dve medzinárodné trasy EuroVelo a tri národné cyklomagistrály. Tento rok sa cyklotrasy



v kraji predĺžia o ďalších 28 km vďaka projektu Jurava, ktorý prepojí bratislavské mestské časti Rača a Vajnory s mestom Svätý Jur. V obciach Malé Leváre, Vysoká pri Morave, a v Malých Karpatoch na Bielom križi v tomto roku pribudli aj tri odpočívadlá.

<http://cestovanie.pravda.sk/cestovny-ruch/clanok/329351-v-kralovej-pri-senci-vybudovali-cyklotrasu/>

Otvorili cyklotrasu popri Váhu, smerom do Komáromu

Komárno/Kolárovo 20. septembra (TASR) Sedemnásť kilometrov dlhý úsek cyklotrasy Komárno-Kolárovo, s prepojením na maďarský Komárom, dnes dopoludnia odovzdali do užívania verejnosti. Slávnostnú pásku prestrihli primátori oboch slovenských miest Anton Marek a Arpád Horváth spolu s riaditeľom Európskeho zoskupenia územnej spolupráce Pons Danubii so sídlom v Komárne Zoltánom Barom. Projekt cyklotrasy vo výške 2,59 milióna eur spolufinancovala Európska únia, Slovenská republika a obe mestá prostredníctvom Pons Danubii. Sme veľmi radi, tešia sa naši obyvatelia, ktorí cyklotrasu vyskúšali už pred dnešným oficiálnym otvorením," povedal pre TASR starosta Kolárova Arpád Horváth. Cyklochodník vedie, ako povedal, po pevnej hrádzi Váhu a vyhýba sa obciam, takmer celý je v prírode a má na dosah rieku Váh. Už dnes ráno po ňom smerom na Komárno vyrazili kolárovskí seniori, popoludní sa pridajú združenia a rodiny. Výhodou cyklotrasy je jej priechod do Maďarska, kde si možno pozrieť pamätihodnosti mesta Komárom, prípadne pokračovať po ďalších trasách aj viac do vnútrozemia. "Máme ideu pustiť sa na budúci rok do vybudovania 1,5 kilometra cyklochodníka v Kolárove, ktorý by sa napojil smerom na Šaľu a Vážsku cyklomagistrálu. To by bolo potom spojenie z Maďarska až po Tatry," povedal Horváth. Ako uviedol Zoltán Bujna z Komárna, ktorý prešiel na dvoch kolesách viaceré štáty, trasa medzi Komáromom a Kolárovom je veľmi bezpečná, mimo automobilovej premávky. "Turisti, cyklisti, inline korčuliari môžu používať túto cestu bez ohrozenia," zdôraznil. Podľa jeho ďalších slov na bicykli bol niekoľkokrát v Ázii, kde pojem cyklotrasa je neznámy. "V západnej časti Európy je úplne iná situácia, sú tu krásne vybudované cyklotrasy a tá naša, dnes odovzdaná, sa podobá západným cyklotrasám," zdôraznil Bujna. Dodal, že na Slovensku sa budú musieť ľudia naučiť používať cyklotrasy, kultúra bicyklovania sa bude musieť rozvíjať. "Cyklotrasa cezhraničnej spolupráce sa pripája na medzinárodnú trasu EuroVelo 6. Do projektu sa zapojili mestá zo Slovenska Komárno, Kolárovo, Hurbanovo a z Maďarska Komárom, Tata, Kiszér a Oroszlány. Okrem cyklotrasy máme s týmito mestami aj inú spoluprácu," priblížil riaditeľ Európskeho zoskupenia územnej spolupráce Pons Danubii so sídlom v Komárne Zoltán Bara. Primátor mesta Komárno Anton Marek privítal dokončenie trasy. "Ďalšia spolupráca je už pred ukončením. V prvej polovici októbra odovzdáme ďalšiu cyklotrasu a to na úseku Komárno - Kravany nad Dunajom v rozsahu viac ako 25 kilometrov. Je to ďalší krásny úsek pri Dunaji, ktorý bude končiť až v Štúrove," uviedol s tým, že cyklotrasa sa vybuduje nielen smerom na východ, ale aj na západ, na hrádzi Dunaja až po Čičov, odkiaľ sa cyklisti dostanú po hrádzi Dunaja až do Bratislavy.

<http://agentury.sme.sk/c/7394391/otvorili-cyklotrasu-popri-vahu-smerom-do-komaromu-2.html#ixzz3F5fK9gDc>

Bristol testuje technológiu upozorňujúcu autobusy na cyklistov.

Britský Bristol začal testovať novú technológiu na zlepšenie bezpečnosti cyklistov. Práve v tomto anglickom cyklomeste sú zaznamenávané dopravné nehody medzi cyklistami a autobusmi ako aj nákladnými automobilmi. Z tohto dôvodu sa pilotne nainštalovali na autobusy zariadenia, ktoré majú vodičov autobusov upozorniť na prítomnosť cyklistov v tzv. mŕtvom uhle(mŕtvy uhol je uhol, v ktorom nie je cyklista alebo iný účastník cestnej premávky viditeľný v spätnom zrkadle vozidla), ktorý môže byť nebezpečný pre bezpečnosť. Technológia CycleEye od firmy Fussion Processing sa testuje na ulici, ktorá má cca. 2200 cyklistov za deň.



zdroj: Traffic technology international a Fussion processing

Praha požaduje automaticky od novostavieb parkovanie pre bicykle.



Pre všetky nové budovy sa od októbra v českej metropole bude požadovať, aby vytvorili priestor pre odloženie bicyklov. Pre Prahu sa to chápe ako revolučná regulácia, pričom sa nechali inšpirovať zahraničnými mestami ako Berlín, Zürich alebo Viedeň. Developeri budú musieť počítať s tým, že v bytových ako aj administratívnych budovách bude aj uzamykateľný priestor na odloženie bicyklov. Navyše pred verejnými budovami ako sú úrady, školy a pod. budú musieť byť aj cyklostojany. Ak takýto priestor developeri nevytvoria, budú mať na stavebnom úrade menšie problémy, pretože to budú musieť zdôvodniť. zdroj: www.iprpraha.cz

§ 34

Požiadavky na odkladání jízdních kol

(1) Stavby se obvykle vybavují plochami k odkládání jízdních kol s kapacitou dle konkrétního

záměru a umístění stavby. Zejména se zřizují plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků u staveb občanské vybavenosti.

(2) Plochy pro odkládání jízdních kol návštěvníků se zřizují jako veřejně přístupné a musí umožnit uzamčení jízdního kola. Místa pro uschování jízdních kol trvalých uživatelů staveb se zpravidla zřizují mimo veřejně přístupný prostor

Taška z kartónu na bicykel.

Prídete do obchodu na bicykli kúpiť nejakú drobnosť a potom zistíte, že sa vám to nikde nezmestí, alebo to nemáte ako prepraviť. Tak práve pre tento účel vymyslel dizajnér Lechner (študent architektúry z Viedne) tašku z kartónu. Nazval ju Packtasche. Tá by sa mala dať zložiť za chvíľku (30sek.) pričom by ju mohli predávať v jednotlivých obchodoch. Výborný nápad, len nech neprší:-)



Potraviny

poslúži aj ako klasická taška vhodná aj na bicykel

Ak by ste jazdili na bicykli po Malmo, dostali by ste čokoládu.

Super nápad ako pozitívne promovať cyklodopravu vo švédskom meste Malmo spočíva v doslova sladkom odmenení cyklistov. Tí sú odmenení (viac symbolicky ako materiálne) malou čokoládkou, ktorá jednak poteší a jednak zahreje sladkou dávkou energie:-)



A samotný text?

Prijemné bicyklovanie!

Robíte Malmo lepším cyklomestom. Ak chcete čokoládu môžete ju zjesť sami – len bicyklujte... A dokonca vyzývajú občanov, ak už dlho nestretli mestského dopravného inžiniera, že ho môžu stretnúť na križovatke medzi 7-9 a môžu sa porozprávať ako si predstavujú svoje mesto.



Hannover chce mať 25% podiel cyklodopravy.



Nemecké mesto Hannover chce mať v roku 2025 25% podiel cyklistickej dopravy. Stanovil si to vo svojom genereli cyklistickej dopravy, pričom ani súčasné podmienky nie sú na zahodenie. V samotnom pláne alebo genereli sa zameral na všetky aspekty, ktoré sa môžu dotýkať cyklodopravy. Čo už je to napojenie na domácnosti a pracovnémiesta, ekonomiku, trasovanie, podporu firemnej kultúry a pod. Podľa výsledkov z prieskumu domácnosti je využívanie bicykla vyše 13%. Dostupnosť bicykla ako dopravného prostriedku zodpovedá v Hannoveri presne priemeru celého Nemecka, teda 80%.

Svoje ciele a priority v oblasti cyklodopravy formuloval nasledovne:

- zvýšenie bezpečnosti pre cyklistov,
- jasné a bezpečné prevedenie cyklistov cez križovatky,
- minimalizovanie času čakania na križovatkách,
- lepšie vedenie cyklotrás v centre mesta s nasmerovaním na ciele,
- vybudovanie parkovacích miest pre bicykle,
- vytvorenie navigovacej platformy v meste apod.

zdroj:hannover.de

Pilotný projekt



Na jar Cyklokoalícia iniciovala stretnutie so Železničnou spoločnosťou Slovensko (ZSSK) a ďalšími zainteresovanými subjektami (Ministerstvo dopravy a pod.) aby poukázali na nezmyselné tarify na prepravu bicyklov vo vlakoch, hlavne v súvislosti s dochádzaním do práce. Cena lístka na prepravu bicykla je totiž častokrát niekoľkonásobne vyššia ako samotná cena lístku na vlak, ktorú platí cestujúci za seba. Vďaka ústretovosti ŽSSKsa dohodli na pilotnom projekte v rámci Bratislavy, kde je mnoho železničných staníc a zastávok, aby zistili, čo sa stane, ak cena za prepravu bicykla na krátku vzdialenosť klesne a stane sa tak spravodlivejšou – predsalen záleží, či idete do vedľajšej dediny alebo križom cez celé Slovensko.

Na stretnutí sa dozvedeli (aj to už písali v článku), že **najväčšie obavy má ŽSSK práve z toho, že nemá dostatočnú kapacitu na prepravu bicyklov a chce sa vyhnúť tomu, že ak by ceny klesli, nevedeli by všetkých cyklistov uspokojiť**. Magistrát v zastúpení p. Feika, poradcu primátora, vtedy dobre argumentoval, že rovnaké obavy mal aj Dopravný podnik Bratislava (DPB), keď zavádzal bezplatnú prepravu bicyklov vo vozidlách MHD, avšak obavy DPB sa nenaplnili.

Podľa informácií od ŽSSK, reálne výsledky pilotného projektu (predaj v tarifných bodoch na území Bratislavy) boli nasledovné:

JÚL	Júl 2013	Júl 2014
Počet prepravených bicyklov	63	65
Z toho celodenný pre BA		9

**„V júli 2014 bolo o 3 % viac cyklistov ako v roku 2013
a v auguste dokonca o 60 % oproti augustu 2013!.“**

AUGUST	August 2013	August 2014
Počet prepravených bicyklov	61	98
Z toho celodenný pre BA		27

Zostali však trochu prekvapení z vyhodnotenia projektu. ŽSSK vyhodnotila projekt ako neúspešný, lebo o zľavnené lístky na prepravu bicyklov nebol záujem. My to vidíme presne naopak: Nepotvrdila sa obava o nedostatočné kapacity. Poslali preto nasledovný email:

Ďakujeme za zaslanie vyhodnotenia. Je to pre cyklistickú verejnosť veľmi dobrá správa. Sme nesmierne radi, že sa nenaplnili Vaše najhoršie obavy v tom, že teraz prestanú cyklisti jazdiť na bicykli a budú sa chcieť vyvážať vo vlakoch, a keďže ŽSSK by nemohla všetkých uspokojiť, boli by z nich nespokojní zákazníci. Našťastie pilotný projekt dokázal, že aj sprístupnenie cestovania vlakom na krátke vzdialenosti prostredníctvom zlacnenia lístku nevyvolalo štatisticky významný dopyt po cestovaní vlakom s bicyklom a nezaťažilo existujúce (nízke) kapacity ZSSK na prepravu bicyklov. To je úplne rovnaký príklad, ako p. Feik prezentoval, keď sa povolila bezplatná preprava bicyklov vo vozidlách MHD v Bratislave. Rovnako vtedy nedošlo k skolabovaniu systému.

V duchu výsledkov experimentu by som Vás a ostatných zainteresovaných požiadal o vypracovanie návrhu tarify systému lístkov na prepravu bicyklov na základe prepravenej vzdialenosti a to s platnosťou od 12/2014. Ako inšpiráciu pre tento celoslovenský návrh odstupňovania vzdialeností navrhujeme 4 pásma:

0 – 20 km (lokálne): 0,20 EUR* (nie zadarmo, najmä kvôli štatistike)

21 – 50 km (regionálne): 0,80 EUR*

51 – 100 km (krajské): 1,5 EUR*

100+ km (diaľkové): 2,5 EUR*

* ide o príklad cien

Samozrejme, integrované dopravné systémy ako napr. IDS BSK môžu ešte viac zvýhodniť tieto ceny v rámci predplatných kariet pre svojich stálych zákazníkov.

Na záver dodávam, že na včerajšej prezentácii Benna Kocha (predseda berlínskeho cykloklubu, expert na cyklodopravu) sme sa dozvedeli, že berlínske regionálne vlaky (v rámci integrovaného systému dopravy v regióne) majú kapacitu 20 miest pre bicykle v každom zo 4 vozňov a od tohto roku jeden cyklovozeň pre 60 bicyklov, t.j. každá regionálna súprava zvládne prepraviť 140 bicyklov. Zároveň spomenul, že mesačný lístok na prepravu bicykla stojí 10 percent z ceny, ktorú zaplatí samotný cestujúci.

S prianím krásneho dňa,

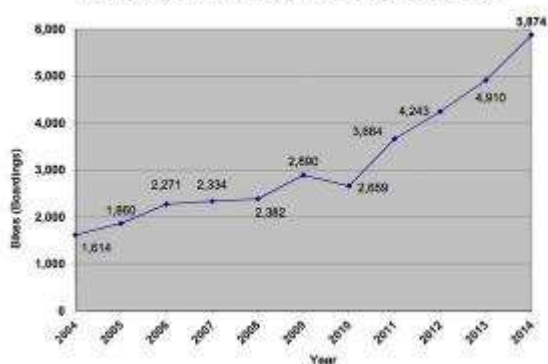
Veríme, že Ministerstvo dopravy (zastúpené národným cyklokoordinátorom Petrom Kľučkom), Železničná spoločnosť Slovensko a ostatní zainteresovaní budú postupovať v zmysle výsledkov pilotného projektu a v zmysle naplňovania vládou prijatej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku, a zvýhodnia tých cestujúcich, ktorí idú jednu-dve-tri zastávky vlakom do vedľajšej obce alebo mesta, či už za nákupmi, za prácou, do školy alebo len tak za priateľmi a prispievajú tak k preferencii hromadnej prepravy osôb a nemotorovej dopravy pred individuálnou automobilovou. Ak chcete prispieť k svojimi piatimi centami, prosím spýtajte sa priamo Sekcie služieb zákazníkom (ZSSK) na zssksesz@slovakrail.sk, aké zmeny ŽSSK plánuje v súvislosti s pilotným projektom a koľko bude stáť v roku 2015 lístok na prepravu bicykla, ak sa budete chcieť presunúť jednu zastávku – napr. z Cífera do Trnavy. Ďakujeme. Zdroj: cyklokalicia.sk

A ako to robia napr. v USA?

Cyklisti v San Francisku tlačia na železnicu, aby zvýšila kapacitu vlakov pre cyklistov.

Za posledných 10 rokov sa počet cyklistov využívajúcich kombináciu vlak s bicyklom zvýšil v San Francisku o 364% (dúfam, že to číta niekto aj zo ZSSK!). V čistom vyjadrení to bolo v roku 2004 priemerne za týždeň 1614 cestujúcich a v tomto roku 2014 už 5874 cyklistov cestujúcich vlakom, pozri obr. dole. Z tohto dôvodu sa lokálna neziskovka v San Francisku snaží presvedčiť železničného dopravcu Caltrain, ktorý ohlásil nákup nových vozňov a vlakov, aby ich upravili aj pre cyklistov, teda aby boli priateľské k cyklistom. Ako istú formu chcú využiť mailovú kampaň, kde každý kto chce podporiť túto vec, môže zo stránky neziskovky odoslať email železničnému dopravcovi. Určite držíme palce!

Average Weekday Bike Ridership



Konferencia Cyklistická doprava 2014

Text a foto: Marián Gogola

24.9.2014 to začalo. A priamo v Primáciálnom paláci v Bratislave, kde prebehol už 6 ročník medzinárodnej konferencie Cyklistická doprava. Konferenciu oficiálne zahájil primátor Bratislavy pán Milan Ftáčnik. Prvý deň sa niesol v znamení prednášok jednak zo Slovenska, Peter Kl'učka opäť zhrnul body národnej cyklostratégie ako aj pohľad Jarda Martínka, českého cyklokoordinátora, ktorý priniesol nový pohľad na realizáciu cyklostratégie.





Zaujímavé pohľady boli od Michala Feika a Michala Malého. Kým prvý predstavil progres Bratislavy z hľadiska realizovaných cykloopatrení hl.mesta, druhý uviedol, že ešte sa má čo zlepšovať. Zahraničný kontext rozšíril Michal Häger z Viedenskej cyklolooby, ktorý mal peknú prednášku o cyklokultúre a jej evolúcii vo Viedni. Večer si všetci zúčastnení užili speeddating v dizajnovom sídle Cyklokuchyne. Vo štvrtok 25.9.2014 pokračoval program konferencií Cyklistická doprava druhým dňom. Andrea Štulajterová z OCI BB hovorila o Národnej kampani pre podporu environmentálnych druhov dopravy v našich mestách. Teda akcie, ktoré sa realizovali na podporu kampane Na bicykli do práce. Predstavila aj koncepciu nového cyklowebu, ktorý bude jednotný pre všetky mestá na Slovensku, ktoré sa budú chcieť zapojiť do tejto kampane. Konferencia okrem spoločných prednášok mala aj paralelný program a to v podobe workshopu, ktorý viedli Dana Sitanyová zo Žiliny a Zdenek Sperát z CDV Brno. Workshop bol zameraný na problematiku Plánov udržateľnej mestskej mobility v našich podmienkach. Zúčastnení upozornili na problémy slovenských miest, kde im chýbajú financie na takéto dokumenty, čo ale neprekážalo tomu, aby sa niečo nové naučili. V oblasti mestskej logistiky prezentoval Šimon Krošlák prednášku na tému Nahradenie zásobovania pešej zóny nákladnými bicyklami. Upozornil na súčasné problémy v zásobovaní centra mesta, pričom zásobovanie na bicykli by predstavovalo zaujímavú alternatívu. Avšak na samotnú realizáciu by tento systém potreboval aj podporu zo samotného magistrátu. Simona Nádašiová zase prezentovala informácie o kampani pre cykloturistickú mapu v mikroregióne Dolný Spiš.

Ked' cyklostratégia nešliape.

Konstruktívnu kritiku Plnenia národnej cyklostratégie otvorila Viera Štupáková z prešovského Kostitrasu, pričom upozornila, že hlavne vláda a ministerstvo neplnia stratégiu a programové vyhlásenie vlády, v ktorom sa to zaviazali. Poukázala na fakt, že sa tým národná stratégia skutočne stave trochu "nemohúcim" dokumentom, ktorý neznamená nič. Podporila to aj tvrdením, že fyzicky nie sú vyčlenené žiadne financie na podporu národnej cyklostratégie. Situáciu sa snažil zachrániť národný cyklokoordinátor Peter Kľučka, pričom sa strhla zaujímavá debata ohľadne skutočného naplňovania národnej stratégie. Poukázalo sa aj na nevhodné realizovanie národnej kampane Na bicykli do práce (Tomáš Palo), kedy skutočná realizácia bola iba na mimovládnych organizáciách, pričom ministerstvo dopravy kampaň podporovalo iba deklaratívne. Negatívne vyznela aj práca niektorých krajských cyklokoordinátorov, ktorý (česť výnimkám) skutočne nemajú záujem o zlepšenia podmienok v cyklistickej doprave, jednak preto že majú iné povinnosti a boli iba formálne dosadení do tejto funkcie. Podobne aj z pohľadu Slovenského cykloklubu (J. Hlatký) sa štátne inštitúcie, ktoré sú v pôsobnosti štátnej alebo samosprávnej moci nehrnú do spolupráce a naplňaní. A tak sa celé koordinátorstvo realizuje iba na princíp občasných stretnutí a výmenu emailov, pritom práve pomoc pre jednotlivé mestá a inštitúcie veľmi absentuje. Okrem krajských koordinátorov z Košíc (A. Šebešová), Bratislavy (L. Findl) a Trenčína (M. Tinka) sa konferencie nezúčastnil žiadne z krajských koordinátorov, pričom pred prvým dňom konferencie mali spoločné stretnutie v rovnakej budove ako sa konala konferencia, čo je veľmi smutné!

Nevieme teda ako to vyzerá v jednotlivých krajocho. Opačným príkladom bolo vystúpenie Mateja tinku už spomínaného trenčianske koordinátora, ktorý nás informoval vo cyklonovinkách v Trenčianskom kraji.

Dáta dáta dáta

Na konferencii bola celkom zaujímavá aj technická sekcia. Martin Malý (mapy.cz) prezentoval možnosti mapového navigovania prostredníctvom online máp ako aj ich využitia. Zo Slovenska kontroval Michal Páleník prezentoval tému ako Mapovanie cyklo dopravy: ako slobodné dáta dokážu meniť svet. V prednáške predstavil koncept openstreetových alebo otvorených máp, na ktorých sa osobne podieľal. Prírodovedec Martin Šveda vystúpil s prednáškou Časovo-priestorové správanie cyklistov s využitím GPS, kde prezentoval ako je možné získavať informácie o cyklistoch v rámci geografických informačných systémov. Marián Gogola (Žilinská univerzita, OZ MULICA) prezentoval oblasť využitia dát o cyklistoch v dopravnom plánovaní, pričom ukázal ukážky ako môžu dáta napomôcť napríklad pri plánovaní, údržbe cyklotrás alebo aj pri modelovaní budúceho stavu. Katarína Smatanová z STU prezentovala tému Bicykel ako tvorivý prostriedok: projekt cykloFAkulta. Tu ukázala ako môžu študenti pracovať na tvorivých riešeniach pre cyklo dopravu v mestách ako aj zlepšiť samotné prostredie pre cyklistov na univerzite.

Zahraničné okienko.

Tomáš Cach z magistrátu hlavného mesta Prahy predstavil Manuál tvorby verejných priestranstiev. Nový dokument, ktorý zásadne mení a reguluje tvorbu verejného priestranstva v Prahe. Poukázal, že súčasný systém umožňoval nesúrodé zásahy do verejného priestoru, či už z pohľadu správcov komunikácií, inžinierskych sietí a pod. čo malo za následok nevhodné zásahy do územia. Preto predstavený manuál prináša skutočné zásady, aby sa takéto negatívne zásahy minimalizovali. Zaujímavým bolo vystúpenie Josipa Rotara z Mariborskej cykloorganizácie (Mariborská kolesárska mreža). Poukázal na súvis cykloživota so životom v meste Maribor, pričom neobišiel ani politickú situáciu v meste, ktorá je trochu iracionálna. Predstavil zaujímavé projekty ako je napr. Cyklokuchyna, platforma pre sebarealizáciu a pod. Dokonca chcu, aby sa organizácia dokázala presadiť aj v mestskom zastupiteľstve, tak budú kandidovať v komunálnych voľbách. Bol to skutočne dobrý príklad aktívneho mobilného života. Z Brna predstavil situáciu v tejto moravskej metropole jeho predseda Michal Šindelář. Zaujal s prednáškou na tému Brněnské cyklojízdy – z marginality do mainstreamu s NAKOLEONem, kde rozoberal predchádzajúcu nespokojnosť s organizáciami cyklojárd a vytvorením a marketingovej stratégie NAKOLEONA. Z pohľadu argumentácie proti cyklistom využil svoju profesiu sociológa na zorganizovanie ankety, aby zistil, kto sú tí cyklisti v meste. Že to nie sú iba nejakí študenti filozofickej fakulty, ale že sú to normálni zamestnaní ľudia, ktorí chodia do práce a dokonca niekedy aj sami využívajú automobil. Ohľadne riešenia systému Bike and Ride prezentoval zaujímavé riešenia Milan Jurík, ktorý ukázal napríklad na skúsenostiach zo Švédska ako sa dajú realizovať zaujímavé riešenia pre parkovanie bicyklov. Ďalší zaujímavý príspevok predniesol Hans Erich Dechant a síce o verejných bicykloch Citybike Viedeň, kde poukázal na celú o epochu ako aj na súčasný stav využívania bikesharingu v rakúskej metropole.





Konferencia pokračovala v piatok a to ešte nepovinným dňom aj dnes v piatok, kedy sa realizuje to najzaujímavejšie z Bratislavy na bicykli. Konferenciu obohatil aj zaujímavý doprovodný program, či už možnosť požičať si bicykel alebo si urobiť napríklad svoj cyklokocktail vlastnoručným, alebo lepšie povedané vlastnonožným vyšľapaním. Ak by som mohol porovnať Bratislavu spred 2 rokov, kedy som mal možnosť pochodiť si ju detailnejšie a dnes, určite vidieť pokrok, či už v cyklickej infraštruktúre, ktorej ale nikdy nie je dosť ako aj napríklad v počte a rozmiestnení cyklostojanov. Čo sa týka cyklistov, dá sa povedať, že Bratislava asi dosť frčí na bicykli u mladých ľudí. Teda zväčša mladí zistili, že bicykel je trendy a je fajn, takže je možné vidieť po meste mladých preháňať sa na tzv. mestských bicykloch. Trošku mi tu chýbali starší ľudia alebo deti, ale snáď aj to časom príde☺



Srdečne môžeme poďakovať všetkým, ktorí sa na organizácii konferencie podieľali, či už Cyklokuchyni a OZ Cyklokoalícii ako aj samotnému mestu Bratislava za poskytnutie priestorov na konferenciu a vysloviť presvedčenie, že sa opäť stretneme o rok. Kde? No skúste hádať:-)





Dopravné plánovanie pre cyklistov

rozhovor s Adolfom Jebavým
dopravným urbanistom z Brna

Motto:

Předtím než se cesty ztratily z krajiny, ztratily se lidské duše. Člověk přestal toužit jít, jít po vlastních nohách a radovat se z toho. Ani svůj život už neviděl jako cestu, nýbrž jako silnici; jako čáru, která vede od bodu k bodu, z hodnosti kapitána k hodnosti generála, z funkce manželky do funkce vdovy. Čas života se mu stal překážkou, kterou je třeba zvládnout čím dál většími rychlostmi. Cesta a silnice, to jsou též dvě pojetí krásy. Ve světě silnic krásná krajina znamená: ostrov krásy spojený dlouhou čarou s jinými ostrovy. Ve světě cest je krása nepřetržitá...

Milan Kundera

Vaše dopravné štúdio je autorom viacerých odborných štúdií ako aj generelov cyklistickej dopravy, v čom ste teda alternatívni alebo odlišní od klasických projektantských kancelárií?

Žijeme v hektické době, která s sebou kromě jiného přináší i zvýšenou potřebu přepravovat se častěji a na větší vzdálenosti. S tím souvisí i nebývalý nárůst automobilizace se všemi negativními vlivy na prostředí kolem nás. Městský veřejný prostor, který je stále více uzurpován automobily, ztrácí rychle svou kvalitu. Naše studio je zaměřené na rozvoj dopravy, která by mohla být alternativou pro automobil. Alternativou pro vzhled ulice a šancí pro ty, kteří ve městech žijí.

Z úrovně dopravního plánování se tedy snažíme využívat široký komplex opatření, který zahrnuje kromě podpory veřejné hromadné dopravy, regulace motorové dopravy i jednoznačnou podporu chůze a jízdy na kole. Protože platí, že k přemístění si člověk vybírá ten způsob dopravy, který je pro něj v danou chvíli nejvhodnější. Jeho volba závisí kromě účelu cesty, možnostech a požadavcích jedince, také na podmínkách, které jsou pro jednotlivé druhy dopravy vytvořeny. A jeho volba zpětně ovlivňuje prostředí, ve kterém žije nebo pracuje. Máme nemalé ambice přispět ke změně dopravního chování obyvatel, potažmo ke zvýšení kvality městského prostoru a s tím související kvality života v něm.



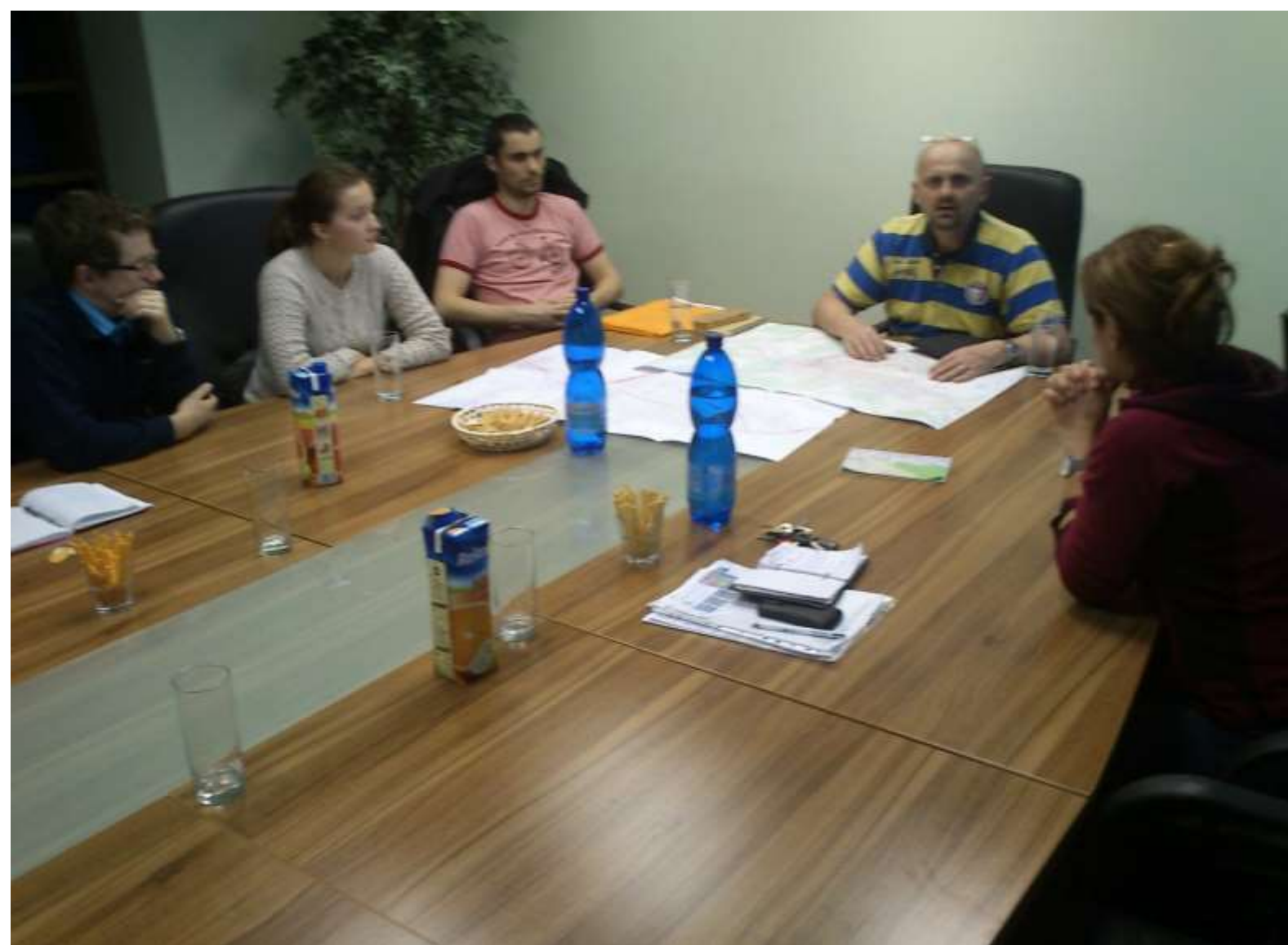
Ako som spomínal, ste autorom na Slovensku ako aj v Českej republike generelov cyklistickej dopravy. V čom vidíš najväčší rozdiel medzi ČR a Slovenskom (politické, geografické)?

Každé mesto funguje trochu jinak. A to jak v Čechách i na Slovensku. Mám-li však najít „deset rozdílů“, pokusím se podívat na česká a slovenská města prismaem připravenosti ke změnám, o kterých jsem mluvil. Mám subjektivní pocit, že jsou v tomto směru česká města o kousíček dál. Důvodů může být víc. Třeba dlouholetá systematická práce národního cyklokoordinátora Jardy Martínka, či realizované příklady konkrétních dopravních opatření z dílny architekta Tomáše Cacha. Ale možná i větší politická vůle se problematikou cyklistické resp. udržitelné dopravy zabývat. Jen prostým výčtem měst se zpracovanou koncepcí cyklistické (udržitelné) dopravy můžeme zjistit, že je na tom česká strana o něco lépe. Svou úlohu určitě sehrává i míra znehodnocení veřejného prostoru automobily, resp. míra uvědomění si tohoto problému a větší potřeba ho řešit. Na Slovensku totiž stále ještě není takové množství automobilů (alespoň podle průměrného stupně automobilizace a samozřejmě s výjimkou Bratislavy) jako v České republice.

O to horší pak mohou být dopady do území, pokud se tento problém nebude řešit systémově. Na rozdíl od většiny měst v České republice se totiž automobilová doprava koncentruje do několika málo koridorů, z nichž se mohou postupně stát velice těžko překročitelné bariéry přímo v centrech měst. Jakýkoliv zásah do fungujícího organismu města, a tím zásah do dopravní infrastruktury bezesporu je, vyžaduje důkladnou znalost konkrétního prostředí a chování jeho obyvatel. Geografické podmínky, jakkoliv mohou mít vliv na celkový význam cyklistické dopravy, nejsou podle mých zkušeností tím základním kritériem při rozhodování o vytváření podmínek pro bezpečný pohyb cyklistů po městě.

Na Slovensku často vidíme, že sa projektuje cyklistická infraštruktúra na chodníkoch, vy naopak chcete dostať cyklistov na klasické cesty. Môžeš nám povedať, aké sú výhody vedenia cyklistov po ceste?

Začnu možná trochu zešíroka. Ale k pochopení celé problematiky je to nesmírně důležité. Na počátku celého procesu stojí strategický dokument, který představuje vizi fungování města.



Většina takovýchto dokumentů deklaruje potřebu vytvoření atraktivního prostředí pro bydlení a zdravého způsobu života ve městě. To v praxi znamená zvýšení podílu udržitelné dopravy, resp. zajištění odpovídajících podmínek pro její jednotlivé složky tak, aby byly plně konkurenceschopné s dopravou automobilovou. Aby se z kola stal konkurenceschopný dopravní prostředek, nestačí vybudovat jen několik málo speciálních cyklistických koridorů a předpokládat, že se zvýší podíl cyklistů. Samozřejmě to ale taky neznamená, že je potřeba na všech ulicích vybudovat cyklistické stezky. Je potřeba upravit existující dopravní infrastrukturu tak, aby byla bezpečná pro cyklisty. A to můžeme využít celou řadu opatření včetně stezek na chodníku nebo opatření ve vozovce. Pro rozhodnutí, kterou variantu využít je důležité znát souvislosti a konkrétní území. Obecně platí, že stezky na chodníku se uplatňují v nezastavěném území, kde není velká četnost příčných napojení a souvislý úsek bez křížení je relativně dlouhý. V zastavěné části měst se naopak daleko lépe hodí využít opatření na vozovce, resp. s vazbou na vozovku (zvýšený pás, který se v prostoru křižovatky mění na jízdní pruh) tak, aby cyklista jedoucí ve stejném směru jako automobily požíval stejných výhod a nemusel zbytečně přerušovat jízdu.

Podobne sa často argumentuje, že tam kde je vysoká intenzita premávky nie je možné integrovať cyklistov, aké sú vaše skúsenosti?

Jak jsem již říkal, je potřeba neustále vidět cíl, který chceme dosáhnout. A tím by mělo být snížení podílu automobilové dopravy, resp. zvýšení podílu udržitelné dopravy na celkové dělbě dopravní práce. Budeme-li této skutečnosti přizpůsobovat dopravní infrastrukturu města, nevyhneme se opatřením ani na síti sběrných komunikací. Vždycky je však potřeba najít odpovídající opatření, které je pro tu kterou situaci nejvhodnější. Stejně tak jako není vhodné budovat stezky na chodníku v zónách bydlení, není žádoucí omezovat rychlost na sběrných komunikacích, resp. integrovat cyklisty přímo do dopravního proudu. Vytvoříme-li však na sběrné komunikaci vyhrazený pruh pro cyklisty ve vozovce nebo s přímou vazbou na vozovku (zvýšený pás, který se v prostoru křižovatky mění na jízdní pruh), popřípadě společný BUS, CYKLO a TAXI pruh je takové řešení dostatečně bezpečné i na komunikacích s intenzitami souběžného automobilového provozu přesahujících 20 tisíc vozidel v obou směrech. Protože právě sběrné komunikace vytváří těžko nahraditelné přímé spojnice v území.



Naši úradníci, resp. viaceré mestá ešte nie sú na podporu cyklodopravy pripravené. Čo by si odporúčal ako recept na presvedčenie politikov?

Nemyslete si, že u nás je to jiné. A podle toho, co jsem slyšel od kolegů v zahraničí není to mnohdy jednoduché ani tam. Určitě bych ale doporučoval navštívit města s takto uzpůsobenou infrastrukturou. Pro naše potřeby asi nejlépe hodí města ve Švýcarsku jako například Basilej nebo Bern, ale samozřejmě je možné se navštívit i cyklistické velmoci jako je Dánsko či Holandsko. Švýcarská města podle mého názoru nejlépe řeší dopravu jako celek. A všem bych doporučoval alespoň vyzkoušet taková opatření ve vlastním městě.

Máš osobne aj nejaký príklad kde sa ti páči mesto z hľadiska riešenia cyklodopravy?

Můj favorit je právě Basilej. Strávil jsem tam nějaký čas jako účastník mezinárodní konference VeloCity v roce 1995. Tehdy se město prezentovalo s novou strategií, jak zlepšit životní podmínky ve městě. Už v té době mě fascinoval přístup k řešení problematiky. Nešlo v první řadě o podporu cyklistické dopravy, ale o snížení množství automobilů, resp. jejich užívání ve městě. Ale tehdy bylo město na začátku. Po téměř dvaceti letech můžeme vidět výsledky, které přesvědčí o správnosti

Ve městě velikosti cca 170.000 obyvatel je evidováno 322 automobilů na 1000 obyvatel. Téměř 40% domácností nemá auto vůbec. 56% populace vlastní předplatní jízdenku na hromadnou dopravu a modal split s 29% chodců, 20% cyklistů, 28% uživatelů hromadné dopravy a jen 23% podíl individuální automobilové dopravy představuje vzor pro velkou většinu měst v Evropě i ve světě. Cyklistická doprava zde představuje integrální součást systému. Většina hlavních komunikací ve městě je vybavena samostatnými cyklistickými pruhy nebo BUS pruhy s povoleným vjezdem cyklistů. Každé parkoviště pro auta je automaticky doplněno stojany na kola. S parkováním kol je počítáno i všech významnějších přestupních uzlech hromadné dopravy. V obytných územích jsou plošně zřizovány zóny 30, které zase automaticky počítají s protisměrným pohybem cyklistů bez dalšího vyznačování vodorovným dopravním značením. Na světelně řízených křižovatkách je umožněno nepřímé levé odbočení. Tolik jen základní výčet. Rozhodně doporučuji navštívit.

A posledná otázka, ak by si sa zahral na veštca, ktorým smerom sa podľa teba bude uberať riešenie dopravy v našich mestách?

Zkušenosti ze západu ukazují, že automobilům nejvíce škodí právě další a další automobily. Takže já věřím, že ke změnám v dopravním chování dojde i u nás. Tedy v Čechách i na Slovensku. Jen to bude ještě chvíli trvat. Příklady ze zahraničí nestačí. Osobní zkušenost je nade vše.

A ešte zopár informácii, čo prezradil sám o sebe:

Mám rád svoji práci a jsem přesvědčen, že měla a má svůj význam. Mám ale taky úžasnou rodinu, na kterou nemám pohříchu tolik času, kolik by si zasloužila. Miluji cestování s batůžkem na zádech a věřím, že se, tentokrát se svým synem, zase podívám do Himalájí. A budu víc fotit.



Európsky týždeň mobility na Slovensku

Aj tento rok sa vo viacerých slovenských mestách (celkom 28) niesol Európsky týždeň mobility (ETM) v znamení hesla Moja ulica – Moja voľba. Pozrime sa spoločne, čo zorganizovali jednotlivé mestá (aspoň tie, ktoré nám zaslali informácie)

Bratislava

Hlavné mesto zorganizovalo viacero akcií, či už diskusiu o MHD ako aj diskusiu o cyklodoprave s kandidátmi na primátora, kde im dali aj opraviť defekt. Pre vodičov pripravilo aj bezplatnú MHD, avšak museli mať pri sebe vodičák.



Banská Bystrica



OCIBB, v spolupráci s množstvom partnerov, zorganizovala počas týždňa niekoľko podujatí, ktoré upriamovali pozornosť na alternatívne druhy dopravy v meste, k tej motorovej, ktorá žiaľ, z roka na rok narastá a uberá stále viac verejného priestoru. Podujatí sa priamo zúčastnilo viac ako 2500 obyvateľov a nepriamo, prostredníctvom článkov, plagátov a reportáží v lokálnych, ale aj národných médiách, tiež niekoľko tisíc obyvateľov. Prvý deň (16.9.) sme ETM štartovali spolu s týždňom dobrovoľníctva na Námestí SNP, kde okrem veľtrhu neziskových organizácií v meste, bol bohatý kultúrny program a tiež otvorenie výstavy dobrovoľníkov v našom meste. V stredu (17.9.) sa hlavné námestie premenilo na Arénu zdravého životného štýlu v centre. V sobotu (20.9.) sme organizovali už deviaty ročník podujatia Cyklofest, ktoré ráno trochu narušilo počasie a niekoľkých záujemcov o jazdu v cyklopelotónoch aj odradilo, nakoniec dopadlo veľmi dobre. pondelok (22.9.) sme chceli upozorniť na Svetový deň bez áut a požiadali sme o uzavretie parkoviska v tesnej blízkosti historického centra mesta od 6,00 hod. až do 18,00 hod.

Zdroj: OCI BB



Martin



V Martine tento rok zorganizovali ETM s viacerými akciami. Jednak to bola akcia Nechaj auto doma alebo uzravretie ulice, kde si obyvatelia mohli zahrať rôzne športové aktivity. Samotné podtituly hovoria samé za seba „Cykloburza“, „Kávičkujeme na ulici“, „Tancujeme na ulici“, Z ulice k svetovým šampiónom“, „Kreslíme na ulici“. Na akcií spolupracovali napríklad aj s mestskou políciou a športovými klubmi. Zaujímavosťou bola tzv. retro prehliadka ako aj otvorenie jedinečnej dráhy pre bikerov tzv.PUMPTRACK

Zdroj TJUS Martin



Žilina



V Žiline ETM prebiehal s viacerými akciami avšak s podtitulom Bike and Biznis, či už to boli Žilinské dni zdravia, kde si mohli návštevníci vyskúšať vyšľahať svoj koktail. Pre deti sa pripravili viaceré akcie ako S hadom na zebre. Zaujímavou akciou boli cyklojazdy, jedna malá pre malé detičky a jedna veľká. Komunitné stretnutie v parku tzv. Susedská slávnosť priniesla zaujímavý pohľad na spoločenské trávenie voľného času spolu. Zaujímavá bola aj debata s kandidátmi na primátora, ktorí diskutovali na tému cyklo doprava v Žiline. Navyše sa tento rok vyskúšal koncept cyklokuriéra v Žiline, kde si mohli záujemcovia zakúpiť u vybraných obchodníkov rôzne výrobky a cyklokuriér im to potom doručil na bicykli. Kto si chcel pozrieť kino, mohol si ho pozrieť, pričom vyrábala elektrinu na jeho premietanie. Pozreli sme sa aj na to, ako by si deti predstavovali svoje mesto, keby ho plánovali oni.



Všetky cesty vedú do Detvy, alebo ako sme už po piaty krát trafili na bicykli domov.

Ako keby to bolo včera, keď som si povedal v Bratislave dosť, a vrátil som sa naspäť do Detvy. Ale bolo treba presťahovať všetky veci domov. A aj bicykel. Vtedy mi skrsla myšlienka, čo tak ísť na bicykli z Bratislavy do Detvy. Ujalo sa to, a spolu s kamarátom sme prešli pekne z Bratislavy cez Levice, Hontianske Nemce, Senohrad až do Detvy. Tento nápad sa nám tak zapáčil, že od vtedy každý rok ideme z niekadiaľ do Detvy. Rok nato to bola trasa Košice – Detva, potom Trstená – Martin – Kremnické Bane – Detva (táto trasa bola značkováaná mojimi pokrivenými črevami ☺), no a minulá rok sme sa vyviezli Makovskov Ančou do Makova a stade pekne do Bytče, následne cez Fačkov do Žiaru nad Hronom a stade pekne do Detvy.

Tento rok sme si povedali, že sme ešte nešli cez Tatry a nápad bol už aj tu. Bicykle naložené vo vláčiku a smerovali sme na začiatok našej trasy, do Starej Ľubovne.

Po vystúpení sme sa poupravovali, ako sa na cyklistov patrí, a šup ho na bicykel a smer Veľká Lomnica. Po ceste sme našli múzeum liehovinárstva (akurát bola škoda že sme nemohli sa doliehovať), či sme boli pozrieť babky v Lendaku. Celou cestou nám robil spoločnosť pohľad na naše Tatry. Popri nich sme dobicyklovali až do Veľkej Lomnice, kde sme ukončili prvý deň.



Ráno bolo celkom sviežo (však september pod Tatrami). Dneska sme mali len jeden cieľ. Vychutnať si bicyklovanie po Tatrách a dostať sa do Liptovského Hrádku. Výhodou cesty cez Tatry je jej šírka, človek sa tam nemusí báť že ho niečo zrazí, lebo je tam 1,5 metrová krajnica. Preto tam netreba robiť cyklistickú cestičku. V Detve túto možnosť nemáme. Asi najzáujmovejším výstupom tohto dňa bolo Štrbské pleso. Ale stade keď sme doplesali, to už bola polahoda

sa spustiť do Liptovského Hrádku. Po ceste samozrejme nemohla chýbať zástavka v Pribyline (vždy rozmýšľam aké Y sa kde píše v tomto slove ☺) v múzeu liptovskej dediny. Už som tam bol niekoľko krát a vždy je čo pozerieť. Človek to hneď nájde, majú dobrú propagáciu na cestách.

Tretí deň nás čakala najkopcovitejšia etapa. Prechod cez Čertovicu. Kto to pozná, určite vie aké to je na aute, a nie to ešte na bicykli. Výhodou tohto výstupu bolo, že som si nemusel meniť prepotené tričko, pretože pri výstupe začalo liať, a kým sme vyšli na vrchol už to bolo jedno. Ale ono keď bicyklujete a prší, ale je teplo, je to celkom príjemné. Pravdaže hneď ako sme došli na vrchol a išli sme sa naobedovať, tak prestalo. Hádám nebude nepršať keď mi nebicyklujeme. Ale potom už nám nikde nepršalo. Po najedení sme sa spustili do Brezna. Čo sme išli hore



skoro 2h z jednej strany, to sme zbicyklovali za 20 min, na druhú ☺. Ale ten pocit je na nezaplatenie.

Po príchode do Brezna sme si vychutnali heligonkárov na námestí (oslavy SNP) a šup na bicykel znova a smerujeme do nášho dnešného cieľa – Čierneho Balogu. Ubytujeme sa u starostu a ideme sa kochať vláčkmi, parnými. Ešte kamaráta vyženieme na náučný chodník, ktorý vedie do vydrova. A ide sa spať.

Posledný deň nás čaká len prechod z Čierneho Baloga cez Sihlu. Kým sme vyšli hore, k pomníku sa s nás dymilo ako stej parnej lokomotívy. Zo spotených vecí sa vyparoval pot. Po zástavke v krčme na Lome nad Rimavicou (stála zástavka cyklistov) sme už len pekne zišli do Hriňovej.

No a tam sa preukázal môj záludný plán, pravdaže ísť do Detvy cez Raticov vrch. Po príjemných pripomienkach môjho spolubicyklistu som sa dohodol sám zo sebou, že tade ideme ☺. Určite každý Detvanec pozná, že nie je nič krajšie ako si sadnúť na lavičku na Raticovom vrchu a pozeráť na tie naše krásne lazy.



No a stade pekne do Detvy s novými myšlienkami a s vyvetranou hlavou. Večer sa len pekne pochváliť a na ďalší deň pekne do roboty a znova riešiť dopravné problémy na Slovensku.

Radovan Červienka

Cyklorada

Rada mesiaca

Ak sedíte v aute, a odbočujete doprava a popri vás ide cyklistický pruh pozrite sa do zrkadla aby ste nezrazili cyklistu. Ten má totiž prednosť.

Radovan Červienka

Foto mesiaca.



V Poprade majú síce výťahy na železničnej stanici, ale ich veľkosť je taká malá že tam nevojde bicykel.

Radovan Červienka

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10 Rok 2014 Ročník V Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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



skupina Slovensko na bicykli

stránka Cyklodoprava.sk



#cyklodoprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková —→ sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martinek —→ jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Radovan Červienka —→ rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. —→ info@mulica.sk

Ing. Martin Bolo —→ bolo@vud.sk





Cyklobiznis v Bratislave.Foto:
M. Gogola