



100 rokov vzniku Československa



Rozhovor s Michalom Hlatkým

**Švajčiari chcú mať
cyklodopravu v ústave**

**Dá sa vôbec niečo
v Holandsku naučiť?**

**V Banskej Bystrici vzniká
nebezpečná cyklotrasa**





V Paríži plánujú pravidelne 1x za mesiac uzatvárať ulice pre automobily, str.4



Výzva na zákaz používania dieslových aut v Žiline,, str. 3



Švajčiari chcú mať cyklopravu v ústave, str.4



Trnavský kraj dáva možnosť vyjadriť sa k rozvoju cyklopravu, str.7



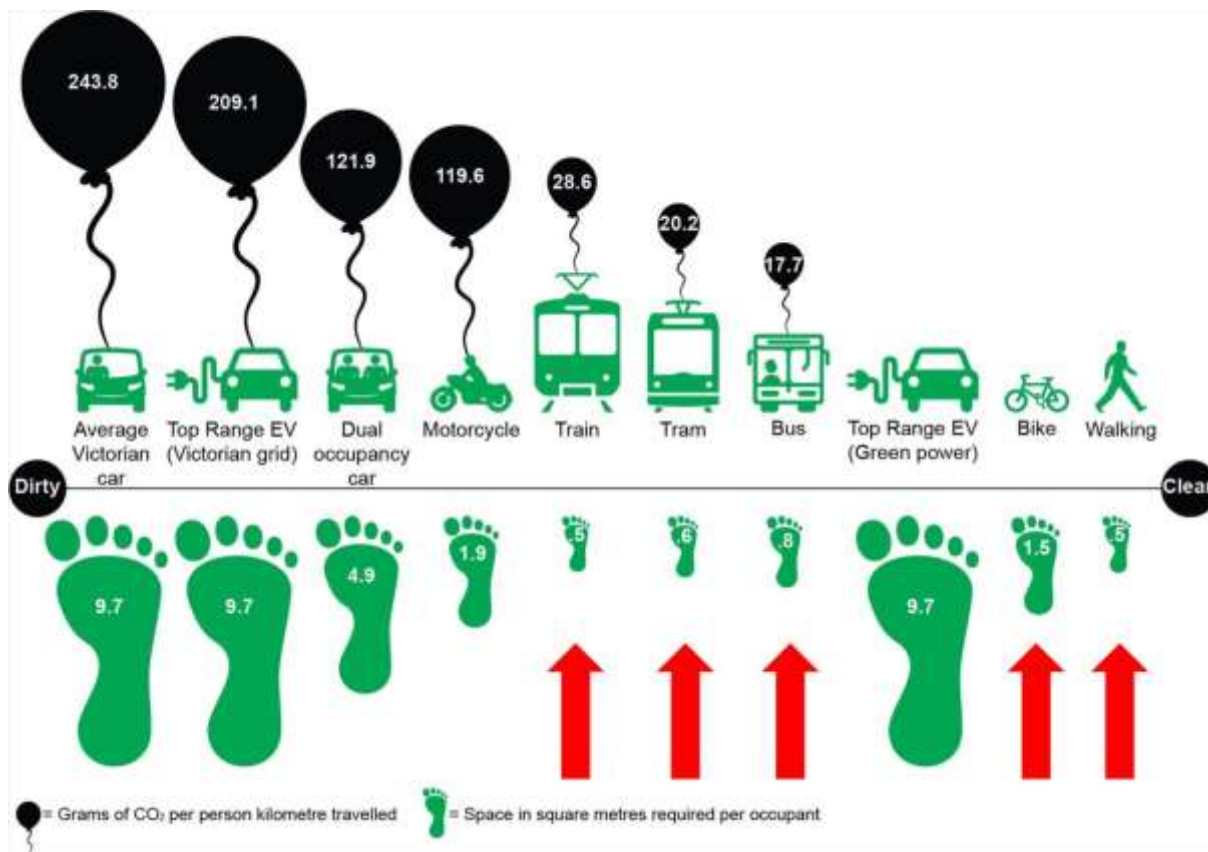
Dá sa vôbec niečo v Holandsku naučiť, str.8



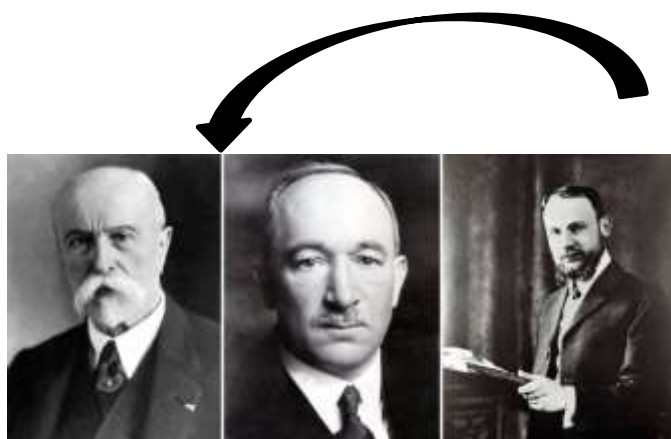
Rozhovor s Michalom Hlatkým, str.11



V Banskej Bystrici vzniká nebezpečná cyklotrasa, str.20



Dopad na životné prostredie podľa druhov dopravy.



Sme.sk

Pedál.

Tento mesiac oslavujeme sté výročie vzniku Československej republiky. Okrem začiatku štátnosti pre Čechov a najmä Slovákov si pripomíname začiatok demokratických procesov na Slovensku, bez ktorých by sme možno mali časopis, ktorý by sa nazýval **Radfahren** alebo **Biciklizés**. Okrem toho tento mesiac nájdete pozvánku aj s programom našej nosnej akcie a síce konferencie Cyklistická doprava, ktorá tento rok bude opäť v Banskej Bystrici v dňoch 23-24.10. Kto sa ešte nezaregistroval, má najvyšší čas!:-)

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

Výzva na zákaz používanie dieslových aut v Žiline pre rok 2020

Pri príležitosti Dňa čistého ovzdušia zaslalo OZ MULICA výzvu primátorovi mesta Žiliny na opatrenie, ktoré aspoň čiastočne povedie k zníženiu znečistenia dopravou v meste Žilina. „Berúc do úvahy fakt, že za posledné 4 roky sa mesto nepohlo v oblasti riešenia udržateľnej mobility, vyjadrujeme sklamanie a zároveň navrhujeme konkrétne riešenie. Je ním návrh na zákaz jazdy osobných motorových vozidiel s naftovým pohonom, ktoré nespĺňajú emisnú triedu min. Euro IV od roku 2020.

Oceňujeme, že Žilina má skvelé plány na sieť cyklotrás, ale za posledné 4 roky sme sa nedočkali ani jedného nového kilometra v meste Žilina, pričom naše návrhy na nové cyklotrasy a riešenia organizácie dopravy, ktoré boli možné realizovať bez dopadu na majetko právne problémy, neboli vypočítané. Je dobré, že Žilina má nový moderný park MHD, ale načo sú nové vozidlá, keď musia trčať v kongesciách.

Pritom situácia sa len a len zhoršuje. Ako jeden z dôvodov uvádzame, že podľa štatistík počet registrovaných vozidiel neustále rastie, čo má určite dopad aj na znečistenie ovzdušia dopravou. Ved' podľa Svetovej zdravotníckej organizácie je znečistenie ovzdušia hlavným environmentálnym rizikovým faktorom, ktorý prispieva ku zhoršeniu zdravotného stavu obyvateľstva. Znečisteným ovzduším sú ohrozené najmä deti a staršie osoby, ďalej ľudia trpiaci chronickými ochoreniami dýchacích ciest a pod. Počet takýchto ochorení narastá. Myslíme si, že každý obyvateľ chce žiť v čistom a zdravom prostredí bez rozdielu veku. Prečo by sme mali tolerovať, že si niekto kúpi staré auto a "zasmradzuje" celé mesto. Nikoho nenútíme, aby si kupoval nové. Všetci môžete jazdiť MHD alebo na bicykli (popríklad si kúpiť benzínové alebo na LPG)".

A ešte jeden argument pre tých, ktorí sa pohoršujú. Čo tí ľudia, ktorí chodia po chodníkoch a musia dýchať tieto "dobrotky" a nemajú auto? Ako k tomu prídu oni?

Samotnú výzvu si môžete prečítať tu :[Návrh na zákaz osobných automobilov nespĺňajúcich minimálne emisnú normu EURO IV](#)

Zdroj: <http://www.mulica.sk/index.php/vyzva-na-zakaz-prevadzky-dieslovych-vozidiel-v-meste-zilina-od-roku-2020/>

V Paríži nový benefit za dochádzanie na bicykli a ulice bez automobilov



Parížska primátorka ohlásila nový program, v rámci ktorého by každý kto bude využívať bicykel do práce, mohol dostať benefit 200 Euro za rok. Tým chce zaistiť nižšiu mieru znečistenia ovzdušia.

Navyše každú prvú nedeľu v mesiaci budú vybrané ulice uzavreté pre osobné automobily.



Zdroj: Twitter Anne Hidalgo

Switzerland

Vote from 23/09/2018



Participation: 37%

ŠVAJČIARI ZAHLASOVALI, ABY MALA CYKLODOPRAVA VÝZNAMNÉ POSTAVENIE V ÚSTAVE

Voter majority required

26.4%

YES 1,475,165

529,268 NO

23

Cantonal majority not required

0

Percentage

Number of votes



Podobne ako aj pešia doprava, aj cyklodoprava bude mať významné postavenie v rámci švajčiarskej ústavy.

Rozhodli o tom ako inak v referende švajčiarskí voliči. Vyše 73 % voličov zahlasovalo za udelenie viac právomocí národným a lokálnym autoritám pri rozvoji cyklistickej infraštruktúry na národnej úrovni.

Budú sa tak rýchlejšie a efektívnejšie presadzovať opatrenia tzv. ľahkej a bezpečnej mobility.

Po 4 desaťročiach tak cyklodoprava nasledovala pešiu dopravu, ktorá mala tieto práva od roku 1979. „Za“ hlasovalo všetkých 26 kantónov.

Zároveň hlasovali aj o kvalite jedla a ochrane lokálneho farmárstva a poľnohospodárstva.

Obrázok:

zdroj:

<https://www.swissinfo.ch/>

Updated on 01/01/1970, 1:00

Map data:

[Federal Office of Topography](https://www.swissinfo.ch/)

[swissinfo.ch](https://www.swissinfo.ch/)

Design and development:

[Interactive Things](https://www.swissinfo.ch/)

Source:

<https://polis.tpcag.ch/doc/>

TRNAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ DÁVA MOŽNOSŤ VYJADRIŤ SA K ROZVOJU CYKLODOPRAVY

Ing. Radovan Červienka

Trnavský samosprávny kraj dáva možnosť vyjadriť sa širokej verejnosti k tomu, ako ďalej rozvíjať cyklo dopravu v kraji. Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklo dopravy v TTSK na roky 2018-2022 je jedným z najdôležitejších dokumentov, ktorý určí ďalší smer rozvoja tohto spôsobu dopravy.

Na príprave stratégie sa podieľali mestá na území kraja, oblastné organizácie cestovného ruchu, aktivisti a združenia, ktoré sa cyklo dopravou aktívne venujú. Dokument koncepčne rieši rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky na území TTSK a obsahuje konkrétne návrhy a opatrenia na dosiahnutie stanovených cieľov.

Pripomienky k stratégii je možné, do 15. októbra 2018, zasielať na adresu cyklo@trnava-vuc.sk.

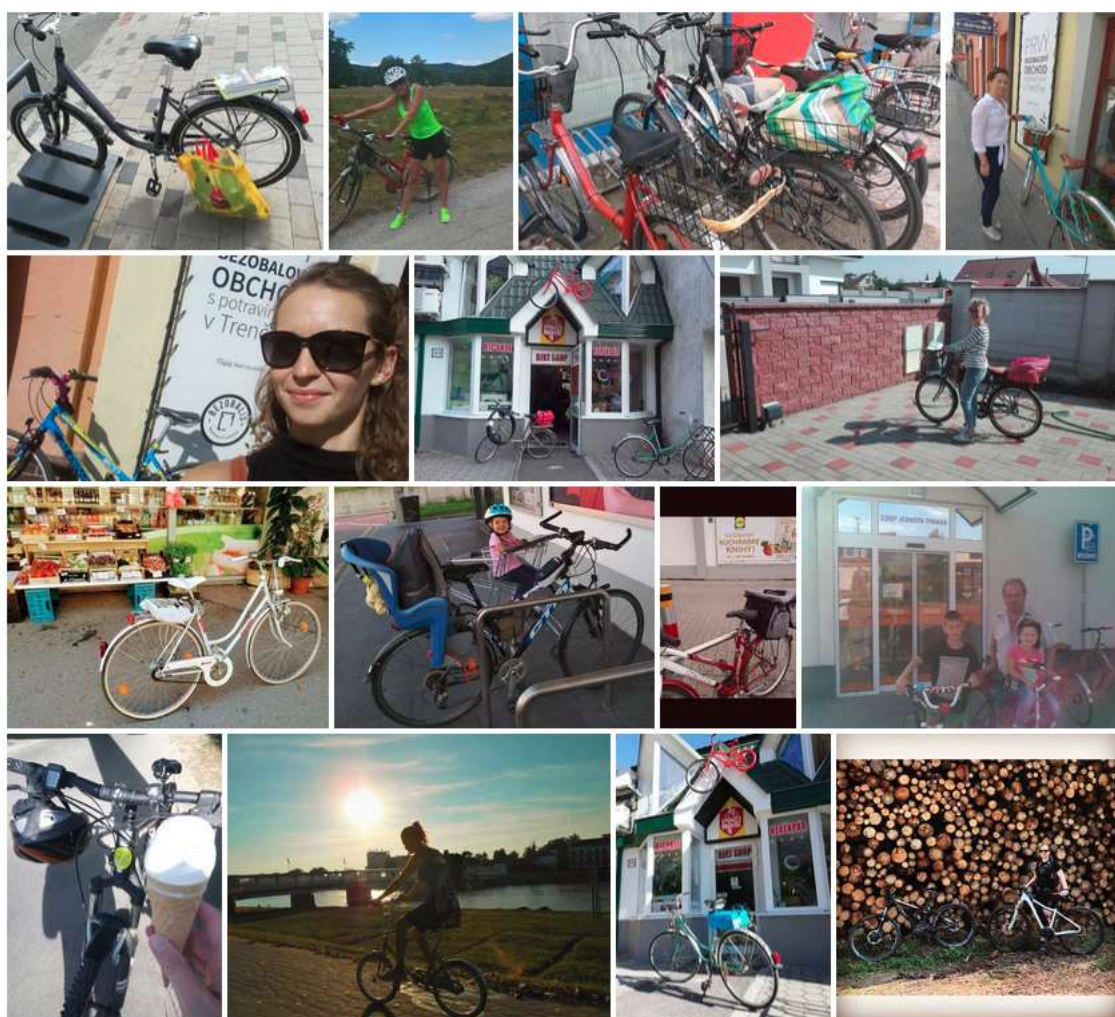
asset_publisher/pk4gBgRBMqvb/content/obciana-kraja-mozu-prispieť-k-rozvoju-cyklo dopravy

Rozvoj cyklotrás a cyklo dopravy ako takej je prioritou. Celkovo prispeje trnavská župa tento rok na projektové dokumentácie cyklotrás 300 tis. €, vďaka čomu by mohlo pribudnúť viac ako 80 kilometrov cyklotrás, ktoré budú realizovať mestá a obce.

Zdroj: <https://www.trnava-vuc.sk/clanok/-/>

Pozn. Po preštudovaní materiálu je možno konštatovať že je dobrým základom pre riešenie cyklistickej dopravy. Dokument sa viac venuje cykloturistickým trasám a cykloturistickému značeniu ako trasám dopravným. Dokument nerieši prvky bezpečnostné prvky cyklistov na križovatkách a cestách patriace VÚC ani nepredpisuje riešiť napr. cyklistickú dopravu na križovatkách VÚC (priestory pre cyklistov, nepriame odbočenia, cyklistické značenie (nie cykloturistické), či prepravu prímestskými autobusmi. Sú priložené 74 MB obrázky, množstvo ľudí môže mať problém otvoriť. Predpokladám že dokument má byť len podporným podkladom pre riešenie cyklistickej dopravy v kraji a kraj bude pokračovať v riešení. Radovan Červienka

Fotografická súťaž Na bicykli do obchodu 2018



Výhercovia v jednotlivých kategóriách obdržali aj tieto eko vrecúška na pečivo.



Dá sa vôbec niečo v Holandsku naučiť?

Foto a text: Ján Roháč



Prvýkrát v živote som navštívil Holandsko. Strávil som tam pár dní a neodporúčam to nikomu, koho zaujíma rozvoj cyklodopravy. Čože, čo to píšem? Veď práve Holandsko je Mekkou cyklistickej dopravy a kde inde sa treba ísť inšpirovať a nabráť skúsenosti, ak nie do Holandska?

Nuž, 20 rokov sa snažím nejako pomôcť rozvoju cyklistickej dopravy na Slovensku a až teraz v Holandsku som pochopil, že vlastne nemáme šancu dosiahnuť to, čo Holanďania. Až teraz v Holandsku som pochopil, že rozvoj cyklistickej dopravy nie je ani otázka odbornosti, ani otázka peňazí. Znalosti i financie sa dajú získať, v nich problém netkvie. V Holandsku som si uvedomil, že rozvoj cyklistickej dopravy je otázkou kultúry, je to otázka zmýšľania ľudí - a to je pre Slovensko problém. Naše obyvateľstvo to skrátka v sebe nemá. V Holandsku je cyklistická doprava na takej vysokej miere nie preto, že by to presadil nejaký politik či primátor s cieľom vyhovieť voličom či občianskym aktivistom (aj keď tí zohrali dôležitú úlohu). V Holandsku je cyklistická doprava na takej vysokej miere preto, lebo sú tam iní ľudia ako u nás, je tam iná spoločnosť. Je to spoločnosť orientovaná na život a na ľudí, nie na úradníkov, na formu, na slepé dodržiavanie predpisov až za hrob a na „klídeček“. Teda cyklistická doprava sa tam rozvinula nie preto, že to tak chcela Európska únia či miestna cyklistická neziskovka, ale preto, lebo spoločnosť pochopila, že bicyklovanie je organickou súčasťou mestskej dopravy a nie iba jej doplnkom

Rozumiete? Ľudia to pochopili. To nebolo a nie je o tom, že oni radi bicyklujú a preto si tam rozvíjajú cyklodopravu. Nie, oni pochopili, že cyklodoprava je nástroj, ktorý nesmú ignorovať, pretože je lacný a funguje. Prišlo tomu niekoľko (ne)šťastných okolností, o ktorých píšem pár slov nižšie, ale základ je, že to ľudia pochopili. A keď to pochopili ľudia, tak to pochopili politici, úradníci, školy, projektanti ... Domnievam sa, že u nás to už ľudia nikdy pochopia. Obávam sa, že spoločnosť na Slovensku nikdy nebude chcieť cyklotrasy a cykloparkoviská na úkor ciest a parkovísk pre autá. Budú to síce akceptovať, ale z prinútenia, nie preto, že by to pochopili a chceli.

Dôležitým faktorom je aj holandská povaha. Je to akýsi liberalizmus kombinovaný s toleranciou. Bol som Holandsku krátko, iba pár dní, takže sa možno mýlim, ale Holanďanov poznám viacerých a ďalších stretávam pracovne. No a skrátka si myslím, že ak sa niekto chce dopravovať na bicykli, tak Holanďan je ten posledný, kto by mu v tom bránil. Holanďan si – podľa mňa – pomyslí: Ak chce ten človek jazdiť na bicykli, tak nech jazdí, veď kto som ja, aby som mu v tom bránil? Na Slovensku sa človek, ktorých chce pre svoju dopravu využívať bicykel, dozvie tisíc dôvodov, prečo je somár a prečo sa to nedá. V Holandsku sa vodič cyklistovi virtuálne poďakuje, že nejde autom. U nás však bežný vodič-milión cyklistovi naopak nepochopiteľne vynadá. V takejto spoločnosti skrátka cyklistická doprava nikdy nebude na vysokej úrovni.



Nebolo to jednoduché

Rozvoj bicyklovania pritom v Holandsku nebol priamočiary. Najprv to vyzeralo dobre. Karel Čapek vo svojich Listoch v Holandsku už v roku 1932 opisuje Holandsko ako národ cyklistov, národ cyklistických davov, bicyklovanie v Holandsku ako „něco hromadného, roje, hejna, kolonie velocipedů, něco podobného bujení bakterií nebo hemžení nálevníků nebo víření mušek“. Lenže po 2. svetovej vojne Holandsko vďaka Marshallovmu plánu a rozumnému budovaniu ekonomiky veľmi zbohatlo. S vyššími príjmami rapídne narastal počet automobilov, pre ktoré sa budovali nové cesty a nové parkoviská a to na úkor cyklistických cestičiek, chodníkov pre peších, námestí a ihrísk. V 60-tych rokoch sa už bicyklovanie bralo ako niečo prekonané a zastarané, autá hrali prím v myšliach ľudí aj v uliciach a teda aj v činoch politikov a úradníkov. Čo vám to pripomína?

Tri oriešky pre bicykle a ešte niečo viac

Lenže potom v krátkom období nastali tri faktory, ktoré tento pohľad zmenili. Prvým bola ropná kríza v roku 1973, keď nebolo dosť benzínu a ľudia si začali spomínať, že sa vedeli dopravovať aj bez benzínu – na bicykli.

K tomuto sa pripojil vývoj v spoločnosti, keď sa ľudia, mladí v 60-tych rokoch a teda liberálni, slobodní, zaujímajúci sa o životné prostredie a zdravie, začali v 70-tych rokoch usádzať a zakladať rodiny.

Ich názory sa až tak nezmenili, aj naďalej sa zaujímali o životné prostredie, o zdravie, chceli „vietor vo vlasoch“ a neviazanosť. Uvedomovali si, že auto nie je všeliek a mestá by nemali pozostávať iba z ciest a parkovísk. Boli to aktívni občania, ich vplyv v spoločnosti a v politike postupne rástol. Tretím dôležitým faktorom bol veľmi vysoký počet obetí dopravných nehôd z radov chodcov. V roku 1971 ich pod kolesami áut zahynulo 3.300 (!), z toho niekoľko stoviek detí. Takže do popredia sa začala dostávať bezpečnosť cestnej premávky.

Uvedené tri faktory, a ešte aj niektoré ďalšie, sa stretli v relatívne krátkom období a preklopili holandskú spoločnosť k prudkému rozvoju mestskej dopravy bicyklami. Tu je to, o čom som písal vyššie: bežní ľudia pochopili, že bicykle sú súčasťou riešenia, nie iba jeho doplnkom. A ak pochopili ľudia, tak to pochopili aj politici a to už je potom ľahká cesta.

Dôležitou podmienkou, bez ktorej by sa v Holandsku nestalo to, čo sa tam stalo, je, že paradigmu „cyklodoprava je súčasť riešenia, nie iba jeho doplnkom“ si uvedomili aj politici a plánovači. Uvedomili, že pre rozvoj dopravy nestačí vybudovať len nejaké cyklocestičky ako doplnok k cestám pre autá. Nie, treba úplne zmeniť prístup a budovať mestskú dopravnú infraštruktúru ako celok, zložený z rovnocenných častí – infraštruktúry pre bicykle a v infraštruktúry pre autá. Inými slovami, nebudovať mesto pre autá a popritom akosi aj trochu úchytkom pre cyklistov, ale aj pre autá aj pre cyklistov naraz a rovnocenne. Začali s tým v 70-tych rokoch v meste Delft a až úspech v Delfte vyvolal skutočný boom bicyklovania, resp. vytvárania podmienok pre bicyklovanie v Holandsku. Mimochodom, práve v Delfte som strávil tých pár dní a je fakt, že mesto je na bicyklovanie veľmi príjemné. To sa však nedá už povedať napríklad o centre Amsterdamu, kde je cyklistov, skútristov a chodcov už priveľa a v úzkych aj širších uliciach si zavadzajú.



Čo si z toho vieme vziať?

Vráťme sa na Slovensko. Ktoré z tých troch predpokladov u nás máme? De facto ani jeden. Benzínu je dostatok a jeho cena nepredstavuje vážny problém. Väčšina občanov nechápe, že auto nie je riešenie mestskej dopravy a zrejme to ani sama od seba nepochopí. Bezpečnosť cestnej premávky tiež nie je horúcou témou, obetí je (našťastie) menej a menej. Navyše, plánovači aj naďalej plánujú ulice pre autá a iba občas kde tu milostivo dohodia cyklopruh či cyklistickú cestičku, ale nikdy nie na úkor aut a zdá sa, že nová projektantská krv sa neobjavuje. Sme skrátka 50 rokov za Holandskom a nie je ani náznak, že by sa náš Titanic aspoň obracal jeho smerom, nieto že by ho dobiehal.

Čo s tým? Máme rezignovať na rozvoj cyklistickej dopravy? Nie, v žiadnom prípade. Musíme si len uvedomiť realitu a zvoliť také postupy, ktoré sú účinné na Slovensku. Tie, ktoré boli a sú účinné v Holandsku, u nás fungovať nebudú. Sme totiž geograficky aj kultúrne iná krajina.

Z Holandska si môžeme brať veľa príkladov, napríklad metodiku vedenia cyklistických komunikácií, riešenia typických situácií (križovatky, zastávky a pod.), dopravné značenie, cyklistické parkoviská, dielne pre návrat starých bicyklov do života a pod., môžeme si sem volať holandských expertov, aby nám radili a vozili našich úradníkov a politikov do Holandska, aby to videli. Ale skrátka nemôžeme očakávať, že príklon spoločnosti k cyklodoprave príde rýchlo a automaticky len preto, lebo je riešením v Holandsku (Dánsku, Nemecku, Rakúsku...).

Takže?

Aký z toho plyní záver pre nás, čo sme aktívni v rozvoji cyklodopravy? Máme sa hádam na to vykašľať? Kdeže, práve naopak! Avšak popri tom, čo už robíme, t.j. popri presadzovaní budovania cyklistickej infraštruktúry, sa nepochybne musíme oveľa viac zaoberať spoločnosťou ako takou. Viac účinnej osvetly a marketingu, viac práce s úradníkmi, plánovačmi a politikmi, viac spolupráce a výmeny skúseností a lepšie zastupovanie našich záujmov.

No a najmä musíme našu spoločnosť učiť, že cyklodoprava je riešením nielen pre cyklistov, ale pre všetkých, teda aj tých, ktorí nebicyklujú.

Cykloturistika nie je na Slovensku vyriešená

Rozhovor s Michalom Hlatkým, predsedom Slovenského cykloklubu.



Michal, bicykluješ?

Jasné, že áno. Striedavo horská aj cestná cyklistika, zhruba 2000 km ročne. A stále ma to baví, len toho času je málo...

Čo je to Slovenský cykloklub?

SCK je občianske združenie, ktoré budúci rok oslávi 25. výročie vzniku. Združujeme aj ďalších 13 regionálnych klubov po celom Slovensku, ktoré síce majú svoju vlastnú právnu subjektivitu, ale uznávajú nás ako svoje ústredie.

Čo robíte?

Začalo to spoločnými výjazdmi, výletmi na bicykli a nadšením pre pohyb na bicykli. Postupne sa to za 25 rokov vyvinulo a dnes máme veľmi široký záber. Od organizácie podujatí, cez vydavateľskú činnosť, prevádzku cykloturistického portálu až po cykloturistické značenie.

Témou nášho rozhovoru je značenie cykloturistických trás.

Porozprávaj niečo o nich.

V polovici deväťdesiatych rokov vznikla myšlienka nejako vyznačiť trasu popri Váhu z Hlohovca cez Piešťany do Nového Mesta nad Váhom. Dnes ju poznáme ako časť Vážskej cyklomagistrály, ale vtedy sa to ešte tak nevolalo. Vtedy v roku 1995 nebola žiadna metodika, nebolo jasné, ako to vyznačiť, aké povolenia na to treba a podobne. Keďže zakladatelia SCK pôvodne pôsobili v Klube slovenských turistov, tak pri tvorbe systému značenia pre cykloturistiku vychádzali aj z metodiky značenie pre pešiu turistiku. Začali sa prvé povoloňacie konania, prvé koncepcie siete trás v regiónoch Slovenska, konali sa prvé školenia značkárov. Pribúdali aj kluby, na začiatku bol klub v Piešťanoch, postupne sa pridala Stará Turá, Záhorie, Trnava a potom ďalej a ďalej na východ.

Ako vznikla maľovaná značka „C“?

Prvýkrát ju použil dnes už značkář Imrich Makara v Slovenskom raji. On je aj autorom piktogramu cyklistu, ktorý je dodnes na cykloturistických smerovkách.

Ako je to so značkármi? Musia byť členom SCK?

SCK získal od ministerstva školstva akreditáciu na školenie cykloturistických značkářov. Na rozdiel od Klubu slovenských turistov však neškolil za značkářov iba svojich členov, ale aj záujemcov z iných organizácií. Zatiaľ sme vyškolili vyše 300 značkářov, aj keď aktuálne aktívnych je samozrejme menej. Mimochodom, pôvodná myšlienka úplne na začiatku bola, že značkáři by boli platenými profesionálmi na plný úväzok. Štátna organizácia by mala v každom regióne 2-3 značkářov. Žiaľ, toto sa vtedy nepodarilo a štát dodnes nemá žiadny mechanizmus ani koncepciu na spravovanie siete cykloturistických trás. Jeho prácu supľujú aj neziskové organizácie, napríklad aj naša.

Aká veľká je sieť cykloturistických trás na Slovensku?

V národnom registri, ktorý spravujeme, evidujeme stovky trás s celkovou dĺžkou cez 15000 kilometrov a toto číslo sa stále mení. Podľa potreby vznikajú nové a zanikajú staré trasy alebo sa mení ich vedenie. Ročne urobíme množstvo zmien. Spočiatku išlo najmä o cestné trasy, ktoré vytvorili gro siete. S rozvojom horskej cyklistiky však pribúdali MTB trasy a zhruba od roku 2008 je už väčšina nových trás horských. Dnes je pre horské bicykle určená viac ako polovica celej siete. So sieťou sa neustále pracuje, každý rok sa mení zhruba tisíc kilometrov cyklotrás.

Fakt trasy aj rušíte?

Áno, najmä kvôli neustále narastajúcej intenzite dopravy. Po cestách 2. a 3. triedy, na ktorých je vedená väčšina cestných trás, jazdilo v čase ich vyznačenia iba málo áut a bicyklovanie na nich bolo bezpečné. Dnes je však intenzita premávky výrazne vyššia, na cestách je oveľa viac áut a kamiónov, a preto niektoré trasy z nebezpečných úsekov prekladáme do bezpečnejších miest. Kde to nejde, tam ich buď oficiálne rušíme alebo aspoň neobnovujeme značenie. Paradoxom je, že keď začneme o rušení trasy rozprávať so samosprávami, cez územie ktorých trasa vedie, tak sa tomu zvyčajne bránia. Nechcú o ňu prísť, a to aj keď na jej vznik či údržbu nijako neprispievali. Majú ich však v mapách, v sprievodcoch, na webe, považujú ich za obohatenie turizmu, a preto sú proti rušeniu a to napriek tomu, že ide o nebezpečnú cestu, po ktorej by som sa ja ani nebicykloval.

Má SCK pokryté svojimi značkarmi celé Slovensko?

Značkári našich klubov spravujú trasy na cca 70 % územia Slovenska. V ostatných regiónoch buď trasy spravujú iné organizácie, ktoré nepatria pod SCK, alebo tam sieť trás vôbec nie je.

Z čoho pozostáva spravovanie cykloturistickej trasy?

Ide najmä o priebežnú kontrolu a obnovu značenia, či už maľovaných značiek alebo smerovníkov, mapových panelov, ale i prečistenie trasy, zmeny na trase a podobne. Značenie by sa malo obnovovať každé tri roky, zhruba toľko totiž trvá, kým sa trasa dostane do stavu, ktorý si žiada obnovu najmä maľovaného značenia, no často aj smerovníkov a smeroviek. Popritom treba komunikovať s vlastními územia, posúdiť, či trasu netreba preložiť alebo nejako inak zlepšiť, modernizovať infraštruktúru, ktorá je na nej. V prípade trás v prírode treba trasy aj čistiť, udržiavať priechodné, je toho veľa. Samozrejme to všetko záleží od možností správcu, financií, času a podobne.

Aký má cykloturistická trasa, respektíve jej značenie, právny status?

V mnohých prípadoch žiadny. Toto nie je na Slovensku vôbec doriešené, i keď sa o to SCK roky usiluje. Aj v národnej stratégii rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky, ktorej sme spoluautori, sa na tento fakt poukazuje. Žiaľ, nič sa nemení. SCK spravuje svoj vlastný národný register trás a pridelujeme trasám evidenčné čísla. Snažíme sa, aby značenie každej zaregistrovanej trasy spĺňalo normu *STN 01 8028 Cykloturistické značenie*, a aby každá trasa bola odsúhlasená vlastníkom či správcou územia a príslušnými orgánmi.

Žiadny zákon alebo vyhláška však neurčuje, že oficiálna je iba tá trasa, ktorá je registrovaná a ktorá spĺňa nejaké požiadavky, takže de iure si môže značiť trasy kto chce a kde chce. A čo je horšie, ani vo verejných dotačných programoch nie je žiadna požiadavka, aby trasa, na ktorú si nejaký subjekt pýta peniaze, spĺňala nejaké požiadavky a aby zapadala do nejakej koncepcie. Keď to uvádzam, tak mi nejde o bránenie iným ľuďom a subjektom, aby cykloturistické trasy značili. Ide mi najmä o nerešpektovanie autorít, vlastníckeho práva či značenia bez koncepcie a skúseností.

Je teda cykloturistická trasa nejako právne definovaná?

Nie, žiadny zákon ani vyhláška nedefinuje, čo je cykloturistická trasa a jej značenie. Na Slovenku celé cykloturistické značenie rieši iba *STN 01 8028 Cykloturistické značenie*. Bežnou praxou napríklad je, že jeden okresný úrad robí úplne iný stupeň konania ako druhý. Jednotlivé trasy sú napokon do určitej miery „určené“ ad hoc, keďže sú predmetom oficiálneho povoľovacieho rozhodnutia príslušných štátnych orgánov, ale to je veľmi slabá pozícia, pre dotknuté subjekty a orgány z neho v súvislosti s trasou nevyplývajú žiadne povinnosti.

Čo to znamená v praxi?

Je to problém. Napríklad pri povoľovacích konaniach sa orgány verejnej správy nemajú o čo oprieť, nemajú na základe čoho rozhodnúť, neexistuje pre toto žiadna záväzná legislatíva, nič. A to platí nielen o trase ako takej, o jej značení a vedení v území, ale aj o tom, či trasa zapadá do nejakej koncepcie, či bude alebo nebude účelná, či prispeje k rozvoju regiónu alebo nie. Stále častejšie sa preto objavujú trasy, ktoré sú „partizánčinou“ nejakej obce či iného miestneho subjektu a nezapadajú do nejakého širšieho rámca. Objavujú sa dokonca aj trasy, pri ktorých chýbajú potrebné súhlasy a povolenia a tiež trasy, pri ktorých o dodržiavaní cykloznačárskej normy nemôže byť ani reč. Po prechádzaní Slovenskom preto narazíme na rôzne špeciality ako fialové či ružové značenie.

To je ale dosť zvrátené. Štát propaguje Slovensko na pekných farebných letákoch a weboch ako cykloturistickú krajinu so šťastnými cykloturistami na krásnych cykloturistických trasách. A ten istý štát pritom nemá žiadnu koncepciu, systém, prístup, aktivitu, skrátka žiadny nástroj na rozvoj a údržbu cykloturistických trás.

Presne tak, štát toto nemá nijako ošetrované a ak to poviem na rovinu, tak štát nemá nič, žiadnu predstavu, žiaden plán, žiaden záujem. V podstate zadarmo využíva prácu neziskových organizácií, pričom nijako významne k vytvoreniu siete trás a k jej údržbe neprispel. Nemyslím tým iba finančný príspevok, ale skrátka celkový prístup – nijaký podstatnejší príspevok vo forme legislatívy, plánovania, práce s ľuďmi a podobne. No a čo sa týka financií, za tých 25 rokov dal štát na vytvorenie siete trás a jej údržbu ani nie 20 % z celového objemu finančných prostriedkov, ktoré do tejto oblasti šli.

Štát má nejaké dotačné programy, nie?

Žiadny z nich však nie je vyslovene určený na rozvoj cykloturistických trás a tiež vnášajú zmätok a nesystémovosť. V podstate štyri ministerstvá majú vo svojich alebo európskych dotačných programoch možnosť finančnej podpory cykloturistických trás – a tie programy spolu vôbec nekomunikujú, nekoordinujú, ktorý čo podporí. A navyše nijako nesledujú kvalitu a efektivitu. Napríklad program rozvoja vidieka umožňuje čerpať dotácie na značenie prakticky hocikomu, vôbec nezisťuje, či už v regióne existuje nejaká sieť trás a ako navrhované trasy do nej zapadajú, kto trasy navrhol, kto ich bude značiť, či tí ľudia majú odbornú spôsobilosť, skúsenosť a prax a kto ju bude udržiavať a obnovovať.

Uvediem príklad: Podám si žiadosť o obnovu trasy č. 2302 na 4 rôzne ministerstvá. Teoreticky mi to môžu všade schváliť a tak získam na jednu trasu financie zo 4 zdrojov, ale nikto na tých ministerstvách neoveruje, či to už nebolo podporené z iných zdrojov. A to je len jeden z mnohých problémov. Dotáciu môže získať včera založené občianske združenie, ktoré nikdy trasy neznačilo a ani to vôbec nevie robiť. Pokojne si to vyznačí nekvalitne, bez súhlasu vlastníkov a príslušných orgánov, "od buka do buka" - a pritom za verejné peniaze. Podobne je to s podporou organizácií cestovného ruchu. Štát im podporí vyznačenie nových trás a vôbec nezisťuje účelnosť, odbornosť a kvalitu.

Aby som nechodil okolo horúcej kaše – máme tu cyklotrasy, ktoré boli s podporou štátu vyznačené roľníckym družstvom či reklamnou agentúrou. To hádam nepotrebuje ďalší komentár.

SCK spravuje celoštátny register cyklotrás, snaží sa o to, aby trasy boli správne vyznačené a udržiavané, aby zapadali do nejakej koncepcie a aby značkári mali základné podmienky pre svoju činnosť. Touto činnosťou vás nepoveril štát?

Nie, nepoveril nás tým nikto, ani štát, ani kraje. Je to naša vlastná, historicky daná iniciatíva. Nemáme za to žiadne peniaze, naopak, na túto činnosť musíme používať svoje vlastné zdroje.

Čo by teda štát mal robiť a urobiť?

Pre začiatok by úplne stačilo, keby štát povedal, aký má vlastne k značeniu cykloturistických trás vzťah. Má alebo nemá vôbec záujem o rozvoj a údržbu siete trás? Bolo by dobré, keby sa štát jasne vyjadril, pod ktorý rezort vlastne značenie patrí. Je to z hľadiska štátu turizmus? Doprava? Rozvoj vidieka? Šport? Je z toho zmätok.

No a potom sa poďme v širokej diskusii baviť o tom, ako to celé spravíme, ako premeníme Slovensko na cykloturistickú krajinu. Vezme si to na starosť priamo štát alebo tým niekoho poverí? Koho a za akých podmienok? Netajím, že SCK má takú ambíciu, máme skúsenosti, zázemie, kompletnú znalostnú a informačnú bázu a máme chuť. Ale skrátka štát sa nesmie vyhýbať svojej zodpovednosti a musí už konečne urobiť potrebné rozhodnutia, prijať dobrý plán a podporiť jeho realizáciu.

Máme na ministerstve dopravy a výstavby pozíciu národného cyklokoordinátora, nestačí to?

Nie, pretože tá funkcia nemá v oblasti značenia trás žiadne právomoci. Už len to, že v rámci ministerstva dopravy presúvajú cyklokoordinátora z oddelenia na oddelenie, hovorí samo za seba o vzťahu ministerstva, nieto ešte štátu, k tejto problematike. Myslím si, že v súčasnom nastavení nevie k veci prispieť nijako podstatne.

Môžeme však povedať, že súčasný cyklokoordinátor prinajmenšom „otvára dvere“ na rôznych inštitúciách, iniciuje rokovania, snaží sa aspoň rozhýbať veci, nie?

To áno, ale nemá kapacitu a možnosti na to, aby po týchto úvodných krokoch v daných veciach systematicky pokračoval. Nie je to chyba cyklokoordinátora ako osoby, je to skrátka tak postavený systém. Nemá na to ľudí, kapacitu, postavenie...

A čo kraje? Pomáhajú úrady samosprávnych krajov rozvoju a údržbe cykloturistického značenia?

Na úrovni krajov narážame na problém volieb, problém kontinuity. Platí to síce aj o centrálnej úrovni, ale na krajskej úrovni je to vypuklejšie. Môže byť kraj, ktorý je aktívny a robí veľké cykloznačkárske veci, ale vo voľbách sa vymení vedenie a všetko sa zastaví. A naopak. Ale ak to mám vo všeobecnosti zhrnúť, tak za posledných päť-šesť rokov sa postoj samosprávnych krajov k problematike cykloturistického značenia výrazne zlepšil, väčšina z nich podporuje značenie koncepčne, finančne aj personálne. Je to zrejme reakcia na zvyšujúci sa dopyt spoločnosti po cykloturistike.

Vieme v tomto niektoré kraje pochváliť?

Určite. Vyzdvihol by som Bratislavský, Trenčiansky, Trnavský kraj či Nitriansky kraj a tiež aj niektoré mestá a obce, ktoré sú veľmi aktívne.

Nitriansky kraj? Veď to bola ešte pred pár rokmi cykloznačkárska Terra Incognita!

Veru áno. Ešte pred 5-6 rokmi to bol kraj s najmenej trasami a s minimálnou aktivitou. Dnes majú prijaté strategické dokumenty a spolu s miestnymi klubmi systematicky pracujú na rozvoji aj údržbe viac ako 1100 km trás.

Pomáhajú veci krajskí cyklokoordinátori?

Ako kde a ako sa dá v rámci ich možností, ktoré nie sú veľké. Žiadny z nich nemá na starosti iba bicyklovanie, sú referentmi aj iných oblastí, najmä dopravy či cestovného ruchu. Majú teda aj iné povinnosti ako koordináciu cykloaktivít.

U nás v Banskobystrickom kraji je cyklokoordinátor takmer neviditeľný, ani neviem či vlastne niečo robí.

Banskobystrický kraj je dobrý príklad chýbajúcej cyklokoordinácie. Sú tam silné miestne iniciatívy, napríklad Bajkom k tajchom v Hodruši-Hámroch, SCK Ďumbier v Brezne, živo je v oblasti Zvolena. Ale tieto oblasti nie sú dobre prepojené, trasy nenadväzujú, nie sú tam dlhšie magistrály celým krajom, chýba dlhodobá koncepcia, ktorej by tie silné miestne aktivity boli súčasťou.

Nemôže túto pozíciu nahradiť SCK?

Do určitej miery áno. SCK má svoju víziu, ktorú vie v kraji navrhnúť a ktorú by potom miestne kluby a iniciatívy naplňali. Koniec koncom v niektorých krajoch to takto aj funguje – podieľali sme sa na návrhu koncepcie, ktorú teraz miestni realizujú a SCK je akýmsi supervízorom. Nie že by sme to takto chceli od začiatku, vyvinulo sa to prirodzene a dnes napríklad v Nitrianskom a Trnavskom kraji všetky trasy spravuje SCK a jeho miestne kluby. Samozrejme, nie je to nutné v krajoch, kde koordinácia funguje, tam svoje služby nepretláčame. Ale ak sa kraj nevie rozbehnúť, radím im jedno: prídte sa pozrieť tam, kde sme sa toho ujali, zajazdite si cez víkend, zhodnoťte kvalitu trás a ich značenia a potom sa porozprávajte, ako to spraviť aj u vás a ako vám vieme pomôcť. Sme tomu otvorení, ale rozhodnutie je na vás, nasilu sa nikam tlačiť nebudeme a ani nechceme.

Netreba však nejakú koordináciu aj na celoštátnej úrovni?

Určite áno a máme takú ambíciu. Ako som už spomenul, sme spoluautorom cykloturistickej časti národnej cyklostratégie, v ktorej sú riešené aj diaľkové a nadregionálne trasy. Ich budovanie a údržbu je potrebné koordinovať z centrálnej úrovne a o to sa snažíme. Netreba to pritom chápať tak, že by sme sa miestnym klubom či krajskej inštitúcii chceli montovať do miestnej alebo regionálnej práce a rozhodovania, to nie je našim záujmom. Hovorím o vytvorení akéhosi dáždika, ktorý by zastrešoval či koordinoval veci na nadregionálnej úrovni, ak takú koordináciu potrebujú a majú o ňu záujem.

Podme na miestnu úroveň. Vysvetlil si, že dotačný systém je nekoordinovaný a nesleduje kvalitu. Ale jestvuje a je možné z neho získať peniaze na cyklotrasy. Ako by teda prijímateľ takej dotácie, či už je to napríklad obec, miestna akčná skupina či organizácia cestovného ruchu, mal postupovať, ak chce rešpektovať pravidlá?

Určite treba od začiatku spolupracovať s autorizovaným značkárom a to už pri príprave žiadosti. Značkár zaručí, že sa navrhnu správne trasy a správne značenie, správne sa prepoja s okolím, zistí predbežné súhlasy vlastníkov, správcov či ochrany prírody. Pripomenie, že v rozpočte a časovom pláne treba počítať nielen so značením, ale ešte predtým aj s potrebnými administratívnymi krokmi. No a ak žiadateľ dotáciu získa, tak značkár všetky uvedené kroky a činnosti správne vykoná. Ak v danom území žiadny značkár nepôsobí, tak nech sa žiadateľ poradí buď priamo s nami na ústredí SCK alebo s cyklokoordinátorom na samosprávnom kraji.

Dotáciu na cyklotrasy často získa aj subjekt z územia, kde už trasy vyznačené sú. Čo má v takom prípade robiť, aby nepokazil to, čo už funguje?

Najlepšie je obrátiť sa čo najskôr na značkára, ktorý trasy spravuje, alebo na ústredie SCK. Je úplne neprípustné, aby niekto menil či dokonca rušil už existujúce značené trasy bez vedomia príslušného značkára či správcu, neprípustná je aj inak dobre myslená snaha obnovovať značenie. Veľmi nevhodné a škodlivé je aj svojvoľné, neodborné a nekvalifikované zahusťovanie už existujúcej siete. Bohužiaľ, to všetko sa deje, príkladov je veľa. Pritom je jasné, že veci sa môžu vyvíjať a meniť a tak žiadny značkár sa nebráni diskusii, je ako správca trás otvorený snahe o ich vylepšovanie, zmeny či rušenie, ak je to odôvodnené.

Môže správne rozvoju siete cyklotrás pomôcť inštitúcia, ktorá dotácie udeľuje?

Samozrejme. Ako som už naznačil, je treba docieľiť, aby akékoľvek značkárske práce boli už v propozíciách dotačného programu podmienené ich vykonaním autorizovaným značkárom podľa platnej normy. Ba dokonca by bolo dobré, keby sa predbežné stanovisko miestne príslušného značkára vyžadovalo už v žiadosti o dotáciu. Ak vyhlasovateľ dotačného programu nevie, či v regióne pôsobí nejaký autorizovaný značkár alebo ak tam žiadny nepôsobí, tak nech sa obráti na nás v ústredí SCK. Máme prehľad o správcoch 99 % cykloturistických trás na Slovensku a vieme poradiť.

Zmeňme tému. Aký vzťah majú k cykloturistickému značeniu inštitúcie, ktoré spravujú krajinu? Ako k tomu pristupujú napríklad vlastníci a správcovia lesov?

Pri tejto téme musíme oddeliť bicyklovanie v lese a cykloturistické značenie. Nemusíme skrývať, že medzi bicykľujúcou verejnosťou a lesákmi býva veľké pnutie. Zladiť hospodárenie v lesoch s ich rekreačným využívaním je veľmi ťažké a spoločnosť je v tomto stále viac rozdelená. Avšak čo sa týka cykloturistického značenia ako takého, tam je situácia lepšia. V porovnaní s predchádzajúcimi obdobiami sa veľmi dobre vyvíja spolupráca cykloklubu so štátnymi lesmi. Komunikujeme, dodali sme im GPS dáta, konzultujeme trasy, ktoré chceme vyznačiť, lesáci sa pýtajú na naše stanovisko, ak chce nové trasy vyznačiť niekto iný. Je to asi logické, lesáci si nielen chcú vylepšiť imidž, ale aj nejako usmerňovať cyklistov v lese a toto je jedna z ciest. Iste, spolupráca nie je ani zďaleka ideálna, je čo zlepšovať.

Problémom pre nás je aj štruktúra Lesov SR. Generálne riaditeľstvo je ústretové a spolupracuje, ale jednotlivé lesné závody sú veľmi nezávislé, majú veľké kompetencie a ochota k spolupráci sa mení od závodu k závodu. Je to ľudoch, o vedení závodu a o jeho vzťahu k cyklistike. Ale musím povedať, že aj na úrovni závodov je to lepšie, zlepšila sa komunikácia, je to intenzívnejšie. No a veľmi dobrou novinkou je, že každý lesný závod už má cyklokoordinátora, ktorý je zorientovaný a má na starosti komunikáciu so značkármi.

A čo nešťátne lesy?

Vzťahy sú od výborných po zlé, buď to ide alebo nejde vôbec. Pre nás je problémom, že nešťátni vlastníci lesa nemajú žiadny dôvod či motiváciu povoľovať značenie cykloturistických trás na ich území. Nejde iba o ich ješitnosť či neprajnosť, ale napríklad aj o nejasnú a pritom veľmi dôležitú otázku bezpečnosti pri úraze. Nešťátni vlastníci nevedia, ako to vlastne je, kto je zodpovedný za úraz na povolennej, a teda oficiálnej vyznačenej trase v lese, či už v oblasti ťažby alebo mimo nej. Vlastníci sa ďalej často pýtajú, čo z toho budú mať? Súhlasom so značením vlastne súhlasia s využívaním ich lesa, avšak nič z toho nemajú. Toto je otázka síce citlivá, ale legitímna. No a napokon veci komplikuje aj už spomenuté pnutie v spoločnosti. Verejnosť – aj tá cyklistická – sa s lesákmi často háda, osočuje ich z drancovania lesa, ľudia si v lese fotia ťažbu a posielajú fotky na Facebook s nenávisťnými komentármi. A tak vlastne vlastníci nemajú motiváciu vychádzať verejnosti v ústrety. Prím v tom zohrávajú medziľudské vzťahy, ktoré sú veľmi vyostrené. Objavujú sa prvé myšlienky, ako toto všetko riešiť a úlohu by pri tom zohral opäť štát a jeho záujem o rozvoj cykloturistiky. Ale o tom sa porozprávajme neskôr, keď to bude jasnejšie.

Akú máte skúsenosti so Štátnou ochranou prírody, teda s ochranármi, so správcami národných parkov?

Podobne ako pri lesoch je to rôzne. V niektorých územiach je spolupráca veľmi dobrá až vzorová, v iných majú cyklistu za najväčšieho nepriateľa prírody, a tak k nemu aj pristupujú. Mnohé z jednaní s ochranármi sú veľmi emočné, chýba im raciona a je vidieť, že nemajú o dopade bicyklovania na prírodu správne informácie. Veľmi by sme potrebovali, aby ochranári rozhodovali na základe informácií a poznatkov a nie iba striktne byrokraticky a technokraticky na základe suchého znenia zákona. Tiež by bolo fajn, keby sa do jednaní vnášalo menej vášni a dojmov.

Nejaké príklady?

Veľmi pozitívnym príkladom je Národný park Slovenský raj. Správa tohto národného parku poňala nedávnu prípravu nového návštevného poriadku nadštandardne. Pozývali ľudí, ktorých ani pozývať nemuseli, pracovali so všeobecnou aj odbornou verejnosťou, každý jeden návrh podrobne prerokovali. Veľmi jasne zdôvodnili, že sú územia, kde s novými cyklotrasami súhlasia a sú územia, kde cyklistov určite nepustia a vysvetlili prečo. Výsledkom je veľa nových cyklotrás, mnohé ešte ani nie sú vyznačené. No a máme naopak národné parky, kde keď len začneme rokovať a počujú slovo cyklo alebo bicykel, tak jednanie je ihneď negatívne a to sa bavíme ešte iba o asfaltovej lesnej ceste a nie o prírodných trailoch či atraktívnych horských trasách.

V čom je problém?

Štát nevie, čo s národnými parkami. Nemá v tomto smere žiadne pravidlá, žiadne zásady, politiky. Navrhol som vedeniu Štátnej ochrany prírody, aby sme v každom národnom parku vytipovali územia, kde je možné zahustiť cykloturistické trasy či dokonca uvažovať o singletrackoch a rôznych trailoch, a tak isto územia, ktoré ostanú pre cyklistov uzavreté. Ak sa takáto zonácia dobre zdôvodní, cyklisti to pochopia. No a najmä takto vieme podľa vzorov z iných krajín vytvoriť regióny, ktoré môžu žiť z cykloturizmu. Na to však potrebujeme využiť potenciál krajiny, pridať viacero atraktívnych dobrých trás, na ktorých môžeme stavať a práve k tomu viedli naše návrhy. Bohužiaľ, nikam sa to nepohlo a tak sme stále pritom, že žiadna takáto koncepcia sa nerobí. Situáciu komplikuje aj široká účasť verejnosti v konaniach, keď sa k cyklotrasám vyjadrujú organizácie, ktoré sa cykloturizmu a bicyklovaniu vôbec nerozumejú a často v danej oblasti ani nikdy neboli. Tu sa už úplne vytráca odborná diskusia a riešime len emóciu.

Aká je spolupráca s vodohospodármi, správcami tokov a hrádzí?

Keďže prvé trasy sa značili po hrádzach Váhu, tak spolupráca má už dlhú tradíciu a treba povedať, že je dobrá. Ako značkári s nimi nemáme zásadné problémy, väčšinou je to kompromisoch, na ktoré obe strany pristúpia. Podotýkam, že hovorím o značení, nie o asfaltovaní hrádzí, to je iná téma, SCK asfaltovanie nevykonáva.

Na záver prejdime ešte k legislatíve. Myslíš si, že by bolo vhodné zaviesť právnu ochranu cykloturistického značenia?

Áno, podľa mňa by malo mať taký právny status, ako má dopravné značenie. Ak má byť cestovný ruch súčasťou štátnej politiky a podieľať sa na tvorbe HDP, tak potom cykloturistické a turistické značenie je toho nevyhnutnou súčasťou. Pozrime sa na cestovný ruch na Slovensku, na jeho produkt – to je na drivej väčšine územia pešia turistika a cykloturistika. Ľudia nechodia do hôr kvôli hotelom a reštauráciám, ale kvôli turistike či prírode. No a pri turistike či cykloturistike drvivá väčšina návštevníkov využíva značené trasy. Turistické a cykloturistické značenie teda tvorí podstatu produktu cestovného ruchu na Slovensku, nehovoriac o tom, že štát dokonca podmieňuje turizmus v chránených územiach vyznačením trás. Potrebujeme preto, aby aspoň tri pre nás základné zákony, teda lesný zákon, zákon o ochrane prírody a krajiny a stavebný zákon, poznali a definovali pojem cykloturistického značenia a odvolávali sa na cykloznačársku normu. Potrebujeme, aby cykloturistické a turistické značenie bolo jasne odlíšené od reklamných a informačných objektov a aby z toho titulu bolo jednoduchšie povoľovanie umiestňovanie objektov značenia, smerovníkov, mapových panelov.

Michal, ďakujem za rozhovor. Téma cykloturistického značenia je veľmi široká a mohli by sme sa zaujímavo rozprávať ešte hodiny. Sme preto radi, že niektoré z uvedených otázok budeš prezentovať na X. národnej konferencii Cyklistická doprava 23. a 24. októbra v Banskej Bystrici. Tešíme sa na to 😊

**Ján Roháč
Nadácia Ekopolis**

Košice by mali mať súvislú cyklocestičku popri Hornáde.

Uviedol to košický Korzár s tým, že predpokladaný začiatok výstavby cyklistického chodníka v úseku od Mlynského potoka do Hornádu - sídlisko Nad jazerom je september.

Potvrdila to hovorkyňa mesta Košice Linda Šnajárová.

"Nová cyklistická komunikácia bude viesť od hate Vyšné Opátske, pravým brehom Hornádu, poza garáže, ponad ústie Myslavskeho potoka a vyústi na konci Ladožskej ulice. Prepojí sa tak koniec existujúcej cyklotrasy od parkoviska pri hati na Jenisejskej ulici s chodníkom vedúcim po nábřeží Hornádu, po koniec Ladožskej ulice," uviedla Šnajárová.

Stavbou nového úseku s celkovou dĺžkou 375 metrov sa podľa jej slov spoja dve nemotoristické komunikácie vedúce po nábřeží rieky Hornád na sídlisku Nad jazerom.

"Vytvorí sa tým aj súvislý úsek medzinárodnej cyklomagistrály Eurovelo 11 v mieste, ktoré je v súčasnosti nepriechné," povedala.

Náklady predstavujú 120 000 eur s DPH, väčšina peňazí pôjde z európskych zdrojov

Predpokladaný termín ukončenia prác je apríl 2019.

Čítajte viac:

<https://kosice.korzar.sme.sk/c/20907748/kosice-prepoja-cyklochodnik-popri-hornade-do-suvisleho-celku.html#ixzz5TL1uSHBT>

Cargobicykle vs. Dodávky v Amsterdame



Dodanie tovaru v centre Amsterdamu trvá podľa posledných údajov oveľa rýchlejšie nákladnému bicyklu ako napr. takej dodávke.

Zdroj: ecf.com

DIY správny odstup

Henrik Barth si urobil v štýle Urob si sám, vlastnú pomôcku pre bezpečný odstup auto-bicykel.



Zdroj: Twitter HenrikBarth

V európskych vlakoch by malo byť min.8 miest pre bicykle



9.10 o tom zahlasovali členovia komisie európskeho parlamentu pre dopravu a turizmus **European Parliament's Transport and Tourism (TRAN)**. Navrhuje sa, aby každý nový alebo zmodernizovaný vlak mal min. 8 miest pre cyklistov.

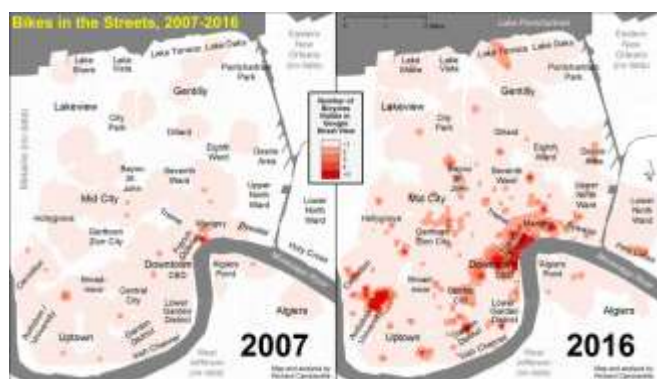
Opierajú sa o rastúci trend najmä cykloturizmu, pričom vlak predstavuje najpoužívanější druh dopravy pre cykloturistov.

V súčasnosti sa totiž podmienky pre prepravu bicyklov vo vlakoch opierajú o odporúčanie z roku 2007, pričom železničných dopravcov nezaväzujú k ničomu. Či sa to podarí, uvidíme. Hlavne v tých našich vlakoch..

Zdroj: [ECF](#)

Viac bicyklov v New Orleans

Podľa dát z Google Street view je medzi rokmi 2007-2016 v meste New Orleans o 3000 % viac bicyklov.



Zdroj: Nola.com

V Odense umožnili cyklistom odbočiť na červenú na 30 križovatkách



V dánskom Odense umožnili cyklistom na približne 30 tých križovatkách odbočiť na červenú doprava. Snažia sa tak zaistiť plynulú jazdu pre cyklistov, samozrejme s ohľadom na bezpečnosť.

Zdroj: Denmark Cycling Embassy

V Miláne upravili verejný priestor v prospech ľudí

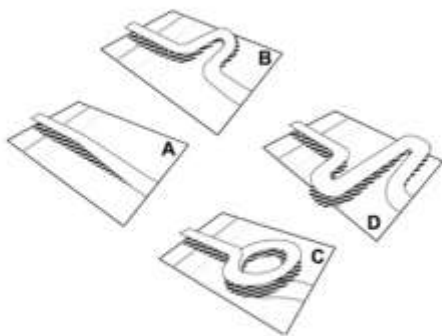


NOVÉ TECHNICKÉ PODMIENKY PRE NAVRHOVANIE CYKLOINFRAŠTRUKTÚRY SÚ NA PRIPOMIENKOVANIE

4.12.3 Rampy

Správne navrhnuté rampy sú veľmi dôležité z hľadiska jazdy cyklistov. Nesprávny návrh spôsobuje, že cyklista je nútený zosúladiť s bicykлом, resp. spomúť tak že dochádza k vybočeniu z jeho jazdnej dráhy, čo môže spôsobiť kolíziu s ostatnými cyklistami. Ak nie je možné uskutočniť napojenie priamym napojením (obr. 6 - A tohto TP) na ľavú napojenie sa odporúča realizovať pomocou 3 spôsobov:

1. U - rampou (obr. 6 - B tohto TP)
2. Špirálovou rampou (obr. 6 - C tohto TP)
3. Z - rampou (obr. 6 - D tohto TP)



Obrázok 6 Jednotlivé typy rämp[L22]

Pri návrhu rampy je nutné:

- zabezpečiť dostatočné rozčistenie v oblastiach CYK,
- nenavrhovať pravouhlé napojenia,
- umiestňovať cyklistov do vonkajšieho oblúku v prípade ak sa navrhujú rampa spojujú a chodník pre chodcov (z dôvodu ak by cyklisti nezvládli riadenie, alebo neobdržali nekontrolovaný by chodník pre chodcov),
- navrhovať zariadenia v zmysle 8.4 tohto TP.

5 Typy vedenia cyklistov v priestore

Vedenie môžeme rozdeliť nasledovne:

- samostatná cyklistická cesta,
- samostatný cyklistický pruh,
- cyklokoridor,
- spoločná cesta pre chodcov a cyklistov.

5.1 Cyklistický pruh v PK

Cyklistický pruh je súčasťou PK. Oddelenie CYK sa realizuje pomocou vodorovného dopravného značenia V 4.0 úseka 0,50 m, medzera 0,50 m (šírka 0,25 m) – n pomocou zvýšeného jazdného pruhu pre cyklistov vodorovné dopravné značenie môže byť doplnené voľnými LED diódami, dopravnými gombíkmi a jazdný pruh pre automobily sa navrhuje podľa pr.



Jazdný pruh pre automobily

Obrázok 7 Oddelenie cyklistického pruhu a jazdného pruhu: typy B2, B3, C1 až C3, D1 a D2 a na



Jazdný pruh pre automobily

Obrázok 8 Oddelenie cyklistického pruhu a jazdného pruhu p sa na mestských komunikáciách

SSC uverejnila možnosť pripomienkovať revidované technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

Pripomienkovať ich môžete tu:

<http://www.ssc.sk/sk/technicke-predpisy-rezortu/tpr-pripomienkovanie.ssc>

V BANSKEJ BYSTRICI VZNIKÁ NEBEZPEČNÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKÁCIA

Text a foto: Radovan Červienka



V Banskej Bystrici to vyzerá, že nemajú „šťastnú ruku“ na realizáciu cyklistických komunikácií. Pred nedávnom sme vás informovali o chybách (doteraz neodstránených) na cyklokomunikáciách v okolí autobusovej stanice. Mysleli sme si, že už nič podobné sa nezrealizuje. Pred pár dňami nám však začali chodiť fotografie cyklistickej komunikácie pri nákupnom centre Point (v mieste tohto nákupného strediska bolo niekedy plánované centrálné mestské cyklostanovište), pri ktorých sme neverili vlastným očiam. Tak sme si to išli pozrieť.



Cyklistická komunikácia má dĺžku cca 200 metrov a spája námestie s Europa SC.

Cyklistická cestička začína na námestí. Resp. by mala začať, ale tento úsek nie je nijako vyznačený. Cyklista teda skončí pred križovatkou a nemá bezpečný príjazd.

Na obrázku vidno jej ukončenie pred priechodom a nepokračovanie na námestie.



Taktiež je tu vidno „more značiek“. Značky vyznačenia pruhov pritom nie sú potrebné, nakoľko presne na túto situáciu je vo vyhláške 9/2009 Zb k značke Cestička pre cyklistov uvedený text: „Značka Cestička pre cyklistov (č. C 8) prikazuje cyklistom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh.“

Doplnenie tohto textu bolo presne z tohto dôvodu – keď sa nejedná o cyklistické pruhy, ale o klasickú cyklistickú cestičku. Nakoľko značka C8 je označená skôr, tieto dve značky je možné odstrániť.

Samozrejme, medzi cestou a takouto cyklistickou cestičkou je nutné zabezpečiť bezpečnostný odstup min 0,50 m, čo tento prípad nespĺňa.

Požadované rozmery taktiež nespĺňajú šírky vodorovného značenia.

Na obrázku ešte nie je vykreslený priechod pre cyklistov. Bude zaujímavé sledovať, či vykreslia priechod pre cyklistov, alebo už pokračovanie cyklistického pruhu.

Plná deliaca čiara je na tomto mieste urobená správne, nakoľko ide o krátky a nebezpečný úsek.

Na nasledujúcich obrázkoch vidno, že pruhy boli „natrieskané“ len na súčasný stav. Na povrchu sa nachádzajú **jamy nebezpečné pre cyklistov**.

Zelený nástrek je jednoznačne v prevedení **bez protišmykového povrchu**, takže je možné očakávať na daždi zhoršené adhézne schopnosti cyklistov.



Cyklistická cestička bude pokračovať ako samostatná popred obchodné centrum. Na fotke je v diaľke zobrazené aj jej opätovné ukončenie. **Táto značka tam nemá čo robiť**, nakoľko cestička sa tam vôbec neukončuje.



Na nasledujúcom obrázku je vidieť riešenie cyklistov pred obchodným centrom. Okrem toho, že značka tam nemá čo robiť (značku ukončuje vyznačenie samostatnej cestičky), je ešte aj osadená naopak. Taktiež tam chýba vyznačenie priechodu pre chodcov aj na cyklistickej cestičke a riešenie dlažby pre nevidiacich, ktoré je potrebné upraviť v zmysle vyhlášky *Debarierizačné opatrenia pre ľudí so zrakovým postihnutím*.



Na obrázku vidno aj 5,00 m šípky. Odporúča sa ich riešiť v šírke 2,00 resp. 1,00 m.

Ďalším rozporom so zákonom sú vodiace čiary, ktoré keď sa už nastriekali (legislatíva ich neodporúča), mali by mať šírku 0,25 m a nie 0,125 m.



Cyklokomunikácia pokračuje v smere k SC Europa po súčasných povrchoch zo zaujímavými úpravami.

Ani jeden pruh nemá šírku v zmysle predpisov, rozmery sú rôzne.

Vyznačená trasa vedie po rôznych a rozbitých povrchoch.



No a ukončuje sa asi najznámejšími priechodmi týchto dní. Tieto sú extrémne nebezpečné, **sú v rozpore azda so všetkými normami a predpismi, ktoré sú na Slovensku.** Kanál, obrubník, vodorovné značenie, dlažba pre nevidiacich, stĺpiky...



+



NA CYKLOTRASE SA NEPARKUJE! NA DUNAJSKEJ BOL NA TO VODIČ VTIPNE UPOZORNENÝ

Zdroj: Útrapy Bratislavského cyklistu

—



Viac účelový priechod pre chodcov... Foto: R.Červienka

POZVÁNKA

NA X. ROČNÍK NÁRODNEJ KONFERENCIE

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Konferencia o cyklistickej doprave,
cykloturistike a udržateľnej mobilitě

Súčasťou podujatia bude aj vyhodnotenie
kampane **Európsky týždeň mobility 2018**

Záštitu nad konferenciou prevzali minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky **Arpád Érsek**, minister životného prostredia Slovenskej republiky **László Sólymos** a primátor mesta Banská Bystrica **Ján Nosko**.

23.-24.10.2018

Univerzita Mateja Bela
Kuzmányho č. 1.
Banská Bystrica

Registrácia a bližšie informácie na:

www.cyklodoprava.sk



23.-24.10.2018 Banská Bystrica

1. deň/1st day 23.10.2018

8:00 – 9:00 Registrácia/ Registration

9:00 – 9:10 Otvorenie konferencie/ Conference opening – Marian Gogola, OZ
Mulica a Ján Nosko, primátor mesta Banská Bystrica

9:10 – 10:30 **I. blok**

- **Michal Feik** – Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR – aktuálna informácia o čerpaní dotácií na rozvoj cyklistickej infraštruktúry z programu IROP/SR
- **Peter Klučka** – MDV SR – Sfunkčnenie finančného mechanizmu na financovanie budovania cyklotrás na Slovensku (návrh zákona o dotáciách), národný cyklokoordinátor/SR
- **Michal Bajgart** – Sieť CIVINET – Česká a Slovenská republika (európska sieť miest pre udržateľnú mobilitu) Centrum dopravného výskumu Brno/ČR

10:30 – 11:00 **Prestávka / Coffee break**

11:00 – 12:30 **II. blok**

- **Manfred Neun** – Význam rozvoja siete cyklistickej advokácie, zástupca najväčšej siete organizácií zgrupujúcich sa za účelom rozvoja cyklodopravy v európskych mestách – Európska cyklistická federácia (ECF)/ Brusel/The importance of development the cycling advocacy network, zástupca najväčšej siete organizácií zgrupujúcich sa za účelom rozvoja cyklodopravy v európskych mestách – Europe cycling federation/Brusel
- **Caroline Bartle** – Skúsenosti s kampaňami na podporu cyklodopravy. Centrum pre dopravu a spoločnosť, Technická univerzita Bristol /Veľká Británia/ Experience with UK cycling campaigns, (University of West England)/UK
- **Christoph Kirchberger** – Územné plánovanie so zameraním na participatívne metódy a akčný výskum, Odbor územného plánovania, Mobil Lab Technická univerzita Viedeň/ Rakúsko/Coordinator of the aspern.mobil LAB, Vienna

12:30 – 13:30 **Obed /Lunch**

13:30 – 15:30 **III. blok**

- **Adolf Jebavý** – Projektovanie cyklotrás – čo má obsahovať správne zadanie na spracovanie PD, čomu sa vyvarovať, príklady dobrej praxe, ADOS Brno/ČR
- **Radovan Červienka** – Aktualizácia technického predpisu pre

navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, Dopravoprojekt/SR

- **Peter Medved'** – spolupráca s MsÚ v BB a aktivity smerujúce k udržateľnej mestskej mobilite (IPUM a Audit Advance), riaditeľ Nadácie Ekopolis/SR
- **Gabriel Lengyel** – Návrh a realizácia cyklistickej infraštruktúry v Liptovskom Mikuláši, vedúci Odboru životného prostredia a dopravy MsÚ Liptovský Mikuláš/SR
- **Ján Lešňovský/Cestné prvky s.r.o.** – plastové dopravné značenie a technické prvky na cyklistických komunikáciách, konateľ spoločnosti Cestné prvky s.r.o./SR

15:30 – 16:00 **Prestávka / Coffee break**

16:00 – 17:30 **IV. blok**

- **Dana Mareková** – Predvolebný dialóg v Bratislave: o ovzduší, zelenej mobilite, cyklodoprave a verejných priestoroch . Koordinátorka kampane za čisté ovzdušie v Bratislave/SR
- **Vladimír Malý a Aleš Kratina** – Inteligentná mobilita v meste Třebíč, zástupca primátora mesta Třebíč a vedúci Odboru dopravy a komunálnych služieb/ČR
- **Patrik Žák** – Trenčín v pohybe, zástupca primátora mesta Trenčín/SR

17:35 – 19:00 Voľný program

19:00 – 21:00 **Slávnostná večera s vyhodnotením kampane a odovzdávaním cien ETM za rok 2018 na Slovensku / Gala dinner with ETM award 2018**

2. deň/ 2nd day 24.10.2018

8:30 – 10:30 **Blok I./Section I.**

- **Michal Hladký** – Sieť cykloturistických trás na Slovensku, príklady dobrej praxe, problémy a bariéry, Slovenský cykloklub/SR
- **Ladislav Findl** – Skúsenosti z ďalšieho rozvoja cyklotrás Jurava, Bratislavský samosprávny kraj/SR
- **Patrik Štrbák** – Budovanie Vážskej cyklotrasy, Trenčiansky samosprávny kraj/SR
- **Štefan Čeman/RIDE** – budovanie E-bike regiónov – Ride je certifikovaný profesionál na slovenskom trhu/SR.
- **Viera Štupáková** – Budovanie cyklotrás, ako súčasť Eurovelo 11, koordinátorka úseku EuroVelo 11, najdlhšej súvislej cyklistickej diaľnice na Slovensku a zakladateľka Občianskeho združenia PBS Kostitras/SR

10:30 – 11:00 **Prestávka / Coffee break**

11:00 – 12:30 **Blok II./Section II.**

- **Aron Halász** – Skúsenosti s podporou rozvoja cyklo dopravy v Maďarsku, aktivity, príklady dobrej praxe, pozitívne dopady na samotný rozvoj/aktuálny stav, Maďarský cykloklub /Hungarian Cyclists' Club (najväčšie zoskupenie cyklistických organizácií v Maďarsku), Budapešť, zástupca prezidenta klubu
- **Barbora Kajanová/ Arriva** – bike sharing v Nitre, informácie o prevádzke, skúsenosti počas fungovania 1 roka, čo sa podarilo a čo je potrebné vylepšiť. V súčasnosti pôsobí na pozícii manažérky obchodného rozvoja so špeciálnym zameraním na projekty zdieľaných bicyklov./SK
- **Edita Bednárová a Mirety Dian/Zelený bicykel** – bike sharing v Prievidzi, motivácia pre zavedenie, prevádzka, prínosy pre mesto, obyvateľov a životné prostredie. Podieľa sa hlavne na PR aktivitách projektu Zelený bicykel.
- **Marián Gogola** – Zbieranie dát o mobilitnom správaní cez mobil a aké benefity z toho cyklisti môžu mať? Žilinská univerzita, OZ Mulica/SK
- Zhrnutie poznatkov získaných počas 2 dní konferencie/doc. Ing. Marián Gogola, PhD. (Žilinská univerzita, OZ Mulica)
- Žrebovanie bicykla (skladací bicykel od DEMA, do žrebovania budú zaradení všetci účastníci konferencie, ktorí sa registrovali prostredníctvom elektronického on-line formulára)

12:30 – 13:30 **OBED**

13:30 – 14:30 **Prehliadka BB**

Zmena programu vyhradená.

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 10 Rok 2018 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne. Neprešlo jazykovou úpravou. Uzávierka čísla 10. V mesiaci.

Fotografia na úvodnej strane: <https://bratislavaden.sk/krazy-bratislavy-alebo-ako-hlavne-mesto-vyzeralo-kedysi-cast-11/>



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne.

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Redakcia:

Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor



Európska únia
Európsky sociálny fond



Brusel Deň bez automobilov 2018

Vyššie 80% pokles znečistenia vzduchu

Brussels.be