



Rozhovor s Andreou

Štulajterovou

Testovanie bikesharingu

v Prahe a Trnave

10.ročník cyklokonferencie





V Štokholme fungujú takéto „cyklokamióny“, str.31



V Košiciach nebezpečná
cyklocestička, str. 4



Prvá solárna cyklotrasa v Nemecku,
str.6



Úspešný 10 ročník konferencie
Cyklistická doprava, str.8



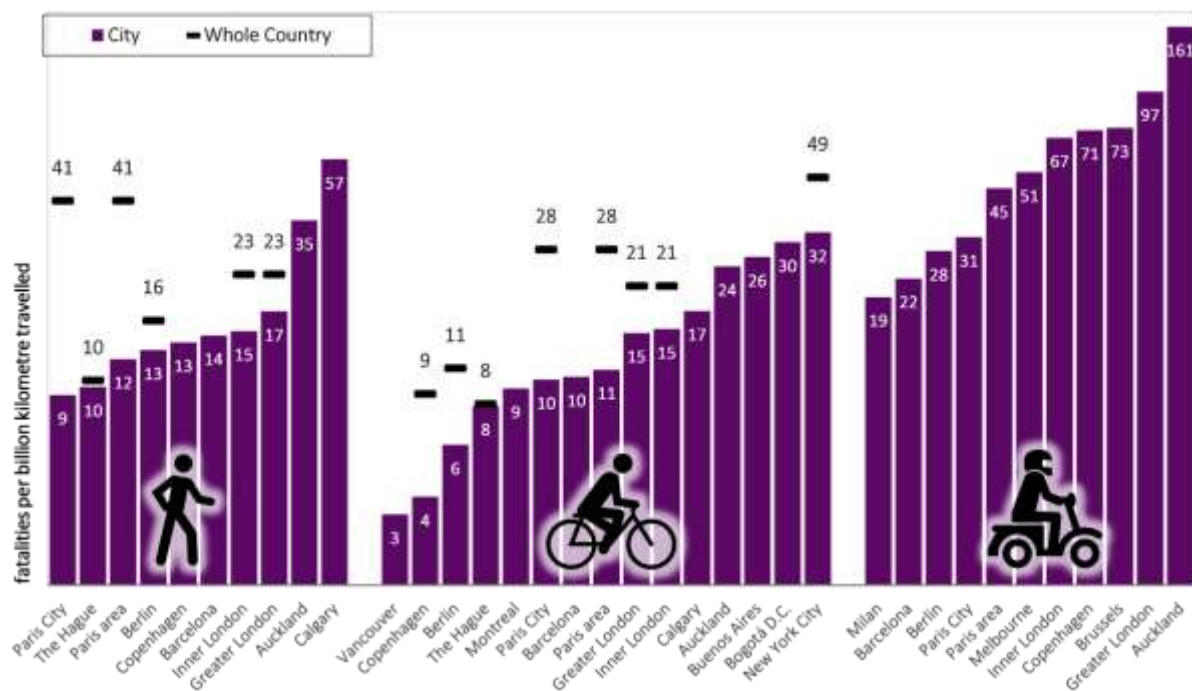
Vyskúšali sme bikesharing v Prahe,
str.18



Testujeme Arboria bike, str.26

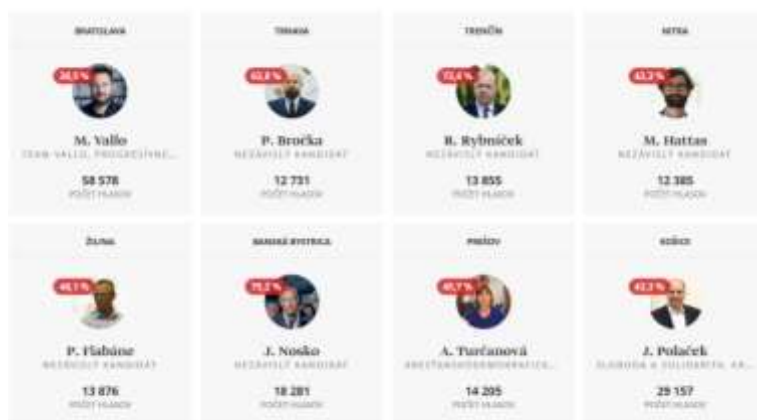


Pozvánka na festival
cyklocestovanie ,str.30



OECD publikovala index bezpečných miest pre cyklistov a chodcov. Naše mestá tam žiaľ nie sú.

Zdroj: ow.ly/sSSK30mGm3t



Sme.sk

Pedál.

Tak? Ste spokojní? Myslím, že komunálne voľby dopadli vo viacerých mestách nad očakávania. Najmä z pohľadu riešenia cyklo dopravy. Či už je to v Bratislave alebo v Žiline, očakávania sú veľké. Verím, že o 4 roky tu nebudeme iba nespokojne mrmlať. Teší nás, že naši čitatelia majú záujem podeliť sa s nami o skúsenosti z riešenia cyklo dopravy. Toto číslo tak bude špecifické tým, že sme dali priestor na články, ktoré sa venujú bikesharingu, či už v Prahe alebo Trnave.

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

Nová cyklocestička v Košiciach na terase je nebezpečná



Nová prístupová cesta a chodníky k obytnému súboru Nová Terasa síce ešte nie sú celkom dokončené a skolaudované, vyzerá to však, že sa budú robiť už len sadové úpravy. Problémom je fakt, že je nebezpečný.

„Chodník od cesty totiž oddeľuje prudký zráz. Možno by tam pomohlo nejaké zábradlie,“ konštatuje čitateľ a upozorňuje aj na osadený stĺp.

„Chodník podľa dostupnej dokumentácie mal križovať cestu ešte pred ním a taktiež sa nemal až tak prudko stáčať.“

„Uvedená cyklocesta bola postavená v súlade so schválenou dokumentáciou a aj stavebným povolením. Je štandardom, že prechod cez cestu je budovaný kolmo na cestu, preto bolo zvolené aj dané riešenie,“ uviedol pre KOŠICE:DNES Gabriel Tóth, PR špecialista spoločnosti Penta Investments, ktorá zabezpečuje výstavbu Novej Terasy. Podľa jeho informácií pre väčšiu bezpečnosť na výjazde z Novej Terasy bude obmedzená rýchlosť na 30 km/h. „Plánujeme tam vybudovať aj informačné značenie pre cyklistov vo forme upozornenia, aby prispôbili prejazd daným podmienkam.“

Investor sa domnieva, že zábradlie by bolo z pohľadu bezpečnosti skôr kontraproduktívne, keďže v prípade nárazu by cyklistom hrozilo tak či tak vážne zranenie. „Osadenie daného stĺpu sa riešilo v rámci MET a nebolo realizované nami ako investorom Novej Terasy. Stĺp nemohol byť posunutý, keďže nemôže stáť v tesnej blízkosti komunikácie. Zároveň ani nie je súčasťou cyklocesty, ale zóny vyhradenej pre chodcov,“ dodal na Tóth.

Zdroj:

<https://kosicednes.sk/udalosti/uplne-novy-cyklochodnik-na-terase-je-nebezpecny/>

Stretnutie ohľadne výzvy Policajnému zboru SR na zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách

6.11 bolo na Prezídium Policajného zboru SR stretnutie, vyvolané "Výzvou Policajnému zboru SR na zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách" (viacero cykloorganizácií ju v septembri podpísalo, pozri

<http://www.ekopolis.sk/.../organizacie-zastupujuce-cyklistov-...>).

Stretnutie bolo u riaditeľa Odboru dopravnej polície Prezídia Ľuboša Rumanovského, za cyklistov boli ľudia z Cyklokoalície, Nadácie Ekopolis a národný cyklokoordinátor Peter Klučka a jeho kolegovia.

Predniesli sme viacero požiadaviek, ktoré od dopravných policajtov požadujeme, aby sa znížilo ohrozovanie cyklistov na cestách:

- zapracovanie do zákona presného určenia 1,5 m odstupu pri predbiehaní cyklistu autom a potom aj kontrolovanie tohto odstupu;
- kampane za 1,5 m odstup medzi vodičmi;
- štatistiky o nehodách, zapríčinených nedostatočným odstupom;
- ústretovejší "procyklistický" prístup pri posudzovaní a schvaľovaní dopravnej infraštruktúry;
- zakotvenie prednosti cyklistov na priechodoch pre cyklistov;
- zaradenie nových procyklistických značiek do vyhlášky (ochranný pruh, jednoznačná farebnosť - biele prvky a zelené podfarbenie, spoločný priechod pre chodcov a cyklistov, žraločie zuby);
- vytvorenie odbornej cyklosekcie na Odbore dopravnej polície Prezídia...

Bolo to iba úvodné stretnutie, kde sme predniesli požiadavky a zbežne ich predebatovali - niečo vyzerá sľubne, pri inom sme sa až tak nezhodli. Ale dohodli sme sa na ďalších stretnutiach, kde už pôjdeme k jednotlivým bodom podrobnejšie.

Zdroj: Ján Roháč, Facebook

V BRATISLAVE NOVÉ CYKLOZNAČKY A RIEŠENIA



V Bratislave sme mohli nájsť nové cykloopatrenia, či už dobré alebo niektoré menej vhodné, ale určite možné pilotné aj z hľadiska dopravného značenia pre cyklistickú infraštruktúru. To čo malo pôvodne uľahčiť cyklistom orientáciu, ich asi len pomýli.



NEŠTANDARDNÉ RIEŠENIE CYKLOPRUHU.

Fotografiu uverejnil na Facebooku N. Brázda s komentárom:

Zaujímali by ma názory na toto riešenie cyklopruhu, príp. ako sa to dá lepšie. Podľa mňa šírkou pruhu, uhlom križovania a výhľadom z cesty zprava je to pre cyklistov značne nebezpečné (minimálne ja sa cítim bezpečnejšie v normálnom jazdnom pruhu, kde mám aspoň nejaký manévrovací priestor).

Situácia: jediná cesta zo sídliska s cca 20 tis. obyvateľmi, dole kopcom, celkom bežne sa tam jazdí 60+ km/h. Šírka pruhu podľa projektu 1,1 m. Podľa merania v teréne 1,1 - 1,3 m (obrubník, resp. zvodidlá - vnútorná strana bielej čiar, šírka čiar 0,25 m).



V NEMECKU OTVORILI PRVÚ SOLÁRNU CYKLOTRASU



V Nemecku blízko mesta Kolín otvorili prvý úsek solárnej cyklotrasy. Má dĺžku 90 metrov a dokáže vyrábať energiu v ekvivalentne , ktorý sa rovná spotrebe pre 4 domy.

Samotná cyklotrasa nepotrebuje v zime ani údržbu, pretože sneh na nej sa roztopí. Na cyklotrase sú uložené štvorce 10x10 centimetrov.

Náklady na jej výstavbu boli 800 tis. Euro.



Očakáva sa , že za rok by mala vyprodukovať okolo 15 tisíc kWatthodín. Samozrejme, že nebude dosahovať také solárne zisky ako solárne panely na streche.



Zdroj:

<http://allinfo.space/2018/11/16/germany-rolls-out-cyclists-the-solar-carpet/>



ÚSPEŠNÝ 10.ROČNÍK KONFERENCIE CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Foto a text: Marián Gogola, Martin Bolo



23-24.októbra sa v Banskej Bystrici konal už 10 ročník konferencie Cyklistická doprava. Sme radi, že okrem tradičných skálných si na konferenciu našli cestu zástupcovia samospráv, občania ako poslanci NRSR.

Okrem domácich účastníkov potešili najmä zahraniční spíkri, ktorí nám predstavili spôsoby riešenia z ich krajín. Samotnú konferenciu otvoril Marián Gogola ako aj viceprimátor mesta Banská Bystrica pán **Jakub Gajdošík**.

Program konferencie odštartovala prednáška z Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorú prezentoval **Peter Klučka**, ktorý spoločne s **Petrom Rozsárom** prezentovali Sfunkčnenie finančného mechanizmu na financovanie budovania cyklotrás na Slovensku (návrh zákona o dotáciách).

Navyše nás informovali o možnosti zlepšovania podmienok pre cyklistov prostredníctvom upokojuvania dopravy, na ktoré vydali aj príručku.



Nasledovala prednáška **Michala Bajgarta** o Sieti CIVINET – Česká a Slovenská republika (európska sieť miest pre udržateľnú mobilitu), pričom prítomní získali informácie, ako daná sieť funguje a ako to môžu využiť napríklad slovenské mestá, ktoré sa do nej zapoja.

Prezentovala sa ešte prezentácia od Michala Feika o súčasnom stave čerpania financií z IROPu na cyklodopravu, ktorý žiaľ z pracovných dôvodov nemohol na konferenciu prísť.

Nasledovala prestávka, cez ktorú sa prezentoval domov sociálnych služieb z Galanty, ktorý obdržal tribicykel, ktorý pomáha hendikepovaným deťom zažiť radosť z jazdy na bicykli. Nápadom bolo vydražiť bicykel vyhratý mestom Galanta v DPNB a zakúpiť tribicykel pre postihnuté deti v DSS Galanta. Zástupcovia zariadenia sa prišli poďakovať, či už **Jánovi Mikovi** ako aj iniciátorke **Silvii Szokolovej** za tento šľachetný čin.

Druhou milou udalosťou bola slávnostná torta, ktorú časť organizátorov pripravila pre nič netušiaceho zakladateľa konferencie **Mariána Gogolu** (Oz MULICA) a pripomenula prvé okrúhle výročie organizovania konferencie Cyklistická doprava. Zároveň všetci účastníci dostali kúsok z tejto výbornej torty.



Po krátkej prestávke nasledoval blok prednášok s významnými zahraničnými hosťami, pričom prvý prezentoval pán **Manfred Neun** (exprezident Európskej cyklistickej federácie ECF), ktorý prednášal o význame rozvoja siete cyklistickej advokácie. Zdôraznil, že aj cyklodoprava je stále podceňovaná v oblasti mobility, pričom ju čaká začlenenie najmä v budúcich nových spôsoboch mobility.



Ďalšou zahraničnou prednášajúcou bola **Caroline Bartle** z University of West England in Bristol, ktorá hovorila o skúsenostiach s kampaňami na podporu cyklodopravy vo Veľkej Británii a ako aj o tom ako môžu pomôcť pri podpore cyklodopravy pomôcť výskumné výstupy.



Zahraničnú sekciu uzavrel **Christoph Kirchberger** (Odbor územného plánovania, Mobil Lab Technická univerzita Viedeň/ Rakúsko), ktorý prednášal o Územnom plánovaní so zameraním na participatívne metódy a akčný výskum, pričom ako príklad uviedol Mobility lab vo Viedenskom Asperne, ktoré slúži ako zaujímavé laboratórium pre mobilitu.



Samotní účastníci sa samozrejme živo zaujímali o príklady zo zahraničia, pričom kládli prezentujúcim viacero otázok.



V poobedňajšej sekcii ako prvý vystúpil z **Adolf Jebavý** (ADOS Brno/ČR), ktorý hovoril o skúsenostiach s projektovaním cyklotrás na Slovensku a v Čechách. Sám zdôraznil, že Slovensko má veľké medzery v dostupnosti vhodných pokladov pre projektovanie, čo napríklad v Českej republike problémom nie je.



Účastníci konferencie privítali s napätím prednášku **Radovana Červienku** (Dopravoprojekt/SR), ktorý predstavil novinky v aktualizovanom znení Technických podmienok pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, pričom zdôraznil, že aj keď nové TP sú pokrokové, častokrát sú závislé od aktuálneho stavu legislatívy u nás, ktorá je v niektorých prípadoch zastaralá.



Samotnú skúsenosť s budovaním cykloinfraštruktúry prezentoval **Gabriel Lengyel** (vedúci Odboru životného prostredia a dopravy MsÚ Liptovský Mikuláš/SR), ktorý poukázal na nové cyklotrasy, ktoré sa v meste Liptovský Mikuláš budujú ako aj na negatívny fakt a síce neudržiavanie cyklopruhu na ceste I. triedy, ktorá predstavoval inovatívne opatrenie v Liptovskom Mikuláši.



Systematickú spoluprácu a aktivity smerujúce k udržateľnej mestskej mobilite (IPUM a Audit Advance) v meste Banská Bystrica prezentoval riaditeľ Nadácie Ekopolis pán **Peter Medved'**. Ako uviedol išlo o pilotný projekt, ktorý sa stal a chce sa stať vzorom aj pre ostatné inštitúcie, ktoré by chceli zaviesť udržateľné opatrenia vo firemnom prostredí.



Blok uzavrel praktickou prezentáciou pán **Ján Lešňovský** (Cestné prvky s.r.o.), ktorý hovoril o plastovom dopravnom značení a technických prvkoch na cyklistických komunikáciách ako aj na pozemných komunikáciách.



V druhom popoludňajšom bloku vystúpila pani **Dana Mareková** (Koordinátorka kampane za čisté ovzdušie v Bratislave/SR), ktorá hovorila o predvolebnom dialógu v Bratislave: o ovzduší, zelenej mobilite, cyklodoprave a verejných priestoroch. Zaujímavá prednáška predostrela túto tému, o ktorej sa živo diskutovalo aj medzi samotnými účastníkmi.



Skúsenosti s inteligentnou mobilitou v meste Třebíč prezentoval pán **Aleš Kratina**, vedúci Odboru dopravy a komunálnych služieb/ČR. Ukázal konkrétne opatrenia, ktoré v meste Třebíč realizovali, čím môžu byť dobrým príkladom aj pre iné mestá na Slovensku.



Poslednou, ale nemenej zaujímavou prezentáciou bola prednáška **Patrika Žáka** (zástupcu primátora mesta Trenčín) o Trenčíne v pohybe. V samotnom príspevku prezentoval skúsenosti a praktické riešenia samosprávy, ktorá ak chce, dokáže riešiť cyklistov, parkovanie v meste, pričom častokrát ľuďmi zapálenými pre vec dokážu robiť malé zázraky aj na Slovensku. Prednáška vyvolala živú diskusiu, pričom sa nechali inšpirovať aj ostatné mestá zo Slovenska.



Prvý deň konferencie sa ukončil slávnostnou večerou, na ktorej sa odovzdávali celoslovenské ceny Európskeho týždňa mobility. Do tejto akcie sa zapája čoraz viac samospráv, pričom kampaň koordinuje Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP). V tomto roku sa kampane s témou Kombinuj a choď! zaregistrovalo 54 samospráv (vlni ich bolo 49), čo v štatistike zaradilo Slovensko na 12. miesto medzi 54 zapojenými krajinami.

Do národnej súťaže ETM 2018 bolo podaných 26 prihlášok od 16 samospráv. Odborná hodnotiacia porota, ktorej členmi boli zástupcovia Ministerstva životného prostredia SR, Ministerstva dopravy a výstavby SR, SAŽP a Nadácie Ekopolis, vyhodnotila každú prihlášku a vybrala víťazov.

V kategórii Aktívna samospráva porota udelila prvé miesto Žiline nielen za aktivity počas kampane, ale aj za systematickú prácu pri hľadaní možností, ako znižovať emisie v meste a podporovať čisté formy dopravy. Týkalo sa to vypracovania Akčného plánu nízkouhlíkovej mobility, ktorý podporuje nízkoemisné zóny a zóny s obmedzenou dopravou, ale zameriava sa aj na parkovanie, cyklo dopravu, pešiu dopravu a elektromobilitu.

V kategórii Efektívne trvalé opatrenie vyhrala maličká obec Rakovec nad Ondavou na východe Slovenska. V strede tejto obce sa nachádza miestny park so školou a od kostola ku škole vedie úzka a kľukatá cestička.

Víťazstvo v kategórii Originálna aktivita porota prisúdila mestu Banská Bystrica. Podujatia Svetelná cyklojazda mestom a Cyklotriptych, ktoré zorganizovali Banskobystričania počas Dňa bez áut, boli podľa členov poroty najoriginálnejšie a najatraktívnejšie. zo svetelných expozícií festivalu Svetla a tieňa s názvom Cyklotriptych. Počas utorkovej slávnosti v Národnom dome, ktorá bola súčasťou programu 10. ročníka národnej konferencie Cyklistická doprava 2018, ocenila SAŽP za aktívny prístup aj oficiálnych partnerov kampane ETM 2018, Železničnú spoločnosť Slovensko, Zväz autobusovej dopravy a spoločnosť ARRIVA Slovakia.



Druhý deň konferencie odštartovala prednáška **Michala Hladkého** (Slovenský cykloklub/SR), ktorý hovoril o pozitívach a negatívach budovania siete cykloturistických trás na Slovensku.



Nasledovali prednášky budovania regionálnych cyklotrás, kde prvý dobrý príklad prezentoval **Ladislav Findl** (Bratislavský samosprávny kraj) o cyklotrase JuRaVa, pričom ukázal ako samotné budovanie pritiahlo záujem o cyklotrasy aj tie samosprávy, ktoré najskôr o ne nemali záujem.



Pokračoval **Patrik Štrbák** (Trenčiansky samosprávny kraj), ktorý nám priblížil dva nové úseky cyklotrás, ktoré sa budovali tento rok a to pri Novom meste nad Váhom a Púchove ako aj o plánoch s novými cyklotrasami v rámci Budovania Vážskej cyklotrasy.



Realitu slovenského súkromného sektora a skúsenosti s budovaním E-bike regiónov priblížil zaujímavou prednáškou **Štefan Čeman**/RIDE.Sk. Hovoril ,že Slovensko má ešte čo doháňať v tejto oblasti a najmä nie je naplno odhalený potenciál v turistickom ruchu.



Skúsenosti z Prešovského kraja prezentovala **Viera Štupáková** (koordinátorka úseku EuroVelo 11, najdlhšej súvislej cyklistickej diaľnice na Slovensku a zakladateľka Občianskeho združenia PBS Kostitras), ktorá hovorila o budovaní cyklotrás, ako súčasť Eurovelo 11. Okrem dobrých príkladov poukázala aj na niektoré nedostatky, najmä zle riešené úseky cyklotrás, ktoré potom kazia celkový dojem z cykloinfraštruktúry.



V poslednom bloku vystúpil posledný zahraničný hosť a to **Aron Halász** (Maďarský cykloklub /Hungarian Cyclists' Club (najväčšie zoskupenie cyklistických organizácií v Maďarsku), Budapešť, zástupca prezidenta klubu), ktorý prezentoval skúsenosti s podporou rozvoja cyklodopravy v Maďarsku, aktivity, príklady dobrej praxe, pozitívne dopady na samotný rozvoj/aktuálny stav. Aj v Maďarsku začínali ako aktivisti a v súčasnosti sa vypracovali na uznávanú organizáciu, ktorá má slovo pri plánovaní cykloinfraštruktúry.



Z novej oblasti mobilitných služieb, bikesharingu sme mali dve prednášky.

Najskôr **Edita Bednárová** (Zelený bicykel) hovorila o slovenskom prvom komerčnom systéme bike sharing v Prievidzi, pričom sa dotkla tém ako je motivácia pre zavedenie, prevádzka, prínosy pre mesto, obyvateľov a životné prostredie. Poukázala na progres, ktorým si firma prešla od začiatku až do dnes, pričom hovorila o skúsenostiach a potrebe participácie občanov aj pri zavádzaní takejto služby.



Nasledovala prednáška **Barbory Kajanovej**

(Arriva, manažérka obchodného rozvoja so špeciálnym zameraním na projekty zdieľaných bicyklov), ktorá nám povedala o skúsenostiach s prevádzkou bike sharingu v Nitre, ako aj o poskytovaní informácií o prevádzke, s, čo sa podarilo a čo je potrebné vylepšiť.



Poslednú prednášku mal **Marián Gogola** (OZ MULICA, Žilinská univerzita), ktorý predstavil európsky projekt MoTiV (H2020), ktorý bude zbierať údaje o dopravnom správaní a ktorý môžu využiť, či už samosprávy, aktivisti ako aj dopravné podniky na zlepšenie podmienok ako aj zavádzaní nových služieb v oblasti mobility.



Nasledovalo ukončenie konferencie, pričom sa ešte vyžrebovali účastníci, ktorí budú mať budúci rok konferenciu zadarmo ako aj držiteľ nového skladacieho bicykla od spoločnosti Dema. Zároveň organizátori informovali, že budúci rok bude konferencia v meste Galanta.





Prednášky z konferenciu sú [dostupné na tejto stránke.\(Google drive\)](#)

Fotografie z konferencie si môžete pozrieť [tu. \(Autor:Martin Bolo\)](#)

Národná konferencia Cyklistická doprava 2018 sa konala v rámci projektu MOVECIT, podporeného programom Stredná Európa, ako aj v rámci projektu Národná platforma pre podporu nemotorovej dopravy, podporeného Európskou úniou prostredníctvom operačného programu Efektívna verejná správa.



Vyskúšali sme bikesharing v Prahe

Foto a text: Peter Torjai, Veronika Murinová

Sme Peťo a Veronika. Na úvod začneme ako sme sa vôbec do tej Prahy dostali. V lete sme mali skvelú možnosť stráviť toto obdobie odbornou stážou cez program Erasmus+. Jednou z našich mnoho úloh bolo zmapovať a vyskúšať si bikesharing v Prahe a následne o tom vytvoriť prezentáciu pre kolegov. Bola to pre nás oddychová úloha od tabuliek a analýz, ale dôležitá aj pre firmu, aby mala podkladový materiál o alternatívne mestskej mobility, dnes veľmi významnej a rýchlo sa rozširujúcej možnosti. Dovoľte preto, milí čitatelia, aby sme sa s Vami podelili o naše postrehy. Začneme spoločnosťou OFO, ktorá v roku 2017 realizovala pilotný projekt v Prahe 7. Fungoval na princípe voľného bikesharingu*. V roku 2018 sa však v rámci zdokonaľovania svojich služieb stiahli, a teda sme nemali možnosť vyskúšať si ich službu. Reakcie od užívateľov boli rôzne, napríklad padla kritika za veľkosť bicyklov, nedostatočné nastavenie výšky sedadla (pre osobu priemernej výšky bol problém sa na takomto bicykli pohodlne odvieť).

Positívne reakcie však boli na mobilnú aplikáciu a jednoduchosť vypožičania bicykla. Opätovné spustenie systému je predpokladané v roku 2019. Dá sa povedať, že išlo o testovanie českého trhu týmto veľkým gigantom z Číny, ktorý na celom svete ku koncu roka 2017 prevádzkoval viac ako 10 miliónov bicyklov pre viac ako 200 miliónov užívateľov v mnohých krajinách Ázie, Európy, Ameriky či Austrálie.

Najdlhšie pôsobiacim prevádzkovateľom v Prahe je Homeport, už od roku 2007, no napriek takej dlhej dobe ostal iba v jednej mestskej časti (Praha 8) a svoj systém v ČR prevádzkuje iba ako ukážku svojich služieb. Ide o bikesharing stanicového typu**, konkrétne 7 staníc v Karlíne. Ponúka možnosť vypožičať si taktiež elektrobicykle. Tento prevádzkovateľ nás však nezaujal a jeho podmienky pre nás neboli dostatočne zrozumiteľné.

Ďalšou spoločnosťou pôsobiace v Prahe je Velonet, ktorá spustila svoj pilotný projekt v júli 2018. Systém je kombináciou stanicového a voľného bikesharingu. Užívatelia majú možnosť vrátiť kdekoľvek bicykel v rámci vyznačenej zóny, no za vyšší poplatok ako pri vrátení do fyzickej stanice. Fungujú iba v Prahe 4, kde sú prakticky použiteľné iba na jazdenie popri Vltave. V Brne majú väčšie a funkčnejšie zastúpenie.

Najväčšie a najviditeľnejšie zastúpenie má však Recola. Ide o systém voľného bikesharingu s veľkým územím presahujúcim širšie centrum Prahy. Môžete si teda bicykel vyzdvihnúť kdekoľvek v zóne a následne kdekoľvek v zóne vrátiť, podmienkou je len aby neprekážal ostatným. Samotné požičanie je možné cez užívateľsky príjemnú mobilnú aplikáciu, no Recola ponúka možnosť vypožičania si bicyklov aj cez webovú aplikáciu, SMS alebo messenger prostredníctvom chatrobota.



Vypožičať si môžete až štyri bicykle naraz, takže aj to je jeden zo spôsobov ako stráviť čas s kamošmi. Nechýba možnosť rezervácie za poplatok a čo sa týka ceny, prvých 15 minút je zdarma (vdďaka sponzorom) a následne 45 minút stojí prijateľných 24 Kč (približne 0,95 €). Pre porovnanie: MHD 30 min → 24 Kč a 90 min → 32 Kč. Mimo Prahy funguje tiež v iných českých mestách ako Brno, České Budějovice, Liberec, Olomouc, Ostrava, Teplice a Frýdek-Místek.

Čerstvou novinkou je Vaasa vo Fínsku, ako ich prvá zahraničná expanzia. Aby sme boli kompletní s informáciami, ponúkajú aj možnosť predplatného, či už formu „járd“ alebo časovú. Užívatelia tiež môžu zbierať „recoiny“, ako odmenu za jazdenie alebo napríklad za vrátenie bicyklov do zóny určenej na odstavovanie. Recoiny je potom možné využiť na voľné jazdy alebo zľavy u partnerov. V aplikácii si užívatelia môžu viesť prehľad jász a prostredníctvom nej si môžu zapožičať aj skateboard vo vybraných parkoch. Recola taktiež prevádzkuje aj portál s tipmi na výlety za využitia ich bicyklov.

Prostredníctvom appky užívatelia vytvárajú spätnú väzbu, na základe ktorej prevádzkovatelia služby vylepšujú a servisujú bicykle, ale k tomu sa ešte dostaneme.

Podme si ale predstaviť ich samotný bicykel. Bicykel je stále ružový a to z viacerých dôvodov. Prvým a hlavným je, že sú neprehliadnuteľné (človek si ich hneď všimne a spozná) a pre zlodejov odpudzujúce. Rám je originálneho typu, vybavený rýchlo nastaviteľným sedadlom, tak je pohodlný či pre dámy alebo pre pánov. Vybavené sú veľkým košíkom kde sa bez problémov zmestí aj notebooková taška, ruksak alebo nákup. Zadné koleso je brzdené nožnou brzdou v náboji a predné je vybavené klasickou pákovou brzdou na volante, kde nechýba ani zvonček. Reťaz je vybavená krytom, takže sa vám nestane aby sa vám rifle, oblek či dlhá sukňa zamazali alebo zamotali do reťaze. Bicykel je vybavený aj zadným svetlom, ktoré sa spúšťa automaticky a reflexným prúžkom na pneumatikách.

Stojí za to spomenúť aj fakt, že každý bicykel má svoje vlastné originálne meno. A ako prebieha vypožičanie? Postačuje jednoduchý smartphone s prístupom na internet. Využijeme iba aplikáciu, fotoaparát, GPS modul a internet. Na začiatok si potrebujeme nájsť bicykel. Ak ho nevidíme vo svojom okolí fyzicky (ružové mestské bicykle sú neprehliadnuteľné), tak na vyhľadanie použijeme aplikáciu. A teraz buď klikneme na priamu možnosť požičania bicykla v aplikácii, alebo klikneme na ikonu pozície nami vybraného konkrétneho bicykla. Aplikácia nás vyzve na zadanie 6 miestneho kódu, ktorý sa nachádza pod sedadlom a po jeho zadaní sa nám zobrazí číselný kód k zámku bicykla. Následne už len odomkneme a vychutnáme si jazdu Prahou. Na našej snímke sa nachádza park v Karlíne, v pozadí kostol sv. Cyrila a Metoda. Po absolvovaní svojej jazdy je vrátenie bicykla úplne jednoduché.



V prvom rade ho bezpečne odstavíme tak, aby nezavadzal vozíčkarom, kočíkom a ostatným obyvateľom mesta. Zamkneme ho číselným zámkom, ktorým sme ho odomkli, a ak sme aj zabudli kód, tak nevádi, v aplikácii sa tiež zobrazí. Táto reťaz s číselným zámkom sa stratiť nedá, lebo je fyzicky pripojená k bicyklu a počas jazdy si ju obopíname okolo riadidiel. V aplikácii zvolíme vrátenie bicykla, a aplikácia nás vyzve aby sme za pomoci GPS lokalizácie zamknutý bicykel odfotili. Následne nám aplikácia oznámi koľko sme najazdili a za ako dlho, koľko sme zaplatili a vyzve nás aby sme ohodnotili našu jazdu. Pokiaľ nedáme plný počet bodov, tak sa nás opýta čím sme boli nespokojný a aj takouto formou zbiera spätnú väzbu od užívateľov. Platenie prebieha automaticky - jedným z krokov registrácie je zaregistrovať kreditnú kartu do systému a následne už platby prebiehajú automaticky.

Priznáme sa, že išlo o naše prvé stretnutie s ľubovoľnou zdieľanou službou, ktorú sme si fyzicky vyskúšali. No aj tak bol tento systém pre nás užívateľsky priateľský a zorientovať sa v aplikácii trvalo pár sekúnd. Takáto skúsenosť v nás zachovala dojem a zmenila náš pohľad na mestskú mobilitu. Vzbudila v nás chuť spoznávať podobné služby, najmä v iných mestách. Preto keď sa niekedy ocitnete ako turista vo veľkej metropole, skúste mimo celodenného turistického lístka na MHD využiť aj zdieľané bicykle, urobíte niečo pre seba, ale aj uvidíte cudzie mesto z iného pohľadu, zo sedadla bicykla. Zdieľané bicykle na základe našej skúsenosti považujeme za súčasť mestskej mobility, a nemať takúto možnosť by bolo ako mať mesto bez taxislužby. Je len otázkou času, kedy si všetci u nás doma na Slovensku zvykneme aj na takúto možnosť a budeme ju považovať za samozrejmu.

Myslíme si, že ľudia by mali určite vyskúšať aj takúto možnosť mobility a spraviť si na ňu vlastný názor. Preto výber nasledujúcej našej destinácie bude možno okorenený aj o možnosť takejto zdieľanej mobility.

*Voľný bikesharing – vypožičaný bicykel môže užívateľ vrátiť kdekoľvek v rámci vymedzenej zóny (napríklad kdekoľvek v centre, ale tak, aby nikomu nezavadzal).

**Stanícový bikesharing – užívateľ je pri vracaní bicyklov viazaný na fyzické stanice (môže ísť o dokovacie stanice, alebo vymedzenú veľmi malú plochu).

Zvolili sme cestu spolupráce

Rozhovor s Andreou Štulajterovou, predsedníčkou združenia Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica



Aďa, bicykluješ? Koľko kilometrov ročne?

Áno, na cestnom a trekovom bicykli. Kilometre nemeriam, bicyklujem keď mám chuť a koľko vládzem, nie kvôli výkonu.

Čo je to OCI BB?

Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica je skupina ľudí, ktorá sa dala dokopy v roku 2005. Občianskym združením sme od roku roku 2010. Na začiatku sme chceli upriamiť pozornosť na to, že v Banskej Bystrici nie je možné bezpečne sa prepravovať na bicykli. Prvou aktivitou bola petícia za budovanie cyklotrás v meste, za týždeň sme zozbierali takmer 4 tisíc podpisov. Postupne sme činnosť rozšírili na rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v Bystrici a okolí. Pôsobíme aj na národnej úrovni, keďže sme koordinátorom celoštátnej kampane Do práce na bicykli.

Čo teda OCI BB robí v praxi, aké máte konkrétne aktivity?

Robíme osvetovú činnosť, zvyšujeme povedomie o bicyklovaní ako o rovnocennom druhu mestskej dopravy. Vytvorili sme si dobrý vzťah s mestom, úradníci a poslanci sa s nami radia, volajú nás, keď treba riešiť niečo cyklistické. Mesto nám dotuje niektoré akcie a aktivity. Napríklad viac ako 12 rokov organizujeme Cyklofest, ktorý umožňuje veľkým aj malým cyklistom predviesť sa vo veľkom pelotóne na trase, ktorá je zabezpečená políciou, zdravotníkmi a pod. Po dojazde vždy spravíme podujatie, kde zábavnou formou súťaží, hier či kvízov zvyšujeme povedomie obyvateľov o bicyklovaní, zvyšujeme jeho atraktivitu. **Cyklofest poznám aj ja ako nebystričan, je to veľká akcia. Čo iné ešte robíte?**

Organizujeme verejné diskusie, prieskumy medzi obyvateľmi, presadzujeme procyklistické riešenia pri rozvoji dopravy v meste. Napríklad vďaka našej aktivite bol zrušený zákaz vjazdu cyklistov do pešej zóny,

čo považujem za čítankový príklad pozitívneho pôsobenia cykloorganizácií.

Prečo?

Ten zákaz nebol zrušený zo dňa deň. Predchádzali tomu viac ako dva roky práce OCI BB, diskutovali sme s verejnosťou, hľadali sme kompromisné riešenia, robili prieskumy...

Usúdili sme, že sa po vpustení cyklistov do pešej zóny nezdvihne vlna odporu, presvedčili sme mestskú políciu, mesto Banská Bystrica a napokon aj poslancov mestského zastupiteľstva, ktorí nariadením schválili vjazd cyklistov. Dva roky práce s úspešným výsledkom, to je dobrý príklad pre iných, nie? Myslím, že úlohou občianskych združení a aktivistov sú aj takéto kampane, pretože to obyvatelia prijmu ľahšie, než keby to robila samospráva. Pokračovali sme aj potom, v prvý deň sme cyklistom na námestí rozdávali drobné darččky a pravidlá pohybu cyklistov v pešej zóne.

Cyklofest poznám aj ja ako nebystričan, je to veľká akcia. Čo iné ešte robíte?

Organizujeme verejné diskusie, prieskumy medzi obyvateľmi, presadzujeme procyklistické riešenia pri rozvoji dopravy v meste. Napríklad vďaka našej aktivite bol zrušený zákaz vjazdu cyklistov do pešej zóny, čo považujem za čítankový príklad pozitívneho pôsobenia cykloorganizácií.

Prečo?

Ten zákaz nebol zrušený zo dňa deň. Predchádzali tomu viac ako dva roky práce OCI BB, diskutovali sme s verejnosťou, hľadali sme kompromisné riešenia, robili prieskumy... Usúdili sme, že sa po vpustení cyklistov do pešej zóny nezdvihne vlna odporu, presvedčili sme mestskú políciu, mesto Banská Bystrica a napokon aj poslancov mestského zastupiteľstva, ktorí nariadením schválili vjazd cyklistov. Dva roky práce s úspešným výsledkom, to je dobrý príklad pre iných, nie? Myslím, že úlohou občianskych združení a aktivistov sú aj takéto kampane, pretože to obyvatelia prijímu ľahšie, než keby to robila samospráva.

Pokračovali sme aj potom, v prvý deň sme cyklistom na námestí rozdávali drobné darčeky a pravidlá pohybu cyklistov v pešej zóne.

Aké sú skúsenosti s vjazdom cyklistov do pešej zóny po rokoch? Je to hádam jediná pešia zóna s prevýšením, takže to láka k rýchlejšej jazde...

Vjazd bol povolený v roku 2013 a skúsenosti máme zatiaľ veľmi dobré. Podľa mestskej polície do dnešného dňa nebola za tých 6 rokov oficiálne nahlásená žiadna kolízia.

Občas sa ľudia sťažujú, že cyklisti jazdia v pešej zóne rýchlejšie, ale nevieme o žiadnej oficiálne riešenej kolízii.

OCI BB sa zaslúžilo o dôležitý dokument Územný generel nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica. Čo to je a ako k tomu došlo?

Je to plán siete budúcich cyklotrás na území mesta. Nie je vytvorený od stola iba dopravnými inžiniermi, verejnosť dávala rôznymi formami pripomienky, podnety, návrhy. Napríklad sme spravili verejnú diskusiu ku konceptu generelu a potom aj verejnú diskusiu k zapracovaniu podnetov do konceptu. Alebo na jednom z už spomenutých Cyklofestov sme prezentovali koncept generelu a cyklisti mohli priamo tam na mieste so spracovateľom komunikovať, pýtať sa ho, mohli mu dávať podnety. Dôležité je aj to, že ešte pred začatím prípravy generelu sme urobili veľký dotazníkový prieskum, v ktorom sa určilo odkiaľ a kam ľudia bicyklujú alebo chcú bicyklovať a prečo. Na prípravu generelu dohliadala 12-členná pracovná skupina, v ktorej boli zástupcovia mestského úradu, projektantov, územných plánovačov, polície, neziskovníkov a i. Spracovateľ generelu mal v zmluve uvedené, že je povinný rešpektovať výstupy tejto pracovnej skupiny – to sa veľmi osvedčilo, odporúčam to aj pre iné mestá.

Generel navrhol 10 hlavných cyklistických radiál, teda trás zo sídlisk a predmestí do centra. Radiály sú prepojené viacerými spojnicami. Celková dĺžka plánovaných cyklotrás je takmer 47 km. Je dobré, že radiály nadväzujú na existujúce alebo budúce trasy v extraviláne mesta, čo umožňuje bezpečné dochádzanie a rekreáciu v širšom území.

Koľko to trvalo a kto to zaplatil?

Dlho, jeden a pol roka, ale odporúčame aj ostatným mestám, aby si vyhradili takú dobu. Oplatí sa to.

Celé to stálo 32.000 €. OCI BB získalo prostredníctvom Rozvojovej agentúry OSN grant od Svetovej banky na 50% potrebnej sumy, druhú polovicu zaplatilo mesto. Je to dosť peňazí, ale prejavilo sa to na kvalite.

Je generel rešpektovaný pri výstavbe?

Generel sme pripravovali súbežne s novým územným plánom mesta, čo bolo dobré, pretože sme ho mohli zakomponovať do pripravovaného územného plánu. Nepodarilo sa to v plnej miere hneď na prvýkrát, boli tam rozdiely medzi generelom a prijatým územným plánom. Tieto rozdiely však budú odstránené v najbližších zmenách územného plánu, ktoré sú už pripravené.

No a keďže generel je premietnutý do územného plánu, tak áno, môžeme povedať, že je rešpektovaný pri výstavbe a rekonštrukciách verejných priestorov, chodníkov a ciest.

Nuž, generel je pekná vec, ale v Bystrici nejako veľa cyklistickej infraštruktúry nepribúda. Prečo?

Dlho sa o veci iba rozprávalo, ale sa nekonalo. Až ostatné vedenie mesta vyčlenilo dostatočnú sumu na projektovú prípravu cyklotrás. Nielenže sa v nej podrobnej mierke navrhuje stavebno-technické riešenie cyklotrasy, ale je potrebné aj vysporiadať pozemky a získať stavebné povolenie. Projektová príprava jednej cyklotrasy trvá jeden a pol až dva roky. Až potom sa začnú získavať peniaze na výstavbu a to sú ďalšie mesiace.

Takže v akom stave to v Bystrici je?

Z desiatich radiál sa jedna dokončuje, bude hotová do konca roka 2018. Ďalších 27 km je v rôznom stupni projektovej rozpracovanosti. Na dve radiály už máme územné rozhodnutie a pripravuje sa pre ne žiadosť o stavebné povolenie.

Budú vôbec Bystričania tie cyklotrasy využívať? Bicykluje sa tu?

Včera sme mali na stavbe cyklotrasy do Podlavíc kontrolný deň. Ešte nie je hotová, ale doobeda o 11. hodine na začiatku novembra bola trasa plná ľudí, detí na bicyklíkoch, mamičiek s kočíkmi a prešlo okolo nás niekoľko desiatok cyklistov.

Nie je to však signál budúcich užívateľských konfliktov?

Z tohto pohľadu je táto cyklotrasa navrhnutá dobre, počítali sme tam s vysokými intenzitami. Je dostatočne široká, miestami vyše 5 metrov a na značnej dĺžke je chodník pre chodcov od cyklotrasy fyzicky oddelený. A nezabudnime, že je to dopravná a nie športová či rekreačná cyklotrasa, teda ľudia by na nej nemali bicyklovať vysokou rýchlosťou.

Vieš niečo o stave prípravy cyklotrasy Sliač – Banská Bystrica?

Táto cyklotrasa je zakliata. Už 20 rokov všetci deklarujú obrovský záujem, ale zatiaľ si nikto neobjednal spracovanie projektovej dokumentácie a územné vysporiadanie. Môj odhad je, že projektová príprava a výkup pozemkov bude stáť okolo 300-tisíc eur. Na ťahu je samosprávny kraj, keďže trasa prechádza cez katastre niekoľkých obcí a treba to koordinovať. Trasa nie je ešte úplne definitívne určená, ale je tam odhadom viac ako 100 vlastníkov pozemkov na zhruba 14 kilometroch. Ešte to potrvá dlho, nie som optimistka.

Pred pár týždňami verejnosť na celom Slovensku pobavil i nahneval nový úsek cyklotrasy na Huštáku.

Bolo tam niekoľko nelogických a nebezpečných riešení, napríklad trasa cez obrubník, zvislé dopravné značky priamo v cyklotrase, rovnobežný kanál ... Ako je vôbec možné, že niekto také niečo naprojektuje, povolí a postaví? Ved' tie nedostatky vidí aj necyklista.

Má to viac príčin. Na Slovensku nemáme dopravných inžinierov so skúsenosťami s projektovaním cyklotrás. Vedia navrhnúť cestu pre autá či parkovisko, ale nie trasu pre bicykle. Ďalšou vecou je, že všetko sa posudzuje a navrhuje z hľadiska áut, riešenia musia vyhovovať autám. Investor, projektant, policajt či úradník si stráži, aby tam autá mali plynulú jazdu, vjazd, výjazd, dostatok parkovacích miest. Chodcom, cyklistom a verejnej doprave sa neprikladá dôležitosť a potom takéto nepodarky vzniknú čisto z formálneho hľadiska, ako nutné zlo, „aby tam bolo aj niečo pre tie bicykle“. Pre zainteresovaných sú takéto nedostatky v podstate iba detaily, veď „stavba je vydodaná“, tak čo. Nechápu, že tieto detaily znemožňujú bezpečné bicyklovanie. Navyše, tieto nedostatky akoby verejnosti naznačovali, že bicyklovanie nemôže byť plnohodnotným spôsobom prepravy po meste a to nie je pravda. Môže a je.

V mestskom prostredí musí byť hierarchia úplne opačná. Najdôležitejší je chodec, potom cyklista, potom verejná doprava a až na konci je auto.

Dodávateľ už čo to napravil. Aká je teraz situácia?

Táto kauza je dobrým príkladom sily občianskych iniciatív. Nečakali sme na úradné postupy, doslova za pár dní sme boli schopní sumarizovať nedostatky a sprostredkovať investorovi odborné návrhy na ich vyriešenie.

Teraz tlačíme na realizáciu týchto návrhov. To by úradníci takto rýchlo nedokázali ani náhodou. Väčšina nedostatkov je už ako-tak odstránená, ale trasa ešte stále nie je bezpečná. Investor prisľúbil, že v krátkom čase všetky nedostatky odstráni a my si to samozrejme postrážime.

Vidno, že ako cykloaktivistka si získala v Banskej Bystrici určité meno, ba hádam aj vplyv. Prečo nekandiduješ za poslankyňu? Iste by si potom dokázala ešte viac.

Naopak. Ako občianski cykloaktivisti sme politicky neutrálni a tak nám dôverujú úradníci, poslanci i verejnosť a ľahšie prijímajú naše návrhy. Keby sme išli do komunálnej politiky, tak by nás mohli odmietať politicky, menej by nám dôverovali, nevedeli by, či si iba nenaháňame politické body a nerobíme kampaň. Faktom je, že OCI BB ide cestou spolupráce a konsenzu. Či sa nám to páči alebo nie, nositeľom rozvoja cyklodopravy je vždy samospráva a preto je vždy lepšie s ňou spolupracovať než si radikálne hájiť svoje pravdy. Potvrdzuje to aj prax, cykloživot a cykloinfraštruktúra sú na vyššej miere práve v mestách, kde cykloaktivisti so samosprávou spolupracujú.

Hmm, takže treba byť kamarát so samosprávou aj keď robí veci, ktoré sa nám nepáčia? Keď napríklad nechce cyklotrasu, ale ďalší pruh pre autá?

Čo to však znamená „nechce“? Asi je zle zvolená komunikácia a argumentácia, treba to skúsiť inak, lepšie. Treba zapojiť verejnosť, spraviť verejné stretnutia, diskutovať a vyvolať tlak zdola.

To je priamy, ale nie konfrontačný spôsob, veď ním podporujeme diskusiu a voláme po nej. Samospráva nechce ísť proti verejnosti. Získava sa vzájomná dôvera, viac sa dokážeme tolerovať a veľa sa vzájomne učíme.

Podme k ďalšej veľkej téme: Do práce na bicykli.

Vyhlasovateľom kampane je Ministerstvo dopravy a výstavby SR, ale koordinátorom a odborným garantom je OCI BB, dokonca sme si dali registrovať značku DPNB.

DPNB je najväčšou cyklokampanou na Slovensku. Ako k tomu došlo?

V roku 2012 sme podľa zahraničných vzorov organizovali v Banskej Bystrici súťaž Do práce na bicykli. Iba sme to skúšali, nastavili sme pravidlá, propagovali a čakali sme, že sa prihlási pár ľudí, jedna-dve firmy. Prekvapilo nás, že sa prihlásilo okolo sto ľudí z 25 organizácií. To nás povzbudilo to k širšiemu záberu. Spolu s kolegami cykloaktivistami v Prešove a Martine sme pripravili projekt, ktorý v rámci nórskeho fondov podporila Nadácia Ekopolis. Chceli sme to najprv iba vyskúšať v našich troch mestách, ale ukázalo sa, že záujem je oveľa väčší a tak sme dali vedieť aj ďalším mestám. Prihlásilo sa 2 861 ľudí z 30 miest! Potom už počty zapojených osôb, firiem a samospráv z roka na rok iba stúpali. V roku 2018 to bolo viac ako 11.000 ľudí, zhruba 1.400 organizácií a 81 samospráv.

Slovenská verzia Do práce na bicykli má svoje špecifiká.

Od začiatku sme chceli, aby DPNB popchla nielen firmy, ale hlavne samosprávy. Preto je podmienkou registrácie jednotlivcov do súťaže to, aby sa najprv registrovala samospráva. A nielen aby sa registrovala, ale aby aj ustanovila lokálneho koordinátora a aby zorganizovala záverečné vyhodnotenie.

Toto sa fantasticky osvedčilo. Verejnosť v mestách tlačí na svoje samosprávy, aby sa zaregistrovali.

Tie pritom musia nielen iba vyplniť formulár, ale aj nájsť niekoho na úrade, kto sa tejto téme bude niekoľko mesiacov venovať.

Navyše dostali „povinnú“ možnosť usporiadať príjemné podujatie a tak sa prezentovať pred verejnosťou. Takto vznikajú v mestách akési zárodky cyklospolupráce, ktoré sa niekde premenili už aj na spoluprácu intenzívnu. Navyše, nemusíme zháňať peniaze na miestnych koordinátorov a na záverečné vyhodnotenia v jednotlivých mestách, iba mestám radíme, ako na to.

Takýto spôsob zapojenia samospráv je pridanou hodnotou, ktorú do globálnych kampaní Bike to Work prinieslo práve Slovensko.

Ako k týmto povinnostiam samosprávy pristupujú?

Vo všeobecnosti dobre. Je zaujímavé pozrieť, kto sú ľudia, ktorých úrady určia ako lokálneho koordinátora – sú to pracovníci rôznych oddelení: kultúra, doprava, propagácia, šport, mládež, dokonca aj priamo kancelária primátora. To ukazuje, že agenda cyklodopravy na mestských úradoch vo všeobecnosti neexistuje. My im však vieme posunúť určité metodické pokyny pre zorientovanie sa v tejto oblasti, ako postupovať, ako sa začať systematicky angažovať v rozvoji bicyklovania v meste. No a najmä samosprávam sprostredkujeme kontakt s cyklokomunitou v ich meste.

Ako sa ku kampani stavajú zamestnávateľa?

Máme veľa príkladov, že kampaň motivovala zamestnávateľa k podpore dochádzania na bicykli. Najviac je to vidieť na veľkých nadnárodných spoločnostiach, ktoré predsa len majú vyvinutejšiu firemnú kultúru a snažia sa správať spoločensky zodpovedne. Nové sprchy a šatne či parkoviská či garáže pre bicykle však vznikli vďaka kampani aj v desiatkach menších firiem. Čítankovým príkladom je Slovenská sporiteľňa.

V ich bratislavskom ústredí bolo pôvodne iba niekoľko parkovacích miest pre bicykle a už niekoľko rokov ich počet stále významne stúpa.

V prvom ročníku kampane mali zamestnanci banskobystrickej pobočky zákaz chodiť do práce na bicykli, pretože ich nebolo kde odložiť. Dnes, po piatich rokoch, je Slovenská sporiteľňa podporovateľom a sponzorom kampane.

Podobne to bolo v spoločnosti ESET, ktorá najprv iba podporovala svojich zamestnancov, ale neskôr aj podporila kampaň finančne.

Pomáha kampaň mestám?

Samozrejme. Stúpajúci počet cyklistov v uliciach je priamym podnetom plánovania a budovania cyklotrás. No a práve kampaň Do práce na bicykli spôsobuje prudký nárast počtu cyklistov v máji, na začiatku sezóny. Je to tlak zdola a samosprávy sa tomu skôr či neskôr začnú venovať.

Piatim mestám sme vďaka podpore Slovenskej sporiteľne pomohli aj materiálno, dostali od nás nové cyklostojany a cyklopumpy. Chceme ísť ešte ďalej, napríklad chceme mestám poskytnúť heatmapy trás, ktoré účastníci využívajú. To by bola mimoriadne hodnotná pomoc pri plánovaní dopravy, ale potrebujeme viac peňazí na spracovanie dát. Číta toto nejaký sponzor? Chce do toho zainvestovať niektorý z mestských úradov?

Podľa mňa si vďaka kampani človek, ktorý má najlepši prehľad o vzťahu samosprávy k cyklodoprave. Sú nejaké dobré príklady, ktoré sa oplatí nasledovať?

Kampaň ukazuje, že mestá, ktoré majú trvalo vyčleneného človeka pre cyklodopravu a udržateľnú mobilitu, majú najväčší progres. Napríklad Žilina či Trnava. Pre takéhoto pracovníka je kampaň veľmi užitočná, pretože zvyčajne sa automaticky stáva koordinátorom kampane v meste, dostáva sa teda do kontaktu s desiatkami či stovkami cyklistov a má od nich priamu spätnú väzbu. Získané poznatky potom môže prenášať do svojej práce po celý zvyšok roka.

Zapájajú sa do kampane aj zamestnanci mestských úradov?

Ako kde, niekde postavajú aj niekoľko tímov, inde vôbec. Často sa zapájajú primátori, ktorí to využívajú pre svoje promo. Zaregistrujú sa, odvezú sa do práce na začiatku a na konci kampane a spropagujú to. Aj takúto symbolickú účasť vnímame pozitívne, veď sú to významné osobnosti a je dobré, že ich ľudia aspoň občas vidia na bicykloch. Zapájajú sa aj iné osobnosti.

V posledných dvoch ročníkoch za veľkého záujmu médií išiel do práce na bicykli prezident Andrej Kiska. Vyžadovalo si to veľké logistické úsilie, ale je to obrovská propagácia. Zaujímavým prípadom je trenčiansky župan Jaroslav Baška, ktorý sa do kampane zapája od prvého ročníka. Účastníkmi boli aj poslanci parlamentu Lucia Nicholsonová a Juraj Droba, ktorí skutočne do práce, teda do NRSR, dochádzali na bicykli – a vieme, že parlament je na kopci.

Pred dvoma rokmi bol tvárou kampane Peter Sagan, ale potom už nie. Prečo?

Krátka spolupráca s Petrom Saganom bola komunikačne náročnejšia, ale milá a bezproblémová. Peťova fotka na plagáte bola ako magnetka, je to miláčik Slovákov, veľmi to pomohlo pri propagácii. Napokon sme sa však rozhodli ísť ťažšou cestou a vybudovať značku kampane Do práce na bicykli bez celebrit a známych postáv. Z dlhodobého hľadiska je to spoľahlivejší prístup než keby sme sa stavali na známych tvárach – tie po čase zmiznú zo scény a často aj polarizujú spoločnosť. Čo potom?

Aká je spolupráca s ministerstvom dopravy, ktoré je vyhlasovateľom kampane?

Nuž, čo na to povedať, nie je to jednoduché. Na jednej strane je dobré, že ministerstvo poskytuje kampani záštitu. Na druhej strane to však nie je systémová, ale skôr taká ad hoc pomoc. Nie je to inštitucionálna podpora od ministerstva, ale od konkrétnych ľudí. Národný cyklokoordinátor Peter Klučka v zložitej štruktúre ministerstva hľadá formy a možnosti, ako tému cyklorozvoja na Slovensku rozbehnúť. Vie, že spolupráca ministerstva s cykloneziskovkami a samosprávami je nevyhnutná, jeden bez druhého to nedokážeme a sme odsúdení na spoluprácu.

Cyklodoprava je však na ministerstve stále ešte menej dôležitá než vrátnica na prízemí a tak si musíme v kampani DPNB všetko vyriešiť a odmakať tu v Banskej Bystrici. Nestážujem sa, to nie, ale keby ministerstvo aspoň zvýšilo a zjednodušilo finančnú podporu, tak to by významne pomohlo. Mohlo by veľmi výrazne pomôcť aj pri propagácii súťaže, má oveľa väčšie mediálne možnosti a tiež má väčšiu autoritu než občianske združenie.

Na záver sa vráťme do Banskej Bystrice. Aký cyklovýlet či peknú trasu odporúčaš návštevníkom?

Som skôr mestskou cyklistkou a preto odporúčam spoznať na bicykli širšie centrum mesta. Nie, nemáme tu síce zatiaľ dostatočnú cyklistickú infraštruktúru, ale nie je predsa zakázané jazdiť na bicykli po uliciach. Na autobusovej stanici bola pred pár týždňami otvorená požičovňa kvalitných elektrických bicyklov, čo je ideálny spôsob – do Bystrice prísť autobusom alebo vlakom a po Bystrici sa previezť e-bajkom. Máme tu pekné námestie a ak má návštevník viac času, tak treba vyjsť na Šachticku alebo Laskomerom do Tajova, na Králiky, Kordíky... Áno, je to všetko do kopca, ale na e-bajku to zvládnú aj menej zdatní cyklisti.

Ďakujem za rozhovor.

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis

Testujeme Arboria bike

Text a foto: Marián Kasala – SCK Bicyglo Trnava



V Trnave sa rozbehol a momentálne je v testovacej prevádzke systém zdieľaných bicyklov s názvom Arboria bike. V prípade krajského mesta na západnom Slovensku bez predchádzajúcej výraznej mediálnej propagácie ako napríklad v Bratislave alebo v Košiciach. Mesto Trnava na systéme zdieľaných bicyklov spolupracovala so spoločnosťou Lucron, ktorá zabezpečuje výstavbu novej obytnej štvrti s názvom Arboria.

Z môjho pohľadu užívateľa padlo správne rozhodnutie na systém bez dokovacích staníc. Tie sú len virtuálne. Navyše sa nejedná o klasické bicykle ale o elektrobicykle. V testovacej prevádzke je ich 40.

Požičanie prebieha veľmi jednoducho. Po registrácii je možné na odblokovanie bicykla použiť bezkontaktnú kartu alebo mobilnú aplikáciu smartfónu. Nakoľko nie sú k dispozícii pevné stanoviská na odstavenie bicykla, bicykel je v podstate možné odstaviť kdekoľvek. Aby si človek našiel ten, ktorý sa nachádza k nemu najbližšie, spustí si mobilnú aplikáciu a na mape Trnavy sa mu zobrazí aktuálne rozloženie bicyklov po meste. Výhodou je, že si priamo môže pozrieť i stav nabitia ich batérie.

V prípade, že s bicyklom nie je niečo v poriadku, môže cez aplikáciu nahlásiť i poruchu.

Raz vidieť je viac ako stokrát počuť. Rozhodol som sa teda zelené bicykle, ktoré sú už z diaľky jedinečné, vyskúšať na vlastnej koži. Bez problémov nachádzam bicykel pomocou aplikácie. Musím k nemu prejsť cca. 500m. Nabitie batérie cez aplikáciu hlási cez 90%. Kartu prikladám na „šulec“ s označením nachádzajúci sa za sedadlom.



		
Rádus možného dojazdu bicyklov Arboria bike	Aktuálne rozmiestnenie bicyklov a virtuálnych dokovacích staníc po Trnave	Základné pokyny k obsluhu
		
Detail vybraného bicykla so stavom nabitia batérie	Vyúčtovanie jednotlivých jazd	

Rozsvetuje sa mi svetlo vpredu. Na „šulci“ sa prepne svetlo na červenú farbu. Pomocou rýchlopínáka si nastavím správnu výšku sedadla a ide sa na to. Nakoľko sa jedná o elektrobicykel, pri manipulácii je cítiť jeho vyššiu hmotnosť. Samotná jazda je však hračkou. Cez aplikáciu je možné si zvoliť, či chceme na bicykli asistenciu elektromotora alebo nie. V rámci aplikácie je taktiež možné nastaviť si silu podpory elektropohonu v troch módoch.

Štandardne je podpora elektropohonu zapnutá so strednou podporou. Nastavenie nemením. Nasadám a zoznamujem sa s bicyklom. Rozbieha sa svižne s podporou motora. Najmä akcelerácia z nulovej rýchlosti je výrazná a eliminuje hmotnosť bicykla. Testujem brzdy.

Účinnosť osadených kotúčových brzd je výborná. Každý bicykel je online monitorovaný cez GPS. Aby nebolo možné s ním ísť mimo Trnavy, je presne vymedzený rádius jeho použitia.

Pokrytie je i v prímestskej rekreačnej zóne Kamenný mlyn. Zhodou okolností je od jari možné sa sem dostať z centra mesta dvoma alternatívnymi cestami mimo koridor dopravy. Nasadám a vyrážam. Z námestia SNP po novej cestičke pre cyklistov popri železničnej a autobusovej stanici cez Park Janka Kráľa s podporou elektromotora svižne zaberám do pedálov.



Na konci parku novou prepojkou poza slepú koľaj sa napájam na účelovú komunikáciu, ktorá vedie popri bývalom železničnom depe. Na moje prekvapenie celý úsek získal novú poslednú vrstvu asfaltu až do rekreačnej oblasti Kamenný mlyn. Opäť aktivita mesta v tomto roku.

Čím sa výrazne zvýšil komfort jazdy touto málo frekventovanou komunikáciou hojne využívanou na relax nielen cyklistami, ale i korčuliarmi, psičkármi, mamičkami s kočíkmi a rekreačnými bežcami.



V Kamenáči pri prírodnom kúpalisku, ako mu Trnavčania familiárne hovoria, si dávam prestávku. Detailnejšie si bicykel obzerám. Bicykel má osadený stojan. V prednej časti je na riadidlách nosič s gumenými popruhmi na uchytenie menšej batožiny. Samozrejme nesmie chýbať zvonček.





Na cestu späť do centra mesta volím alternatívnu trasu. Od autobusovej zástavky v rekreačnej oblasti sa púšťam po spoločnom chodníku pre peších a cyklistov vedúcom vedľa cesty z obce Biely Kostol, ktorý bol zrekonštruovaný a odovzdaný verejnosti do prevádzky minulý rok.



Tu asi v polovici stretávam oproti idúce identické bicykle. S cyklistami sa zdravíme. Prechádzam cez železničné priecestie a už v mestskej zástavbe po samostatnej cestičke pre cyklistov mierim bližšie k centru mesta.



Nedávle bývalého cukrovaru pokračujem popri jednej z hlavných tepien Trnavy – Hospodárskej ulici. Stále sa pohybujem po cestičke pre cyklistov mimo koridor dopravy až po autobusové zástavky na Zelenom kríčku.

Tu musím pár metrov prejsť po ceste, čo by sa malo zmeniť budúročnou plánovanou investíciou prestavby tejto lokality i s riešením cyklokoridoru. Na cestičku pre cyklistov sa dostávam opäť v Sade Antona Benoláka.

Súbežne s potokom Trnávka po novom povrchu cestičky pre cyklistov sa pomyselné metre pod kolesami elektro bicykla len tak mihajú. Dostávam sa do východzieho bodu Námestia SNP. Tu však nekončím. Po okraji Ružového parku sa dostávam k novému nákupnému centru City arena. Cestičkou pre cyklistov ho obchádzam a končím pri virtuálnom stojisku označenom značkou na rohu Hlbokej a Kollárovej ulice. Podľa pokynov trikrát rýchlo za sebou stláčam brzdu. Bicykel sa blokuje. Predné svetlo sa vypína a zadné mení farbu z červenej cez oranžovú na zelenú. Lúčim sa s výborným pomocníkom po meste. Prešiel som na ňom takmer 10 kilometrov. Stav batérie preverený cez mobilnú aplikáciu hlási necelých 50% nabitia batérie. Strávený čas na bicykli 44 min. Cena za požičanie 0,40€. O nabitie sa stará správca systému. Možno do budúca by nebolo zlé na niektoré virtuálne stanovištia umiestniť i nabíjacie stanice bicyklov.

Voľba zdieľaných bicyklov a ich načasovanie nasadenia v meste prišla v správnom čase. Trnava sa v tomto roku konečne podarilo systematickou investíciou do cykloinfraštruktúry dať do užívania verejnosti ucelené dĺžky mestských cyklotrás mimo hlavný dopravný priestor. Vo väčšine prípadov sa jedná o samostatné cestičky pre cyklistov. V obmedzenom priestore sa riešila kombinácia chodníka pre peších a cyklistov. Ako som už spomínal vyššie, je možné z centra mesta absolvovať takmer 10 kilometrový okruh cez prímestskú rekreačnú oblasť Kamenný mlyn. Významným krokom je i takmer ucelený okruh okolo starého mesta obohrnaného opevnením v dĺžke necelé štyri kilometre. V pláne sú i ďalšie investície do cykloinfraštruktúry, ktoré by v nasledujúcich rokoch mali umožniť dostať sa na bicykli do centra mesta jednoduchšie a hlavne bezpečnejšie obyvateľom i z okolitých sídlisk. Trnava, držím palce. Verím, že sa i v nasledujúcich rokoch bude pokračovať v súčasnom vysokom tempe podpory cyklodopravy.

V Žiline uzavreli lávku medzi dvoma sídliskami

Dôvodom je výstavba cyklotrasy V6. Po dlhých rokoch sa aj v Žiline dočkajú aspoň malého predĺženia siete cyklotrás. Momentálne sa buduje cykloprepojenie medzi sídliskami Vlčince a Solinky a prepojenie medzi Hlinami a Solinkami.



Foto: Zilina.sk



Foto: Karel Horníček

V Petržalke rastie nová cyklotrasa.

Podobnej aj v Petržalke sa buduje nová cyklotrasa, ktorá má prepojiť sídlisko s hrádzou v úseku od križovatky Kutlíkova/Starohájska až po mŕtve rameno na Rusovskej ceste. Samotná cyklotrasa je už skoro dokončená. Vrásky cykloaktivistom spôsobilo najmä nedodržanie TP, kde samotný povrch cyklotrasy má červenú farbu, pričom by mal mať zelenú.



Droj: Bratislava.dnes24.sk



Foto: Cyklokoalícia



festival

CYKLOCESTOVANIE

2018

TRNAVA 2.12.2018

Mestská radnica, Hlavná 1

Headliner

MATĚJ BALGA (CZE) / SAUDADE - NA BICYKLI A V KAJAKU OKOLO SVETA
(PREDSTAVENIE NOVEJ KNIHY)

JANKA PREKOPOVA A OLIVER KRAUS / 3 ROKY NA BICYKLOCH

MARTIN STILLER (CZE) - NA BICYKLI NAPRIEČ EURÓPOU
(PREDSTAVENIE NOVEJ KNIHY)

Stredná Ázia: **JURAJ HOLUB / BICYKLOM CEZ TADŽIKISTAN A KIRGIZSKO ŤAŽKOU CESTOU**
PETER DOBANEŠ / CESTAMI NECESTAMI STREDNEJ ÁZIE
a veľa iného...

WORKSHOP

(ako sa dostať bližšie k miestnym)

FOTOSÚŤAŽ

TOMBOLA

Vstupné: 5€

Partneri:



nadácia
ekopolis

OUTDOOR
FILMY.SK



Galéria
TRNAVA
KUCHOVSKÉ CENTRUM

BIKER
SeredOnLine
SLOVENSKÉ NEMOCNICE

naEXpediciu.sk
DIGITÁLNA TLAČIAREŇ



www.cyklocestovanie.sk

Štokholm využíva náklady bicycle



Vo švédskej metropole sa využívajú takéto nákladné bicycle na prepravu tovaru. Možno už hovoriť o cyklokamiónoch 😊

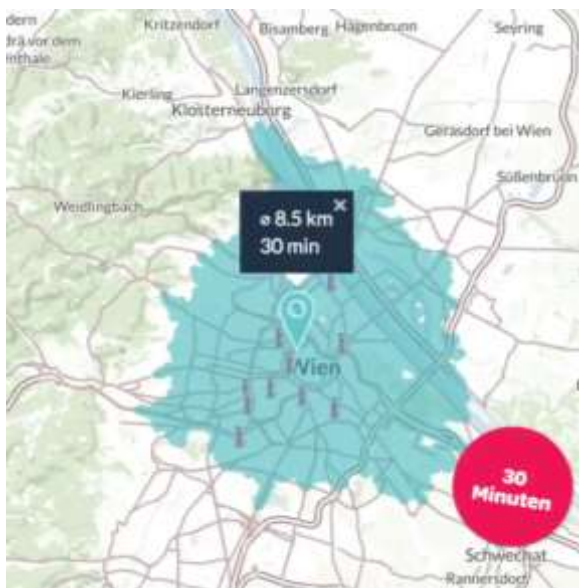
Ak zaparkujete v Berlíne na cyklotrase, budete mať problém.

Ako ukazuje fotografia z Twitterového účtu, Berlínska polícia veľmi tvrdo postihuje zlé parkovanie na cyklopruhu. Auto bude odtiahnuté 😊



Zdroj: Twitter [FFMbyBicycle](#)

Na akom území a v akom čase sa vieme prepraviť na bicykli vo Viedni?



Vo Viedni urobili interaktívnu mapku, ktorá ukazuje, kam sa dostanete z centra na bicykli pri 5, 10, 15, 30 minútach. Zdroj: fahrradWien

+



V ŽILINE SI PRIPOMENULI 100 ROKOV VZNIKU ČSR CYKLOJAZDOU.

Zdroj: Mulica.sk

-



Zábrany na hrádzi popri Váhu pri Seredi nie sú moc priateľské pre cyklistov s cyklovozímkami.
Foto: A.Práznovský Sered'

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 11 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



Nové sochy v Zaragoze

Twitter: J.A.Bernal