

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2019 Ročník X ISSN 1338-0486



Európska únia
Európsky sociálny fond



Operačný program
Efektívna
verejná správa



Najhoršie cykloriešenia na Slovensku

**Detská primátorka chce viac detí na bicykli v
Amsterdame**

Ako je na tom Trenčiansky kraj?

Workshop Cyclurban



NA ŽELEZNIČNÚ STANICU V MESTE DELFT JAZDÍ AŽ 10 TISÍC CYKLISTOV DENNE, STR. 10



Koľko cyklotrás je skutočne vo vašom meste, str. 4



Svetový deň zimného bicyklovania v Prešove, str.5



Detská primátorka chce prilákať na bicykel viac detí v Amsterdame, str.6



Cyklistická doprava v kopcovitých mestách?, str.10



Najhoršie riešenia cyklo dopravy na Slovensku za posledné obdobie, str.14



Workshop Cyclurban v Bratislave, str.20



Prečo sa zapojiť do Práce na bicykli aj tento rok? Môžete získať takéto pekné tričká!

Zdroj: DPNB

Pedál.

Začiatok roka nás zasiahol celkom zaujímavými aktivitami a síce pripomienkovými konaniami dvoch zásadných zákonov, ktoré majú vplyv na podmienky pre cyklistov. Jedným z nich je zákon o cestnej premávke, resp. jeho novela a druhým je zákon, ktorý definuje finančný mechanizmus pre podporu cyklodopravy ako aj cykloturistiky.

Ako nakoniec dopadnú? Veríme, že pozitívne!

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

KOĽKO KILOMETROV CYKLOTRÁS JE NAOZAJ VO VAŠOM MESTE?

Text a foto: Ivan Janček, OZ Rozbicyklujme Nitru!



Napadlo vám niekedy skontrolovať oficiálny údaj, ktorý uvádza váš mestský úrad o počte kilometrov cyklotrás v meste?

Mesto Nitra uvádza na internete, že na jeho území je 12,85km cyklotrás. Na stránke mesta je toto číslo rozmenené na drobné a úseky sú ďalej rozpísané aj s dĺžkami.

Odhladnuc od toho, že na krajské mesto to je žalostne málo, **aká je realita?**

Ak sa zorientujete v neprehľadnom množstve úsekov a porovnáte čísla na stránke a údaje z merania, tak vychádzajú diametrálne odlišné čísla. „Kde udelali soudruzi z NDR chybu?“

Podľa našich výpočtov užívajú vďaka mestu obyvatelia momentálne zhruba **iba 9,4km cyklotrás** a nie 12,85 km. Rozdiel je oveľa väčší ako prípustná štatistická odchýlka či chyba merania. Kde sa stratilo skoro 3,5km?

Dokonca aj po započítaní nového úseku cyklotrasy z roku 2018, ktorú v dĺžkou až cca 1,74 km (vychádzame z údajov z mapky) financoval Jaguar Land Rover a ktorá nie je na stránke mesta ešte vôbec uvedená, je v súčasnosti k dispozícii obyvateľom Nitry stále iba 11,1km cyklotrás.

Koľko má naozaj vaše mesto kilometrov cyklotrás? Skontrolujte vaše mesto!

Tento článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy.

SVETOVÝ DEŇ ZIMNÉHO BICYKLOVANIA V PREŠOVE

Text: Renáta Kmecová

Foto: Renáta Kmecová, Tomáš Paľo



Winterbike to work day pripadol v tomto roku na piatok 8. februára. V Prešove sme sa na oslavu tohto dňa chystali celý týždeň a vymýšľali sme, ako odmeníme našich zimných cyklistov. A že ich je dosť, keďže len 6. januára sa v Prešove bicyklovalo 64 cyklistov v rámci podujatia Cyklométa.

V prvom rade sme si spolu s Tomášom Paľom ([PBS Kostitras](#)) našli miesto, kde by sme mohli s našim stánkom stáť a nikomu neprekážať. V druhom rade sme museli vymyslieť, aké dobroty by sme cyklistom ponúkli a na základe toho nakúpiť zdravé a výživné suroviny. Potom zopár hodín miešať, variť, piecť, miešať, piecť miešať... V piatok ráno už len rozdeliť porcie, pobaľiť koláče, previezť občerstvenie, stôl, vyzdvihnúť nálepky, všetko nainštalovať... a potom už len čakať. A ozaj sa oplátilo, prišlo viac ako 35 cyklistov, koláče si vychutnali a zohriali sa kávou.

Vypočuli sme si veľa skúseností, nápadov, starostí a sme radi, že prešovským cyklistom nie je cyklistická infraštruktúra ľahostajná. Viacerých trápila bezpečnosť nielen na cestičkách pre cyklistov, ale predovšetkým na cestách. Ako sa mohli presvedčiť aj účastníci poslednej [Criticalmass Prešov](#), keď vodič auta vytlačil cyklistov z cesty. Po zastavení vodiča cyklistami, a privolaní policajnej hliadky bol spísaný záznam. Pár dní na to cyklisti dostali oznámenie, že vodič auta na nich podal trestné oznámenie za obmedzovanie slobody.

Ďalšou vecou, ktorá trápi, predpokladáme, že nielen cyklistov na východe Slovenska, je zimná údržba cyklistických cestičiek. Aj keď sa niektorí prispôbili a na cestu mestom používajú fatbike. Keďže podujatie pre cyklistov vo februári zabezpečuje účasť skalných cyklistov v nemalom počte, tak tvrdenie, že zimná údržba je potrebná, je na mieste. Môžeme s istotou predpokladať, že s pravidelnou zimnou údržbou by sa zvýšil počet cyklistov, dochádzajúcich na bicykli celoročne. A to nielen v Prešove.

Od iných účastníkov podujatia *winterbike to work day* sme sa dozvedeli, že ich trápi LED osvetlenie, ktoré je v meste – nebezpečne oslňuje účastníkov premávky a je zdrojom nehôd. Z inej várky je záujem cyklistov o prepojenie mesta cestičkami pre cyklistov s tými okolitými obcami, ktoré nespadajú do koridora EV11. Zabezpečilo by to rýchlejší a bezpečnejší presun obyvateľov, ktorí z týchto obcí dennodenne dochádzajú do krajského mesta autami, pretože bicyklami je to po frekventovanej ceste nebezpečné.

Takže nápadov by bolo dosť a cyklistov je tiež dosť. Ostáva nám len neprestať bicyklovať a vytrvať.

Článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy.

DETSKÁ PRIMÁTORKA AMSTERDAMU CHCE PRILÁKAŤ VIAC DETÍ NA BICYKEL



Je to obyčajné 9 ročné dievča a nebolo by na tom nič divné, keby nebola prvou detskou cykloprimátorkou Amsterdamu.

Pri ceste do školy si všima všadeprítomnú premávku, ktorá nie je práve najprívetivejšia voči deťom na bicykli. Aj z tohto dôvodu by bola rada, keby na bicykli jazdilo viac detí, aj v Amsterdamu. Aj keď by sme si mysleli, že Amsterdam má iba super riešenia, sme na omyle. Práve Lotta hovorí, že najväčšie problémy pre bicyklovanie detí v Amsterdamu sú autá, ktoré sú všade, ďalej sú to turisti, ktorí sa motkajú po ulici a zastavia keď to nečakáte najmenej a tretím problémom sú skútre, ktoré vás rýchlo obiehajú.

A ako sa dostala k primátorovaniu? Minulý rok v júni vyhrala súťaž v škole súťaž zameranú na zvýšenie bicyklovania u detí a to práve s projektom, kde navrhovala pridať tandemy a detské bicykle do požičovni bicyklov od Holandských železníc.

Prečo?

Totížto s rodičmi často využívala vlak a zo stanice bicykel, keďže nemajú auto. A najväčším problémom bola práve jazda na bicykli s otcom, kde musela sedieť na nosiči, keďže bicykle pre deti nemajú. Vnímala to dosť nebezpečne.

Holandské železnice na to zareagovali, že na stanicu, odkiaľ Lotta cestuje pridávajú detský bicykel. Ale Lotta povedala, že sa nestala cykloprimátorkou iba pre seba, ale aj pre ostatné deti v Amsterdamu a že by privítala viac bicyklov. Holandské železnice tak zvažujú stanicu s detskými bicyklami ako pilot, ktorý ak sa osvedčí, tak ho rozšíria aj na iné stanice.

Okrem tohto sa stala poradkyňou skutočnej primátorky Amsterdamu, kde spolu preberajú možnosti ako zlepšiť podmienky pre bicyklovanie detí.



Lotta so skutočnou primátorkou Amsterdamu (vľavo) Katelijne Boerma . Foto: Anke Teunissen

Na základe tohto príbehu sa aj v iných mestách sveta zvažuje zapojenie detí do pretvárania mestského priestoru.

A čo u nás? Majú deti slovo pri rozhodovaní v našich mestách?

zdroj: guardian.co.uk

BICYKLE ZA CIGARETY

Text : Guardian, pripravil Marián Gogola



Tak takto nejako funguje tzv. obchod, resp. stratégia, ktorú si zvolil starosta tureckého mesta Kilis na hraniciach so Sýriou.

Mesto, ktoré donedávna trpelo nepriamo aj konfliktom v susednej Sýrii, prichýlilo aj viacerých utečencov. Aby sa mesto stalo životaschopným miestom, kde bude radosť žiť, starosta prišiel s celou radou projektov, ako mesto oživiť. Celkom netradične išiel na mládež a to s cieľom prestať fajčiť.

Chce tak trochu prinútiť deti, aby sa nepoflakovali, chodili do školy a hlavne nefajčili. Fajčenie je totiž zlovyk, ktorý sa rozmohol medzi deťmi a mládežou vo veľkom. Starosta prišiel teda so zaujímavým programom, kde deťom daruje bicykel.

Má to však háčik, chce, aby deti bicyklovali minimálne 1 hodinu, dosahovali uspokojivé výsledky v škole (a vôbec ,aby chodili do školy pravidelne) a hlavne prestali fajčiť, buď deti alebo ich príbuzní.

Ako sa bude hlavne to fajčenie a bicyklovanie kontrolovať, nevieme, ale veríme, že to môže mať u detí úspech a dokážu presvedčiť aj svojich rodičov.

Doteraz sa rozdalo vyše 4000 bicyklov, pričom cieľom je ich rozdať minimálne 15 tisíc. Celkom zaujímavý nápad, čo poviete? Len veríme, že si deti nerobia popri jazde na bicykli aj fajčiarske pauzy...:-)

zdroj: guardian.co.uk

POP UP PARKOVISKÁ PRE BICYKLE MÔŽU POMÔČť PRILÁKAť CYKLISTOV.

Foto a zdroj: Fietsberaad.nl

Text: Marián Gogola



Nie, nejdeme písať o populárnej hudbe, ale o spôsobe parkovania pre bicykle, ktoré sa dajú vytvoriť na rôznych miestach, najčastejšie na námestiach, otvorených priestranstvách a pod.

Skúsenosti z Holandska ukazujú, že tzv. pop up parkoviská (miesta, ktoré nájdete zaparkujete bicykle najmä v centrách miest na otvorenom priestranstve) v doslovnom preklade ako „niečo čo sa náhle objaví/vyskočí“ sú skutočne efektívnym nástrojom. Holandská konzultačná spoločnosť CROW vydala príručku najlepších príkladov, kde vysvetľuje účel takýchto parkovísk. Najväčšou výhodou je fakt, že nahrádzajú miesta pre automobily podobne ako klasické parkoviská, avšak tu je výhoda, že ide o bicykle a teda ľudia majú možnosť zaparkovať bicykle v centre.

V niektorých prípadoch sa používajú ako testovací nástroj pre zvýšenie atraktivity bicyklov, prípadne ako prípravná fáza pre vybudovanie podzemného parkoviska pre bicykle (napr. v Groningene na Grote Markt). Tieto parkoviská sa tak vyznačili žltou kriedovou farbou, ktorá je tiež viditeľná v tme, a tým vytvorili miestá pre 700 až 800 bicyklov.

V Amsterdame boli zase biele termoplastické čiary spojené s diaprojektorom na časti Albert Cuypstraat, ktorý v noci rozsvieti a tak bol viditeľný dočasný parkovací priestor.

V Amsterdame boli zase biele termoplastické čiary spojené s diaprojektorom na časti Albert Cuypstraat, ktorý v noci rozsvieti a tak bol viditeľný dočasný parkovací priestor. Aj Nijmegen používa zelené LED svetlo vo forme veľkého loga bicykla v Bisschop Hamerstraat, ktoré označuje parkovacie miesta pre bicykle – určené predovšetkým pre návštevníkov kaviarne. Napríklad v Zwolle a Utrecht sa niekedy používajú špeciálne vybavené príviesy na ľahkú prepravu regálov s cyklostanami.

V Rotterdame sa zase skúšal potenciál ďalších parkovacích miest pre bicykle dočasným umiestnením drevených plošín pomocou svoriek na bicykle. Vidíme, že možností je viac.

Samozrejme medzi Holandskom a Slovenskom by bol asi veľký rozdiel. Kým Holanďania parkujú bicykle za pomoci stojanu na bicykli, u nás by túto formu volilo asi menej ľudí. Keďže by sa báli o odcudzenie. Ale nevadí, je možnosť umiestniť aj dočasné stojany, o ktoré sa potom bicykle dokážu uzamknúť.

Samozrejme každý špás niečo stojí a pokiaľ by sme tam chceli aj pracovníkov, ktorí by monitorovali parkovisko, určite sa to prejaví aj v nákladoch. Tie môžu byť malé, alebo v prípade stráženého parkoviska s fyzicky namontovanými stojanmi aj väčšie. Príručka však odporúča, že každé takéto opatrenie je nutné dobre odkomunikovať a naplánovať, aby to nespôsobilo viac škody ako úžitku.

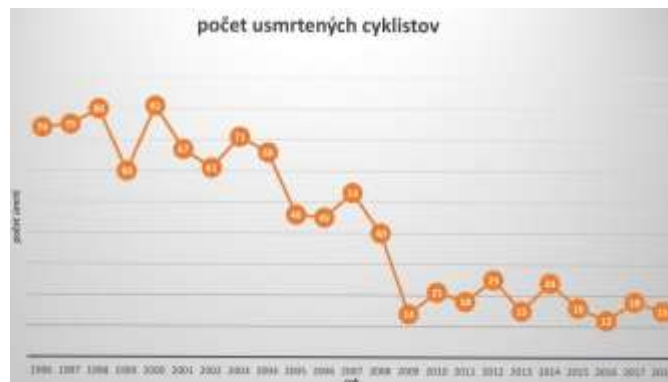
Jedna tretina cestujúcich na železničnej stanici v Delfte využíva bicykel

Z 32 tisíc cestujúcich, ktorí prejdú denne železničnou stanicou v meste Delft, približne 10 tisíc chodí na bicykli. Vynikajúci príklad kooperácie medzi bicyklami a verejnou dopravou.



Zdroj: Modacity (Twitter)

Minulý rok zahynulo bolo usmrtených na slovenských cestách 15 cyklistov



V roku 2018 zahynulo na Slovenských cestách 15 cyklistov. Ide o mierny pokles, v roku 2017 to bol počet 18.

Stále je to však veľa!!!



Cyklistická doprava v kopcovitých mestách? Určite áno.

Pôvodný text: Ida Tange, [Európska cyklistická federácia](#) (spolupráca: Daniel Mourek, Česká cyklistická federácia), Voľný preklad: Ján Roháč, [Nadácia Ekopolis](#)

Združenie [Auto*Mat](#) usporiadalo v novembri 2018 seminár o bicyklovaní v kopcovitých mestách. Na seminári sa zúčastnili zástupcovia miest zo Švajčiarska a členovia Európskej cyklistickej federácie z Portugalska a Rakúska. Diskutovali o tejto obtiažnej téme, prezentovali dobré príklady a napokon dospeli k (ne)prekvapujúcemu záveru: kopce nemôžu byť dôvodom nerozvíjania bicyklovania v mestách ako Praha, Bern alebo Innsbruck.

Sú teda kopce brzdou rozvoja cyklistickej infraštruktúry? Naozaj nie sú mestá v horských oblastiach vhodné pre cyklodopravu? Na prvý pohľad je fakt ťažké predstaviť si, že by sa v horských mestách Európy vôbec začalo s cyklodopravou. Ak však existuje vízia a použijú sa správne opatrenia, môžu takéto mestá skutočne zvýšiť počet cyklistov a získať významné prínosy pre čistotu ovzdušia, zabráneniu dopravných zápch, zlepšeniu zdravia obyvateľov a pre „obývateľnosť“ miest ako takých.

Ne-cyklisti v Prahe často hovoria „ani sa nesnažme podporovať cyklistickú dopravu v meste ako je Praha, tu ľudia nikdy na bicykli jazdiť nebudú!“ Avšak stúpanie hlavných pražských ulíc je menšie ako 5%, čo umožňuje jazdu na bicykli rýchlosťou okolo 10 km/h. Väčšina mestských častí Prahy je porovnateľná s mestskými časťami švajčiarskeho Bernu, v ktorom dosahuje podiel cyklistickej dopravy ohromujúcich 15%! V Berne sa pritom takýto nárast dosiahol zatiaľ iba vyznačením cyklopruhov na hlavných uliciach, takže ako hovorí Michael Liebi, riaditeľ odboru pre dopravu bez áut v Berne, „vychádzajúc zo skúsenosti Dánska a Holandska je našim ďalším cieľom vyššia miera separácie cyklistov“.

Kopce nie sú významnou prekážkou

Môže sa zdať, že kopce odrádzajú ľudí od bicyklovania, ale nie je to tak. Ana Pereira, riaditeľka portugalskej spoločnosti Cenas a Pedal, uviedla, že „kopce ako hlavnú prekážku jazdy na bicykli uvádza iba 6% populácie.

Oveľa významnejšou prekážkou je chýbajúca cyklistická infraštruktúra“. Vratislav Filler z Auto*matu pripomenul, že jazda do kopca nie je namáhavejšia ako napríklad jazda v silnom protivetre a že významnými faktormi, ktoré sťažujú jazdu do kopca, sú nekvalitný povrch a silná premávka.

Martin Blum, riaditeľ Mobilitnej agentúry Mesta Viedeň (a člen programu ECF [Mestá a regióny pre cyklistov](#)) je tiež presvedčený, že kopce sú iba jedným z faktorov, ktoré ovplyvňujú bicyklovanie. Ďalšími sú cyklistická infraštruktúra, atraktivita ulíc a verejných priestranstiev a tiež aj celková cyklistická kultúra mesta a krajiny. Vo Viedni kopce v žiadnom prípade nie sú výhovorkou pre nepodporu bicyklovania. Aj keď cyklistický potenciál Berlína alebo Kodane je azda vyšší, keďže sú to rovinné mestá, vo Viedni je ešte stále veľa priestoru pre ďalší rozvoj cyklistickej dopravy.

Najprv si vytvorte víziu, ktorú potom naplňajte

Medzinárodné skúsenosti, prezentované na seminári, hovoria jasnou rečou. „Cyklistická infraštruktúra v horských častiach mesta má význam iba vtedy, keď je súčasťou celkového konceptu ukladovania dopravy, sprevádzaného službami pre cyklistov a presadzovaním dopravy bez áut,, povedal Roland Romano, hovorca rakúskej Radlobby (člen ECF). Vychádzajúc z bernských skúseností už spomenutý Michael Liebi z Bernu uviedol, že „hlavným cieľom by nemal byť len prostý nárast podielu cyklistickej dopravy, ale skôr umožnenie bicyklovania všetkým cyklistom.“

Z prezentácií a diskusií na seminári sa ukázalo, že najlepším spôsobom presadzovania cyklistickej dopravy je rešpektovanie bicyklovania ako atraktívnej a užitočnej formy dopravy, prinášajúcej európske mestá bližšie k nulovým emisiám, lepšiemu ovzdušiu a k udržateľnejším a príjemnejším verejným priestranstvám.

Na dosiahnutie takejto vízie sú však potrebné konkrétne kroky. Môže ísť napríklad o širšie cyklopruhy v kopcovitých úsekoch cyklotrás alebo umožnenie jazdy v protismere pre obídenie strmých úsekov. Je treba investovať do lávok, do rôznych výťahov (ako napríklad v Trondheime alebo Luxemburgu) alebo viesť trasy síce dlhšou, ale menej stúpajúcou cestou, ako napríklad v Prahe.

Pomáhajú moderné technológie

Významným nástrojom cyklodopravy v kopcoch sú elektické bicykle, ktoré podľa Martina Bluma „umožňujú šliapať do kopca bez námahy“. V Madride bola v roku 2014 spustená prvá schéma zdieľania výhradne e-bicyklov [BiciMad](#). Ukázalo sa, že lepšie než obmedzenie bike-sharingu do rovinných častí miest, je poskytnúť obyvateľom Madridu elektrické bicykle a motivovať ich tým k tomu, aby na dochádzanie do práce v kopcovitých oblastiach nepoužívali autá. Podobne aj v Lisabone sa doplnenie flotily zdieľaných klasických bicyklov [GIRA](#) elektrickými bicyklami ukázalo ako krok správnym smerom.

Elektrické bicykle nepredstavujú jediný možný spôsob využívania nových technológií na uľahčenie cyklistickej dopravy v kopcoch. Aplikácia [Horizontal Cities](#) využíva kvalitné topografické dáta na nájdenie **trás najmenšieho odporu**, medzi nimi aj trasy s najmiernejším stúpaním. Prispieva tým k odbúraniu predsudku, že mestá s veľkými prevýšeniami nie sú vhodné pre cyklistickú dopravu. Aplikácia dnes umožňuje takúto navigáciu v Lisabone, Bruseli, Madride, Berlíne a Zurichu.

Takže áno, kopcovité mestá sú bezpochyby vhodné pre cyklistickú dopravu. S využitím inovatívnych metód uľahčenia jazdy do kopca sú perspektívy rozvoja bicyklovania v kopcovitých mestách Európy nepochybne.

Článok vám priniesla *Platforma nemotorovej dopravy*.

Link na [pôvodný článok](#) (angličtina).

Trenčiansky kraj a bicyklovanie, ide to dokopy?

Text: Juraj Hlatký

Foto: Michal Hlatký, [Facebook Slovenský cykloklub](#), [Facebook Hornonitrianske stopy](#)



Trenčiansky samosprávny kraj (TSK) leží v západnej časti Slovenska. Na západe kraja ležia pohoria Malé Karpaty, Biele Karpaty a Javorníky, v strede kraja Strážovské vrchy a Považský Inovec. Medzi nimi tečie rieka Váh. Na východe ležia pohoria Žiar a Vtáčnik, medzi nimi a Strážovskými vrchmi tečie rieka Nitra. Toto reliéfné členenie delí kraj na oblasti predurčené na cyklistiku s charakteristickými riečnymi koridormi vhodnými pre bezpečnú cyklodopravu a cestnú cykloturistiku a horské oblasti s charakterom – MTB cykloturistiky.

Cykloturistika

K záveru roka 2018 sa v TSK nachádzala sieť legálne vyznačených cykloturistických trás v celkovej dĺžke 1602,8 km. Spolu je v kraji vyznačených 95 cykloturistických trás, z toho je 11 diaľkových cykloturistických magistral. Z cestných sú to Vážska cyklomagistrála (002), Malokarpatská cyklomagistrála (003), Ponitrianska cyklomagistrála (019), Naprieč Považským Inovcom (020) Kopaničiarska cyklomagistrála (022), Rajecká cyklomagistrála (026). Z horských sú to Hrebeňovka Považského Inovca (043), Cyklomagistrála okolo Považského Inovca (044), južný úsek Javorníckej cyklomagistraly (053) a severné úseky Štefánikovej cyklomagistraly (047) a Hrebeňovky Trábeča (048). TSK má podpísanú zmluvu o spolupráci s SCK a pravidelne ročne prispieva na obnovu cykloturistických trás sumou 20 000 Eur.

SCK prevádzkuje aj cykloturistický portál, kde sú umiestnené všetky vyznačené cykloturistické trasy v TSK s voľne sťahovateľnými GPS trackmi jednotlivých trás.

Väčšinu cykloturistických trás zlegalizoval, vyznačil a má v správe Slovenský cykloklub – Ústredie a jeho klub v Starej Turej. V severnej časti kraja sa o trasy stará aj SCK Cyklotour Súľov – Hradná. Z historického hľadiska je zaujímavé, že prvá cykloturistická trasa na Slovensku v zmysle súčasných zásad značenia bola vyznačená Slovenským cykloklubom v roku 1997, jednalo sa o prvý úsek Vážskej cyklomagistraly medzi Piešťanmi a Brunovcami. Cykloturistické trasy potom okrem klubov SCK značili aj Ganja team z Považskej Bystrice a KST Prievidza. Ďalšou zaujímavosťou je, že v pohorí Považský Inovec je vyznačený ucelený súbor cyklotrás v celkovej dĺžke 481 km pod spoločným názvom BikePark Považský Inovec.

Traily

K legálne povoleným singletrackom a trialom v kraji patria trial a flow trail nad Bojniciami, ktoré má v správe Občianske združenie [Hornonitrianske stopy Bojnica](#). K nim v súčasnosti patria Turzov flow trail, Pálffyho trail a Korvínov trail. Ďalšie singletracky sú v oblasti lyžiarskeho strediska a [BikeParku Kálnica](#), pekný singletrack je aj v Považskom Inovci v oblasti Ihelníka pod hradom Tematín.

Cyklodoprava a rekreačná cyklistika

Z hľadiska bezpečnej cyklodopravy a budovaní bezpečných cyklotrás mimo zóny automobilovej dopravy patrí TSK k líderským krajom na Slovensku. Kraj má od roku 2016 spracovanú a zastupiteľstvom schválenú „[Stratégiu využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry](#)“. Stratégia obsahuje aj SWOT analýzu v problematike. K strategickým zámerom si TSK vytýčil vybudovanie cyklodopravných trás v koridoroch riek – Vážskej cyklotrasy a Ponitrianskej cyklotrasy. Pri Vážskej cyklotrase prepájajúcej územím kraja Trnavský a Žilinský kraj si TSK naplánoval a rozdelil trasu v koridore rieky Váh v celkovej dĺžke 100,7 km na osem úsekov. Dosiaľ z nich už zrealizoval dva úseky – 13,4 km od hranice TTSK do Nového Mesta nad Váhom a 4,1 km z Púchova do Nimnice. Oba úseky kraj financoval z vlastného rozpočtu. V tomto roku plánuje postaviť ďalšie úseky – z Nového Mesta do Trenčína v dĺžke 21,2 km a z Považskej Bystrice na hranicu so ŽSK v dĺžke 10,4 km. Financovať ich chce z eurofondov. Takisto v tomto roku plánuje postaviť 11,4 km dlhú bezpečnú cyklotrasu „Na bicykli po stopách histórie“ po pravom brehu Váhu z Trenčína do Nemšovej, ktorá nadviaže na už existujúci úsek tejto cyklotrasy smerom do Česka smer Brumov Bylnice. Existujúci úsek v dĺžke 7 km vedie z Nemšovej do Horného Srnia, k hranici s ČR chýba ešte dobudovať trasu v dĺžke 1 km. Zámerom kraja je vybudovať aj cyklotrasu spájajúcu mestá Partizánske, Nováky, Bojnice, Prievidza s Handlovou, trasa by mala byť dlhá okolo 60 km. V súčasnosti je k nej spracovaná štúdia realizateľnosti. K týmto trasám možno dohľadať bližšie informácie na webovej stránke kraja. Z ďalších existujúcich bezpečných cyklotrás je cyklochodník z Brezovej pod Bradlom do Košarísk. Má dĺžku 4,4 km, parametre jeho úseku v obci Košariská pri ceste II/499 sa radia šírko i technicky na čelo cyklochodníkov na Slovensku. Bezpečný cyklochodník sa nachádza aj medzi mestom Nováky a obcou Opatovce nad Nitrou.

Podujatia

V Trenčianskom kraji sa pravidelne koná aj najväčšie cyklopodujatie na Slovensku – v obci Kálnica – bicyklový festival [BIKEFEST](#).

Jeho súčasťou je aj horský cyklomaratón a viaceré sprievodné podujatia. Súčasťou cykloareálu v lokalite lyžiarskeho vleku je aj niekoľko trailových a singletrackových tratí, v okolí je vyznačených viacero cykloturistických trás. V kraji sa pravidelne koná aj [Novodubnický cyklomaratón](#), ktorý je najstarším na Slovensku. V kraji – v obci Hrádok má sídlo aj prevádzkovateľ najväčšieho cyklowebu v strednej Európe – [MTBiker](#). Samotný TSK každoročne organizuje zaujímavé cyklopodujatie – [Vrchárska koruna Trenčianska](#), pri ktorom cyklisti individuálne stúpajú na 20 cyklovrcholov po celom kraji. V roku 2018 prebehol jej tretí ročník. TSK sa pravidelne zapája do podujatia [Do práce na bicykli](#), župan Jaroslav Baška pravidelne jazdí na bicykli. Zaujímavé je, že pri posledných dvoch župných voľbách svoje predvolebné kampane na župana TSK odjazdil spolu so svojim peletonom na bicykli a navštívil pri tom všetky mestá a obce kraja.

Kto je aktívny?

Z aktívnej samosprávy v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky patria aj mestá Trenčín, Prievidza, Bojnice, Dubnica nad Váhom, Brezová pod Bradlom, Myjava a viaceré obce. Je v nich zrealizovaných viacero projektov charakteru mestskej cyklistiky. Keďže však po posledných komunálnych voľbách prišlo v kraji k výmene zhruba polovice primátorov miest a skoro polovice starostov obcí, značne sa obmenilo i zloženie poslancov, na charakteristiku ich plánov, cieľov a práce si musíme ešte chvíľku počkať.

K aktívnym občianskym združeniam pôsobiacim v kraji so zameraním na cyklodopravu a cykloturistiku treba zaradiť predovšetkým [Slovenský cykloklub – Ústredie](#) a Slovenský cykloklub Stará Turá. Oba tu pôsobia už 25 rokov. K menším klubom patrí aj SCK Podolie. Viaceré združenia vznikli a zanikli v priebehu rokov, dnes k aktívnym patrí Občianske združenie [Hornonitrianske stopy Bojnice](#). Z viacerých MAS na území kraja treba spomenúť [MAS Kopaničiarsky región](#) so sídlom na Myjave. MAS podporuje rozvoj cyklistiky, budovanie a značenie cykloturistických trás. Spoločne s príslušným Hornáckym regiónom má spracovanú a schválenú aj svoju [stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky](#).

Článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy

NAJHORŠIE PRÍKLADY RIEŠENIA CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU

Text: Radovan Červienka, Foto zdroj: Internet

V poslednej dobe sa na Slovensku vyskytlo niekoľko hrozných príkladov riešenia cyklistickej dopravy. Neschopnosť niektorých projektantov, policajtov a úradníkov spôsobuje cyklistom množstvo problémov hraničiacich až s ohrozením života. Pozrite si 10 najhorších riešení komunikácií za posledné obdobie:

1 – Bratislava

Nakresliť čiaru a povedať, že je to aj pre cyklistov, to je slovenský štandard. Umiestniť tam aj stĺpy, to je tiež top. Hlavne že sa splnil plán.



2 – Trenčín

Top dopravné značenie v Trenčíne. Cestička pre cyklistov len tak končí a nie je nijako jasné, ako má cyklista pokračovať. Ale máme čiarku za splnený cieľ.



3 – Liptovský Mikuláš

Načo riešiť priechod pre cyklistov, načo upraviť ostrovček, na čo urobiť krátky zaraďovací pruh, načo rešpektovať projekt. Načo rešpektovať zákon v tom, že kde a ako sa môžu umiestniť na značku doplnkové tabuľky. Ale máme to, jupííííí.



4 – Zvolen

O Zvolene sme písali už pred 4 rokmi. Paródia na cyklopruhy, šírka iba pár desiatok centimetrov, nezmyselné dopravné značenie, jazda cez kanále, rozbité krajnice, nečistené... Myslíte, že sa odvtedy niečo zmenilo? Nič. Stále to tam je, nikto tade nechodí, ale všetci sú spokojní. Okrem cyklistov.

<http://www.cyklodoprava.sk/zvolen-nesprístupni-namestie-cyklistom/>

<http://www.cyklodoprava.sk/vo-zvolene-si-robia-s-cyklistov-srandu/>



5 – Košice

Nerešpektovanie noriem, technických predpisov či dokonca zákonov je slovenský štandard. Nezmyselné obmedzenie rýchlosti namiesto technického riešenia nebezpečného miesta (v pozadí), zbytočná okrajová čiara a naopak chýbajúci oddelovací pás pre nevidiacich...



6 – Bratislava

Mesto s najviac „cyklonadšencami“. Ale dať stĺp do stredu cestičky pre cyklistov je také... bratislavské. (Už to opravili, ale vystáva otázka, ako k tomu vôbec došlo?). Pozn. V dobe písania tohto článku už bola zjednaná náprava a portál bol posunutý.



7 – Banská Bystrica

No, čo už treba hovoriť o tomto čiernom diele, všetko je v článku z októbra. Značky uprostred cyklopruhu, nesprávne dopravné značenie, nekvalitný povrch a ďalšie nedostatky. A to všetko korunované vedením cyklopruhu cez obrubník!

<http://www.cyklodoprava.sk/v-banskej-bystrici-vznika-nebezpecna-cyklisticka-komunikacia/>



8 – Žilina

Mesto dopravnej univerzity, ale aj “úžasných” dopravných riešení. Táto cestička pre cyklistov končí len tak, vyústená na ulicu, bez akéhokoľvek napojenia. Vodorovná značka cyklokoridoru vyznačuje na cestách pre autá, že kadiaľ majú ísť cyklisti a upozorňuje vodičov, že tade cyklisti jazdia. Takže takéto použitie na cyklistickej cestičke nemá zmysel, keďže po cestičke pre cyklistov autá nejazdia. Ale mámeeee čiarkuuuu! A to ste ešte nevideli riešenia v centre...



9 – Dolný Kubín

Cyklistická cestička a zrazu čáry-máry fuk, už nie cyklistická cestička. Absolútne nezmyselné ukončenie cyklotrasy... ale sme všetci spokojní. Okrem cyklistov...



10 – na záver.

Hlavne, že cyklisti spomalia... a keď máte cyklovozík alebo nákladný bicykel? Máte smolu.



Ale peniažky sú na správnom mieste.



Workshop Cyclurban v Bratislave

Text a foto: Marián Gogola

Dňa 19.2 sa v Bratislave konal zaujímavý workshop projektu Cyclurban, ktorý organizovala OZ Cyklokoalícia spolu s Ideas into Energy. Prvá časť workshopu pozostávala z prezentácii, kde *Boris Valach*, (Ideas into Energy) prezentoval Analýzu stratégií a politík týkajúcich sa cyklodopravy na národnej úrovni. Nasledovala prednáška Lenky Rozsivalovej o cyklistickom audite BYPAD, ktorý sa použil na Analýzu výstupov auditu cyklodopravy pre mesto Bratislava. V ďalšom bloku obaja predchádzajúci rečníci hovorili o Odporúčaníach týkajúcich sa cyklodopravy na národnej úrovni. Zároveň mohli aj samotní účastníci prispieť k rozšíreniu odporúčaní.

V Ďalšom prednáškovom bloku vystúpil *Tamás Dombi*, Hl. mesto Varšava, ktorý hovoril o rozvoji cyklotrás vo Varšave. Následne *Peter Netri*, Hl. mesto Bratislava hovoril o moderných možnostiach riešenia cyklodopravy v meste, najmä v kontexte holandských riešení. A nakoniec *Michal Šindelár*, Nadace Partnerství predstavil nástroje PR pre podporu cyklodopravy.

Poobede nasledovala práca v pracovných skupinách, kde sa účastníci rozdelili do nasledovných skupín:

1. Dopravné upokojovanie
2. Riešenie pro-cyklistickej križovatky
3. Pro-cyklistické riešenie okolia školy
4. Cyklo-infraštruktúra spájajúca obce
5. Zariadenia na parkovanie bicyklov

Pozitívne možno hodnotiť, že workshopu sa zúčastnili aj príslušníci Policajného zboru, takže mohli byť zatiahnutí do možností riešenia. Samotný workshop tak bol zaujímavým nástrojom na zlepšenie podmienok pre cyklodopravu a veríme, že sa v ňom bude aj naďalej pokračovať.



+



"PETER SAGAN: MUSÍME NAŠE MESTÁ A KOMUNITY SPRAVIŤ BEZPEČNÝMI PRE CYKLISTOV A CHODCOV. JE TO DOBRÉ PRE NÁS A TIEŽ AJ PRE PLANÉTU".

Peter Sagan Facebook

—



Žilina. Necelé dva mesiace po vybudovaní sa časť telesa, kde je aj novovytvorená cyklotrasa, prepadla.. zdroj: K.Horníček

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2019 Ročník X 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.

facebook

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

