

Cyklistická doprava



Číslo 3 Rok 2014 Ročník V ISSN 1338-0486

Pedál.

Tak máme tu oficiálne jar. S jarou, ktorá v niektorých mestách trvá už od jesene☺ prišlo aj veľa projektov, ktoré sa plánujú zrealizovať op celom Slovensku. Skutočne tu platí to známe ..“od Tatier k Dunaju.“ Preto vám želám už len príjemné čítanie.

S pozdravom.

Marián Gogola



Z domova.

Cyklotrasa Bardejov – Krynica-Zdrój má novú publikáciu

„Cyklotrasa Bardejov – Krynica-Zdrój“ vyznačuje cyklotrasy medzi partnerskými mestami Bardejov a Krynica – Zdrój až po štátnu hranicu Kurovské sedlo (dĺžka 23,2 km, ev.č.: 5892), osadenie 6 ks informačných tabúl a príľahlej drobnej infraštruktúry t.j. 5 ks odpočívadiel a 5 ks exteriérových fitness prvkov.



<http://www.bardejov.sk/mesto/turizmus/propagane-materialy/cyklotrasa-bardejov-jaslo-sk-2>

Rok 2013 sa môže hrdiť druhým najnižším počtom nehôd cyklistov od roku 1996. Celkovo ich minulý rok zahynulo 15. Teda ich je ich o 10 menej ako v roku 2012.

Seminár cyklistická infraštruktúra v Košiciach

27.2.2014 sa uskutočnil v priestoroch Košického samosprávneho kraja ďalší zo série odborných seminárov zameraných na cyklistickú infraštruktúru. Seminár v Košiciach bol súčasťou série odborných seminárov realizovaných Výskumným ústavom dopravným, a.s. (v spolupráci s ďalšími partnermi) v rámci medzinárodného projektu Central MeetBike (financovaný z programu Central Europe, z ERDF). Tieto semináre sú inšpirované nemeckou bicyklovou akadémiou, ktorá vzdeláva pracovníkov miestnych samospráv, ale aj dopravných inžinierov, urbanistov, architektov, políciu a ďalších kľúčových hráčov o najnovších trendoch, prístupoch a poznatkoch z oblasti integrovaného rozvoja cyklistickej dopravy. Hlavnou myšlienkou seminárov je teda vzdelávať a inšpirovať našich kompetentných pracovníkov mestských úradov o tejto problematike a dať im priestor na vzájomnú výmenu skúseností, na zdieľanie svojich nápadov, ale aj riešenie problémov v súvislosti s vytváraním lepších podmienok pre cyklistov.



Podujatie v Košiciach bolo zamerané na projektovanie cyklistických komunikácií v mestách a ich monitoring. Predstavili na ňom prvý a zatiaľ jediný Technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Tieto TP už prešli schvaľovacím procesom na Slovensku a v súčasnosti sú na schválení v centrálnych orgánoch Európskej únie. Účastníci sa venovali aj mapovaniu stavu existujúcej cyklistickej infraštruktúry vo vybraných mestách na Slovensku, ku ktorým patrili aj Košice a Spišská Nová Ves. Prehľad mapovaných miest sa nachádza aj na našej stránke v sekcii **cyklistické komunikácie**. Výskumný ústav dopravy v súvislosti s prijatou Národnou cyklostratégiou v roku 2013 mapoval cyklistickú infraštruktúru vo vybraných desiatich mestách Slovenska. V Košickom samosprávnom kraji sa robil terénny prieskum v Košiciach a Spišskej Novej Vsi. Cieľom aktivity bolo zistiť stav a dĺžku existujúcej líniovej cyklistickej infraštruktúry v meste (presné GPS zameranie cyklotrás, evidencia vybraných parametrov – šírka, povrch, dopravné značenie, nedostatky, pozitíva). V Košiciach bola zmapovaná cyklistická sieť v celkovej dĺžke niečo cez 26 km a v Spišskej Novej Vsi v dĺžke necelých 3 km. Košice sa v dĺžke mestských cyklotrás zaradili na druhé miesto za Bratislavu. Avšak pri zohľadnení počtu obyvateľov, ktorým majú cyklotrasy slúžiť (tzv. cyklistický index vyjadrený v kilometroch cyklotrás na tisíc obyvateľov), či pri zohľadnení dĺžky cyklotrás na rozlohu mesta (tzv. index hustoty mestských cyklotrás vyjadrený v km/km²) už Košice také dobré umiestnenie nedosahujú, sú na 7. a 6. mieste z celkovo desiatich miest. V Košiciach prevláda segregácia cyklistickej infraštruktúry. Väčšina mestských cyklotrás je vedených mimo hlavného dopravného priestoru po samostatných chodníkoch či spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov a to až v 96 percentách. Zvyšnú infraštruktúru tvoria pruhy a pásy na vozovke, ktorých dĺžka je v sumáre necelý 1 km (t.j. 4 % z celkovej dĺžky mestských cyklotrás).

Košický samosprávny kraj pokračuje v aktivitách súvisiacich s podporou cyklistickej mobility. „Pripravujeme projekt v rámci Nórskeho finančného mechanizmu na vypracovanie siete diaľkových cyklomagistrál, ktorý bude navrhnutý s ohľadom na dopravnú obslužnosť územia. Pracujeme aj na dvoch diaľkových cyklomagistrálach Eurovelo 11 a cyklomagistrála Zemplín (Zemplínska šírava – Tokaj),“ dodáva Adriana Šebešová.



V rámci seminára bola odovzdaná aj hlavná cena pre víťazku videosúťaže v rámci projektu Mobile 2020. Hlavnou cenou bol samozrejme bicykel.

Hornád už v Košiciach dostrašil: Okrem bezpečnosti sľubujú vodohospodári i cyklocestu

Výstavba protipovodňovej ochrany Košíc pokračuje. V dohľadnom čase prebehne kolaudácia 600-metrov dlhej hrádze Hornádu v mestskej časti Džungľa. No to nie je všetko. Vodohospodári sa totiž chystajú na ďalšie projekty, ktoré počítajú aj s cyklocestou. V najbližších dňoch prebehne vodoprávna kolaudácia prvej etapy protipovodňovej ochrany Košíc, ktorá sa začala realizovať už vlani v júni. Ako Košice 24 informoval hovorca Vodohospodárskeho podniku Ľuboš Krno, ide o navýšenie a úpravu zhruba 600 metrov dlhej ľavostrannej ochrannej hrádze Hornádu v mestskej časti Džungľa. Preinvestované stavebné náklady dosiahli výšku 158-tisíc eur.

Ďalšie investície

V roku 2014 sú naplánované v rámci územia mesta ďalšie tri stavby v celkovej dĺžke takmer 3200 metrov, ktoré majú druhé najväčšie slovenské mesto ochrániť od povodní. Pôjde o úsek od mimoúrovňovej križovatky Prešovskej a Sečovskej ulice až po most na Hlinkovej ulici. „Prvý, vyše 700 metrový úsek by mal byť tohto roku aj

dokončený, takisto aj tretí vyše 500 metrový úsek, no najdlhšia časť tejto protipovodňovej stavby v dĺžke takmer dvoch kilometrov sa tohto roku len začne,“ uviedol hovorca. Celkové investičné náklady na tieto tri stavby odhaduje Vodohospodársky podnik zatiaľ na cca 6,5 miliónov eur.

Bude aj cyklotrasa!

Ako nám hovorca ďalej prezradil, súčasťou projektových dokumentácií na stavebné povolenia takmer 3200-metrového úseku sú aj samostatné stavebné objekty obslužných komunikácií správcu. *“Cieľom Slovenského vodohospodárskeho podniku je hrádze vodných tokov poskytnúť aj korčuliarom, cyklistom a ďalším občanom na oddych a rekreáciu, ak to podmienky dovoľujú,“* uviedol Krno.

V rámci celkovej protipovodňovej ochrany Košíc sú plánované aj ďalšie veľmi dôležité stavby, ktoré sa budú realizovať v nasledujúcom programovom období až do roku 2020. *„Finančne náročnou bude najmä rekonštrukcia hate Ťahanovce, ktorú odhadujeme zhruba na 11 miliónov eur, ďalej obnova hate na Vyšnom Opátskom, rekonštrukcia Ťahanovského mosta so zvýšením jeho prietokovej kapacity, ale aj ďalšia úprava ľavého brehu Hornádu v dĺžke takmer 5 a pol kilometra jednak v smere na Ťahanovce, ale aj do Krásnej nad Hornádom,“* dodal hovorca.

<http://kosice.dnes24.sk/hornad-uz-v-kosiciach-dostrasil-okrem-bezpecnosti-slubuju-vodohospodari-i-cyklocestu-170122>



Aj na Orave bude cyklistika bezpečnejšia

Cyklotrasu po zvršku historickej železnice začnú stavať už čoskoro.

TRSTENÁ. Peniaze na spoločný zámer dvanástich partnerov zo slovenskej a poľskej strany komisia odklepla začiatkom tohto roku. Projekt Historicko-kultúrno-prírodná cesta okolo Tatier sa bude na Orave robiť v Trstenej, Nižnej, Liesku, Hladovke a Suchej Hore. Napojí sa na trasu vedúcu okolo Čierneho Dunajca a Nového Targu.

Najskôr pri hranici

Z pôvodne žiadaných viac ako 6,9 milióna eur dostanú obce v prvom kole 2,7 milióna, na slovenskú stranu príde 1,2 milióna. Táto suma sa rozdelí medzi tri regióny - Oravu, Liptov a Spiš. Oravskí partneri dostanú takmer 419-tisíc. Z týchto peňazí postavia najskôr cyklotrasu v Suchej Hore a Hladovke. „V Novom Targu je už trasa hotová, v Czarnom Dunajci ju začnú robiť čoskoro,“ hovorí Monika Slovíková z trstenského mestského úradu. „Preto je logické, že sa bude pokračovať v prihraničných dedinách, aby sa cyklotrasa spojila.“ Pokračovať s výstavbou budú samosprávy buď od Hladovky po meteorologickú stanicu v Liesku, alebo z Trstenej opäť po lieseckú stanicu. Možno sa však podarí urobiť celú trasu. „Ďalšie peniaze bude riadiaci orgán vyčleňovať podľa toho, ako sa budú uvoľňovať prostriedky. Veríme, že ich bude dostatok, aby sme urobili všetko, čo sme si naplánovali podľa pôvodného projektu.“

Po zvršku železnice

Podľa informácií trstenskej radnice by malo byť v priebehu marca spustené verejné obstarávanie na dodávateľa stavby. Z začať by sa malo najneskôr v máji. Peniaze z eurofondov musia zainteresované obce preinvestovať ešte v priebehu tohto roka. Trasa povedie po zvršku historickej železnice, ktorá spájala Oravu s Poľskom. V Suchej Hore budú mať cyklisti k dispozícii 1,85 kilometra, v Hladovke 3,37 kilometra. Trstenským chotárom povedie trasa dlhá 3,6 kilometra. Najdlhší úsek a zároveň najviac vzdialený od dediny vedie ponad Liesek. Bude dlhý 5,6 kilometra. Spoločný projekt predkladalo dvanásť partnerov ešte v roku 2010. Okrem Oravčanov sú do neho zapojené prihraničné poľské gminy, mesto Kežmarok, Liptovský Mikuláš, Huncovce a obec Vrbov. Peniaze pred tromi rokmi nedostali. Vlni požiadali o prehodnotenie pôvodnej žiadosti. Projekt bol zaradený medzi tie, ktoré mali možnosť byť ešte pred skončením programovacieho obdobia 2007 až 2013 podporené. V januári tohto roku dostali žiadatelia kladnú odpoveď.

zdroj: <http://orava.sme.sk/c/7125993/aj-na-orave-bude-cyklistika-bezpecnejšia.html#ixzz2w1ImOxyX>

Kraj postaví cyklotrasu zo Šíravy do Tokaja

V Košickom kraji je 58 cyklotrás v dĺžke 1 307 km, najviac ich je na Gemeri a na Spiši

Košický samosprávny kraj (KSK) realizuje dva väčšie projekty v záujme rozvoja cyklotrás a cykloturistiky. Ako informovala koordinátorka Úradu KSK Adriana Šebešová, ide o cyklotrasu Dolným Zemplínom – prepojenie Zemplínskej Šíravy a Tokajskej oblasti s využitím hrádzí riek Laborec, Latorica, Bodrog. Momentálne sa spracováva štúdia uskutočniteľnosti tohto prepojenia. Ďalším projektom je medzinárodná cyklotrasa Eurovelo 11, ktorá sa začína na nórskom Nordcape a končí sa v gréckych Aténach. Vedenie tejto trasy je plánované aj cez Košický kraj a mesto Košice. KSK má spracovanú štúdiu uskutočniteľnosti, na základe ktorej bude vypracovaná koncepcia vybudovania trasy vrátane požadovanej infraštruktúry. V Košickom kraji je 58 značených cyklotrás v dĺžke 1 307 km. Najviac je ich v oblasti Gemera, kde aktívne pôsobí združenie Slovenského cykloklubu Gemerská Hôrka, a na Spiši. Projektovanie cyklistických komunikácií a ich monitoring bol hlavnou témou odborného seminára Cyklistická infraštruktúra. Koncom februára ho pripravil Košický samosprávny kraj spolu s Výskumným ústavom dopravy v Žiline, Regionálnym environmentálnym centrom Slovenska a Agentúrou na podporu regionálneho rozvoja Košice. Výskumný ústav dopravy v súvislosti s prijatou Národnou cyklostratégiou v roku 2013 mapoval cyklistickú infraštruktúru vo vybraných desiatich mestách Slovenska. V Košickom kraji sa robil terénny prieskum v Košiciach a Spišskej Novej Vsi. V Košiciach bola zmapovaná cyklistická sieť v dĺžke zhruba 26 km a v Spišskej Novej Vsi v dĺžke necelých troch kilometrov. Košice sa v dĺžke mestských cyklotrás zaradili na druhé miesto za Bratislavu. Pri zohľadnení počtu obyvateľov, ktorým majú cyklotrasy slúžiť (tzv. cyklistický index vyjadrený v kilometroch cyklotrás na tisíc obyvateľov) sú na 7. mieste. V Košiciach vedie väčšina, až 96 percent mestských cyklotrás mimo hlavného dopravného priestoru po samostatných chodníkoch či spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov. Zvyšnú infraštruktúru tvoria pruhy a pásy na vozovke.



Cyklochodník predĺžia

Mestský cyklochodník narastie o ďalšie kilometre. Dĺžka nového prírastku závisí od toho, či sa mestu podarí získať peniaze.

LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ. Mestský rozpočet počíta s 50-tisíc eurami na rozšírenie cyklochodníka. Pre cyklistov a korčuliarov má spojiť kruhový objazd pri hoteli Jánošík s mostom cez Smrečianku v Okoličnom. Pre nedostatok peňazí ho mesto stavia po častiach, v súčasnosti sa končí pri garážach na Alexyho ulici. Pre dokončenie cyklistického prepojenia chýba 3,2 kilometra. Mesto je členom Euroregiónu Tatry a podieľa sa na veľkom projekte Cesta okolo Tatier. Jeho cieľom je spojenie podtatranských regiónov cyklochodníkmi. Vďaka členstvu v organizácii sa mesto môže uchádzať o peniaze z operačného programu cezhraničnej spolupráce Česka a Slovenska na dobudovanie cyklochodníka. „Urobíme všetko preto, aby naši občania a návštevníci mohli túto časť cyklochodníka využívať čo najskôr,“ povedal Jozef Repaský, mikulášsky viceprimátor. Mesto si nechalo prepracovať projektovú dokumentáciu, ktorú museli skresť o niekoľko objektov, aby znížili celkové výdavky na dostavbu. V prípade, ak by mesto peniaze získalo, trasu by dokončili v plnej dĺžke až do Okoličného, kde by sa napojila na už jestvujúci chodník vedúci sídliskom Podbreziny. Poslanci schválili na projekt 50-tisíc eur, ktorými by sa mesto muselo spolupodieľať na financovaní. Neúspech by neznamenal, že peniaze vyčlenené na dostavbu chodníka využije mesto na iný účel. Investuje ich do chodníka, no jeho dĺžka bude podstatne kratšia.

<http://liptov.sme.sk/c/7127304/cyklochodnik-predlzia.html#ixzz2w1KiQVtz>

Cyklochodníky pribudnú aj na Kopánke, otázne je kedy

Aj v roku 2014 pokračuje mesto Trnava v budovaní trás pre cyklistov. Momentálne spravuje radnica viac ako jedenásť kilometrov dokončených cyklochodníkov.



*Na Ulici Jána Hlubíka uvažujú s realizáciou cyklochodníka cez zelený pás oddelujúci cesty.
Foto: jkr*

Na ďalších viac ako šesť kilometrov je už vyhotovená projektová dokumentácia. V štádiu návrhu je ešte ďalších viac ako 33 kilometrov trás. „V aktuálnom rozpočte na tento rok figuruje prepojenie cyklochodníka do Kamenného Mlyna, ktorý nadväzuje na už existujúcu prvú etapu výstavby od Hospodárskej ulice po Bottovu. Druhá etapa pokračovala od Bottovej po Zelenú. Teraz prichádza na rad tretia časť od zelenej až k lesoparku smerom do Kamenného Mlyna,“ informoval Peter Hlbocký z referátu dopravného urbanizmu mesta Trnava. Okrem asi 150 metrového prepojenia na Kamenný mlyn sa uvažuje s výstavbou aj Kopánke. „Na ulici Jána Hlubíka máme vyhotovenú schému pre celý dopravný priestor, ktorý zahŕňa aj cyklochodník. Ten povedie v zelenom páse pomedzi stromami, aby sa zabránilo zbytočným výrubom,“ dodal Hlbocký. Mesto chce trasu prepojiť s už s existujúcim cyklochodníkom na Cukrovej ulici. Napojenie by malo viesť cez Slnecnú alebo Pažitnú ulicu. Tá je v časti od Cukrovej po križovatku s Kukučínovou ulicou jednosmerná. Cyklistom ale pri voľbe tejto alternatívy umožnia aj jazdu do protismeru. Legislatívne to bude vzhľadom na novú právnu úpravu v poriadku. Mesto má vypracovanú aj projektovú dokumentáciu k prepojeniu cyklotrasy od Veternej ulice až po Námestie Slovenského učného tovarišstva. Dátum realizácie cyklochodníka na Kopánke je otázka vôle poslancov na mestskom zastupiteľstve, v tohtoročnom rozpočte zatiaľ zahrnutá nie je.

<http://www.trnavskyhlas.sk/c/12645-cyklochodniky-pribudnu-aj-na-kopanke-otazne-je-kedy.htm>

Budovanie Cyklotrasy - Cyklotrasa má vyrásť v Mestskom parku

V týchto dňoch bolo zverejnené verejné obstarávanie na projekt cyklotrasy v meste Prievidza pre korčuliarov. Cyklotrasa má vyrásť v Mestskom parku už počas letných mesiacov. Predmetom obstarávania je vybudovanie asfaltového chodníka v šírke 3,0 m pre cyklistov a korčuliarov v Mestskom parku v Prievidzi. Súčasťou novovybudovaného chodníka bude aj vybudovanie verejného osvetlenia, osadenie mestského mobiliáru, dopravného značenia a vykonanie sadových úprav okolitej zelene v zmysle projektovej dokumentácie. „Mestský park chceme oživiť a priblížiť ho takým parkom ako poznáme v západnej Európe. Taktiež chceme docieľiť, aby ľudia športovali a my im chceme vytvárať na šport zodpovedajúce a vhodné podmienky,“ opísala dôvody budovania cyklotrasy primátorka Katarína Macháčková. Financie na budovanie cyklotrasy sú pripravené v rozpočte mesta. Predpokladaná cena diela je v sume 190 000 eur bez DPH. Dĺžka oválu chodníka pre cyklistov a korčuliarov bude 490 metrov. V lokalite mestského parku má podľa ďalšieho pripraveného projektu vyrásť aj fitness ihrisko na štýl work - outového ihriska. Zámer prievidzskej radnice je v tejto lokalite postupne budovať a dopĺňať komponenty ihrísk a športovísk na oznovu oživenie športového areálu pri Základnej škole Sama Chalupku.

<http://www.codnes.sk/autorske-clanky/budovanie-cyklotrasy-cyklotrasa-ma-vyrast-v-mestskom-parku>



Cesta okolo Tatier - rekonštrukcia poľnej cesty - Cyklistický chodník Kežmarok

Jedná sa o realizáciu predmetného stavebného diela v k.ú. Vrbov, Ľubica a Kežmarok. Na realizáciu predmetnej stavby bude využitá existujúca poľná cesta, ktorá je majetkoprávne vysporiadaná pre objednávateľa. Stavba bude realizovaná v zmysle projektovej dokumentácie a týka sa len realizácie prác na objekte: Cyklistický chodník Kežmarok - Vrbov v zmysle alternatívy č. 2 o dĺžke trasy 4 477 m, pričom PD rieši aj objekt Cyklistický chodník v obci Vrbov. Navrhovaný cyklochodník bude riešený v zmysle uvedených parametrov: - šírka koruny - 4,0 m - šírka vozovky - 3,0 m - zemné krajnice 2 x 0,5 m - podklad vozovky - drvené kamenivo 32-63 mm - hr. 2 x 0,15 m - kryt vozovky- asfaltový koberec - hr. 0,05 m - zhotovenie priepustov priemeru 0,5 m - 12 ks

<http://www.april.com/Stavby/SK/PO/Cesta-okolo-Tatier---rekonstrukcia-polnej-cesty---.aspx>

Prvej etape Rodinnej cestičky svitá na lepšie časy: Cyklotrasa má merať viac ako 5 kilometrov

Ako nekonečná telenovela. Zdá sa však, že už konečne by sa veci mali začať hýbať. Banskobystrická župa by nakoniec predsa len mala výstavbu Rodinnej cestičky Zvolen-Sliach financovať v plnej výške. Dlhoočakávaná cyklocesta medzi Sliachom a Zvolenom po korunke hrádze rieky Hron by sa predsa mala čo nevidieť stavať. Aj keď ju nové vedenie Banskobystrického samosprávneho kraja (BBSK) nechcelo pôvodne v plnej výške financovať, väčšinový hlas krajských poslancov zložený zo zástupcov SMERu-SD a KDH nedávno peniaze na stavbu schválil. Cyklotrasu má postaviť za viac ako 633 000 eur spoločnosť Skanska SK, ktorú v súťaži vybral samosprávny kraj ešte vlani v máji a uzavrel s ňou aj zmluvu o dielo. S mestom Sliach, ktoré má na cyklotrasu od mája 2012 vydané stavebné povolenie, uzavrel BBSK na konci minulého roka zmluvu o spolupráci. Dĺžka cyklocesty je 5080 metrov, šírka je 2,5 metra. Trasa začína na parkovisku pri obchodnom centre vo Zvolene, prechádza korunou hrádze rieky Hron a do Sliacha prichádza poza mestskú časť Rybáre, kde končí. Pozdĺž trasy budú tri oddychové miesta a to v km 0,032, 4,256 a 5,060. Samosprávny kraj pod novým vedením chcel pôvodne na projekt vynaložiť len 250 000 eur, ostatok mali dofinancovať dotknuté samosprávy. Tie menšie to však videli ako nereálne a proti bolo aj mesto Zvolen, ktorého poslanci poverili primátora Miroslava Kuseina, aby vedenie kraja o povinnosti plniť si svoje záväzky presvedčil.

Podľa Kuseina ide o regionálny projekt, ktorý je zahrnutý aj v záväznej časti Územného plánu BBSK. „Na jeho realizácii sa tvrdo pracovalo niekoľko rokov, je naň vydané stavebné povolenie. Projekt bude pokračovať zo Sliacha až do Banskej Bystrice a je nereálne, aby sa na jeho spolufinancovaní podieľali také obce ako Veľká Lúka, Badín, Hronsek. Z tohto pohľadu je nutné a efektívne, aby stavbu v budúcnosti vlastnil, spravoval a udržiaval jeden vlastník,“ povedal Kusein a

pokračoval, „Samosprávny kraj musí podporovať realizáciu projektov, ktoré majú regionálny charakter. V záväzných regulatívoch územného plánu BBSK sú zadefinované aj ďalšie cyklotrasy, napríklad Poltár – Rimavská Sobota, ktoré bude treba projektovo pripraviť a rovnako je nereálne, aby sa obce a mestá v daných katastroch podieľali na spolufinancovaní projektu.“

<http://zvolen.dnes24.sk/prvej-etape-rodinnej-cesticky-svita-na-lepsie-casy-cyklotrasa-ma-merat-viac-ako-5-kilometrov-171724>

Žilina pripravuje predradené pruhy.

Žilina chce ísť príkladom a ako prvá chce vybudovať priestor pre cyklistov na križovatke. Projekt schválila dopravná komisia. V súčasnosti sa spracováva rozpočet.

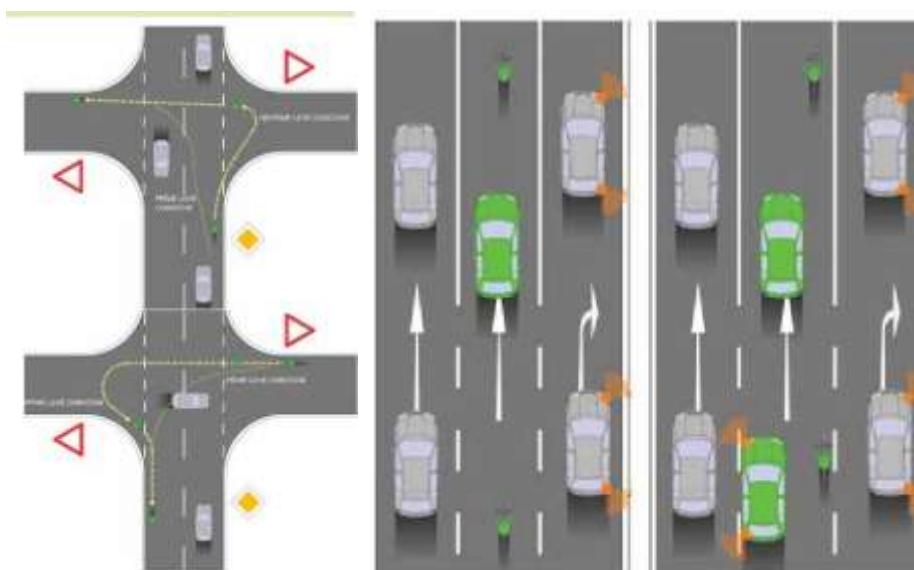
Priestor pre cyklistov by mal byť umiestnený na križovatke pri VUC Žilina, kadiaľ prechádza celková cyklotrasa spájajúca mesto a Bôrik. Súčasťou bude aj vyznačenie cyklokoridora, ako aj umiestnenie smerových dopravných značiek.



Zo sveta.

Česko vydalo malú encyklopédiu cyklistickej infraštruktúry

Netreba vraviť o tom aká je cyklistická doprava v Českej republike populárna. Aj u nich prišlo nové zákony, vyhlášky a značky. No veľa cyklistov nevie ako sa správať a ako ich vnímať. Preto Štátni fond dopravní infraštruktúry spracoval Malú encyklopédiu cyklistickej infraštruktúry.



Obsahuje rôzne kapitoly ako napríklad: legislatíva, dopravná infraštruktúra a iné. Určite by sa zišlo niečo takéto aj u nás.

Príručku nájdete: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a2.pdf

V Budejovicích plánujú parkováciu vežu pre bicykle

Automatický parkovací dom pre 116 bicyklov (známi aj pod názvom (Bike Tower) je plánovaný v okolí Budejovickej autobusovej stanice. Ako prvý bol takýto dom v Európe v meste Hradec Králové. Mesto musí vyriešiť či bude Bike Tower spravovať samo alebo za poplatok. Stavba by mala stáť okolo 6 000 000 českých korún. Automatický samoobslužný parkovací systém pre 116 bicyklov se nachádza vo vnútri na ploche 8 x 8 metrov o výške 10,76 metra. Strecha na parkovacej veži je plechová, bočné steny budú sklenené alebo plechové. Manipulácia prebieha pomocou výťahového systému a s jednotkou s čipovým snímačom. Zdroj: <http://www.budejckadrbna.cz/zpravy/doprava/mesto-planuje-vystavbu-bike-tower-parkovaci-veze-pro-kola.html>

Kodaňský stĺp-nový dizajn pre parkovanie cargobicyklov

Mestá, v ktorých sa využívajú cargobicykle majú problém s tým, že ich nemajú kde zaparkovať. Nato mysleli dizajnéri zo štúdia Copenhagenize a Cyclehoop, ktorí vymysleli nový spôsob parkovanie pre Cargobicykle. Okrem samotného parkovacieho miesta ich môžu celkom univerzálne uzamknúť, tak aby sa museli báť, že ich niekto ukradne. Celý dizajn nazvali, kodanský stĺp alebo tyč, podľa inovatívneho spôsobu zamykania.



Do kampane “Do práce na bicykli ” sa zapojí 17 českých miest.

V Českej republike vyhlásili v rámci Asociácie miest pre cyklistov novú tohtoročnú kampaň zameranú na dochádzku do práce na bicykli. Konkrétna podoba kampane sa môže líšiť od mesta k mestu. v minulých rokoch sa napríklad mestá medzi sebou stretli v súťaži o pravidelnosť dochádzky na bicyli, najviac kilometrov, najväčší kreatívny počin. Firmy napríklad mohli súťažiť o zamestnávateľa roka. Tento rok by organizátori chceli zistiť aká je situácia vo firmách, teda koľko ľudí dochádza na bicykli do práce, aké sú stojany, či majú služobné alebo súkromné bicykle a pod.

Základné informácie o kampani Do práce na kole:

- V roku 2014 sa do nej zapojí 17 miest,
- Kampaň prvýkrát prebehla v roku 2011
- Web kampaně: www.dopracenakole.net

Rozhovor s Annou Gogola, gréckou odborníčkou na cyklistickú dopravu.

Pripravil Marián Gogola.

Na medzinárodnej konferencii Velocity global 2013 vo Viedni som sa zoznámil so sympatickou gréckou dopravnou inžinierkou, ktorá má navyše podobné priezvisko ako ja. Slovo dalo slovo a tak sme sa porozprávali, ako to vidí s rozvojom cyklodopravy v grécku ona.:-)



Povedz nám pár viet o sebe..

I am a Civil Engineer (University of Patras, 1998) and expert on Environmental Design of Infrastructure Works (Hellenic Open University, 2005). Since 1998 I am working in the area of transport and mobility planning with focus on sustainable mobility. Over the last years I have been involved in planning pedestrian and cycling networks for small and middle sized Greek cities. For reasons of professional training and development regarding cycling, I attended Velo-City Global 2010 conference in Copenhagen (Denmark) and Velo-City Global 2013 conference in Vienna (Austria).



I live in Patras, which is the third biggest port city in Greece. The last 4 years, at least for the period May – October, I am a bike commuter, cycling more than 15 km per day. Since, 2011 I am a volunteer of the Hellenic Red Cross, Division of Social Welfare. Finally, I like movies and plays, literature, photography, travelling, long walks and bike rides.

Profesne som stavebná inžinierka a odborníčka na Environmentálny dizajn stavieb infraštruktúry. Od roku 1998 pracujem v oblasti dopravy a plánovania mobility so zreteľom na trvaloudržiateľnú mobilitu. Za posledné roky som spolupracovala na projektoch týkajúcich sa plánovania dopravných sietí pre peších a cyklistov v malých a stredne veľkých Gréckych mestách. Z pohľadu osobného rozvoja som sa zúčastnila odborných cyklokonferencií v Kodani a Viedni (Velocity global 2010 a 2013).

What about cycling as transport in Greece, (has a long tradition or not)?

Ako je na tom cyklistika ako doprava v Grécku, má dlhú tradíciu?

Cycling used to be a common transport mode many years ago, especially in flat small cities. At some point in Greece (as in many other countries) given the economic development there was a culture change about the symbolism of car ownership and usage and cycling was abandoned.

Over the last years, cycling became popular again. It started as a trend – a symbol of urban living - among the young, while at the same time mountain bike and downhill were becoming also popular as extreme sports.

Cyklistika ako taká bývala klasickým druhom dopravy hlavne v minulosti pre menšie a rovinatejšie mestá. V určitom bode sa podobne ako v ostatných krajinách z dôvodu ekonomického rozvoja kultúry status zmenil v prospech vlastníctva osobného automobilu a od cyklistiky sa opustilo.

Prečo je Grécko špecifické pre cyklistiku?

Why is Greece specific for cycling?

As a transport engineer and a cyclist myself, I would like to point out that any place is suitable for cycling!

Greece in particular is ideal due to the good weather. There are many hilly and mountainous routes but the landscape is beautiful and usually terrain difficulties are considered challenges by cyclists.

Moreover, most of Greek cities are small and middle sized, therefore distances are short, while even in big cities, safe and quiet routes can be found, through local streets of residential areas and public areas.

Ako dopravná inžinierka a cyklistka v jednom by som upozornila, že Grécko je vhodné na bicyklovanie. Grécko je v určitom zmysle ideálne vzhľadom na dobré počasie. Máme síce veľa hornatých a strmých ciest ale krajina je krásna a zvyčajne terénne nerovnomernosti bývajú pre cyklistov skôr výzvou. Navyše väčšina Gréckych miest je malých alebo stredne veľkých, z tohto dôvodu vzdialenosti sú krátke, a aj vo veľkých mestách môžeme nájsť bezpečné a tiché trasy, či už cez lokálne ulice obytných štvrtí a verejných priestranstiev.

What are the best examples of bicycles friendly cities in Greek? Ktoré sú najlepšie príklady cyklopriateľských miest v Grécku?

Many small and middle sized cities in the central of Greece – especially in the Region of Thessaly – have a strong cycling culture, mainly because of the flat landscape. Karditsa is by far the cycling capital of Greece, since has the highest amounts of people using bikes for day trips. Moreover, Municipality of Karditsa is a pioneer in Greece since over the last 10 years has developed a cycling network and recently established a bike sharing system. Larissa, Volos, Trikala in Thessaly, Kalamata and Korinthos in Peloponnese, Nafaktos in Region of Western Greece are middle and small size cities where cycling networks have also been developed. One interesting case is the city of Messolonghi in the Region of Western Greece where although a cycling network has been developed, cyclists and motorists share the road without conflicts and / or special road safety risks. Finally, the island of Kos – which is quite flat – is ideal for cycling. An extended cycling network has been developed and there are many bike rentals to satisfy tourists' demand for bicycles.

Mnoho malých a stredne veľkých miest nájdeme v strednej časti Grécka – špeciálne v regióne Thessaly- hlavne kvôli rovinnému povrchu a z tohto dôvodu majú silnú cyklokultúru. Karditsa je zatiaľ cyklistickým hlavným mestom v Grécku z dôvodu najvyššieho podielu obyvateľstva, ktorí využívajú bicykel na cesty počas dňa. Navyše mestská samospráva je pionierom v Grécku keďže už vyše 10 rokov rozvíja cyklistickú sieť a v súčasnosti spustili bikesharing systém.

Larissa, Volos, Trikala v oblasti Thessaly, Kalamata a Korinthos na Peloponéze, Nafaktos v regióne západného Grécka sú malé a stredne veľké mestá, kde sa cyklistická infraštruktúra rozvíjala. Zaujímavý prípad je mesto Messolonghi v spomínanom západnom Grécku, kde hoci cyklistická sieť bola vybudovaná, cyklisti a motoristi zdieľajú cestu bez konfliktov a alebo bez rizík v oblasti cestnej bezpečnosti. A v poslednom rade, ostrov Kos, ktorý je vzhľadom na rovinný povrch, ideálny na bicyklovanie. Vybudovala sa tu rozsiahla cyklistická sieť s mnohými požičovňami, ktorí požičiavajú bicykle najmä z pohľadu turistického dopytu.

What about the new trend of transport planning in Greece? Ako je na tom Grécko ohľadne nových trendov v dopravnom plánovaní?

Unfortunately, in Greece we still do not have neither a national cycling plan nor national standards for planning cycling networks. At least, as regards the lack of cycling standards, the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks has already set a committee of experts to develop them by the end of 2014.

Moreover, most Greek cities are old and until a point in recent history they were expanding without spatial planning. Therefore, there is a shortage of public open space and the urban road network is narrow with poor geometric characteristics (e.g. narrow sidewalks).

Besides objective difficulties deriving from the development of urban space, institutional deficiencies such as lack of integrated spatial and transport planning, morphology of the landscape, etc., people's attitude until recently was by far in favor of using personal cars even for short distance trips.

Within this framework, sustainable mobility was introduced in the political agenda by the European policies and requirements concerning the investments of European funds, and not by the Greek political personnel or personnel of the authorities. Finally, people's concern about environmental issues and quality of life in the cities was the catalyst for the formulation of a steadily growing demand for safe cycling conditions.

All the above, resulted into the construction of short length cycling networks in small and middle sized cities and a rapid development of bike sharing systems over the last 2 years.

I hope that within the next programming period, Greece will be better organized in institutional level and regulatory matters to implement integrated spatial and transportation planning solutions in order to support more efficiently the use of bicycles.

Bohužiaľ v Grécku stále nemáme jednak národnú cyklostratégiu ako aj štandardy pre plánovanie cyklistickej infraštruktúry. Avšak ako podnet na chýbajúce normy/štandardy na navrhovanie cykloinfraštruktúry, Ministerstvo dopravy vytvorilo komisiu odborníkov, ktorá by sa týmto mala zaoberať na konci roka 2014.

Navyše viacero gréckych miest je starých a okrem pá príkladov zo súčasnosti sa rozvíjali bez územného plánovania. Z tohto dôvodu je nedostatok verejných otvorených priestorov a mestská cestná sieť má chudobné geometrické charakteristiky (viď. Úzke chodníky).

Okrem objektívnych ťažkostí vzniknutých z rozvoja mestského priestoru, inštitucionálnych nedokonalostí ako je nedostatok integrovaného priestorového a dopravného plánovania, morfológie krajiny a pod. Ľudský postoj až do súčasnosti bol

naklonený skôr využívaniu osobných automobilov hoci aj na krátke vzdialenosti V tomto rámci bola európskou agendou uvedená problematika trvaloudržiateľnej mobility s požiadavkami vzťahujúcimi sa na európske dotácie a teda nie gréckymi politickými osobnosťami alebo osobnosťami autorít.

Napokon, obavy ľudí o otázkach a kvalite života v mestách v oblasti životného prostredia bola katalyzátorom pre formuláciu stále rastúceho dopytu po bezpečných podmienkach pre cyklistov.

Všetko vyššie uvedené vyplynulo z konštrukcie krátko vzdialenostných cyklistických sietí v malých a stredne veľkých mestách a obrovským rozvojom systémov bikesharing za posledné 2 roky. Dúfam, že v nasledujúcom programovom období Grécko lepšie nájde jednak na inštitucionálnej úrovni, ako aj v legislatívnej rovina, spôsob ako implementovať integrovaného územné a dopravné plánovacie riešenia za účelom podpory efektivity využívania bicyklov.

Did the economic crisis shift the people from car to bicycle?

Spôsobila hospodárska kríza presun obyvateľov od automobilov k bicyklom?

Definitely the economic crisis and recession have changed our lives in all aspects, including choices of transport means. In big cities where there are the highest unemployment rates, there is a significant decrease in traffic volumes and number of car trips.

On the other hand, the presence of cyclists in cities all over the country is noticeable and there is a significant increase in sales of new bicycles, bike accessories and bike maintenance services. Critical mass in favor of cycling infrastructure is increasing every year and there is strong demand for bike racks in central sites.

Seeing cyclists of both sexes and all age groups, all year long and all periods of the day mostly in urban areas makes me optimistic that this shift it is not temporary but a mature change of attitude towards urban living.

Určite hospodárska kríza zmkenila naše životy vo všetkých oblastiach zahrňajúc aj voľnu dopravného prostriedku. Na druhej strane, prítomnosť cyklodopravy v mestách celého Grécka je viac ako očividné, či už vo zvýšenom predaji bicyklov , cyklistického vybavenia a cykloopravovní. Kritická masa na podporu cyklistickej infraštruktúry narastá z roka na rok a je tu silný dopyt po cyklostojanoch v centrách miest. Vidieť cyklistov oboch pohlaví a bez rozdielu veku, počas celého roka a všetkých období dňa v meste ma robí optimistkou, že tento posun nie je dočasný, ale novou zrelou zmenou postoja k mestskému žitiu.

What about the average modal split in Greek? Aká je v priemere priemerná del'ba prerpavbnej práce pre cyklodopravu v Grécku?

There are no official data available for cycling usage at a national level.

In my opinion, the rate of cycling usage approximately up to 3% given in Eurobarometer report¹ for Greece is accurate. After all, it is being verified in recent surveys conducted by Greek opinion research companies².

No neexistujú oficiálne údaje ohľadom cyklodopravy. Podľa môjho názoru, podiel v prospech cyklodopravy je cca. Do 3% aj podľa dát z eurobarometra³. A bude sa overovať prostredníctvom prieskumov rôznych výskumných inštitúcií.⁴



¹ <http://www.ecf.com/press-corner/cycling-facts-and-figures/>

² http://www.publicissue.gr/wp-content/uploads/2013/01/gsi2013001_bicycle_eng.pdf

³ <http://www.ecf.com/press-corner/cycling-facts-and-figures/>

⁴ http://www.publicissue.gr/wp-content/uploads/2013/01/gsi2013001_bicycle_eng.pdf

CYKLORADA

V prípade ak vozidlo parkuje na cyklistickom pruhu alebo na cyklistickej cestičke (aj s časti) porušuje zákon.

Radovan Červienka

FOTKA MESIACA

Aj takto sa parkuje vo Zvolene na cyklopruhu na ulici Sokolská

Foto Radovan Červienka



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 Rok 2014 Ročník V Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

skupina Slovensko na bicykli



Časopis bol podporený z projektu Central MeetBike (3CE343P2), realizovaného v rámci programu Central Europe, ktorý je spolufinancovaný z ERDF.

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.



Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková —→ sestakova@vud.sk

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

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

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

Bc. Marcela Pecárová —→ marcela.pecarova@gmail.com

Ing. Martin Bolo —→ bolo@vud.sk

