

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave

Číslo 3 Rok 2019 Ročník X ISSN 1338-0486



Ako znížiť náklady na cyklotrasy

Ako rozbicyklovať Slovensko ? (TT,ZA,PO)

Zoznam schválených cykloprojektov NFP

Na Kysuciach oživa projekt Strieborná Kysuca



ZOZNAM DOTERAZ SCHVÁLENÝCH PROJEKTOV O NFP NA CYKLOTRASY , STR. 9

3. KOLO

Zvýšenie mestskej mobility budovaním siete cyklistickej infraštruktúry v Trenčíne: Chodník:

Cyklochodník Mlynský náhon (od ul. Kúpeľnej po areál VŠ)

Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity cyklistickej dopravy v meste Veľký Šariš – 2. etapa

Cyklotrasa Košice Eyravajlo 11, časť B.2 – ústie Myslavského potoka do Hornádu

Zvýšenie atraktivity nemotorovej dopravy prostredníctvom bike sharingu v Košickom kraji

Cyklotrasy v obci Cífer II. etapa

Vybúďovanie cyklotrás v meste Piešťany – I. etapa

Podpora budovania cyklistickej infraštruktúry v meste Topoľčany

Cyklistické trasy v Zelenovciach - zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy

Zvýšenie miestnej mobility vybúďovaním cyklistickej infraštruktúry v meste Turzovka

Cyklo cesta mesta Detva – cesta do a zo zamestnania

Vybúďovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za zamestnaním

Vybúďovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za zamestnaním

Blížšie k práci, Zdravšie v živote – cyklistická doprava

Výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu na území mesta Humenné

Spoločný chodník pre cyklistov a chodcov – pozdĺž cesty I/18

Cyklochodník Toplianska ulica, Bardejov

Obnova existujúcich komunikácií pre nemotorovú dopravu v k.ú. Iľiašovce a v k.ú. Harichov

Cyklistický chodník KROMPACHY centrum smer SLOVINKY

Cyklotrasa Družstevná – Radlinského Malacky

Cyklotrasa Autohusová stanica – Štiavnica 1 Nitra



Nitriansky Living park sa zmení na miesto pre chodcov a cyklistov, str. 4



Ako rozbicyklovať Slovensko
V Trnavskom, Žilinskom a Prešovskom kraji , str.6-8



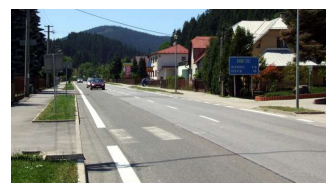
Ako znížiť náklady na cyklotrasy, str.10



Ako znížiť náklady na cyklotrasy?, str.10



Ocenené mestá za ETM 2018, str.10



Na Kysuciach sa možno vzkriesi projekt Strieborná Kysuca, str.16



Amsterdam chce revidovať do 6 rokov viac ako 11000 parkovacích miest a namiesto nich postavať ulice priateľské k ľuďom, cyklotrasám a viac zelene.

Zdroj: <https://www.parool.nl/amsterdam/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025~a4625132/>

Pedál.

Ako rozbicyklovať Slovensko? Tak táto filozofická úvaha ako aj otázka naštartovala sériu stretnutí tzv. nemotorovej platformy, v rámci ktorej vám prinášame aj tento časopis. Veríme že okrem jari nás čaká aj „jar“ v zmysle rozbehu cyklodopravy alebo cykloturistiky na Slovensku!

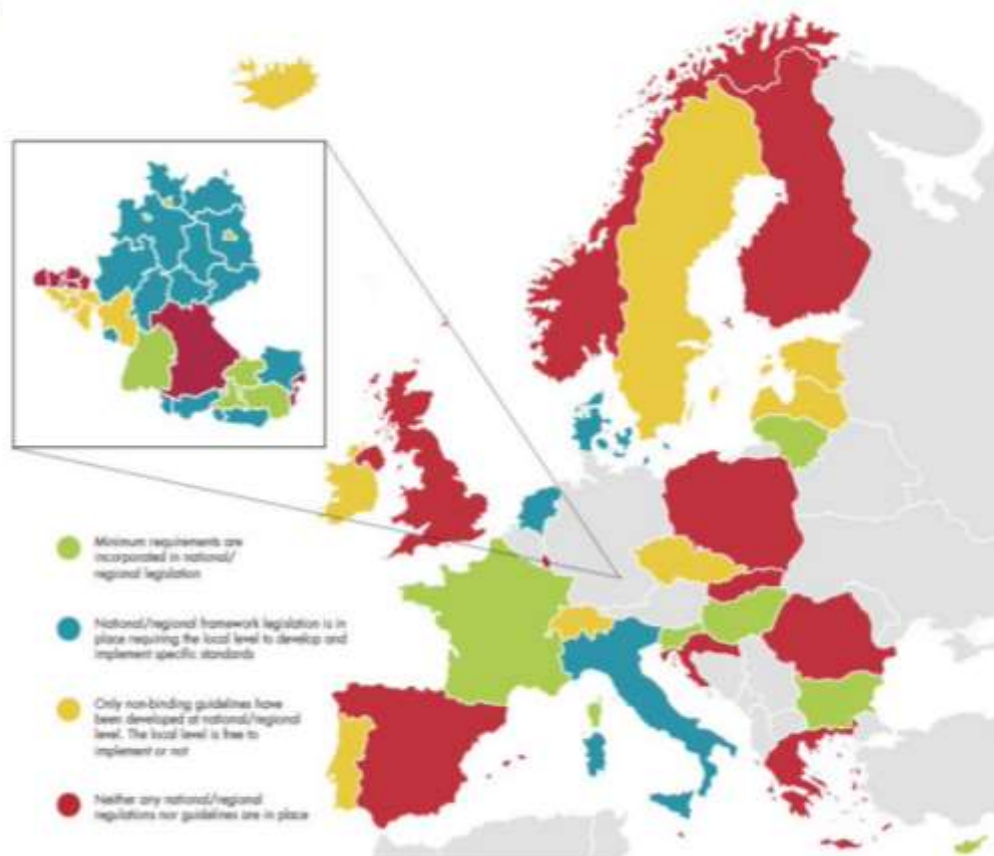
Ako nakoniec dopadnú? Veríme, že pozitívne!

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

Aké sú podmienky pre parkovanie bicyklov v Európe?

Zdroj: ECF



NITRA: LIVING PARK ZMENÍ PROJEKT V PROSPECH CHODCOV A CYKLISTOV

Vedia developeri akceptovať vo svojich zámeroch cyklistov?

Text: Ivan Janček, o.z. Rozbicyklujme Nitru



Po úspešných jednaniach občianskeho združenia Rozbicyklujme Nitru! s developermi spočívajúcich v dohodách alebo upravených projektoch polyfunkčných objektov Tabáň a Orbis, sme tentokrát oslovili s našimi požiadavkami aj zástupcov spoločnosti budujúcej polyfunkčný objekt Promenáda Living park. Cieľom bolo, rovnako ako predtým, zdokonalenie projektu a zlepšenie podmienok pre chodcov a cyklistov.

Problém sme videli najmä v nedostatočnom dimenzovaní chodníka pre peších a cyklochodníka pri rieke. Tieto sú už v súčasnosti veľmi využívané chodcami, rodičmi s kočíkom, bežcami, korčuliarmi, cyklistami, psíčkarmi. V budúcnosti, po výstavbe obchodného centra a troch bytových domov, sa tam očakáva ešte vyšší počet užívateľov. Projekt počítal iba s veľmi úzkym chodníkom pre peších, navyše v priamom dotyku s cyklotrasou, čo by malo za následok množstvo kolíznych situácií, k akým dochádza už teraz v iných úsekoch pri rieke. Po vzájomnom vyjednávaní sa po niekoľkých týždňoch podarilo s developerom dohodnúť. Skladba „chodníkov“ medzi riekou a budovou polyfunkčného objektu sa úplne zmení. Developer sa zaviazal, že zo strany od protipovodňového múrika smerom k budove vybuduje najskôr cestičku pre chodcov širokú 2,5 m, ktorá bude bezpečne oddelená pásom zelene v šírke 2 m od obojsmernej cestičky pre cyklistov širokej 3 m. Tú taktiež vybuduje na svoje náklady a bude plnofarebná (zelenej farby) a bude mať príslušné vodorovné a zvislé dopravné značenie. Smerom k budove bude bezpečne oddelená ďalším pásom zelene v šírke minimálne 2 m od promenády a letných terás, ktoré budú pri budove.

Ďalej sa združeniu podarilo dohodnúť s developerom, že nová plánovaná spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, ktorá má byť vybudovaná od podchodu pod R1A smerom vpravo okolo budúcej budovy k rieke, bude rozdelená na samostatnú cestičku pre cyklistov v šírke 3 m a cestičku pre chodcov v šírke minimálne 2 m. Týmto opatrením sa opäť zabezpečí zvýšenie bezpečnosti jednotlivých účastníkov. Tam, kde budú obe cestičky v dotyku, budú oddelené špeciálnym varovným a vodiacim pásom, čo ocenia najmä slabozrakí a nevidiaci. Súčasťou zápisnice, ktorou spečatili svoju dohodu, je aj dohoda o vytvorení dostatočne širokého priestoru v miestach medzi hlavným vstupom do obchodného centra a cestou. Tento priestor bude spĺňať parametre cyklochodníka a navádzať cyklistov idúcich z cyklotrasy na Napervilskej ulici smerom na Zoborský most alebo nábrežnú cyklotrasu mimo fontánu, oddychové plochy a hlavný východ z obchodného centra, kde sa očakáva zvýšený pohyb chodcov. I tento krok má za úlohu zvýšiť bezpečnosť a pohodlie chodcov cyklistov.

Zdá sa, že povedomie developerov o spoločenskej zodpovednosti voči okoliu budovaných projektov, obyvateľom a budúcim zákazníkom sa zvyšuje a dúfajme, že vďaka dobrovoľným občianskym združeniam alebo hlavne vďaka patronátu mesta bude počet takýchto pozitívnych príkladov len pribúdať.

Článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy.

AKO ROZBICYKLOVAŤ SLOVENSKO V TRNAVSKOM KRAJI?

Text a foto: Marián Kasala, SCK Bicyglo Trnava



Vo štvrtok 21.2.2019 sa v Trnave uskutočnilo prvé zo stretnutí Ako rozbicyklovať Slovensko.

Stretnutia sa v marci budú konať v každom kraji. Cieľom je vytvorenie platformy pre podporu cyklistickej dopravy, cykloturistiky, rekreačnej, horskej a trailovej cyklistiky. Stretnutie organizačne zabezpečila [Nadácia Ekopolis](#) a miestny partner [SCK Bicyglo Trnava](#).

Na úvod dostala priestor hostiteľka Anna Vitteková zo [ZOMOT-u](#), ktorá v krátkosti predstavila činnosť združenia pozostávajúceho z krajského mesta Trnava a okolitých obcí. Predstavila nám dva pilotné projekty cestičiek pre cyklistov. V rámci prvého projektu sa vytvára prepojenie Trnavy s obcami Bohdanovce nad Trnavou a Špačince. Druhý projekt spája prímestskú rekreačnú oblasť Trnavy – Kamenný mlyn s obcami Zvončín a Ružindol. Najväčšie problémy pri spracovávaní žiadostí pri čerpaní prostriedkov z fondov EÚ v rámci programu IROP predstavuje vysporiadanie pozemkov.

Erik Štefánek zo združenia [Mám rád cyklistiku](#) nám predstavil kampaň do obchodu na bicykli ako i skúsenosti z rozvoja cyklodopravy v Seredi.

Ďalším príspevkom bol pozitívny príklad čerpania prostriedkov v obci Cífer – najväčšej obci trnavského okresu. Starosta obce Maroš Sagan nás oboznámil s praktickými skúsenosťami pri získavaní prostriedkov v rámci budovania siete cykloinfraštruktúry v obci. Obec Cífer uspela s dvoma projektmi. Tento rok by sa obyvatelia obce mali dočkať takmer 6,5 kilometra cestičiek pre cyklistov.

Ján Roháč z [Nadácie Ekopolis](#) predstavil ideu vznikajúcej Cykloplatformy s oblasťami, ktorým by sa chcela táto vznikajúca organizácia podporujúca rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky venovať.

Nasledovala diskusia s rôznymi príspevkami, zameranými na úskalia, brániace rozvoju a podpore pohybu na bicykli. Dominovali predovšetkým témy spolupráce na rôznych úrovniach samosprávy, často viazaná spolupráca a komunikácia štátnej správy, samosprávy a aktívnych organizácií z tretieho sektora. Diskutovanou témou bolo i neobsadené miesto krajského cyklokoordinátora a problematika a úskalia v oblasti prepravy bicyklov v rámci železníc na Slovensku.

Do diskusie sa zapojilo 18 diskutujúcich z rôznych kútov VÚC Trnava. Aktéri diskusie, zástupcovia občianskych združení, snažiaci sa o rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky na území VÚC Trnava, mali zastúpenie zo Záhoria, Trnavy, Hlohovca, Serede, Galanty a oblasti Malého Dunaja.

Záverom je možné konštatovať, že toto stretnutie bolo veľmi inšpiratívne a plné podnetov. Stretla sa tu silná skupina ľudí z rôznych oblastí, ktorá má však spoločný menovateľ bicykel a podporu pohybu na bicykli v akejkoľvek forme. Je vidieť, že táto téma verejnosti nie je ľahostajná a je tu veľký záujem o výraznejší posun v tejto oblasti.

Pozitívom bolo, že zástupcovia občianskych združení i samosprávy vedeli nájsť v danej oblasti spoločnú reč a viesť konštruktívnu debatu s pomenovaním najpálčivejších problémov pri podpore pohybu na bicykli s hľadaním východísk v tejto oblasti.

AKO ROZBICYKLOVAŤ SLOVENSKO V ŽILINSKOM KRAJI

Text a foto : Martin Bolo



V utorok 12.3. sa konalo neformálne stretnutie podporovateľov ako aj samospráv a občianskych združení, ktoré majú čo povedať k cyklodoprave alebo cykloturistike v Žilinskom samosprávnom kraji.

Po úvodnom kole, kde sme sa pozoznamovali nasledovali príhovory jednotlivých organizácií ako napr. OZ MULICA, Nadácia Ekopolis, SCK Cyklo tour Suľov, Slovenský cykloklub, obec Teplička nad Váhom a iný.

V prvej prezentácii predstavil starosta obce Teplička nad Váhom novinky z obce v prospech cyklistov. Okrem cestičiek pre cyklistov v obci, to bolo aj uzavretie "cesty na Straník" pre motorové vozidlá, čím sa výrazne zlepšili podmienky pre cyklistov v okolí Žiliny. Dôraz pritom kladú aj na výchovu detí, ktorým pri škole postavili prístrešok pre viac ako 100 bicyklov.

Nasledovala prezentácia Mariána Gogolu, ktorý predstavil fungovanie OZ MULICA a skúsenosti s rozvojom podmienok pre cyklistov v Žiline ako aj aktivitami po celom Slovensku.

Tento blok zakončil Michal Hladký (Slovenský Cykloklub), ktorý správne pomenoval rôzne prístupy a dobré aj zlé riešenia, s ktorými sa cykloklub vo svojej histórii stretol.

Bolo veľmi zaujímavé sledovať a porovnať skúsenosti, ktoré mali zúčastnení s rôznymi úrovňami podpory podmienok pre cyklistov.

V ďalšej časti predstavil Ján Roháč (nadácia Ekopolis) ciele a platformu *nemotorovej dopravy, ktorá má za cieľ integrovať a podporovať rôzne cyklozdrúženia na dobrovoľnej báze*. V následnej diskusii účastníci vyjadrili najmä potrebu zúčastňovať sa tvorby a pripomienkovania územnoplánovacej dokumentácie a zjednodušenia vysporiadavania pozemkov pod pripravovanými cestičkami pre cyklistov.



AKO ROZBICYKLOVAŤ SLOVENSKO V PREŠOVSKOM KRAJI?

Text a foto: Renáta Kmecová



Dňa 13. marca sa na pôde Prešovského samosprávneho kraja uskutočnila diskusia pod názvom “ako rozbicyklovať Slovensko”, zameraná na Prešovský kraj. Dvanásť účastníkov diskusie dostalo priestor na vyjadrenie a podelenie sa o svoje skúsenosti v oblasti rozvoja bicyklovania v Prešovskom kraji. V úvode stretnutia nás privítali **Štefánia Migašová**, krajská cyklokoordinátorka, **Vierka Štupáková**, zástupkyňa krajskej cyklokoordinátorky, **Ján Roháč** z Nadácie Ekopolis a **Renáta Kmecová** (krajská NGO cyklokoordinátorka).

Renáta Kmecová krátko predstavila svoju činnosť z dôrazom na potrebu osvetu v oblasti bicyklovania. Pán **Róbert Vico** predstavil svoje podujatie Retro cyklo deň v Sabinove, ktoré sa konalo v septembri minulého roku, a na ktorom sa oslavovalo hneď niekoľko udalostí – 120. výročie vzniku najstaršieho cyklistického klubu na Slovensku, ktorý vznikol v Sabinove, 100 rokov od vzniku Československej republiky a napokon aj vznik štvrtého cyklistického práporu v Sabinove. Na tejto akcii sa diváci a účastníci viac dozvedeli o chronologickom vývoji bicyklov a cyklistiky. Róbert Vico okrem toho vydal aj publikáciu o histórii vzniku bicykla.

Vierka Štupáková predstavila koncept cyklotrás v Prešovskom kraji, tzv. Kostrovú sieť, ktorá má poprepájať mestá a obce v celom kraji cyklotrasami. Podstatné pri tomto projekte je, že cyklocestičky majú byť vedené samostatne, takmer mimo premávky áut, v niektorých krajných prípadoch majú viesť po cestách s nízkou intenzitou pohybu automobilov.

Cyklocestičky, ktoré budú tvoriť kostrovú sieť Prešovského samosprávneho kraja, sa majú napojiť priamo na cyklotrasy v Košickom kraji. Dokument kostrovej siete je jasným príkladom, ako sa Prešovský kraj usiluje o podporu cyklodopravy, turizmu a udržateľnej mobility v kraji.

Martin Siska (www.mountainbiking.sk Spišská Belá) hovoril o problémoch so značením cyklotrás, pričom všetci prítomní sa zhodli na dôležitosti značenia trás lokálnymi ľuďmi, ktorí tieto trasy dobre poznajú a vedia ich vyznačiť v súlade s normou. **Tomáš Paľo**, predseda Prešovskej bicyklovej skupiny Kostitras, hovoril o nutnosti vyhotovenia koncepčného dokumentu pre cykloturistické, trailové trasy a iné trasy v kraji, na ktorých by sa malo pravidelne obnovovať značenie, aby kvalitatívne vyhovovali potrebám cyklistického turizmu. **Ladislav Mulík** (Cykloklub BaLTurS Medzilaborce) spomenul príklad cyklotrasy, ktorá sice bola vytvorená, avšak nie je oficiálne zapísaná ako cyklotrasa. V okolí Medzilaboriec je viac takých cyklotrás, o ktorých sa nemusíte dozvedieť, keďže nie všetky sú značené na mapách cyklotrás. Podobným trasám by sme sa v budúcnosti chceli v kraji vyhnúť, a navrhujeme vytvárať riadne značené cyklotrasy, ktoré budú spĺňať všetky potrebné náležitosti, aby aj ľudia, ktorí v danej časti kraja nežijú, si vedeli trasy vyhľadať a na základe toho sa rozhodnúť kam sa ísť bicyklovať. **Slavomír Gmitro** (organizátor pravidelných cyklovýletov pre verejnosť, učiteľ a vedúci cyklokrúžku na Prešovskom Gymnáziu GK2) sa podelil o svoje nápady, ako rozbicyklovať Slovensko, ktoré sa všetkým mimoriadne páčili. **Ján Roháč** (Nadácia Ekopolis) na záver stretnutia predstavil pripravovanú cykloplatformu, ktorá by mala pomáhať organizáciám a aktívnym ľuďom v oblasti cyklistickej dopravy, cykloturistiky, rekreačnej, horskej a trailovej cyklistiky v rámci celého Slovenska. Po odprezentovaní pripravovanej platformy sme sa spolu aj s **Martinom Čajkom** (Klub Slovenských turistov-cyklosekcia, ŠK Dubník), **Danielom Bačom** (SCK- Šariš) a **Milošom Guzym** (Cyklostopy, Cyklovňa Stará Ľubovňa) vrhli do produktívnej diskusie, kde mal možnosť každý prítomný vzniesť pripomienky a otázky k odprezentovanej časti.

Stretnutie bolo veľmi zaujímavé, plné informácií a diskusií. Dúfajme, že táto budeme aj v budúcnosti pokračovať v aktívnej spolupráci na spoločnom ciele všetkých zúčastnených.

Článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy

ZOZNAM DOTERAZ SCHVÁLENÝCH PROJEKTOV O NFP NA CYKLOTRASY

Prinášame vám zoznam všetkých doteraz
schválených projektov (2-4 kolo):

2. KOLO

Vybudovanie cyklistickej komunikácie Starohájska,
úsek: Rusovská cesta –
Dolnozemska cesta

Cyklistický chodník v obci Stožok

Zvýšenie atraktivity cyklodopravy v meste
Žiar nad Hronom

Cyklistický chodník ESC-Podlavice,
Banská Bystrica

Cyklotrasa Hornád – Pri Vyšnej Hati – Madaras

Vybudovanie cyklotrasy Centrálna mestská zóna –
Biela hora v Michalovciach

Cyklotrasa za zamestnaním do priemyselného areálu

Cyklochodník ulica Sekčovská (od L. Novomeského
po Šalgovík)

Kryté parkovacie zariadenia pre bicykle v meste
Prešov

Cyklochodník okolo historického centra mesta
Kežmarok

Zvýšenie mestskej mobility budovaním siete
cyklistickej infraštruktúry
v Trenčíne: Trasa C – ul. Karpatská

Zvýšenie mestskej mobility budovaním siete
cyklistickej infraštruktúry
v Trenčíne: Centrum – Sídliisko Juh 2.etapa

Cyklotrasa medzi mestami Prievidza a Bojnice

Cyklistická komunikácia V6 v meste Žilina

3. KOLO

Zvýšenie mestskej mobility budovaním siete
cyklistickej infraštruktúry v Trenčíne: Chodník a cykl

Cyklochodník Mlynský náhon (od ul. Kúpeľnej po
areál VŠ)

Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity cyklistickej
dopravy v meste Veľký Šariš – 2. etapa

Cyklotrasa Košice Eurovelo 11, časť B.2 – ústie
Myslavského potoka do Hornádu

Zvýšenie atraktivity nemotorovej dopravy
prostredníctvom bike-sharingu v Košickom kraji

Cyklotrasy v obci Cífer II. etapa

Vybudovanie cyklotrás v meste Piešťany – I. etapa

Podpora budovania cyklistickej infraštruktúry v meste
Topoľčany

Cyklistické trasy v Želiezovciach -zvýšenie atraktivity
a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy

Zvýšenie miestnej mobility vybudovaním cyklistickej
infraštruktúry v meste Turzovka

Cyklo cesta mesta Detva – cesta do a zo zamestnania

Vybudovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za
zamestnaním

Vybudovanie cyklotrasy určenej na dochádzanie za
zamestnaním

Bližšie k práci, Zdravšie v živote – cyklistická doprava

Výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu
na území mesta Humenné

Spoločný chodník pre cyklistov a chodcov – pozdĺž
cesty I/18

Cyklochodník Toplianska ulica, Bardejov

Obnova existujúcich komunikácií pre nemotorovú dopravu

Cyklistický chodník KROMPACHY centrum smer SLOVAKIA

Cyklotrasa Družstevná – Radlinského Malacky

Cyklotrasa Autobusová stanica – Štúrova ul., Nitra

Cyklotrasa Mlynárce – Diely – Klokočina

Cyklotrasa Nitra – Dražovce

4. KOLO* – Niektoré nie sú vyhodnotené

Vybudovanie cyklochodníka Pezinok – Limbach

Bližšie k práci, Zdravšie v živote cyklistická doprava IV.

Cyklistický chodník Nitra – Vráble IV. etapa, 1.časť

5. KOLO* – v hodnotení

Už len zistiť ktoré budú pre cyklistov fakt prínosné..



AKO ZNÍŽIŤ NÁKLADY NA CYKLOTRASY?

Text: Ján Roháč s využitím zdrojov z ECF.com

Príklad z Holandska ukazuje jednu z ciest.

Plánovaná cyklistická diaľnica F15 v Holandsku predstavuje nový typ projektu cyklistickej infraštruktúry. Nie pre aplikované štandardy navrhovanej trasy, nie pre jej dĺžku či novú cyklomost cez kanál Pannerdensch, ale pre spôsob jej financovania. Cyklotrasa sa totiž bude stavať spolu s diaľnicou A15, s ktorou je súbežná. Vďaka tomu bude jej stavba oveľa lacnejšia.

Holandská provincia Gelderland pripravila výstavbu cyklistickej diaľnice F15, ktorá po dokončení v roku 2024 obyvateľom skráti dopravu na bicykli medzi mestami a dedinami pozdĺž kanála Pannerdensch. Napríklad na 18-kilometrovom úseku medzi mestami Bemmel a Zevenaar, ktorý dnes na bicykli trvá v priemere 1 hodinu a 12 minút, skráti cestu o 20 minút (na e-bicykli dokonca o 35 minút) vďaka vyššej rýchlosti jazdy a nahradeniu prevozu cez kanál cyklomostom. Časová úspora je pritom iba pridanou hodnotou zvýšenej bezpečnosti, keďže trasa nebude fyzicky križovať cestnú sieť na frekventovaných križovatkách.

Čo to znamená pre Slovensko? U nás sa síce cyklistické diaľnice zatiaľ nestavajú a vlastne ani tie automobilové, ale uvedený princíp je aj tak uplatniteľný. Zahrnutie cyklistickej infraštruktúry do projektu a výstavby novej cesty, obchvatu, križovatky a pod. násobne zníži jej cenu. Výstavba cyklistickej infraštruktúry je tou najdrahšou časťou rozvoja bicyklovania a je nevyhnutné využiť každú možnosť zníženia jej ceny (pri zachovaní kvality). Ide pritom iba o spôsob rozmýšľania, nie o zmenu metodiky. Projektantom, úradníkom aj stavbárom je z metodického hľadiska v podstate jedno, či navrhujú a stavajú iba obchvat alebo obchvat aj s cyklotrasou pozdĺž neho a je určite jednoduchšie projektovať spolu cestu a cyklotrasu, než ich projektovať osobitne s niekoľkoročným odstupom. Je určite jednoduchšie a lacnejšie urobiť všetky konania a schvaľovania cesty a cyklotrasy spolu, než robiť konania a schvaľovania osobitne pre cestu a osobitne pre cyklotrasu s niekoľkoročným odstupom. No a najmä je určite jednoduchšie a lacnejšie spojiť stavbu cesty a cyklotrasy, vzájomne prispôbiť postup stavby a využiť tých istých ľudí a tie isté stroje, keď už tam sú, než riešiť stavebný postup, logistiku a nasadenie ľudí a strojov osobitne s niekoľkoročným odstupom. Je to iba vec zadania a rozmýšľania dostatočne včas.

Ceny za European mobility week 2018



Text: Andrea Štulajterová, Občianska cykloiniciatíva, Banská Bystrica

Foto: EMW Awards ceremony official

Európska komisia vyhlásila 22. marca v Bruseli výsledky a víťazov kampane Európskeho týždňa mobility 2018.

Ocenenia (EUROPEANMOBILITYWEEK Awards) sa udeľujú samosprávam, ktoré zorganizovali najpôsobivejší súbor aktivít počas ETM. Víťazov – Lisabon, Lindau a Greater Manchester vybrala nezávislá skupina expertov na mobilitu a dopravu a každý z nich bude mať vytvorené propagačné video, ktoré vyzdvihne ich úspechy v oblasti udržateľnej mobility. SAŽP ako národný koordinátor kampane ETM a organizátor národnej súťaže ETM verí, že aj slovenské samosprávy sú už pripravené uchádzať sa o tieto významné európske ocenenia a urobia tak v nadchádzajúcom ročníku kampane.

Komisárka pre dopravu Violeta Bulc, ktorá po 5. rokoch končí vo svojej funkcii, zablahoželala víťazným mestám. *„Sú to skutočné príklady toho, ako miestni lídri v Európe dokážu spájať rôzne druhy dopravy tak, aby boli naše mestá čistejšie, bezpečnejšie a udržateľnejšie. Tento rok sa teším na ďalšie pôsobivé podujatia z miest, ktoré sa zapoja do kampane EUROPEANMOBILITYWEEK 2019, ktorého ústredná téma je Kráčajme spolu.“*

Jürgen Müller, komisár pre životné prostredie, námorné záležitosti a rybné hospodárstvo zdôraznil, že európske mestá čelia mnohým výzvam, od nízkej kvality ovzdušia po zmenu klímy.

„Dnešní víťazi ukazujú, že spôsoby, akými sa pohybujeme v mestách, si vyžadujú odvážnejšie rozhodnutia podporujúce trvalo udržateľnú dopravu, čím nám môžu pomôcť riešiť hlavné problémy, ako je znečistenie ovzdušia a zmena klímy. Chválím týchto víťazov, ktorí dokázali také rozhodnutia zrealizovať a ukázať cestu ďalej.“

Portugalský Lisabon zaujal silnou víziou pre udržateľnejšiu kultúru mobility a získal ocenenie EUROPEANMOBILITYWEEK 2018 v kategórii sídiel s viac ako 500 tisíc obyvateľmi. Počas ETM 2018 si mohli jeho obyvatelia odviezť bicykel vo vlaku zadarmo, čo ich motivovalo vyskúšať si multimodalitu. Mesto tiež organizovalo výlety na bicykli do múzeí, bezplatnú dielňu na opravu bicyklov a špeciálnu cenu pre ľudí a organizácie, ktoré propagovali používanie tohto dopravného prostriedku. Tieto aktivity dopĺňalo 31 nových staníc na zdieľanie bicyklov, nové a rozšírené cyklistické chodníky, 800 nových parkovísk pre bicykle a účinná komunikačná kampaň. Ďalšími finalistami tejto kategórie boli mestá Gdynia (Poľsko) a Palma (Španielsko).

Nemecké mesto Lindau zvíťazilo v kategórii menších miest a presvedčilo kladením dôrazu na multimodalitu, ktorá bola témou ETM 2018. Zriadilo informačné miesta, kde sa obyvatelia dozvedeli o výhodách „kombinovania pri presúvaní“ a inteligentnejších možnostiach mobility.

Okrem bezplatného prístupu k novorozšírenej službe zdieľania áut slúžili obyvateľom počas Dňa bez áut bezplatný hybridný kyvadlový autobus a vodné taxi. Cestujúci boli príjemne prekvapení aj raňajkami od mesta, keď cestovali na bicykli, peši, autobusom, alebo vlakom. Mesto Lindau v priebehu roka nainštalovalo na železničných staniciach a autobusových zastávkach takmer 500 nových stojanov na bicykle, čo uľahčuje jazdu na bicykli pri kombinácii s verejnou dopravou. Spustená bola aj nová multimodálna mobilná aplikácia, ktorá umožňuje plánovať trasu kombináciou rôznych druhov dopravy. Do finále postúpili v tejto kategórii aj mestá Karditsa (Grécko) a Oliveira do Bairro (Portugalsko).

Veľký Manchester (Spojené kráľovstvo) sa stal víťazom Ceny za trvalo udržateľné plánovanie mestskej mobility (SUMP Awards 2018). Stanovil si ambiciózne ciele multimodality, ktoré chce dosiahnuť pomocou širokej škály integrovaných a kombinovaných možností mobility. Porotu zaujalo najmä používanie inteligentných a nových technológií na zvýšenie podielu ciest využívajúcich trvalo udržateľné spôsoby dopravy. Ako súčasť svojho prístupu k plánovaniu udržateľnej mobility realizuje aj službu „Vantage Busway“, ktorú podporuje aj videom preukazujúcim prístupnosť autobusu pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou. Zákazníci môžu zažiť i interaktívnu virtuálnu prehliadku autobusovej zastávky pozdĺž trasy a dozvedia sa aj o postupoch pri nástupe na palubu a cestovaní. Finalistami 7. ročníka Ceny SUMP Award boli aj mestá Basel (Švajčiarsko) a Drážďany (Nemecko).

Španielske mesto Palencia bolo vyhlásené za víťaza v kategórii „Social Biking Challenge“. Ocenenie bolo udelené po prvýkrát z iniciatívy EK, ktorej cieľom je podporiť cyklistiku ako trvalo udržateľnú a zdravú formu mobility.

Článok vám priniesla Platforma nemotorovej dopravy

V Košiciach bude bikesharing

Od 1.5.2019 by mal aj v Košiciach fungovať systém verejných bicyklov. Prevádzkovateľom by mala byť košická firma ANTIK.



Zdroj: FCB Cyklokoalícia Košice

Nový cyklotrialový okruh pri Skalke pri Kremnici

V rekreačnom stredisku Skalka by už tento rok mali začať s budovaním cyklotrailového parku.

„Snažíme sa stále nejako rozširovať ponuku na Skalke, aby bola pre návštevníkov zaujímavá aj v lete, nielen v zime pre bežkárov a lyžiarov. Tieto cyklotrasy sú jednou z takýchto aktivít,“ povedala viceprimátorka Kremnice Iveta Ceferová.

Pripomenula pritom via ferratu, ktorú v stredisku otvorili pre lezcov pred nejakým časom z rovnakého dôvodu.

Trate by mali byť tri – 150 metrov dlhý detský okruh, dlhšia 610-metrová dráha, ktorá sa v zime bude dať využiť aj ako sánkarská a jej súčasťou budú adrenalínové prvky, a viac ako dvojkilometrová tretia trasa.

Zdroj: <https://myziar.sme.sk/c/22082539/na-skalke-chystaju-tento-rok-novinku-pre-cyklistov.html#ixzz5jTrvp5Gm>

ČO SA V EURÓPSKEJ ÚNII PRIPRAVUJE PRE CYKLISTOV?

Text: Ján Roháč



Cyklodianie v EÚ sledujeme málo, ale je dôležité aj pre Slovensko

Je nepochybné, že Európska únia a jej inštitúcie ovplyvňujú rozvoj bicyklovania v Európe pozitívnym smerom. Jej úloha na Slovensku je často podceňovaná, či dokonca zatracovaná, pretože si EÚ často spájame s prehnanými reguláciami a nariadeniami. Opak je však pravdou a v skutočnosti je problémom neschopnosť Slovenska jednoducho využívať to, čo EÚ umožňuje. Naši úradníci nám to komplikujú nad rámec požiadaviek či regulácií Únie. Často sme skrátka pápežskejši ako pápež.

Bližšie k cestám bezpečným pre chodcov a cyklistov

V ostatných týždňoch sme na únijnej pôde zaznamenali niekoľko zaujímavých noviniek. Asi najzaujímavejšou je už definitívne schválenie novely smernice RISM o riadení bezpečnosti transeurópskej cestnej infraštruktúry. Táto smernica určuje, ako majú členské štáty navrhovať, stavať a prevádzkovať transeurópske cesty tak, aby boli bezpečné. Doteraz sa ako o „bezpečnosti“ uvažovalo najmä o bezpečnosti pasažierov motorových vozidiel. bezpečnosti zraniteľných účastníkov premávky, ktoré bude treba dodržiavať pri stavbe a rekonštrukcii významných ciest tak, aby neboli nebezpečné pre cyklistov a aby pre nich nevytvárali prekážky.

Avšak 21. februára 2019 sa členské krajiny dohodli s Európskym parlamentom na novele RISM, ktorá z nášho pohľadu až revolučne určuje, že pri navrhovaní, výstavbe a prevádzke ciest sa musí zohľadňovať aj bezpečnosť chodcov a cyklistov. Európska komisia dostala za úlohu vypracovať kritériá bezpečnosti zraniteľných účastníkov premávky, ktoré bude treba dodržiavať pri stavbe a rekonštrukcii významných ciest tak, aby neboli nebezpečné pre cyklistov a aby pre nich nevytvárali prekážky.

Aj keď smernica sa týka „iba“ transeurópskej cestnej siete (zjednodušene ide najmä o diaľnice a rýchlostné cesty), tak okrem priameho dopadu na výstavbu nových ciest (napr. nutnosť cyklopodjazdov, cyklolávk a pod.) má aj významný nepriamy dopad – ukazuje slovenským úradníkom, projektantom a dopravným inžinierom, že bezpečnosť chodcov a cyklistov je témou až takou dôležitou, že sa presadzuje na tej najvyššej európskej úrovni. Je teda iba na nich (a na nás, aby sme to vyžadovali), aby si konečne prestali pod pojmom „bezpečnosť cestnej premávky“ predstavovať iba bezpečnosť pasažierov motorových vozidiel a začali zohľadňovať aj bezpečnosť chodcov a cyklistov ako rovnocenných účastníkov cestnej premávky a nie iba ako trpeného otravného hmyzu.

Popri iných novinkách v RISM zaujalo aj zaradenie počtu cyklistov a chodcov medzi údaje, ktoré je potrebné zbierať pri posudzovaní cestnej infraštruktúry.

Vytvára to dobrý základ pre rozhodovanie na základe faktov a nie dojmov.

Bezpečnejšie pre cyklistov a chodcov budú aj autá

Ďalšou novinkou z dielne EÚ, ktorá sa pripravuje, je zvýšenie bezpečnosti motorových vozidiel pre chodcov a cyklistov. Podľa pravidiel, ktoré už schválil Výbor EP pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľov (a ich schválenie v samotnom Európskom parlamente sa predpokladá), nové autá, ktoré budú predávané v Európskej únii, budú musieť byť vybavené nasledovnými technológiami:

- inteligentný rýchlostný asistent – zariadenie, ktoré buď priamo zabráni prekročeniu rýchlostného limitu na danom úseku cesty alebo aspoň upozorní vodiča, že ho prekračuje;
- automatický brzdový asistent, ktorý okrem iných požiadaviek bude musieť vedieť reagovať na vstup chodca alebo cyklistu do jazdnej dráhy vozidla;
- eliminácia slepých uhlov nákladných vozidiel (t.j. zlepšenie výhľadu z kabíny vodiča);
- automatická detekcia chodcov a cyklistov pre nákladné vozidlá.

Potrebné nariadenia musia byť ešte prijaté Európskym parlamentom a potom budú predmetom rokovaní medzi EP, Európskou komisiou a členskými štátmi. Predpokladá sa však, že sa neobjavia zásadné námietky. Veď podľa kvalifikovaných odhadov zachráni tieto technológie na európskych cestách 25.000 životov v najbližších 15 rokoch po ich uvedení do platnosti.

Bicyklovanie v zákonoch o eurofondoch

Výpočet zaujímavých noviniek pokračuje. Zásadnou vecou pre nás, cyklistov, ak sa podarí (a ona sa podarí), je explicitné spomenutie bicyklovania v pripravovaných zákonoch o Európskom fonde regionálneho rozvoja a Európskom kohéznom fonde v programovacom období 2021-2027. Doteraz sa bicyklovanie v takejto vysokej legislatíve nijako nespomínalo, avšak Výbor EP pre regionálny rozvoj schválil, aby medzi merateľnými výstupmi projektov, podporených z fondov, bol parameter „vytvorená samostatná cyklistická infraštruktúra“ a medzi merateľnými indikátormi „počet užívateľov samostatnej cyklistickej infraštruktúry“. Podpora cyklistiky je v návrhoch vyjadrená aj nepriamo, napríklad volaním po zelenej infraštruktúre vo funkčných mestských oblastiach či po rozvoji malej mestskej mobility. Ide zatiaľ iba o legislatívu v príprave, ale všeobecne sa predpokladá, že potrebné kroky pre definitívne prijatie zákonov sa udejú ešte do májových eurovolieb a že procyklistické zmienky z nich už nevypadnú.

Mimochodom, podľa návrhov Európskeho parlamentu by v budúcom programovacom období malo ísť 300 miliónov eur na podporu udržateľného turizmu. Skúsenosti ukazujú, že cykloturistika je v ponímaní Európskej komisie silnou zložkou udržateľného turizmu a tak je predpoklad, že týmto smerom sa podarí zacieliť slušný balík peňazí. Keď to premeníme na drobné, tak by mohlo ísť najmä o rozvoj trás [EuroVelo](#), služieb priateľských k cyklistom a možno aj cezhraničnej cykloturistickej spolupráce.

Žiadne povinné poistenie pre e-bajky

Ďalšou vecou, na ktorej sme sa zo Slovenska aj aktívne podieľali, bolo vylúčenie e-bicyklov (250W, 25 km/h) z povinnosti mať uzavreté povinné zmluvné poistenie. Európska komisia to navrhovala, ale v príslušnom Výbore EP pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa sa (aj s našim príspevom) podarilo prelobovať vyradenie e-bicyklov z tejto pripravovanej povinnosti a už to tak schválil aj Európsky parlament. Ešte to bude predmetom rokovania medzi EP, EK a členskými štátmi a je pravda, že to ešte nie je isté, ale je to na dobrej ceste.

... a čo my s tým?

Iste mnohí z vás namietnu, že o čom to točím, Brusel je ďaleko, sú to byrokrati a strážia iba správnu krivosť banánov. Nie je to však tak. Európska únia poskytuje členským štátom v zásade veľkorysú pomoc a asistenciu a to dupľom štátom, ako je Slovensko, ktoré stále ešte zo spoločnej pokladnice berie viac, ako do nej dáva. Naším problémom však je, že Slovensko nie je schopné výhody, poskytované úniou, efektívne využiť. Navyše, špecificky pri nemotorovej doprave, nechcú slovenskí úradníci a politici pochopiť, že bicyklovanie a pešia doprava sú súčasťou riešenia a nie jeho brzdou. Ak môžu európske zákony a peniaze použiť na rozvoj bicyklovania napríklad Dáni či Taliani, tak môžu ju použiť aj Slováci – ak chcú. Chcú? Situáciu ešte komplikuje aj to, že slovenská verejná správa využívanie únijných výhod nebotyčne komplikuje ďaleko nad rámec unijných požiadaviek. Je teda na nás, na profesnej a občianskej spoločnosti a na samospráve, aby sme trvali na to, aby sa vyššie spomenuté nariadenia a príležitosti na Slovensku uplatnili. Na to treba našu spoluprácu, koordináciu a súčinnosť. Dáme to?

Mimochodom, prijatie opísaných opatrení je výsledkom práce [Európskej cyklistickej federácie ECF](#), ktorej aktívnymi členmi zo Slovenska sú [Nadácia Ekopolis](#), [Cyklokoalícia](#) a [Slovenský cykloklub](#). Tieto tri organizácie reprezentujú našu krajinu v tejto najvýznamnejšej cyklistickej organizácii na svete a síce malým, ale spoľahlivým dielom prispievajú aj k rozvoju bicyklovania na európskej úrovni.

UNIVERZITY A VYSOKÉ ŠKOLY SA MÔŽU PRIHLÁSIŤ DO CYKLOSÚŤAŽE



Podobne ako kampaň Do práce na bicykli, ktorá bude na celom Slovensku, existuje podobná súťaž, ale obmedzená pre vysoké školy a univerzity na celom svete.

Nazýva sa ABC (Academic bicycle challenge) a je určená ako študentom ako aj zamestnancom univerzít a vysokých škôl. Toto celosvetová súťaž pritom trvá dlhšie ako kampaň Do práce na bicykli a to od apríla až do novembra.

Hlavným organizátorom súťaže je spinoff Univerzity v Munstri.

Tak čo, koľko univerzít sa pripojí tento rok?

Viac informácií: <https://www.go-abc.org/start/>

Na Kysuciach sa možno vzkriesi projekt Strieborná Kysuca



Idea prepojenia Čadce a Makova prostredníctvom cyklocestičky vznikla už pred viac ako 10 rokmi.

V roku 2014, 2015 sa mu začala venovať OCR Kysuce, kedy bol vytvorený projekt celého cyklochodníka a boli zabezpečené vyjadrenia od zúčastnených štátnych orgánov. Po tomto kroku bola dokumentácia posunutá starostom dotknutých obcí aby pracovali na vysporiadaní pozemkov. Na tejto fáze sa pracuje viac či menej úspešne dodnes.

Žiaľ najväčšie problémy spôsobujú rozvoju tohto projektu práve nevysporiadané pozemky, ktoré celý projekt komplikujú.

Medzi nové zmeny, ktoré uvádzajú koordinátori projektu uvádzajú je jednak schválenie finančného mechanizmu pre cyklodopravu a cykloturistiku.

Ďalším faktom je to, že sa vytvorila sa partia ľudí, ktorým záleží na Kysuciach a chcú vytvárať veci, ktoré tú po nich ostanú a Kysučanom spríjemnia život.

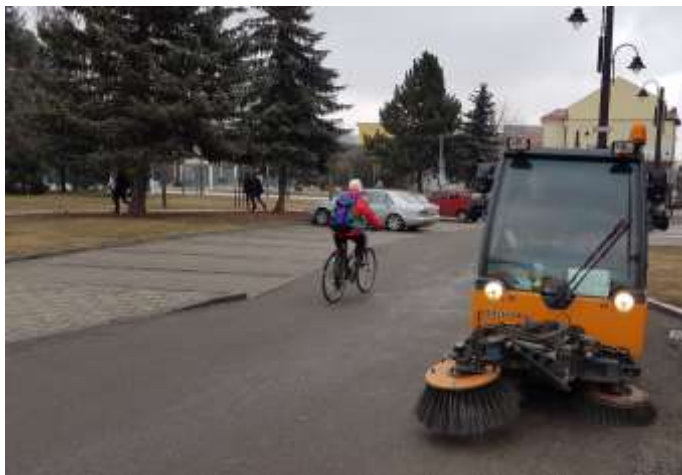
3. OCR Kysuce ako oprávnená organizácia zastreší v počiatku celý tento projekt a na svojej valnej hromade odsúhlasila vytvorenie pracovnej skupiny, ktorej súčasťou budú starostovia všetkých dotknutých obcí, moja osoba ako koordinátor celého projektu a ľudia, ktorí sa či už propagácii Kysúc alebo samotnému rozvoju cyklotrás venujú už dlhší čas.

4. Ďalšími významným plusom je aktivita primátora Milana Guru a mesta Čadce, ktorí sa pustili do mestských cyklotrás a to nielen vo fáze úvahy, ale časť z nich sa začne už tento rok realizovať. Jedná sa o úseky Kýčerka - Kysucké múzeum, Kysucké múzeum-Horelica. Projekčne je pripravený ďalší úsek z Horelice do Krásna nad Kysucou a podľa najnovších informácií je p. primátor v jednaní s povodím Váhu o úseku mestská plaváreň až po Rakovú.

Článok bol spracovaný na základe:

<https://www.mojekysuce.sk/spravodajstvo/projekt-cyklochodnika-z-cadce-do-makova-znova-oziva>

+



MESTO LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ VYČISTILO CYKLOTRASY

Radovan Červienka Facebook

—



Nitra. Opäť slovenské „inovatívne“ cykloriešenie. Foto: Erik Draven

one.vision

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 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

-19.9%

+5.5%

+27.