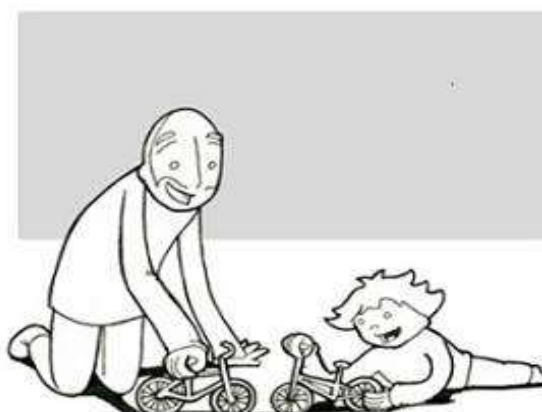


Cyklistická doprava

Číslo 8 rok 2014 ročník V

ISSN 1338-0486

8



Pedál.

Leto je v plnom prúde a namiesto vylihovania vám prinášame augustové číslo Cyklistickej dopravy. Okrem zaujímavostí z domova a zo sveta vám prinášame rubriku cyklobiznis ako aj technológie. Taktiež sme pootravovali rozhovorom českého národného cyklokoordinátora Jaroslava Martinka, aby nám čo to povedal o projekte CentralMeetbike. Ako bonus prinášame prvú výzvu na konferenciu Cyklistická doprava 2014, ktorý sa tento rok bude konať v Bratislave.

Užívajte leto a čítajte nás.

Marián Gogola/redakcia



Obsah.

Plánujú nové cyklotrasy (Piešťany, Vrbové, Trebatice, Prievidza, Bojnice, Poprad, Svit)

Dobrý príklad cyklopropagácie z Ons Brabant.

Trošku cyklodát z Viedne, Žiliny a Liptovského Mikuláša.

Cyklobiznis Antwerpy, New York, Nórsko.

Technológie. Bikesharing trošku inak, Kodaň predstavila zelenú vlnu pre cyklistov druhej generácie. Open data a Rotterdam.

Bakalárska práca – Návrh smerového cyklistického značenia v meste Trenčín

Rozhovor s Jaroslavom Martinkom o projekte CentralMeetBike

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2014.

Cyklorada.

Foto mesiaca.

Správy z domova.

Piešťany, Vrbové, Trebatice

Obec Trebatice dala v spolupráci s mestami Piešťany a Vrbové a obcou Krakovany vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti cyklotrasy z Piešťan do Vrbového. Zámer je hotový, nachádza sa u starostu Trebatíc Juraja Valu. Ten sa už viac nechce dívať na ohrozenie obyvateľov jazdiacich na bicykli do Piešťan cez diaľničný privádzač. Autá tam zrazili už niekoľkých ľudí.



Piešťany by sa mohli spojiť s Vrbovým cyklotrasou. Otázne je, kde ju chcú samosprávy dvoch miest a obcí vybudovať. Cyklotrasa by pravdepodobne mala kopírovať existujúcu železničnú trať. Údajne je navrhnutých niekoľko variant, najlacnejšie a najmenej problematické je zlikvidovanie železnice, na mieste ktorej by mohli vybudovať bezpečný cyklochodník.

www.piestanskydennik.sk/

Poprad a Svit budú pokračovať vo výstavbe cyklotrás.

Cyklochodník medzi Popradom a Svitom využívajú tisíce fanúšikov aktívneho životného štýlu. Už pre dvomi rokmi počas dvojťždňového monitoringu bolo na chodníku zaznamenaných takmer 24 tisíc cyklistov a korčuliarov. Aj z tohto dôvodu začala popradská radnica pracovať na príprave cyklochodníka vedúcom po druhom brehu rieky, čo by pomohlo rovnomerne rozdeliť zaťaženie tejto obľúbenej cyklotrasy. „Táto prvá etapa je najmä počas víkendov veľmi prehustená a myslím, že všetci by privítali, ak by sa cyklochodník zjednosmernil“, povedal primátor Popradu Danko. Tak ako pri výstavbe existujúceho cyklochodníka by aj výstavba na druhom brehu prebiehala podľa podobného modelu – teda v úzkej súčinnosti so Svitom. Obaja primátori sa dohodli na tom, že poveria zodpovedných pracovníkov prípravou štúdie. „Bude potrebné spracovať projektovú dokumentáciu celej trasy, následne vybaviť príslušné povolenia a pripraviť stavbu do realizácie. Prebehli už aj prvé rokovania so Slovenským vodohospodárskym podnikom, na ktorých bola prisľúbená ústretovosť a užšia spolupráca,“ uzavrela Kristína Horáková z MsÚ v Poprade.

www.poprad.sk

Milión eur za dokumentáciu: Na cyklochodník z Popradu do Tatier chýbajú peniaze

Po zrealizovaní niekoľkých etáp cyklistických chodníkov z Popradu do okolia je prioritou vedenia mesta výstavba ďalších etáp do Vysokých Tatier. Mesto však na dokončenie projektu nemá peniaze. Pomohli by peniaze od štátu alebo z Európskej únie. V súčasnej dobe disponujú projektovou dokumentáciou na ďalšie 3 etapy, pričom prvá vedie z mestskej časti Veľká do Gerlachova, 2. etapa je z Gerlachova do Tatranskej Polianky a tretia, posledná etapa vedie z Tatranskej Polianky do Starého Smokovca. V rámci 1. etapy Veľká - Gerlachov, sú pozemky z väčšej časti už majetkovo právne vysporiadané. Prvá etapa v dĺžke 6,4 kilometra si podľa predbežných odhadov vyžiada minimálne 1,9 milióna eur. Ďalších cca 1,7 milióna eur bude potrebných na druhú etapu z Gerlachova do Tatranskej Polianky. „Finančne najnáročnejšia etapa bude tá posledná, 3,5 kilometrový úsek do Starého Smokovca bude stáť viac ako dva milióny eur. V súčasnosti chýbajú finančné prostriedky na dovysporiadanie pozemkov v rámci prvej etapy, takže momentálne mesto nevie povedať, kedy by sa mohli začať stavebné práce. Vízia samosprávy je vybudovať chodník z Popradu do Tatier do piatich rokov.

<http://www.topky.sk/>

Prievidza a Bojnice plánujú prepájať cyklotrasu.

Aj mestá na Hornonitriansku plánujú nové cyklotrasy. Príkladom je mesto Prievidza a Bojnice, ktoré plánujú v roku 2015 vybudovať cyklotrasu popri rieke Nitra.

Zdroj: TASR

Spolupráca TSK a Slovenského cykloklubu.



V pondelok 21. júla 2014 podpísali Trenčiansky samosprávny kraj (TSK), Slovenský cykloklub (SCK) a Klub slovenských turistov (KST) Dohody o spolupráci. Dohody boli podpísané priamo pred Úradom TSK predsedom TSK Jaroslavom Baškom, predsedom SCK Jurajom Hlatkým a predsedom KST Petrom Dragúňom.

„Trenčiansky kraj má v súčasnosti 1200 km značených cykloturistických trás. Prvé sme zaznamenali v roku 2000, potom nastal obrovský rozmach, ale žiaľ v nasledujúcich rokoch nás ostatné kraje predbehli. Preto nás teší, že s príchodom nového predsedu – aktívneho cyklistu, ktorý osobne kraj prešiel na bicykli nastal pozitívny zlom, ktorý nás môže posunúť opäť vpred. Máme čo robiť, preto sa tešíme na spoluprácu a obnovu a zveľadenie cyklotrás v našom kraji,“ vyjadril sa Juraj Hlatký.

Prostredníctvom podpísaných dohôd chceme podporovať zdravý životný štýl a rozvoj cestovného ruchu v kraji za úzkej spolupráce s obidvomi organizáciami. Budeme ich aj finančne podporovať, každý rok dostanú príspevok na značenie turistických chodníkov a cyklotrás či na budovanie nových. Keď spojíme sily, bude naša práca efektívnejšia a výsledky budú lepšie a hmatateľnejšie. Prejsť sa po našom peknom kraji na bicykli či ako turista je nielen pekné a príjemné, ale aj zdraviu prospešné. Verím, že spolupráca bude v budúcnosti rozšírená aj o spoločné možnosti čerpania finančných prostriedkov z eurofondov, čo dopomôže rozvoju cestovného ruchu v kraji,“ povedal po podpise dohôd predseda TSK Jaroslav Baška.

Podpis dohody je dôležitým krokom k vybudovaniu projektu s pracovným názvom Vážska cyklotrasa.

V najbližších týždňoch sa vďaka dohode začne príprava štúdie realizovateľnosti a projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Obsahom každej Dohody o spolupráci je osem článkov, v ktorých sú definované predmety spolupráce zúčastnených strán, ako napríklad: ochrana historických a kultúrnych pamiatok, **podpora a vytváranie podmienok pre cykloturistiku**, táborenie a pobyt v prírode, podpora cestovného ruchu či spoznávanie krajiny. Všetky strany sa zhodli, že jednou z dôležitých činností je obnova a údržba existujúcich cykloturistického značenia, výstavba a značkovanie nových trás.

VisitBrabant Fietsroute van de maand

Voor de recreatieve fietser die op zoek is naar unieke fietsroutes in Brabant!

Bekijk project



Zo 17:35



OP DE AGENDA

11 t/m 17 augustus 2014
[Eneco Tour](#) trekt door Brabant
7 september 2014
[Landerd Tour \(Reek\)](#)
14 september 2014
[Landerd Tour \(Schaijk\)](#)

Ons Brabant Fiets, príklad ako prezentovať región pre cykloturistov.

Ak náhodou ešte neviete, kde budete tráviť toto leto (čo asi znie moc nepravdepodobne:-), môžete vyskúšať Holandsko, konkrétnejšie jeho región (provinciu) Brabant. Samotný región spustil novú webstránku ako jedinečný marketingový produkt, prostredníctvom ktorého získate skutočne všetky zaujímavé informácie, ktoré môžu vyhľadávať cykloturisti. Nie nadarmo sa Brabant považuje za akúsi výkladnú skriňu Holandska v cykloturistike. Na samotnom produkte spolupracujú Provincie Noord-Brabant, Fietzersbond (cykloklub Holandska), Routebureau part of VisitBrabant, športový zväz NTFU. Všetky partnerské organizácie tak garantujú, že sa pre cyklistov vytvoria tie najvhodnejšie podmienky, či už pri hľadaní ubytovania, rôznych bodov zaujímavostí, plánovaní trás, vylepšovaní cyklotrás a výmenu skúseností od cyklistov pre cyklistov a pod. Taktiež si môžete nájsť aj aktuálnu predpoveď počasia prípadne si môžu návštevníci napláňovať cyklotrasy podľa rôznych akcií, ktoré prezentuje samotná webstránka. Navyše aj zahraničné organizácie sú pozvané zapojiť sa do tohto projektu, ak by napríklad dokázali pritiahnuť cykloturistov do tejto oblasti.

Urban Exploring Tours

Wielermagazine Cyclingfanatics

Fietsguerrilla

Waterpoort



Letné ulice bez áut.

V Londýne a Toronte konali zaujímavé akcie. Obe akcie mali podobného ducha. Kým v Londýne to bolo niečo na spôsob nášho Európskeho týždňa mobility, kedy na ulici Regen street (je to ulica v Londýne, ktorá je známa najmä možnosťami nákupu luxusných značiek, niečo ako 5.Avenue v NY, alebo Champs Elysees v Paríži), ktorá bola uzavretá pre automobily, vyhradilo miesto na party. Na ceste tak bolo možné využiť oddychové zóny s lehátkami, kde si ľudia mohli poležať, ako aj pozrieť si zaujímavé vystúpenia. Tak v Toronte prebiehal eko festival *Live Green Toronto*, ktorý bol zameraný na ekológiu, resp. ekologický spôsob života so všetkým čo k tomu patrí a to jedlo, doprava, podnikanie a pod. Okrem eko motívu si mohli návštevníci odložiť svoje bicykle do bezplatného priestoru alebo si ich nechať zadarmo skontrolovať. Stráženie bolo samozrejmosťou.

Štatistika.

V tomto bloku vám prinášame zaujímavé štatistické ukazovatele zo sveta a z domova. Pripravili (M. Gogola a R.Červienka)

Viedeň zaznamenala za prvý polrok 2014 nárast cyklistov.

Oproti minulému roku sa vo Viedni zaznamenal nárast cyklistov. Či k tomu pristúpil fakt, že po organizovaní Velocities konferencie minulý rok sa radnica zaviazala podporovať podmienky pre cyklodopravu nevieme. Isté je to, že na vybraných profiloch ulíc, kde sú umiestnené automatické sčítače došlo k nárastu. Najvyšší prírastok mal napríklad Opernring, kde dosiahol nárast až o 39%, pretože v roku 2013 tam bolo 3256 cyklistov a v roku 2014 (za prvých 6 mesiacov) 4.537 cyklistov. Tí, ktorí z vás poznajú Viedeň, tu sú dané úseky:

Ulica	2013	2014	% nárast
Argentinierstraße	1387	1782	28
Donaukanal	792	1076	36
Langobardenstraße	324	420	30
Lassallestraße	1649	2120	29
Liesingbach	289	386	33
Margaritensteg	972	1145	17
Neubaugürtel	1354	1683	24
Opernring_spolu	3256	4537	39
Wienzeile	688	914	33



A nielen Viedeň. V Žiline bolo porovnanie júna 2014 s júnom 2013 o náraste 17 cyklistov.

Opäť tu máme pozitívne správy ohľadne počtu cyklistov. Dáta, ktoré boli namerané automatickým sčítačom na ulici Vysokoškolákov hovoria o tom, že tohto ročný jún priniesol o 17% viac cyklistov oproti minulému roku 2013.

Teda vo faktoch:

- počet cyklistov za jún 2013 :16260
- počet cyklistov za jún 2014:19071
- rozdiel+:-:17,28%

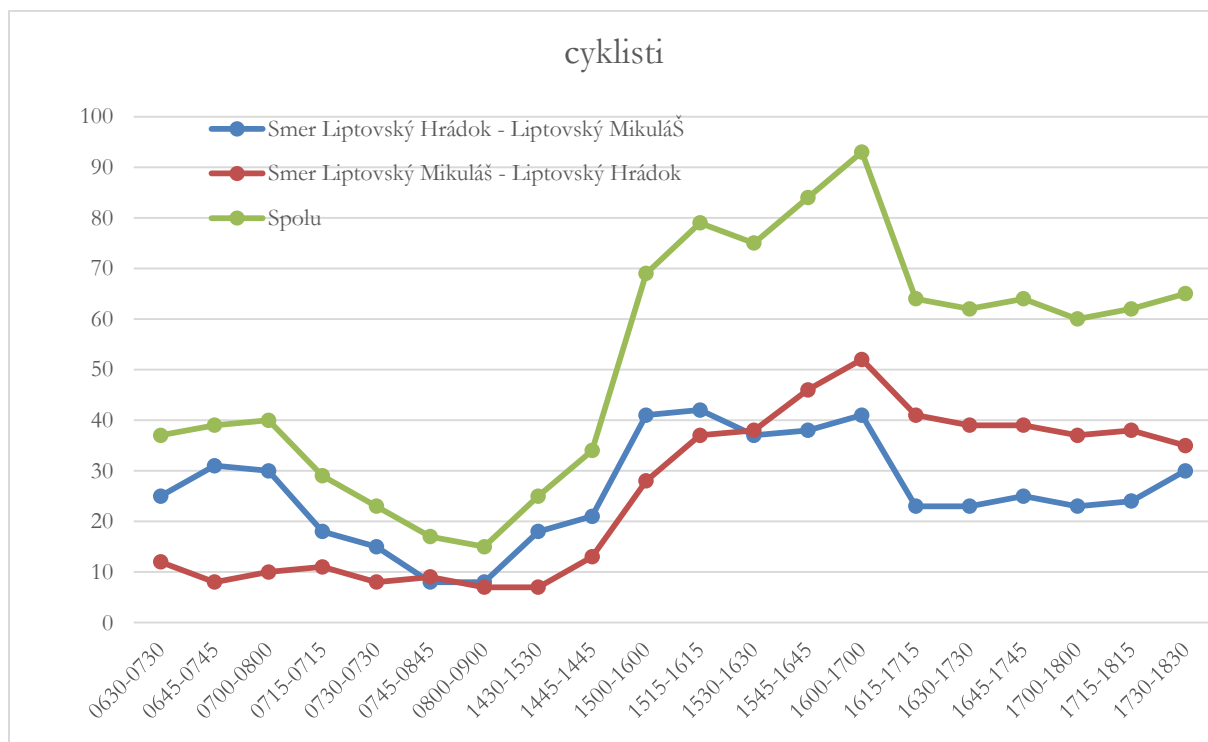
Ostatné údaje si môžete prezrieť:<http://www.mulica.sk/index.php/data-z-cyklistickych-scitacov/>

A do tretice dáta z Liptovského Mikuláša.

Po cyklopruhu v Liptovskom Mikuláši prejde za 7h 300 cyklistov.

Koncom júna bol v mieste pumpy v centre mesta urobené sčítanie dopravy. Z neho vyplynuli h zaujímavé výsledky. Podľa sčítania dopravy prejde za 302 cyklistov, čo je 43 cyklistov za hodinu v priemere. Pozrite si nasledujúcu tabuľku a graf intenzity cyklistov.

Cyklisti			
čas	Smer		
	Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok	Spolu
06 ³⁰ -07 ³⁰	25	12	37
06 ⁴⁵ -07 ⁴⁵	31	8	39
07 ⁰⁰ -08 ⁰⁰	30	10	40
07 ¹⁵ -07 ¹⁵	18	11	29
07 ³⁰ -07 ³⁰	15	8	23
07 ⁴⁵ -08 ⁴⁵	8	9	17
08 ⁰⁰ -09 ⁰⁰	8	7	15
14 ³⁰ -15 ³⁰	18	7	25
14 ⁴⁵ -14 ⁴⁵	21	13	34
15 ⁰⁰ -16 ⁰⁰	41	28	69
15 ¹⁵ -16 ¹⁵	42	37	79
15 ³⁰ -16 ³⁰	37	38	75
15 ⁴⁵ -16 ⁴⁵	38	46	84
16 ⁰⁰ -17 ⁰⁰	41	52	93
16 ¹⁵ -17 ¹⁵	23	41	64
16 ³⁰ -17 ³⁰	23	39	62
16 ⁴⁵ -17 ⁴⁵	25	39	64
17 ⁰⁰ -18 ⁰⁰	23	37	60
17 ¹⁵ -18 ¹⁵	24	38	62
17 ³⁰ -18 ³⁰	30	35	65



Najviac cyklistov išlo medzi 16:00 a 17:00.

Z hľadiska vývoja teda môžeme očakávať, že za 24h prejde po cyklistickom pruhu okolo 800 cyklistov. Teda cyklopruh je nadpriemerne využívaný.

Cyklobiznis

City logistika v Antverpách.

V belgickom meste Antwerpy založili logistickú spoločnosť, ktorá sa venuje múdremu skladovaniu a ekologistike v rámci centra mesta. Cieľom spoločnosti je ponúknuť pre dopravcov možnosť dopraviť tovar do logistického centra, odkiaľ sa prepraví zákazníkom na nákladných bicykloch. Naspäť sa zase dopravcovi naloží z logistického centra tovar, tak aby bol vyťažený. Navyše túto službu môžu využiť aj podnikatelia, ktorí predávajú svoj tovar cez internet. Prostredníctvom bicyklov sa tak môže zákazníkom efektívne dodať tovar. Takže zaujímavá inšpirácia na podnikanie s bicyklom.



V Brooklyne distribuujú potraviny na bicykloch.



V mestskej časti New Yorku v Brooklyne existuje spoločnosť Whole Foods, ktorá sa zaoberá rozvozom tovaru na cargo bicykloch. Tieto bicykle nie sú len klasické cargo bicykle, ale umožňujú rozvoz aj chladených, resp. zamrznutých potravín po New Yorku. Samotné bicykle sú dánske Larry vs. Harry a predáva spoločnosť People cargo, ktorá podporuje lokálny biznis s cargo bicyklami.

Ikea v Nórsku začala požičiavať bicykle s vozíkmi na odvoz tovaru



Po Švédsku, Dánsku a Veľkej Británii aj v Nórsku začala Ikea požičiavať zákazníkom na odvoz tovaru bicykel s prívesným vozíkom. Ak teda náhodou kúpite nejakú tú poličku alebo lampu a nemáte to ako odvieť (ak nemáte auto), môžete si to pekne sami odšľapať:-)



Bikesharing trošku inak.

S bikesharingom, teda systémom, kde si môžete požičať verejné bicykle, sa ako keby vrece roztrhlo po celom svete. Dizajnér Jung Tak však prišiel s novou myšlienkou a síce bikesharingom, ktorý by sa dal presúvať, zaberá malú plochu a okrem toho by bicykle boli aj vystopovateľné prostredníctvom GPS. Navrhol teda dve možnosti svojho bikesharingu. Prvá možnosť je stacionárna možnosť na mieste, ktoré by zabralo jedno nákladné auto, dokáže zaparkovať cca. 32 skladateľných bicyklov. Bicykle sú umiestnené v module umiestnené vertikálne. Druhá možnosť sú prenosné bicykle, resp. stanovišťa s sledovateľnými bicyklami.





Kodaň testuje novú generáciu zelených vln pre cyklistov.

Pokiaľ zelená vlna pre cyklistov sa na Slovensku rovná skoro sci-fi, v Kodani práve riešia novú generáciu zelenej vlny. O čo ide, pri klasickej zelenej vlne sa na križovatkách, ktorými vozidlá alebo bicykle prechádzajú nastaví signálny plán takým spôsobom, aby prešli danými križovatkami bez zastavenia. prispieva to jednak plynulosti premávky ako aj redukcii emisií a pod. V Kodani bola prvá generácia zelenej vlny pre cyklistov uvedená do prevádzky v roku 2007, funguje na takom princípe, že pri rýchlosti 20 km/h môžu cyklisti prejsť viacerými križovatkami. Nová úprava zelenej vlny má niečo navyše. Križovatky dokážu detekovať cyklistov, takže ak je min. 5 cyklistov pred križovatkou, dostanú zelenú na križovatkách, ktorými prechádzajú. V meste Frederiksberg, ktoré je hneď vedľa Kodane, majú napríklad na križovatkách umiestnené odpočítadlá, takže cyklisti vedia, či zelenú na križovatke stihnú alebo nie.

Hľadá sa žltý bicykel z TdF v Londýne!

Tak trochu na odľahčenie uhorkovej sezóny prinášame jednu zaujímavosť. Slávna Tour de France síce už skončila, ale dojmy ešte zostali. Britská metropola na počesť, že sa tento ročník uskutočnil tiež v UK urobila zaujímavú súťaž. A to prostredníctvom verejných bicyklov v Londýne. Jedny z takýchto bicyklov sú totiž namaľované na žltu s logom Tour de France ako aj menami víťazov etáp. No a pre obyvateľov alebo návštevníkov Londýna je určená úloha, že majú tento bicykel nájsť a odfotografovať ho. Tak čo zapojíte sa?:-)



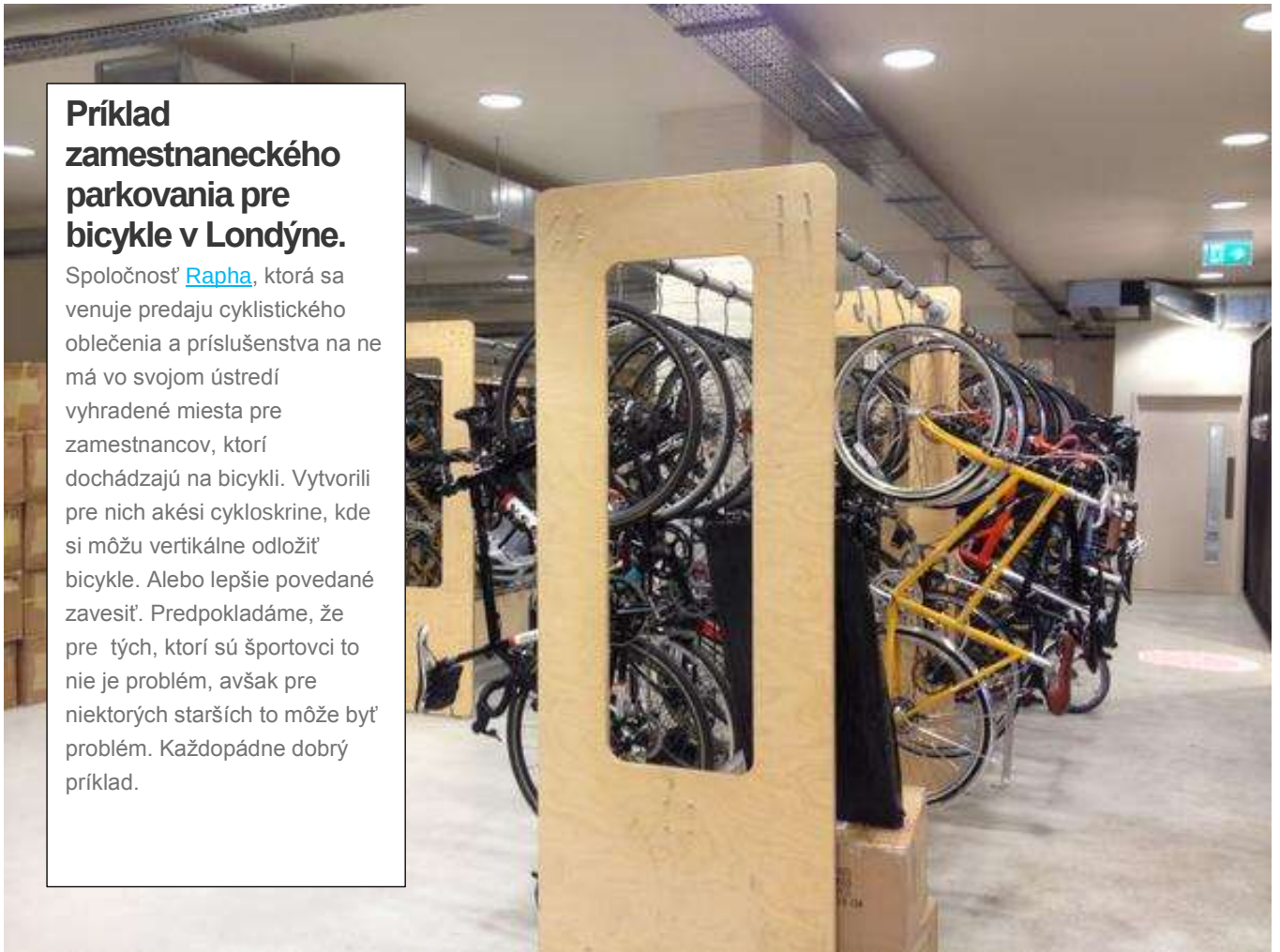
Online komunita v Ohiu pomáha tým, ktorým ukradli bicykel.

Na začiatku to bola iba obyčajná rutina. Tak ako každý deň si dvaja chalani, dvojčatá, zaparkovali svoje bicykle pri telocvični bojových umení, kam chodievali cvičiť z domu a poobede na nich išli potom 4 míle (cca. 6,4 km) domov. Ale jedného dňa tam bicyklov nebolo, prostě im ich niekto ukradol. Ich inštruktorka zavolała políciu, aby ohlásila krádež. Avšak polícia povedala, že prípad nebude vyšetrovať, lebo hodnota bicyklov bola aj tak nízka. Našťastie ich inštruktorka to nenechala iba tak a spolu s priateľmi založili online komunitu, ktorá vyzbierala peniaze na to, aby chalanom kúpili, aspoň funkčné lacnejšie bicykle. Pekný príklad jednak ako pomôcť a jednak na to, ako aj bicykel môže významne zohrávať úlohu pri dennodennej mobilitě. A že to význam má, potvrdzuje aj fakt, že sa chalani umiestnili na národnej súťaži na popredných miestach.



Príklad zamestnaneckého parkovania pre bicykle v Londýne.

Spoločnosť [Rapha](#), ktorá sa venuje predaju cyklistického oblečenia a príslušenstva na ne má vo svojom ústredí vyhradené miesta pre zamestnancov, ktorí dochádzajú na bicykli. Vytvorili pre nich akési cykloskrine, kde si môžu vertikálne odložiť bicykle. Alebo lepšie povedané zavesiť. Predpokladáme, že pre tých, ktorí sú športovci to nie je problém, avšak pre niektorých starších to môže byť problém. Každopádne dobrý príklad.



Bakalárska práca – Návrh smerového cyklistického značenia v meste Trenčín

V súčasnosti je na území Slovenskej republiky vidieť pokrok v oblasti rozvoja cyklistiky, ako aj cyklistickej infraštruktúry. Dôvodom je prijatie Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.

Z dôvodu záujmu o tému cyklistiky som sa rozhodol vziať tému bakalárskej práce, ktorú vypísal Ing. Radovan Červienka, a ktorý mi počas celého písania pomáhal odbornými radami, ako aj poskytovaním materiálu k jednotlivým kapitolám bakalárskej práce.

Bakalárska práca pozostávala z 3 kapitol. Prvou kapitolou je opis súčasného smerového cyklistického značenia na Slovensku a v okolitých štátoch. Ako ďalšia kapitola nasledovala téma opisu súčasného stavu cyklistických trás a cyklistického značenia v meste Trenčín. Poslednou kapitolou bol samostatný návrh smerového cyklistického značenia na vybraných križovatkách v meste.

V súčasnosti je smerové cyklistické značenie v Slovenskej republike na pozemných komunikáciách upravené Vyhláškou Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z a cykloturistické značenie STN 01 8028 – Cykloturistické značenie.

Smerové cyklistické značenie sa skladá z troch typov značenia:

1. Veľké smerové tabule pre cyklistov (IS 40 a,b,c,d),
2. Návesti pred križovatkami (IS 40 e),
3. Malé smerové tabule pre cyklistov (IS 40 f,g,h,i).

Smerové dopravné značenie obsahuje:

- Číslo cyklotrasy (ak je umiestnená na cyklistickej trase),
- Smerovú šípku,
- Piktogram bicykla,
- Informácie o celi cyklistickej cesty,
- Vzdialenosť k cyklistickému cieľu.

V okolitých krajinách je jednotlivé cyklistické smerové značenie podobné slovenskému má však určité odlišnosti napr. : farba pozadia (na SR biele v ČR žlté). Podobne ,ako aj na Slovensku je v Poľsku, Česku a Maďarsku cyklistické značenie stanovené v jednotlivých zákonoch alebo vyhláškach. V Rakúsku sú rozličné typy značenia, ktoré sú charakteristické pre jednotlivé spolkové krajiny.

Mesto Trenčín a jeho cyklistická sieť a značenie.

Mesto Trenčín podobne ako aj iné slovenské mestá v súčasnosti nedisponuje ucelenou cyklistickou sieťou a ani smerovým cyklistickým značením. Cyklisti pri svojich cestách používajú pozemné komunikácie, kde sú ohrozovaní vodičmi motorových vozidiel. Na druhej strane pri používaní chodníkov často ohrozujú chodcov, preto by malo vybudovanie cyklistickej siete patriť medzi priority jednotlivých miest a obcí. Celková dĺžka mestských cyklotrás v meste je 4 274 m. Do dĺžky sa započítava dĺžka cyklistickej siete spolu s priechodmi pre cyklistov o dĺžke 101 m. Mestom Trenčín prechádza aj cykloturistická trasa 002 – Vážska cyklomagistrála. Táto cyklotrasa nie je označená dopravným značením a nie je na ňu zamedzený ani vjazd motorových vozidiel.

Cyklotrasa	Dĺžka cyklistickej siete (m)		
	Mimo HDP ako		Spolu
	samostatná cestička	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	
Cyklotrasa na cestnom moste cez Váh	0	533	533
Cyklotrasa na Ulici Mateja Bela	0	269	269
Cyklotrasa v areáli priemyselného parku	2840	0	2840
Napojenie cyklotrasy v areáli priemyselného parku na Bratislavskú ulicu	424	0	424
Napojenie cyklotrasy v areáli	107	0	107

priemyselného parku na Zlatovskú ulicu			
Dĺžka cyklistickej siete (m)	3371	802	4173

Mesto Trenčín malo vypracovaný návrh Generelu cyklistickej dopravy, ktorý mal riešiť cyklistickú dopravu do roku 2020, avšak tento dokument nebol schválený.

Sieť cyklistických trás bola navrhovaná v troch častiach:

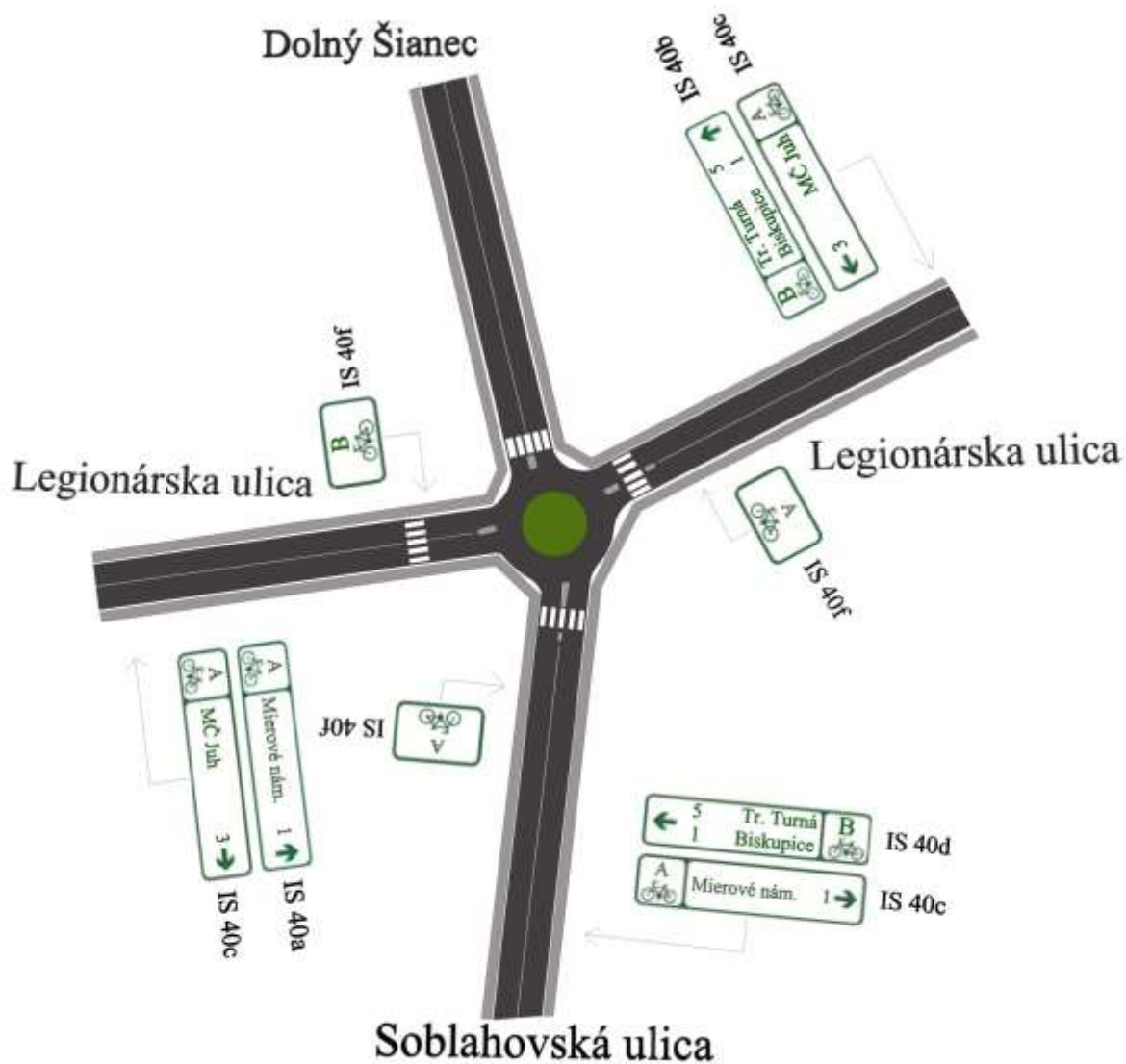
- Primárne – hlavné a najdôležitejšie trasy vedené z mestských častí do centra mesta – osy A, B, C, D, E, F, G, H,
- Sekundárne – priečne ťahy, ktoré prepájajú primárne trasy,
- Rekreačné – pozdĺž rieky Váh a vedené do prímestských rekreačných zón (Soblahov, Kubrica) – osy R1 až R6. [9]

Navrhovanie smerového cyklistického značenia

V súčasnosti na Slovensku neexistuje konkrétna technická norma a ani technické podmienky, ktoré by upravovali umiestnenie cyklistického smerového značenia. Pri navrhovaní cyklistického smerového značenia v meste Trenčín som vychádzal aj z technických podmienok Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry (TP), ktoré sú schválené Slovenskou správou ciest, MDVaRR SR, v súčasnosti prebieha ich schvaľovanie v Európskom parlamente.

V návrhu sme sa rozhodli navrhnúť smerové cyklistické značenie pre Vážsku cyklomagistrálu prechádzajúcu mestom Trenčín a pre tri vybrané križovatky, v ktorých sa spájajú cyklistické trasy a sú dôležitými cyklistickými uzlami. Prvou križovatkou je križovatka ulíc Hasičská, Generála M.R. Štefánika, Martina Rázusa a Palackého, ktorá je svetelne riadená. Druhou vybranou križovatkou je križovatka ulíc Legionárska, Soblahovská

a Dolný Šianec. Križovatka je riešená kruhovým objazdom. Tretou vybranou križovatkou je križovatka ulíc Bratislavská, Zlatovská a Žabinská.



Návrh značenia pre križovatku ulíc Legionárska, Soblahovská a Dolný Šianec.

Poohliadnutie sa za projektom Central MeetBike. Rozhovor s Jaroslavom Martinkom.

Oslovili sme českého národného cyklokoordinátora Jaroslava Martinka, aby nám v krátkosti povedal, aké sú jeho dojmy z projektu CentralMeetBike, čo si myslí, že projekt priniesol pre slovenské a české mestá doň zapojené.

Pripravil. Marián Gogola

Aké boli ciele CMB a podarili sa ich naplniť?

CENTRAL MEETBIKE – Bvl aj o tom, Jak skutečně funguje podpora cyklodopravy za bývalou železnou oponou . Udržitelná mobilita a s ní spojená podpora cyklistické a pěší dopravy je v současné době doslova mantrou východní a střední Evropy. O přenos a sdílení zkušeností na mezinárodní úrovni se pokouší řada evropských projektů, mezi nimi také Central MeetBike.

Projekt Central MeetBike vycházel z faktu, že Evropská unie je sice jen jedna, ale „komunistická železná opona“ zůstala ještě v myslích mnoha obyvatel zemí střední a východní Evropy, což se dotýká i vnímání dopravy. Vše nasvědčuje tomu, že v bývalé východní Evropě jsme se stále „nenasytili“ pocitu z vlastnictví auta a že pro mnoho lidí stále představuje důkaz společenského postavení. Není proto divu, že plánování dopravy v mnoha případech počítá hlavně s osobními automobily. V roce 1989 byla situace v bývalém Československu, Polsku a východním Německu stejná – podpora cyklodopravy téměř neexistovala, což platilo i o partnerských městech projektu Central MeetBike, kterými jsou Drážďany, Lipsko, Pardubice, Uherské Hradiště, Žilina, Prešov, Tczew a Gdansk. Po dvaceti letech jsou německé Drážďany a Lipsko vyspělá cyklistická města, ostatní si na podporu spíše hrají. Bohužel, to stejné platí i v národním kontextu.



Při plánování našich měst je stále jízdní kolo jen alternativou k hlavnímu proudu dopravy a jeho podpora je často možná jen díky mimořádnému nasazení několika málo jedinců na městském úřadě. Ale i když město samotné přijme nový pohled, v praxi se jeho zástupci

stále setkávají se zastaralou legislativou, nerovnými podmínkami financování a především představou, že jízdní kolo patří do lesa, v lepším případě na cyklostezku.

Jak tento stav změnit, byla otázka, kterou řešil právě projekt Central MeetBike. Jeho hlavním cílem bylo definovat podmínky, které nastartují změnu vnímání podpory cyklistické dopravy a ještě v průběhu projektu je začít realizovat, na principu čínského přísloví: „Učím se tím, že to dělám“. A právě výstupy z projektu Central MeetBike musí být tak přesvědčivé, aby dokázaly vyvolat změnu. Právě změna přístupu a zavedení nových postupů v praxi na radnicích českých měst byla záměrem projektu. I když tištěné výstupy projektu Central MeetBike monitorují to nejlepší z projektu a poskytují kvalitní informace, to podstatné se nedá změřit, ale jen vypožorovat. Dá se vůbec za tři roky realizace projektu stihnout změnit náhled na cyklistickou dopravu?

Čo berieš ako dobrú skúsenosť z tohto projektu a čo naopak ako zlu, ale ponaučenie do budúcnosti?

Tak za prvé bych chtěl zdůraznit, že projekt Central MeetBike ještě neskončil. Minimálně půl roku se ještě budeme zabývat byrokracií. Vždyť se ještě nehodnotí ani poslední šestá etapa. Ano, toto je moje noční můra. Celým projektem se táhla a opravdu mě vzala hodně energie a života. To byla, je a bude ta nejhorší moje zkušenost. Ponaučení? Naučit se být byrokrat, ztratit cit, dělat projekty pro indikátory, přesně se držet zadání, i když víte, že život si stejně jde svými cestičkami. Nebo máš nějakou jinou radu?

Další moje negativní zkušenost s projektem byla ta, že mě zklamalo několik lidí. Právě kvůli té byrokracii jsem potřeboval pomoc, ale oni si řešili především své zájmy. Nebudu raději jmenovat. Ponaučení? Je jednoduché – do dalších projektů s nimi nejdeš.

Tak to bychom měli. Pomalu přejdeme k pozitivním myšlenkám. Pokud chceš vidět konkrétní výstupy, tak ty jsou super – v Česku i na Slovensku máme nové vládní cyklostrategie, nové weby, super novou odbornou literaturu, my dokonce i vše v češtině, účastnili jsme se seminářů, exkurzí. Co jsme si naplánovali, to máme. Jak jsem se bavil s slovenskými kolegy, zdá se, že ten projekt Vám fakt pomohl a jste s výstupy spokojeni. A my? Česko? Je to jak v té pohádce. Mám jednu dobrou a jednu špatnou zprávu, ale naštěstí ta dobrá je silnější. Takže mohu začít tou špatnou. Máme sice novou cyklostrategii, ale jsem docela zvědav, co se bude psát do zprávy pro Vládu jako monitorovací zpráva o naplňování jednotlivých úkolů. Je smutnou pravdou, že už více jak tři roky Ministerstvo dopravy finančně nepodporuje koordinační aktivity kolem podpory cyklistické dopravy. Jsou zde sice lidi, kteří myšlenku podporují, ale mají příliš malý vliv na to, aby status quo změnili. Málo asi kdo ví, že jsem národní cyklokoordinátor bez práv a povinností a tudíž i bez financí. Koordinátorem jsem vlastně jen svou přirozenou autoritou, kterou ale může kdokoliv, kdekoliv a kdykoliv zpochybnit. V tomto směru jste na Slovensku daleko dále, než my. Smutná to zpráva pro Česko. Ale je to pravdivá zpráva. Tady je ovšem nutno dodat, že Státní fond dopravní infrastruktury podporuje více jak 10 let výstavbu cyklostezek v ČR, což je zase naše výhoda, ale v této chvíli to považuji za neutrální zprávu. SFDI tady bylo dlouho před projektem Central MeetBike a tudíž ten neměl žádný vliv na SFDI. Ta špatná zpráva je v tom, že ani projektu Central MeetBike se nepodařilo změnit celkový přístup k podpoře cyklistické dopravy a to i přesto, že vláda schválila novou cyklostrategii. To jen dosvědčuje, jakou sílu mají strategické dokumenty. Tak to byla ta špatná zpráva a nyní ta dobrá.

Prekvapilo ta niečo v pozitívnom zmysle?

Největší radost mám z toho, že se mně podařilo kolem sebe vytvořit silný tým lidí (politiků, úředníků a dalších osobností), se kterými jsme nejprve vytvořili Uherskohradištskou chartu a později Asociaci měst pro cyklisty, která de facto převzala roli koordinace národní cyklostrategie. Když si k tomu připočteš všechny vzdělávací dokumenty, co jsme vytvořili, včetně českého specifika, strategického dokumentu „Nepopsaný list papíru“, pak díky projektu byl vytvořen velký potenciál, který má sílu měnit pohled na cyklistickou dopravu. To mě dává sílu do dalších let. To můžeš vidět i názvech tří přednášek, které budu mít na podzim na třech různých dopravních konferencích:

- **2.10.2014. Pozemní komunikace 2014, „Trvale udržitelný rozvoj – realita nebo klíšé“.** *Název přednášky: „Budování cyklistické infrastruktury včera, dnes a zítra“* Zde bych chtěl například pohovořit o problému z Pardubic, kde nedostali dotaci na cyklistický pruh jen proto, že úředníci SFDI neznají nové trendy.
- **21.10.2014. Silniční konference, Olomouc.** *Název přednášky: „Rozdílné zájmy státu, krajů a měst při řešení dopravy a mobility ve městech a problémy s tím spojené“.*
- **10.-11.11.2014 – BRNO - konference Doprava, zdraví a životní prostředí.** Budu přednášet na téma: „Vše co jste chtěli vědět o udržitelné dopravě a báli jste se zeptat.“

Ďakujem za rozhovor.



Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2014.



Cyklokoalícia, O.Z. a MULICA, O.Z. v spolupráci s partnermi Hlavné mesto SR Bratislava, Centrum dopravného výzkumu, v.v.i., Asociace měst pro cyklisty, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Vás srdečne pozývajú na 6 ročník odbornej konferencie Cyklistická doprava 2014

**Kde a kedy? Bratislava, 24. – 25. september 2014, Primaciálny palác,
Zrkadlová sieň**

Online registrácia na konferenciu: <http://goo.gl/p6JR1>



Tam musíte byť!

Cyklorada

Pri priechodoch pre cyklistov je povinnosť cyklistu zastať a presvedčiť sa či je možnosť prejsť na druhú stranu. Vozidlo nemá povinnosť zastaviť na priechode pre cyklistov.

Radovan Červienka

Foto mesiaca.

Zaujímavá fotka z Košíc. ☺



Autor: Peter Sorger

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 8 Rok 2014 Ročník V Web: [www.mulica.sk/cyklisticka doprava](http://www.mulica.sk/cyklisticka_doprava) ISSN 1338-0486

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

skupina Slovensko na bicykli



Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. 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

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

Ing. Martin Bolo —→ bolo@vud.sk