

# Cyklistická doprava

Číslo 4

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

# Obsah

- Spravodajstvo z domov a sveta 3
- Význam bruselskej charty pri rozvoji cyklistickej dopravy 6
- Aktivizmus 7
- Príprava II.ročníka cyklistickej konferencie 8
- Možnosti financovania cyklistických projektov v SR 8
- Rozvoj cyklistickej dopravy v mestách 10
- Cyklistika a MHD II. 12
- Tip na cyklistický výlet 14
- Zrúcaniny Hradu v meste hainburg an der donau 14
- Cyklistická doprava v normách I. 15
- Foto mesiaca 16
- Cykloklik 16

## Pedál

Leto sa nám neuveriteľným tempom blíži a tým viac s nás vyťahuje bicykle. Tak aj my sme sa už vytiahli - štvrtým číslom týmto časopisom. Ako vždy sa treba rozbiehať pomaličky, preto aj tu na začiatok si prečítate zaujímavé novinky o cyklistike na Slovensku ako aj v zahraničí. Keď dočítate informácie o Kysuciach, Vysokých Tatrách, Bratislave či Žiline i New Yorku, ani si nevšimnete a prehupnete do informácií o Bruselskej charte, či o ocenení za prínosy v rozvoji cyklistiky na Slovensku. Dozviete sa o možnosti pomoci pri organizovaní cyklistickej konferencii alebo o dôležitom stretnutí Cykloaliance v Žiline.

ReDaKcIa

Keďže človek pri takom tempe aj vysmädne, kľudne si pri tejto jarnej prechádzke po blúdení cyklistickými informáciami doprajte nápoj a pri prerátavaní výdavku môžete mrknúť na článok o financovaní cyklistických projektov v SR, ako aj o rozvoji cyklistickej dopravy v mestách. Ak ste sa stále nerozhodli, že kde sa vydáte odporúčame kuknúť tip na cyklovýlet. A ak už ste sa veľmi unavili a nevládzete mrknite na článok MHD a cyklistika aby ste náhodou zbytočne nečakali s bicyklom na zástavke. No a keď pekne dorazíte domov a zaujíma vás po čom ste vlastne išli, môžete si preštudovať článok ako je to u nás v normách, alebo kliknúť na naše webtipy. Keď dočítate aj posledný článok a pozriete posledný obrázok a zistili ste, že vy niečo viete, čo mi nie, vy ste videli, čo mi nie, pokojne nám napíšte, mi nehryzieme. Však všetci sme cyklisti no nie :).

## V Bratislave budú na bezpečnosť na hrádzi dohliadať aj cyklohladky

SITA | 5. apríla 2010 14:56

Počas letnej sezóny budú na návštevníkov hrádze v bratislavskej Petržalke dohliadať rovnako ako minulý rok cyklohladky. Uviedol to hovorca mestskej polície Peter Pleva. Cyklohladky budú podľa neho dohliadať na bezpečnosť hlavne počas víkendov, pričom po dohode s policajným zborom si budú medzi sebou cez víkendy striedať služby bratislavská mestská polícia - z petržalskej stanice a policajný zbor. Kedy budú cyklohladky nasadené, závisí podľa Plevu od počasia. Policajti budú môcť pokutovať motoristov za priestupok proti bezpečnosti a plynulej cestnej premávke a to maximálne do výšky 30 eur. Cyklistov, ktorí nebudú mať prilbu, podľa Plevu polícia pokutovať zo zákona nemôže, môže ich len napomenúť. Hrádza popri Dunaji v úseku od Starého Mosta v Bratislave až do Rusoviec je obľúbenou trasou korčuliarov a cyklistov. Hoci je určená len pre korčuliarov, cyklistov a peších, jej trasu využívajú aj nedisciplinovaní vodiči. Keďže na hrádzi dochádza k častým kolíziám medzi korčuliarimi a cyklistami, ktoré mali v minulosti aj tragický koniec, polícia sa rozhodla v tejto lokalite dohliadať na bezpečnosť.

Zdroj: pravda.sk

## Na cyklomoste do Schlosshofu sa už dohodli

Predseda Bratislavského samosprávneho kraja Pavol Frešo sa dohodol s predsedom vlády Dolného Rakúska Erwinom Pröllom na výstavbe cyklomostu Devínska Nová Ves - Schlosshof, ktorý spojí Bratislavský kraj s Rakúskom. So stavbou mosta, ktorá by mala trvať približne jeden rok, sa má začať už toto leto. Most slávnostne otvorí v marci 2011. Stavba bude financovaná predovšetkým z programu cezhraničnej spolupráce Slovenska a Rakúska, náklady na most za slovenskú stranu vyjdú na približne 3,2 milióna eur. Šéfovia krajov hovorili aj o moste medzi Záhorskou Vsou a rakúskym Angernom, ktorý bude finančne náročnejší. O jeho stavbe rozhodnú poslanci krajského zastupiteľstva. K vybudovaniu týchto dvoch mostov sa vedúci predstavitelia obidvoch regiónov zaviazali v júli 2009 podpísaním dvoch memoránd medzi BSK a Dolným Rakúskom.

Zdroj: bratislavskovenoviny.sk

## Cyklochodník do Vysokých Tatier pôjde inou trasou

POPRAD 2. marca (WEBNOVINY) – Cyklistický chodník z Popradu do Vysokých Tatier pôjde úplne inou trasou, ako pôvodne chceli primátori Popradu a Vysokých Tatier. Namiesto východného variantu cez Veľkú a Tatranskú Lomnicu, prípadne priamej trasy medzi Popradom a Vysokými Tatrami, povedie cyklochodník na západ okolo popradského letiska, cez Gerlachov do Tatranskej Polianky a odtiaľ do Starého Smokovca. „Je to najlacnejší a najrýchlejší variant,“ povedal pre médiá primátor Popradu Anton Danko. Pre západný variant hovorí podľa primátora Vysokých Tatier Jána Mokoša aj to, že pri trasovaní cez Veľkú Lomnicu by bol problém s križovaním cyklochodníka so železničnou traťou a zložitými majetkovo-právnymi vzťahmi. Na príprave západného variantu cyklistického chodníka sa okrem Vysokých Tatier a Popradu bude podieľať aj obec Gerlachov, keďže časť trasy povedie cez kataster tejto obce. „Pán starosta podporil náš návrh. K samotnému trasovaniu sa ešte bude musieť vyjadriť aj obecné zastupiteľstvo, prípadne nám pomôžu so spresnením celej trasy,“ dodal Ján Mokoš. Výstavbu cyklistického chodníka medzi Popradom a Vysokými Tatrami podporila na novembrovom zasadnutí v Poprade vláda miliónom eur. Primátor Danko predpokladá, že na výstavbu chodníka budú samosprávy potrebovať štyri až päť miliónov eur. „Som optimista, do piatich rokov by mohol byť hotový,“ povedal Danko. Do konca tohto roka by mali byť hotové projekty cyklistického chodníka s dĺžkou približne 12 kilometrov. Na výstavbu chce samospráva využiť aj fondy európskej únie.

Zdroj: webnoviny.sk a SITA

## Podpora budovania cyklotrás na Kysuciach.

Na Kysuciach sa majú zlepšiť podmienky pre cyklistov, pretože sa z dvoch projektov Operačného programu cez hraničnej spolupráce Slovenska a Česka pre roky 2007-2013 použije 42 tisíc Eur vyčlenených z rozpočtu Žilinského samosprávneho kraja, rezervy vlády a eurofondov. Prvý projekt prepojí cyklotrasy medzi Kysucami a Beskydami na miestach ako Makov – Bumbálka, Smutníky, Kelčovské sedlo, Polgrúň. Ako súčasť osvetly sa vydajú propagačné materiály nazvané Prírodné a stavebné zaujímavosti na cyklotrasách v Kysucko – Beskydskom pohraničí. Žilinský samosprávny kraj obnovil z vlastného rozpočtu 702 km cyklotrás a vybudovala 17 km nových cyklotrás. Od vlády dostal koncom minulého roka 100 tisíc Eur, ktoré spolu s vlastnou dotáciou vo výške 50 tisíc Euro vynaloží na rozvoj cyklotrás, či už na Hornom Považí, Kysuciach, Orave, Liptove a Turci.

## Prvé pracovné stretnutie Cykloaliancie

V utorok 20.4 sa v Žiline konalo prvé stretnutie kooperujúcej platformy Cyklistickej aliancie, na ktorom sa zúčastnilo 13 organizácií, ktoré sa venujú podmienkam rozvoja cyklistickej dopravy na Slovensku. Jednotliví zástupcovia súhlasili s vytvorením formálnej Cykloaliancie, ktorá bude slúžiť ako koordinujúca a kooperujúca platforma rozvoja nemotorovej dopravy a cykloturizmu na Slovensku. Ďalšou aktivitou bude formálne založenie združenia ako aj práca v jednotlivých pracovných skupinách, ktoré sa vytvorili. V rámci pracovného stretnutia sa uskutočnila zaujímavá diskusia, z ktorej ako výsledok vyšli jednotlivé ciele a konkrétne aktivity, ktorým by sa Cykloaliancia mala venovať. Diskutujúci prízvukovali, že nechcú vytvoriť ďalšiu iniciatívu, ktorá bude pracovať len v teoretickej rovine, ale chcú, aby sa platforma venovala konkrétnym problémom s konkrétnymi výstupmi. Zároveň sa pre jednotlivé pracovné skupiny stanovili termíny, kedy sa očakávajú prvé výsledky. Na stretnutí boli zástupcovia nasledovných združení: Občianskej cyklistickej iniciatívy Banská Bystrica, Bystricykel z Považskej Bystrice, Slovenský cykloklub,

TJBUS Martin, zástupca Bratislavského samosprávneho kraja, OZ MULICA, Žilinská univerzita, Ekopolis, Stanica-kultúrne centrum, Critical mass Bratislava, Slovenský zväz stavebných inžinierov, Jánošíkov kraj, n.o., Cykloklub Poľana ako aj ďalší jednotlivci, ktorým sa chceme poďakovať, že sa pridali a dúfame, že sme začali spolupráci na rozvoji cyklistickej dopravy na Slovensku.

### V Žiline sa konala už 6 cyklojazda

Pri príležitosti Dňa zeme sa 22.4.2009 v Žiline konala už 6 žilinská cyklojazda. Tá bola odštartovaná jej excelenciou, veľvyslankyňou Holandského kráľovstva na Slovensku, Daphne Bergsma. Ako sama povedala, bolo to prvýkrát, čo bicyklovala na Slovensku. Cyklojazdy sa zúčastnili približne 150 ľudí, pričom počasie cyklistom a nadšencom prišlo, takže si v pohode mohli zo sedla vychutnať krásy Žiliny. Ukončenie jazdy bolo po vyše 10 km úseky v Bôrickom parku, kde si okrem iného mohli pozrieť bike-performance ako aj výstavu MestoZaHrada. Večerný program potom pokračoval na v kultúrnom centre Stanica premietnutím filmu AUTO\*MAT.



## Obce by mali investovať do cyklotrasy, no nemajú ani na vlastné cesty

**Euroregión Tatry navrhol takmer 230 kilometrov dlhú historickú, kultúrno-prírodnú cestu okolo Tatier. Povedie aj Oravu.**

Zdroj: [orava.sme.sk](http://orava.sme.sk)

TRSTENÁ. Cyklotrasy okolo Tatier začal Euroregión Tatry pripravovať ešte v roku 2007. Do konca marca mal projektant pripraviť prvé tri etapy - okolo Kežmarku, Liptovského Mikuláša a na hornej Orave od Trstenej po Suchú horu. Návrh trasy a rozpočtu mali schváliť poslanci obecných zastupiteľstiev. Nie všetky obce však projekt podporujú. Začiatkom marca zvolal starosta Liesku Martin Dreveňák mimoriadne zastupiteľstvo. Na riadnom totiž poslanci cyklotrasu neschválili. „Bolo to robené veľmi narychlo. Euroregión Tatry pripravoval projekt dva roky, no nakoniec sa všetko robilo za pár týždňov,“ povedal starosta Martin Dreveňák. „Nemali sme potrebné informácie, projekt, rozpočet, nevedeli sme, ako by trasa mala vyzeráť,

ako sa zabezpečia vysoké násypy - zvršky bývalej železnice proti prípadnému pádu cyklistu. Boli i výhrady k trase. Navrhovala sa aj úprava pre cyklistov po už jestvujúcej asfaltovej poľnej ceste, ktorá ide niekoľko metrov od navrhovanej. Podrobnosti, aj keď nie všetky, sme sa dozvedeli dve hodiny pred mimoriadnym zastupiteľstvom. Práve preto poslanci projekt na prvý raz neschválili. Aj napriek viacerým výhradám voči predkladanému návrhu lieseckí poslanci napokon návrh schválili. Nie však jednohlasne. Všetky obce, ktorými cyklotrasa povedie, musia prispieť aj finančne. Lieseckým chotárom povedie najdlhší, viac ako päť a pol kilometrový úsek. Jeho príprava vyjde na približne 434 tisíc eur, čo bude obecný rozpočet stáť

cca 21 700 eur. Obec bude musieť cyklotrasu udržiavať. „Máme problémy s údržbou ciest v obci. Poslanci pozerajú aj na to, že naši ľudia budú chodiť po blate, no cyklotrasu budeme musieť upravovať,“ hovorí starosta. „Navyše, trasa je ďaleko od dediny, či teda pomôže turistickému ruchu v našej dedine, je otáznne,“ hovorí Martin Drevenák. Liesečanom sa nepáči ani navrhovaný povrch trasy, celá bude štrková. „Keď už máme niečo robiť, tak poriadne. Ak by bola cestička asfaltová, mohli by ju využívať aj korčuľari a vozíčkar.“ Pred tromi rokmi navrhol Euroregión Tatry 277 kilometrov dlhú historickú, kultúrno-prírodnú cestu okolo Tatier. Povedie od Kežmarku cez Poprad, Liptov, naprieč Oravou po Suchú horu, na poľskej strane má končiť v Novom Targu. Na slovenskej strane zastrešuje projekt cyklotrás Kežmarok, na poľskej gmina Czarny Dunajec. V nedávno predloženom projekte je cyklocesta nakreslená od Trstenej po Suchú Horu. V trstenskom chotári projektant naplánoval 3,6 kilometrový úsek, Lieskom 5,6 km, okolo Hladovky 3,3 km a okolo Suchej Hory 1,8 km. Cyklocesta povedie po trase niekdajšej železnice, keďže len tam sú vysporiadané pozemky.

## Pozvánka na prvú Critical mass v Bratislave.



## Správy zo sveta

### Netradičný cyklostojan Bikerakk z Nového Zélandu



Pozoruhodný stojan na uzamknutie bicykla vymysleli v Novom Zélande. Nazýva sa Bikerakk a je vyrobený z ocele, pričom je potiahnutý vrstvou z recyklovania pneumatík. Zaujímavosťou je to, že kolesá sú vyplnené sklom a je možné ich popísať. Autorom je dizajnér Matt Hammond, ktorý so svojim obchodným partnerom Duncanom Forbesom inštalovali takýto stojan v meste Wellington. Zdroj: bikerakk.co.nz/

#### 11 najcyklistickejších miest na svete

Podľa Virgin Vacations pochádza až 7 miest z Európy z celkovo 11 miest s najlepšimi podmienkami pre rozvoj cyklistickej dopravy. Tu je rebríček:

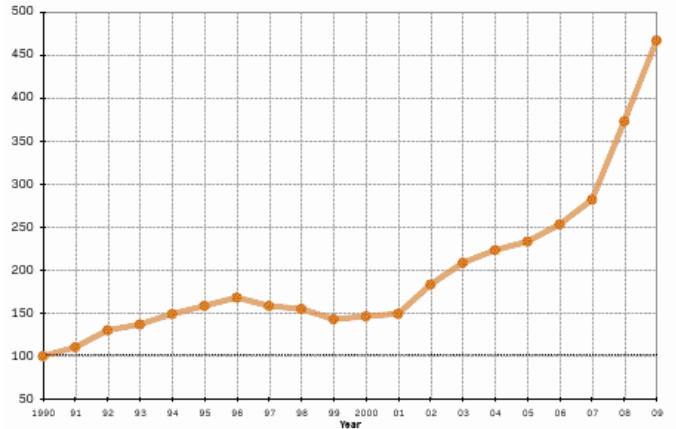
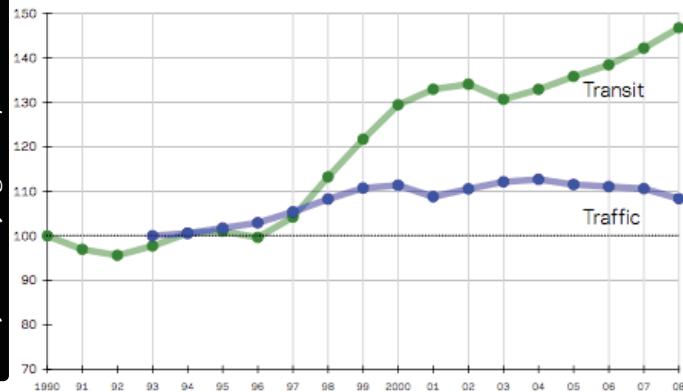
- 1 Amsterdam, Netherlands
- 2 Portland, Oregon
- 3 Copenhagen, Denmark
- 4 Boulder, Colorado
- 5 Davis, California
- 6 Sandnes, Norway
- 7 Trondheim, Norway
- 8 San Francisco, California
- 9 Berlin, Germany
- 10 Barcelona, Spain
- 11 Basel, Switzerland



## V New Yorku sa zvýšil podiel využívania MHD a cyklistickej dopravy

Zdroj: [www.nyc.gov/html/about/ssi.shtml](http://www.nyc.gov/html/about/ssi.shtml)

Podľa najnovších analýz New Yorkského odboru dopravy (New York City Department of Transportation) sa za posledné roky zvýšil počet obyvateľov využívajúcich ekologické druhy dopravy ako bicykel a mestská hromadná doprava.



Vývoj používania bicykla od roku 1990 - 2008

Vývoj používania MHD od roku 1990 - 2008

## Bezpečný reflexný náter pre bicykle

Na Intertraffic Amsterdam bola predstavená nová technológia, ktorá umožňuje náter vysokoreflexným materiálom. Ako jedno z použití sa použil na bicykel Ce-me-2. Ten spĺňa bezpečnostné normy, pretože je viditeľný aj za znížených svetelných podmienok.

Zdroj: <http://www.amsterdam.intertraffic.com/nl/en/pages/innovationaward.aspx>.



## Cyklistická lanovka pri Fulde

Zdroj: [fletsberaad.nl](http://fletsberaad.nl)

Problém spojenia na cyklistickej ceste Fulda blízko mesta Malsfeld v Nemecku viedlo k zaujímavému nápadu. Namiesto dlhej obchádzky cez kopce je možné využiť cyklistickú lanovku cez rieku Fulda. Približne 50 šírka rieky sa prekonáva pomocou lanovky, ktorú ovládajú ručne.



## Význam bruselskej charty pri rozvoji cyklistickej dopravy

Mapka znázorňujúca signatárske mestá Bruselskej charty



V roku 2009 sa na konferencii Velo-city 2009, ktorá sa zaoberá výmenou skúsenosti a nápadov pri rozvoji cyklistickej dopravy v mestách zostavila bruselská charta, ktorá zaväzuje podpísané mestá k prijatiu takých opatrení, ktoré budú viesť k zlepšeniu podmienok pre cyklistickú dopravu. Samotné znenie charty si môžete prečítať na: [www.velo-city2009.com](http://www.velo-city2009.com)  
Doteraz podpísali Bruselskú chartu mestá vyznačené na dole uvedenom obrázku. Žiaľ žiadne slovenské mesto na ňom zatiaľ nefiguruje, a asi ani tak skoro figurovať nebude.

Prpravil Marián Gogola

## Bruselská charta 2009

Cyklistika prispieva k živým mestám, efektívnej mestskej doprave, k dosiahnutiu menej kongescii, menej hluku z dopravy, zdravej fyzickej aktivite, bezpečnosti na cestách, čistému vzduchu, bojuvaniu proti klimatickým zmenám, k ochrane fosílnych palív a trvaloudržateľnému turizmu.

*Pri príležitosti konferencie Velo-city 2009 v Bruseli*

### **Dole podpísané mestá sa zaväzujú:**

- Nastaviť si ako cieľ pre rok 2020 podiel minimálne 15% cyklistickej dopravy zo všetkých vykonaných ciest a pokračovať v jeho zvyšovaní, ak je tento podiel dosiahnutý
- o 50% znížiť smrteľné nehody cyklistov
- pracovať na zlepšení podmienok pre parkovanie bicyklov ako aj v politike obmedzujúcej kradnutie bicyklov
- zúčastňovať sa projektov a ich príprave, zameraných na zvýšenie používania bicyklov pre cestách do škôl a práce
- prispevať k trvaloudržateľnému turizmu a to investovaním do opatrení, ktoré zlepšia a zvýšia cykloturistiku
- úzko spolupracovať s cyklistickými organizáciami, obchodmi a cyklistickým priemyslom a ostatnými účastníkmi ako je polícia, konzultanti, expertné centrá, architekti, stavebníci infraštruktúry, za účelom dosiahnutia cieľov a vyzývať ostatné európske mestá, aby nasledovali náš príklad.

### **Toto mesto, spoločne s ostatnými mestami, ktoré podpisuje túto chartu, vyzýva Európsku komisiu a Európsky parlament, aby:**

- nastavili cieľ minimálne na 15 % podielu cyklistickej dopravy zo všetkých ciest vykonaných v Európe pre rok 2020
- vytvorenie postu Európskeho cyklistického úradníka v administrácii Európskej komisie
- vytvorenie parlamentnej skupiny „Cyklistická doprava“ v Európskom parlamente
- poskytnúť k dispozícii adekvátny rozpočet Európskym programom na finančnú podporu miest a mimovládnych organizáciám na účel propagácie cyklistickej dopravy v Európe

Navyše, signatári tejto charty vyzývajú authority na celom svete, na všetkých úrovniach, aby propagovali cyklistickú dopravu a zahrnuli ju do všetkých oblastí (zdravotníctvo, územné plánovanie, organizácia mesta, hospodárstvo, mobilita a doprava, oddych, šport, turizmus).

*Ak by ste predsa chceli ako mesto alebo obec podpísať chartu napíšte na email: sekretárovi ECF Dr. Bernhardovi Ensinkovi na [b.ensink@ecf.com](mailto:b.ensink@ecf.com), pričom je nutné uviesť názov mesta, zodpovednú osobu a telefónne číslo.*

## Aktivizmus

### **Ocenenia za prínosy v rozvoji cyklistickej dopravy na Slovensku.**

V roku 2004 sa Architektonické štúdio Atrium, Košice; Cyklistický únia mesta Košice, Asociácia zdravých miest Slovenska a portál Uzemneplany.sk rozhodli oceniť Cena za rozvoj pešej a cyklistickej dopravy v meste SR označená Zlatá žila (<http://zlatazila.szm.com/index.htm>). Cena sa udeľovala za najvýznamnejšie riešenie vedúce k rozvoju pešej a cyklistickej dopravy v mestách SR, ktoré prispieva ku komplexnému ozdraveniu života mesta.

Vzhľadom na isté problémy s organizáciou súťaže sa táto cena udeľovala iba jeden rok. My by sme však chceli oprášiť túto cenu a pridať aj ďalšie ocenenia pre tých, ktorí robia niečo pre rozvoj cyklistickej dopravy na Slovensku. Aj keď toho nie je veľa, predsa si myslíme, že by bolo vhodné, aby sa aspoň symbolicky oceňovali tí, ktorí sa tejto problematike venujú. Či už na úrovni kraja alebo mesta, občianskeho združenia a pod. Chceme, aby boli povzbudené organizácie, ktoré podporujú rozvoj cyklistickej dopravy a podmienok pre ňu. O víťazoch by rozhodovala odborná porota zložená zo zástupcov organizácii a inštitúcií venujúcich sa cyklistickej doprave, dopravných inžinierov, urbanistov ako aj aktivistov. Ceny by zastrešovala Cyklistická aliancia v spolupráci s ostatnými združeniami a organizáciami.

### **Preto náš návrh cien je nasledovný:**

- Zlatá žila.  
Cena pre mestá, obce, VÚC za najvýznamnejšie riešenie vedúce k rozvoju pešej a cyklistickej dopravy v mestách SR, ktoré prispieva ku komplexnému ozdraveniu života mesta. Preto čaká Zlatá žila nie na toho, kto sa nehýbe, ale kto pomôže posunúť vec dopredu.



● Pedál.

Cena pre organizáciu formálnu aj neformálnu, za významné aktivity pri rozvoji cyklistickej dopravy v Slovenskej republike.

● Defekt roka.

Mestu, obci, VÚC, ktoré neurobilo nič pre rozvoj cyklistickej dopravy, prípadne kladie prekážky pri jej rozvoji.

*Samotné kritéria výberu ako aj ostatné informácie o cenách pre vás pripravíme do budúceho čísla. V prípade ďalších návrhov cien, nám pokojne môžete napísať vaše nápady a komentáre.*

## Príprava na 2. ročník cyklistickej konferencie sa začala.

Prípravil Ing. Radovan Červienka

Tak ako sa začala tohtoročná cyklistická sezóna, rozbehli sa za prípravy na 1. ročník cyklistickej konferencie. Minulý rok, keď sa podarilo zorganizovať nultý ročník, (za finančnej podpory českých partnerov) boli sme prekvapení účasťou. Boli predstavené nové stratégie cyklistickej dopravy, možnosti výletov, nové cyklistické chodníky, trasy, či technické podmienky, prvky a nové DVD o mobilite. Obsah ako aj jednotlivé prednášky ste môžete stále nájsť na [www.mulica.sk](http://www.mulica.sk). Dátum konferencie je zatiaľ stanovený na prvú polovicu septembra, keď je počasie ešte stále teplé a časť konferencie by sa tak mohla konať sčasti tak, ako sa patrí, na bicykli. Miesto konferencie nie je zatiaľ stanovené a stále sa hľadá miesto resp. mesto resp. obec, ktorá má priestory a má možnosť aj cyklistických výletov. Na konferencii budú zase predstavené zaujímavé prednášky z oblasti výstavby nových cyklistických chodníkov či trás, ich financovania,

ako aj novinky ktoré nikde inde sa nedozviete. Sme si istí, že účasť na konferencii bude ešte väčšia ako minulý rok, kedy sa jej zúčastnilo približne 80 účastníkov.

Touto cestou Vás teda žiadame o pomoc s vybratím miesta konferencie, možnosti poskytnutia cyklistických a iných letákov ktoré by boli akousi reklamou vášho regiónu. Tiež dôležitá oblasť je financovanie cyklistickej konferencie. Minulý rok bola táto konferencia financovaná za pomoci českého partnera [e-kolo.cz](http://e-kolo.cz) začo mu aj touto cestou zase ďakujeme. Ak sa nájdú aj na Slovensku firmy ktoré majú záujem sa prezentovať že sú tu pre všetkých a tak si urobiť reklamu. Všetci aj vy či vaše deti raz sadnú na bicykel a nie je nič krajšie sa pochváliť že ste niečo urobili pre to aby sa bicykloval bezpečne!

V prípade akejkoľvek otázky, nápadu neváhajte a kontaktujte redakčnú radu. Určite sa vám ozveme.



## Možnosti financovania cyklistických projektov v SR

Prípravila Sona Šestáková

Veľa sa hovorí v poslednej dobe o potrebe podporovať alternatívne formy dopravy v snahe znižovať negatívne dopady tohto sektora na životné prostredie. Jednou z alternatív má byť aj cyklistická doprava, ktorej výhody a prínosy nielen pre životné prostredie, ale ja pre zdravie, bezpečnosť a cestovný ruch sú nepopierateľné. Aké sú však možnosti na prechod od teórie podporovania cyklistickej dopravy k jej skutočnej realizácii? Odkiaľ je možné v podmienkach našej krajiny získavať peniaze na financovanie konkrétnych cyklistických projektov - či už zameraných na investičné zámery alebo vzdelávanie a šírenie povedomia?

Keď to zoberieme od najvyššej inštitúcie, do ktorej SR patrí od roku 2004, teda od Európskej únie, môžeme čerpať peniaze napr. zo Štrukturálnych fondov na roky 2007-2013. Žiaľ, zadefinovali sme si ich tak, že len v jednom jedinom operačnom programe, a to v Regionálnom operačnom programe ([www.ropka.sk](http://www.ropka.sk)) sme si vytvorili priestor na financovanie aj cyklistických trás, či sprievodnej cykloinfraštruktúry. Celkový objem financií v ROP je v objeme 1.455.000.000,- EUR, pričom miera nenávratného finančného príspevku je až 85% oprávnených nákladov, teda „len“ 15% musia žiadatelia pokryť z vlastných zdrojov (t.j. celkom 255.000.000,- EUR). Konkrétne ide o nasledovné Prioritné osi pokrývajúce istým spôsobom aj cykloinfraštruktúru (v zátvorke sú uvedené indikatívne financie):



Prioritná os 3 - Posilnenie kultúrneho potenciálu regiónov a infraštruktúra cestovného ruchu.

(190.400.000,- (EU)+ 33.600.000,- (SR) = 224.000.000,-)

● Podpora nekomerčnej verejnej infraštruktúry

Prioritná os 4 - Regenerácia sídiel (478.371.500,- (EU) + 84.418.500,-(SR) = 562.790.000,-)

● Výstavba a rekonštrukcia chodníkov a cyklistických trás

● Rekonštrukcia mostov a lávok v nadväznosti na realizáciu investičných aktivít zameraných na miestne komunikácie, chodníky a cyklistické trasy

Prioritná os 5 - Regionálne komunikácia zaisťujúce dopravnú obslužnosť regiónov

(153.000.000,- (EU) + 27.000.000,- (SR) = 180.000.000,-)

V rámci troch vyššie uvedených prioritných osí bolo na prioritnú tému „24- Cyklistické dráhy“ indikatívne vyčlenených 3.000.000,- EUR (po 1 mil. EUR v rámci každej prioritnej osi). Je to dostatočný objem financií? Rozhodne nie, keď na vybudovanie 1 km cyklochodníka v mestskom prostredí treba v priemere 100-200 tis. EUR. „Nevýhodou“ ROP-ky je to, že financuje v podstate projekty zamerané napr. na obnovu či revitalizáciu širšieho prostredia (napr. námestia, štvrte...), ktorého súčasťou môže byť napr. aj realizácia cyklochodníka, čiže nejde priamo len a len o projekty postavené na výstavbu cyklistickej infraštruktúry.

Ďalším zdrojom financií na cyklistické projekty sú operačné programy v rámci Európskej teritoriálnej spolupráce:

OP Medziregionálna spolupráca ([www.interregc.sk](http://www.interregc.sk)), OP Nadnárodná spolupráca ([www.central2013.eu](http://www.central2013.eu), [www.south-east.net](http://www.south-east.net))

a OP Cezhraničná spolupráca (s členením na OP SR-ČR (36,2 mil.EUR pre SR partnerov), OP SR-PL (71,5 mil.EUR), OP SR- AT

(20 mil.EUR), OP SR-HU (71,5 mil.EUR)). V rámci uvedených finančných mechanizmov je možné v menšej či väčšej miere

zafinancovať nielen prípravné štúdie a územno-plánovacie dokumentácie, ale aj realizáciu, teda výstavbu konkrétnych

cyklochodníkov či cyklotrás. Rozhodne však nejde o výrazné investície do cyklistickej infraštruktúry. Každoročne je vyhlásená zhruba 1 výzva na predkladanie projektových žiadostí.

Momentálne je v rámci OP Nadnárodná spolupráca - Central Europe otvorená 3.výzva s uzávierkou 7 mája 2010 s alokovanými financiami v objeme 60 mil. EUR. Nejde síce o možnosť financovať veľké investičné projekty, keďže limitná hranica na investície v rámci projektu sa pohybuje zhruba v rozmedzí 50-70 tis. EUR, ale na pokrytie drobnej sprievodnej infraštruktúry vo forme pilotných akcií to rozhodne postačí.

Iným významným EU finančným mechanizmom na predkladanie projektov aj v oblasti cyklistickej dopravy je napríklad program „Intelligent Energy for Europe“ - IEE (<http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>), ktorý je však opäť zameraný skôr na výmenu a šírenie vedomostí a znalostí z predmetnej oblasti ako na investičné aktivity. Aktuálne je otvorená výzva s termínom uzávierky 24 jún 2010. V rámci bežiacей výzvy sú k dispozícii financie v objeme 56 mil. EUR, pričom podpora je do výšky až 75% z oprávnených výdavkov projektu. Oprávnenými žiadateľmi sú akékoľvek verejné a súkromné organizácie z EU, pričom potrebné je vytvoriť konzorcium partnerov aspoň z 3 rôznych EU krajín.

Okrem medzinárodných finančných mechanizmov existujú rôzne národné či regionálne nadačné fondy, grantové schémy, či zamestnanecké fondy, v rámci ktorých je možné uchádzať sa aj o financovanie cyklistických projektov menšieho finančného objemu. Vhodné na spomenutie sú napríklad fondy spravované Nadáciou PONTIS: Mobilita - Zamestnanecký grantový program Kia Motors Slovakia (pre Žilinský kraj), Nadačný fond Tesco Stores SR, Nadačný fond SSE ako aj grantová schéma Nadácie Ekopolis, Greenways,

či Konto Orange. ([www.greenways.sk](http://www.greenways.sk)).

Je nutné poznamenať, že všetky vyššie uvedené spôsoby a možnosti financovania projektov z oblasti cyklistickej dopravy sú rozhodne nesystémovým spôsobom a nemali by byť chápané ako rozhodujúci a jediný spôsob ako podporovať rozvoj cyklistickej dopravy. Nanajvýš akútnym problémom je vyriešiť možnosti systémového a organizovaného spôsobu financovania cyklotrás a cyklochodníkov ako aj ich údržbu v podmienkach Slovenska. Určite nie najšťastnejšie je hodiť všetku zodpovednosť na rozpočty miest a regiónov, ktoré sú do značnej miery obmedzené. Za úspešným príkladom netreba chodiť ďaleko, stačí sa pozrieť do susednej ČR. V roku 2001 bola v rámci Státního fondu dopravní infrastruktúry (poznámka: rovnaký fond kedysi fungoval aj v SR) vytvorená položka „Výstavba a údržba cyklistických stezek“. V prvom roku (r. 2001) tu bol vyhradený objem financií na výstavbu a údržbu cyklistických chodníkov a trás vo výške „len“ 12 mil. Kč a bolo podporených 7 aktivít. Ako je však uvedené na stránke [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz), od tejto doby sa situácia značne zmenila a každoročne sa finančná podpora zvyšovala. V roku 2006 bolo zo SFDI podporených už 44 projektov, na ktorých realizáciu bolo vynaložených 107 mil. Kč a rok 2009 prekonal všetky očakávania, keď z rozpočtu SFDI boli podporené cyklotrasy vo výške 436 mil. Kč. Podpora cykloprojektov zo SFDI je založená na princípe, 50% z rozpočtu obce a 50% z rozpočtu SFDI. Je to určite možná cesta aj pre Slovensko a je nevyhnutné ísť formou združovania financií z rôznych zdrojov, najlepšie štátnych, regionálnych/miestnych, prípadne súkromných za účelom naplnenia spoločného cieľa - vybudovať vyhovujúcu sieť nielen turistických cyklotrás ale aj bezpečnú cyklistickú infraštruktúru v našich mestách. Čo tak zriadiť na Slovensku obdobu českého SFDI, a ukrojiť z rozpočtu venovaného výstavbe diaľnic, rýchlostných ciest či ciest pre automobily hoci len 0,5 % v prospech cyklistických chodníkov? Je to tak nereálne?

# Rozvoj cyklistickej dopravy v mestách

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc., Stavebná fakulta Žilinskej univerzity

V mestskom prostredí je možné v jazdnom pruhu širokom 3,5 metra prepraviť za jednu hodinu 2 tisíc ľudí v automobiloch, 9 tisíc ľudí autobusom, 14 tisíc ľudí na bicykloch, 19 tisíc ľudí môže prejsť pruhom širokým 3,5 m pešo a 22 tisíc ľudí električkou alebo iným kolajovým dopravným prostriedkom.

Na základe prieskumov je bicykel v mestách na vzdialenosť do 5 km rýchlejší ako automobil a do 8 km sa mu priemernou jazdnou rýchlosťou vyrovná.

Aj na Slovensku bola a je snaha o rozvoj cyklistickej dopravy. Už v roku 2004 bola pre MDPaT SR spracovaná Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy v SR (CYKLIS). Spracoval ju kolektív pracovníkov Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline, Katedry cestného staviteľstva pod vedením profesora Čoreja, za spolupráce Výskumného ústavu dopravného Žilina (Ing. L. Palčák), Stavebnej fakulty STU Bratislava (prof. B. Bezák, CSc.), SAŽP Žilina (Ing. L. Mateček) a Cyklotour Žilina (Ing. S. Strečanský).

## Koncepcia bola zameraná na [1]:

- Základné smerovanie – vízia v oblasti cyklistickej dopravy
- Priority rozvoja cyklistickej dopravy v SR
- Implementácia koncepcie cyklistickej dopravy v podmienkach SR
- Zabezpečenie rozvoja cyklistickej dopravy v programových dokumentoch SR
- Využitie štrukturálnych fondov pre zabezpečenie rozvoja cyklistickej dopravy

## Okrem porovnania rozvoja cyklistickej dopravy v Európe a na Slovensku dokument obsahoval aj analýzu súčasného stavu na Slovensku a predpoklady rozvoja cyklistickej dopravy na Slovensku.

Z dokumentu vyplývajú aj motivačné činitele rozvoja cyklistickej dopravy

Používanie bicykla je sice proces, o ktorom si každý jednotlivec rozhoduje sám, ale k tomu je potrebné naštartovať proces motivujúci ho k pozitívnemu rozhodnutiu. Treba mať stále na pamäti, že najväčším nepriateľom cyklistiky a to hlavne v mestách nie sú automobily, ale dlhodobo pretrvávajúce predsudky.

Volení predstavitelia samosprávy a to predovšetkým miest a obcí si musia uvedomiť, že sú to práve oni, ktorí nesú zodpovednosť za stav životného prostredia v mestách a obciach. Podľa [2] si 73 % všetkých Európanov myslí, že používanie bicykla v mestách oproti automobilom by malo byť zvýhodnené. Voľba cyklistiky ako spôsobu dopravy závisí na subjektívnych faktoroch ako sú:

spoločenská prijateľnosť, pocit bezpečia, uznávania bicykla za dopravný prostriedok aj pre dospelých, ...

## Dôvody podpory cyklistickej dopravy miestnou samosprávou

Z oblasti všeobecných pozitívnych vplyvov cyklistiky na jednotlivca, rodinu spoločnosť možno spomenúť hlavne:

- hospodársky prínos (zníženie podielu, ktorý je v rodinnom rozpočte určený na premávku automobilov, zníženie počtu pracovných hodín zmeškaných čakaním v dopravných zápchach, zníženie nákladov na zdravotníctvo dôsledkom vyššej fyzickej aktivity obyvateľstva),
- politicko-ekonomický prínos (menšia energetická závislosť, úspora neobnoviteľných zdrojov),
- sociálny pokrok (väčšia samostatnosť jednotlivcov a väčšia fyzická dostupnosť všetkých inštitúcií a zariadení ako pre mladších občanov tak aj pre seniorov),
- ekologické dôsledky (s odlišením miestnych krátkodobých efektov – hľadisko okolitého prostredia – a miestne nerozlišiteľných

Bremy – MHD  
a cyklistický chodník



Cyklistická komunikácia  
– Cambridge

dlhodobých efektov – hľadisko ekologickej rovnováhy).

I keď priama kvantifikácia hospodárskych a sociálnych efektov pre obec je pomerne zložitá, všeobecne možno konštatovať, že každá cesta na bicykli nám ušetrí mnoho finančných prostriedkov a má rad ďalších výhod ako pre jednotlivca tak aj pre mesto [2].

Z oblasti všeobecných pozitív cyklistiky možno spomenúť:

- nemá negatívny vplyv na kvalitu života v meste (žiadny hluk, žiadne znečistenie ovzdušia),

- prispieva k ochrane pamiatok a zelene,
- zaberá menej priestoru (ako pri pohybe tak aj pri parkovaní), takže pomáha hospodárnejšie využiť povrchové plochy miest,
- menej opotrebovávajú cestnú sieť a znižuje potrebu výstavby novej dopravnej infraštruktúry,
- zvyšuje atraktivitu mestských centier (predajne, kultúra, rekreačná činnosť, spoločenský život),
- znižuje hospodárske straty spôsobované dopravnými zápchami, ktorých výskyt sa vplyvom cyklistiky znižuje,
- zlepšuje priechodnosť pre motorové vozidlá,
- prispieva ku zvýšeniu atraktivity verejnej dopravy,
- zlepšuje prístupnosť typických mestských služieb pre všetkých obyvateľov (vrátane dospelých a mladých dospelých),
- cyklistom na krátkych a stredných vzdialenostiach ušetrí mnoho času,
- pri každodennom využívaní bicykla môžu ľudia zistiť, že druhé auto v domácnosti ani nepotrebujú.

Na Slovensku sa cyklistické komunikácie v mestách už taktiež stávajú súčasťou komunikačného systému, zatiaľ však nie je samozrejmosťou ich komplexná vybavenosť. Myslím napr. na korektné riešenie križovania s ostatnými druhmi dopravy, na parkoviská pre bicykle na železničných a autobusových staniciach, stojany na bicykle pred inštitúciami, obchodnými centrami, na námestiach alebo v parkoch a pod.



**Bremy – pred univerzitou**



**Konstanz – križovatka dvoch cyklotrás**



**Bremy – cyklisti v centre**



**Konstanz – aj deti musia byť bezpečné**



**Konstanz – cyklisti a zastávka MHD**



**Švajčiarsko – križovatka pre všetkých**

Čo dodať na záver. Všetky uvedené príklady sú zo zahraničia. Dúfam, že sa pridá niekto, kto napíše, že aj Slovenské mestá budujú komplexne vybavené cyklistické komunikácie.

Literatúra:

[1] Čorej, J. a kol.: *Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy v SR (CYKLIS)*, ŽU Žilina, 2004

[2] *Cyklistika pro města. Informace pro zástupce měst a obcí. Delegace evropské komise*

v České republice, 2002. ISBN-80-7212-197-9.

[3] *Cambridge city council walking and cycling strategy.*

<http://www.cambridge.gov.uk/planning/reptdocs/Strategy.PDF> 2004



**Praha – cyklistický pruh po rekonštrukci Štefánikovho mostu v r. 2008**

**Praha – cyklistický pruh, obytná zóna, nábrežie Vitavy**

## Cyklistika a MHD II.

### Cyklistická lanovka pri Fulde

Cyklista je neoddeliteľnou súčasťou mestských aglomerácií. Bicykel je v niektorých mestách nenahraditeľný a je v určitých chvíľach najrýchlejšou dopravou. K veľkým mestám patrí neodmysliteľne aj mestská hromadná doprava. Dokáže prepraviť veľký počet ľudí a preto jej môžeme dať známku ekologickejšia ako individuálna doprava. No je možná súhra cyklistickej dopravy a mestskej hromadnej dopravy v našich mestách? V minulom čísle sme uverejnili aké odpovede nám prišli z Trnavy a Nitry o možnosti prepravy bicyklov v MHD a teraz si posvietime na ďalšie tri krajské mestá Bratislava, Trenčín a Žilina. Všetkým spoločnostiam MHD sme položili otázku:

*Dobrý deň. Pripravujem článok do časopisu Cyklistická doprava o možnosti prepravy bicyklov v MHD v krajských mestách. Chcel by som sa touto cestou spýtať či je možné a za akých podmienok prepravovať bicykle v MHD XXX..*

*Poprípade ak by ste mi mohli napísať aká je vaša stratégia (ak nejakú máte) v tejto oblasti. Ďakujem.*

Autori: Ing. Peter Váľky, Ing. Radovan Červienka

### Bratislava: Dopravný podnik Bratislava, a. s. ([www.dpb.sk](http://www.dpb.sk))

Mestskú dopravu v Bratislave zabezpečuje akciová spoločnosť Dopravný podnik Bratislava (DPB) v ktorej 100% akcií vlastní mesto Bratislava.

Prepravu na viac ako 110 linkách MHD zabezpečuje cca 860 vozidiel - autobusov, trolejbusov a električiek. Premávka je zabezpečovaná 24 hodín denne. Cena základného cestovného je na denných linkách 70 centov.

DPB zabezpečuje aj jednu regionálnu linku do Chorvátskeho Grobu (linka 630) a jednu medzinárodnú linku do rakúskeho Wolfsthalu a Hainburgu (linka 901), pripravuje sa aj zavedenie linky do maďarskej Rajky.

Otázku na možnú prepravu bicyklov sme čakali od hovorca DPB pána Petra Kaveckého. Žiaľ pán hovorca mal asi iné dôležitejšie úlohy ako odpovedať na položené otázky pretože odpoveď neprišla ani za dva mesiace. Preto prinášame v ďalších riadkoch nami zistené informácie o možnosti prepravy bicyklov v MHD Bratislava

Na prepravu bicyklov slúži od roku 2006 špeciálne zriadená sezónna cyklobusová linka 128 (autobus s príviesom na bicykle), ktorá premáva od apríla do októbra v dňoch pracovného voľna od Starého mosta v Petržalke (medzinárodná dunajská cyklocesta) cez centrum mesta a Dúbravku do Devínskej Novej Vsi (cyklocesta na Záhorie). Cena cestovného je rovnaká ako aj v ostatných linkách MHD, za bicykel sa platí 0,70€. Za rovnakých podmienok sú bicykle v letných mesiacoch prepravované aj na linke 901.

Na konci sezóny roku 2009 bola zavedená bezplatná preprava bicyklov počas voľných dní (víkendy a sviatky) na všetkých linkách MHD. Podmienky prepravy možno nájsť v prepravnom poriadku na stránke dopravcu.



## Trenčín: SAD Trenčín, a.s. ([www.sadtn.sk](http://www.sadtn.sk))

V Trenčíne zabezpečuje mestskú hromadnú dopravu spoločnosť SAD Trenčín, a.s. Na 23 liniek MHD je vypravovaných 39 vozidiel, z toho je 17 úplne alebo čiastočne nízkopodlažných.

Linky premávajú do cca 4:30 do 22:30, v noci z piatka na sobotu a zo soboty na nedeľu premávajú aj nočné spoje. Ponuka spojov zodpovedá veľkosti mesta, vozidlový park je vďaka modernizácii ktorá prebehla v posledných rokoch na vysokej úrovni. Cena základného cestovného je 0,50 €.

Otázku sme položili prepravcovi pred dvoma mesiacmi, no ako je u tejto SADky zvykom získať odpoveď od SAD Trenčín sa dá vždy prirovnať k sizifovej práci.

Žiaľ po skúmaní prepravných poriadkov SAD Trenčín neprepravuje bicykle.



## Žilina: Dopravný podnik mesta Žiliny, s.r.o. ([www.veolia-transport.sk](http://www.veolia-transport.sk))



Žilina, križovatka ciest na severe Slovenska, atraktívne miesto pre cyklistov.

Mestskú dopravu v Žiline zabezpečuje spoločnosť s ručením obmedzeným Dopravný podnik mesta Žiliny (DPMŽ) v ktorý je v 100% vlastníctve mesta. Preprava na 8 trolejbusových a 11 autobusových linkách je zabezpečovaná od cca 5:00 do 22:30. Ponuka spojov je na trolejbusových linkách v pracovných dňoch na hranici kapacity, na autobusových linkách a cez víkendy je dostatočná. Vozidlový park tvorí 44 trolejbusov a 45 autobusov z ktorých je 9 nízkopodlažných. Cena základného cestovného je 56 centov.

Na otázku nám odpovedal pán Igor Gubala riaditeľ Dopravného podniku mesta Žiliny, s.r.o. :

**Pán Červienka,**

**vozidlá v našom dopravnom podniku nie sú prispôbené na prepravu bicyklov, z dôvodu ich rozmerov v priestore vyhradenom pre cestujúcich. Nepredpokladáme ani v budúcnosti umožnenie prepravy bicyklov v našich vozidlách.**

Ďakujeme za odpoveď. Aj keď nie pozitívnu pre nás cyklistov.

Zo všetkých odpovedí je teda jasné že v určitých prípadoch je možné prepravovať bicykle MHD len v Bratislave. Ako sa k cyklistike a prepravy bicyklov postavia zostávajúce krajské mestá sa dočítate v ďalšom čísle.



# Typ na cyklo výlet

## Zrúcaniny Hradu v meste HAINBURG AN DER DONAU

Hainburg an der Donau je rakúske mesto vzdialené približne 12 km od hlavného mesta Bratislavy. Leží v okrese Bruck an der Leitha v spoljkovej krajine Dolné Rakúsko. Mesto leží na rieke Dunaj a má starobylú históriu, ktorú reprezentujú zrúcaniny hradu nachádzajúce sa na vyvýšenom mieste nad mestom. Dnes je mesto súčasťou Národného parku Donau-Auen. Okrem hradu môžete obdivovať aj iné pamiatky ako je mestské opevnenie so vstupnými bránami (Viedenská brána, Uhorská brána a Rybárska brána), sakrálne objekty (Farský kostol, kaplnka sv. Ulricha a Cintorínska kaplnka), či stĺp Svätej Márie na námestí. Mesto je spojené so Slovenskou republikou spojené linkou MHD 901, ktorá premáva raz za dve hodiny trasou Bratislava – Wolfsthal – Hainburg.

Okrem linky MHD však spája tieto dve mestá aj cyklistický chodník v smere cez hraničný priechod Berg. Celková vzdialenosť od Nového mosta v Bratislave po zrúcaniny hradu v Hainburg an der Donau je približne 20 km. Teda trasa sa dá zvládnuť rodinke za 1,5 h :).

Začiatok cyklistického výletu môžete zahájiť pod novým mostom v Bratislave. Vydáte sa smerom k mostu Lafranconi a odtiaľ na hraničný priechod Berg. Tak ako do teraz, aj po prejení hranice vás čaká cyklistický chodník až do Wolfsthalu. Cez obec cyklistický chodník vedení nie je, takže si môžete vybrať dve verzie. Alebo pôjdete ďalej po chodníku pre chodcov, alebo prejdete na cestnú komunikáciu. Po prejení Wolfsthalu je možnosť pokračovať po cyklistickom chodníku až do Hainburgu, alebo sa vybrať po ceste. Ak ste sa vybrali po cyklistickom chodníku, budete vedení po až do cieľa po asfaltových poľných cestách. Táto trasa je troška dlhšia no určite bezpečnejšia a pre oddychovú cyklistiku ako stvorená. Po vojdení do Hainburgu je niekoľko možností ako sa dostať k hradu. Odporúčame ísť do centra na námestie a stade priamo hore k hradu. Tam hrad obíďte a dostanete sa k športovému ihrisku a odtiaľ po štrkovej ceste až priamo na hrad. Keďže dole sa nenachádzajú žiadne stojany na bicykle je nutné ísť na hrad aj s nimi. Po ukončení boja tlačenia bicykla do výšky sa naskytne nádherný pohľad na vstupnú bránu ako aj na celé mesto, pri dobrom počasi sa naskytne tiež zaujímavý pohľad na Bratislavu. Hrad je celkom udržiavaný a je to nádherná možnosť na oddych a odreagovanie. Ako cestu naspäť môžete zvoliť buď tú istú trasu ako ste sem prišli, alebo je možné sa vrátiť cez hraničný priechod Kittsse.



Cyklistický chodník  
Lafranconi – Berg



Cyklistický chodník  
Berg smer Wolfsthal



Cesta na  
hrad v Hainburgu



výhľad  
na mesto



vstupná brána  
do hradu

# Cyklistická doprava v normách I.

Ing. Radovan Červienka

V oblasti cyklistiky sa nevenuje žiadna norma súvisle a samostatne. Jednotlivé informácie o technických požiadavkách na výstavbu cyklistických chodníkov sú roztrúsené po rôznych normách.

Medzi najdôležitejšiu normu ohľadom výstavby cyklistických chodníkov je STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií.

Táto norma je smerodajná pri ich projektovaní. V nasledujúcom texte Vám prinesiem základné údaje čo vlastne píše táto norma ohľadom cyklistickej dopravy.

● Cyklistické komunikácie podľa dopravného – urbanistického riešenia radíme do funkčnej skupiny D - nemotoristické miestne komunikácie s funkciou pobytovou a obslužnou. Nemotoristické komunikácie sú komunikácie v ktorých sa môžu pohybovať iba chodci a cyklisti. V rámci tejto skupiny patria cyklistické komunikácie do funkčnej triedy D2 – cyklistické komunikácie (čl. 3.1.1).

● Cyklistické komunikácie majú polohu umiestnenia neobmedzenú. To znamená, že ak sa dodržia základné parametre navrhovania je možné ich viesť cez akúkoľvek prípustnú oblasť.

● V obciach v zastavanom území alebo v území určenom na zastavanie sa cyklistické komunikácie oddeľujú od vozovky zvýšenými obrubníkmi alebo deliacim pásom (čl. 3.2.4).

● V závislosti od intenzít a rýchlosti jednotlivých druhov dopravy je potrebné oddeľovať:

**a)** Motoristickú dopravu od cyklistickej premávky a pohybu chodcov;

**b)** Cyklistickú premávku od pohybu chodcov (čl. 3.2.5).

● Pri novej etapizácii budovania miestnych komunikácií sa musí počítať aj s možnosťou budúceho plánovania cyklistických komunikácií či iných plôch pre cyklistov a preto je nutné pre nich rezervovať dostatočnú plochu.

● Počet cyklistických pruhov sa stanovuje podľa návrhových intenzít dopravných prúdov a skladobné prvky podľa funkčných tried mestských komunikácií (čl. 4.1).

● Kapacita cyklistických komunikácií musí byť vyššia ako navrhované zaťaženie.

● Podľa intenzity cyklistickej komunikácie sa určí šírka komunikácie (čl. 6.13). V nasledujúcej tabuľke sa nachádzajú jednotlivé intenzity podľa ktorých sa stanovuje šírka cyklistickej komunikácie

## Jednosmerná cyklistická premávka

## Obojsmerná cyklistická premávka

Špičková intenzita v jednom smere [cyklistov/hodinu]	Šírka komunikácie [m]	Špičková intenzita v oboch smeroch [cyklistov/hodinu]	Šírka komunikácie [m]
0-150	1,00;1,25;1,50	0-50	1,00;1,25;1,50
151-750	2,50	51-150	2,50
751 a vyššie	3,75	151 a vyššie	3,75

Kapacita na spoločných komunikáciách chodcov a cyklistov za hodinu pri optickom oddelení pásu pre cyklistov a chodcov sa uvažuje:

0-30 cyklistov + 600 chodcov,

31-150 cyklistov + 300 chodcov,

151-300 cyklistov + 60 chodcov

Kapacita na spoločných komunikáciách chodcov a cyklistov za hodinu bez ich oddelenia sa uvažuje:

50 cyklistov + 500 chodcov,

250 cyklistov + 50 chodcov.

● Cyklistické pásy/ pruhy sa navrhujú tam, kde nie je vysoká intenzita dopravy (čl.7.4.7).

● Cyklistické pruhy sa v zastavanom území alebo v určenom na zastavanie sa oddeľujú od dopravného priestoru zvýšeným

obrubníkom s bezpečnostným odstupom najmenej 0,5 m, deliacim pásom šírky 1,50 m, alebo bočným deliacim pásom (čl. 7.4.8).

● V území mimo zastavaného územia sa cyklistické pruhy umiestňujú za spevnenou časťou krajnice od ktorej sa oddeľujú:

**a)** Deliacim pásom šírky 1,50 m na umiestnenie stožiarov. Ak nie sú umiestnené stožiare uvažuje sa za šírku min 1,00 m.

**b)** Pri rýchlosti menšej ako 70 km/h na MK bez stožiarov iba zvýšeným obrubníkom (čl.7.4.8).

● Na MK s návrhovou rýchlosťou väčšou ako 80 km/h sa cyklistické chodníky nenavrhujú. (čl.7.4.9).

● Cyklistické pruhy sa navrhujú minimálne zo šírky :

**a)** 1,50 m pre jednosmerný alebo obojsmerný pás v pridruženom dopravnom priestore,

**b)** 1,25 m pri ich oddelení, alebo v stiesnených podmienkach,



- c) 1,00 m ak je cyklistický pruh navrhovaný spolu s chodcami, alebo v stiesnených podmienkach (tab.3).
- Cyklistický pás sa skladá najmenej s dvoch pruhov šírky 1,25 m. (čl. 7.4.10)
- Pri obojsmerných pásoch sa odporúča, aby šírka jazdného pruhu mala min. 1,50 m, alebo medzi protismerné pruhy vložil deliaci pás šírky min. 0,50m. (čl. 7.4.10).
- Viac účelový pruh sa umiestňuje len tam, kde nie je možné umiestniť samostatný cyklistický pruh. Viacúčelový pruh má šírku 1,20 m a navrhuje sa pri splnení týchto podmienok:

- 1 Navrhuje sa na jazdnom pruhu šírke min. 3,50 m.
- 2 Priemerná rýchlosť na komunikácii nesmie byť väčšia ako 50 km/h.
- 3 Intenzita nemôže byť väčšia ako 7000 voz/deň.
- 4 Podiel autobusov a nákladnej dopravy musí byť nižší ako 6% za deň (čl.7.4.11).

## Foto mesiaca

Aj Slovenská pošta, a.s. vybavila svojich zamestnancov s rozťahaným rajónom modernými, zdraviu prospešnými a ekologickým dopravnými prostriedkami - bicyklami. Foto zo Žiliny.



## Cykloklik

Dnes vám predstavíme dve zaujímavé webstránky. Jedna pochádza z Českej republiky a predstavuje zaujímavý cykloportál typu All-in-one. Druhá stránka je príkladom advokácie cyklistiky z Maďarska.

<http://cyclingsolution.blogspot.com/>

Aj keď je táto stránka vytvorená maďarským aktivistom jej obsah je v angličtine. Cieľom tejto webstránky je advokácia cyklistiky v podmienkach veľkomesta, v tomto prípade Budapešti. Veľmi inšpiratívna stránka hlavne pre naše hlavné mesto.



**Komu je webstránka určená: širokej verejnosti a cyklistickým aktivistom.**

[www.nakole.cz](http://www.nakole.cz)

je webstránka, ktorej obsah je zameraný na prinášanie informácií z oblasti mestskej cyklistiky, cykloturistiky. Navyše tento portál poskytuje informácie o pripravovaných akciách, tipoch na výlet ako aj o testovaní rôznych bicyklov, ktoré sú k dispozícii na našom, resp. českom trhu. Popritom umožňuje vybrať si cyklozjazd do rôznych krajín Európy ako aj bazár, kde si môžete kúpiť alebo naopak predat bicykel, prípadne iné veci súvisiace s cyklistikou.



**Komu je webstránka určená: širokej verejnosti, ktorá používa bicykel, či už na šport, rekreáciu alebo iba na dopravu.**



## facebook

skupina: Slovensko na bicykli

### Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **4** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: [www.mulica.sk/cyklisticka\\_doprava](http://www.mulica.sk/cyklisticka_doprava)

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: [info@mulica.sk](mailto:info@mulica.sk)

Slovenská republika

#### Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

#### Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

#### Design & dtp :

Emília Jesenská [emilia@jesenska.net](mailto:emilia@jesenska.net)

**Spolupracovníci na tomto čísle: Doc.Ing.Daniela Ďurčanská,CSc.,  
Ing.Peter Války, Michal Burák**



**STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA**

člen skupiny



**EDF**



**intenda**  
nadácia pre mladých ľudí



nadácia  
**pontis**



**m**  
ulica

