

Cyklistická doprava

Číslo 5

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

- Správy z domova (Cyklobusy v Bratislave a Košiciach) 4
- Správy zo sveta (Cyklotrasa v Lipeňsku, cyklistický lexikón) 8
- Rozhovor s Tomášom Cachom 9
- Cyklistická doprava vo svete – štatistické porovnanie 11
- Cyklistika v normách II. 14
- Verejné bicykle v Denveri 14
- Cyklotrasy, sny a realita. 15
- Ja, bicykel a Piešťany. 16
- Cyklistika a MHD III. 18
- Cykloklik 19
- Foto mesiaca 20

Pedál

Koncom mája sa udeje jedna celospoločensky veľmi významná akcia. Konečne sa otvorí tak dlho očakávaný, velebený aj zaznávaný úsek diaľnice D1 vedúci „ponad“ Považskú Bystricu, na ktorého prehliadku zo sedla bicykla, ste všetci srdečne pozvaní. Väčšina z nás isto uzná, že vybudovanie komplexnej diaľničnej siete na Slovensku je potrebné, jednak z dôvodu prílevu ďalších investícií, ale aj z dôvodu, aby sa ľudia mohli bezpečnejšie a rýchlejšie pohybovať autami medzi jednotlivými regiónmi našej krajiny. Zároveň by sa tak pomohlo odľahčiť mnohé naše mestá a obce aspoň z časti od tranzitnej dopravy. Keď si však

Soňa Šestáková

uvedomíme aké neskutočné milióny EUR sú potrebné na ich výstavbu a nájdú sa, tak sa pýtam, prečo je tak ťažké nájsť pár miliónov na systematické budovanie cyklistických chodníkov a značenie cyklotrás? Je to vari spoločensky menej významná a žiadaná potreba?

Je pravda, že neexistujú takmer žiadne štatistiky o podiele cyklistickej dopravy na preprave v našich mestách, a preto nemôžeme figurovať ani v článku venujúcom sa štatistickému porovnaniu miest z celého sveta, čo sa týka podielu ciest vykonaných na bicykli. Ale je skutočne potrebné všetko vidieť len cez čísla a mať podložené štatistikami? Nestačí sa len lepšie rozhliadnuť dookola? Koľko ľudí dennodenne vidím v našom meste používať bicykel, či už sú to deti a mladí ľudia bicyklujúci za

svojimi voľno časovými aktivitami, alebo dôchodcovia idúci nakupovať, či osoby vo veku mojich rodičov dochádzajúci do práce. Nezaslúžia si kvalitné a bezpečné podmienky pre sebarealizáciu, minimálne v podobe krytých a bezpečných prístreškov na odloženie bicykla? Neviem, či skutočný problém je len v peniazoch, alebo my Slováci jednoducho nedokážeme byť dôrazní a jednotní pri presadzovaní záujmov cyklistov, tak ako je tomu napr. v susednej Českej republike, o čom hovorí aj Tomáš Cach, architekt zasadzujúci sa za cyklodopravu v Prahe?

Každopádne som veľmi rada, keď sa z času na čas stretnem s ľuďmi, ktorí nám fandia ako aj s tými, ktorí sú aktívni a darí sa im dosahovať úspechy na poli cykloturistiky a cyklodopravy. O úspechoch, radoostiach a starostiach s robením podmienok pre cyklistiku na Slovensku hovoria aj články „Cyklotrasy financované z fondov EÚ pomáhajú mestám zviditeľniť sa“, či „Ja, bicykel a Piešťany“. A keďže sa blíži leto a s ním aj dovolenky, možno sa mnohým z nás zide poučiť sa zopár výrazov z Európskeho cyklistického lexikónu.

Milí priatelia, nadšenci cyklistiky, ale aj tí, ktorí zatiaľ len nesmelo pozorujú a rozmýšľajú, či sa pridať a urobiť niečo dobré nie len pre seba, ale aj pre ľudí okolo. Hoci musíme myslieť aj na to, aby sme boli materiálne zabezpečení, nehreje pri srdci fakt, že sme urobili a stále sa snažíme robiť niečo dobré aj pre celú spoločnosť? Držím nám preto palce, aby sme vytrvali.

Listáreň

Dobrý deň

Chcel by som Vás upozorniť na menšie nepresnosti, ktoré ste napísali v elektronickom časopise Cyklistická doprava v článku Cyklistika a MHD II, kde ste uviedli že cena základného cestovného lístka je na denných linkách 70 centov, základným cestovným lístkom je 15minutový 0,50 € cestovný lístok (ako uvádza tarifa mestskej hromadnej dopravy v Bratislave). Zároveň mi dovoľte aby som sa s Vami podelil o informácie (ktoré už možno máte, nakoľko sa venujete tejto problematike :o) ohľadom možnosti prepravy bicykla zadarmo. Informácie z časopisu Cyklistická doprava sú veľmi dobré, podnetné a robíte si veľmi dobrú prácu, preto tento mail neberte ako kritiku, ale ako uznanie. Tiež by som chcel oceniť článok „možnosti financovania cyklistických projektov“ presne táto téma chýbala Vašej publikácii a budem veľmi rád ak sa jej ešte budete trochu viac venovať (rozšíriť a ísť podrobnejšie).

Veľa úspechov

Ing. Milan Raus

(kde nepríde odpoveď, text spracúvame sami). Redakčná uzávierka je cca 14 dní pred zverejnením časopisu. Čo sa týka článku o Bratislave, zrejme prišlo k nedorozumeniu. Časť textu opisuje linky tzv. „Cyklobusov“, v tom stave, v akom jazdili minulý rok. Tu je aj na mieste informácia, že „Cena cestovného je rovnaká ako aj v ostatných linkách MHD, za bicykel sa platí 0,70€.“ Druhá časť spomína, že v novembri bola zavedená bezplatná preprava bicyklov vo vozidlách počas víkendov.

Medzičasom sa však situácia zmenila a DPB začal od 1.5.2010 (pričom tento rok cyklobusy jazdia už od 24.4.!) prepravovať bicykle aj v Cyklobusoch bezplatne. Táto zmena však bola verejnosti oznámená na stránke dpb.sk len pol dňa vopred, pričom aj bežné médiá (viď napr. Vami priložená správa z denníka SME) na ňu reflektovali až spätne. Do budúceho čísla však pripravujeme informáciu o tejto zmene tak, aby sme uvedené informácie uviedli na správnu mieru. Problematika financovania cyklistiky je na Slovensku dosť rozsiahla a dosť problematická, keďže v súčasnosti to nie je zastrešené žiadnym koordinačným úradom a ani v podstate pod jedným ministerstvom. Určite táto téma bude aj v niektorých z budúcich čísiel ešte popísaná. Teda budeme sa snažiť získavať čo najviac informácií. A sme radi že sa Vám páčil článok.

Ďakujeme za námety a určite vôbec neberieme to ako kritiku, ale ako povzbudenie a sme radi že si nás časopis prečíta aj niekto z odborných kruhov. Sme radi že ste nás upozornili a budeme radi keď aj naďalej budete písať vaše názory či prípadne aj prispějete novými informáciami k problematike cyklistiky. Prajeme pekný večer

Redakcia

Dobrý deň,
ďakujeme za Váš podnet.

Séria článkov „Cyklistika a MHD“ sa pripravuje už od februára, kedy boli na kontaktné emailové adresy dopravcov zaslané mailly s predmetnými otázkami. Žiaľ, väčšina z nich sa ani neunúvala odpovedať, nakoľko do dnešného dňa prišli len 4 odpovede. Ostatné články pripravujeme vo vlastnej réžii, pričom prvá časť opisuje miestnu prevádzku MHD všeobecne a druhá časť je už odpoveďou na položené otázky

Nová cyklotrasa

Pre nenáročných cyklistov bola na Morave vybudovaná nová cyklotrasa, ktorá kopíruje Baťov kanál. V sobotu 24. apríla sa slávnostne otvorí pre verejnosť, avšak vyskúšať si ju môžete už teraz. Slávnostné otvorenie s celodenným programom sa bude konať v Kroměříži. Odtiaľ o 9:45 hod. vyjde pelotón mieriaci do Starého Města na Uherskohradištsku, kde sa o 15 hodine uskutoční slávnostný akt. Začiatok cyklotrasy je v Kroměříži v Zlínskom kraji a vedie až do Hodonína v Juhomoravskom kraji. Na trase v Zlínskom kraji prevláda takmer na celej trase asfaltový povrch. Cyklotrasa je maximálne bezpečná, pretože je položená mimo bežnú dopravu, len medzi Kvasicami a Bělovom musia cyklisti prekonať krátky úsek po málo frekventovanej ceste. V Juhomoravskom kraji, ktorý začína medzi Uherským Ostrohom a Veselím nad Moravou, je zatiaľ cyklotrasa vedená viac po miestnych komunikáciách, kde sú cyklisti minimálne obmedzovaní cestnou dopravou. Cyklotrasa je ideálna pre rodiny s deťmi a starších športovcov a nie len pre tých, ale napríklad aj pre in-line korčuliarov či telesne postihnutých, ktorí určite ocenia prehľadný terén v rovinnom kraji.

Zdroj: <http://www.infoglobe.sk/nova-cyklotrasa>

Zdroj: <http://www.cyklotrasy.sk/>

Premávka cyklobusov v Bratislave

Od soboty 24. apríla 2010 bude opäť zabezpečovaná doprava cyklistov autobusmi so špeciálnymi prívěsmi na prevoz bicyklov. Premávať budú cyklobusové linky č. 128 a 129 po nasledujúcich trasách:

linka č. 128 bude premávať z Ovsíšte do Devínskej Novej Vsi, pričom zastaví na zastávkach Ovsíšte, Dulovo námestie, Trnavské mýto, SAV/Predstaničné námestie, Hroboňova, Patrónka, Drobného, Švantnerova, Štefana Kráľika, Na hriadkach. Cestovný poriadok linky č. 128.

linka č. 129 bude premávať z Ovsíšte do Devína, pričom zastaví na zastávkach Ovsíšte, Námestie hraničiarov, Nový most (nástupišťe liniek 29+901, resp. 88), Botanická záhrada, Vodárenské múzeum (Riviéra), Hrad Devín. Cestovný poriadok linky č. 129.

Cestovné poriadky cyklobusov sú dostupné aj cez telefón na adrese wap.imhd.sk. Dovožné za prepravu bicykla v prívěse na jednu jazdu je 0,70 € (jednorazový nezľavnený cestovný lístok s platnosťou 60 minút). Prepravu bicyklov na cyklobusových linkách upravuje článok 8 Prepravného poriadku MHD v Bratislave. Pripomíname, že počas víkendov a sviatkov od 7:00 do 20:00 je možná bezplatná preprava bicyklov aj vo vozidlách ostatných liniek MHD, pokiaľ to aktuálna situácia vo vozidle dovoľuje (článok 8A Prepravného poriadku).

Cyklobus v Košiciach

Možnosť prepraviť si bicykel má cestujúca verejnosť v Košiciach počas víkendov a sviatkov vo všetkých spojoch linky 14 už od 8. mája. Autobusy budú vyznačené príslušným piktogramom – symbolom bicykla.

DPMK po prvý krát zaviedol cyklobus na jeseň minulého roka, takisto na linke 14. „Odskúšali sme si fungovanie tejto služby pre verejnosť a chceme ňou aj naďalej vychádzať v ústrety najmä rodinám s deťmi, ale aj ďalším cyklistom, ktorí sa chcú na bicykloch povoziť v jednotlivých vyletných lokalitách, ale náročnosť terénu im to neumožňuje. Teraz stačí, keď sa autobusom MHD odvezú na Jahodnú, Horný Bankov či Alpinku a späť do mesta sa už dostanú na svojich bicykloch,“ hovorí riaditeľ Úseku riadenia dopravy DPMK Michal Dekánek.

Cestujúci si vo vozidle môžu prepravovať bicykle v rovnakom priestore, ako je priestor určený na prepravu detských kočíkov. „Za prepravu bicykla zaplatí cestujúci rovnako ako za batožinu, teda 0,55 €, pričom platnosť lístka je 60 minút,“ dodáva Michal Dekánek.

Bicykel (ako batožina) sa môže prepravovať len so sprievodom cestujúceho, jeden cestujúci môže prepravovať jeden bicykel. Deti do 10 rokov môžu prepravovať bicykel len v sprievode osoby staršej ako 18 rokov. Vodič môže

Zdroj: busportal.sk

odmietnuť prepravu bicykla, pokiaľ by vozidlo bolo zaplnené cestujúcimi, alebo by sa ním prepravovali cestujúci s detským kočíkom, invalidným vozíkom alebo živými zvieratami. Autobusom si neprepravíte ani nad mieru znečistený bicykel.

Tipy pre cestujúcich na cyklotúry odporúčané Spolkom na podporu skrášľovania Košíc:

● z Jahodnej do Myslavy:

* Pri ceste z Jahodnej na Bankov môžete použiť žltú značku, ktorá prechádza aj lúkami, pekným prostredím a nemá výraznejšie výškové rozdiely. Alternatívne je možné použiť aj červenú značku. Od križovatky žltej a červenej turistickej značky na Kamennom hrbe žltá značka odbočuje na Girbeš a do Myslavy.

● z Jahodnej na Bankov:

* Podobne ako pri predchádzajúcom tipe je možné z Jahodnej použiť žltú alebo červenú značku. Od križovatky Pod Kamenným hrbom pokračuje červená značka na Bankov.

● z Jahodnej na Lajošku a Kojšovskú hoľu (pre náročnejších cyklistov):

*Takmer celá trasa vedie po červenej turistickej značke, v závere je na Kojšovskú hoľu potrebné použiť žltú značku.

● z Horného Bankova do Čermela (ľahšia trasa):

* Z Horného Bankova vedie asfaltka smerom na Dolný Bankov, pri rázcestí nad hotelom je potrebné odbočiť vľavo na lesnú asfaltku, ktorá vedie na Alpinku. Z Alpinky do Čermela je možné použiť trasu po modrej značke s pokračovaním po asfaltke miestnou komunikáciou alebo priamo štátnu cestu.

● z Horného Bankova na Jahodnú (ťažšia trasa):

* Z Horného Bankova vedie po červenej značke (od križovatky Pod Kamenným hrbom je možné použiť aj žltú značku) na Jahodnú a späť z Jahodnej po asfaltke na rázcestie pod Jahodnou. Odtiaľ je možné pokračovať po modrej cykloznačke alebo žltej značke s pokračovaním na štátnu cestu.

Cyklotrasy financované z fondov EÚ pomáhajú mestám zviditeľniť sa

Projekt Cyklotrasy bez hraníc, financovaný z fondov Európskej únie, spája Slovensko s jeho susedmi Rakúskom a Maďarskom. Občania tak majú možnosť objavovať na bicykli zabudnutú históriu a zároveň tým prispievajú k ekologickému turizmu.



V skratke:

Projekt Cyklotrasy bez hraníc, financovaný z fondov Európskej únie, spája Slovensko s jeho susedmi Rakúskom a Maďarskom. Občania tak majú možnosť objavovať na bicykli zabudnutú históriu a zároveň tým prispievajú k ekologickému turizmu.

Na Slovensku sa mnoho rokov hovorilo o cyklotrasách a o tom ako ich jednotne budovať. Často sa to však dialo nesúrodo. „Cyklotrasy sa budovali tak povediac od stola. Nejaká záujmová skupina si vzala mapu, pozrela kade by mala trasa viesť a tak ju vyznačili bez toho, aby sa dohodli so samotnou obcou alebo aby mali povolenie,“ povedala o tomto období Eva Lovásiková z Regionálnej rozvojovej agentúry Senec – Pezinok. Problémom boli aj odlišné značenia či nedostatok know-how ako tieto trasy budovať. Pomocou prostriedkov z Európskej únie sa však podarilo situáciu výrazne zlepšiť. Krajina ešte vďaka predvstupovému fondu PHARE začala v roku 2005 spolupracovať s Maďarskom a Rakúskom na vytvorení spoločnej koncepcie cyklotrás prostredníctvom projektu „Cyklotrasy bez hraníc,“ ktorý bol úspešne zrealizovaný v roku 2006.

V súčasnosti naňho nadväzuje niekoľko projektov zameraných na budovanie nových či rekonštrukciu

existujúcich cyklotrás. Do dnešného dňa sa pritom podarilo vystavať alebo sa v najbližšej dobe plánuje až 108 kilometrov cyklistických ciest. Pomaly sa mení aj povedomie obyvateľstva a čoraz viac ľudí začína využívať ekologickjšie druhy dopravy.

Vybudovaná cyklotrasa medzi Rakúskom, Slovenskom a Maďarskom ročne priláka len do nášho hlavného mesta niekoľko tisíc turistov navyše. Zároveň ponúka pomocnú ruku aj príľahlým mestám, ktoré ostávajú v tieni svojich veľkých susedov. Vďaka pripojeniu na cyklotrasy sa dostávajú do väčšieho centra pozornosti.

Svoje napojenie na medzinárodnú cyklotrasu si pochvaľuje aj pohraničné mesto Komárno, hoci s jeho výstavbou začína len tento rok. Prostriedky získali pomocou programu cezhraničnej spolupráce medzi Maďarskom a Slovenskom.

V súčasnosti už len hľadajú pomocou verejného obstarávania vhodného dodávateľa.

„Obyvatelia sa už teraz veľmi tešia. Navyše, cyklotrasa aj takto prepojí naše mesto s maďarským mestom Komárom,“ hovorí Beáta Šeböová zo správy pamiatkových fondov v Komárne.

Fondy idú najmä na infraštruktúru

Slovensko ako nový členský štát Európskej únie využíva prostriedky z fondov EÚ na regionálny rozvoj najmä na obnovu či vybudovanie infraštruktúry. Väčšina z projektov má preto podobnú štruktúru, financie smerujú najmä do obnovy. „V súčasnosti až tak neriešime ciele Lisabonskej stratégie. Cieľom regionálneho operačného projektu je najmä zvýšiť kvalitu a dostupnosť základnej infraštruktúry.

To aj považujem za jeden z najväčších úspechov nových členských štátov –podarilo sa nám presvedčiť starých členov, že najprv potrebujeme dobudovať infraštruktúru, aby sme mohli inovovať a zvyšovať konkurencieschopnosť.

Ale v ďalšom období rokov 2013 až 2020 už budú naše programy viac lisabonské,“ prezradil pre EurActiv zdroj z Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja.

Aj z tohto hľadiska je projekt cyklotrás výnimočný.

V súčasnosti sa preto v rámci programu Interreg plánuje aj prepojenie západného Slovenska a Rakúska s Českou republikou pomocou cyklotrasy s názvom „Región cyklistiky a vín: Wienviertel- Južná Morava“. Jeho súčasťou budú trasy vínnej turistiky. Zúčastniť by sa ho malo spolu 19 obcí.

V každej sa pritom zriadi miesto, kde budú prezentovať atrakcie súvisiace s ich vinárskou tradíciou.

„Vybudovaním cyklotrasy sa možnosti obce a regiónu podstatne zväčšia. Rozšíri sa rozvoj cestovného ruchu v oblasti. Navyše, v prípade prihraničných regiónov, napríklad pri rieke Morava alebo Dunaj tak vznikajú možnosti prepojenia týchto regiónov,“ uvádza Lovásiková.

Nie je všetko ideálne

Malé Dvorníky sa nachádzajú len tri kilometre od svojho väčšieho suseda Dunajskej stredy. Vďaka napojeniu na cyklotrasu vedúcu cez tri štáty sa v obci s necelou tisíckou obyvateľov podarilo zlepšiť infraštruktúru. Navyše, cestu využívajú aj samotní obyvatelia na návštevu termálneho kúpaliska v neďalekom okresnom meste.

„Cyklotrasa vybudovaná v roku 2008 je veľmi populárna. Jej výhodami sú najmä bezpečnosť a pohodlnosť. Ľudia sú s nápadom veľmi spokojní,“ vraví starosta obce Zoltán Marczell a zároveň dodáva, že s realizáciou prebehla bez problémov.

Nie všade je však situácia rovnaká. V samotnom hlavnom meste k dokončeniu medzinárodnej cyklistickej trasy stále chýba dobudovanie posledného úseku. „Budovať cyklotrasy v Bratislave je zložité. Problémy súvisia najmä s majetkoprávnym usporiadaním a boomom v doprave,“ povedala pre SME Katarína Szabová z mestskej organizácie STaRZ, ktorá má na starosti medzinárodné a mestské cyklotrasy.

Pri rozhovore s EurActiv vyjadrila Szabová nespokojnosť s tým, že aj po niekoľkých rokoch od začatia projektu sa stále nepodarilo ho ukončiť. „Problémom sú najmä formálne veci, ktoré sa mohli dávno vyriešiť.“

K jej dostavaniu by však malo dôjsť už tento rok. Ďalším problémom sú nedostatočné značenie či problém zohnať mapu pre tých, ktorí danú oblasť nepoznajú. Pre cyklistu je tak v súčasnosti zložité dostať sa priamo z mesta do rekreačných zón.

Napriek tomu však medzinárodnú cyklotrasu alebo jej časť ročne využije niekoľko tisíc ľudí, mnoho z nich sú rodiny s deťmi. Cyklotrasám sa zároveň darí lámať bariéry medzi jednotlivými štátmi i vďaka Schengenu sa v povedomí ľudí pomaly vytvára spoločný, európsky priestor. Regióny učia spolupracovať, spájať sa a koordinovať svoje činnosti.

Eurofondy na Slovensku

Na Slovensku je čerpanie eurofondov pomerne nová záležitosť. S tým súvisia aj problémy a nedostatky v tejto oblasti. Napriek tomu, že krajina dostala v rámci programového balíka na roky 2007 až 2013 rekordnú sumu 11,3 miliardy eur, prostriedky sa doposiaľ vo veľkej miere nepodarilo prerozdeliť. Navyše, „čerpanie fondov je rozhodne náročnejšie, komplikovanejšie a nedostupnejšie oproti predchádzajúcemu obdobiu,“ uvádza starostka jedného zo slovenských miest.

Veľký podiel na tom má byrokracia. Mnoho prekážok tohto druhu, s ktorými sa koneční prijímatelia stretávajú má lokálny pôvod, to znamená, že nám ich nikto z Bruselu nenanútil.

„Dnes sú EÚ fondy bežne vnímané ako niečo nesmierne administratívne náročné s množstvom nezmyselných pravidiel. Už pri podávaní projektu existuje zbytočná administratívna záťaž. Riadiace orgány vyžadujú množstvo tlačív, ktoré v tejto fáze vôbec nepotrebujú,“ uvádza Ctibor Košťál z Inštitútu pre dobre spravovanú spoločnosť a dodáva: „Rôzne projekty sú nezmyselne diskvalifikované kvôli zle napísaným čiarkam či dátumom.“

Mnohé obce, najmä tie menšie, rôzne prekážky preto odradia. „Na našich rokovaniach nás starostovia menších obcí upozornili, že napriek tomu, že už majú projekty vypracované, zvažujú ich podanie,“ povedala pre EurActiv hovorkyňa Združenia miest a obcí Slovenska Helena Poláková a dodáva: „V tomto roku je dopad finančnej a hospodárskej krízy na rozpočty obcí oveľa vyšší ako sa očakávalo.“

Zmeny v tejto oblasti sa však dejú, i keď pomaly. „Byrokracia existuje aj keď oproti predošlému programovaciemu obdobiu sa niektoré procesy zjednodušili. U niektorých opatrení je stále príliš dlhá doba od podania žiadosti o platbu po jej vyplatenie a podobne,“ hovorí Miroslav Babka zo Združenia miest a obcí Liptova.

Krátkodobé vízie

Ďalším problémom ostáva, že sa často schvália projekty, ktorých životnosť zanikne spolu s tým ako prestanú dostávať prostriedky z eurofondov. „Myslím, že sú dva okruhy príčin. Prvá súvisí s tým, že projekty sú ekonomicky ľahšie dostupné, teda subjekty, ktoré by si z ekonomického hľadiska nemohli dovoliť o projektoch uvažovať, sa o projekty uchádzajú. Tým vzniká riziko, že po jeho skončení nebudú schopné v ňom pokračovať. Týka sa to aj projektov ako je obnova školy, kde obec nie je z dlhodobého hľadiska schopná zabezpečiť dostatok žiakov a môže dôjsť k jej zatvoreniu. Druhý okruh príčin súvisí s výberovým procesom, kde sa málo pozornosti venuje udržateľnosti projektu. Výberové komisie a hodnotitelia často nie sú schopní adekvátne posúdiť relevantnosť projektu z pohľadu dlhodobej udržateľnosti. Stáva sa tak, že sú podporované projekty, ktoré nemajú zaistenú udržateľnosť.“

SKALICA: Nové cyklotrasy prepjli Záhorie s ČR

V Skalici koncom februára ukončili projekt 4Cyklorigio, v rámci ktorého dobudovali a označili 18 cyklotrás v katastri mesta. Ako pre agentúru SITA uviedol Míchal Čunderlík z oddelenia strategického rozvoja a marketingu Mestského úradu v Skalici, prevažne ide o poľné cyklotrasy, ktoré existovali aj predtým, no projekt umožnil ich vzájomné prepojenie a vysypanie štrkom. Okrem nového značenia pribudla aj sprievodná infraštruktúra - odpočívadlá s príslušenstvom, informačné tabule a veľkoplošné mapy. „Vybudovali sme tiež dva náučné chodníky v lokalitách Zlatnícka dolina a Vinohrady,“ informoval Čunderlík. Turisti sa teraz môžu na bicykli pohodlne dostať do hlavných lokalít

cestovného ruchu v meste, ktorými sú Bačov kanál, Zlatnícka dolina, Perúnska lúka, Vinohrady, ale aj do ďalších regiónov Záhoria či na Moravu. Na projekte 4Cyklorigio totiž spolupracuje aj ďalších päť partnerov zo Slovenskej a Českej republiky – združenie Obce pro Bačov kanál, Mikroregion Strážnicko, Združenie obcí subregión Pod Bradlom, Mikroregion Partnerstvo pre Horné Záhorie a mesto Gbely. Projekt získal dotácie z eurofondov v rámci operačného programu cezhraničnej spolupráce Slovenskej a Českej republiky v období 2007 až 2013. Schválené náklady na celý projekt sú 988 932 eur, z toho 296 780 eur sa týka skalických cyklotrás. Mesto Skalica má zabezpečiť päťpercentnú spoluúčasť na financovaní, čo zodpovedá čiastke 14 839 eur. Finálnou časťou projektu bola výroba cykloturistickej mapy spoločnej pre všetkých partnerov projektu.

Autor: SITA, weboviny.sk

Cyklobus v Košiciach

Jánošíkov kraj, n.o. Žilina pozýva všetkých priaznivcov terénnej cykloturistiky na prechod po trase ŽILINA – LUTIŠE – ŽILINA v nedeľu, 13. júna 2010. Zraz v Žiline - Celulózke na hrádzi Vodného diela o 8.00 hod.

Trasa, známa z lyžiarskeho prechodu Jánošíkovým krajom, patrí medzi najkrajšie na východ od Žiliny. Zo sedla Lutiška je značená modrými značkami.

PRÍSTUPOVÁ TRASA NAD LUTIŠE: Žilina - okolo VD do Varína - Koňhora (alebo Krasňany) - Stráža - Belá - Kubíková - sedlo Lutiška (24,5km, +340 m).

CYKLOTRASA JÁNOŠÍKOVÝM KRAJOM: sedlo Lutiška, kríž - po Z znač. hrebeni do sedla pod Zlieňom - traverzom Magury do sedla pod Magurou - ďalej takmer stále po Č značke: traverz Požehy - sedlo nad Gbeľanmi - lúky nad Kotrčinou Lúčkou - cez Slopovec ku kaplnke nad Kotrčinou Lúčkou - TIM Za Dielcom - Zástranie - Dubeň - Žilina (27km, +470 m).

CELÁ TRASA : 51,5km /+810m Náročnosť : stredná.

Účasť na vlastné nebezpečie. Občerstvenie a servis si zabezpečí každý sám. Pri postupe v skupine treba dodržiavať zásady bezpečnosti. Z trasy možno odbočiť na viacerých miestach na žilinskú alebo kysuckú stranu.

Kontakt: janosikovkraj@wbl.sk alebo 0910 571672

Pozvánka na Cyklotour



Pozývame vás na charitatívnu akciu s názvom „NA BICYKLI DEŤOM 2010 – Verejná charitatívna cyklotour“, ktorá je svojim charakterom jedinečná akcia, ktorá sa svojim charakterom i medzinárodným rozsahom určite zaradí medzi významné charitatívne projekty na Slovensku i v Čechách. Hlavnými organizátormi tejto akcie sú občianske združenia HIG BIC (ČR) a DEŤOM PRE ŽIVOT (SR), ktoré majú ambíciu, aby sa z tejto akcie stala každoročne sa opakujúca charitatívna cyklotour, ktorá bude pravidelne strieďať miesto štartu a cieľa. V šiestich etapových mestách budú zástupcom miestnych onkologických oddelení odovzdané finančné prostriedky na podporu ich činnosti. Účastníci peletónu odovzdajú deťom onkologických oddelení darčeky. Takže, ak budete mať čas a chuť, prídte podporiť deti na bicykli. Viac na www.cyklistidetom.sk.

Predražená cyklotrasy na Lipeňsku?

Pri priehrade Lipeň vybuďovali 12 km úsek cestičky pre cyklistov. Negatívnu reakciu vyvolala suma a tá predstavuje viac ako 40 miliónov Českých korún. Niektorým občianskym organizáciám sa to zdá veľa, pričom hovoria o mrhaní verejných prostriedkov. Naopak projektanti obhajujú náklady s tým, že je to v norme, pretože cesta má kvalitný asfaltový povrch a umelé osvetlenie. Starostovia cyklotrasu vítajú, pretože na ňu čakali vyše 13 rokov, pričom ju aj spolufinancovali.



Zámer výstavby cyklotrasy pozdĺž Lipeňského jazera vznikol už v roku 1997. Táto stavba je zaujímavá z niekoľkých pohľadov, pretože jednak slúži ako cyklistické prepojenie všetkých obcí miest v mikroregiónu Lipeňsko, a tým slúži aj pre cestovný ruch a taktiež umožňuje bezpečný pohyb rekreačných športovcov bez nutnosti presunu po cestnej komunikácii.



„Polipenská cyklostezka“ predstavuje jednu z hlavných cyklotrás, ktorých význam spočíva v napojení na cyklotrasu Národného parku Šumava pričom sa prepája územie od Vyššieho Brodu až po Vimperk, respektíve Strážný.

Európsky cyklistický lexikón

Ak sa chystáte do zahraničia na bicykli, možno sa vám hodí ako pomôcka Európsky cyklistický lexikón, ktorý bol oficiálne predstavený na konferencii Velo-city 2009 v Bruseli. Lexikón pripravila EESC, čo je Európsky ekonomický a sociálny výbor – sekcia pre dopravu, energiu, infraštruktúru a informačnú spoločnosť. Druhé vydanie sa pripravuje aj v spolupráci s Európskou cyklistickou federáciou. Je to v podstate obrázkový slovník jednotlivých častí súvisiacich s cyklistikou, pričom pri každom obrázku sú uvedené názvy v jednotlivých jazykoch. Lexikón vo formáte PDF si môžete stiahnuť z nasledovného linku.

<http://www.eesc.europa.eu/documents/publications/pdf/pamphlets/EESC-2009-14-EN.pdf>



Dovoz nábytku na bicykli.

Ak potrebujete vymeniť napr. starý matrac za nový, tak vám ho v meste Portland (USA) môžu dovieš na bicykli. Rozvoj ekobiznisu je blízky jednému obchodu s matracami s názvom Mattress lot, ktorý sa aj takýmito doplnkovými službami snaží o eko prístup k zákazníkom. A naviac, ak prídete na bicykli do obchodu, dajú vám aj zľavu :)



Britským poslancom sa prepláca aj cestovné na bicykli.

Zaujímavú možnosť preplácania náhrad majú britský poslanci. V prípade, že použijú na cestovanie bicykel, preplatí sa im aj cesta na bicykli a to sumou 20 pencí za míľu (cca.0,23 EURA).

Rozhovor s Tomášom Cachom

architekt, ktorý sa zasadzuje o rozvoj cyklistickej dopravy v Prahe

Odkedy sa venuješ cyklistickej doprave a čo ťa k tomu viedlo?

Cyklo dopravě se profesně zcela naplno věnuji několik posledních let, v širších souvislostech však mnohem déle. Přibližně od svých patnácti let používám celoročně jízdní kolo ke každodenní dopravě, za dob studií jsem podnikl několik stovek velkých rekreačně-dopravních výletů, především po Česku. Během studia architektury a urbanismu jsem strávil jeden rok v Paříži, tři roky po sobě jsem pak v létě projezdil po vlastní ose značnou část Evropy. A cyklo dopravě jsem se věnoval stále více a více než pouze samotnému prostorovému plánování a urbanismu, protože mi postupně docházelo, že jedno bez druhého nemůže dobře fungovat. Nyní je cyklo doprava mou hlavní činností, nicméně koncepčně ji mohu řešit i nadále pouze skrze uvažování v prostoru a širších souvislostech.

Si v cyklistickej komisii v Prahe. Mohol by si nám povedať viac, čo táto komisia robí, kedy sa vytvorila?

Pražská cyklokomise (plným názvom Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu) vznikla začátkem roku 2007 z pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu, která fungovala od roku 2003. Hlavním smyslem cyklokomise je fungovat jako poradní orgán Rady hl. m. Prahy, což znamená především koordinovat rozvoj cyklistické dopravy i rekreace na celoměstské úrovni, a to v různých úrovních rozhodovacích procesů. Dochází tím nejen k propojování činností různých institucí a subjektů města, k začlenění cyklistických opatření do probíhajících stavebních či dopravních projektů anebo vytváření akcí samostatných, ale také k osvětové činnosti směrem k veřejnosti uživatelské i odborné apod.



Zrcadlový odraz v prosklené fasádě ve Švýcarsku (letní 3-týdenní expedice, r.2007)

Aký prístup majú zodpovední v Prahe k riešeniu cyklistiky?

Velmi různorodý, a to na úrovni politické, úřednické i projektantské. Tam, kde je alespoň částečné pochopení či neutrální tolerance, se daří postupnými kroky cyklo dopravu více či méně plnohodnotně řešit. Ale v mnoha jiných případech to jednoduše příliš nejde, hloubka nepochopení bývá propastná. Na strategicko-politické úrovni existuje např. usnesení Rady hlavního města Prahy, které ukládá povinnost řešit cyklo dopravu u nových staveb a rekonstrukcí. Zároveň však Praha nemá ucelenou dopravní a územně-plánovací koncepci, takže v konkrétních případech často převáží spíše chaotické cílenevědomé rozhodování a dopravní socialismus.

V prípade, že nie majú moc pochopenie pre cyklistickú infraštruktúru, čím sa ich snažíte presvedčiť?

Základem je diskuse, podrobnejší vysvetlování problému spojené s osvetou a príklady. Vstupným predpokladom ovšem je, že je k diskusi vôbec prostor. Pokud někdo z principu zatvrzele odmítá cyklo dopravu jako téma z nejrůznějších osobních či jiných důvodů, možnosti pro řešení infrastruktury jsou poněkud omezené.

Ak by si mal porovnať cyklistickú dopravu v Prahe a jej podmienky, čo by si vyzdvihol ako pozitíva a čo naopak ako negatíva?

Konkrétných faktorů je velmi mnoho a některé mohou být dvojsečné, například kvalita veřejné dopravy. Hlavní výhodou je historické založení širšího centra města s relativně kompaktní zástavbou a blízkostí mnoha zdrojů a cílů dopravy, efektivním zahuštěním prostoru. Hlavní nevýhodou je silné přetížení města automobilovou dopravou a jistá (ne)konceptnost jejího řešení na strategicko-politické úrovni, včetně některých tendencí v územním plánování. Oproti tomu jsou faktory jako kopcovitost a počasí jen marginálními problémy.

Venuješ sa aj získavaniu informácii o nových riešeniach v rôznych mestách, aký je podľa teba súčasný trend v rozvoji cyklistickej dopravy?

Základem je přijetí cyklo dopravy jako plnohodnotného způsobu dopravy a s tím související adekvátní řešení celého prostoru vymezeného území a infrastruktury i pro cyklo dopravu. Nezbytným předpokladem je tedy ucelená cílevědomá dopravní a územně-plánovací politika, která vede k celkovému zklidňování dopravy, dopravní multimodalitě, snaze zajistit kromě bezpečnosti i odpovídající komfort a atraktivitu pro používání jízdních kol a odklonu od snahy unifikovat všechny uživatele směrem k pochopení různých, často protichůdných požadavků. Dobře viditelnými projevy jsou například integrační opatření cyklo dopravy na frekventovaných komunikacích, které především v urbanizovaném území mají nezastupitelný význam i pro cyklo dopravu, a zároveň tvorba ucelené sítě tras i pro méně zdatné a začínající cyklisty. Nutno podotknout, že ve městech jako Kodaň, kde je po delším vývoji vysoký podíl cyklo dopravy již dnes, vypadá infrastruktura a její dimenzování jinak než ve městech, která s cyklo dopravou teprve začínají.

Máš nejaké obľúbené mesto, ktoré je podľa teba vzorom riešenia cyklistiky?

ám nejoblíbenější město ani vzor, ale uvedu několik evropských příkladů s různou historií i stupněm rozvoje cyklo dopravy:

- Kodaň (a další dánská města) s dlouhodobou promyšlenou koncepcí dopravy a prostoru, kde jsou po několika desetiletích vytrvalé práce výsledky velmi dobře vidět
- Paříž (i mnohá jiná francouzská města) se soudobou



Štokholm (letní 4-týdenní expedice, r.2008)

radikální změnou nazírání na prostor města a jeho fungování a výraznou politickou podporou udržitelné dopravy, doprovázenou jasně viditelnými změnami „v terénu“, a to se zásadními a přitom vcelku jednoduchými změnami realizovanými během několika let

- Bern a Basilej (i mnohá jiná švýcarská města), kde byla zavedena velmi levná a přitom plně funkční opatření, která v důsledku vedla ke zřetelnému zklidnění prostoru města
- V rámci „Československa“ pak Břeclav a první cyklopruhy, které zde vznikly téměř před 15 lety. Jízdní kolo je zde díky sídelní struktuře neefektivnějším způsobem pohybu, takže je masivně využíváno. Na rozdíl od výše uvedených měst ale tento stav nevznikl cílenou koncepcí a tedy hrozí, že může snáze dojít i ke zhoršování situace oproti současnému stavu nevhodnými zásahy.

Niečo o Ing. arch.Tomášovi Cachovi. Vek 28.

Vyštudoval Gymnázium Jana Nerudy, francouzská sekce a Fakultu architektury ČVUT, obor architektura a urbanismus

současnost:

- Komise RHMP pro cyklistickou dopravu: především zastřešují rozvoj integračních opatření cyklo dopravy (od

tvorby metodiky přes koordinaci a přípravu projektů až po předání realizaci) a témata související s prostorovým plánováním.

- Studie a projektové dokumentace samostatně či ve spolupráci s dalšími kolegy.
- Společně s kolegy z cyklokomise Tomášem Prouskem a Květoslavem Syrovým spolupracujeme i s národním cyklokoordinátorem a v posledním roce také s Ministerstvem dopravy v rámci balíčku procyklistických legislativních úprav.

Jeho fotogalerie s cyklo dopravní tematikou (vč. linků na galerie kolegů): <http://picasaweb.google.cz/foto.tomas.cach>



Cyklistická doprava vo svete

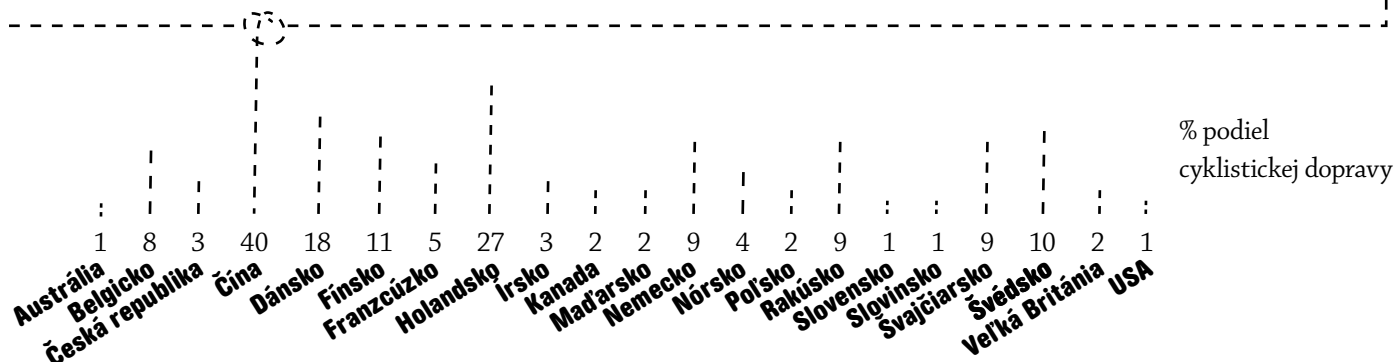
Stručné štatistické porovnanie

Pripravil Marián Gogola

Rebríčky hýbu svetom. Jeden taký, ktorý sa venuje zastúpeniu a využívaniu cyklistickej dopravy vo svete predčasom predstavil dánsky cykloblog Copenhagenize.com uverejnil rebríček, podľa ktorého je nacyklistickejším mestom Kodaň, kde spolu s holandským Groningenom až 55% z celkovej dopravy pripadá na dopravu cyklistickú. Dopravu myslenú v zmysle, že obyvatelia na bicykli dochádzajú do práce, škôl a pod. Zaujímavé je aj umiestnenie (23.miesto) najcyklistickejšieho mesta u našich západných susedov (v Čechách), kde majú zástupcu v podobe mesta Pardubice s 18% podielom cyklistickej dopravy. Slovenské mesto, tam žiaľ chýba. Ktoho vie ako sa to pohybuje u nás? od 0 - 1%? Čo sa týka štatistiky, niektoré údaje je nutné brať s rezervou, pretože sa líšia v číselných údajoch. Avšak môžeme ich použiť ako určitý obraz. Taktiež je rozdiel pre 5 tisícové mesto s podielom 40% a 2 miliónové s podielom 1%. Tento rebríček má inšpiroval najsť údaje aj z iných krajín, preto sú v nasledujúcom odstavci popísané ďalšie štatistiky, ktoré slúžia na ilustráciu a porovnanie cyklistickej dopravy vo svete.

Stručné porovnanie vo svete.

V holandských mestách je podiel cyklistiky v priemere v rozmedzí medzi 35% and 40% najvyššie hodnoty má mesto Groningen 55% a Amsterdam 40%, pričom mestá, kde s najnižším podielom cyklo dopravy majú stále vysoký podiel v porovnaní s inými európskymi krajinami a to v intervale 15% až 20%. V Dánsku pripadá na cyklo dopravy cca. 19% všetkých ciest. Švajčiarsko má podiel cyklo dopravy 9%, pričom najviac sa bicykel využíva v Berne (15%), Bazileji (17%) a vo Winterthure (20%). Najcyklistickejšie mestá v Nemecku sú Brémy, Münster a Borken s približne 40 % podielom cyklistickej dopravy, Berlín a Štuttgart majú približne 5 a 10% podiel. V priemere majú vyšší podiel mestá v bývalých západonemeckých spolkových krajinách ako vo východonemeckých. Belgicko má v priemere 8% podiel cyklo dopravy, pričom vo flámskej časti predstavuje podiel cca. 15% a Brugách 20%. Švédsko má približne 7% podiel a najcyklistickejšie mestá predstavujú Malmö 30% a Lund 20 % ako aj malé mestečko Västerås s 33%. Taliansko má priemerne 5% zastúpenie a najvyšší podiel majú mestá ako Parma (nad 15%) a Ferrara (30%), Boloňa a Florencia nad 20%. Vo Francúzsku je priemerný 5% podiel cyklistickej dopravy a mestá s najväčším využitím bicyklov reprezentujú Štrasburg 12% a Avignon 10%. V Írsku je to len 3%, pričom najviac má hlavné mesto Dublin 5%.



A čo naši susedia?

Rakúsko má 9% podiel, najcyklistickejším rakúskym mestom je Graz (14%) a Salzburg (19%).

Podobne aj Česká republika s 3%. Najviac malé mestá Uničov a Třeboň dosahujú vyše 40%, Chocẽň 38% a Pardubice cca. 18%.

Maďarsko má 2% celoštátny podiel, pričom v hlavnom meste Budapešť je to taktiež 2%. V Poľsku je podiel cyklo dopravy takisto 2%. U nás je odhadovaný podiel cyklistickej dopravy v malých mestách a dedinách vyšší, či už dôvodu absencie MHD alebo

z dôvodu efektívnej prepravy v rámci mesta alebo obce, avšak chýbajú štatistiky. Väčšie mestá majú cyklo dopravu na úrovni do 1% a to napr. Bratislava, Žilina. Vo Veľkej Británii je podiel nízky asi len 2%, avšak niektoré mestá dosahujú zaujímavé podiely napr. York, Hull 11%, Oxford a Cambridge 20%). USA majú najnižší podiel cca. 1%, pričom najcyklistickejšie mesto je Davis 15%,

Portland 3,51 %, Mineapolis 2,4% a Seattle 2,3%. Zaujímavé je porovnať napríklad podiel s ázijskými krajinami, ktoré predstavovali ešte v 60-70 rokoch minulého roka veľmoci v používaní cyklistickej dopravy. V súčasnosti sa však modernizujú aj ony, čo má za následok narastajúci automobilizáciu, preto odhadovaný celkový podiel cyklo dopravy je ťažšie určiť. Avšak

jednotlivé mestá majú nasledujúce zastúpenie napr. v Číne priemerný odhad podielu sa pohybuje okolo 40% (Peking 48 %,

Shenyang 65 % Tianjin 77 %, Šanghaj (64%). V Indii je to v priemere 9%, pričom ale vysoký podiel má nemotorizovaná doprava (okrem bicyklov, napr. rikše a pod). Ďalšie ázijské krajiny a mestá: Hanoi (Vietnam) - 30%, Japonsko - Hirošima (20%), Tokio

(20%), Južná Kórea - Soul (9%) . Nízky podiel má aj Austrália v priemere okolo 1%.

poradie	mesto	krajina	percento	obyvateľstvo	obyvateľstvo na bicykli
1	Tianjin	Čína	77%	12281000	9456370
2	Shenyang	Čína	65%	5090000	3308500
3	Šanghaj	Čína	64%	19000000	12160000
4	Kodaň	Dánsko	55%	530000	291500
5	Groningen	Holandsko	55%	187000	102850
6	Peking	Čína	48%	22000000	10560000
7	Greifswald	Nemecko	44%	54000	23760
8	Amsterdam	Holandsko	40%	1364000	545600
9	Brémy	Nemecko	40%	547000	218800
10	Münster	Nemecko	40%	273000	109200
11	Assen	Holandsko	40%	64000	25600
12	Borken	Nemecko	40%	41000	16400
13	Utrecht	Holandsko	33%	300000	99000
14	Hanoi	Vietnam	30%	6500000	1950000
15	Malmö	Švédsko	30%	258000	77400
16	Ferrara	Taliansko	30%	134000	40200
17	Västerås	Švédsko	30%	107000	32100
18	Linköping	Švédsko	30%	97000	29100
19	Osaka	Japonsko	25%	2643000	660750
20	Hirošima	Japonsko	25%	1173000	293250
21	Parma	Taliansko	25%	184000	46000
22	Bazilej	Švajčiarsko	25%	167000	41750
23	Odense	Dánsko	25%	166000	41500
24	Tokio	Japonsko	20%	13000000	2600000
25	Rotterdam	Holandsko	20%	603000	120600
26	Boloňa	Taliansko	20%	376000	75200
27	Aarhus	Dánsko	20%	242000	48400
28	Oxford	Veľká Británia	20%	153000	30600
29	Oulu	Fínsko	20%	139000	27800
30	Bern	Švajčiarsko	20%	122000	24400
31	Cambridge	Veľká Británia	20%	122000	24400
32	Winterthur	Švajčiarsko	20%	98000	19600
33	Tübingen	Nemecko	20%	85000	17000
34	Lund	Švédsko	20%	76000	15200

35	Salzburg	Rakúsko	19%	150000	28500
36	York	Veľká Británia	18%	195000	35100
37	Pardubice	Česká republika	18%	88000	15840
38	Drážďany	Nemecko	17%	512000	87040
39	Mníchov	Nemecko	15%	1326000	198900
40	Davis	USA	15%	64000	9600
41	Graz	Rakúsko	14%	258000	36120

Avšak ak si porovnáme skutočné používanie bicyklov obyvateľmi jednotlivých miest, vyjde nám iné poradie. Ako vidieť na prvých priečkach sa umiestnili s výnimkou Amsterdamu, ázijské mestá, ktoré disponujú vysokým počtom obyvateľov.

Tab. 1 Rebríček „najcyklistickejších miest“ podľa podielu cyklistickej dopravy k doprave celkovej

mesto	krajina	percento	obyvateľstvo	obyvateľstvo na bicykli
Šanghaj	Čína	64%	19000000	12160000
Peking	Čína	48%	22000000	10560000
Tianjin	Čína	77%	12281000	9456370
Shenyang	Čína	65%	5090000	3308500
Tokio	Japonsko	20%	13000000	2600000
Hanoi	Vietnam	30%	6500000	1950000
Osaka	Japonsko	25%	2643000	660750
Amsterdam	Holandsko	40%	1364000	545600
Hirošima	Japonsko	25%	1173000	293250

Samotnú štatistiku je nutné vziať s rezervou, pretože dáta, ktoré boli k dispozícii nie sú z jedného roku ako aj nie sú známe podiely cyklistickej dopravy vo všetkých mestách. Taktiež údaje o jednotlivých mestách sa dosť líšia, preto boli braté do úvahy, posledné známe štatistiky. Avšak na porovnanie, aké je využitie cyklistickej dopravy vo svete, nám to poskytuje celkom zaujímavý obraz.

Tab. 2 Poradie 10 Miest podľa skutočného obyvateľstva na bicykli

Zdroje:

- John Pucher - Ralph Buehler. „Cycling for Everyone: Lessons from Europe,“ Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2074, November 2008, pp. 58-65.
- John Pucher, Jan Garrard and Stephen Greaves. „Cycling Down Under: A Comparative Analysis of Bicycling Trends and Policies in Sydney and Melbourne,“ Journal of Transport Geography, Vol. 18, 2010.
- John Pucher - Ralph Buehler. „Cycling for Everyone: Lessons from Europe,“ Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2074, November 2008, pp. 58-65 (with Ralph Buehler).
- John Pucher, Z. Peng, N. Mittal, Y. Zhu, and N. Korattyswaroopam. „Urban Transport Trends and Policies in China and India: Impacts of Rapid Economic Growth,“ Transport Reviews, Vol. 27, July 2007, pp. 379-410
- Cycling in the Netherlands, Published by: Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Passenger Transport, 2009, <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>
- <http://www.cyklostrategie.cz/temata/tema-6-2-statisticke-udaje-monitoring/>
- <http://bikecommutetips.blogspot.com/2007/06/us-census-10-best-worst-cities-for-bike.html>
- <http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/04Cycling.pdf>
- http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/PUCHER_China%20India_Urban%20Transport.pdf
- http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/2391.pdf
- Urban Development and Transportation Energy Demand, <http://www.ieej.or.jp/aperc/pdf/urbanisation.pdf> (japonsko, korea, jakarta)
- <http://www.environment.gov.au/soe/2006/publications/drs/indicator/272/index.html> www.wikipedia.org

STN 73 6100, STN 73 6102, STN 73 6110, STN 73 6101, STN 73 6201, STN 01 8020 ... To je len časť noriem, ktoré potrebujete poznať, aby ste dokázali navrhnúť, posúdiť, či označiť cyklistický chodník. V zahraničí je bežné, že si obyčajný človek zoberie nejakú publikáciu a tam nájde všetky technické veci o cyklistických chodníkoch, či cyklotrasách. Žiaľ, my sme na Slovensku. Ako sme už na začiatku písali, na Slovensku je veľa noriem pre navrhovanie cyklistických komunikácií. Dnes si dopovieme príbeh STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií, ktorý sme začali v predchádzajúcom čísle. Táto norma je najbohatšia na technické informácie ohľadom cyklistiky. V nasledujúcom texte sa nachádzajú základné informácie o navrhovaní chodníkov.

- V prípade navrhovania cyklistického chodníka vedľa chodníka pre chodcov sa cyklistický chodník navrhuje pred chodníkom pre chodcov. To znamená, že sa v smere od osi cestnej komunikácie navrhujú telesá nasledovne:
 1. Cestné teleso.
 2. Teleso cyklistického chodníka.
 3. Teleso chodníka pre chodcov.
- Návrhová rýchlosť pre cyklistické komunikácie je 25 km/h. V úsekoch s vyšším klesaním sa odporúča jej zvýšenie až na 40 km/h (čl. 8.2.3).
- Dĺžka rozhľadu pre cyklistické komunikácie je pre zastavenie 15 m pri návrhovej rýchlosti 40 km/h, ak klesajúci pozdĺžny sklon dosiahne 8% (čl. 8.3.2).
- Dĺžka rozhľadu na obojsmerných cyklistických chodníkoch na predchádzanie je 100 m (čl. 8.3.4).
- Pričný sklon cyklistickej komunikácie je 2% (čl. 8.6.5).
- Pozdĺžny sklon na cyklistických komunikáciách je 4%.
- Výnimočne sa môže použiť 8% sklon (8.7.4).
- Cyklistické komunikácie sa navrhujú ako jednosmerné alebo obojsmerné (12.2.1).
- Cyklistické komunikácie musia miestne rýchlostné komunikácie križovať mimoúrovňovo. Ostatné miestne

komunikácie musia križovať úrovňovo (12.2.2),

- Na úrovňových križovatkách sa odporúča oddialiť cyklistický priechod 0,50 od stopčiary (12.2.2).
- V podchodoch a na lávkach v blízkosti cyklistických komunikácií, kde sa navrhne schodište, sa musí zriadiť žliabok na tlačenie kola (12.2.3).
- Výška priechodového priestoru na cyklistickej komunikácii je 2,50 m (12.2.4).
- V obytných súboroch a pri objektoch občianskeho vybavenia, dopravných zariadeniach a športových zariadeniach je potrebné zriaďovať zariadenia na odstavovanie a parkovanie bicyklov. Je povinné, aby bolo navrhnuté s možnosťou zaistenia bicykla proti odcudzeniu (12.2.5).

Priechod pre cyklistov musí byť navrhnutý:

1. kolmo na dopravné pruhy,
2. v dobrých rozhľadových podmienkach,
3. označený dopravnými značkami,
4. s dobrým osvetlením,
5. s minimálnou šírkou priechodu je 3,00 m,
6. s rovnakým počtom pruhov ako pred priechodom (12.3.3.1).

Pred priechodom pre cyklistov sa uvažuje s čakacou plochou 2,00 m² (min. 1,75 m²) pre jedného cyklistu. Počet cyklistov sa stanoví podľa prognózy dopravy. Plocha môže byť upravená podľa dĺžky cyklu na svetelnom signalizačnom zariadení (12.3.3.3).

- Ak sa cyklistický chodník priblíži k vodným tokom bližšie ako 3,00 m, alebo kde stromoradie alebo iné pevné prekážky stoja pred násypom cyklistickej komunikácie vo vzdialenosti menšej ako 6 m je nutné navrhnuť bezpečnostné zábradlie (15.1.3).
- Pri navrhovaní zábran pre cyklistické komunikácie platia tie isté zásady ako pri zvodidlách (15.1.4).

Takže základné informácie z tejto normy máme za sebou. Nabudúce si posvietime na ďalšie informácie ohľadom križovatiek a cyklistických chodníkov.

Verejné bicykle v Denveri

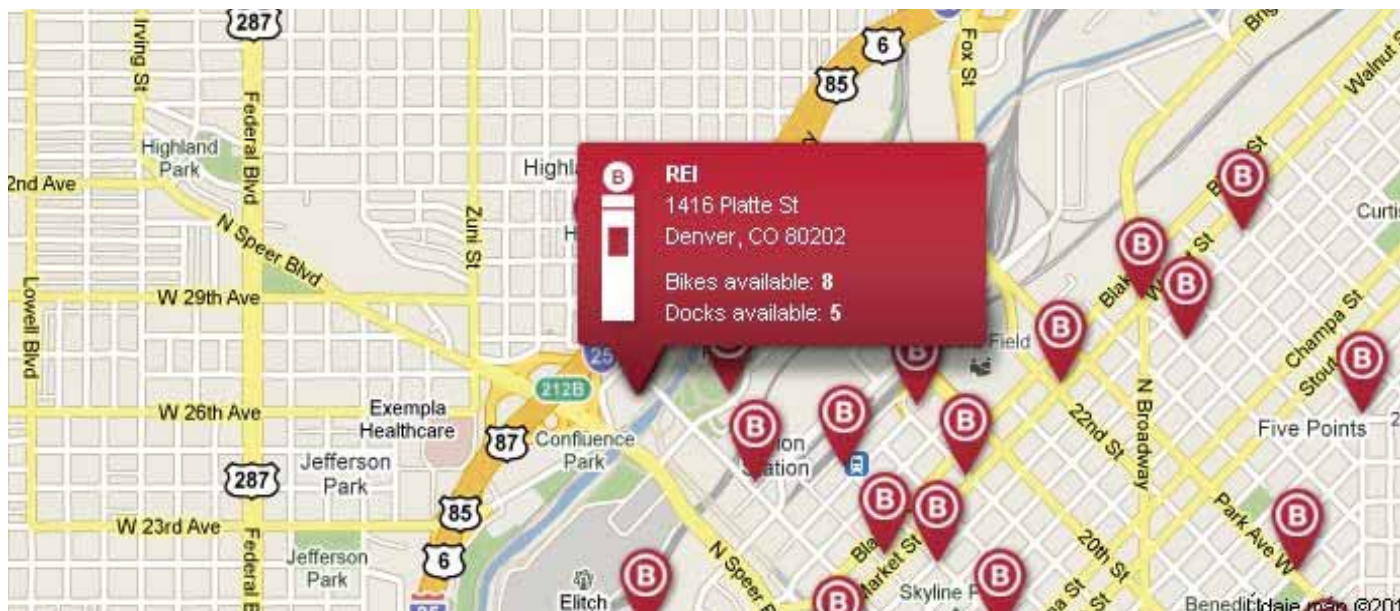
Ing. Marián Gogola

Pri príležitosti 40 výročia Dňa zeme sa v americkom meste Denver (štát Colorado) spustil nový systém verejných bicyklov nazvaný B-Cycle. Je to prvý systém verejných bicyklov svojho druhu v USA, aj keď pilotné systémy boli spustené už v iných mestách, napr. Washington, D.C., Portland. Obyvatelia a návštevníci mesta, tak môžu využívať 400 červených bicyklov, nazvaných Trek B-cycles, ktoré sú dostupné na 40 stanovištiach. Mesto ráta v najbližších dvoch mesiacoch s rozšírením na 500 bicyklov a 50 staníc.

DENVER **B** cycle™



Denver B-station Locations



Samotnú prevádzku zabezpečuje organizácia Denver Bike Sharing, ktorá predstavuje neziskovú organizáciu. Po zaregistrovaní si môžete bicykel vypožičať na jednom zo stanovišť, pričom za prvú polhodinu sa neplatí. Aby ste mohli využívať tento systém, musíte zaplatiť členský poplatok a to buď jednodňový za 5 dolárov, 7 dňový za 20 amerických dolárov, 30-dňový alebo ročný za 65 dolárov, študenti majú možnosť zľavy na ročný poplatok za 45 dolárov. Následne môžete bicykle používať, na základe minútovej tarifikácie, pričom prvú polhodinu máte zadarmo. Investíciu na rozbehnutie systému verejných bicyklov sa podarilo získať vďaka sponzorom ako aj dotáciu vo výške 210 tisíc dolárov. Sponzorom systému je Kaisers Permanente (nezisková organizácia na podporu zdravia), ktorá vyčlenila na systém 450 tisíc amerických dolárov počas troch rokov.

Stručné fakty.

Miesto: Denver, Colorado, USA
Počet obyvateľov: 610 000
Názov systému: B-Cycle
Rok spustenia: 2010
Počet stanovišť: 40
Počet bicyklov: 400
Systém: registračný
Tarifa: minútová (prvá polhodina je zadarmo)
Prevádzkovateľ: Denver Bike Sharing
Investície + Rozpočet na 1 rok: 360 tisíc USD

Zdroj: denverbicycle.com

Cyklotrasy, sny a realita.

Peter Jankovič

Na Slovensku bolo za posledných dvadsať rokov vybudovaných množstvo cyklotrás vďaka Slovenskému cykloklubu a jeho nadšencom. Väčšina trás využíva prirodzené danosti terénu a prostredia. Tiež existencia cykloklubov má vplyv na ich situovanie. Preto sieť týchto trás je na území Slovenska nerovnomerná a trasy sú budované hviezdicovým spôsobom v určitých lokalitách. Existujú síce určité cyklomagistrály, ale tie neriešia rovnomerné prepojenie všetkých regiónov a oblastí Slovenska. Tiež propagácia týchto trás je na nízkej úrovni.

Určitý pokrok nastal v Banskobystrickom kraji, kde sa z iniciatívy Nadácie Ekopolis rozbehol projekt Cyklomobilita spolufinancovaný z Finančného mechanizmu Európskeho hospodárskeho spoločenstva, Nórskeho finančného mechanizmu a štátneho rozpočtu Slovenskej republiky, podporovaný VÚC, pre ktorý sú výsledky určené. Cieľom projektu je navrhnúť nové trasy a prepojiť ich s existujúcimi tak, aby umožňovali cykloturistom presúvať sa od východu na západ, z juhu na sever, od jednej zaujímavej lokality k druhej, z kempu do kempu, alebo od vodnej nádrže po druhú po bezpečných a zaujímavých trasách, pričom sa ráta s prepojením do susedných krajov.

Nemali by si dať vypracovať takéto komplexné koncepcie VÚC-ky aj ostatných krajov, prípadne nemalo by to byť zastrešené na ministerstve dopravy alebo hospodárstva?

Prikláňam sa k ministerstvu dopravy, veď bicykel je dopravný prostriedok a vytváranie cyklotrás a ich presadzovanie z tejto pozície by bolo oveľa efektívnejšie. Myslím si, že komplexná koncepcia cyklotrás na území Slovenska by prospela rozvoju cestovného ruchu.

Na Slovensku neexistuje žiadna súvislá trasa od východu na západ, alebo z juhu na sever, ktorá by umožnila cudzincom, a nielen im, bezpečný a zaujímavý tranzit cez Slovensko.

A keďže vybudovanie všetkých potrebných cyklotrás je práca na pár rokov, na začiatok by som po ich zmapovaní a spracovaní navrhol vydať komplexnú cyklomapu s plánovanými a schálenými trasami s popisom, vlastne podrobného cyklosprievodcu Slovenska. Túto cyklomapu navrhujem dať aj na internet, pre našich cykloturistov a hlavne pre cudzincov plánujúcich cestovanie po Slovensku na bicykli, pretože takáto

ponuka tu zatiaľ neexistuje. A tak ako si môžete dať naplánovať cestu autom, tak by ste si mohli dať naplánovať cestu na bicykli a nahrat do svojho GPS zariadenia. Ak by niekto namietal, že prečo by to malo byť financované z našich daní, tak tento produkt by bol k dispozícii bezplatne naozaj pre všetkých občanov a cudzincov, ktorí na jeho základe k nám prídu, iste u nás niečo utratia a o to v cestovnom ruchu ide. Lepší spôsob, ako ich takto prilákať na Slovensko ma nenapadá.

Aby sa ušetrilo a získali finančné prostriedky z eurofondov, možno by ministerstvo dopravy, ktoré by nad týmto projektom určite dohliadalo a viedlo ho, mohlo doň zapojiť bicyklujúcich vysokoškolákov nielen z cestovného ruchu.

Na VÚC-kach a aj na ministerstve by určite mali byť ľudia znalí cyklistickej problematiky a potrieb cyklistov, nie ďalšie teplé miesta pre rodinných príslušníkov, ale zanietenci znalí problematiky, ktorí pomôžu pri navrhovaní a budovaní cyklotrás prekonávať rôzne legislatívne prekážky na vyššej úrovni. Slovensko zaspalo dobu, iba v porovnaní s Českom máme čo doháňať. Slovensko má čo ponúknuť cyklistom a vyhovárať sa na členitý profil a málo priestoru pre cyklistov neobstojí. Keď sa chce, všetko je možné a vždy sa nájde riešenie, ktoré cyklisti pochopia a ospravedlnia. Na Slovensku je veľa dolín so spevneným povrchom a ak treba bicykel cez hrebeň a sedlo do druhej doliny trochu potlačiť, nik sa na to nebude hnevať, ak väčšinu cesty pôjde po bezpečných cestách s minimálnou automobilovou premávkou. Poznám lesnú cestu so spevneným povrchom, kde nechcú poľovníci povoliť značenú cyklotrasu (od Hrona do Banskej Štiavnice), lebo tam majú revír. Takéto problémy pri budovaní cyklotrás by sa mali riešiť na vyššej úrovni so zainteresovaním minimálne VÚC-ky, keď nie cez ministerstvá. Rozumné riešenie sa iste vždy nájde.

To, že obce teraz z eurofondov získajú finančné prostriedky ľahšie na nové cyklotrasy je síce pekné, ale mnohé trasy končia na hraniciach katastrov a často obce na to nemajú personálne kapacity. Optimálne je spájanie sa obcí do mikroregiónov, kvôli vzájomnej pomoci, znižovaniu nákladov na projekčné a realizačné práce, ale aj kvôli zmysluplnosti trás. Súčasná zlá finančná situácia mnohých obcí však bráni spolupráci na týchto projektoch, a pretože tieto cyklotrasy nie sú len pre miestnych, ktorí niektoré ani nepotrebujú, mal by sa vymyslieť iný systém financovania budovania cyklotrás. V prípade realizácie cyklomapy na internete, nie je problém vymyslieť súťaž a hlasovanie o najlepšie a najpoužívanejšie cyklotrasy a tie prednostne vybudovať z centrálnych zdrojov. V dnešnej dobe určite nie je problém zabrániť zneužitiu opakovaným hlasovaním.

Stav značenia už jestvujúcich cyklotrás je niekde na katastrofálnej úrovni, preto treba pri nových trasách myslieť do budúcnosti, z čoho sa bude realizovať ich údržba. A na toto by malo byť myslené na vyššej úrovni. Rozumné trasovanie, pomerné a spravodlivé prispievanie na cyklotrasy obcami a regiónmi, pomoc slabším a menej zbehlým obciam pri projektovaní, získavaní financií z eurofondov a pri realizácii by malo byť náplňou orgánov VÚC-ky.

Ostáva naozaj len na tých hore, ako im záleží na Slovensku, ľuďoch a našej budúcnosti, pri vytváraní podmienok k rozvoju cykloturistiky.

Ja, bicykel a Piešťany.

Nina Miklíková

Ako nadšený cyklista a korčuliar, som bola veľmi rada, že som mohla riešiť bakalársku prácu práve na tému „Analýza nemotorovej dopravy v meste Piešťany“. Väčšia časť života v meste sa vlastne odohráva nemotorovou formou, ľudia všetkých vekových kategórií využívajú tento druh prepravy u nás najčastejšie. Jednak je to dané skladbou komunikácií v meste a aj časťmi prekážkami, ktoré bránia „normálnemu“ pohybu automobilov.

Čo sa týka mesta a jeho aktuálneho stavu komunikácií pre cyklistov, robila som viaceré analýzy, pracovala som s Územným plánom mesta a vykonala som aj dotazník. Mojim cieľom bolo zistiť ako je to naozaj s možnosťou pohybu cyklistov, keďže sama využívam len časť a do okolitých miest sa dostanem málokedy. Preto mi táto práca dala možnosti zistiť kde, koľko a v akom stave sú komunikácie.

Začala som teda Územným plánom, zistila som stav zakreslených chodníkov a svojim vlastným prieskumom som zisťovala, či tento plán sedí so skutočnosťou. Keďže o mnohých chodníkoch som netušila, plán oproti skutočnosti ma celkom milo prekvapil.

V skutočnosti sa stav chodníkov vyšplhal k číslu 12,7 km, čo je zhruba 72 % oproti plánu. Tento stav je však len v meste, ide teda o hlavné a vedľajšie cyklistické trasy. Popri týchto úsekoch sú

vedené aj rekreačné trasy v celkovej dĺžke takmer 16 km, ktoré sú využívané najmä počas letných mesiacov a sú medzi obyvateľmi a návštevníkmi obľúbené.

V meste je situácia nasledovná. Novovybudované chodníky pre cyklistov spĺňajú všetky parametre, majú dostatočnú šírku, dobrý povrch, priechody sú označené, majú často aj ochranné ostrovčeky a na niektorých miestach majú aj svetelnú signalizáciu priamo určenú pre cyklistov. Výhoda pri budovaní týchto chodníkov je, že samotné komunikácie si žiadali občania a vychádzalo sa pri budovaní z ich požiadaviek. Preto vznikli najprv komunikácie, ktoré spájajú hlavné miesta v meste, teda sídliská, rekreačné časti a centrum.

V tých ostatných častiach je ale nedostatok chodníkov, čo bude problém aj v nasledujúcich mesiacoch možno aj rokoch, keďže súčasná výstavba stagnuje, čo má na svedomí pravdepodobne výstavba nákupného centra, keďže nič iné sa v meste už dlhšie momentálne nedeje.

Najčastejšie využívanou rekreačnou časťou je Kolookruhu (obr.1,2) v smere od Piešťan po hať Drahovce. V tomto úseku sa nachádzajú oddelené chodníky pre cyklistov, korčuliarov a peších, ktoré sú označené, udržiavané, s dobrým povrchom, čo ocenia hlavne korčuliari.

Kolookruh však nie je dokončený, bohužiaľ druhá strana od okolitých dedín, nemá ani značenie, ani nový asphaltový povrch, čo vylučuje korčuliarov z tejto časti. Čo sa týka prejazdu cez hať, Povodie Váhu vychádza v ústrety návštevníkom takmer vždy, ak to stav hladiny rieky dovoľuje. Oficiálne je hať pre návštevníkov otvorená apríl – október, ale ak stav a počasie praje, tak aj v iné dni. Rekreačné trasy nadväzujú na dve magistrály, Vážsku a Malokarpatskú. V okolí je veľa cykloturistických trás, rôznej náročnosti, ide teda o rekreačnú oblasť vhodnú naozaj pre každého. Tieto trasy sú vyznačené na viacerých miestach v meste, upozorňujú teda na tieto možnosti, ako tráviť aktívny oddych. Mesto má relatívne dobre vybudovanú cyklistickú infraštruktúru viď obr.3 a 4.



Obr.2 Značenie cestičky pre cyklistov – Kolokruh Piešťany



Obr. 3. Podchod na sídlisku N. Teslu

Ak už si odmyslím to, že chodníky pre cyklistov sú zatiaľ len na hlavných trasách v meste, tak mínus vidím hlavne v tom, že popri chodníkoch nie je miesto na odkladanie bicyklov, čo znepriemňuje život nielen cyklistom ale aj majiteľom budov, kde si bicykle ľudia odkladajú. Nie sú vybudované takéto plochy ani tam, kde si to situácia žiada najviac - centrum a železničná stanica. Mesto o tomto problému vie, no riešiť sa ho zatiaľ nechystá. Ďalšia chybička krásy by sa dala vytknúť ľuďom, ktorý sú k cyklistom neohľaduplní, ide o vodičov osobných áut. Nejde len o ohľaduplnosť na cestách, kde sa chodníky nenachádzajú, čoho svedkom som bola mnohokrát aj ja, ale aj pri parkovaní osobných automobilov. Tento problém sa vyskytuje vo viacerých mestách na Slovensku. Z jedného hľadiska motoristov chápem, keďže pri plánovaní sídliska sa nepočítalo s takým množstvom áut a teda aj parkovacích miest pred domami, ale na druhej strane mesto pri vybudovaní chodníkov pre cyklistov na sídlisku navrhlo a vybudovalo aj veľké parkovisko, ktoré však často využívajú len nákladné automobily a autobusy. Vodiči sú neohľaduplní a leniví prejsť o niekoľko krokov navyše a sťažnosti občanov sa akosi záhadne strácajú niekde medzi občanom a mestskou políciou.

Myslím, že napriek tomu, že Piešťany, nie sú až také veľké a hlavne nie sú známe ako cyklistické mesto, mohlo by sa v budúcnosti dostať do povedomia aj vďaka tomuto. Ak bude mesto pokračovať v budovaní chodníkov, mohlo by sa stať vzorom pre ostatné mestá v okolí, neskôr aj v odľahlejších kútoch. Na rozvinutej sieti chodníkov pre cyklistov by mohlo mesto postaviť aj ďalšiu stránku cestovného ruchu, nielen ako kúpeľné mesto. Osobne si myslím, že s porovnaním s ostatnými mestami sme na tom celkom dobre, uvidíme, či mesto bude aj naďalej budovať a rozširovať cyklistickú sieť a či cyklistická doprava nastúpi ako alternatíva motorovej, ktorá každoročne stúpa aj u nás.



Obr.4. Žliabok na tlačenie bicykla, ul. Krajinská

Tak ako aj v predchádzajúcich číslach aj v tomto Vám prinesieme informácie o možnosti prepravy cyklistov MHD. Už máme za sebou informácie ohľadom prepravy bicyklov v MHD Trnava, Nitry, Bratislava, Žiliny, či Trenčína. Skôr ako sa pustíme do informovania a ostávajúcich troch mestách, teda Banskej Bystrici, Prešove a Košiciach vám ešte prinášame novinku ktorá platí od 1.4.2010 (teda už po vydaní minulého článku) v MHD Bratislava.

Bratislava: Dopravný podnik Bratislava, a. s. (www.dpb.sk)



V sezóne 2010 sa zmenili podmienky prepravy bicyklov aj trasy liniek cyklobusov. Tie od 24.4.2010 premávajú po dvoch trasách: **Linka 128** premáva z Ovsišťa cez Dulo vo námestie, Trnavské mýto, Patrónku a Dúbravku do Devínskej Novej Vsi.

Linka 129 premáva z Ovsišťa cez Námestie hraničiarov a Nový most do Devína.

Obe linky tak spájajú dve najvyhľadávanejšie cyklotrasy – Dunajskú cyklistickú cestu a Moravskú cyklistickú cestu, pričom linka 129 čiastočne supluje aj stále chýbajúci úsek cyklotrasy medzi Rivierou a Devínom. Pre prepravu osôb na menovaných linkách platia tarifné a prepravné podmienky platné pre MHD. Preprava bicyklov je bezplatná, čo je výborná informácia pre cyklistov. Preprava bicyklov na ostatných linkách MHD zostáva naďalej povolená počas voľných dní od 7:00 do 20:00 a to taktiež bezplatne. Nastúpiť však možno len s súhlasom vodiča (ktorý posúdi aktuálny stav vo vozidle).

Košice: Dopravný podnik mesta Košice, a. s. (www.dpmk.sk)



Košice, metropola východného Slovenska, druhé najväčšie mesto na Slovensku. Mestská doprava tu existuje od roku 1891, kedy bola zavedená „koňka“. V roku 1913 ju nahradila električka, od roku 1950 pribudli autobusy a v roku 1993 aj trolejbusy. V nedávnej dobe prišlo k veľkým zmenám vedenia liniek, takže dnes v Košiciach jazdí na 61 linkách 118 električiek, 27 trolejbusov a 200 autobusov. Doprava je zabezpečovaná 24 hodín denne. Cena základného (30 minútového) cestovného lístka vyjde na 0,55 €. Zo získanej odpovede pre Vás vyberáme to najdôležitejšie. Po priaznivých ohlasoch z minulého roka, zaviedol DPMK aj v tejto letnej sezóne možnosť prepravy bicyklov počas víkendov a sviatkov na linke 14, ktorá premáva z mestskej časti Sever do výletných lokalít Jahodná, Alpínka a Horný Bankov. Autobusy sú označené piktogramom bicykla. S bicyklom možno nastúpiť do vozidla len určenými dverami – ako s detským kočíkom – a so súhlasom vodiča. Preprava detských kočíkov alebo invalidných vozíkov má pochopiteľne prednosť pred bicyklami. Kompletne prepravné podmienky, si môžete nájsť na stránke DPMK. Za prepravu bicykla zaplatí cestujúci rovnako ako za batožinu, t. j. 0,55 €, pričom platnosť lístka je 60 minút. Ak sa preprava bicyklov na linke 14 osvedčí, uvažuje sa nad zavedením prepravy bicyklov aj na linke 29 do Kavečian.

No a teraz pokračujeme informáciami o MHD v našich ostatných krajských mestách. Pretože sme ľudia zábudliví pripomeňme si že sme zisťovali či je možné prepravovať bicykle v MHD jednotlivých krajských miest a akú majú stratégiu. Jednotlivým prevádzkovateľom sme položili otázku formou emailu: 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.. Popríklad ak by ste mi mohli napísať aká je vaša stratégia (ak nejakú máte) v tejto oblasti. **Ďakujem .**

Banská Bystrica: Slovenská autobusová doprava Zvolen (www.sadzv.sk), Dopravný podnik mesta Banská Bystrica (www.dpmbb.sk)



Banská Bystrica je metropolou stredného Slovenska. Je známa svojou bohatou históriou či svojim veľkolepým námestím. Mestskú dopravu zabezpečujú (v našich končinách celkom nezvyčajne) hneď 2 spoločnosti. Prvou z nich je Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, ktorý prevádzkuje linky trolejbusov a minibusov, druhým je Slovenská autobusová doprava Zvolen, ktorá zabezpečuje premávku autobusov. Celkovo je v Banskej Bystrici prevádzkovaných 28 liniek, na ktorých jazdí 27 trolejbusov a 49 autobusov. Nočné spoje boli v nedávnej minulosti zrušené, takže doprava je zabezpečovaná len od cca. 5:00 do cca 22:30. Cestovný lístok stojí 0,60 €. Keďže MHD v BB je pestrá, je zaujímavé zisťovať aj kontakty. Napokon boli odoslané tri emaily a to aj na Banskobystrickú autobusovú dopravu, na sekretariát SAD Zvolen ako aj na informácie Dopravného podniku mesta Banská bystrica. Žiaľ ani jedna odpoveď od januára neprišla. Asi to bude ich „velikánskou“ pracovnou vyťaženosťou.



Prešov: Dopravný podnik mesta

Prešov, a.s. (www.dpmp.sk)



Prešov, nazývaný aj metropolou Šariša, je tretím najväčším mestom na Slovensku. Mestská hromadná doprava tu existuje od roku 1949, k autobusom v roku 1962 pribudli aj trolejbusy. Dnes premáva na 46 linkách prostredníctvom 45 trolejbusov a 68 autobusov, z toho približne tretina je nízkopodlažných. Prešovský DP okrem samotného mesta obsluhuje svojimi linkami aj niektoré okolité obce. Doprava v meste je zabezpečovaná 24 hodín denne. Cena základného (10 minútového) cestovného lístka vyjde na 0,40 €.

Na naše otázky prišla promptná, no pre nás nepotešujúca odpoveď:

Dobrý deň,

preprava bicyklov v MHD Prešov je zakázaná a ani pre najbližšie obdobie (1 rok) neuvažujeme povoliť prepravu bicyklov vo vozidlách MHD Prešov.

S pozdravom,

sekretariát riaditeľa DPMP, a.s.



Ďakujeme za odpoveď a veríme, že po roku bude pre nás odpoveď pozitívnejšia.

Na záver. Ako ste sa v našom mini seriály mohli dozvedieť, s bicyklom v prostriedkoch MHD môžete cestovať len v dvoch našich najväčších mestách – v Bratislave a v Košiciach. Je veľká škoda, že ostatné mestá a ich dopravcovia neuvažujú o možnosti takejto prepravy, ale veríme, že pozitívne ohlasy z Bratislavy alebo z Košíc ich budú v dobrom inšpirovať. Najmä cez víkend, keď sú vozidlá prázdnnejšie, by takáto možnosť mohla pomôcť trochu zvýšiť počet cestujúcich. Tiež by sa týmto krokom mohol znížiť objem individuálnej dopravy, ale určite by to pomohlo aj ovzdušiu ale hlavne obyvateľom mesta.

Cyklklik

Pomaly sa blíži čas dovoleníek, preto ak radi trávite voľný čas v sedle a chcete zažiť nejakú aktívnu dovolenku, predstavíme vám stránku, ktorá prezentuje cykloturistické možnosti v Rakúsku. Druhá stránka je venovaná holandskému inštitútu cyklistickej dopravy.

www.radtouren.at predstavuje webstránku, ktorá je určená predovšetkým cykloturistom. Obsahuje základné informácie o možnostiach ubytovania, ale aj o jednotlivých cyklotrasách, ktoré môžete v Rakúsku využiť. Je to príklad webstránky, ktorá môže byť vzorom ako prezentovať cykloturistiku. Obsahuje viaceré jazykové mutácie, nám je asi najbližšie čeština. Ďalšou možnosťou je možnosť objednať si katalóg ako aj rôzne cyklomapy ohľadne cyklotúr v Rakúsku. A čo je dôležité, je to zadarmo. Máme to odskúšané!-) Takže ak na dovolenku, prečo nie na bicykli do Rakúska?!



<http://www.fietsberaad.nl> je webstránka holandského inštitútu cyklistickej dopravy. Ako už z názvu vyplýva, webstránka poskytuje informácie o riešení cyklo dopravy v Holandsku ako aj zo sveta. Stránka je viacjazyčná, okrem holandčiny, máte možnosť vybrať si angličtinu, nemčinu, francúzštinu a španielčinu. Poskytuje cenné informácie, ktoré môžu byť nápomocne, či už cykloaktivistom, dopravným a stavebným inžinierom ako aj úradníkom. Naviac môžete sa prihlásiť na odber noviniek pomocou emailu.



Foto mesiaca



**Bratislava Paričkova ulica –
chodník pre peších aj cyklochodník
a zároveň parkovisko.**

**Fotografiu nám zaslal pán Rudolf
Šišmiš.noviniak pomocou emailu.**

Editoriál

facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **5** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: 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 :

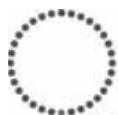
Emília Jesenská emilia@jesenska.net

Spolupracovníci na tomto čísle: Peter Jančovič, Nina Miklíková, Ing. Peter Války



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí

