

Cyklistická doprava

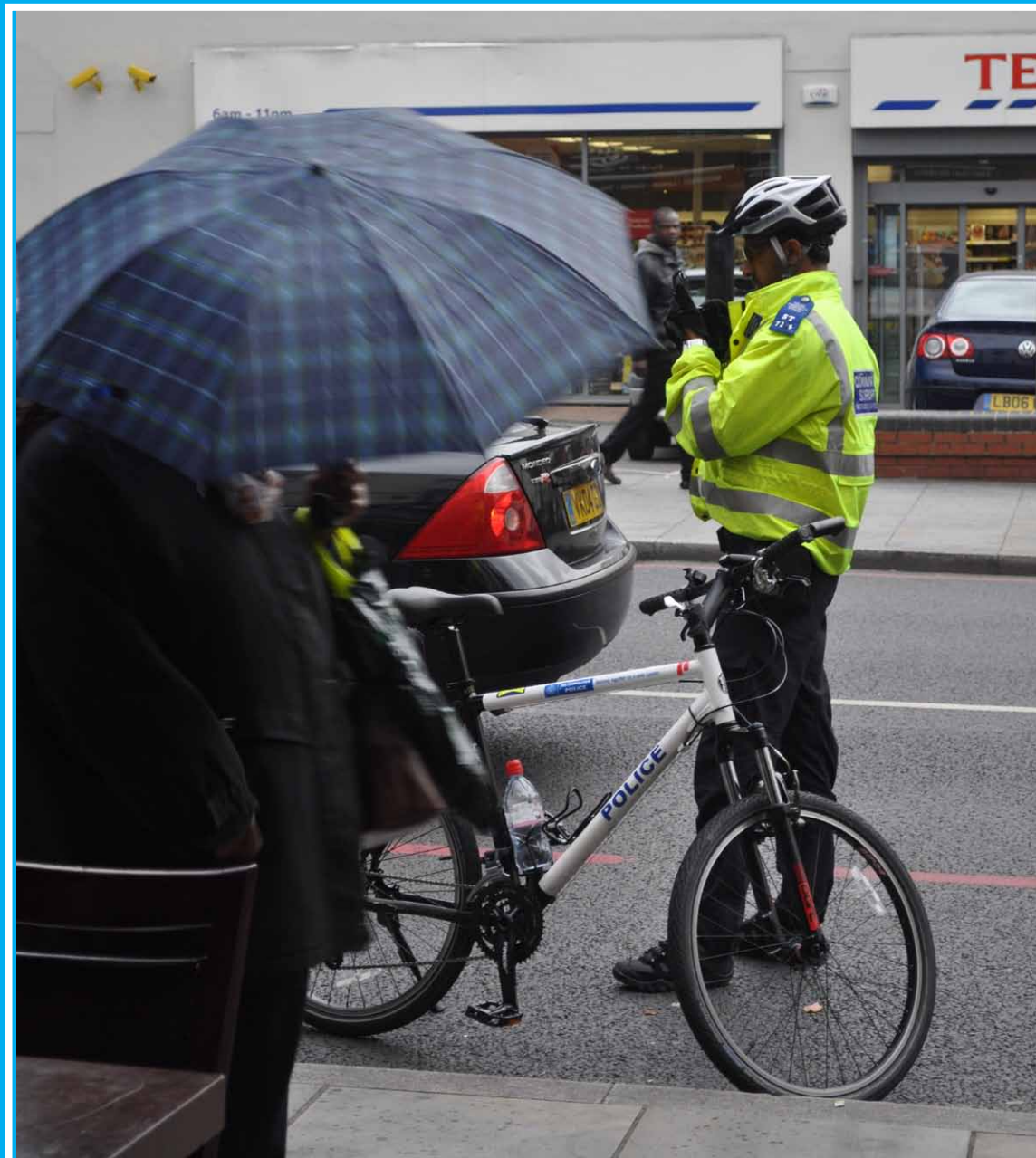


Pedál.

Tak konferenciu máme za sebou a je čas sa vrátiť do cyklistického života. Aj tento mesiac bol veľmi prajný na cyklistické novinky. V tomto čísle prejdeme na bicykli celé Slovensko od Bratislavy do Košíc, od Žiliny až po Rimavskú sobotu. Nahliadneme aj k našim susedom a pobicyklujeme sa od Salzburgu až do Bratislavy popri Dunaji. Medzi zaujímavé obrázky tohto čísla patrí napríklad rôzne farby zelenej na podfarbovanie, ktoré testovali v Portlande, alebo zaujímavé značenie v Liptovskom Mikuláši. Tak vám želim pekné čítanie úsmevom na tvári.

A samozrejme nemôžem zabudnúť poďakovať všetkým účastníkom konferencie zato, akú skvelú atmosféru tam vytvorili. Verím že sa páčilo aj vám a že sa stretneme spolu na ďalšom ročníku. Ďakujeme.

Radovan Červienka/redakcia



Obsah.

Správy z domova. (Turzovka, Rimavská Sobota, Sabinov..)

Správy zo sveta (Londýn, Portland).

Žilina má ako prvá automatické sčítače pre cyklistov.

Jazda po (ne)existujúcej Rajeckej cyklomagistrále alebo hľadanie Rajeckej cyklomagistrály

Služba, ktorá zvyšuje bezpečnosť

Cyklotechnológie: Cyklistické aplikácie do vášho telefónu

Cykloturistika: SALZBURG – PASSAU – LINZ – WIEN – BRATISLAVA NA BICYKLI

Upokojuvanie dopravy v Prahe – časť Karlín.

Pohľad na konferenciu Cyklistická doprava 2012 v Košiciach.

Cyklorada.

Fotka mesiaca

Z domova.

Cyklochodník okolo Hornádu raz možno bude realitou

Kým v Bratislave, Prahe alebo aj Krakove vidno húfy cyklistov, či in-line korčuliarov športovať okolo rieky pretekajúcej mestom, v Košiciach sa o takom obrázku môže len snívať.

KOŠICE. Cestu okolo Hornádu medzi začiatkom Krásnej, cez Jazero a Vyšné Opátske až k bývalému železničnému učilištu na Bosákovej by sme mohli s prižmúrením očí považovať za cyklochodník.

Jeho súčasný dvojnásobne „poľný“ záver pod cestným obchvatom však rozhodne nie je pre fanúšikov rodinnej cyklistiky. A vyzerá to tak, že z Jazera sa na Aničku po súvislom cyklochodníku ešte dlho nedostaneme. V plánoch magistrátu síce figuruje dobudovanie cyklochodníka popri pravom brehu Hornádu až k Aničke, no jeho realizácia je ešte vzdialenejšia ako budúce letné olympijské hry.

Dôvodom je vraj plánované spevnenie brehu Hornádu a jeho ochrana proti povodniam. „V rámci pravostrannej úpravy koryta Hornádu je plánovaný cyklochodník v dĺžke 3 340 m, ktorý nadväzuje na jestvujúci cyklochodník pred mostom na Prešovskej ceste a pokračuje až k mostu na Hlinkovej,“ dozvedeli sme sa na magistráte. Mesto nás pri otázke na predpokladaný termín a zdroj financovania cyklochodníka odporučilo na Slovenský vodohospodársky podnik (SVP), ktorý spravuje brehy Hornádu. Jeho manažér pre mediálnu oblasť Pavel Machala nám síce potvrdil, že pripravujú investičnú akciu „Košice – Prioritné protipovodňové opatrenia v SR, Hornád – ochrana intravilánu krajského mesta“, no také horúce to asi nebude, keďže platné územné rozhodnutie onedlho oslávi

svoje 5. výročie. Dodal, že detailne ešte ani neriešili vedenie cyklotrasy v súbehu s Hornádom. Vodohospodársky podnik nepozná zdroje financovania „Stavebné povolenie môžeme predpokladať v tom najoptimistickejšom variante až v druhej polovici roku 2013. Najväčším problémom však bude nájsť zdroj financovania tejto rozsiahlej investičnej akcie,“ uviedol Machala. Pre najkritickejší úsek Hornádu – mestskú časť Džungľa – podal podľa neho správca v januári 2012 žiadosť o nenávratný finančný príspevok v rámci eurofondov. O úspešnosti žiadosti ministerstvo životného prostredia ešte stále nerozhodlo. „Obdobný zdroj financovania budeme hľadať aj na celý zvyšný úsek.“

Podľa šéfa Cyklistickej únie mesta Košice Karola Labaša sú cyklistické trasy po hrádzach riek atraktívne nielen samotnou riekou, ale aj vyhýbaním sa nebezpečnej motorovej doprave. Preto mu je ľúto, že v Košiciach sa tento potenciál nevyužíva. „Viazanie cyklotrás na neustále odkladanie brehových protipovodňových úprav je už časovo neúnosné. Realizačné náklady spočívajú prakticky len v úprave povrchu. Pre cyklistov nie je podmienkou jeho asfaltové spevnenie, ak sa dočasne využijú iné, lacnejšie spôsoby primeranej kvality známe z cudziny. Sľuby striedajúcich sa predstaviteľov mesta o súvislom cyklistickom sprejazdnení brehu Hornádu počúvame už dávno, ale starší upravený úsek južne od Palackého ulice zostáva dhé roky izolovaný.“

<http://kosice.korzar.sme.sk/c/6556942/cyklochodnik-okolo-hornadu-raz-mozno-bude-realitou.html#ixzz29luJYwrB>

Cyklochodník na Kurinec postavlia za vlastné

RIMAVSKÁ SOBOTA. Stavbu cyklotrasy z Rimavskej Soboty do rekreačnej oblasti Zelená voda Kurinec chce samospráva mesta realizovať z vlastných zdrojov a vlastnými silami. Ako potvrdil primátor mesta Jozef Šimko, stavbu chce začať na budúci rok. Dovtedy má byť hotová dokumentácia. Podľa pôvodných plánov mali cyklotrasu na Kurinec

začať budovať už túto jeseň. Mestské zastupiteľstvo však schválilo rozpočet mesta na tento rok a peniaze na bazén.

„Vzhľadom na vyčlenené financie sme teda začali so stavbou bazéna. To ale neznamená, že cyklotrasa ide bokom. Rekreačná oblasť Zelená voda Kurinec je od Rimavskej Soboty vzdialená približne 3,5 kilometra. Popri prístupovej ceste chýbajú chodníky a jazda na bicykli v premávke je tiež nebezpečná. Len čo odovzdáme hotový bazén, pokračujeme v prácach na cyklochodníku,“ povedal Šimko. Samospráva nepočíta pri chodníku s peniazmi z eurofondov.

„Je málo pravdepodobné, že by prišla výzva, do ktorej by sme sa so žiadosťou dokázali zmestiť. Začneme teda z vlastnými silami a prostriedkami. Bazén bude hotový do 15. júna 2013. Dovtedy budeme mať trasu vyňatú z pôdneho fondu. Momentálne už máme spracovaný projekt. Chodník pre cyklistov z mesta postavíme popri železničnej trati. Zatiaľ nás trápí vysoký rozpočet na jeho vybudovanie; 3,5-kilometrový úsek vychádza na vyše 1,5 milióna eur. Na trase totiž treba vybudovať niekoľko mostov. Napriek tomu by sme to mali zvládnuť do dvoch rokov,“ dodal primátor Rimavskej Soboty.

<http://novohrad.sme.sk/c/6559500/cyklochodnik-na-kurinec-postavia-za-vlastne.html#ixzz29luYldYy>

Syklochodník zo Sabinova do Ražňan už stavajú

V novembri by už mohli využívať cyklochodník zo Sabinova do Ražňan obyvatelia spomínaných a okolitých obcí. V prípade, ak bude priaznivé počasie.

SABINOV/RAŽŇANY. Začali ho stavať podľa plánu, ešte v auguste. Práce pokračujú pomerne rýchlym tempom. Chodník vedie v smere od Sabinova po pravej strane. Tesne prechádza okolo existujúcej kaplnky.

„Ak bude teplá jeseň, v novembri ho dokončíme,“ informoval vedúci odboru výstavby sabinovského mestského úradu Peter Tuleja.

Súčastou cyklistického chodníka bude aj chodník pre peších. Ľudia bývajúci v Ražňanoch sa zo začatej výstavby tešia. Často totiž chodili peši či bicyklom do okresného mesta. V jesenných mesiacoch, keď sa skôr zmráka, to pre nich bolo pomerne nebezpečné pohybovať sa po úzkej a frekventovanej vozovke.

Pozemky, na ktorých sa stavba uskutočňuje, sú vo vlastníctve mesta Sabinov. Stavbu financujú tri subjekty rovnakým pomerom – Prešovský samosprávny kraj (PSK), mesto Sabinov a obec Ražňany.

Každá z týchto inštitúcií vložila do združenia sumu 30-tisíc eur. Ak by suma na výstavbu bola vyššia, mesto a obec sa zaviazali uhradiť po polovici rozdielu medzi skutočnými nákladmi na obstaranie a súčtu vkladov.

<http://sabinov.korzar.sme.sk/c/6556876/cyklochodnik-zo-sabinova-do-raznian-uz-stavaju.html#ixzz29luhLpQ>

Z domova.

Dúbravka si na cyklochodník zrejme ešte počká

Bratislavská Dúbravka nemôže v najbližšom období počítať s regulárnou cyklotrasou. Plán tzv. Dúbravskej radiály stále naráža na problém majetkovo nevyrovnaných pozemkov, cez ktoré má cyklotrasa prechádzať.

Pôvodný plán, ktorý počítal s prepojením Karlovej Vsi, Dúbravky a Devínskej Novej Vsi s napojením na Cyklomost slobody a medzinárodnú trasu na rakúskom území, stroskotal už v 2010, keď sa proti budovaniu cyklotrasy v úseku Harmincova a Drobného ulica odvolala jedna z vlastníčok pozemkov na dotknutom území. Odvtedy k žiadnemu pozitívnemu posunu neprišlo, naopak, podľa Správy telovýchovných a rekreačných zariadení (STARZ), ktorá sa stará o mestské cyklotrasy, je situácia ešte komplikovanejšia.

“Po detailnom preverovaní na Obvodnom pozemkovom úrade v Bratislave sa zistilo, že v súčasnosti existuje až 22 nevysporiadaných vlastníkov, z ktorých 19 si uplatnilo reštitučný nárok. Tieto nároky sa riešia,” uviedla pre TASR Katarína Szabová zo STARZ-u.

Podľa hovorcu Dúbravky Michala Kriška mestská časť očakáva, že sa vo veci Dúbravskej radiály budú viac angažovať traja dúbravskí poslanci v mestskom zastupiteľstve. Cyklotrasa v Dúbravke je dôležitá aj pre občianskych aktivistov podporujúcich rozvoj mestskej

cyklistiky v Bratislave. “Po otvorení Cyklomosta slobody nadobudol význam Dúbravskej radiály nový rozmer,” povedal Tomáš Peciar z Cyklokoalície.

Komisia pre cyklodopravu magistrátu hlavného mesta má záujem revitalizovať aspoň tie úseky Dúbravskej radiály, ktoré už existujú. “Medzi prioritami na rok 2013 je aj rozšírenie už existujúceho chodníka vedúceho paralelne s ulicou M. Schneidra-Trnavského a Saratovskou ulicou,” uviedol pre TASR Michal Feik, poradca primátora Milana Ftáčnika. “Ide taktiež o úpravu povrchu, oddelenie časti pre chodcov a cyklistov a vytvorenie priechodov pre cyklistov,” dodal Feik s tým, že komisia pre cyklodopravu by mala priority na rok 2013 schvaľovať v priebehu najbližšieho mesiaca.

Po vypočítaní nákladov na jednotlivé projekty by sa mali tieto priority začleniť do návrhu rozpočtu mesta. [http://www.bakurier.sk/courier/view/cyklotrasy-dubravka-si-na-cyklotrasu-zrejme-este-pocka/](http://www.bakurier.sk/courier/view/cyklotrasy-dubravka-si-na-cyklotrasu-zrejme-este-pocka/format:short) format:short

Mesto chce cyklochodník do Tatier. Chýbajú však peniaze

Po zrealizovaní niekoľkých etáp cyklistických chodníkov z Popradu do okolia je prioritou vedenia mesta výstavba ďalších etáp do Vysokých Tatier. Mesto však na dokončenie projektu nemá peniaze. Pomohli by peniaze od štátu alebo z Európskej únie.

„V súčasnej dobe disponujeme projektovou dokumentáciou na ďalšie 3 etapy, pričom prvá vedie z mestskej časti Veľká do Gerlachova, 2. etapa je z Gerlachova do Tatranskej Polianky a tretia, posledná etapa vedie z Tatranskej Polianky do Starého Smokovca,” priblížila vedúca odboru

výstavby na Mestskom úrade v Poprade Kristína Horáková. Dodala, že v rámci 1. etapy Veľká – Gerlachov, sú pozemky z väčšej časti už majetkovo právne vysporiadané. Po úplnom vysporiadaní tejto etapy bude možné požiadať o vydanie stavebného povolenia, čím bude stavba 1. etapy pripravená na realizáciu. „Máme vydané územné rozhodnutia na 1. a 2. etapu. Ďalšie etapy je ešte potrebné majetkovo právne vysporiadať,” dodala Horáková. Prvá etapa v dĺžke 6,4 kilometra si podľa predbežných odhadov vyžiada minimálne 1,9 milióna eur. Ďalších cca 1,7 milióna eur bude potrebných na druhú etapu z Gerlachova do Tatranskej Polianky. „Finančne najnáročnejšia etapa bude tá posledná, 3,5 kilometrový úsek do Starého Smokovca bude stáť viac ako dva milióny eur,” doplnila Horáková.

Miestnej samospráve schválila v novembri 2009 ešte bývalá vláda Roberta Fica na výstavbu cyklotrasy do Tatier milión eur. Tieto prostriedky boli použité na projektovú dokumentáciu a čiastočný výkup pozemkov. „V súčasnosti nám chýbajú finančné prostriedky na dovysporiadanie pozemkov v rámci prvej etapy, takže momentálne neviem povedať, kedy by sa mohli začať stavebné práce,” dodala Horáková.

Vízia samosprávy je vybudovať chodník z Popradu do Tatier do piatich rokov. „Na to, aby sme to dokázali finančne pokryť, sa budeme usilovať získať dotácie, či už od štátu, alebo z Európskej únie, z vlastného rozpočtu mesta sa to v súčasnej ekonomickej situácii vykryť nedá,” uzavrela Horáková. <http://poprad.dnes24.sk/mesto-chce-cyklochodnik-do-tatier-chybaju-vsak-peniaze-144242-144242>

Turzovský cyklochodník

O plánovanom cyklochodníku na nábreží Kysuce hovorila Turzovská samospráva už na jar, no optimizmus samosprávy zabrzdlila administratívna mašinéria ochranárov a úradu Životného prostredia. Nakoniec sa

predsa len našiel kompromis a práce na novom turzovskom cyklochodníku mohli začať v závere leta. V súčasnosti prebieha vyčistenie trasy, výrub drevín a príprava zemných prác. Samospráva plánuje do jesene ukončenie 1. etapy, ktorej výsledkom bude štrkový cyklochodník. Jeho trasa povedie od mosta do Hlineného po pravom brehu Kysuce po most do Závodia kde prejde na ľavý breh s vyústením pri lávke za motorestom Smažák. Druhá a zároveň finálna etapa cyklisticko-relaxačnej zóny začne na jar budúceho roka a bude zahŕňať inštaláciu lavičiek, smetných košov a osvetlenia. <http://www.kysuceonline.sk/sport/2012/turzovsky-cyklochodnik.html>

Cez víkend chytili 22 opitých cyklistov

Pozitívnu skúšku na alkohol v krvi mal približne rovnaký počet šoférov. Niekoľkých obvinili z prečinu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky.

„Policajti v Trnavskom kraji v priebehu víkendu od 5. do 7. októbra zistili u 48 účastníkov cestnej premávky požitie alkoholu. Z toho bolo 22 cyklistov, pričom dvanástim z nich policajti namerali viac ako 1 promile. Vodičov motorových vozidiel bolo 26, pričom štrnástim z nich policajti namerali viac ako 1 promile alkoholu,” informoval krajský policajný hovorca Michal Hanus.

Policajti obvinili z prečinu ohrozovania pod vplyvom návykovej látky a prečinu marenia výkonu úradného rozhodnutia 31-ročného muža zo Serede, ktorému namerali 1,69 promile a zistili, že má zákaz viesť motorové vozidlo. Rekordérom tohto víkendu bol 30-ročný muž z Trnavy, ktorý nafúkal až 2,85 promile. Policajti taktiež zistili, že má zákaz šoférovať. Obvinenému mužovi hrozí za tento skutok trest odňatia slobody až na dva roky. <http://www.pnky.sk/aktuality/cez-vikend-chytili-22-opitych-cyklistov/>

Z domova.

V žilinskom kraji sa plánuje 32 dlhá cyklotrasa spájajúca zaujímavé hrady

Hrady Budatín, Strečno a Starhrad, ktoré sú jednými z dominant Žilinského okresu by mala v budúcnosti spojiť súvislá 32 km cyklotrasa vedená ako samostatná cestička pre cyklistov, na niektorých úsekoch by zdieľala aj ostatných účastníkov ako korčuliarov a chodcov. Už v súčasnosti je vyasfaltovaný pravý úsek Vodného diela Žilina, ktoré v súčasnosti predstavuje oddychovú zónu pre cykloturistov ako aj turistov všeobecne. Náklady na túto cyklotrasu by sa mali pohybovať na hranici 2,3 milióna eur, pričom horizont dokončenia by mal byť v roku 2017 až 2018.

V súčasnosti mesto Žilina vydalo stavebné povolenie na začatie budovania úseku cyklotrasy v mestskej časti Budatín, ktorá obslúži aj spomínaný Budatínsky zámok. Samotná cyklotrasa je podporená aj spoločnosťou KIA slovakia v rámci projektu BIKEKia, hlavnej jej 12 km častí, ktorá stojí 130 tisíc EURO, pritom automobilka dá na ňu 100 tisíc EURO a bude spájať Vodné dielo Žilina a Budatínsky hrad.

Cyklisti budú mať stále zakázaný vstup do lesov.

Cyklisti a kone majú aj naďalej zakázaný vstup do lesa. Opozičná novela zákona o lesoch, ktorá mala tento zákaz zrušiť, totiž dnes neprešla ani prvým čítaním. Opozícia zákaz kritizuje; podľa nich je škodlivý a šikanuje ľudí. Zákaz pohybu po lese na bicykli a na koni mimo vyznačenej trasy a lesnej cesty platí na Slovensku 5 rokov. Autori zákazu vtedy argumentovali zvýšenou eróziou pôdy, ktorú cyklisti a kone podľa nich spôsobovali. Preto Alojz Hlina (OĽaNO) vyzval poslancov, aby priznali skutočný dôvod zákazu: „Takú hlúposť, že kôň spôsobí eróziu lesnej pôdy, to možno môže zaznieť v tomto parlamente, veď tu zaznie hocičo, ale na to ani odborník človek nemusí byť, aby povedal, že to nemôže byť argumentom. Keby ste boli féroví, chlapáci, čo máte zbrojáky a strieľate napravo, naľavo, poviete – pozrite sa, nemontujte sa do toho, ide o to, aby bol v lese klud.“

Za porušenie takéhoto zákazu riskujete, že dostanete pokutu 166 eur. Jazdiť môžete len po lesnej ceste, ktorá má šírku 1,5 m. Podľa štvorice opozičných poslancov je však aktuálny zákon nevykonateľný, pretože občania sa nemajú ako dozvedieť, či ho porušujú, keďže lesné cesty nie sú v teréne nijako značené. Poslanec Luboš Martinák (Smer-SD) však s týmto argumentom nesúhlasí: „To, že všade sa môžu cyklisti bicyklovať po lese, so šírkou vozovky 1,5 m a viac alebo jazdiť na koni, je skutočne výdobytok a možnosť pohybu.“

Parlamentná diskusia o zákaze cyklistov v lese vyvolala vášne najmä u predsedu SDKÚ-DS Pavla Freša: „Od čias Márie Terézie sa tu zavedieme do stavu, ktorý je pred nevoľníctvom. Ako to, že za Márie Terézie koňmo sa dalo lesom chodiť, a za sociálneho demokrata sa nesmie? Viete, čo to je? To nie je o sociálnom demokratovi, to sú relikty stalinizmu.“

Poslanec Vladimír Fajč (Smer-SD): „Z vášho vystúpenia

vyplývalo, že v čase nevoľníctva sa po lesoch prehánali celé rodiny nevoľníkov na koňoch. Poprosil by som vás, pretože zjavne disponujete nejakými štatistickými údajmi, koľko asi vtedy mali nevoľníci koňov a koľko mali bicyklov. Pokúste sa nám to povedať.“

Poslanci ešte včera večer prerokovali novelu zákona o rokovacom poriadku, ktorá posilňuje právomoci predsedu parlamentu. Na návrh podpredsedníčky Jany Laššákovvej však návrh prerokovali netradične – až po 19. h, čiže po skončení riadneho rokovacieho času. Zákon prerokovali expresne za pár minút a dnes ho už poslanci stihli posunúť do druhého čítania.

Zdroj: slovenský rozhlas

Vyšlo druhé číslo Cykloturistických noviniek.

Slovenský cykloklub vydal už druhé číslo svojich noviniek, kde si môžete prečítať zaujímavé články o cykloturizme na Slovensku.

Viac tu: http://www.cykloklub.sk/data4/Cykloturisticke_novinky_022012.pdf



NOM NOM

NOM

(mňam, mňam, mňam)

komunitná recyklačná zábavka.
Každú stredu po 18.00 v YMKA - BA

Kuchynka pozdravuje Recyklíček do Žiliny

Velorúcia a nastolenie Cyklokracie
práve prebieha...



Zo sveta.

Los Angeles zavádza Cyklopriateľské ulice

Odbor dopravy v Los Angeles začal v meste zavádzať nové dopravné značenie. To má upozorniť všetkých účastníkov cestnej premávky, či už motoristov, chodcov ako aj cyklistov, že na danej ulici nájdu jednak dopravnú infraštruktúru pre cyklistov ako aj ostatné prvky, ktoré môžu cyklisti využívať.

Tieto Ulice priateľské k cyklistom nie sú cykloulice ako ich poznáme z Nemecka, Holandska alebo Dánska. U nás by to boli klasické ulice s cyklopruhmi alebo cestičkami pre cyklistov avšak s tým rozdielom, že v LA budú na všetkých križovatkách ako aj samotných takýchto uliciach vyznačené príslušné dopravné



značky ako je vidieť na obrázku. Tie upozornia jednak motoristov, že sa nachádzajú na ulici, kde je zvýšený pohyb cyklistov a jednak navádzajú aj cyklistov, aby používali takýto spôsob komunikácie. Tu sa páči prístup v dopravnom plánovaní, kde berú do úvahy skutočne celý uličný priestor, u nás by to brali iba ako cestu pre autá a na cyklistov (ak by mali vôbec nejaký pruh) by použili technokratický prístup v označovaní miest kde končí a začína cesta pre cyklistov:-.)

zdroj:bicyclela.org

Londón pripravuje zmeny pre cyklistov

Londón by chcel vylepšiť podmienky pre cyklistov v rámci dopravnej infraštruktúry. Osadí širšie cyklopruhy v dopravnom priestore, ohraničené obrubníkmi. znížiť riziko nebezpečných odbočení prostredníctvom vlastného signálu na semaforoch. taktiež pre chodcov plánuje širšie a priamejšie priechody, aby mohli rýchlo prejsť na druhú stranu. Pre MHD zase vyhradené bus pruhy zabezpečujúce preferenciu. Navyše pre ľudí chce viac životaschopných miest, kde by mohli relaxovať alebo posediť pri dobrej káve alebo čaji.



Obyvatelia môžu aj navrhovať vlastné lokality, ktoré by si podľa nich žiadali zlepšenia.

Sviežo zelené cyklo pruhy v Portlande.

Tento týždeň sa v Portlande vyznačili nové svetlozelené pruhy pre cyklistov. Portland vyznačil pruhy aj v minulosti na zeleno, avšak tieto sú úplne novou technológiou. Pokým starý náter sa robil prostredníctvom termoplastov, ktoré sa museli za tepelne nalepovať na vozovku, nová technológia sa nazýva HOTLINE® Fast Dry Latex Traffic Marking Paint, čo je v skratke latexová rýchloschnúca farba s protišmykovou úpravou, nazývaná aj ako Sharkgrip.



Podotýkam, že všetko toto urobil samotný Portlandský odbor dopravy, ktorý len tak nezobral hocikáku farbu, ale pekne otestoval všetky možné možnosti. Viď obr. dole:



Figure 1. Photo of color treatment test swaths

Len pre porovnanie na akých pruhoch jazdili dovtedy:



Zo sveta.

A teraz detail:



© Jonathan Maus/BikePortland

To sa im smeje, keď majú takú farbu:-)



© Jonathan Maus/BikePortland

zdroj:bikeportland.org



Fröhlich und ohne Sorgen radeln wir durch die Welt,
Wir denken nicht an morgen und rasten wo's uns gefällt.

Report



tomas peciar

Ako sa bicykluje
v Londýne a
konferencia
dobrá klíma pre
všetkých 2012.

Report

Londýn a cykloinfraštruktúra

Mesto Londýn má pokročilú cyklistickú infraštruktúru, ktorú aktívne buduje už cca 10 rokov. Najväčší rozmach však zažila počas obdobia primátora Borisa Johnsona, aktívneho na čele tohto megalopolisu už od roku 2008, ktorý sa sám podpisuje iba ako "Boris". Zrejme aj takto je bližšie k obyvateľom svojho mesta. Počas jeho služby mestu sa spravilo suverénne najviac cyklotrás. Samozrejmosťou je možnosť bicyklovať v autobusových pruhoch.

Noovinka, ktorá sa v Londýne podarila v poslednej dobe, sú tzv. cycling highways, alebo po slovensky cyklodiaľnice. Tieto modré široké pruhy vedú najmä z okrajových štvrtí do centra tak, aby cyklista bol stále prioritne vedený s prednosťou oproti bočným uliciam. Križovatky sú taktiež riešené v prospech cyklistov, napr. preferenciou cez dopytové tlačidlo na zelený semafor. Taktiež komfortne predsadený priestor pred križovaním.



Všade okrem bikesharingových staníc nájdete aj štandardné stojany typu U. Viacero krytých stojanov je v obytných štvrtiach a taktiež v rámci zastáviek Underground. Ľudia však parkujú všade kde sa dá.



V Londýne je nahlásených každý rok okolo 15000 ukradnutých bicyklov. Dokonca sme zazreli aj Borisove reklamy na najfrekventovanejších miestach krádeží, kde Boris dával na známosť, prečo je lepšie si práve sem neparkovať bicykel a keď si ho tam už teda dať musíte, tak len na vlastnú zodpovednosť. Ďalej sú tam informácie o poistení bicyklov.



V mestskej ako i prímestskej doprave máte možnosť cestovať s bicyklom. V metre ako i nadzemke sme videli veľké množstvá dochádzačov do práce s typickými anglickými skladačkami.

Cyklistická kaviareň Look Mum – No Hands, kde sme stretli nášho kamaráta, inak profi kameramana Mika zo Slovenska, je skvelé miesto pre stretávanie komunity. Okrem dobrých káv a čajov (či piva) tu dostanete aj nutnú výbavu ako napr. plášte, duše alebo náradie na opravu bicykla. A to aj cez víkendy.



Londýn a bike sharing (systém verejných bicyklov)

V júli 2010 začal fungovať systém zdieľaných mestských bicyklov, ktorý mal 6000 bicyklov dostupných na 400 miestach širšieho centra. Momentálne je systém zlepšený a na 570 miestach parkuje flotila 8000 bicyklov. Prvá pol hodina je vždy zdarma, registrácia je povinná. Členstvo v systéme si môžete vytvoriť na debetnú či kreditnú kartu a to aj online.

Samozrejme sme si bicykle poriadne vyskúšali. Jazdí sa na nich výborne, bezpečne, v stojane bike svieti na červeno, ak je poškodený, resp. nahlásiť ho ako poškodený môžete aj vy. Takáto funkcia však potrebuje aj zodpovedných obyvateľov, aby jeden nenahlásil zo srandy všetky bicykle ako pokazené.

Jediný a v Londýne pochopiteľný problém je hľadanie voľnej parkovacej stanice v centre mesta. Chceli sme sa dostať do známej, vykričanej a umeleckej časti SOHO, avšak v blízkosti sa nám nepodarilo nájsť voľnú stanicu. Keďže sme boli traja cyklisti a zväčša bolo voľné iba jedno alebo dve miesta, nedalo sa vrátiť späť bicykel. Takto sme prešli asi šesť staníc s bicyklami. Ak sa na stanici prihlásite a nemáte voľné miesto, pripočíta sa vám 15 minút ku kreditu, aby ste mohli nájsť najbližšiu voľnú stanicu.

Konferencia Good climate for all

Na záver cyklokoaličnej cesty sme boli na konferencii o podnebí, na ktorej sa zúčastnili zástupcovia súkromných firiem, štátnej správy ako aj tretieho sektora. Ešte pred registráciou sme sa hneď pri vstupe potešili veľkému rollupu s nápisom: "Burn Calories – Not Petrol – Use your Bike"



Report

Po krásnom až štátnickom príhovore Connie Hedegaard Európskej komisárky pre klimatické zmeny sme vypočuli ďalších rečníkov o dôležitosti konferencie a hrozby klimatických zmien



Začali Workshopy. My sme sa samozrejme zúčastnili workshopu o doprave, ktorý bol síce ráno plný, ale vzhľadom na to, že sme mladí a nekludní, sme sa tam dostali medzi prvými a obetovali kávu. Tento workshop prebiehal za veľmi kvalitného vedenia facilitátorky z USA. Množstvo otázok sa viazalo k limitom EU-20 (EU-2020 si EÚ stanovila za cieľ znížiť emisie skleníkových plynov o 20 %, zlepšiť energetickú účinnosť o 20 % a zvýšiť podiel energie z obnoviteľných zdrojov na energetickom mixe na 20 %) a EU-50 (EU-2050 Má za cieľ zviditeľniť existujúce nákladovo efektívne riešenia, vďaka ktorým EÚ dokáže do roku 2050 znížiť emisie skleníkových plynov o 80 – 95 % a dosiahnuť tak cieľ, ktorý si stanovila), kde sme hľadali riešenia ako pomocť svet, ktorý je klimaticky chorý. Pri stole sa našlo aj zopár skeptikov, ktorí stále spomínali krízu a že bude veľmi ťažké tieto limity dodržať.

My ako cyklopropagačné občianske združenie si samozrejme myslíme, že práve kríza je možnosť a šanca začať uvažovať viac lokálne, prepravovať sa aj na bicykli a bez emisií. Vhodnou kombináciou MHD, bicykla, pešibusu a použitia auta len pre väčšie nákupy alebo pri obsadení 3+ je však aj táto situácia riešiteľná. Bohužiaľ z nášho pola pôsobenia sa nedostaneme k limitom pre lodnú dopravu, kde sa prevážajú obrovské množstvá kontajnerov medzi kontinentmi, často iba kvôli dotáciám tej-ktorej krajiny na určitý druh potraviny alebo produktu.

Úchvatná a krásna noovinka bola tabuľa, na ktorú v reálnom čase kreslili dvaja páni infografiky.

Veľké množstvo dobrého materiálu si môžete prečítať na stránkach konferencie venovaným doprave <http://world-you-like.europa.eu/en/why-it-matters/travel-transport/>

*dobrá klíma pre svet,
ktorý mám rád*

Tu sú tri krátke informácie, ktoré snáď nemusíme prekladať:

- A typical car is used only 4% of its lifetime, sitting idle for the remaining 96%. Why not make more efficient use of it by car sharing? The increasing popularity of car sharing is relieving the burden on our roads by giving people the flexibility to drive only when they really need to – without having to buy a car.
- A bus can carry up to 40 passengers while occupying the road space of only three cars. This lowers congestion and emissions, and gives passengers a chance to relax with a book or their iPod.
- Biking helps to promote cardiovascular fitness, burn calories, strengthen heart rate and enhance concentration.



CLIMATE ACTION

VISIONS for a WORLD you LIKE...



Technológie.

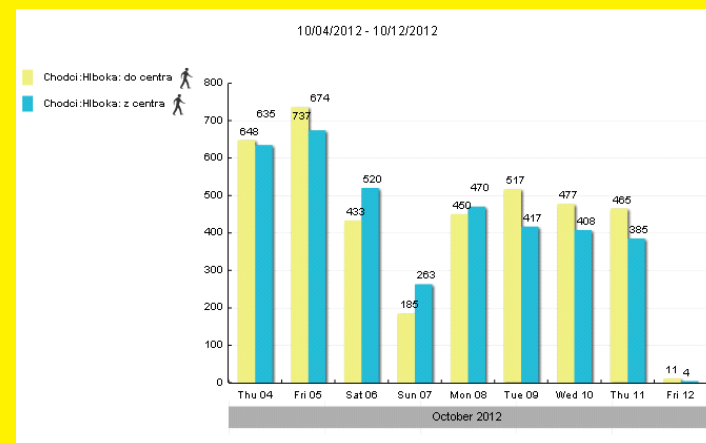
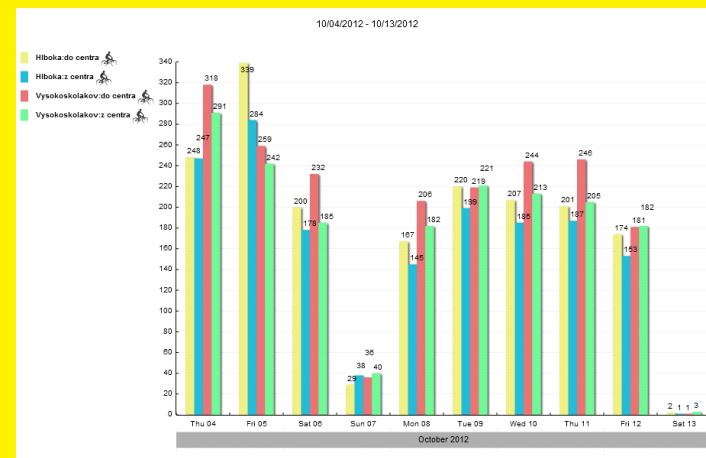
Žilina má ako prvá automatické sčítače pre cyklistov.

Mesto Žilina je prvým mestom na Slovensku, ktoré inštalovalo automatické sčítače cyklistov. Sčítače dokážu jednak **spočítať cyklistov ako aj odlišovať ich smer**. Využitie takýchto dát je potrebné pri dopravnom plánovaní ako aj monitorovaní cyklistov na mestských komunikáciách. Doteraz bolo možné získať údaje iba klasickým sčítaním prostredníctvom ľudí, ktorí počítali ručne cyklistov.

Inštalované boli dva typy, jeden monitoruje čisto cyklistov a druhý monitoruje ako aj odlišuje cyklistov a chodcov. Údaje sú automaticky prenášané bezdrôtovou technológiou, pričom pracovníci mestského úradu tak môžu monitorovať a analyzovať údaje cyklistov. Dáta sa následne môžu vyhodnocovať jednak v závislosti od počasia, obdobia dňa ako aj intenzity.

Lokality kvôli bezpečnosti sčítačov radšej neuvádzame. Len pre zaujímavosť, za 4. október tak zaznamenali vyše 1000 cyklistov, čo je na október zaujímavé číslo a sedí s [prieskumom, ktorý bol vykonaný v júni](#) toto roka, kedy sa monitorovali cyklisti 12 hodín.

Sčítače boli zakúpené prostredníctvom [medzinárodného projektu Central Meetbike](#), v rámci ktorého je mesto Žilina partnerom. Teraz je na meste, aby ich aj efektívne využívala. Samotné dáta sú významné aj z dôvodu, že poskytujú cenné informácie, koľko cyklistov sa vygeneruje, ak je postavená cestička pre cyklistov.



Jazda po (ne)existujúcej Rajeckej cyklomagistrále

Hľadanie Rajeckej cyklomagistrály

V sobotu 22. septembra sa v Rajeckých Tepliciach uskutočnila akcia s názvom jazda po (ne)existujúcej Rajeckej cyklomagistrále. Akcia predchádzala hlavnej Veľkej jesennej Cyklojazde, ktorá sa konala na území mesta Žilina, pričom obe akcie sa konali v rámci Európskeho týždňa mobility.



Riešenia.

Cieľom cyklojazdy po RCM bolo poukázať na každodenným cyklistom nevyhovujúcu trasu súčasného vedenia červenej cykloturistickej značky cez obchádzku obcami Rosina, Višňové a Turie na cestu I/64, kde intenzita vozidiel dosahuje až 15509 vozidiel za deň (údaj z roku 2010). Napriek tomu sú mnohí cyklisti nútení každodenne túto cestu využívať pri ceste do práce, školy, alebo do viacerých turisticky atraktívnych miest v rajeckej kotline. Hlavne v letných mesiacoch túto cestu využíva veľké množstvo ľudí na dochádzanie na kúpalisko v Rajeckých Tepliciach, keďže v Žiline sú možnosti kúpania obmedzené.

Trasa samotnej cyklojazdy viedla pozdĺž cesty a železnice, približne v koridore, s ktorým uvažuje UPN VÚC Žilinského kraja. Účastníci cyklojazdy sa tak na vlastné oči mohli presvedčiť, že v danom koridore sú dostatočné priestorové možnosti pre vybudovanie cestičky pre cyklistov. Navyše značnú časť cyklotrasy by bolo možné vybudovať na pozemkoch vo vlastníctve ŽSR, alebo ochrannom pásme železnice či cestnej komunikácie. V Rajeckých tepliciach viedla trasa cyklojazdy po miestnych komunikáciách, na ktorých sú už nainštalované rôzne prvky upokojenia dopravy z dôvodu prítomnosti škôlky a spomínaného kúpaliska. Ešte v obci sme však boli nútení využiť cestu I/64, na ktorej navyše takmer v celej dĺžke chýba spevnená krajnica a cyklisti sú tak nútení jazdiť v jazdnom pruhu vozidiel. Na konci obce je však možné odbočiť vpravo smerom na obec Stránske, kde sa po prejení mosta cez Rajčianku a zabočením vľavo dostaneme na poľnú cestu, ktorou sa dá dostať až pred obec Porúbka.



nášho asi 5 minútového presunu (spojenom s fotením) cez železničný most, po ňom prešli traja peši. Za Porúbkou už bolo možné pokračovať peknou nespevnenou cestičkou až do Lietavskej Lúčky, odkiaľ sa už dá dostať vcelku bezpečne po miestnych komunikáciách až do Žiliny.



Priecestie a priepust medzi obcami Rajecké teplice a Porúbka

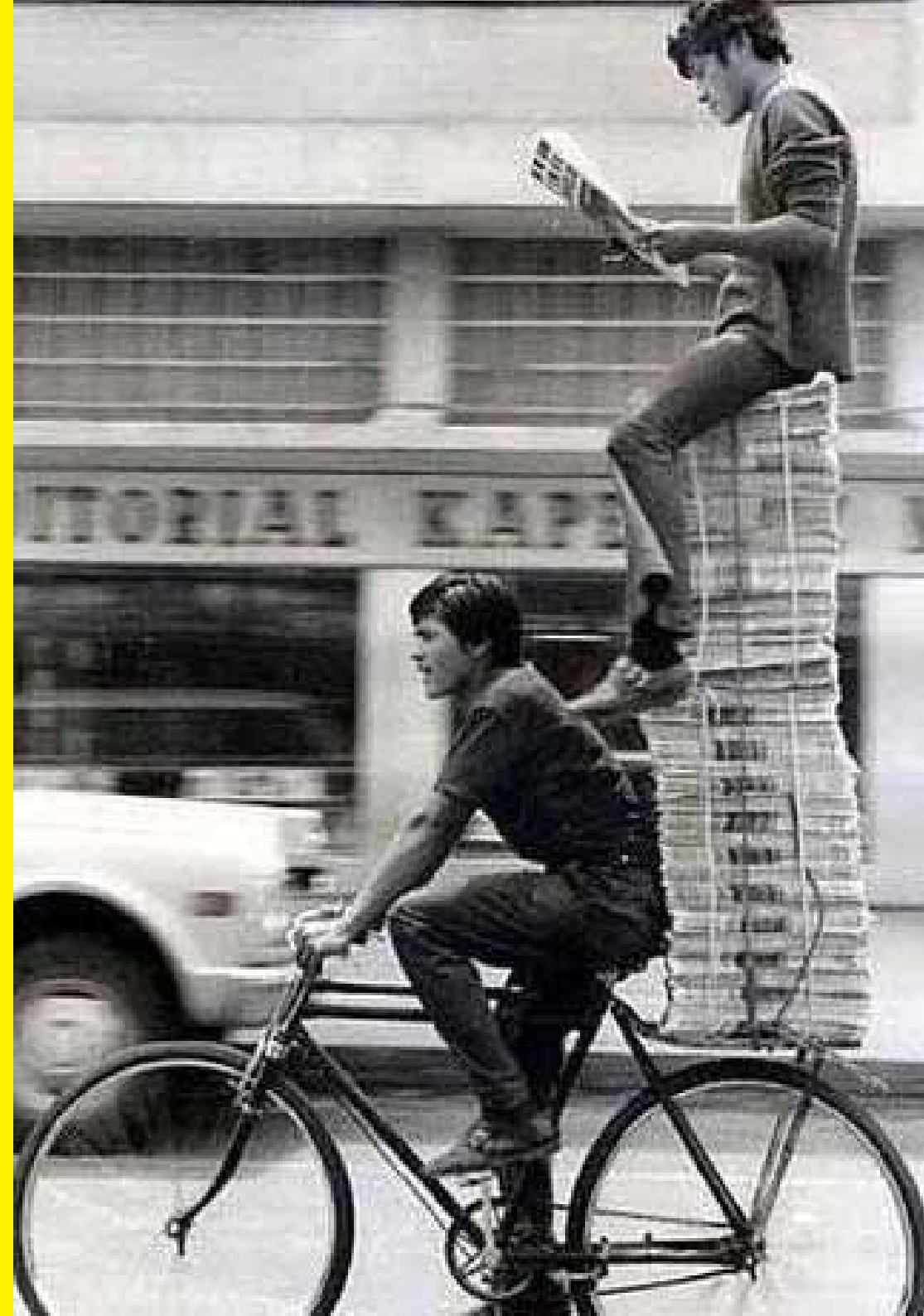
V Porúbke sme si opäť mohli vybrať medzi jazdou po hlavnej ceste alebo využitím poľnej cesty a železničných mostov na trati Žilina - Rajec. Keďže sme chceli preskúmať alternatívne trasy vybrali sme si poľnú cestu. Na nej bolo vidno, že je pomerne často využívaná miestnymi a aj počas



Trasa cyklojazdy medzi Porúbkou a Lietavskou Lúčkou

Časť trasy z Rajeckých Teplíc po Kamennú ulicu v Žiline merala približne 12 km, čo by po vyasfaltovaní celej trasy pri priemernej rýchlosti 25 km/h umožňovalo absolvovanie trasy za menej ako pol hodiny (pri športových 40 km/h by to bolo 18 minút), pričom cesta vlakom trvá cez 20 minút. Trasa po hlavnej ceste má približne rovnakú dĺžku (11,7 km), no v dopravnej špičke sa môže predĺžiť čas potrebný na jej prejdeanie z dôvodu vysokej intenzity dopravy a nevyhovujúceho šírkového usporiadania komunikácie na viacerých úsekoch aj na viac ako 20 minút.

Istou brzdou budovania tejto cyklistickej cesty by však mohla byť potreba výstavby troch mostov pri obci Porúbka cez Rajčianku a jej prítoky. Inak by však postačovalo terén iba mierne vyrovnať a pre účely cykloturistov vysypať štrkodrvou, prípadne R-materiálom, pre účely každodenného dochádzania do práce pravdepodobne spevniť vrstvou asfaltu (cyklomagistrála by tak mala širšie využitie). Pozitívom však je existencia železničných priecestí na všetkých križovaniach so železnicou na trase a čiastočne bicyklom vyjazdené niektoré úseky. Je tak aj priamo v teréne vidieť, že trasa má perspektívu širokého využitia obyvateľmi priľahlého územia.





උපදෙස් AZHBY හි ඔබේ අත්පිටිනවා, පාලන, නිවැරදි, ජිවිතය, ජීවිතය, ජීවිතය, ජීවිතය, ජීවිතය, ජීවිතය, ජීවිතය...

ඔබේ අත්පිටිනවා ජීවිතය ජීවිතය ජීවිතය

Technológie.

Služba, ktorá zvyšuje bezpečnosť

Holandské mesto Zwolle zahájilo prevádzku telefonickú linku, na ktorej sa môžu občania vyjadrovať a ohlasovať nevhodne umiestnené stĺpiky na cyklistických cestičkách. Vďaka podobnému projektu bolo v meste Amersfoort odstránených už 90 prebytočných stĺpikov.

Či už z pohodlia domova, alebo na ceste s bystrým telefónom (smartphonom), obyvatelia mesta Zwolle majú na internetovej stránke www.zwolle.nl/fietspalen k dispozícii pozície všetkých stĺpikov. Stránka okrem zobrazenia charakteristík stĺpikov umožňuje vyjadriť sa či ich treba odstrániť, alebo aspoň vizuálne zvýrazniť.

Na jeseň roku 2012 je v pláne vybrať 5 najnebezpečnejších stĺpikov a zobraziť na stránke tejto služby. Tieto stĺpiky by mala samospráva následne odstrániť, alebo aspoň vizuálne zvýrazniť.



Príklady z týchto dvoch miest iba ukazujú, akým jednoduchým spôsobom môžu samosprávy komunikovať so svojimi občanmi a spoločne formovať mestskú infraštruktúru. Kto iný by sa k tvorbe tejto infraštruktúry mal vyjadrovať, ak nie tí, pre ktorých táto infraštruktúra má slúžiť...

Zdroj: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=Nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Zwolle+opens+a+hotline+for+dangerous+bike+posts+and+bollards>.

Problém z množstvom parkovacích miest pre bicykle

Slovensko nie je jediná krajina, ktorá má vo svojich mestách problém s počtom kvalitných parkovacích zariadení, stojanov, alebo prístreškov. Podobný problém má aj Holandsko, aj keď trochu iným spôsobom ako my.

Slovenská realita je taká, že mestskému cyklistovi občas zaberie chvíľu čas, pokým nájde kvalitný a „oficiálny“ stojan na bicykle. Vo všeobecnosti ale platí, že bicyklov, ako aj stojanov v našich mestách nie je tak veľa, ako je tomu v spomínanom Holandsku. Tam sa situácia s parkovaním vyhrotila natoľko, že miestne samosprávy začali vytvárať politiku obmedzovania doby parkovania bicyklov v centre svojich miest.

Pre Slováka znie takéto opatrenie absurdne, obmedzovať dobu parkovania bicyklov v centre mesta, pre Holanďanov to začína byť nevyhnutnosť, ak chcú

udržať svoje centrá miest priechodné a nezaplnené hĺbkou oceľových konštrukcií na dvoch kolesách. Uvedieme si príklady z dvoch miest, ako takýto systém funguje:



Amsterdam

Amsterdam vo všeobecnosti, ale hlavne jeho centrum, trpí na premnoženie bicyklov, o ktoré ich majitelia nejavia záujem. Je to buď kvôli tomu, že sú rozbité, nepojazdné, alebo proste na ne zabudli. V obytných štvrtiach Amsterdamu už istý čas platí pravidlo, ak je nejaký bicykel nechaný na verejnom mieste viac ako 6 týždňov, bude odstránený. Novinkou v centre Amsterdamu je obmedzenie parkovacieho času dokonca na dva týždne a na námestí Leidseplein je možné bicykel zaparkovať už len na dobu jedného týždňa.



Riešenia.

Zutphen

Samospráva mesta Zutphen vymyslela zase parkovací systém pri svojej vlakovej stanici, ktorý sleduje presný čas, kedy bol bicykel odložený na svoje parkovacie miesto. Systém parkovania bicykla do špeciálneho stojana je plne elektronický a umožňuje parkovanie bicykla len po dobu 10 dní. Po prekročení tohto časového limitu je majiteľovi bicyklu účtovaný poplatok 1,2 € za každý deň navyše, no po uplynutí ďalších piatich dní je bicykel odstránený a umiestnený do bicyklového skladu. Odtiaľto si ho môže majiteľ za poplatok 25 € vyzdvihnúť počas 2 a pol mesačnej lehoty. Zaujímavosťou tohto parkovacieho systému je, že na digitálnom displeji pri vchode do parkovacej stanice majú cyklisti možnosť vidieť voľné parkovacie miesta, ktoré sú k dispozícii.

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Amsterdam+to+restrict+the+duration+of+street+parking>
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=New+bicycle+parking+system+in+the+Zutphen+bike+park>

Technológie.

Cyklistické aplikácie do vášho telefónu

Richard Weber

Počet aplikácií, ktoré v poslednej dobe vznikli pre bystré telefóny (smartphony), je takmer nespočítateľný. Medzi tisíckami aplikáciami, ktoré je možné nájsť na stránkach Apple, alebo Google Android, boli desiatky vytvorené pre potreby nás cyklistov, alebo účastníkov cestnej premávky.

Jedna z najnovších aplikácií na trhu sa volá 'Positive Drive', teda Pozitívna jazda. Ak budete využívať túto aplikáciu, bude vás odmeňovať za dobré správanie sa v cestnej premávke. Šofér, ktorý bude dodržiavať maximálnu povolenú rýchlosť, alebo bude jazdiť mimo špičky, získa bonusové body. Body sa taktiež dajú získať jazdením na bicykli namiesto využívania auta. V Holandsku, kde táto súťaž prebieha, môžu ľudia využívajúci túto aplikáciu súťažiť o ceny, ktoré do súťaže poskytl miestne malé a stredné podniky.

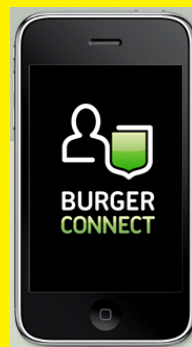
Okrem zámeru zmeniť návyky jednotlivcov, aplikácia je vytvorená tak, aby sa údaje, ktoré bude vďaka nej možné zozbierať, mohli využiť pre potreby odborníkov. Údaje sa automaticky umiestňujú na internetovú stránku, kde môžu byť analyzované a môžu sa z nich vyvodiť závery o trasách cestovania, rýchlosti, zdržaniach, alebo miestach, kde musia cyklisti dlho čakať na semaforoch.

V časopise Fietsverkeer, ktorý vydáva holandský cyklistický zväz (Dutch Fietsberaad), bol nedávno zverejnený zoznam rozličných cyklistických aplikácií. Napriek tomu, že tieto aplikácie väčšinou nie sú vytvorené v slovenskej, alebo českej mutácii, určite je zaujímavé uviesť si pre inšpiráciu zoznam niektorých

z nich, spolu s popisom, na čo sú zamerané.

1. Burger Connect

Táto aplikácia slúži na zaznamenanie problémov, s ktorými sa môže stretnúť bežný cyklista pri svojej ceste, ako sú napríklad rozbité cyklocestičky alebo chodníky. Vďaka aplikácii má užívateľ možnosť odoslať do databázy fotky takýchto miest, pričom by táto databáza mala slúžiť pre potreby samospráv, ktoré sa o tieto miesta majú starať.



2. Bike theft

Táto aplikácia slúži na registrovanie ukradnutých bicyklov a má umožniť človeku, ktorý si kupuje bicykel z druhej ruky, aby zistil, či nebol daný bicykel v minulosti ukradnutý. Do databázy bicyklov je možné vložiť a vyhľadať informácie o značke bicyklu, čísle rámu, alebo čísle čipu (ak bol súčasťou bicyklu), ktorým bol ukradnutý bicykel označený.



3. Ridetracker

Toto je jedna z mnohých aplikácií, ktoré umožnia užívateľovi sledovať svoju trasu. Aplikácia poskytuje informácie o prejdenej vzdialenosti, priemernej rýchlosti a pod.



4. ViaStat Dashboard

Toto je dopravná aplikácia poskytujúca informácie o miestach dopravných nehôd.



5. "It's Better By Bike"

Táto aplikácia funguje iba v Holandsku a meria prejdené kilometre na bicykli. Aplikácia vznikla ako súčasť kampane "It's Better By Bike" (Na bicykli je to lepšie). Registrovaní účastníci tejto kampane, ktorí pravidelne cestujú do práce na bicykli získajú nakoniec odmenu.



<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=More+Apps+for+cyclists+and+traffic+specialists>

Cykloturistika: SALZBURG – PASSAU – LINZ – WIEN – BRATISLAVA NA BICYKLI

Tento rok sme sa s otcom rozhodli absolvovať najfrekventovanejšiu cyklotrasu starého kontinentu a teda Dunajskú cyklotrasu, resp. Donauradweg. Najznámejší a najobľúbenejší úsek tejto trasy je Passau – Wien. My sme sa však rozhodli ísť vlakom do Salzburgu a odtiaľ sa postupne napojiť na Donauradweg. Samotná doprava do krásneho mesta Salzburg však neprebiehala úplne bez komplikácií. V Petržalke sme nastúpili na vlak, ktorý mal konečnú stanicu vo Wien Südbahnhof, odtiaľ sme však ešte museli zdolať približne 5 km dlhý úsek, aby sme sa dostali na Wien Westbahnhof. Keďže sme chceli využiť výlučne Viedenské cyklotrasy a cyklopruhy, rozhodli sme trasu si pripraviť vopred a to s využitím aplikácie na stránke: www.anachb.at/radroutenplaner. Samotná cesta vlakom do Salzburgu už prebiehala bez akýchkoľvek komplikácií a trvala približne 3 hodiny.

Salzburg – most ponad rieku Salzach



V Mozartovom meste sme sa poobzerali po námestiach a romantických uličkách plných turistov. Keďže už boli dve hodiny poobede a ešte sme chceli zopár kilometrov v ten deň zdolať, museli sme sa čo najskôr dostať k rieke Salzach, popri ktorej sa dostanete až do nemeckého mesta Burghausen a odtiaľ do Passau. Rieka Salzach tvorí prirodzenú hranicu medzi Nemeckom a Rakúskom, resp. medzi Bavorskom a Horným Rakúskom. Cyklotrasa je vybudovaná na Rakúskej strane rieky a je tvorená prevažne spevneným povrchom – asfaltom (asi 80%) , zvyšok je nespevnený povrch – štrk. V prvý deň sme najazdili 85 km, a prvú etapu cesty sme ukončili v rakúskej dedinke Ettenau. Ubytovali sme sa však na druhej strane rieky, v malebnom bavorskom mestečku Tittmoning. Za ubytovanie sme platili spolu 50 eur bez raňajok, t.j. 25 eur na osobu. Prekvapili nás nízke ceny niektorých tovarov v tamomšom Penny Markete. Jedno nemecké pivo v plechovke stálo len 45 centov a originálny 200-gramový syr camembert predávali za 99 centov!

Jeden z početných mostov medzi Rakúskom a Nemeckom



Tauernradweg



Cyklotrasa pri rieke Salzach



Na druhý deň nás hneď zrána prekvapila zatiahnutá obloha, bolo však na pocit veľmi príjemne a tak sme čo najskôr vyrazili ďalej. Cez most sme sa vrátili do rakúskeho Ettenau, odtiaľ sme išli chvíľu po hlavnej ceste a napojili sa na Tauernradweg, ktorá však už nevedla popri rieke Salzach, ale po tamojšej pahorkatine. Tento deň nás teda čakali mierne klesania a stúpania, čo bola celkom príjemná zmena, keďže deň predtým sme išli stále iba po rovine. Tauernradweg nás doviedla až do rakúskej obce Ach. Odtiaľ sme sa rozhodli zostúpiť nižšie, prejsť cez most ponad rieku Salzach až do bavorského mesta Burghausen. Vedeli sme však, že to čo zídeme, budeme musieť opätovne vyšliapať a vrátiť sa do Rakúskeho Ach na Tauernradweg. Asi 5 km od Achu sa riečka Salzach vlieva do rieky Inn. S využitím Tauernradweg sa dostaneme až do Hornorakúskeho mesta Braunau am Inn. Tu sa cyklotrasa končí pár

cykloturistika

metrov pred krásnym kostolom s veľkými vežovými hodinami a prechádzame na novú trasu Innradweg (z prevažnej časti malý štrk), ktorá nás napokon dovedie až do Passau. Od mesta Braunau prakticky až po Bratislavu ideme stále po rovine. Po Innradweg sme sa dostali do charizmatického rakúskeho mesta Schärding, kde sa oplatí na chvíľku zastáť a len tak si vychutnávať úžasnú atmosféru. Každý zo stredovekých domov je natretý inou farbou, cítite sa tam ako v rozprávke.

Mesto Schärding



Do Passau sme prišli okolo šiestej večer, hneď sme sa aj ubytovali v okrajovej časti mesta za 50 eur na noc aj s raňajkami. V meste sa začína najfrekventovanejší úsek celej Dunajskej cyklotrasy, je akousi mekkou cyklistiky. Toto mesto je zaujímavé tým, že sa tu v jednom bode vlievajú do seba 3 rieky a v Dóme sv. Štefana je vôbec najväčší organ na svete. Mekka cyklistov nám svojou atmosférou pripomínala mesto pri stredozemnom mori. Na naše prekvapenie sme sa v centre mesta najedli za skoro slovenské ceny. Dali sme si pizzu, ku ktorej sme dostali aj výborný šalát, platili sme za to každý 7 eur. Za

pol litra Merlotu, ktorý už však bol nižšej kvality, sme zaplatili 7,50 eur. Dnešná etapa bola dlhá 110 km. Ďalší deň sme sa zobudili do typického jesenného rána zo zatiahnutou oblohou, s teplotou okolo 15°C a mrholením. Naraňajkovali sme sa a vyrazili ďalej. Z Passau sme išli približne 25 km po nemeckej strane Dunaja, kde sa jednalo buď o cyklotrasy oddelené od ciest, alebo na niektorých úsekoch bolo nutné využiť málo frekventované cesty. Po 25 km nás z ničoho nič prekvapila tabuľa „Republik Österreich“ a boli sme zrazu v Rakúsku. Postupne sme sa dostali do jedného z najkrajších úsekov celej trasy, kde si Dunaj prerezával cestu cez miestne pohorie a meandroval. V tejto časti trasy sa išlo takmer stále cez les, avšak po asfaltovej cyklotrase. Povrch bol veľmi kvalitný, dovolíme si povedať, že nie starší ako 3 roky. Pohorie začalo ustupovať až pri meste Aschach. Odtiaľ až po Linz sa išlo po rovine a úsek bol pomerne dosť monotónny a nezáživný. Samotný Linz sa samozrejme oplatí pozrieť, je to typicky pekné a upravené Rakúske mesto. Nám však stačila na Linz polhodina, prišli sme sem hlavne ochutnať linecké kolieska. Po krátkom zhliadnutí osláv známeho rakúskeho piva na námestí spojeného s ich folklórom, vyrážame ďalej a dostaneme sa do industriálnej časti Linzu, ktorú však vidíme iba z druhej strany Dunaja. Keďže už máme za sebou 110 km, zhodnotili sme, že na dnes stačí a ideme sa ubytovať. Nocľah sme našli v historickom meste Steyregg, ktoré je vzdialené približne 1,5 km od Dunajskej cyklotrasy. Zaplatili sme spolu 52 eur, aj s raňajkami. Tu sme aj prvýkrát ochutnali rakúsky burčiak Sturm, štvrté litra za 2,50 €.

Rakúsko – loď premávajúca medzi ľavým a pravým brehom Dunaja



Stravovacie možnosti popri Dunajskej cyklotrase



Dunajská cyklotrasa – Aschach



Linz



Zobudili sme sa ako inak do zatiahnutého rána. Meteorológovia síce predpovedali pre celé Rakúsko jasno, do 11-tej hodiny nás však sprevádzala nízka oblačnosť a teplota okolo 10 stupňov. Dunajská cyklotrasa nás dovedla priamo do mesta Mauthausen,

cykloturistika

ktoré je často vnímané v súvislosti s koncentračným táborom počas 2. svetovej vojny. Na nás však mesto zapôsobilo veľmi dobrým dojmom, meštianske domy mali najkrajšiu architektúru spomedzi všetkých miest, ktoré sme v Rakúsku na Dunajskej trase videli. Na koncentračný tábor v ňom nie je ani jeden odkaz. Od Mathausenu vystupuje Dunaj ako prirodzená hranica medzi Horným a Dolným Rakúskom. Po istej vzdialenosti prechádzame cez most na pravý breh Dunaja a dostávame sa do Dolného Rakúska. S Horným Rakúskom sa tak nadobro lúčime. Dunajská cyklotrasa obchádza mesto Amstetten, ktoré negatívne preslávil Josef Fritzl. Dostávame sa ďalej do ďalšieho zaujímavého mestečka Ibbs, cyklotrasa vedie priamo jadrom mesta, ktoré je veľmi pekne zachované. V čase nášho prechodu centrom mesta sme narazili na prezentáciu výrobkov z Toskánska, Sicílie a ďalších častí Talianska. Nedalo nám neochutnať červené víno, ktoré nám pripomenulo náš obľúbený Merlot. S istým sebazaprením športovcov sme sa zdvihli a išli ďalej. Dorazili sme až do mesta Melk s nádherným kláštorom na kopci, kde sme sa aj ubytovali, tentokrát za 54 eur na noc aj s raňajkami. Predtým ako sme si išli ľahnúť, sme ani len netušili, že najkrajší úsek celej trasy nás čaká na druhý deň.

Mathausen



Dunajská cyklotrasa – Dolné Rakúsko



Ibbs – cyklotrasa prechádza jadrom mesta



Melk



Ďalší deň sa zobúdzame o ôsmej, konečne do slnečného rána. Naraňajkujeme sa a vyrážame ďalej. Prichádzame do oblasti Wachau a teda, ako sme už spomenuli, najkrajšej časti celej Dunajskej cyklotrasy. Čím je vlastne Wachau také výnimočné? Prírodou, ale aj architektúrou, ktoré sú v akejsi úžasne symbióze. Wachau spolu s oblasťou Neusiedler See sú najvýznamnejšie vinárskej oblasti Rakúska. Rozdiel je však v tom, že zatiaľ čo svahy, na ktorých sa pestuje vinič pri Neusiedler See sa nachádzajú na nie príliš vysokom pohorí Leitha Gebirge, tak vinič v oblasti Wachau je pestovaný na podstatne masívnejších svahoch pohoria Waldviertel. Vinič je tu vsadený do terás a preto to vyzerá veľmi pôsobivo. Veľmi by sme ľutovali, keby sme neochutnali miestne víno a tak sme hľadali nejaký ten „Heuriger“. Našli sme, ochutnali sme a boli sme spokojní. Oprobovali sme či už Veltlín zelený, rizling, ale aj červené víno, ktoré nám pripomínali svätého Vavrinca.

Po hodinke sme sa však museli zdvihnúť a ísť ďalej. Nasledujúce mesto Krems sme pre žalúdočne nevoľnosti zapríčinené zrejme bohatým nárezom so slaninkou a rôznymi pomazánkami vo vinici len obišli. Krems je však podľa dostupných informácií taktiež veľmi pekné historické mesto a zároveň aj vstupnou bránou do

oblasti Wachau. Pohorie ustupuje, scenéria sa mení a dostávame sa do nížinného reliéfu. Prechádzame mestom Tulln, 5 km za ním sa ubytujeme v hoteli s príznačným názvom „Donauhotel“, platíme spolu 60 eur. Je to teda najdrahšie ubytovanie a usudzujeme že je to spôsobené hlavne tým, že Tulln je vzdialený od Viedne už iba 30 km a čím bližšie k hlavnému mestu, tým vyššia cena. Večer sa ideme najesť do miestnej pizzerie, v ktorej na naše prekvapenie pracujú dvaja Slováci.

Wachau



cykloturistika

Terasy s viničom - Wachau



Miestne špeciality – Wachau



Wachau – jednoducho nádhera



Náš posledný deň je najkrajším a najteplejším dňom počas celého cyklovýletu. Zmenilo sa však prúdenie zo severozápadného na juhovýchodné a to znamená že nás čaká protivietor. Pomerne dosť rýchlo sa dostávame do Viedne. Viedeň ako mesto poskytuje svoje cyklotrasy takmer 1,5 miliónom trvale žijúcim obyvateľom. Nie je preto žiadnym prekvapením, že cyklotrasa vedúca na Donau Insel bola už o pol desiatej ráno veľmi frekventovaná. Približne 5-10 km pred Viedňou sa cyklotrasa rozvetvuje na minimálne 6 súbežne idúcich cyklociest, možno aj viac. Športovci, či už cyklisti, korčuliari alebo bežci sa rozptýlia a vďaka tomu tu nie je taká „premávka“. Prechádzame popri najvyššom mrakodrape celého Rakúska s názvom „DC Tower“, ktorý má úctyhodných 222 metrov. Z Donau Insel sa s využitím lávky pre cyklistov a chodcov dostávame na ľavú stranu Dunaja do zóny, kde si miestni „Gastarbeiteri“ varia, pečú a grilujú či už guláš, jahňacinu, prasce alebo rybacinu. Ďalej prechádzame popri známej nuda pláži, na ktorú hodí očkom ne jeden cyklista. Dostávame sa do industriálnej zóny OMV a pokračujeme ďalej po asfaltovej ceste. Keď opúšťame Land Wien a vstupujeme do Land Niederoesterreich (Dolné Rakúsko), povrch cyklotrasy sa mení z asfaltky na štrk. Do Hainburgu je

to nekonečne nudná cesta, kde sa viac ako 20 km nič nemení a približujúce sa Hundsheimer Berge sa ako keby vzdialujú. Konečne prichádzame do Hainburgu, kde si aj dáme niečo pod zub. Rozhodli sme sa pre pizzeriu El Pirata, kde pizza Funghi stojí okolo 8 eur. Nafúknutí ako balóny ideme ďalej do našej milovanej Bratislavy. Prvé čo vidíme sú sídlisko Dlhé Diely. Otec si pri pohľade naň neodpustil poznámku, že z diaľky vyzerá ako internáty pre študentov. Je hrozné pomyslieť si, že ľudia často v týchto „betónových skriniach“ prežijú celý

svoj život. Prechádzame hranicou Berg - Petržalka, ďalej popod most Lafranconi do Karlovej Vsi a na Dlhé Diely. Dnešná etapa mala vyše 115 km a za šesť dní sme spolu prejazdili viac ako 600km. Dunajská cyklotrasa splnila naše očakávania a preto ju aj my odporúčame ďalej, kludne aj s predĺžením o Salzburg. Želáme krásne cyklistické zážitky.

Donauinsel – Wien



Plošné upokojuvanie v Prahe – časť Karlín.

Tomáš Cach.

Úvod

Na prelomu srpna a září 2012 bylo zavedeno plošné zklidnění většiny ulic Karlína. Hlavním smyslem celého záměru je pomoci utvářet lepší místo pro život relativně rychlými a levnými prostředky. Podstatou je hledání souladu mezi tradičními hodnotami, podle kterých bylo toto nejstarší pražské předměstí založeno, se současnými požadavky a potřebami. Základním principem změn je pochopení hlavních kvalit i problémů daného území a následná snaha postupně rozvíjet pozitivita a omezovat negativa. Úpravy organizace dopravy jsou při formování veřejného prostoru nezbytnou podmínkou, s ohledem na její v současnosti dominující postavení.

V případě tradiční polyfunkční blokové zástavby by měla být dopravní funkce vůči funkci pobytové v rovnováze či v podřízené roli jakožto funkce obslužná, nikoliv naopak. Každý člověk by měl mít ve veřejném prostoru maximální možnost volného svobodného pohybu. Omezován či usměrňován by měl být pouze v případě, že by svým chováním způsoboval podstatné problémy či přímo ohrožoval své okolí. Podle toho, jaký druh dopravy pro svůj pohyb zvolíme, máme odlišné nároky a vliv na dění kolem nás. Je přirozené a logické, že čím menší prostor a rychlost nám stačí, tím volněji se můžeme a chceme pohybovat.

V současnosti je jedním z největších problémů zejména ve městech zajištění rovných demokratických podmínek pohybu pro rozdílné věkové a sociální skupiny obyvatelstva, rezidentů i návštěvníků. Dosavadním vývojem došlo k situaci, ve které má motorová, a zejména automobilová doprava zásadní vliv na utváření podmínek pro ostatní druhy dopravy i fungování celého prostoru vůbec. Často je nadřazena nad jiná témata a de facto diktuje podmínky ostatním z pozice technické, právní, politické i ekonomické. Právě v této situaci se nyní pokoušíme najít rovnováhu a dlouhodobý

jednostranný výkyv preferencí postupně usměrňovat ke kompromisu, který pomůže zvýšit kvalitu života a přiblížit se rovnocenným podmínkám pro všechny uživatelské skupiny v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Způsob provedení

Základem je opatření nazvané zóna Tempo 30, ve které je maximální povolená rychlost snížena na 30 km/h: reálná cestovní rychlost zůstává srovnatelná, avšak výrazně se zvyšuje především bezpečnost provozu. V zóně se nacházejí převážně části ulic Křížíkova, Thámová, Pernerova, Šaldova a dalších v celkové délce přes 6 km. Bez snížení rychlosti naopak zůstaly hlavní průjezdné trasy veřejné a automobilové dopravy, ulice Sokolovská, Prvního Pluku či Rohanské nábřeží.



Možnosti průjezdu územím pro automobilovou dopravu zůstaly plně zachovány beze změny, nově je navíc v naprosté většině ulic umožněn obousměrný provoz jízdních kol. Touto úpravou tak bylo odstraněno přes 5 km umělé vytvořených bariér cyklistické dopravy, které vyžadovaly mnohasetmetrové zajiždky kvůli jednosměrnému provozu vyvolanému motorovou dopravou.



Ve zklidněné zóně i na průjezdu Sokolovskou ulicí bylo snahou minimalizovat rozsah značení. S ohledem na dlouhodobé návyky obyvatel i návštěvníků však bylo na zklidněných ulicích provedeno vodorovné dopravní značení piktogramovými koridory v křižovatkách a u vjezdů ve směru, kterým v minulých letech nebylo možné jezdit. Na významných vjezdech do zóny byly namontovány zvýšené terče a případně též vyznačeny protisměrné cyklistické pruhy. Protisměrný provoz společně s veřejnou dopravou je zajištěn pouze pomocí svislého dopravního značení. S ohledem na předpokládaný vývoj lze předpokládat, že bude možné v budoucnu podstatnou část dopravního značení redukovat, zejména demontovat informace o průjezdu před křižovatkou v případě svislého značení nebo dále

neobnovovat piktogramové koridory v současném rozsahu v případě vodorovného značení. Naopak v případě zavedení zóny placeného stání dle celoměstských standardů lze bohužel předpokládat nárůst celkového objemu značení v lokalitě.



Výhledově bude možné provádět dílčí úpravy dopravního režimu, především na základě vyhodnocování pozorování přímo v terénu a dalších podnětů, zejména z řad veřejnosti. Pokud bude prokázáno, že v některých relativně delších přímých a širokých úsecích dochází k opakovanému překračování maximální povolené rychlosti, mohou být provedeny zkušebně a následně trvale další opatření. Pro změnu psychologického působení daného úseku lze výrazněji zúžit jízdní pruhy např. doplněním dalšího parkování, mohou být provedena úzká jednapruhová škrťátka a dusítka uprostřed vybraných mezikřižovatkových úseků apod. Zároveň bude v opodstatněných případech možné usměrnit průjezd motorové dopravy odlišně od současného stavu, vždy však s ponecháním obousměrného provozu jízdních kol.



V některých lokalitách pak bude možné provádět výraznější kultivace veřejného prostoru též pomocí stavebních zásahů, pokud budou zachovány v současnosti zavedené principy zklidňování dopravy. Tyto zásahy jsou však výrazně náročnější časově i ekonomicky, proto je prakticky nikdy není možné aplikovat najednou pro takto rozsáhlá území (zvláště v oblasti, která byla podstatně renovována po povodních v roce 2002).

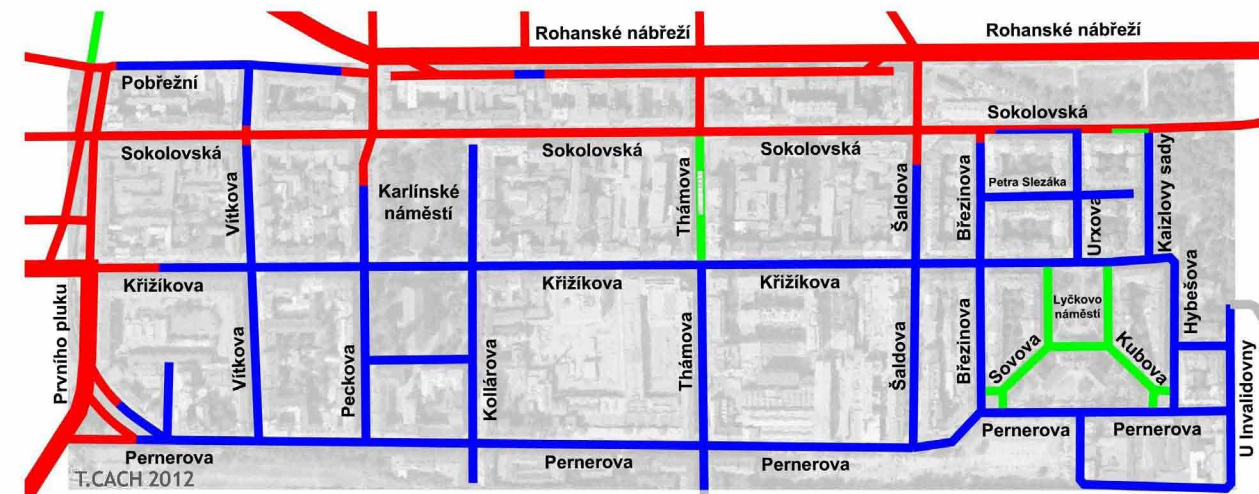
Zóny Tempo 30 obecně:

KARLÍN – ROZSAH ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

- PLOŠNÉ SNÍŽENÍ MAXIMÁLNÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI V ZÁSTAVBĚ NA 30 KM/H
- RYCHLOST 50 KM/H ZACHOVÁNA PŘEDEVŠÍM NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH

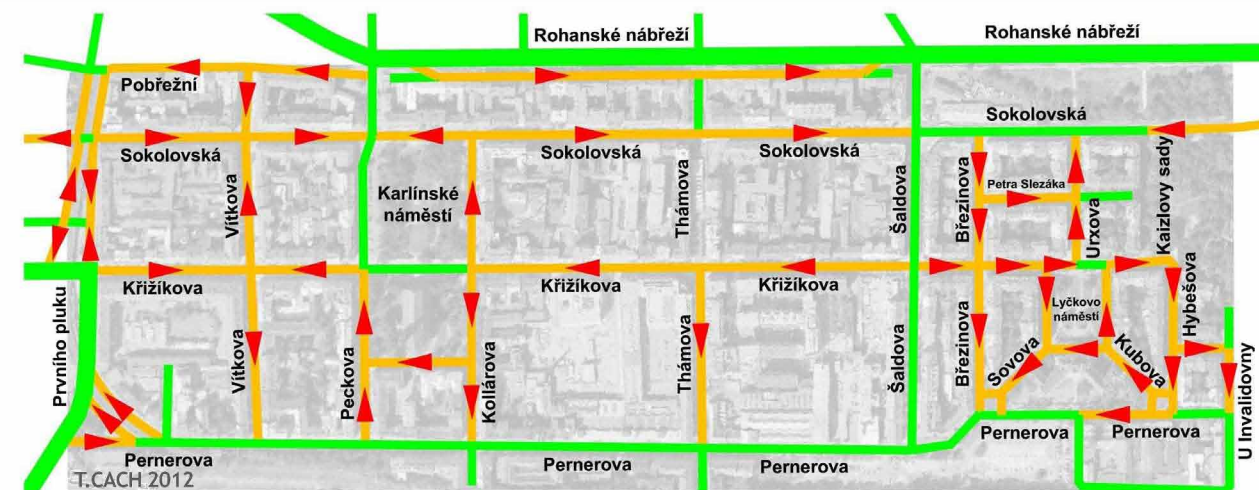
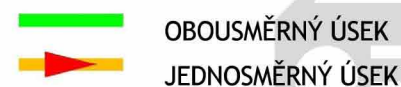


POZNÁMKA: VÝMĚNOU ZA PODSTATNÉ ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU V ULICÍCH SE CESTOVNÍ DOBA NEJDELŠÍHO MOŽNÉHO PRŮJEZDU ZÁSTAVBOU PRODLOUŽÍ MAXIMÁLNĚ O NĚKOLIK DESÍTEK SEKUND, COŽ JE DOBA KRATŠÍ NEŽ JEDEN CYKLUS SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY NA HRANICI ÚZEMÍ.



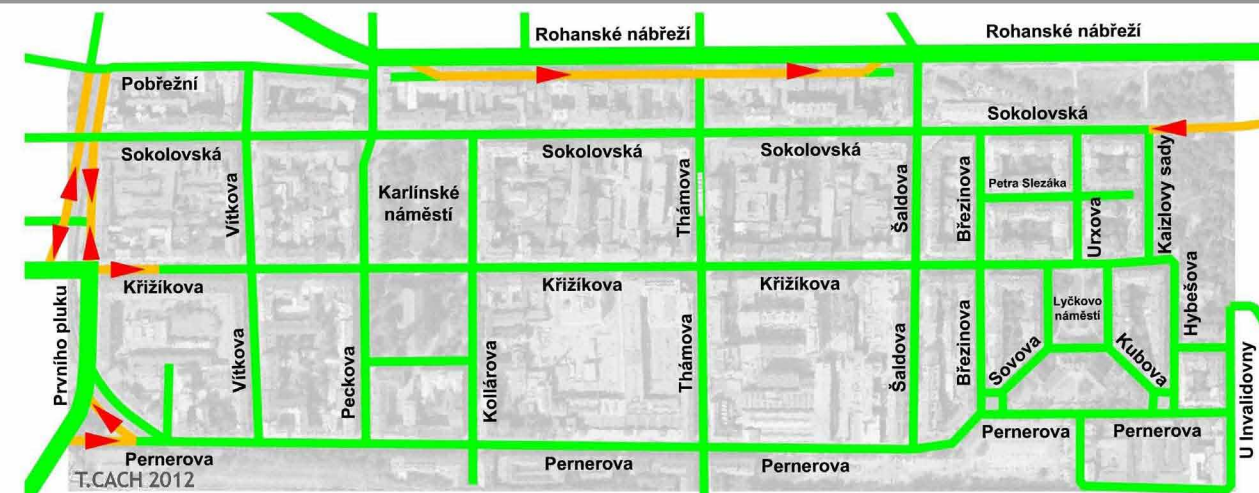
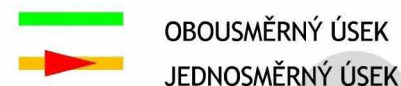
KARLÍN – PRŮJEZDNOST ÚZEMÍ / AUTEM

- DOSAVADNÍ MOŽNOSTI PRŮJEZDU ÚZEMÍM ZACHOVÁNY BEZE ZMĚN
- ROZSAH LEGÁLNÍHO PARKOVÁNÍ MÍRNĚ NAVÝŠEN



KARLÍN – PRŮJEZDNOST ÚZEMÍ / NA KOLE

- TÉMĚŘ VŠECHNY KOMUNIKACE JSOU NOVĚ OBOUSMĚRNĚ PRŮJEZDNÉ
- NÁVAZNOSTI VYŽADUJÍCÍ SLOŽITĚJŠÍ ZMĚNY BUDOU VÝHLEDOVĚ UPRAVENY



Zvýšení bezpečnosti provozu je zajištěno především vysokou pravděpodobností odvrácení kolize a výrazným snížením následků případné nehody. Pokud o dvě zaparkovaná auta před vámi někdo vstoupí do vozovky, stačí zabrzdit: z rychlosti 30 km/h totiž řidič stihne zastavit na vzdálenost 13 m, zatímco v rychlosti 50 km/h nestihne ani začít brzdit. Navíc i v případě srážky s chodcem se při rychlosti 30 km/h pravděpodobnost těžkého zranění snižuje o 70 % a úmrtní dokonce o 90 % oproti rychlosti 50 km/h.

Zlepšování dopravní obsluhy území je zajištěno díky snížené rychlosti, která umožňuje volnější a přirozenější pohyb v

ulicích pěšky či na kole obdobně, jak to bylo možné dříve. Automobilová doprava je pouze zklidněna, nikoliv omezena: možnosti průjezdu i parkování automobilů zůstávají zachovány.

Snížení hlučnosti při rychlosti do 30 km/h oproti 50 km/h bývá zpravidla o 2–3 dB, ulice by měly být tišší.

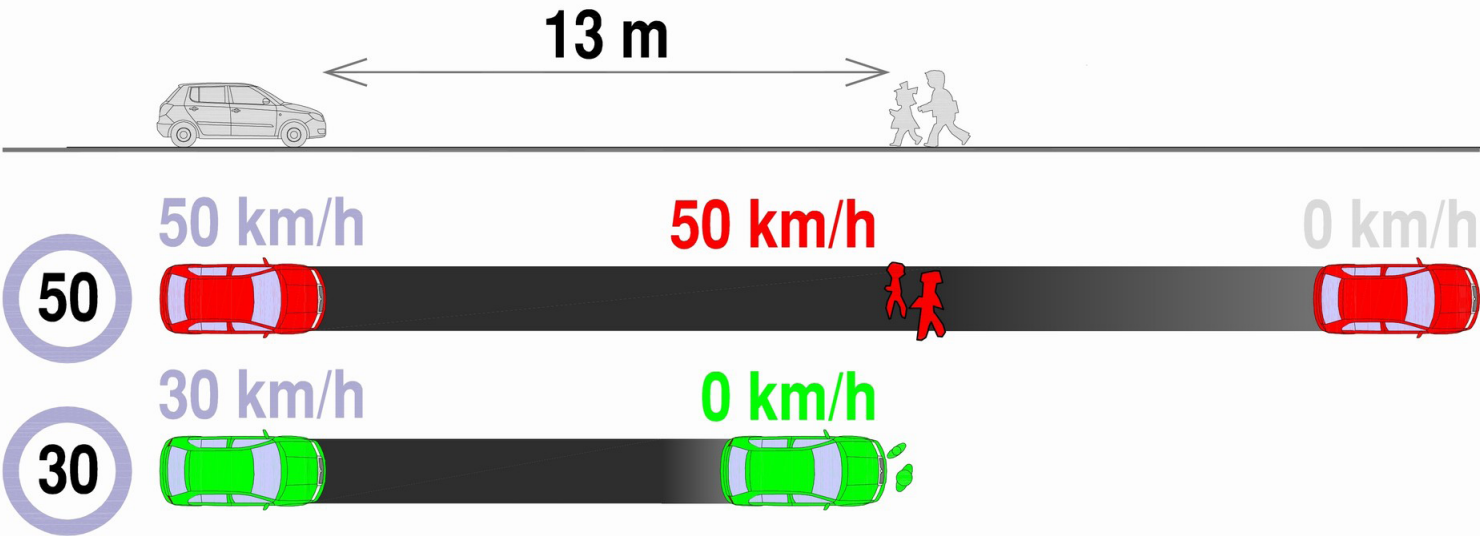
Emise jsou v městské zástavbě výsledně prakticky srovnatelné: při konstantní rychlosti 30 km/h v dlouhých úsecích by sice byly částečně zvýšené oproti 50 km/h, avšak s ohledem na množství křižovatek mezi domovními

bloky umožňuje nižší rychlost plynulejší jízdu, s mírnějšími rozjezdy a dobržďováním.

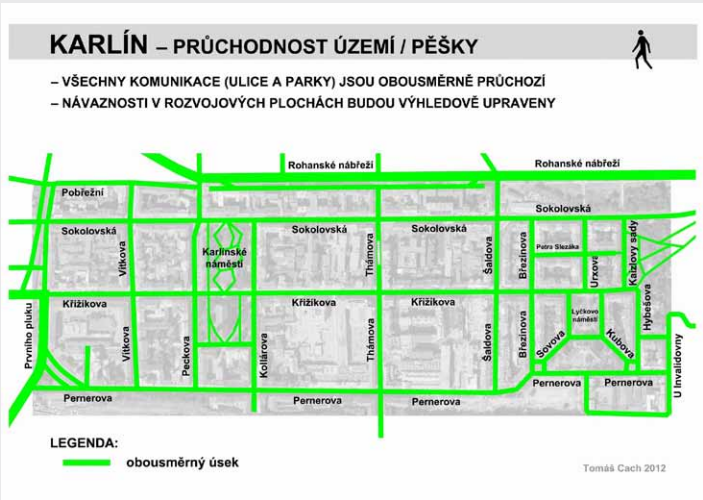
PLOŠNÉ ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

- VYSOKÁ PRAVDĚPODOBNOST ODVRÁCENÍ KOLIZE
- VÝRAZNÉ SNÍŽENÍ NÁSLEDKŮ PŘÍPADNÉ NEHODY



PŘI JÍZDĚ RYCHLOSTÍ 30 KM/H ZASTAVÍTE VOZIDLO TAM, KDE PŘI 50 KM/H ANI NESTIHNETE ZAČÍT BRZDIT



FAQ:

Proč právě Karlín?

Karlín je z dopravních i urbanistických důvodů jednou z nejvhodnějších pražských lokalit. Je v rovinatém území s kompaktní smíšenou a obytnou zástavbou s rozměrnými velkorysími domovními bloky a ulicemi. Nachází se v širším centru města s vysokou koncentrací zdrojů a cílů dopravy a velkým významem pěšího a cyklistického pohybu pro dopravní obsluhu území, je zde i systém automatické půjčovny jízdních kol. Pro tranzitní automobilovou dopravu není území průjezdné (tranzit je nežádoucí) a na ostatní části města je napojené pouze ze dvou stran. Naopak pro pěší a cyklistickou dopravu je zástavba přístupná ze všech směrů.

Jak se chovat?

Pokud jedete autem nebo na kole, pohybujte se zvolna a ohleduplně, rychlostí do 30 km/h. Na všech křižovatkách dávejte přednost zprava a všude předpokládejte obousměrný provoz, minimálně (zejména) jízdních kol. Dávejte pozor na chodce, umožněte jim přecházet vozovku. Do zákazu vjezdu všech motorových vozidel nesmíte projet autem ani na motorce, ale můžete projet na kole nebo projít pěšky. Pokud jdete pěšky, rozhlédněte se vždy před vstupem do vozovky na obě strany.

Jaká je forma provedení akce?

Akce je realizována pouze pomocí úprav dopravního značení: svislých značek, vodorovného značení i fyzických prvků. Případné stavební úpravy je možné provádět následně, časově i finančně jsou však výrazně náročnější.

Jak byla celá akce komunikována s veřejností?

Pro komunikaci s veřejností a šíření informací o celém záměru byla využita celá řada dostupných způsobů. V červnu 2012 proběhlo veřejné projednání záměru za účasti starosty a místostarosty Prahy 8 a projektanta. Podrobné informace byly k dispozici na webu MČ Praha 8 po dobu

několika týdnů jako hlavní zpráva, článek byl také v časopise Osmička, který dostávají všichni rezidenti MČ zdarma do schráněk. Místostarosta Michal Švarc vydal tiskovou zprávu a následně v průběhu srpna četná vyjádření do médií lokálních i celostátních. Dále byl vyroben a distribuován letáček s nejdůležitějšími informacemi, textem i grafikou, a před započítím samotných prací v terénu bylo osazeno v ulicích Karlína celkem 18 infopanelů, z toho 12 kusů s výrazným upozorněním na všech významných vstupech a vjezdech



do území a 6 kusů s podrobnými informacemi a grafikou na exponovaných místech, zejména u stanic a zastávek veřejné dopravy.

Kdo opatření realizuje?

Přípravu i realizaci provádí Technická správa komunikací hl. m. Prahy jako příspěvková organizace MHMP ve spolupráci s městskou částí Praha 8.

Dělá se něco takového v zahraničí?

V řadě evropských zemí jsou tato opatření naprosto běžná, navíc usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 členským státům EU výslovně doporučuje zřizování zón Tempo 30 a dopravně zklidněných oblastí. Například ve velkých

německých městech již dnes tvoří zklidněné zóny Tempo 30 až 3/4 délky městských komunikací. Ve Francii je jejich zřizování v městské zástavbě mimo hlavní dopravní trasy povinné ze zákona, stejně jako zobousměrňování těchto ulic pro cyklistickou dopravu. Zklidněné zóny jsou i ve Švýcarsku, většina je provedena také pouze pomocí dopravního značení, protože kompletní stavební přestavby jsou příliš drahé a realizace záměru by tak často byla odložena do vzdálené budoucnosti.

Vyhláška 9/2009 Z.z. povoluje biele vodorovné značenie pre cyklistické komunikácie. Biele je lepšie viditeľné ako zelené, má dlhšiu výdrž. S dobrým zeleným podfarbením ide o výborné riešenie pre cyklistické komunikácie.

§ 6 odst.3 :

Na vodorovné trvalé dopravné značky a doplňující nápisy sa používa biela farba, na vodorovné dopravné značky vyznačujúce zákaz stáť alebo zákaz zastavenia sa používa žltá farba, na vyznačenie zastávky vozidiel pravidelnej dopravy osôb sa používa žltá, prípadne biela farba a na vyznačenie cyklistických trás a ich priechodov sa používa zelená farba, prípadne biela farba

Pohľad na konferenciu Cyklistická doprava 2012 v Košiciach.

Marián Gogola

Odborníci, úradníci ako aj občianski aktivisti (vyše 80 osôb) sa zišli v dňoch 10-11.októbra v Košiciach, kde sa konal už 4.ročník konferencie Cyklistická doprava 2012. Konferenciu organizovalo OZ MULICA v spolupráci s Košickým samosprávnym krajom.

Na úvod konferenciu otvorili Ing. Ondrej Bernát, riaditeľ Košického samosprávneho kraja a Ing. Ján Kovalčík, Riaditeľ Inštitútu stratégie na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Prvým príspevkom bolo prezentovanie prístupu z pohľadu Ministerstva dopravy, o ktorej hovoril Ing.Peter Kľučka, ktorý naznačil, že sa konečne pohli ľady v rozvoji podmienok pre cyklistickú dopravu z najvyššej, teda ministerskej úrovne.

Konferencia sa stala priestorom, kde odznali skutočne zaujímavé skúsenosti s budovaním cyklotrás, či už zaujímavý projekt Košice – Sarospatak, prezentované pánom starostom Ing.Jánom Kokardom, kde zúčastnené obce vytvorili projekt, z ktorého by si mohli vziať príklad aj väčšie mestá.

O tom, čo sa podarilo v minulom roku, hovoril predseda Slovenského cykloklubu, RNDr. Juraj Hlatký. Pripomenul, že tento rok bol mimoriadne bohatý na všelijaké akcie, avšak spomenul aj smutné skúsenosti s niektorými štátnymi inštitúciami, ktoré dokážu zmariť niekoľkoročnú prácu.

Najčastejšie chyby pri projektovaní cyklotrás prezentoval

vo svojej trefnej prezentácii, dopravný inžinier Ing.Radovan Červienka ktorý je spoluvorca časopisu Cyklistická doprava.

Skúsenosti so začiatkom rozvoja nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica, informovala Ing. Andrea Štulajterová z OCI BB a ukázala niektorým mestám zaujímavý prístup ako naštartovať rozvoj cyklodopravy v meste z pohľadu občianskej iniciatívy.

Výhody budovania cestičiek pre cyklistov z betónu prezentovali páni Henzely a Škoda z firmy Holcim, pričom zdôraznil, že betónové cyklotrasy majú výhody jednak v trvácnosti, údržbovosti ako aj ekologickosti a využívaní lokálnych zdrojov.

Zaujímavý spôsob využitia starých bicyklov a ich opätovného zrecyklovania do mestskej mobility ako aj predstavenie cyklotrielyne Recykel predniesol v nonkonformnom štýle Martin Krištof z našej OZ MULICA.

Využívanie informačných technológií a to konkrétne automatických sčítačov a využitie dát z pilotnej inštalácie v Žiline prezentoval Ján Roháč ako aj Juraj Švajda, ktorý hovoril o sčítaní za pomoci automatických sčítačov na cyklotrase Svät- Poprad.

Ladislav Findl predstavil novinky, ktoré sa zrealizovali v Bratislavskom samosprávnom kraji. Išlo o napríklad toľko mediálne prezentovaný projekt nového cyklomostu z Devínskej Novej Vsi do Schlosshofu.

Druhý deň konferencie sa začal najočakávanejšou prezentáciou a to prezentácia Národnej cyklostratégie SR, Ing. Soňou Šestákovou z VÚD Žilina. Prezentovala jednotlivé oblasti stratégie ako aj návrh konkrétnych krokov, ktoré súvisia s naplňaním cieľov národnej cyklostratégie.

Košický pohľad na cyklodopravu ako aj využitie mesta z historického pohľadu až po súčasnosť prezentoval Ladislav Rovinský zo Spolku pre skrášľovanie Košíc.

O tom, ako sa robí dobrá komunikačná kampaň v oblasti českej cyklostratégie, hovoril, český národný cyklokoordinátor Jaroslav Martinek. Upozornil na špecifikácie realizovania národnej stratégie, ktorá nie je rýchla záležitosť, ale dlhoročná detailná práca s ľuďmi, aby boli ochotní pochopiť myšlienku cyklodopravy.

Prezentovanie Generelu nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica prezentoval Ing. arch. Vladimír Letovanec, ktorý sa podieľal na jeho aktívnom vypracovávaní.

Výsledky projektu spolupráce na medzinárodnom projekte prezentoval Ing. Martin Halabrín z Trnavského samosprávneho kraja na zaujímavom výstupe a to interaktívnom webovom portáli.

Nové opatrenia v oblasti budovania cyklistickej infraštruktúry v meste Trnava prezentoval Ing. Miroslav Kadlíček z MÚ Trnava, ktorý zaujal najmä zdravým moderným riešením cyklistickej infraštruktúry v Trnave.

O cyklistike u našich južných susedov, konkrétne v meste Seged informoval zábavným spôsobom Ing. Sándor Tóth.

O celoeurópskej iniciatíve Európskeho týždňa mobility ako aj spoločnom Slovensko – Ukrajinskom projekte informoval Gejza Legen, ktorý by mal zastrešovať ETM na Slovenskej úrovni.

Konferenciu uzatvoril Marián Gogola, ktorí sa poďakoval zúčastneným a pozval ich aj na budúci rok.

Ako sa účastníci zhodli, privítali by, aby v súlade s programovým vyhlásením vlády, v ktorom sa vláda zaviazala na podporu nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy a v nadväznosti na pripravovanú „Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR“ zamerala vláda svoju pozornosť predovšetkým na:

Zriadenie pozície nezávislého národného cyklokoordinátora a aby taktiež krajské ako aj mestské samosprávy menovali svojich vlastných cyklokoordinátorov, ktorí sa budú

venovať cyklistickej doprave.

Vytvorenie trvalého finančného systémového riešenia financovania rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v súlade s navrhovanými opatreniami v národnej cyklostratégii.

Využitie pripravovaného programovacieho obdobia Eurofondov na roky 2014-2020 na jednoznačné vyčlenenie financií na rozvoj cyklistickej infraštruktúry zadaním patričných opatrení.

Riešenie problémov s technickou legislatívou na Slovensku.

Taktiež odporúčajú mestám a vyšším územným celkom, aby začali na všetkých úrovniach preferovať efektívnu dopravu, ktorá je ekologická, má menší záber plochy, požaduje menšie investície zo strany verejného rozpočtu ako aj to, že má menší dopad na znečistenie životného prostredia, najmä verejnú osobnú dopravu a nemotorovú dopravu.

P.S. Ako ďalší výstup konferencie je ten, že bol zaslaný oficiálny list ministrom dopravy + poslancom národnej rady o naliehavej potrebe riešenia cyklodopravy.





Prvý krát osadená smerová značka pre cyklistov na Slovensku. Osadená v Bratislave.
Škoda toho čudného pomenovania Eurovela 6.

Radovan červienka
Zdroj : internet

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10 Rok 2012 Ročník III Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

Časopis bol podporený z projektu Central Meetbike (3CE343P2) v rámci programu Central EUROPE.



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

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA
Bláhova 449/21
01004 Žilina
Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek
Ing. Soňa Šestáková
Ing. Radovan Červienka
Ing. Marián Gogola, PhD.
Mgr. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz
sestakova@vud.sk
rado.cervienka@gmail.com
info@mulica.sk
menobodkapriezvisko@gmail.com

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. arch. Tomáš Cach, Tomáš Peciar

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info