

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486

V Komárne sú prvé cyklokoridory!

Aarhus so zaujímavými cykloprojektmi.

Cyklodoprava v roku 2045?

7.ročník konferencie Cyklistická doprava

Manchester a cykloinfraštruktúra



Pedál.

Tak a už máme po vrchole, nielen tom cyklistickom lete, ale aj tom odbornom, ktorou bola národná ale aj medzinárodná konferencia v banskej Bystrici za oficiálnej záštity dvoch ministerstiev. Tým sme defakto po 7 dlhých rokoch boli konečne uznaní ako partneri, ktorí sa venujú zmysluplnej činnosti v podpore cyklodopravy a to nás teší. A čo sme pre vás pripravili? Prečítajte si!:-)

Príjemné čítanie.

Marián Gogola / redakcia

Obsah

V Komárne sú prvé cyklokoridory	3
Trnava má okrem City Arény aj novú cyklotrasu	3-4
Aarhus a zaujímavé cykloprojekty	4
Cyklodoprava v roku 2045?	6
Za 6 mesiacov 74 tisíc cyklistov v Bratislave	7
Žilinská župa zisťuje záujem cyklistov	8
Bicykle a parkovanie na sídliskách?	9
AD: Prečo bol odvolaný trenčiansky koordinátor	10
7.ročník konferencie Cyklistická doprava	13
Manchester a cykloinfraštruktúra	17



**Podľa ECF iba tretina rozvozov
v mestách potrebuje rozvoz
autom, ostatné sa dá bicyklom!**

V KOMÁRNE PRVÉ CYKLOKORIDORY!

Podľa posledných správ už aj v Komárne začínajú vytvárať lepšie podmienky pre cyklistov.

Nie sú to síce samostatné cyklocestičky, ale aj tak sa snaha cení.

Na niektorých uliciach (meštianska cesta) začali značiť cyklistické koridory. Držíme palce a snáď raz aj cyklocestičky budú!



Zdroj: Ahojkomarno.sk

TRNAVA MÁ POPRI CITY ARÉNE AJ NOVÚ CYKLOTRASU

Cyklotrasa popri City aréne je súčasťou projektu stavby City Arény ako vynútená investícia prekládky cyklotrasy, ktorá v tomto priestore už v minulosti existovala, ale výstavbou bola značne dotknutá.

Cyklotrasa v minulosti viedla popri Sladovnickej ceste, ktorú objekt City Arény úplne zastaval a v súčasnosti už cesta neexistuje a stala sa peším koridorom cez objekt City Arény. Cyklotrasa sa preto presmerovala a v tejto lokalite vedie od Spartakovskej ulice (pruhy na komunikácii) cez svetelnú križovatku Spartakovská - Sladovnická - Kollárova - Hlboká a pokračuje ďalej popri objekte City Arény z východnej strany, následne sa stáča na západ a medzi objektom mestského Amfiteátra pokračuje v dotyku s komunikáciami ako samostatná cyklotrasa.

Tesne pred mestskými hradbami z dôvodu úzkeho priechodu popod hradby je ukončená (30m), no za hradbami opäť pokračuje ako segregovaná cyklotrasa popri Ulici Dolné Bašty až po Ulicu Športovú. Tu je cyklotrasa zatiaľ ukončená, pretože jej v ceste stojí dočasné zázemie a parkovisko stavby City Arény. Jej pokračovanie a napojenie na existujúcu cyklotrasu na Sreleckej ulici je riešené v ďalšej etape realizácie. Po odstránení staveniska by malo dôjsť k realizácii podzemného parkingu s posledným objektom City Arény a uličným priestorom v okolí, ktorého súčasťou je aj spomínané cyklistické prepojenie. Realizáciou tohto cca 70 m úseku dôjde k uceleniu niekoľko km trasy od Ulice Sasinkovej až po rekreačnú oblasť Kamenný mlyn.

Po realizácii bude oslovený Slovenský cykloklub na pretrasovanie súbežnej zelenej regionálnej cyklotrasy č. 5206 od Šúroviec cez Trnavu do Častej, ktorá v trase Trnavy vedie po frekventovanej Kollárovej ulici.

Celková dĺžka hotovej cyklotrasy okolo City Arény bude 640 m. Dnes ešte chýba 70 m úsek kvôli zariadeniu staveniska a 30 m úsek kvôli hradbám, ktorý sa nedá zrealizovať.



Zdroj a foto: M.Kadlíček, mesto Trnava

AARHUS S PROJEKTOM CYKLOKNIŽNICE A 365 DNÍ NA BICYKLI

Dánske mesto Aarhus je zaujímavé so svojím prístupom v oblasti cyklodopravy. Toto leto pripravil pre svojich obyvateľov projekt Cykloknížnice.

Ak by ste čakali, že budú na bicykli požičiavať knihy, netrafili ste presne. Idea projektu spočívala v tom, že do jednej vzdialenejšej mestskej časti Skejby umiestnili dva kontajnery, z ktorých si mohli obyvatelia danej štvrte požičať rôzne typy bicyklov, tak aby si vyskúšali, aké je to dochádzať na bicykli do práce. Celkom využilo ponuku cykloknížnice 400 obyvateľov, pričom cca. 200 si aj bicykel požičalo.



Podobný projekt s tematikou využívania bicykla do práce bol pripravený aj pre tých, ktorí do práce doposiaľ využívali osobný automobil. Mohli sa zapojiť do projektu 365 dní na bicykli a tak si vyskúšať aké je to poliehať sa iba na bicykel. Aby to nemali úplne ťažké, mentorsky im pomáhali už obyvatelia, ktorí bicykel využívali. Aké je niečo takéto ťažké, vidieť aj na výsledku, keď sa na túto zmenu odhodlalo 36 obyvateľov.

Na oboch príkladoch vidieť, že aj keď Dáni sú ďaleko vpredu, stále majú čo zlepšovať, napríklad v prilákaní súčasných motoristov na bicykel.

V LUXEMBURGU SA KONALA NEFORMÁLNA RADA PRE PODPORU CYKLISTICKEJ DOPRAVY AJ ZA ÚČASTI SLOVENSKA

V Luxemburgu sa konala Neformálna rada TTe kde bola predstavená deklarácia ktorá podporuje Bicykel ako dopravný prostriedok priateľský ku klíme.

Návrh **Luxemburskej deklarácie** sa zameriava na využívanie synergie politík týkajúcich sa inovácií, životného prostredia, zdravia obyvateľstva a financovania. Zároveň sa prijíma akčný plán, ktorý budú členské štáty implementovať do národných projektov.

Cieľom je 1) integrácia cyklistickej dopravy do multimodálnej dopravnej politiky, 2) zahrnutie *Cyklistickej stratégie EÚ* do pracovného programu Európskej komisie a 3) vytvorenie cyklistických centier (*focal pointov*).

Udržateľná doprava a mestská mobilita predstavujú jednu z prioritných oblastí Bielej knihy o doprave (BK[1]). Plány udržateľnej mestskej mobility sú nástrojom na účinnejšie využívanie dopravnej infraštruktúry a služieb a udržateľné zlepšovanie začleňovania rôznych druhov mobility do mestského prostredia, k zníženiu znečistenia ovzdušia a hluku, emisií CO², dopravných zápch a dopravných nehôd.

Sprístupňovanie cestovných plánov a aktuálnych informácií uľahčí intermodálne využívanie rôznych druhov dopravy prostredníctvom inteligentných dopravných systémov a využívanie kombinácií rôznych druhov dopravy.

Je potrebné prijať iniciatívy, ktoré budú motivovať používateľov a umožnia im používať bezpečnejšie a udržateľnejšie dopravné prostriedky (chôdza, cyklistika vrátane prenájmu a spoločného užívania bicyklov a automobilov, verejná doprava, spolujazda).

Tiež je potrebné lepšie využívať vnútroštátne a európske dopravné údaje o správaní sa používateľov dopravy (chôdza, cyklistika a rodovo diferencované modely cestovania) a prijať opatrenia na podporu regionálnych programov na vytváranie a rozširovanie sietí cyklistických trás vo veľkých európskych regiónoch.



Samotnú deklaráciu si môžete prečítať tu:

<http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode.pdf>

AKO BUDE VYZERAŤ CYKLISTIKA V ROKU 2045?

Známy cykloserver road.cc sa pri príležitosti filmu Návrat do budúcnosti zamyslel na tým, ako asi bude vyzerať cyklodoprava alebo cyklistika v roku 2015. Tu sú ich ako aj naše predpovede:

- Budeme nosiť Strava implantáty a rôzne čipy, či už v rukaviciach alebo možno aj v tele, tak aby nás malý elektrošokom vedeli prebudiť k lepším výkonom
- v tom čase bude už nebezpečné bicyklovať vonku, najmä z dôvodu globálnych klimatických zmien, kde väčšina pevniny bude zatopená
- genetická manipulácia cyklistov nahradí súčasný doping, takže sa budú dať vyrobiť sérioví Saganovia s vylepšenými vlastnosťami,
- jednou z povinnej výbavy bude high-tech prilba, a chrániče lakťov a kolien,
- zmenia sa aj rozmery plášťov kolies, tak aby vyhovovali súčasným potrebám a začne sa od rozmerov 700x23 a skončí pri 27.5 x 38.
- britský jazdec Mark Cevendish strávi rok 2045 spolu s anglickým národným curlingovým tímom, aby mohol vyhrať medailu na zimných Olympijských hrách, ktoré budú v Katare, kde sa postaví zbrusu nový zimný komplex
- drony budú cyklistom, ktorí dostanú defekt, alebo budú mať problém donesú pumpičky vodu alebo čokoľvek budú potrebovať,
- po elektrobicykloch budú stále populárne lietajúce bicykle,
- Slovensko sa stane jednou z TOP destinácií pre cykloturistiku, ktorá nahradí ako jeden z pilierov automobilový priemysel,

- Na Slovensku stále nebude postavený tunel Višňové -Dubná skala, tak sa dá do užívania cyklistom, ktorým doteraz vyrazený technický tunel bude postačovať:-)

A čo vy, ako by ste si vedeli predstaviť cyklistiku v roku 2045?

LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ NÁVRAT V ČASE

Keď sme v roku 2010 mali druhý ročník konferencie Cyklistická doprava v Liptovskom Mikuláši, chválili sme mesto za aktívny na tú dobu revolučný prístup v riešení cyklodopravy. Ako jedno z miest malo vybudované cyklopruhy na pozemnej komunikácii.

Aké bolo však naše zdesenie, keď sme sa dozvedeli, že sa v Liptovskom Mikuláši ozýva diskusia za zrušenie tohto cyklopruhu, ktorý by podmienky pre cyklistov vrátil nazad.

Dúfame, že sa kúvičie hlasy nenaplnia a Mikulášťania budú mať naopak oveľa viac cyklokomunikácii.



Za 6 mesiacov prešlo po cyklomoste v Bratislave 74 451 cyklistov

Bratislavský Cyklomost slobody, legendárny vďaka recesii s pomenovaním podľa Chucka Norisa, má už vyše roka v prevádzke cyklosčítačku. Podľa výsledkov bola cyklistická sezóna na úseku tohto mosta v Devínskej Novej Vsi úspešná. Štatistiky o návštevách turistov v Bratislavskom kraji sú ešte pozitívnejšie.

„Údaje od apríla do septembra tohto roka ukazujú, že celkovo po cyklomoste prešlo 143 645 návštevníkov, z toho 52 % tvorili cyklisti (74 451) a 48 % chodci (69 194). Za hodinu prešlo po moste priemerne 33 a denne 785 návštevníkov. Najsilnejším mesiacom bol august, najfrekventovanejším dňom bola nedeľa,“ povedal výkonný riaditeľ KOČR Bratislava Region Tourism Lukáš Dobrocký.



Priaznivé sú aj štatistiky regionálneho cestovného ruchu. V I. polroku roku 2015 je v Bratislavskom kraji evidentný nárast vo všetkých ukazovateľoch.

Celkový počet návštevníkov bol v ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu 519 373, čo predstavuje oproti rovnakému obdobiu v roku 2014 nárast o 21,3 %. Z toho domácich návštevníkov bolo 189 073 (+15,8 % oproti I. polroku 2014) a zahraničných 330 300 (+24,7 % oproti I. polroku 2014).

Najväčší medziročný percentuálny nárast návštevníkov oproti rovnakému sledovanému obdobiu v roku 2014 bol zo Spojeného kráľovstva (+47,8 %), Rakúska (+33,2 %) a tiež návštevníkov z USA (+32,5 %).

Počet prenocovaní návštevníkov v ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu bol v tomto kraji v I. polroku 2015 celkovo 1 041 180, čo predstavuje nárast oproti I. polroku 2014 o 24,2

%. Z toho počet prenocovaní domácich návštevníkov v Bratislavskom kraji bol 455 553 (+18,4 % oproti I. polroku 2014) a zahraničných 585 627 (+29 % oproti I. polroku 2014). Priemerná dĺžka pobytu bola v Bratislavskom kraji 2 prenocovania, z toho domáci návštevníci zostávali počas pobytu v priemere 2,4 prenocovania a zahraniční 1,8 prenocovania.

„Cyklistika je jedným z dôležitých pilierov cestovného ruchu v bratislavskom regióne, preto si zaslúži podporu. Do budúcej sezóny plánujeme pokračovať v značení cyklotrás a vybudovať nové odpočívadlá,“ vyjadril sa predseda Bratislavského samosprávneho kraja Pavol Frešo.

zdroj BSK

Pozn. redakcie: V prípade sčítača je lepšie hovoriť o prejazdoch, keď niektorí cyklisti mohli ísť po moste tam aj späť.

**Len pre zaujímavosť iný
sčítač na ulici
Vysokoškolákov v Žiline za
rovnaké obdobie
zaznamenal 101 tisíc
prejazdov.**

Žilinská župa zisťuje záujem o nové cyklotrasy

V súčasnom programovom období 2014-2020 bude Žilinský kraj pokračovať v obnove a výstavbe nových cyklotrás. Postupne pripravuje už projektové dokumentácie Rajeckej a Terchovskej cyklomagistrály a ďalej rozvíja zámer vybudovania na Slovensku jedinečného cyklodopravného koridoru, ktorý by prepoжил sieť existujúcich cyklotrás popri rieke Váh a spojil Žilinu s Turcom trasou dlhou 16,7 kilometrov.

Vážska cyklomagistrála by umožnila milovníkom tohto športu dochádzať do práce či školy po bezpečnej trati s unikátnou panorámou a cyklolávkami ponad rieku Váh. „Aby sme však mohli tieto projekty predložiť pre získanie eurofondov, je potrebné doložiť, že sú skutočne potrebné. Preto sme spustili rozsiahly prieskum realizovaný formou elektronického dotazníka a anketárov, ktorí osobne oslovujú obyvateľov nášho kraja,“ informoval predseda ŽSK Juraj Blanár.

Podľa jeho slov sa v Žilinskom kraji rozvíja cyklistika veľmi rýchlym tempom a zámerom kraja je podporovať vznik a obnovu existujúcich trás a zvýšiť tak bezpečnosť cyklistov, ktorí musia zatiaľ jazdiť po hlavných cestách. Žilinská župa spravuje už tretí rok aj svoj vlastný cyklochodník BikeKIA, ktorý spája historické dominanty horného Považia - hrad Strečno a hrad Budatín. „Cyklisti sa tak bezpečne dostanú zo Žiliny do Strečna a na už vyasfaltovaných úsekoch môžu túto trasu využiť tiež korčuliari,“ uviedol žilinský župan.

Okrem výstavby nových značených úsekov sa ŽSK chystá predložiť tiež projekt na celkovú obnovu viac ako 200 kilometrov už existujúcich tratí.

Predpokladá sa rovnako výroba a osadenie 225 cyklosmeroviek, smerovníkov a tabuliek.

„V Žilinskej župe máme už viac ako 2 400 kilometrov značených cyklistických trás. Naším cieľom je pokračovať v skvalitňovaní tejto jednej z najhustejších cyklosietí, ktorú máme práve u nás. Preto je dôležité, aby sa nášho výskumu obyvatelia Žilinského kraja zúčastnili a ukázali, že sme skutočne rajom pre cyklistov,“ zdôraznil J. Blanár.

Cyklotazník môžu záujemcovia vyplniť na odkaze:

<http://www.regionzilina.sk/sk/aktuality/aktuality/nove-cyklotrasy-klikni-vypln-dotaznik.html>.



PRIESKUM CYKLISTICKEJ DOPRAVY V
ŽSK V ROKU 2015

Odpoveď bola zaznamenaná.

Bicykle a parkovanie na sídliskách?

Text: Milan Veterník

Dozreli sme, aby sme si zaparkovali bicykle na sídliskách? V Nových Zámkoch na sídlisku Juh len čiastočne. Aj napriek tomu, že majú takmer pred každým vchodom obytného domu umiestnené cyklostojany, tie však nie sú využívané v takej miere, ako by mohli.



Stojany sú umiestnené aj pred domovom dôchodcov.



Jedným z dôvodov, prečo nie sú „sídľiskové“ cyklostojany využívané, je absencia cyklistických komunikácií.

Okrem mestskej cyklotrasy, ktorá vedie po hrádzi rieky Nitra od Zúgova (severo-východná časť mesta) po lesopark Berek (juho-západná časť mesta) nie sú vybudované v Nových Zámkoch žiadne samostatné cyklistické cestičky a tiež nie sú vyznačené na komunikáciách mesta žiadne cyklistické pruhy.

Tiež by možno pomohlo k zvýšeniu využívania cyklostojanov ich prekrytie.

Aj napriek tomu je v Nových Zámkoch o cyklistickú dopravu záujem, čo dokazuje aj 11. miesto v súťaži Do práce na bicykli v počte najazdených kilometrov (6 572,80), ktorej sa zúčastnilo 41 súťažiacich v 11 tímoch. Dobrým znamením je, že mesto v súčasnosti pripravuje projekt siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry. V projekte má byť naplánovaných približne 17 kilometrov hlavných tepien cyklistických komunikácií a tiež vybudovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry, či prvkov upokojujúcej dopravy.

Zaujímavosť na koniec ☺



AD: Prečo odvolali Trenčianskeho cyklokoordinátora.

V predminulom čísle sme vás informovali o odvolaní trenčianskeho cyklokoordinátora M. Tinku. Po našom zverejnení článku sa nám ozval aj Trenčiansky Samosprávny kraj, ktorý chcel zaujať oficiálne stanovisko. Pre objektivitu uvádzame obe vyjadrenia aj TSK a bývalého cyklokoordinátora M. Tinku.

Reakcia TSK na informáciu o odvolaní trenčianskeho cyklokoordinátora

Milí fanúšikovia cyklistiky, vážená redakcia časopisu Cyklistická doprava, Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja by rád touto formou zareagoval na príspevok, týkajúci sa odvolania krajského cyklokoordinátora, uvedený na stránkach predchádzajúceho čísla (č. 8) elektronického časopisu Cyklistická doprava.

Ako neznámy autor článku uviedol, Matej Tinka je naozaj človekom energicky a profesijne zameraným v otázkach cykloturistiky a cyklistiky. Ako odborníkovi v tejto oblasti mu možno len máločo vytknúť. Náplň práce krajského cyklokoordinátora je ale veľmi rozmanitá. Jednou z kľúčových kompetencií osoby, ktorá zastáva takýto post, je tiež umenie primeranej komunikácie so zmluvnými partnermi a inými inštitúciami.

Medzi hlavné priority krajského cyklokoordinátora by okrem rozvoja cyklistiky a cykloturistiky v kraji malo byť aj udržiavanie a rozvoj vzájomnej spolupráce s inštitúciami, ktoré sú v oblasti cyklistiky kľúčové. Spôsob komunikácie bývalého krajského cyklokoordinátora však nezodpovedal požiadavkám na profesionálne vystupovanie človeka zastávajúceho predmetnú pozíciu.

Niektorými neprimeranými reakciami a správaním naštobil komunikáciu a spoluprácu Trenčianskeho samosprávneho kraja s jeho najväčším partnerom – Slovenským cykloklubom (SCK) a nevhodným prístupom tak ohrozil aj ďalší rozvoj cyklistiky v Trenčianskom kraji. SCK dokonca podal oficiálnu sťažnosť na spôsob komunikácie pána Tinku. TSK túto sťažnosť po preskúmaní vyhodnotil ako opodstatnenú. Na Úrad TSK boli doručené aj ďalšie sťažnosti v súvislosti so spôsobom jeho komunikácie so spolupracujúcimi organizáciami a inštitúciami. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Úrad TSK rozhodol bývalému krajskému cyklokoordinátorovi navrhnúť ukončenie pracovného pomeru dohodou, na ktorú pán Tinka pristúpil.

Tvrdenia neznámeho autora uvádzajúce, že za odchodom pána Tinku stáli iné dôvody, sa preto nezakladajú na pravde. Úrad TSK v súčasnosti vypísal výberové konanie na uvoľnenú pracovnú pozíciu. O jeho výsledkoch bude cyklistická verejnosť ďalej informovaná.

TSK



Odpoveď M.Tinku (bývalého cyklokoordinátora TSK)

Aby som mohol reagovať, skúsím uviesť moje začiatky práce v tejto oblasti. Na začiatku, keď som si vybral vykonávať pozíciu cyklokoordinátora, som sa stretával s rôznymi, nie práve pozitívnymi reakciami na moju osobu - najmä najbližšími kolegami.

Uvedomoval som si, že táto pozícia prináša určité naplnenie na rozvoj udržateľného spôsobu dopravy. Taktiež som si uvedomoval aj riziká, ktorým bolo najmä to, že som sa stal verejne známou osobou.

Prvé kroky viedli samozrejme k vytvoreniu spolupráce s rôznymi ľuďmi pracujúcimi v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, ako aj inštitúciami, ktorým bol nepochybne Slovenský cykloklub. Ako zástupca TSK som vytvoril veľa mi korektné vzťahy s Občianskymi združeniami, neziskovými organizáciami a pod.

Osobne som si bol pozrieť a otestovať viaceré lokality, ktoré sú potenciálne zamerané na cykloinfraštruktúru v kraji. Naštudoval som si a skontaktoval s odborníkmi v tejto oblasti, pričom som sa aj sám vzdelával aj mimo pracovnú dobu, keďže som skutočne chcel, aby moja funkcia cyklokoordinátora nebola čisto formálna, ale reálna. Išlo mi o celkový rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky. K tomuto cieľu som pristupoval veľa mi ambiciózne a cieľavedome, čo niektorí ľudia privítali a niektorí zase nie.

Bol som oficiálne menovaný manažérom projektu Vážskej cyklotrasy, kde práve z a účelom progresu bolo nutné prijať aj opatrenia, ktoré niektorým nepáčili, pretože by im vyhovoval stav, kedy sa nič neurobí.

Je veľa mi smutné, keď pozitív bolo viacero aj odoziev a vedenie kraja vyhodnotilo, že som nie príliš "diplomatický vo vyjadreniach".

Bohužiaľ prišli nejaké anonymy, ktoré sa vyhodnotili ako neopodstatnené, nakoľko je istý Matej Tinka z NMnV, ktorý pracuje v nemenovanej inštitúcii a zneužil moje meno.

Chcel by som ešte napísať pár slov k Slovenskému cykloklubu. Uvedomoval som si, že kde sú peniaze, tam budú aj problémy.

V prvom rade mi išlo o to, aby medzi TSK a SCK nevznikol monopolný finančný vzťah vo oblasti objednávaní značenia, ale aby sa cykloznačenia sa urobili transparentným spôsobom.

Nesúhlasil som a nesúhlasím s návrhom SCK na vytvorenie služby obnovy cykloturistického značenia v TSK. Tvrdil som aj v emailovej komunikácii, že nesúhlasím s návrhmi SCK a ich návrhy sú v rozpore s uzneseniami z Memoranda o spolupráci medzi TSK a SCK.

Ešte raz zdôrazňujem, že som sa skutočne snažil o zlepšenie podmienok pre cyklodopravu v TSK, tak aby cyklisti skutočne videli výsledky rozvoja cykloinfraštruktúry.

Záverom želim Úradu Trenčianskeho samosprávneho kraja veľa a úspechov v podporovaní podmienok pre cyklistickú dopravu.

Tak to boli vyjadrenia oboch strán a nechávame na čitateľoch, aby si urobili vlastný názor. Túto tému považujeme za uzavretú pričom budeme pozorne sledovať situáciu v TSK v oblasti cyklistiky, tak ako aj v ostatných krajoch.

Nový maličký úsek cyklocestičky na Žilinskej univerzite

Okrem nových budov Vedeckého parku ako aj Vedeckého centra je možné vidieť popri ceste Veľký diel v areáli Žilinskej univerzity aj novú cyklocestičku.

Ide o malý úsek cca.120 metrov, ktorý je realizovaný ako segregovaná cestička pre cyklistov popri chodníku. Defakto sa jedná o prvú oficiálnu cykloinfraštruktúru v areáli Žilinskej univerzity.

Samotný úsek sám osebe nič nerieši, ale bude riešiť, ak sa prepojí na cyklotrasu v smere na sídlisko Solinky ako aj ďalej smerom k VUD a na Vičince.

Okrem tohto úseku by bolo vhodné aj dobudovanie vyhradeného pruhu pre cyklistov v protismere do areálu Žilinskej univerzity namiesto chodníka(pruhu pre chodcov), ktorý je v súčasnosti vyznačený na vozovke.

Tým sa umožní oficiálny vjazd na Ulicu Univerzitnú a do areálu Žilinskej univerzity, keďže doteraz tam cyklisti musia jazdiť ilegálne. Keďže ale chodci už majú vlastný nový chodník, môže sa tento pruh využiť pre chodcov.

Ide aj o celkom dobrý príklad toho, ako sa má postupovať pri výstavbe nových budov a myslieť rovno aj na nemotorovú dopravu.





Už 7 ročník medzinárodnej konferencie cyklistická doprava s tento rok počas 6-7.októbra uskutočnila v Banskej Bystrici. Prvýkrát v histórii konferencie záštitu prevzalo Ministerstvo dopravy ako aj Ministerstvo životného prostredia SR. Konferenciu slávnostne otvoril štátny tajomník Ministerstva dopravy **František Palko (a)**, primátor mesta Banská Bystrica **Mudr. Ján Nosko (b)** a riaditeľ Nadácie Ekopolis pán Ing. **Peter Medved'**

Význam Plánov udržateľnej mobility vysvetlila doc. **Dana Sitányiová ©** zo Žilinskej univerzity, ktorú doplnil Ing. **Michal Dekánek (d)** z Ministerstva dopravy, ktorý predstavil metodiku tvorby plánov mobility PUM. Podobne aj Ing. **Pavol Kristel'** (MPRV SR) informoval o možnostiach a podmienkach čerpania dotácií z operačného programu IROP na tvorbu PUMM, na projekty v súlade s princípmi PUMM a ostatné.



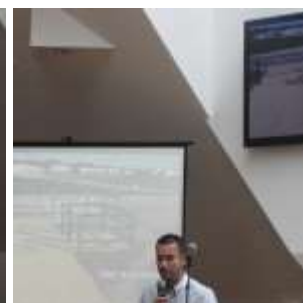
(a)



(b)



©



(d)

Druhý blok prednášok bol zaujímavý tým, že sa predstavili skúsenosti zahraničných miest. Najskôr **Jan Rickmeyer** (e), ktorý je cyklokoordinátorom mesta Lipsko ukázal ako je dôležité plánovať dopravu v systematickom prístupe a taktiež ukázal, čo všetko sa musí vziať do úvahy. Predstavil aj inovatívne riešenia, ktoré realizovalo Lipsko v poslednom období.

Nasledovala prednáška **Aleksandra Wiaceka** (f) mestského cyklokoordinátora z poľského mesta Lublin, ktoré patrí medzi mestá, kde sa cyklodoprava začala prebúdať. Poukázal na nové prístupy a riešenia. Taktiež predstavil spôsob výuky a tréningov občanov, tak aby boli schopní jazdiť na bicykli v premávke.

Ján Šindelár (g) z Brna na Kole hovoril vo svojej prednáške o význame dát, prieskumov pri presadzovaní podmienok pre cyklistov. Spomenul ako je dôležité realizovať prieskumy na odbornej úrovni a nie tak ako sa často realizujú v niektorých mestách. Poukázal na fakt, že kvalitne získané dáta môžu potom pomôcť pri vyvrátení mýtov, ktoré často panujú o cyklistoch.

Prvý deň sa slávnostne zakončil galavečerom **spojeného s vyhlásením výsledkov kampane ETM 2015 a ocenením víťazných samospráv – MŽP SR/SAŽP**. Kategóriu národnej súťaže ETM 2015 Aktívna samospráva vyhrala Žilina (h), ktorá podľa členov hodnotiacej komisie najlepšie preukázala schopnosť motivovať subjekty pôsobiace na jej území k vzájomnej spolupráci a spolupatričnosti smerujúcej k realizácii aktivít a trvalých opatrení v oblasti mobility. Zabodovala rôznorodosťou realizovaných aktivít a tým koľko participujúcich inštitúcií a organizácií spolupracovalo pri ich príprave. Zavážil aj počet obyvateľov, ktorí sa zapojili do kampane v meste pod Dubňom.



(e)



(f)



(g)



(h)

Za originálnu aktivitu Deň bez áut – parkovisko v centre mesta trochu inak bola ocenená Banská

Bystrica. Organizátori tejto aktivity vytvorili pri banskobystrickom Barbakane improvizovanú triedu, kde sa študenti miestneho Gymnázia Mikuláša Kováča naučili viac o histórii mesta, ekológii a ekologických spôsoboch prepravy. V tejto kategórii bola hodnotená kreativita, originalita, atraktivita a prevedenie prihlásenej aktivity.

Moldava nad Bodvou si prevzala ocenenie za efektívne trvalé opatrenie, ktorým je Integrovaný dopravný uzol. Výsledkom je integrácia železničnej, autobusovej a individuálnej dopravy v meste. Hodnotená bola efektivita prihlásenej aktivity, jej udržateľnosť, finančná náročnosť a dopady na životné prostredie. Kategóriu Originálna tematická fotografia vyhralo mesto Levice. Do národnej súťaže ETM 2015 sa prihlásilo štrnásť samospráv (v roku 2014 ich bolo desať): Banská Bystrica, Bojnice, Dolný Kubín, Galanta, Hlohovec, Levice, Lučenec, Martin, Moldava nad Bodvou, Prešov, Prievidza, Svit, Štúrovo a Žilina.

Druhý deň sa niesol taktiež v zaujímavom duchu. Prvá prednáška bola odštartovaná národným cyklokoordinátorom Ing. **Petrom Klučkom** (i), ktorý hovoril o tom ako to vyzerá a čo sa plánuje na zlepšenie podmienok pre cyklistov na národnej úrovni.



(i)

Náš ďalší hosť **Sjors van Duren** (j)(Mesto Arnhem Nijmegen) ukázal, že aj v Holandsku majú problémy pri presadzovaní cyklotrás, avšak povedal, ako je nutné neustále pracovať na zdokonaľovaní cyklistickej infraštruktúry a jej aktualizácii. Prítomných taktiež pozval do Holandska, kde sa v roku 2017 bude konať v meste Arnhem – Nijmegen konferencia Velo-city 2017.



(j)

Nasledovala prednáška Ing. **Radovana Červienku** (k)(Dopravoprojekt), ktorý predstavil možnosti navrhovania cyklistickej infraštruktúry podľa nových technických podmienok a možnosti na ich aktualizáciu.



(k)

Marián Gogola (OZ MULICA, ŽU) prednášal o vývoji cyklodopravy v meste Žilina, pričom ukázal aj na dobré ako aj zlé príklady v budovaní podmienok pre cyklistov.



(l)

Andrea Štulajterová (l) predstavila výsledky národnej kampane Nechajme auto doma ako aj skúsenosti s organizovaním viacerých podporných kampaní.



(m)

Ďalší zahraničný hosť **Jaroslav Martínek** (m) predstavil koncepciu Asociácie miest s dobrou adresou, pričom ukázal, že nestačí predstavovať riešenie cyklodopravy iba z pohľadu technického, ale práve z pohľadu miest, kde sa dobre býva.

V ďalšej časti hovoril Ing. **Marek Modranský** (n) o skúsenostiach s využívaním cyklobusov v Banskej Bystrici a okolí.

Technické možnosti využívania sčítačov a dát o cyklistov prezentoval RNDr. **Ján Roháč** (n) z nadácie Ekopolis, ktorý taktiež hovoril o skúsenostiach z používania sčítačov na Slovensku.

Veľmi zaujímavú prednášku o spojený cykloturizmu a biznisu mal **Juraj Flamík**, (p) ktorý hovoril o skúsenostiach s realizáciou Moravských vínnych cyklostezek, ktoré ako turistický produkt v spojení s bicyklom dokázali vygenerovať pridanú hodnotu jednak pre región, vinárov ako podnikateľov a samozrejme aj pre turistov.

Poslednou prednáškou bola prezentácia RNDr. **Juraja Hlatkého** (r) za ZSK, ktorý hovoril o skúsenostiach s rozvojom cyklotrás v podmienkach SR ako aj problematike značkovania cyklotrás, ktorá nie vždy zo strany štátnych inštitúcií býva docenená.

Myslíme, že tento ročník priniesol určite veľa poznatkov, ktoré pre skoro 100 registrovaných účastníkov (z ktorých nie všetci prišli), priniesli hostia z viacerých krajín ako aj domáci odborníci. Veríme, že trend, kedy na konferenciu prišlo viacero zástupcov miest a krajov bude pokračovať aj v ďalšom období.

V poslednom rade je nutné poďakovať za výbornú organizáciu OCI BB a to konkrétne Andrejke Štulajterovej, Jánovi Roháčovi a Petrovi Medveďovi z Nadácie Ekopolis ako aj všetkým inštitúciám, ktorí sa na organizácii konferencie podieľali alebo ju podporili.

Prednášky sú dostupné z: <http://www.cyklodoprava.sk/cyklodoprava/konferencia-cyklisticka-doprava/2015-2/>



(n)



(o)



(p)



(r)





Manchester a cykloinfraštruktúra

(alebo nielen futbal, ale aj cykloinfraštruktúra)

Text, foto: Marián Gogola

Manchester je vyše polmiliónové mesto známe najmä svojimi futbalovými klubmi. Z hľadiska dopravy to nie je úplný Amsterdam, avšak sú tam aj nejaké prvky, ktoré by možno inšpirovali aj nás. Mesto má eminentný záujem podporovať verejnú dopravu ako aj cyklistov, tak aby naplnilo svoje ciele v udržateľnej doprave.

Pre cyklistov majú napríklad online mapu, kde si môžu zadať svoj cieľ a ona im nájde tú najvhodnejšiu trasu.

Majú aj vlastný manuál, resp. sprievodcu ako navrhovať cykloinfraštruktúru. Pozrieť a stiahnuť si ho môžete z tejto adresy:

<http://cycling.tfgm.com/pages/pdfs/GM-Cycle-Design-Guide.pdf>



Pri hlavnej žel. stanici si môžete požičať skladačku Brompton.



Celkom zaujímavo majú vyriešené aj jednosmerky s obojsmerným povolením prejazdu pre cyklistov.



Kvalita niektorých cyklopruhov má už najväčšiu slávu za sebou



Skoro na všetkých
hlavných
komunikáciách sa
myslelo aj na cyklistov



Pri križovaní ciest je na
zeleno podfarbený
cyklopruh.



Samostatná oddelená
cyklocestička



Iba pre autobusy a cyklistov!



Predradené priestory na križovatkách



Niektoré riešenia akoby mali odkukané od nás 😊



Riešenie jednosmerky pre cyklistov



Prímestské vlaky majú miest pre cyklistov dosť



Okrem automobilov je značný počet doubledeckerov, cyklisti vedení v strede



A tu už konkrétne riešenie.



Ak je niekde uzavretá
cyklocestička, ste o tom
informovaní



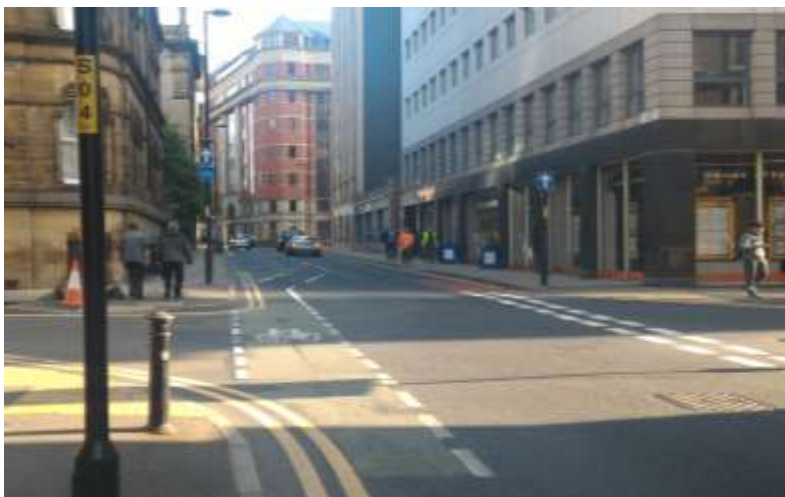
Parkovanie pre bicykle,
Samozrejmosť ou na uliciach.



Niektoré anglické špecialitky som nepochopil.



V rámci jednosmerných ulíc je cyklotrasa vedená vcelku dobre



Cyklotrasy je možné nájsť aj v okolí letiska, akurát tá dvojité žltá farba je dosť zaujímavá.



Zaujímavo vyriešili aj parkovanie, keď vytvorili 14 cyklohubov (cykloparkovísk), kde si môžu cyklisti za členské 10 libier mesačne alebo 100 libier ročne uschovať bicykel a využívať služby parkovania (oddelené sprchy, wc a pod).



Zo strategických dokumentov vás môže zaujať cyklostratégia Manchesteru do roku 2020.

Viac zaujímavých informácií v (Britskej) Angličtine:

<http://cycling.tfgm.com/Pages/default.aspx>



Zdroj: <http://cycling.tfgm.com/Pages/join-a-hub-city-tower.aspx>



Foto mesiaca.



Tak, aby sme neboli nespokojní, že ukazujeme len zlé príklady zo Slovenska, tak tu máme aj jeden od južných susedov a ako trefne pomenoval jeden zo zdieľaťel'ov ide o cyklocestičku pre BMX☺

Zdroj: Facebook skupina 168 Óra

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. info@mulica.sk,
info@cyklodoprava.sk

Ing. Martin Bolo martibolo@gmail.com

Ing. Milan Veternik veternik.milan@gmail.com



[@fietsprofessor](https://twitter.com/fietsprofessor) Oct 21