

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1

Rok 2011

Ročník II

ISSN 1338-0486



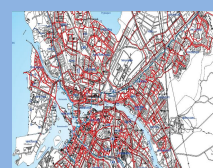
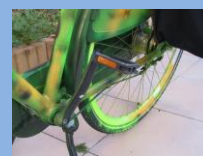
Tipy na zabezpečenie bicykla

Cyklisti v jednosmerkách

Rozhovor s Jurajom Hlatkým

Zimné bicyklovanie v OULU

A ešte oveľa viac....



Obsah.

Správy z domova. (Bratislava, Žilina, Banská Bystrica, Spiš)	Str.3 - 5
Správy zo sveta.(Toronto, Rakúsko, Česká republika, Mexiko..)	Str. 6 – 7
Cyklisti v jednosmerkách.	Str. 8 – 10
Rozhovor s Jurajom Hlatkým – nestorom slovenskej cykloturistiky.	Str. 11-17
Tipy na ochranu bicykla proti krádeži.	Str.17-22
Zimné bicyklovanie v Oulu.	Str.22 – 28
Tipy na zimné bicyklovanie.	Str.30
Predstavujeme redakčnú radu časopisu.	Str. 31 - 34
Cykloklik.	Str.35
Foto mesiaca.	Str.35

Pedál.

Neviem, či pozeráte reklamy. Ale začiatkom roka ma zaujala jedna. No zaujala, skôr vytočila. V skratke je príbeh reklamy nasledovný. Nový automobil nemenovaného výrobcu, vzbudí taký záujem u cyklistov, že postupne ho sledujú a postupne sa za ním pridávajú viacerí až na koniec je z toho celkom pekná cyklojazda a cyklisti sa tešia z daného autíčka. No hlúposť na kvadrát. A potom som si uvedomil, že to tak funguje s cyklodopravou aj u nás. Ten automobilový priemysel nás stále ťahá za nos. Ale my sa nedáme!:-) Preto vám prinášame nové číslo Cyklistickej dopravy, mimochodom už druhého ročníka. Aj keď to na tuhú zimu už nevyzerá, pripravili sme pre vás niekoľko zaujímavých článkov o bicyklovaní v zimných podmienkach (tipy na bicyklovanie ako aj z mesta OULU vo Fínsku), taktiež o tom ako si zábavnou formou ochrániť bicykel. Vyhovíme aj cykloturistickej verejnosti a prinášame vám rozhovor s Jurajom Hlatkým, nestorom slovenskej cykloturistiky. Odborným pohľadom načrieme do problematiky jednosmeriek na Slovensku a taktiež sa vám predstavíme ako redakcia.

Príjemné čítanie priateľa.

Marián Gogola/redakcia.



Bratislavský starý most je už pre chodcov a cyklistov otvorený

Bratislavský Starý most je už pre chodcov a cyklistov otvorený od 7.1.2011. Niektorí z chodcov sú radšej opatrní. Oficiálne informácie hovorili o otvorení o 9.00, novinári sa k mostu zbíhali v predstihu, prvého chodca si však odchytili len niektorí. "O pol 9 sem prišli dvaja robotníci, odomkli zámok, odsunuli mrežu a bolo," hovoril fotograf, ktorý v jemnom daždi márne čakal na nadšených chodcov. "Ja som bol zamestnancom Hydrostavu, tu bol voľakedy Hydrostav, tak som sa prišiel prejsť na druhú stranu, bol som sa pozrieť," hovoril muž, ktorý sa zrejme prvý prešiel po znovuotvorenom moste. "Som z Tvrdosína, veľakrát som cezeň šiel na aute." Ako povedal, o otvorení sa dozvedel z televízie, rovnako ako ďalší náhodní chodci.

"Juj, nefoťte nás, my sme sa sem prišli len pozrieť," povedal manželský pár na prechádzke so psom. "Je to určite pre ľudí dobré, hlavne pre študentov, ktorí chodia na univerzitu. Ale to sa až v lete ukáže," povedal muž. Žena prešľapovala len na začiatku mosta z petržalskej strany, bála sa. "No, necítim sa dobre," povedala k stavu mosta. Jej muž ešte dodal, že majú známu, ktorá je na vozíčku a tá znovuotvorenie mosta pre peších určite ocení. "Viete, aká je to otrava, keď si to musíte obchádzať?"

Tretím chodcom bola Staromešťanka so psom, ktorá sa vybrala do Sadu Janka Kráľa. "Hneď v prvý deň som to využila, bývam tuto v centre," hovorila. Potešia sa podľa nej najmä zamestnanci obchodného centra Aupark na petržalskej strane. "Hlavní tí tým trpeli. Mali ste ich vidieť, keď to v máji zavreli. Nevedeli, kadiaľ majú ísť," povedala. Most zavreli v máji pre zlý technický stav, bol v siedmom stupni poškodenia zo siedmich. Dnes, po odstránení povrchu cesty a betónovej mostovky, je ľahší o 1200 ton a jeho stav sa zlepšil na piaty stupeň poškodenia. Podľa spoločnosti Metro Bratislava chodcom pri prechode mostom nič nehrozí. Otvoreniu predchádzal súhlas magistrátu Bratislavy so zabezpečením zimnej údržby lávky a prístupových chodníkov. "Chodník je zo strany cestného mosta oplotený bezpečnostným pletivom s informačnými tabuľami, nakoľko oceľová konštrukcia je staveniskom, na ktoré je ľuďom vstup zakázaný," priblížila hovorkyňa Jana Murínová.



piatok 7. 1. 2011 11:08 | autorka: Dorota Kráková

Zdroj: <http://bratislava.sme.sk/c/5710570/stary-most-je-uz-pre-chodcov-a-cyklistov-otvoreny.html>

Bratislavský kraj chce podporiť aj cyklotrasy na Záhorí

Bratislavský samosprávny kraj (BSK) má na svojom území 683 kilometrov legálnych cyklotrás. Výhl'adový plán Koncepcia rozvoja cyklotrás v BSK predpokladá vybudovanie ďalších približne 300 kilometrov.

MORAVSKÝ SV. JÁN. Vlni v októbri už prebehli trojstranné rokovania medzi Slovenskom, Rakúskom a Českom o vedení medzinárodnej cyklotrasy Cesta Železnej opony Eurovelo 13, ktorej časť v dĺžke 80 km ide popri hraniciach BSK s Rakúskom. Táto medzinárodná cyklotrasa sa začína pri Barentsovom mori na nórsko-ruských hraniciach, prechádza po bývalej železnej opone cez celú Európu a končí sa pri obci Carevo v Bulharsku blízko bulharsko-tureckých hraníc. Celá trasa má asi 7000 km. Bude patriť medzi najdlhšie medzinárodné cyklotrasy v Európe. "Na Slovensko sa Eurovelo 13 dostane na hraničnom priechode Moravský Svätý Ján - Hohenau. V BSK pôjde od severných hraníc katastrálneho územia obce Závod až pod Petržalku, kde sa vráti na rakúsku stranu cez hraničný priechod Jarovce Kittsee," uviedol predseda BSK Pavol Frešo. BSK plánuje v roku 2011 zrekonštruovať povrch moravskej časti cyklotrasy, na ktorej vybuduje potrebnú infraštruktúru, vrátane obnovy cyklistického značenia, nových máp, prístreškov či odpadových košov. Zároveň má BSK záujem o obnovu bunkrov na tejto cyklotrase a urobiť z nich malé múzeá či informačnými tabuľami popísať ich históriu a význam. BSK má záujem sprístupniť pre cykloturistiku aj trasy vo vojenských obvodoch Záhorie a Turecký vrch v Malých Karpatoch. Celková dĺžka týchto cyklotrás by mohla mať 88 km. Cyklotrasy cez vojenský obvod Záhorie by kontinuálne spojili cyklotrasy popri rieke Morave a na Záhorí s cyklotrasami v Malých Karpatoch.

<http://zahorie.sme.sk/c/5708342/bratislavsky-kraj-chce-podporit-aj-cyklotrasy-na-zahori.html#ixzz1AfqF9HfW>

ŽILINA: Tento rok by mala byť dokončená základná cyklokostra mesta

Koncom novembra dokončili v Žiline prvú ucelenú mestskú cyklotrasu zo sídliska Vlčince až do centra mesta. Až do roku 2008 boli v meste iba necelé tri kilometre oficiálnych cyklotrás a aj tie len v troch krátkych úsekoch, nový cyklochodník spájajúci Vlčince s centrom je dlhý 3,8 kilometra.

„Štúdia, ktorú sme ešte v roku 2007 dali vypracovať, zadefinovala zhruba 25 km mestských cyklotrás a ďalších desať kilometrov v blízkom okolí. A aj keď sa ich budovanie nehybe tak rýchlo akoby sme chceli, predsa len došlo k posunom. V prvej etape sa podarilo kompletne prepojiť sídlisko Vlčince s centrom, cyklochodník pribudol aj na zrekonštruovanom námestí v Bánovej, projekčne sú v druhej etape pripravené sídlisko Solinky a Vodné dielo v celkovej dĺžke asi desať kilometrov,“ uviedol hlavný architekt mesta Martin Pavelek. Vytváranie nových cyklochodníkov komplikuje nie jednoduchá komunikácia s vlastníckmi pozemkov ako aj zdĺhavý proces splnenia všetkých dopravno-bezpečnostných podmienok. „Mali sme veľké oči a nerátali sme s tým, ako ťažko sa hľadá kompromis medzi vlastníckmi pozemkov a ako dlho trvá splniť všetky dopravno-bezpečnostné zadania. Museli sme navyše aktívne vstúpiť do tvorby nového cestného zákona, ktorý, aj na základe práve našich pripomienok, vytvoril omnoho lepšie podmienky na realizáciu cyklochodníkov. Budúci rok, ak všetko dobre pôjde a predovšetkým budú peniaze, by mala byť dokončená základná cyklokostra mesta,“ dodal Pavelek. Projekčne a v štádiu povoľovania sú pripravené cyklotrasy zo sídliska Solinky do centra mesta v dĺžke 3,5 km, z Vlčiniec na Vodné dielo v dĺžke 1,5 km a tiež 4,5 kilometrový úsek z Vodného diela smerom na Strečno. Ako samostatné komunikácie pre cyklistov dnes slúžia cyklochodníky pozdĺž ulice Vysokoškolákov, od Mestskej krytej plavárne k internátom Žilinskej univerzity, od areálu Žilinskej univerzity Veľký Diel po sídlisko Solinky, komunikácia na nadjazde zo sídliska Vlčince pokračujúca ďalej popri Košickej ulici smerom do centra až po Hypertesco, cyklochodník od konca Kysuckej cesty mostom cez Váh až do Budatína a tiež krátky úsek v mestskej časti Bánová. Pre cyklistov, korčuliarov i peších slúži aj 10,5 kilometrový chodník pozdĺž brehov Vodného diela.

Zdroj: www.aktuality.sk

Pomôžte v Banskej Bystrici vytvoriť kvalitné cyklochodníky!

Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica (OCI BB) a Mesto Banská Bystrica v septembri minulého roka odštartovali projekt „Rozvoj nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica“. Hlavným cieľom projektu je vytvoriť podmienky na systematické riešenie problematiky cyklodopravy v Banskej Bystrici s nadväznosťou na okolie a realizáciu efektívnych riešení v tejto oblasti. Najdôležitejším plánovaným výstupom projektu je Generel nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica. Generel nemotorovej dopravy je Územno plánovací podklad vytvorený v nadväznosti na Územný plán mesta Banská Bystrica a na Generel automobilovej dopravy mesta Banská Bystrica. Rieši špeciálnu problematiku nemotorovej dopravy, do ktorej patria cyklisti, imobilní na vozíčkoch, inlajnisti a pod. Do plánovania a následnej realizácie siete cyklotrás chceme v čo najširšej miere zapojiť verejnosť. V súčasnosti neexistuje žiadne bezkolízne cyklistické prepojenie obytných zón Sásová, Podlavice, Radvaň, Fončorda s centrom mesta a najbližším okolím. Preto je našou prioritou dosiahnuť v Banskej Bystrici plynulé a bezpečné prepojenie centra mesta s okolitými mestskými časťami a práve do plánovania cyklochodníkov chceme zapojiť aj obyvateľov obytných zón. Nakoľko sa tejto problematike v minulosti nevenovala v Banskej Bystrici dostatočná pozornosť, neexistujú v súčasnosti relevantné informácie o intenzite cyklistov v meste. Práve preto chceme požiadať o spoluprácu pri dotazníkovom prieskume, výsledky ktorého pomôžu expertnej skupine pri tvorbe Generelu nemotorovej dopravy na území Banskej Bystrice.

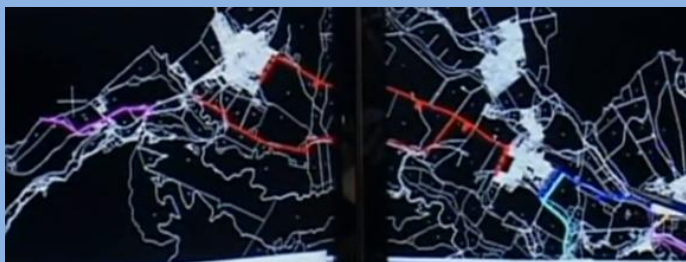
<http://www.banskabystrica.sk/za-rozvoj-nemotorovej-dopravy-v-meste-info-anketa-sutaz.phtml?id5=14221>.

V Banskej Bystrici sa začala práca na Genereli cyklistickej dopravy.

V Banskej Bystrici z iniciatívy Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica (OCI BB) a Mesta Banská Bystrica začali pracovať na Genereli nemotorovej dopravy mesta B. Bystrica. Cieľom je vytvoriť podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy v meste a jeho okolí. Navrhnuť cyklistické trasy, ktoré poskytnú vysokú bezpečnosť cyklistom, čím sa zvýši atraktivita využívania bicyklov aj pre pravidelné jazdy do práce, do škôl, za menšími nákupmi, za kultúrou ap. Samozrejme, že budú rozvinuté aj možnosti pre rekreačné jazdy. Banská Bystrica by sa podporou rozvoja cyklistickej dopravy mohla stať cieľom turistov ako zo Slovenska tak zo zahraničia, ktorí si volia ciele svojich dovolení práve z hľadiska možnosti aktívneho využitia bicykla pre výlety počas dovolení. Toto by mohlo byť pre B. Bystricu základným lákadlom, čím by sa dávny cieľ stať sa centrom cestovného ruchu mohol uskutočniť. V súťaži o vypracovanie diela uspel Ing. Tomáš Kysel, METAG, Banská Bystrica.

V Slovenskom raji budú stavať cyklotrasu.

O cyklotrase, ktorá má viesť Slovenským rajom sa hovorí už vyše 10 rokov. Konkrétne kroky začali robiť v Spišských Tomášovciach, kde začnú s výkupom pozemkov, po ktorých má cyklotrasa viesť. 10 kilometrová trasa povedie severnou časťou cez Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce až do Hrabušíc.



Zdroj: <http://video.markiza.sk/archiv-tv-markiza/prve-televizne-noviny/51786>

Správy zo sveta

V Londýne sa zvýšil počet cyklistov o 70 %



Vďaka novovybudovaným cestičkám pre cyklistov, ktoré za pomoci primátora Borisa Johnsona vybudovali minulý rok sa podľa mestskej dopravnej spoločnosti zvýšil počet cyklistov oproti predminulému roku o 70%. Ide o jasný príklad dobrých opatrení, ktoré vygenerovali zvýšenie cyklistickej dopravy na miestach, kde predtým cykloinfraštruktúra nebola. V skratke možno povedať, že nové cyklocesty pritiahli nových cyklistov.

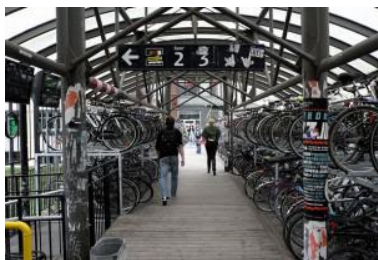
<http://www.tfl.gov.uk/>

Rakúska sieť obchodov SPAR vybudovala 650 cyklostojanov.

Rakúska sieť supermarketov SPAR prispela k vybudovaniu viacerých cyklostojanov v blízkosti svojich supermarketov v rámci Viedne. Spolu sa im podarilo vytvoriť približne 650 cyklostojanov. Ako ďalšie zlepšenie pre cyklistov predstavuje fakt, že niektoré pobočky umožnia dobiť si elektrobicykle. Vybudovanie cyklostojanov sa týka 114 obchodov vo Viedni, pričom vynaložili celkom 150 000 €. Stojany boli umiestnené nielen pri samotných obchodoch (20%), ale často aj pri veľkých nákupných centrách. (80%). Avšak presvedčiť niektorých úradníkov vo Viedni dalo občas zabráť, aby ich presvedčili, že je lepšie ak namiesto jedného parkovacieho miesta vybudujú 4 cyklostojany, kde sa dá zaparkovať 8 bicyklov. Projekt realizovali počas 8 mesiacov. Reťazec taktiež prispieva svojou Bike & Buy iniciatívou, v rámci ktorej predávali niektoré súčasti na bicykle ako aj elektrobicykle so zľavou, pretože im pomáhali dotácie od samosprávy vo výške 180 €. Svojim zamestnancom SPAR taktiež prispel na kúpu elektrobicykla zľavou vo výške 100 €.

www.fietsberaad.nl

Cyklostojany na železničnej stanici v Aarhuse



V dánskom meste Aarhus, ktoré je mimochodom druhé najväčšie dánske mesto majú celkom dobre rozvinutú cyklistickú vybavenosť. Ako príklad môžu slúžiť cyklostojany na železničnej stanici. Sú to klasické cyklostojany, ktoré šetria miesto, teda cyklisti si môžu dávať bicykle v dvoch radoch.

www.copenhagenize.com

Mexický rozvoj cyklodopravy v štýle "Urob si sám"



Nielen na Slovensku sú ľudia, ktorí sú nespokojní s podmienkami pre cyklistov. Podobne aj v Mexiku v meste [Guadalajara](http://www.guadalajara.com) miestni aktivisti zobrali do svojich rúk zanedbanú infraštruktúru pre cyklistov a rozhodli sa svojpomocne si osadiť dopravné značky ako aj vyznačiť cyklopruhy na ceste. Túto akciu zrealizovali potom, čo sa v meste vyskytujú čoraz častejšie zápachy a priemerná cestovná rýchlosť poklesla na 18km/h.

http://www.youtube.com/watch?v=iFUbrme9V0M&feature=player_embedded#

Česká pošta zavádza elektrobicykle.

Poštári v Čechách to budú mať zase o niečo pohodlnejšie. Najväčší poštový podnik u západných susedov totiž už dlhšie testoval elektrické bicykle a elektrické skútre, ktoré pomôžu doručovateľom prepraviť sa rýchlejšie. Celkom dnes Česká pošta využíva 240 elektrobicyklov a 917 klasických bicyklov. Najviac ich využíva na Severnej Morave (102) a v Stredných Čechách (42). Okrem toho pošta pokukáva aj po využití elektromobilov a pohonu na CNG.

Zdroj:hybrid.cz

Verejné bicykle v Toronte možno spustia už tento rok.

Toronto podobne ako iné svetové mestá sa pohráva s myšlienkou verejných bicyklov. Bude prevádzkovaný spoločnosťou PUBLIC BICYCLES SYSTEM COMPANY a nazývať sa bude BIXI Toronto, pričom registrovaným užívateľom umožní požičať si bicykel a použiť ho v centre mesta 24 hodín za deň, 7 dní v týždni.



Zákazníci sa môžu zaregistrovať a predplatiť si ročné alebo mesačné členstvo, pričom obdržia kartu. Ak si bicykle chcete požičať iba na jeden deň, nemusíte sa registrovať, stačí ak máte kreditnú kartu.

Prvá polhodina požičania je pritom zdarma. v súčasnosti sa pracuje na príprave systému. A ak všetko pôjde ako po masle, systém sa reálne spustí 1 mája 2011. Pre prvý rok prevádzky sa plánuje využiť 1000 bicyklov. Samotnému spusteniu však predchádza niekoľko podmienok, ktoré sa musia splniť, aby systém mohol byť životaschopný.

Podmienky sú nasledovné:

- získať \$600,000 od sponzorov;
- mať aspoň 1,000 registrácii;
- otestovať 80 požičiavacích miest;
- vytvoriť kvalitnú marketingovú kampaň,
- zabezpečiť pôžičku od mesta na prevádzku;

Po splnení týchto podmienok mesto poskytne pôžičku vo výške \$4.8 miliónov prevádzkovateľovi systému-PBSC (PUBLIC BICYCLES SYSTEM COMPANY).

Zdroj: <http://toronto.bixi.com/>

CYKLISTI V JEDNOSMERKÁCH

Ing. Anna Kollárová, autor. stav. inž., SZSI

Pozn. autorky: Niekoľko poznámok k danej problematike je výberom zo širšie koncipovaného odborného príspevku k ich navrhovaniu. Môže slúžiť pre Cykloalianciu iba ako pracovný materiál a diskusný príspevok k legislatíve – december 2010. Materiál, vzhľadom na krátkosť času, neprešiel jazykovou úpravou.

Poloha cyklistickej trasy v zastavanom území je podmienená rôznymi faktormi, počínajúc možným využitím disponibilných verejných plôch a končiac prevádzkovými obmedzeniami, ktoré nedovoľujú budovať samostatné trasy v cyklistami požadovaných parametroch či hlavných smeroch (napr. podľa významu cykloturistickej trasy v extraviláne na prieťahu či dopravného zaťaženia trasy vnútromestskou zdrojovou a cieľovou cyklistickou dopravou).

Naša platná legislatíva (stavebný a cestný zákon, zákon o premávke na PK a ich príslušné vyhlášky) umožňuje riešiť cyklistickú infraštruktúru v sídlach rôznymi formami. Novelizovaná projektová STN 736110 a „Komentár“ k nej, stanovujú len rámcové kritériá pre spôsoby vedenia cyklistickej dopravy v aglomerovanom území a STN 736102 ich prejazd cez križovatky. Dopravné značenie upravuje Vyhláška MV č. 9/2009 Z.z. cykloturisticke značenie STN 018028, pričom táto sa „nevzťahuje na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia“.

Je predovšetkým na tvorcovi koncepcie, projektovej dokumentácie či navrhovateľovi organizácie dopravy, aj keď iba pre cyklistickú infraštruktúru, nakoľko navrhované riešenie je komplexné, maximálne bezpečné a prevádzkovo akceptovateľné pre všetkých účastníkov premávky, či návrh nezhoršuje dlhodobú dopravnú obslužnosť a prevádzkyschopnosť celého dotknutého dopravného systému sídla. Riešiteľ musí súčasne presvedčiť tak zadávateľa, ako aj posudzovateľov (t.j. aj zástupcu dopravnej polície), že pre súčasné i výhľadové obdobie (min. 5-10 rokov) aj vzhľadom na uvažované stavebné a prevádzkové náklady je predložený variant optimálny.

V zahraničnej odbornej literatúre možno nájsť množstvo postupov, návodov a vzorov riešení (lit. 2,3), opierajúcich sa o výsledky dlhodobých a rozsiahlych empirických skúmaní a overovaní v praxi. Nie je problém zoznámiť sa aj priamo s ich širokým uplatňovaním v mestách mnohých európskych i zámorských štátov. Pre ich možnú aplikáciu aj v našich podmienkach je ale potrebné uvedomiť si, že celá dopravná problematika plošného pokrývania súčasných sídel cyklistickou infraštruktúrou všade vo svete je natoľko komplikovaná, navzájom ovplyvňovaná a podmienená toľkými rôznymi faktormi (historickými, zvykovými, urbanisticko-dopravnými, organizačno-prevádzkovými, atď.), že nie je možné ju riešiť iba samostatne, oddelene od riešenia ostatných dopráv. Rovnako nie je možné ju robiť nekvalifikovane, bez adekvátnych odborných znalostí z odboru dopravného inžinierstva, ani bez konzultácií s ostatnými profesiami pôsobiacimi pri koncipovaní a realizovaní ďalšieho rozvoja sídel. V neposlednom rade, nemožno riešiť cyklotrasy bez akceptovania názorov občanov. To v plnom rozsahu platí aj pre zavádzanie jednosmeriek s obojsmernou premávkou cyklistov, keďže ide o uličnú sieť s nutným znížením rýchlosti jazd motorových vozidiel, so zamedzením jazdy ťažkých nákladných vozidiel a nezriedka aj s obmedzením parkovania osobných áut.

Z tohto hľadiska je veľmi poučný prístup európskych odborníkov k aplikácii obojsmernej jazdy cyklistov v jednosmerných uliciach všeobecne, a v zónach T 30 zvlášť (lit. 2). To umožňuje (po rokoch možnej aplikácie výnimky MD k takýmto riešeniam) Zákon o premávke na PK č. 8/2009 Z.z., s rozvedením vo Vyhláške MV SR č. 9/2009 Z.z. (umiestnenie dodatkovkej tabuľky k zvislej značke „Jednosmerná premávka“ a s príslušným vodorovným vyznačením jazdných pruhov).

Zavádzanie zón T 30 (aj v súvislosti s cyklistami) v našej praxi možno pokladať (v porovnaní so zahraničím) stále ešte za zriedkavú, nie celkom uspokojivo riešenú (hlavne v križovatkách), a doteraz tiež nie celkom jednoznačne (z prevádzkových dôvodov) pozitívne prijímanú aj zo strany časti odborníkov, dopravnej polície, a hlavne motoristov. Návrhy takéhoto druhu dopravného ukladňovania sa preto aj pri projektovaní ciest a organizácie dopravy v sídlach zatiaľ vyskytujú len výnimočne. Skôr ide o bodové, lokálne riešenia obytných ulíc s predpokladom väčšieho výskytu cyklistov a možnosti odstránenia parkovania pred domami. Iba veľmi výnimočne sa cyklisti následne zohľadňujú aj v riešeníach príľahlých križovatiek, prevažne neriadených. Deje sa to aj s odôvodnením kompetentných posudzovateľov (hlavne zo strany polície), poukazujúcich na možnosť neakceptovania príslušných dopravných značiek, a teda na zvyšovanie rizika nehôd cyklistov i chodcov. (Absencia znalosti dopravných značiek a ich rešpektovania u viacerých účastníkov cestnej premávky je však už iný problém, stojaci mimo technických riešení zavádzania jednosmeriek s obojsmernou jazdou cyklistov. Aj tu možno vidieť veľkú úlohu pre Cykloalianciu.)

Pomocou premyslených zmien organizácie dopravy a dopravného značenia, vhodným zjednosmernením ulíc, usporiadaním parkovania a vyriešením využitia prednosti v križovatkách, je možné dospieť k širšiemu uplatňovaniu rôznych foriem jazdy cyklistov na existujúcich komunikáciach, a to aj bez nákladných stavebných úprav. O to viac, že počet súčasných i novobudovaných miestnych komunikácií, vhodných pre takéto riešenia, je u nás na sídliskách i v individuálnej rodinnej zástavbe obrovský. Pri súčasných tendenciách navrhovania rôznych úprav nemôže byť pri tom jediným samosprávami sledovaným a projektantmi požadovaným cieľom zvýšenie počtu parkovacích miest pre autá. Musí sa to robiť komplexne, na základe podrobných analýz dopadov na príľahlú sieť a križovatky, a na takých podkladoch, ako sú pasport ciest, dopravné zaťaženie, jeho skladba, smerovanie, atď. V celom tomto procese by mali zohrávať výraznejšiu úlohu aj cyklistickí aktivisti.

Protismerná cyklistická cestička, odporúčaná ako možné a vhodné riešenie v jednosmerných uliciach, prevažne s rýchlostným obmedzením do 30 km/hod. (lit. 2.,3.), je ulicou s jednosmernou premávkou pre autá, v ktorej sa dovoľuje cyklistom jazdiť v oboch smeroch. Tento „nástroj“ budovania, alebo častejšie najmä prestavby (úprav) miestnych komunikácií, je mimoriadne vhodný pre zabezpečenie postupného celoplošného pokrytia zastavaného územia cyklistickou dopravou, bol v zahraničí dlhodobo a úspešne odskúšaný (lit. 2). Jeho premávkou preverené prednosti netreba, ani čo sa týka bezpečnosti, osobitne dokazovať. (Vo Francúzsku, napríklad, k ich rozšíreniu prispel aj „Dekrét“ MD z r. 2008, a to tým, že stanovil všeobecné princípy tvorby Zón 30 a ukludnených zón.). Aj keď pred 20 rokmi navrhované riešenia (lit.1) boli vo svete sprvu prijímané s nedôverou, nielen zo strany motoristov, ale aj cyklistov (ktorí sa domnievali, že takéto usporiadanie spoločného hlavného dopravného priestoru bude nevyhnutne mimoriadne nebezpečné), postupne sa v praxi dokázalo, že ide o jeden z najbezpečnejších druhov cyklistických trás v mestskom prostredí. Prednosti takéhoto riešenia možno veľmi stručne zhrnúť do niekoľkých bodov (lit.3.):

1. Ide o riešenie jednoduché, účinné a nízkonákladové;
2. Cyklisti a automobilisti, jazdiac tvárou v tvár, sa vidia a vzájomne sa vyhnú;
3. Ak sa znenazdajky otvoria dvere na aute, cyklista do nich naráža spredu a zatvára ich (keby do nich narazil zozadu, narazil by do nich čelne!);
4. Automobilista si uvedomuje, že nie je na ulici celkom sám, jazdí pomalšie ako by jazdil v protismerke, keďže je tu zvýšená možnosť zachytenia cyklistu zozadu;
5. Dĺžky cyklistických trás v mestskom husto zastavanom prostredí sa takýmito jednosmerkami skracujú a ich využívanie sa stáva obľúbenejším;
6. Mestská dopravná infraštruktúra je pre všetkých účastníkov premávky „čitateľnejšia“, prehľadnejšia, a teda prijateľnejšia, v protiklade ku klasickým jednosmerkám, ktoré komplikujú a predlžujú jazdu cyklistom smerujúcim k hlavným a odklonovým trasám.

Ak existuje, alebo ak sa navrhuje na jednosmernej ulici aj pozdĺžne parkovanie áut, je možné k riešeniu pristupovať viacerými spôsobmi. Je to podmienené hlavne navrhnutým prevedením cyklistov cez príľahlé križovatky. Samotné usporiadanie jednotlivých jazdných pruhov je podmienené špecifickými šírkovými danosťami riešeného priestoru, požiadavkou dodržania príslušných noriem, rýchlosťou vozidiel, atď. Je predovšetkým na odbornom prístupe projektanta, aké riešenie bude považovať po každej stránke za optimálne. Často sa odporúča umiestniť protismerný cyklistický pruh medzi spoločný jazdný pruh a zaparkované autá, ale sú aj iné možnosti. Jazdci automobilisti z obavy, aby nezachytili dvere parkujúcich áut, jazdia od nich ďalej. Protismerná cyklistická cestička je takto dostatočne braná na zreteľ. Ak aj cyklista, jazdci vo svojom pruhu, narazí do dverí zaparkovaného auta, tieto sa zavrú.

Z bezpečnostných dôvodov sa ale navrhuje v niektorých štátoch napr. zakázať dopravným značením jazdu motoriek, mopedov (ktorých sa, na rozdiel od nás, pohybuje napr. v uliciach Francúzska či Talianska pomerne dosť) v pruhu vyhradenom pre cyklistov. Rovnako na vozovky takýchto ulíc nepatria korčuliari. (U nás sú zo zákona zaradení medzi chodcov a teda patria na chodníky). Problémom v poslednej dobe sa stáva aj dodržiavanie rýchlosti (pre rýchle „elektrobicykle“) a zákaz predbiehania sa samotných cyklistov vo vymedzenom pruhu.

Cyklisti, obojsmerne jazdci v jednosmerkách by sa mohli stať aj u nás jedným z podnetov pre rýchlejší rozvoj „cyklistiky všedného dňa“ a pre celoplošné pokrývanie miest našich sídel rôznorodou cyklistickou infraštruktúrou. Len opäť nesmú byť preferované za každú cenu všade, bez širších väzieb, a riešené kýmkoľvek, bez príslušných odborných znalostí. Ani dosiaľ totiž nebol problém takto navrhovať jednosmerky, pokiaľ bol zo strany kompetentných obstarávateľov dostatočný záujem aj o riešenie cyklistickej dopravy. Máme aj pre takéto špecifické spôsoby vedenia cyklistov v uličnom priestore dostatočnú legislatívnu podporu, stačí, ak ich kvalifikované riešenie v rôznych formách bude niekto od autorizovaných dopravných inžinierov požadovať a následne účinnosť takýchto opatrení v premávke sledovať.

Literatúra:

1. Materiály Velo Mondial 2000 Amsterdam a Velo City 2009 Brussels „Re – cycling Cities“
2. „Zones 30 et zones de rencontre: la généralisation des double-sens cyclables“, Techni.Cités, No. 160, décembre 2008
3. “La carte cyclable“ FFCT 2003
4. „Design manual for bicycle traffic“ CROW 2007

Rozhovor s Jurajom Hlatkým – nestorom slovenskej cykloturistiky.

Pripravil Marián Gogola.

V dnešnom rozhovore sa budeme zhovárať s človekom, ktorý stál pri zrode cykloturistiky na Slovensku a určite má k vývoju podmienok ohľadne cyklodopravy, a špeciálne cykloturistiky, čo povedať. Jurajom Hlatkým.

Takže Juraj, poďme pekne od začiatku. Ako to vlastne začalo, Ty a cykloturistika?

Celý tento rozhovor je pre mňa pomerne náročný. Pretože nielen prvá otázka, ale i všetky ostatné znamenajú pre mňa zamyslenie sa späť. Keďže som sa v závere minulého roka dožil okrúhlej päťdesiatky, tak to ohliadnutie späť znamená už viac ako 40 rokov, keď som na ten bicykel sadol a viac ako 20 rokov, kedy sa problematike venujem profesionálne. Tie začiatky na bicykli si dnešná generácia už nebude vedieť predstaviť. Ako chlapec som netrpezlivo vytúžene čakal, kedy mi rodičia kúpia bicykel. Pre nás deti boli snom vtedy iba dve dostupné značky – a to Eska, alebo Favorit. Konečne mi ho potom otec zohnal asi po pol roku v jednom dedinskom obchode na Morave. Bol to vytúžený Favorit. A potom to šlo rýchlo – s kamarátmi z detstva a neskôr ako študenti sme začali absolvovať najskôr malé výlety do okolia, neskôr viactýždňové putovania. Prešli sme na týchto bicykloch mnohé nižšie pohoria, prejazdili skoro všetky kúty Slovenska. Predsa len mi dodnes utkveli v pamäti dve dvojtýždenné „expedície“, kedy sme na východnom Slovensku navštívili snáď každý kút. Či už drevené kostolíky, alebo výjazdy na Sninský kameň, Čergov... Zároveň ma otec od malička vychovával v turistickom duchu, okrem bicykla sme chodili na naše hory. A pritiahol ma i do organizovaného turistického hnutia. Počas vysokoškolského štúdia v Bratislave sme mali veľmi aktívny turistický klub, kde mnohí z nás dostali „funkcionárske vzdelanie“. Po škole som sa vrátil do rodného kraja – pochádzam z Nového Mesta nad Váhom. V miestnom turistickom klube som sa zaradil ako 25 ročný nielen medzi aktívnych turistov, ale i do jeho výboru. Mladý entuziazmus a výborné prostredie prispelo k tomu, že v roku 1989 po revolúcii som sa stal predsedom Okresnej rady Klubu slovenských turistov v Trenčíne a zároveň členom celoslovenskej rady KST. Mal som vtedy 29 rokov, najbližší vekoví predsedovia mali viac ako 50... Po revolúcii prenikol na Slovensko horský bicykel, ktorý očaril nielen mladú generáciu. A tak sme si povedali, že sa pokúsime v rámci KST zaviesť značenie prvých cykloturistických trás na Slovensku. Vtedy existovali na Slovensku už prvé dva malé pokusy – jeden v okolí Bratislavy, druhým v Slovenskom raji. A tak sme vytvorili komisiu a začali konať. Bolo to hektické obdobie, veľmi náročné, na Slovensku v tej dobe k problematike neexistovala žiadna legislatíva. Ak sme chceli dať niečo schváliť, potrebovali sme dať vyrobiť funkčné vzory... V KST nám však nebol osud priaznivo naklonený, starší funkcionári, ako aj značkári sa báli, že my „mladí žraloci“ príliš presadzujeme svoje záujmy a ohrozujeme financovanie iných aktivít. A tak sa na tie naše nenašli peniaze a po troch rokoch sme sa dostali do slepej uličky... No predsa len, hoci sme boli mladí a mali sme pripravený svoj systém značenia, v rámci konsenzu sme v tomto období prijali návrh KST, aby cykloznačenie na Slovensku bolo kompatibilné s peším značením a nadviazalo na jeho tradície.



Juraj a jeho dve lásky. Dcéra a rozhľadňa.



A na jednaní s českými cykloturistami

A ako to pokračovalo? Zrejme vznikol SCK.

Po zastavení aktivít v rámci KST tomu hneď tak nebolo. Ak sme potrebovali postúpiť vpred, bolo potrebné vyrobiť funkčné vzory, dať ich poschvaľovať a vyznačiť nejakú pilotnú trasu. A najmä to všetko prefinancovať. Tak sme dva roky všetky tieto aktivity hradili zo súkromných firemných zdrojov. Vďaka tomu sa potom vyznačila v rámci jednotného systému cykloznačenia prvá cyklotrasa na Slovensku – úsek Vážskej cyklomagistrály od Piešťan do Nového Mesta nad Váhom. Bolo to v roku 1995. Predchádzalo tomu prvé rozsiahle povoloňacie konanie pre celú trasu od Komárna do Žiliny. Museli sme riešiť skoro všetko ako precedens, pretože dovtedy to nikto nerobil. Našli sme však vynikajúcich úradníkov na obvodnom úrade v Piešťanoch, vďaka ktorým po 2 rokoch uzrelo svetlo sveta prvé rozhodnutie o vyznačení cca. 300 km cyklotrás v rámci Vážskej cyklomagistrály. V tej dobe boli na Slovensku iba 3 kraje a z Komárna do Žiliny 6 okresov. Preto nám stačilo „iba“ 106 povolení a súhlasov. Aj toto rozhodnutie bolo vydané na firmu. A potom v roku 1994 vznikol Slovenský cykloklub (SCK). Založili sme ho 3 fyzické osoby a čoskoro sa rozrástol a mal 22 pobočiek a viac ako 2000 členov. Všetko to šlo veľmi rýchlo a dnes ako na to spomínam, tak sa mi to nechce ani veriť. Asi nám priali hviezdy. Zišiel sa kolektív mladých ľudí a darilo sa nám rýchlo napredovať. V roku 1997 sme do začínajúcich europrojektov podali 3 veľké žiadosti a všetky 3 nám prešli. Bola to iná doba, iný spôsob financovania, iný spôsob posudzovania a tak sme ako ambiciózne občianske združenie mali šancu... Ešte treba spomenúť, že pred podaním projektov sme riešili zásadnú otázku – či zvolíme variantu, ktorej výsledkom bude 5-7 km kvalitnej asfaltovej trasy po hrádzi Váhu, alebo si vyberieme vypracovanie systému pre značenie cykloturistických trás s ich legislatívou, povolením a vyznačením. Tu nám to vychádzalo v dvoch projektoch na cca. 3000 km v slovensko – českom pohraničí. Nakoľko sme v tej dobe na Slovensku nemali nič, zvolili sme druhú variantu. Po schválení síce vtedajšie Ministerstvo hospodárstva jeden projekt presunulo na seba, no aj tak nám ostali dva. Dva hard projekty. Vďaka nim sa nám podarilo spracovať a vydať okrem iného normu STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“, zlegalizovať a vyznačiť cca. 2000 km cykloturistických trás na Slovensku a 1000 km cyklotrás v Česku, (kde partnerom bola obec Žitková a Centrum dopravného výskumu Olomouc, kde vtedy pracoval Jarda Martínek) spracovať mnohé dokumentácie a štúdie, vydať množstvo máp, sprievodcov, postaviť dva mosty a mnohé iné. Položili sme pevný základ cykloturistiky na Slovensku. V roku 1997 sme sa stali za Slovensko členom Európskej cyklistickej federácie so sídlom v Bruseli, kde sme dodnes. V roku 2010 sme sa stali Národným koordinátorom trás Eurovelo na Slovensku. V roku 1998 sme sa stali akreditovaným školiacim zariadením Ministerstva školstva SR pre odbornosť „Značkáre cyklotrás“. Dodnes sme vyškolili viac ako 300 značkárov, z ktorých sa mnohí stali lídri budovania cykloturistickej siete na Slovensku. Dodnes sme absolvovali my, naše pobočky a naši partneri desaťtisíce jednaní za účelom legalizácie a tvorby slovenskej cyklosiete a jej prepojenie na okolité štáty, čoho výsledkom je dnes asi 11 000 km slovenská cyklosieť. Tú reprezentujú v teréne tisíce stĺpikov, emblémových cyklotabuliek, cyklosmeroviek a desaťtisíce maľovaných cykloznačiek – tzv. „céčok“. Dala by sa o tom napísať hrubá kniha, s veľkým množstvom kapitol, bolo toho strašne veľa... Možno z tých posledných by som spomenul aspoň dve. Prvá je z oblasti inovácie značenia cyklotrás zavedením obrázkových smeroviek, ktoré navigujú k stavebným a prírodným zaujímavostiam nielen na cyklotrasách a popri nich. Druhou veľmi významnou bolo podpísanie dohody o spolupráci v oblasti značenia peších turistických trás a cyklotrás na Slovensku s Klubom slovenských turistov (KST). Udialo sa tak až po 16 rokoch a najmä vďaka personálnym zmenám v tejto organizácii a novému predsedovi Petrovi Perhalovi.



Podpis dohody s Klubom Slovenských Turistov s pánom Petrom Perhalom

Nie všetci súhlasia, že súčasný stav cyklotrás na Slovensku je kvalitný, keď niektoré cyklotrasy sú vedené po cestách II. a III. Triedy spolu s kamiónmi. Aký je Tvoj názor?

Na túto problematiku sa treba pozeráť v zenite času. Dnes je absurdné, že namiesto aby sa vyvíjala sa teraz akoby vracia späť...

Na objasnenie treba povedať jednu zásadnú vec, ktorú si neuvedomujú mnohí laici. Kým jednotlivec sa môže bicyklovať skoro všade, pre vyznačenie cyklotrasy je treba absolvovať zložitý legislatívny proces. V kocke možno povedať, že aby sa úspešne zavíšil, musíme získať súhlas všetkých vlastníkov a užívateľov pozemkov, kadiaľ trasa vedie a súhlas dotknutých orgánov štátnej správy. A tu prichádzame na kameň úrazu Slovenska – vysporiadanosť pozemkov a vlastnícke vzťahy. Mnohé pozemky sú nevysporiadané a nemajú jasných vlastníkov. Všetko to skomplikovalo i zrušenie zákona o vydržaní pôdy... A pomaly sa dostávame k úvodu problematiky. Treba ešte povedať, že ak porovnáme z bývalej federácie Slovensko a Česko, tak my máme úplne iný ráz krajiny, ako aj značne redšiu cestnú sieť, najmä tú, ktorú tvoria účelové a obslužné komunikácie. Ak si zoberieme stovky kilometrov takejto siete napríklad v Moravských Beskydách, na Slovensku táto sieť absentuje. Na mnohých miestach takúto sieť nemáme vôbec a sme odkázaní iba na štátne a miestne cesty. Nebudem to ešte komplikovať našim zákonom o ochrane prírody a lesným zákonom.

Ak sa vrátim k prvej vete tejto otázky, tak my sme v SCK navrhovali pomerne veľkú časť cyklotrás západného Slovenska v rokoch 1997-2000 na sieti štátnych a účelových ciest. Boli sme k tomu nútení okrem iného i tým, že vo veľkoplošných chránených územiach, vojenských obvodoch nebolo možné trasy viesť a mnohé prípadné komunikácie nepovolili ich vlastníci (napr. cesty vo vinohradoch). V tej dobe sa u nás stavala diaľnica a predpokladali sme, že po jej dostavbe sa tieto cesty uvoľnia. Musím poznamenať, že na spomínaných Europrojektoch sme kontrahovali v dobe ich riešenia 46 ľudí a odborníkov z 2/3 Slovenska. Dopravní inžinieri spracovali dopravné štúdie cyklotrás na štátnych cestách. Oponovala ich dopravná polícia, zohľadňovali sa šírkové usporiadania a dopravná zaťaženosť ciest. Kde to nevyhovovalo, sa trasy nepovolili. A tak vznikla časť týchto trás na štátnych cestách. Vďaka tomu nastal pohyb cykloturistov i v lokalitách, kde nikdy nebol a sprístupnili sa bicyklom mnohé stavebné pamiatky (hrady, MPR, múzeá...). Potom nastal obrovský nárast počtu áut a cesty sa vyseletovali na frekventované a nevhodné, primerane zaťažené a ako tak vhodné a málofrekventované a vhodné. Chvilku to ešte zlepšilo otvorenie diaľnice, ale po zavedení mýta sa to všetko vrátilo rýchlo späť. Ja si nepamätám, kedy cesty II. a III. triedy boli tak zamorené autami a najmä kamiónmi, ktoré na nich nemajú čo robiť.

Bleskove sa do popredia dostáva otázka bezpečnosti a myslím, že možno nastal čas zrušenia viacerých existujúcich cyklotrás. A asi, ak s tým nič neurobíme, nie jednej alebo dvoch. Otázka bezpečnosti a života prevyšuje potrebu priviesť cykloturistu do zaujímavého a pekného mesta, obce, miesta...

Cykloturistika alebo cyklodoprava nemajú vo všeobecnosti na Slovensku na ružiach ustlané. Kde sú podľa Teba najväčšie prekážky?

Ak by som to mal vyhodnotiť počas etapy mojej profesnej práce v tejto oblasti, tak zásadnou prekážkou u nás je, že asi ako v jedinej krajine v civilizovanej Európe, sa u nás neprikladá cestovnému ruchu a teda aj cykloturistike zásadný význam. Týka sa to predovšetkým vlád, politikov, osobností. Takisto je to s cyklodopravou. Politici vsadili na automobily a tak sa všetko točí okolo nich. Keď vyčíslujeme koľko ľudí ročne navštívi cyklotrasy, aký je z nich ekonomický prínos a vyrátame, že štátu sa iba z DPH vrátia investície do obnovy cykloturistických a peších turistických trás za 1,5 dňa, tak to mnohých prekvapí, ale na druhej strane akoby to ani nikoho nezaujímalo. Napriek tomu, že sa jedná o verejnoprospešnú aktivitu. Alebo možno preto. Hoci Slovenský cykloklub je národnou organizáciou a reprezentuje Slovensko v zahraničí, za 16 rokov svojej činnosti nedostal od štátu na svoju réžiu ani cent (predtým korunu) na rozdiel od obdobných organizácií. Na značenie dostal iba nepatrné prostriedky, za uplynulé dva roky dokonca nič! Nulu. Preto pre vyčíslenie tej návratnosti sme museli zahrnúť aj pešie turistické trasy, lebo z nuly sa rátať nedá. Na svoju činnosť sme si preto museli zarobiť alebo získať granty zo širokého spektra zdrojov. Niekoľko rokov nás na Západnom Slovensku podporuje ZSE a. s. prostredníctvom nadačného fondu nadácie Pontis, počas posledných dvoch rokov sme získali zákazku od

Žilinského samosprávneho kraja na generálnu obnovu a modernizáciu cykloturistických a peších turistických trás.

Častokrát sa hovorí, že na cyklodopravu a cyklistiku je u nás málo peňazí. Ak by sa však urobil súpis cykloprojektov možno za posledných pár rokov, asi by nás prekvapilo, koľko do nich šlo peňazí. No ešte viac by nás prekvapilo, keby sa zmapovalo, kto ich realizoval, na čo boli použité a asi najviac, kto ich čerpal... Organizácie venujúce sa tejto problematike iba nepatrne. A potom to aj tak vyzerá. A zasa to akosi nikoho nezaujíma...

Ak by som to mal globálne zhrnúť, tak základným problémom je, že na dôležitých postoch a funkciách boli a sú ľudia, ktorí našej problematike veľmi nefandia. Dlhé obdobia sme zápasili s tým, že sa nebolo ani na koho personálne obrátiť s našimi problémami. Naši úradníci zväčša pristupovali k tomu, ako sa všetko nedá a nie že by hľadali cestu ako to ide jednoducho a rýchlo. Pre mňa asi najväčším sklamaním posledných 10 rokov bol postoj niektorých ochranárov, ktorí vnímali cykloturistu ako nepriateľa prírody. A zrejme ani nástup developerov a ich „aktivít“ na tom asi nič nezmení. Problematické boli aj novelizácie zákonov o ochrane prírody a lesného zákona. A v neposlednom rade, na Slovensku sa všeobecne nepreferuje široká spolupráca, v móde je skôr hranie sa na svojom piesočku. Takisto trvalá ignorancia odborníkov, ľudí a organizácií, ktorí niečo dosiahli v tejto oblasti, je tiež nie zanedbateľnou slovenskou bolesťou...



Meeting Eurokoordinátorov trás EuroVelo

Aký je Tvoj názor na ich nápravu?

Asi nastala doba nástupu novej generácie. Ako aj hore, tak aj dolu. Vzhľadom na vývoj asi dôjde k hlbšiemu oddeleniu cestnej a horskej cyklistiky a cykloturistiky. V dolinách sa zrejme zúži počet cyklotrás po cestách a posilní sa problematika budovania samostatných pruhov, pásov a cestičiek. No nemali by sme odmietnuť ani málo frekventované cesty a cestičky, stále ich máme dosť. Asi by sme sa razantne a širokospektrálne mali zasaďiť za to, aby sa na málo frekventovaných cestách stratili v najbližšej dobe kamióny a nie cyklisti! Máme tu šancu po prvýkrát preukázať širokú spoluprácu. Naopak v horách by sa mala rozšíriť možnosť pohybu na bicykli a zjednodušiť legislatíva. Viem si predstaviť nárast týchto trás o 100 – 200%. Asi by sme mali v strednej a mladej generácii nájsť nové tváre, ktoré by s programom cyklodopravy a cykloturistiky kandidovali do širokých spektier funkcií – od obcí miest, cez VÚC a končiac parlamentom. Aby sme získali ľudí, na ktorých sa dá priamo obrátiť a budú vedieť, o čom hovoríme. Nové tváre by si mali vážili svojich predchodcov a využiť všetko dobré, čo už v problematike urobili. Trochu mám však obavy, aby tá nová generácia netvorila cyklotrasy, cyklodopravu a s tým súvisiace veci iba na internete. Viete, tam dnes viacerí dokážu vytvoriť „unikátne veci“ za pár minút a v internetovej diskusii sa nadchnú výsledkami svojej práce. Určite to má nejaký zmysel, ale je to iba nad vodu trčiaci časť ľadovca. K tomu, aby to malo skutočný zmysel a výsledok, je treba gro práce odviesť na mnohých úradoch, dotiahnuť to do legislatívy a najmä to zrealizovať aj v teréne. A dokázať nájsť na realizáciu aj adekvátne peniaze alebo vytvoriť fondy. Je načas sa zamyslieť nad národnými zdrojmi. Aby to všetko neskončilo iba v množstve generelov, štúdií a návrhov – teda iba na papieroch. A aby sa to všetko napravilo – asi

najťažšou, ale najdôležitejšou úlohou aby sa to zásadne pohlo, definovali naši švajčiarski kolegovia na prezentácii projektu Swissmobil, keď povedali: „Na to, čo sme dosiahli sme potrebovali 3 zásadné veci: Za prvé - partnerstvo a spolupráca, za druhé - partnerstvo a spolupráca, za tretie - partnerstvo a spolupráca. A o tom to je.



Pri rozhl'adovom poludníku.

Pri rokovaníach s úradníkmi sa stretávaš s viacerými názormi a podmienkami pre cykloturistiku, ak by si mohol zhodnotiť jednotlivé kraje. Ktoré sú na tom relatívne lepšie a ktoré horšie?

Určite v našej dlhoročnej práci sme absolvovali množstvo jednaní a stretli sa s množstvom organizácií, subjektov a ľudí. Po vzniku krajskej samosprávy určite v súčasnosti i budúcnosti kľúčovými partnermi pre budovanie a značenie cykloturistických trás budú práve oni. V nich z môjho pohľadu hrá momentálne jasne dominantnú úlohu Žilinský samosprávny kraj. Na jednej strane má asi 20-25% dĺžku značených cyklotrás na Slovensku a rovnomerne rozložený ľudský potenciál, zabezpečujúci tieto aktivity v kraji. Nie je to založené na jednom človeku alebo jednej organizácii. Na druhej strane je to zasa ľudský potenciál vo vedení Žilinského samosprávneho kraja, počnúc pánom županom Jurajom Blanárom, ako aj jeho zamestnancov. Osobne ich radím vo svojom rebríčku veľmi vysoko, s takou podporou pohybu na bicykli a v takej miere sú dnes na Slovensku ozajstným príkladom. Po voľbách sa k rozvoju cykloturistiky výrazne prihlásil Bratislavský samosprávny kraj, s ktorým úzko spolupracujeme. Ciele stanovené pánom županom Pavlom Frešom si postavil skutočne vysoko. Výsledkom by malo byť skoré vyznačenie slovenskej časti pripravovanej trasy Eurovelo 13 – Po stopách železnej opony. Vďaka práci ľudí a organizácií v tomto priestore v minulosti, spolupráci kraja, SCK a ďalších subjektov sa Slovensko môže stať, čo predtým nebývalo, leadrom v tejto oblasti. Prispieť k tomu majú zásadne, u nás nevidané investície, z Bratislavského samosprávneho kraja do cyklodopravy a cykloturistiky – či už vo forme výstavby cyklomosta ponad rieku Moravu alebo úpravy povrchov cyklotrasy popri rieke Morave na celom území kraja. Určite si význam cykloturistiky a jej prínosu uvedomili v Prešovskom a Košickom samosprávnom kraji, kde sa pripravuje viacero aktivít a vykonala sa základná pasportizácia cykloturistických trás s koncepciou vytvorenia nových. Leadrom je tu Vierka Štupáková, na niektorých aktivitách úzko spolupracujeme. Čítal som na internete o spracovaní koncepcie cyklodopravy na území Banskobystrického kraja, tú však nepoznám. Škoda, že pri jej spracovaní nebola prizvaná naša pobočka SCK v Brezne, ktorá má v správe cyklotrasy medzi Nízkymi Tatrami, Poľanou a Muránskou planinou. K stovkám vyznačených kilometrov má ďalšie stovky povolených k vyznačeniu. Pri tvorbe takejto koncepcie by mal kraj spolupracovať aj so svojimi susedmi a organizáciami v okolí. Určite však tejto problematike i tu venujú veľkú pozornosť. Na chvoste krajov sú určite Trnavský kraj, kde sa síce tvorí za výraznej finančnej podpory EÚ akási stratégia cykloturistiky a cyklotrás, je pre mňa však záhadou, kto ju robí, ak nespupracuje pri nej s nami a našimi pobočkami. 17 rokov máme v tomto kraji sídlo a máme tu v našej správe okolo 800 km cyklotrás. Zrejme v duchu vyššie uvedeného najmä v tomto kraji príde v blízkom čase k zrušeniu značnej dĺžky tejto cyklosiete. Smutno mi je aj z toho, že nulová podpora cykloaktivít je v mojom rodnom – Trenčianskom kraji. Tu zo siete asi 1300 km sa vzhľadom na nezáujem očakáva takisto postupné znižovanie kilometráže existujúcich cyklotrás. V rámci získaných zdrojov sme časť siete cyklotrás na území Trenčianskeho a Trnavského kraja realizovali zo zdrojov súkromného donora ZSE, a. s.. A na úplnom chvoste peletónu je Nitriansky kraj, kde sa nachádza najmenší podiel siete cyklotrás na Slovensku.

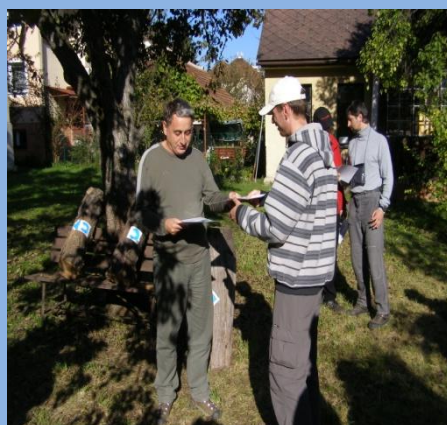
Určite si pochodil kus sveta, ktoré krajiny by si odporučil z hľadiska cykloturistiky? Kde to majú podľa Teba perfektne urobené?

Z hľadiska filozofie pohybu na bicykli, je to určite Dánsko, kde som bol v minulom roku. Tu som im závidel, že v tejto krajine sa pohyb na bicykli stal životným štýlom. Nikto nemusí zdôvodňovať, prečo je to dobré, aké to má výhody, čím je to prínosné. Proste ľudia to chcú a majú to. Nedosiahli to zo dňa na deň, trvalo im to asi 20 rokov. Filozofia, pri ktorej sa chcem presunúť z bodu A do bodu B na bicykli a volím pri tom čo najfrekventovanejšie ulice, pretože čím je frekventovanejšia, tým je pri nej širší samostatný cyklopruh, je pre nás nepredstaviteľná. A asi aj nedosiahnuteľná. Pretože mi v takomto prípade volíme tie najodľahlejšie a najmenej frekventované cesty... Podobné pocity som mal pri návšteve Holandska, také trojetážne parkovisko s takým množstvom bicyklov, aké je na hlavnej stanici v Amsterdame som nikde inde nevidel.



Na konferencii Velocity v Dánsku.

Z hľadiska cykloturistiky ako celku sa mi páči najviac švajčiarsky model. Je reprezentovaný projektom Swissmobil. Obdivujem na nich, ako rýchlo dokázali zrealizovať tento národný projekt a ako táto krajina dokáže žiť z aktívneho turizmu. Určite skutočný príklad hodný nasledovania pre našu mladú generáciu v dobe, kedy sa nám vtlača v súčasnosti úplne iná predstava opačného smerovania. Cykloturistika, horská cyklistika, pešia turistika, inline korčuľovanie a splavovanie riek v spojitosti s verejnou dopravou ako národná stratégia je pre nás príklad ako z iného sveta. Hoci nás politici pred voľbami často s tými Švajčiarmi porovnávali... Veľmi úspešný príklad. Rakúšanom závidím, ak sa za cyklistom stúpajúcim na alpské sedlo pokojne vinie nekonečná rada áut, bez pocitu, že by ich brzdil alebo obmedzoval. Nikto nemá pocit, že ho musí čo najskôr predbehnúť, obmedziť, niečo vytláčiť z cesty... A ak by som si mal zobrať príklad z masovej podpory bicykla a značenia cyklotrás, určite by som sem zaradil Nemecko a Rakúsko. Rýchly rozvoj cykloturistiky zasa obdivujem u Chorvátov, krajiny ktorá ozaj žije skoro výlučne z cestovného ruchu. Hoci by im stačilo to more, aj oni pochopili, že mnohí ľudia dnes chcú tráviť dovolenku aktívne...



Školenie značkárov Liptov

A z domácich cyklotrás, ktoré by si odporučil?

Ak si zoberiem, že dnes máme na Slovensku sieť asi 11 000 km značených cyklotrás, je z čoho vyberať. Kombináciou cestnej a horskej cyklistiky mám rád podstatnú časť Cyklookruhu Slovenským krasom. Pri svojej dĺžke 202 km ponúka kombináciu spoznávania krásnej prírody s cennými pamiatkami. Mám rád trasy i myjavskými kopanicami, najmä na jar, kedy tu kvitne množstvo ovocných stromov. Priradil by som k nim i náš Bátoryčkin cyklookruh. 26 kilometrov okolo Čachtického hradu, krásnym krajom s malebným prechodom Višňovskou dolinou, tajomnými Čachticami a našim Parkom miniatúr s modelmi slovenských hradov v ich bývalej kráse v obci Podolie. A pre cestných cyklistov istotne cykloraj mimo zón dopravy. Nástup na cyklotrasu pri Baťovom kanáli v Skalici a jazda po hrádzach a účelových komunikáciách riek Moravy a Dunaj cez Bratislavu minimálne do Komárna v dĺžke viac ako 200 km vyvracia odpovede mnohých neznalých, že u nás neexistujú bezpečné cyklotrasy v koridoroch mimo záplavy áut. Na dlhšiu dovolenku a pobyt určite súbor cykloturistických trás v Turci.

Ďakujem za rozhovor.

Tipy proti krádeži bicykla

Autor: Jeroen van Agt

Preložila a pripravila: Mgr. Monika Nedelková

V dnešnej dobe nie je ľahké ustrážiť váš bicykel pred krádežou. Tu je teda niekoľko tipov, ktoré znížia šancu, že váš bicykel bude ukradnutý. Predávam vám túto metódu s osvedčeným úspechom na mnoho rokov. Budete sa len musieť rozlúčiť s vaším pekným bicyklom...



Typy zlodejov bicyklov

Po dôkladnom preštudovaní dostupných dokumentov a policajných záznamov, môžeme rozdeliť zlodejov do štyroch kategórií:

- Náhodní zlodeji
- Príležitostní zlodeji
- Závislí zlodeji
- Profesionálni zlodeji

Náhodní a príležitostní zlodeji

Títo zlodeji hľadajú bicykle pre vlastnú potrebu a je im jedno ako bicykel vyzerá. Dávajú

prednosť nenápadnému bicyklu, ktorý funguje. Hľadajú bicykle s jednoduchým zámkom, pretože nemajú profesionálne náradie.

Závislí zloději

Závisláci sa špecializujú na bicykle na predaj. Často sa sústredia na jeden - dva zámky a majú veľa zručností pri ich otváraní. Sú často rýchlejší ako majiteľ kľúča.

Profesionálni zloději

Profesionálni zloději taktiež kradnú bicykle na predaj. Majú profesionálne nástroje, ako pákové kliešte alebo dokonca prenosnú diamantovú brúsku, proti ktorej nevydrží žiaden zámok. Hľadajú tie najkvalitnejšie bicykle, aby mali istotu, že za ne dostanú veľa peňazí. Ak chcete zabezpečiť, aby váš bicykel nebol ukradnutý, je dôležité, aby bol neatraktívny pre tento typ zlodějov.

Dobrý zámok

Najviditeľnejším riešením (ktoré každý už ovláda, samozrejme) je použiť dobrý zámok. V Holandsku je najbezpečnejší tzv. ART schválený zámok. Dobrý zámok musí spĺňať nasledujúce požiadavky:

- Zámok musí byť zaistený o pevný objekt, ako tyč, stojany na bicykle (zaliate v betóne), ťažké brány, atď. Ak sa váš bicykel nedá zamknúť, ľahko ho v dodávke alebo prívese odvezú a potom rozbijú zámok na mieste, kde majú čas, a nie sú videní.
- Zámok sa nesmie dať prestrihnúť. Dobrý ťažký U-zámok nie je možné prestrihnúť pákovými kliešťami, pretože na toto treba príliš veľa sily. Toto platí aj pre ťažké reťazové zámky, avšak tieto sa dajú ľahšie prestrihnúť ako U-zámky.



Dobrý U-zámok

Dobrý zámok pomáha iba proti prvým trom skupinám: príležitostní zloději, narkomanmi a náhodní zloději. Proti profesionálom nemá šancu. Našťastie je tu riešenie...

Urobte svoj bicykel nepredajným

Nový moderný bicykel vyzerá skvele. Profesionálni zloději ho predajú za poriadnu sumu. Trik je v tom, zabezpečiť, aby bol váš bicykel nepredajný. Ako na to?



Nový bicykel, ktorý v súčasnosti vyzerá veľmi atraktívne pre zlodějov

Je teda načas, aby bol bicykel neatraktívny. Trik je v tom, že nastriekate bicykel rôznymi farbami. Vyberte si farby, ktoré nie sú pekné. Najlepšia voľba je krikľavá farba.



Bicykel po ťažkom postreku

Aby ste dosiahli, že bicykel bude naozaj odpudivý, treba pri striekaní držať sprej blízko, tým dosiahnete škaredé stekance, čo je veľmi dobré.



Krásne stekance sú rozhodujúce pri výslednom efekte



Veľmi „atraktívne“...



Nakoniec krikľavé fluoreskujúce ráfiky

Príprava

Samozrejme, bez prípravy bicykel nestriekajte, na bicykli sa určite chcete bicyklovať bezpečne. Preto je dôležité, aby ste dobre prekryli maskovacou páskou nasledujúce súčasti:

- Predné svetlo. Uistite sa, že je zalepené, nemalo by prísť do kontaktu s farbou.
- Zadné svetlo. Opäť platí, že ho treba zalepiť.
- Odpruženie – aby fungovalo správne.
- Sériové číslo bicykla (číslo rámu). To musí zostať viditeľné pre zlodca a kvôli servisu, ak bude treba vykonať nejaké menšie opravy, alebo keď sa niečo pokazí (záruka).
- Zámok na bicykel. Čiastočne preto, lebo ho denne zamykáte a aby sa farba neolupovala. Na druhej strane nový dobrý zámok môže odradiť zlodca.
- Sedadlo.
- Radenie a rukoväť.
- Reťaz a prehadzovačka.
- Tašky alebo košík treba pred postrekom odstrániť.

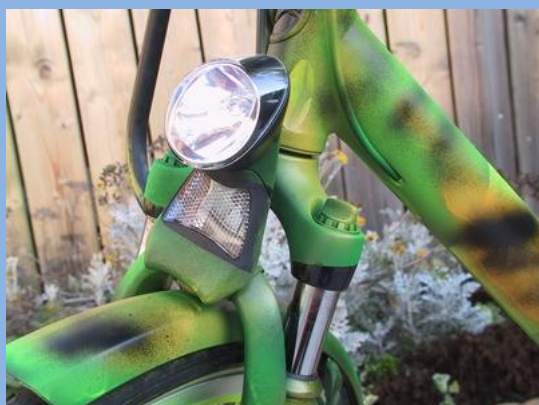
Toto prekrytie môžete vykonať pomocou maliarskej pásky (dá sa ľahko odstrániť bez poškodenia pôvodnej farby) a pomocou plastového vrečka, na sedadlo.



Bicykel je oblepený a nastriekaný prvou vrstvou farby

Niektoré detaily

Po konečnom nastriekaní je páska odstránená a všetko je tak, ako má byť.



Predné svetlo



Zadné svetlo



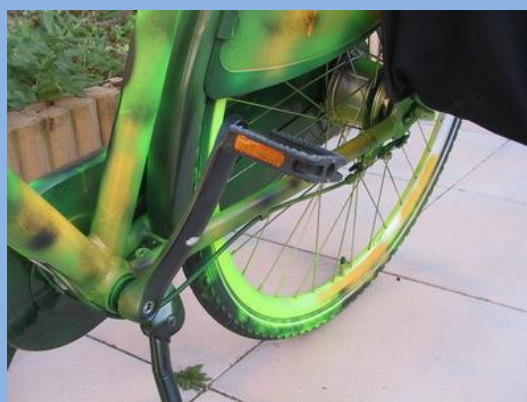
Nový zámok môže odradiť zlodca



*Drahé sedadlo môže byť zakryté poťahom.
Nevábny poťah robí zázraky...*



Uistite sa, že sériové číslo je ľahko viditeľné Odrázky sú dôležité kvôli bezpečnosti v premávke



Tipy na správne uzamknutie bicykla

Tu je niekoľko tipov, ako dobre uzamknúť váš bicykel. Našli sme tieto tipy na internetových stránkach a chceme, aby ste si spomenuli...

- Mnohí zloději sa špecializujú na jeden druh zámku. Preto používajte dva alebo tri rôzne zámky, napríklad krúžkový integrovaný zámok, U-zámok a reťazový zámok. A tiež to spomaľuje...
- Bicykel treba uzamknúť o pevnú zábranu (zábradlie alebo stojan na bicykle) aby si zloděj bicykel nemohol odniesť do tmavej uličky, kde môže v pokoji pracovať.
- Zamknite rám a predné koleso o pevnú zábranu. Keď zloděj nemôže utiecť s celým bicyklom ukradnú z bicykla aspoň to čo vedia predať.
- Zámok umiestnite vysoko a napevno. Ak zámok visí k zemi, môže sa dať otvoriť silným úderom kameňom.
- Reťazový zámok radšej omotajte, ale tak, aby bicykel stál pevne, nie aby sa nakláňal. Uzamknite zámok tak vysoko, ako sa dá. Pre zlodějov s pákovými kliešťami je ťažké, keď ich nemôžu položiť na zem. Ak zloděj použije len ruky, rezná sila nepresahuje 11 kN. Najlepšie reťazové zámky sa dajú prestrihnúť pri sile 51 kN.
- Pri U-zámku: Nikdy nezamykajte zámok v strede rámu k pevnej zábrane. Zloděj môže točiť celým bicyklom (použiť bicykel ako páku) takto sa zámok otvorí.
- Nezamykajte si bicykel o pevný predmet iba predným kolesom. Niekedy zloději odmontujú predné koleso a so zbytkom bicykla odídu preč.
- Uzamknite si bicykel tam, kde stojí veľa ľudí, najlepšie na električkovú alebo autobusovú stanicu. Zloději nechcú byť videní, keď kradnú. Miesta s mnohými okoloidúcimi ľuďmi tiež nie sú bezpečné, pretože ľudia sa nerozhliadajú okolo a zloděj je menej nápadný.
- Lesklé bicykle sú medzi starými nápadné. Plastová taška na sedadle alebo chýbajúci blatník vyzerajú menej atraktívne. Najobľúbenejšie u zlodějov sú dámske bicykle, horské bicykle a (v Amsterdame) bicykle Kronans.
- Dajte si bicykel na bicyklové parkovisko. Tam budete mať väčšiu šancu, že keď sa vrátite, váš bicykel tam bude.

Zdroj:

<http://www.olino.org/articles/2006/10/19/anti-diefstal-tip-voor-je-fiets>

Zimné bicyklovanie v meste Oulu (Fínsko)

Pripravil Marián Gogola

Myslíte si, že sa v zime bicykuje len v Kodani alebo Amsterdame, teda v mestách kde je bicykel skutočnou alternatívou voči automobilom? Možno budete prekvapení, ale bicykuje sa aj oveľa severnejšie. Napríklad v takom Fínsku. A tam už je iná „kosa“. Príklad toho, ako si vybudovať dobré podmienky pre celoročnú cyklistiku nám ukáže práve mesto Oulu.



Dopravná infraštruktúra pre cyklistov v Oulu.

Niečo o meste:

Počet obyvateľov: 139 tisíc (Celý región má 222 tisíc obyvateľov)

Rozloha 1511.3 km²

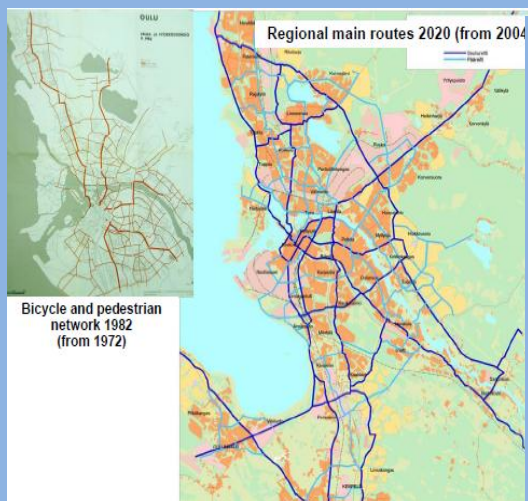
Čo znamená bicyklovanie v zime vo Fínsku?

Vzhľadom na geografické podmienky je to jasné, teploty pod bodom mrazu, sneh a šmykľavý povrch, pričom zima trvá od októbra do apríla.



Strategická koncepcia môže za všetko

Rozvoj dopravnej siete pre peších a cyklo dopravu má v meste Oulu dlhú tradíciu a je výsledkom dlhodobej spolupráce. Tu je len niekoľko míľnikov:

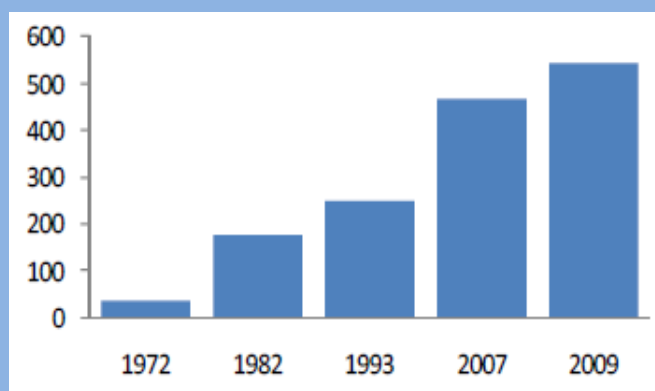


- 1969 generel dopravy, kde bola už cyklo doprava zahrnutá
- 1972 vytvorenie generelu cyklistickej a pešej dopravy
 - vytvorila sa oddelená infraštruktúra od motorovej dopravy pre cyklistov
 - viacero projektov na rozvoj cyklo dopravy
 - plánovanie bez prestávky
- 1981 Vytvorenie plánu pre cyklistickú a pešiu dopravu v centre mesta
- 2007 vytvorená stratégia pre cyklistickú a pešiu dopravu
 - zahŕňa celý región (mesto OULU + 12 municipalít + správca ciest)
- 2010 vytvorenie nového generelu cyklistickej a pešej dopravy

Cyklistická infraštruktúra vľavo hore rok 1982, vpravo regionálne cyklotrasy

A ako môže mesto prispievať k vytváraniu podmienok cez zimu?

Predovšetkým kvalitnou údržbou. Cestičky pre cyklistov a chodníky pre peších sú rozdelené do 2 kategórií (1 a 2), pričom Cesty 1 – sú čistené pred 7 hodinou a Cesty 2 sa čistia po vyčistení ciest kategórie 1. Počas posledných 10 rokov bolo v OULU vybudovaných 120 km ciest pre motorovú dopravu a 170 km cyklotrás a chodníkov.



Dopravná infraštruktúra v km pre cyklistov a peších udržiavaná v OULU

Čo sa týka obyvateľstva, tak každoročne pribudne 1500 obyvateľov. V prepočte na 1 obyvateľa sa počet km cyklotrás a chodníkov zväčšil a zároveň sa nezväčšil počet ciest pre automobilovú dopravu. V meste Oulu zrealizovali dotazník, ktorého cieľ bolo zistiť ako to vlastne s cyklistami je.

A čo obyvatelia? Samotný segment cyklistov podľa pravidelnosti je rozdelený nasledovne:

- 27 % aktívnych cyklistov celý rok
- 12% je aktívnych cyklistov cez leto a nepravidelne bicyklujú v zime
- 14 % aktívnych letných cyklistov, ktorí nebicyklujú v zime
- 19 % nepravidelných cyklistov
- 22% tých, ktorí nikdy nebicyklujú
- 5% - ostatní



Pri dôvodoch prečo bicyklovať alebo nebicyklovať cez zimu prevládajú viaceré argumenty. U tých, ktorí bicyklujú v zime zabrali dôvody ako:

- dobré pre zdravie
- je to rýchlejšie
- lacnejšie
- Nemá auto
- Zelený spôsob života
- Dobré cyklotrasy z miesta bývania
- Slabé spojenie MHD

A u tých, ktorí v zime nebicyklujú prevládli zase nasledovné dôvody:

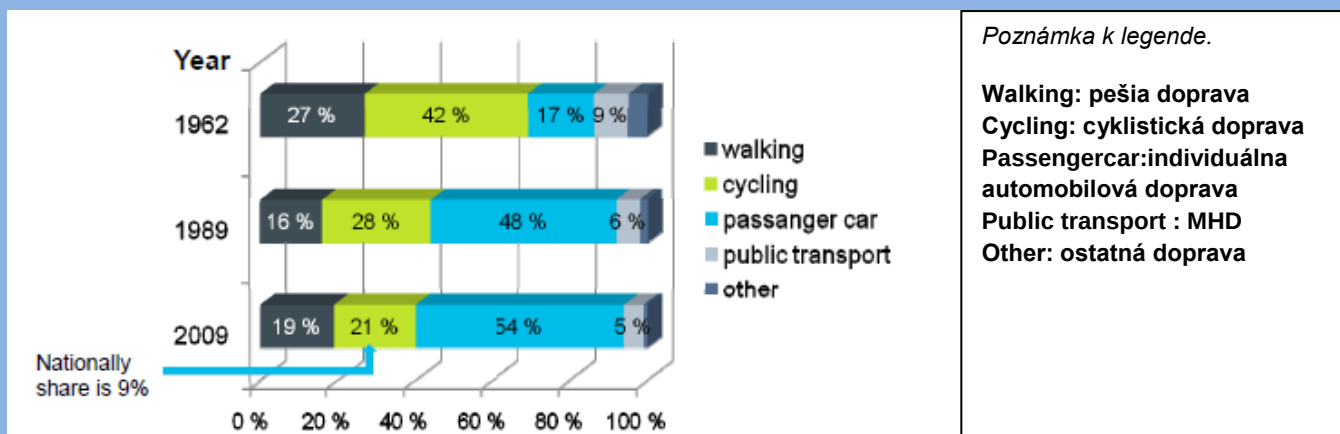
- Je príliš zima
- Je príliš šmykľavo
- Slabá údržba
- Tma
- Nie je sa kde osprchovať
- Nemá si kde zaparkovať bicykel
- Kvôli zdraviu



Podmienky pre cyklistov sú priam až arktické.

Trošku štatistiky.

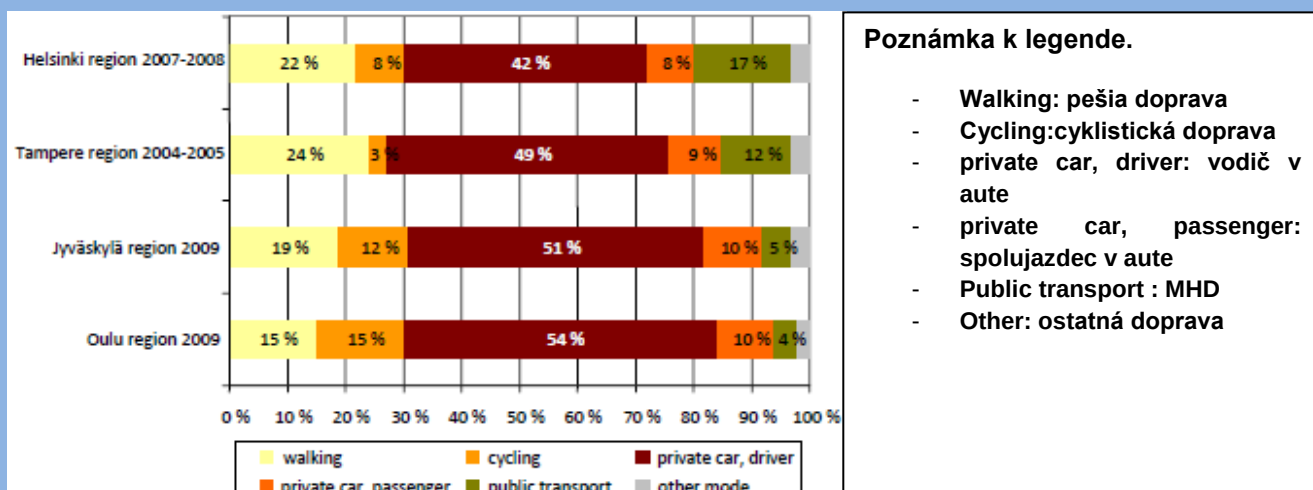
Dopravný prieskum zistil, že v súčasnosti sa cyklodoprava podieľa na 21% zo všetkých ciest v Oulu, čo je síce nadpriemer z celonárodného hľadiska, ale z historického hľadiska, boli aj lepšie roky napr. 1962 a 1989.



Historický vývoj deľby prepravnej práce v Oulu

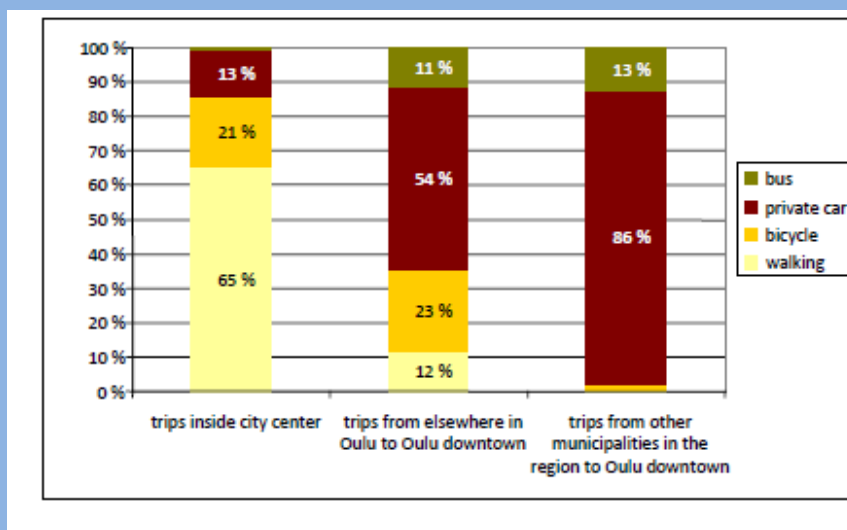
V porovnaní s inými regiónmi má OULU región najvyšší podiel cyklistickej dopravy, ale aj automobilovej dopravy.

Deľba prepravnej práce v hlavných fínskych regiónoch



V rámci centra mesta sa vykoná až 65% všetkých ciest peši a 21 % cyklistickou dopravou. Oproti tomu pri medzimestských cestách vedie motorová doprava s 54% podielom, pričom cyklisti majú tiež nezanedbateľný podiel s 23%. V regionálnom meradle má však najväčší podiel motorová doprava, MHD má len 13% podiel na týchto cestách.

Podiel druhov dopravy do centra mesta

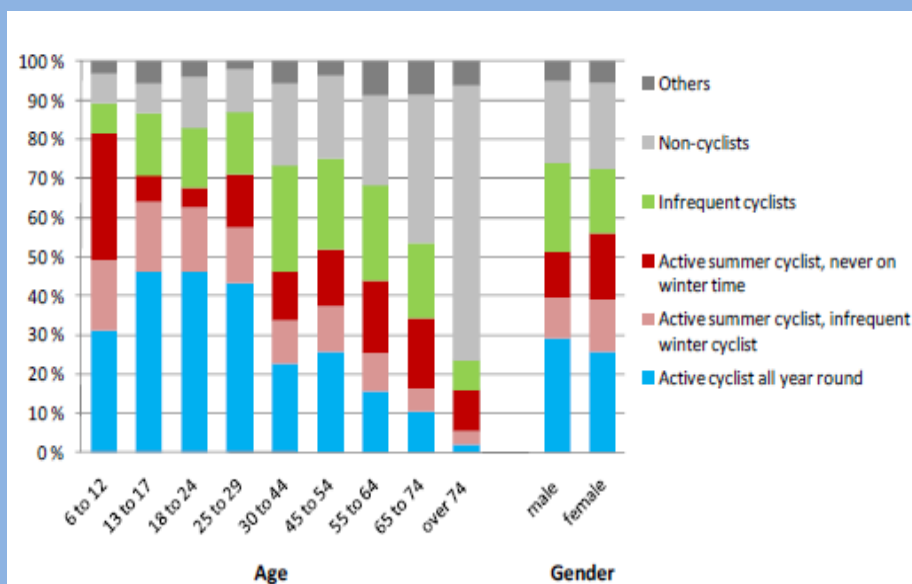


Poznámka k legende.

- Walking: pešia doprava
- Cycling : cyklistická doprava
- private car : motorová doprava
- bus : autobusová doprava
- trips inside city centre: cesty do centra
- trips from elsewhere in Oulu do Oulu downtown : cesty z iných častí mesta do centra
- trips from other municipalities in the region to Oulu downtown: cesty z iných miest regiónu do centra Oulu

Pri pohľade na demografiu, tak najväčšie zastúpenie aktívnych cyklistov majú mladí obyvatelia, čo je určite dobrý signál pre samotné mesto. Nepravidelných cyklistov je skôr v skupine 30 a viacročných, pričom najmenej bicyklujú dôchodcovia nad 74 rokov.

Demografia a cyklistika v Oulu.

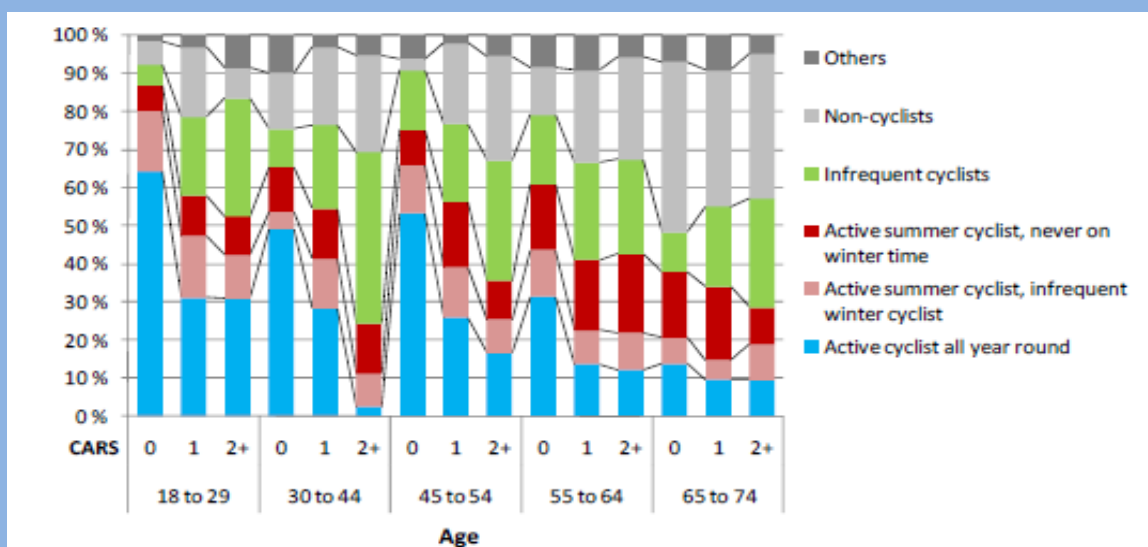


Poznámka k legende.

- Others : ostatní,
- Non –cyclist : necyklisti, infrequent cyclist – nepravidelní cyklisti,
- active summer cyclist, never on winter time : aktívni letní cyklisti, ktorí nikdy nebicyklujú v zime,
- active summer cyclist, infrequent winter cyclist : aktívni letní cyklisti, ktorí nepravidelne bicyklujú v zime
- active cyclist all year round : aktívni cyklisti počas celého roka
- age : vek
- gender : pohlavie
- male : muži
- female : ženy

Pri zohľadnení vlastníctva osobného automobilu vidíme, že tí obyvatelia, ktorí majú aspoň dva automobily, logicky aj menej bicyklujú. Zaujímavosťou je to, že aktívne hlavne v lete bicykluje skupiny obyvateľov nad 55 do 74 rokov.

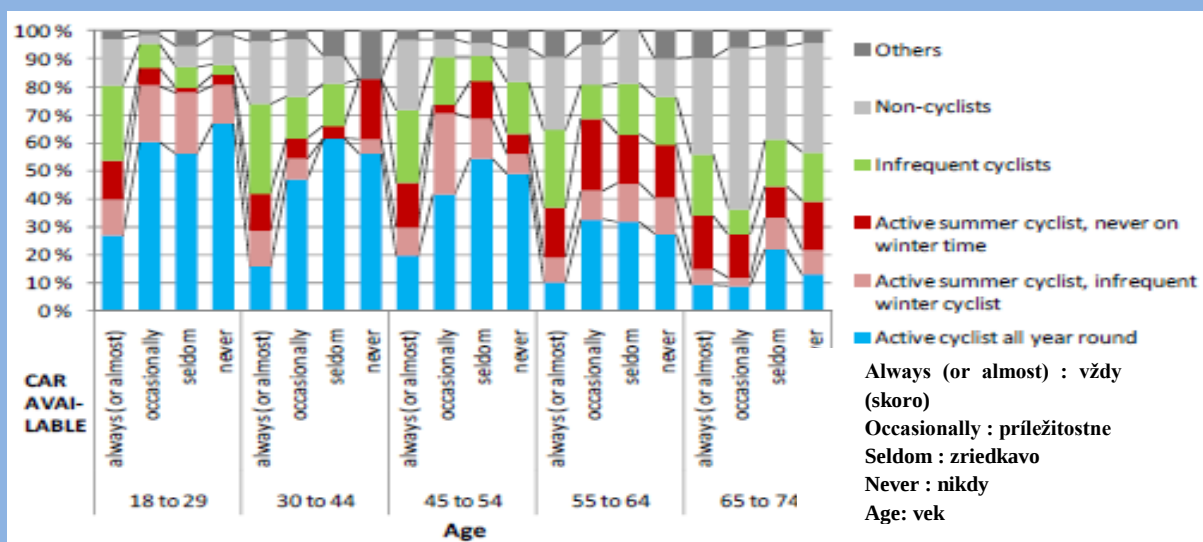
Vlastníctvo osobného automobilu



Poznámka k legende.

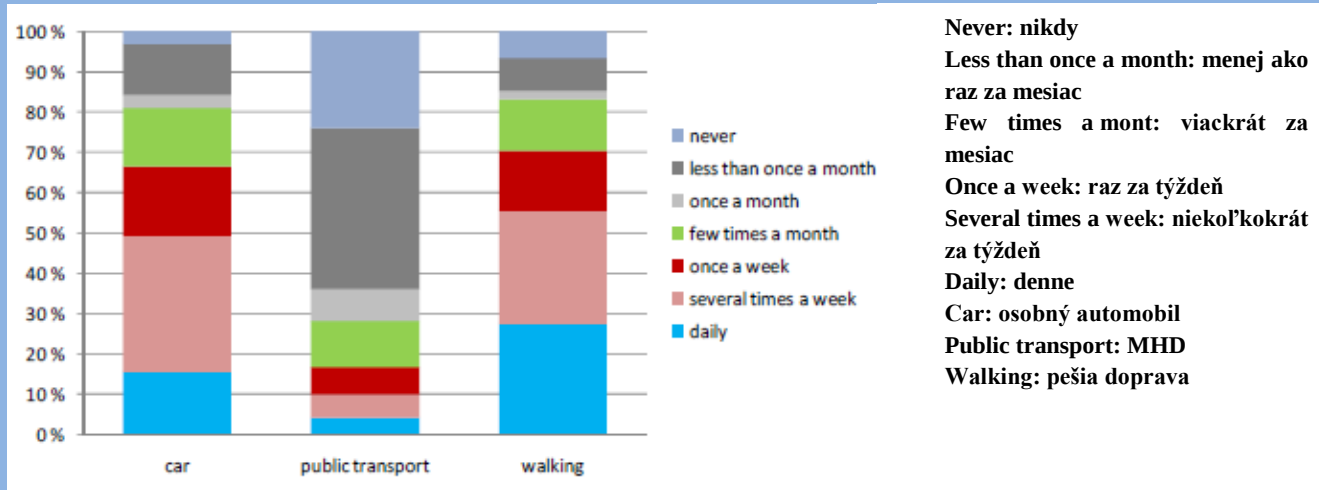
- Others : ostatní,
- Non –cyclist : necyklisti, infrequent cyclist – nepravidelní cyklisti,
- active summer cyclist, never on winter time : aktívni letní cyklisti, ktorí nikdy nebicyklujú v zime,
- active summer cyclist, infrequent winter cyclist : aktívni letní cyklisti, ktorí nepravidelne bicyklujú v zime
- active cyclist all year round : aktívni cyklisti počas celého roka
- age : vek
- gender : pohlavie
- male : muži
- female : ženy
- cars : automobily

Nasledujúci graf vyjadruje závislosť medzi dostupnosťou automobilu, teda či ho obyvatelia majú k dispozícii a segmentom cyklistov.



A aké druhy dopravy využívajú celoroční cyklisti?

Z celoročných cyklistov využíva cca.15 % aj osobný automobil pravidelne ako aj 29% pešiu dopravu. Najhoršie je na tom MHD, ktorú využíva len raz za mesiac vyše 40 % aktívnych cyklistov.



Stručne o cyklickej doprave vo Fínsku.

- 22% všetkých ciest je vykonaných pešou dopravou a na cyklistiku pripadá 9%.
- Priemerná dĺžka cesty na bicykli je 3 km.
- 34% cyklociest je menších ako 1km a 74% kratších ako 3 km.
- na väčšie vzdialenosti dominuje individuálna automobilová doprava
- vzráha sa vlastníctvo druhého vozidla v domácnosti
- na národnej úrovni neexistuje cyklostratégia.

Zdroje:

www.oulu.com

http://ouka.fi/seutu/pdf/OulunSeudunLT2009esittely_eng.pdf

http://shoploppen.dk/Velo-city_presentations/Kati%20Kiiskila.pdf

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

Tipy na zimné bicyklovanie

Ako bicyklovať v zime a nezabiť sa? Určite zo svojho okolia poznáte ľudí, ktorí chodia do práce, či je leto alebo zima. Tu je zopár tipov, ktoré uverejnil Toronto Star. Poradil ich Shah Mohamed, ktorý vyučuje bicyklovanie na workshopoch o zimnom bicyklovaní v Evergreen Brickworks, odporúča pre tých, čo chcú v zime bicyklovať, aby sa obliekli do teplého oblečenia. taktiež by mali dbať na to, aby boli viditeľní.

Výbava na zimné bicyklovanie

Čo na tom, že je vonku sneh?
Stačí sa teplejšie obliecť,
pripevniť na seba o trochu viac
odraziek a svetiel a podho na
bicykel.
Hádám nás nejaký sneh nebude
obmedzovať!:-)

Vode odolnú zimnú
bundu. Reflexnú vestu

Nepremokavé
zateplené nohavice

Zadné svetlo

Bočné tašky s odrazkami

zadná
odrazka

Odrazky

Chránená reťaz
a prevody

Návleky na topánky
odrazky na pedáloch

Svetlá na prilbe (zadné aj predné)

Prilba

Maska alebo kukla

Lyžiarske okuliare
(oceníte počas sneženia)

Zimné rukavice

predné svetlo

Blatníky

kovové hroty
na plášťoch
(voliteľné)

Odrazky

BRIAN HUGHES/TORONTO STAR

- Zabezpečte si predné aj zadné svetlá aj na prilbu. A oblečte si na seba reflexné prvky.
- jazdite pomalšie. Naplánujte si dvojité cestovný čas oproti zvyčajnému cestovnému času počas leta. Nechajte si viac miesta medzi vami a ďalšími cyklistami.
- predvídajte možnosť zastavenia. Hlavne na ľade sa vám bude brzdiť ťažko. Predpokladajte, že dĺžka brzdenia sa minimálne zdvojnásobí.
- Dávajte si pozor na automobily a na okolie okolo seba.
- Znížte tlak v pneumatikách. Spomalí vás to, ale budete mať lepšiu trakciu.
- Odbočujte bezpečne. Vždy si pribrzdite. Pri nebezpečných odbočeníach na križovatkách vľavo, radšej zosadnite z bicykla a prejdite na druhú stranu peši.
- Presvedčte sa aké sú vonku podmienky. Podmienky povrchu vozovky sa môžu meniť z hodiny na hodinu, preto buďte opatrní. Vždy sa presvedčte o tom, aké bude počasie.

Zdroj:

<http://www.thestar.com/news/article/905944--everything-you-need-to-know-about-winter-cycling-in-the-gta>

Predstavujeme redakčnú radu CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pripravil: Radovan Červienka

Už máme za sebou rok, čo sa objavil časopis na scéne a pomaličky sa dostal do povedomia. Vždy na konci časopisu sa nachádza zopár mien ktoré tvoria redakčnú radu. Dnes vám ju predstavíme. Bol vytvorený dotazník ktorý dostal každý člen redakčnej rady v októbri aby ho vypísal a poskytol vám obraz čo vlastne sme za ľudia, ktorí vás otravujeme. Tu sme:

1. člen

Meno: Marián Gogola

Rok narodenia: 1979

Vzdelanie: vysokoškolské

Zamestnanie: vysokoškolský pedagóg



Prečo ja a časopis:

Časopis, ktorý by sa zaoberal cyklistickou dopravou, tu na Slovensku chýbal a už dlhšie som sa zaoberal myšlienkou, skúsiť takýto časopis vydávať. Keďže si myslím, že momentálne nemá šancu komerčne uspieť, rozhodol som sa ho postaviť aspoň na takomto dobrovoľníckom koncepte, s tým, že bude zdarma posielaný na mestské úrady, aby si aj úradníci uvedomili, že niečo ako cyklistická doprava existuje.

Môj názor na cyklistiku na Slovensku:

Cyklistika športová – je ok. Má sponzorov, ľudia rekreačne a športovo využívajú bicykel.

Cyklistika vo forme cyklistickej dopravy – to je na Slovensku, žiaľ pole neorané.

Čo ma štvie:

Že na to, aby som sa mohol s bicyklom prepraviť z nejakého bodu A do bodu B, musím využívať chodníky, porušovať zákony, pretože podmienky pre cyklistov sú veľmi slabé. Naš dopravný systém je totiž budovaný hlavne pre automobily.

2. člen

Meno: Radovan Červienka

Rok narodenia: 1984

Vzdelanie: vysokoškolské

Zamestnanie: Dopravný inžinier



Prečo ja a časopis:

Normálne neviem ani čo napísať. V hlave mám stovky nápadov ako by to mohlo v oblasti cyklistickej dopravy u nás fungovať no nie je to možné, lebo sme brzdení našou legislatívou. A časopis mi umožňuje prezentovať tieto problémy a hľadať na ne riešenia. A kým bude aspoň jeden čitateľ tak budem písať, aj keď to niekedy vypadá, že v časopise sa objavujú len moje a Majove články.

Môj názor na cyklistiku na Slovensku:

Cyklistika na Slovensku neexistuje. Zatiaľ. Existujú len ľudia ktorí by chceli aby už konečne začala existovať a dúfam že sa im to podarí.

Čo ma štve:

Štve ma, ako si dokážu robiť niektorí ľudia z cyklistiky biznis, a ako sú jednotlivé združenia medzi sebou rozhádané. Ja nechápem prečo niektorí ľudia nevedia hodiť svoje problémy za seba, odfučať sa, neurážať druhých a konečne nerobiť len pre seba ale aj pre druhých. A všetci nie len pár združení. Všetci potom nikdy nebude možné niečo tu presadiť. Ešte dobre že nie som v žiadnom ☺.

3. člen

Meno: Branislav Šarkan

Rok narodenia: 1984

Vzdelanie: vysokoškolské (ŽU v ZA)

Zamestnanie: doktorand

Prečo ja a časopis: Namočil ma do toho M.Gogola

Môj názor na cyklistiku na Slovensku: Bicyklujem sa rád ☺ a často

Čo ma štve: To by bolo na dlho ☺



4. člen

Meno: Jaroslav Martinek

Rok narodenia: 12.7.1969

Vzdelanie: vysokoškolské (dopravní inženýr)



Zamestnanie: koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR, vedoucí oblasti nemotorové dopravy
Centra dopravního výzkumu, v.v.i.

Moje příspěvky v časopise

Teprve mám napsat rozhovor. Každopádně vnímám to tak, že moje aktivity v České republice jsou pro vás určitou inspirací a to se projevuje ve vašich příspěvcích. **Už aj napísal ☺ (Rado)**

Prečo ja a časopis:

Znám se osobně a velmi dobře s aktivními lidmi na Slovensku, kteří se zabývají cyklistickou dopravou na Slovensku a kteří připravují tento časopis, ať už jsi to ty, Marián nebo Soňa. Když mi Marián nabídl účast v redakční radě, neváhal jsem ani minutu.

Môj názor na cyklistiku na Slovensku:

Nebudu hodnotit. Napíši rezervy Česka, aby jste mohli vidět i vaše velké rezervy:

Naše města jsou stále ještě na začátku - jejich cyklistický modal split (tedy podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce) se stále pohybuje v řádu několika procent. Přitom větší města Evropy si kladou za cíl dosáhnout modal splitu cyklistů v řádech desítek procent. V Kodani, jednom z nejcyklističtějších měst Evropy činí již nyní více než čtyřicet procent. Kdy doženou česká města cyklisticky vyspělé státy? Těžko říci. Zatím stále postupujeme jen drobnými krůčky, na vyšší cíle si moc netroufáme. Česká republika je jedním z mála států Evropy, kde dosud žádné město nepodepsalo Bruselskou chartu. Často je slýcháno z mnoha stran, že Česko se nikdy nemůže srovnat z Dánskem, či Nizozemskem. Není to pravda! Jsou přeci regiony, kde tyto možnosti máme – třeba v Pardubicích. Ale pak jsou zase jiné regiony, kde opravdu reliéf je poněkud kopcovitější, třeba v Brně. Pak tedy srovnávejme Brno s jinými městy, například švýcarskými. Bern, Zurich, nebo Luzern mohou inspirovat dopravní odborníky v tom, že za málo peněz lze hodně udělat. Švýcaři totiž dokáží velmi úspornými opatřeními vhodně regulovat dopravu tak, aby pohyb po městě byl bezpečný a pohodlný. V případě cyklodopravy často postačí velmi jednoduchá řešení, která v první řadě upozorňují na prostor, ve kterém se lidé na jízdních kolech běžně pohybují a vyskytují. Nyní jsou švýcarská města přívětivá především pro tzv. poklidnou dopravu a to se odráží v kvalitě života. Jsou to klidná města i za běžného pracovního dne. Součástí většiny hlavních městských komunikací jsou cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru a zvýraznění pohybu křižovatkou. Stezku snad kromě území kolem řek ve městech nevidíte ani jednu. Překvapí vás některá velmi jednoduchá řešení, která v první řadě upozorňují na prostor, ve kterém se cyklisté běžně pohybují a vyskytují. Když podobná opatření navrhnete v českém veřejném prostoru, vedou k nepochopení ani ne tak ze strany veřejnosti, ale především ze strany konzervativních dopravních odborníků. Kolem sebe máme tedy dostatek důvodů a možností, jak podpořit cyklistickou dopravu. Stačí jen chtít a vědět, proč chtít.

Čo ma šťve:

Možná už se na mě projevil můj věk, ale nějak po 40 už se snažím tolik netrápit věcmi kolem sebe, Pokud je člověk zdravý, má skvělou rodinu a práci, která ho baví a snad i trochu uspořádané životní hodnoty, co chce víc. Problémy, které vidím, tak se nesnažím hledat viníka, ani se nad tím pohoršovat, ale beru to prostě jako fakt, který tady je. Mě pak byla dána možnost ty problémy řešit a hledat řešení. Proto si ani nemůžu stěžovat a být na něco našťvaný. Kdyby nic nebylo, tak bych neměl co dělat. Na druhé straně ale člověk žije v reálném světě, plném osobních útoků, podlostí a úskoků apod. Člověk pak přichází domů zbitý jak pes a samozřejmě hledá způsoby jak dobít baterky. A tak každý den běhám a občas si zaběhnu nějakou šílenost - když to absolvuješ všechny problémy budou pryč (schválně ti pošlu odkaz na jednu akci a pochopíš, co jsem tím chtěl říci) No a pak se také opírám o trochu jiné hodnoty, které mě pomáhají se nějak povznést nad problémy.

Moje hobby:

FOTO – JSEM BĚŽEC, MÁM RÁD BĚH A TAK BUDE BĚŽECKÁ. Proč ne na kole? To symbolizuje to, že chci, aby se kolo stalo tak přirozeným a běžným dopravním prostředkem, že je zbytečné o něm hovořit, zbytečné se na něm ukazovat, neboť je to tak normální věc, jako když si každý den čistíš zuby. Symbol mé vize, kam bych chtěl kolo dostat v Česku. To můžeš napsat k té fotce

5. člen

Meno: Mgr. Monika Nedelková **Rok narodenia:** 1983

Vzdelanie: vysokoškolské – ŽU, učiteľstvo odbornovo-vzdelávacích predmetov

Zamestnanie: konateľka firmy Hollandika, lektorka AJ



Prečo ja a časopis: Chcem pomôcť pri tvorbe časopisu prekladom podľa mňa zaujímavých a kvalitných cudzojazyčných článkov do slovenčiny.

Môj názor na cyklistiku na Slovensku: cyklistika ako zložka dopravy na Slovensku je zatiaľ v plienkach. Ľudia musia prísť na všetky výhody tohto dopravného prostriedku a na kratších cestách a cestách v rámci mesta uprednostniť bicykel pred autom

Čo ma štvie: lenivosť a pohodlnosť ľudí



Cykloklik.



www.peoplepoweredmovement.org je stránka aliancie pre cyklistiku a pešiu dopravu v USA a slúži na prezentovanie všetkých činností, ktoré súvisia s podporou týchto ekologických druhov dopravy. Určite inšpirujúce aj pre nás. Okrem akcií, ktoré organizujú tu je možné nájsť materiály, ktoré sa týkajú dopadu na zdravie, životné prostredie ako aj zaujímavé štatistiky.

Foto mesiaca.



V Banskej Bystrici pri vstupe do pešej zóny je osadená dopravná značka, ktorá zakazuje vjazd obyvateľov na bicykloch. Typický problém väčšiny slovenských miest a ich námestí. Pritom skúsenosti zo zahraničia ukazujú pravý opak. Nenásilná integrácia cyklistov na námestiach a ich flexibilita umožňujú vyhnúť sa nebezpečným situáciám s chodcami a preto takéto dopravné značky nemajú význam.

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2011 Ročník II ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

skupina Slovensko na bicykli



Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
------------------------	--

Mgr. Monika Nedelková.	hollandika.za@gmail.com
------------------------	--

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
---------------------	--

Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
------------------------	--

Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
-----------------------	--

Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
----------------------	--

Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
--------------------------	--

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Anna Kollárová.