

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486



Pedál.

Tak aké ste si dali tohtoročné predsavzatia. Ja sa priznám, že žiadne.:-) Ak by sme sa pozreli na náš časopis pohľadu veku, tak by sme mohli konštatovať, že už máme doma predškolačka, ktorého tento rok čaká škola. Škola životom v oblasti cyklo dopravy čaká asi aj nás, keďže s napätím očakávame, čo nového nám tento rok prinesie. Preto vám aspoň za kolektív redakcie prajem všetko dobré, hlavne veľa síl a entuziazmu v presadzovaní cyklovecí. Aby sme sa aspoň ako tak rozbehli prinášame vám opäť nové informácie z domova a zo sveta. Nejaké tie inšpirácie na celý rok práce. A pre pozitívne naladenie prinášame cyklofikciu na tejto strane☺

Marián Gogola / redakcia

Cyklofikcia

Po správe, že nám Brusel odklepol operačný program IROP, prostredníctvom ktorého sa budú dať čerpať peniaze na cyklo dopravu, a vypočítí kúvičích hlasov, že tých peňazí pre cyklo dopravu asi skutočne nebude veľa, sa vláda na dnešnom mimoriadnom silvestrovskom zasadnutí rozhodla pretromfnúť Brusel s novým opatrením v dopravnej politike. Od 1.januára prestane platiť bezplatná tarifa pre dôchodcov a študentov, keďže to stálo nemalé peniaze a museli sme prenajímať aj nie práve najmladšie vozne z Českej republiky. Dokonca sa potichu uvažuje s postupným zastavením dotovania mestskej, prímestskej autobusovej ako aj železničnej osobnej dopravy ako aj výstavby diaľnic. Ušetrené peniaze sa použijú na jednorazové vyriešenie dopravných problémov v SR. Nové opatrenie totiž zabezpečí nový bicykel pre každého občana. Tým sa zabezpečí skutočne bezplatná a ekologická dopravná obslužnosť v rámci Slovenskej republiky. Bicykle sa budú distribuovať do domácností v priebehu roka 2015. Všetko by sa malo stihnúť najneskôr do 1.apríla 2015.

zdroj: Agentúra JPP&Silvester

Obsah

Nové Cyklotrasy (Piešťany, Nová dedinka, Bernolákovo, Nitra, Trnava)	4
Berlín pracuje na cyklostratégií	5
Aplikácia na kvalitu cyklotrás	6
Chytré pedále na trekovanie	7
Pozvánka na cyklofestival do Serede	8
6 starostov zo sveta, ktorí bicyklujú	9
Košičania môžu pripomienkovať cyklotrasy	10
Cyklotrasa Devínska cesta – časť Tieňava "hotová"	11
Sydney šliape do pedálov	12
Boardman: Prečo som na Raňajkách s BBC nemal prilbu	14
Stretnutie s Slovenským vodohospodárskym podnikom (SVP) za účelom využívania ich pozemkov na cyklotrasy	15
Čo by vás potešilo v cyklo doprave tento rok?	16
Zábradlia na cyklistických komunikáciách	17
Cyklotrasa Zvolen – Sliač Fotoreport	18
Foto mesiaca	19



Na novom cyklochodníku pozor na hlavu

Ďalšia etapa revitalizácie okolia potoka Dubová V Piešťanoch je dokončená. Jej súčasťou je aj podchod pod mostom na Ulici Dominika Tatarku, kde by mali cyklisti radšej zosadnúť.

Nový chodník medzi hotelom Váh a sídliskom Mikroregión dokončili minulý týždeň. Meria 458 metrov a mestský úrad doň investoval takmer 113-tisíc eur. Táto suma zahŕňa terénne a sadové úpravy, vybudovanie chodníka pre peších zo zámkovej dlažby, asfaltovej cesty pre cyklistov aj osvetlenie. S parkovým mobiliárom v tejto časti projekt nepočítal.



Eva Pobjecká z mestského úradu informovala, že tam vysadili desiatky stromov a kríkov. Napriek tomu, že stavebné práce pre problémy s úpravou svahov meškali, náklady na realizáciu sa oproti pôvodnej sume nezvýšili. Projekt realizovala firma Zepra na základe verejného obstarávania.

Zvláštnosťou tejto časti je podjazd pre cyklistov pod mostom na Ulici Dominika Tatarku. Dopravné značenie tam odporúča zosadnúť z bicykla. Vyšší ľudia totiž môžu prísť k úrazu. Rozpätie medzi chodníkom a spodným okrajom mosta je iba 2,2 metra. Napriek tomu ide o unikátne riešenie, vďaka ktorému cyklisti ani chodci nemusia prechádzať cez cestu.

Text a foto: Martin Palkovič

<http://www.zpiestan.sk/spravy/na-novom-cyklochodniku-pozor-na-hlavu/>

Bernolákovo a Novú Dedinku spojí cyklotrasa

Celková dĺžka cyklotrasy bude takmer 4,5 kilometra.

BRATISLAVA. Predseda Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) Pavol Frešo verí, že cyklotrasa, ktorá spojí Bernolákovo a Novú Dedinku, sa stane obľúbeným miestom pre slovenských, ale aj zahraničných fanúšikov cykloturistiky. Výstavbu cyklotrasy, ktorá sa začala budovať na jeseň 2014 s termínom dokončenia v októbri tohto roku, prišiel dnes Frešo skontrolovať spolu so starostkou Novej Dedinky Violou Takáčovou.

Celková dĺžka cyklotrasy bude takmer 4,5 kilometra. "Začínať bude pri lávke cez tok Čierna voda v centre Bernolákova, povedie popri toku okrajom obytnej zóny, ďalej cez extravilán obcí Bernolákovo a Nová Dedinka. V Novej Dedinke bude viesť cez obytnú radovú zástavbu po most cez Čiernu vodu," priblížila Takáčová.

Cyklotrasa je súčasťou trasy Senecká cyklomagistrála, nadväzovať bude na už existujúcu cyklistickú trasu medzi Bernolákovom a Ivankou pri Dunaji, z Bernolákova bude navyše táto cyklomagistrála napojená na cyklotrasu do Pezinka. Obe tieto trasy vďaka svojej polohe v blízkosti Bratislavy a hraníc s [Rakúskom](#), Maďarskom a Českou republikou využívajú cyklisti z viacerých priľahlých regiónov.

"Verím preto, že aj nová trasa bude taktiež medzinárodne vyhľadávaným miestom pre cykloturistiku," povedal predseda BSK Pavol Frešo.

Celá Senecká cyklomagistrála je súčasťou dokumentu Cyklotrasy bez hraníc patriaceho do Koncepcie rozvoja cyklotrás v BSK. Projekt sa realizuje cez Operačný program Bratislavský kraj, celkové náklady na vybudovanie tohto cyklistického úseku vrátane obslužnej a príjazdovej infraštruktúry predstavujú 784.716 eur. Investorm je Združenie obcí Bernolákovo-Ivanka pri Dunaji na vybudovanie cyklistického chodníka. Celková dĺžka cyklotrasy z Hamuliakova do Senca je takmer 38 kilometrov (km). Patrí k hlavným cyklotrasám v oblasti Podunajska, napája oblasť na najznámejšiu a najfrekventovanejšiu cyklistickú cestu v Európe - "Dunajskú cyklistickú cestu" (Eurovello 6 - z Čierneho lesa v Nemecku k Čiernemu moru v Rumunsku), ktorej celková dĺžka je 4448 km.

<http://bratislava.sme.sk/c/7591832/bernakovo-a-novu-dedinku-spoj-cyklotrasa.html#ixzz3P6CKj817>

Na cyklotrase na Priemyselnej ulici vzniká nové odpočívadlo



Slúžiť by malo samozrejme okrem cyklistov a korčuliarov aj chodcom

V priamom spojení s cyklotrasou vyrastá nové odpočívadlo na Priemyselnej ulici pod južným obchvatom Nitry. Slúžiť by malo samozrejme okrem cyklistov a korčuliarov aj chodcom. **Odpočívadlo je zo zámkovej dlažby, začiatkom roka sa doplní o mobiliár, t.j. lavičky a smetné koše.** Práce realizovala firma EUROVIA SK, a.s. Košice, s nákladom 14 802,84 € vrátane 20 % DPH.

Miesto výstavby nového odpočívadla je dlhodobo zarastené burinou s nánosmi zeminy a odpadu. Obyvatelia priľahlej Stračejskej ulice sa už dlhšiu dobu dožadujú nápravy. Pozemok bol čiastočne upravený ešte pred výstavbou odpočívadla. Časť pozemku popri obchvate je vyhradená pre plánované [prepojenie Novzámocká - Dlhá ulica \(malý južný obchvat\)](#)

<http://www.nitralive.sk/vystavba/infrastruktura/17611-na-cyklotrase-na-priemyselnej-ulici-vznika-nove-odpocivadlo>

Radnica v Trnave chce uľahčiť život cyklistom



Foto: trnavskyhlas.sk

V tomto roku má ísť na cyklochodníky a stojany na bicykle zhruba 250 tisíc eur.

TRNAVA. Primátor Trnavy Peter Bročka zriadi pozíciu mestského cyklokoordinátora, obsadí ju Miroslav Kadlíček. Ten sa problematike cyklistov a cyklotrás venoval na mestskom úrade aj doteraz na referáte dopravného urbanizmu. Rozsah jeho agendy sa podľa Bročku pripravuje. Podľa hovorca radnice Pavla Tomašoviča dostane po novom väčší priestor na postupné zlepšovanie podmienok pre cyklistov.

Trnava má približne desať kilometrov cyklotrás, podľa existujúcej koncepcie by ich mohlo byť viac ako štyridsať kilometrov. Rozpočet mesta Trnava na tento rok ráta s obnovou chodníka a cyklochodníka pri Kamennej ceste, na ktorú je vyčlenených 175 tisíc eur. Pribudnúť má aj nový cyklochodník na Veternej ulici za 70 tisíc eur. Podľa Tomašoviča je v rozpočte aj desaťtisíc eur na cyklostojany v centre mesta, za tieto peniaze chce radnica zriadiť vyše 600 parkovacích miest pre bicykle. Tieto čiastky pre cyklodopravu schválilo ešte predchádzajúce mestské zastupiteľstvo.

Bročka vo svojom volebnom programe venoval veľkú pozornosť rozvoju nemotorovej dopravy, dôraz kladol predovšetkým na cyklistiku. Sľuboval ďalšie budovanie cyklotrás, zriadenie bezpečných parkovacích miest pre bicykle, ale napríklad aj spustenie motivačného programu pre tých zamestnancov mesta, ktorí budú do práce chodiť na bicykli. Historický bicykel sa stal aj jedným zo symbolov Bročkovej kampane pred voľbami.

: <http://trnava.sme.sk/c/7589478/radnica-chce-ulahcit-zivot-cyklistom.html#ixzz3P6DgL8pl>



Berlín chce do roku 2017 zapracovať na cyklostratégií.

Aj keď nemecké hlavné mesto môže byť príkladom pre koncepčné riešenie cyklodopravy, chce ešte viac popracovať na základných bodoch cyklostratégie, ktorá by sa mala naplniť v roku 2017. Ide najmä o:

- posilnenie hlavných cyklotrás o kapacitu, najmä tých čo vychádzajú mimo mesta
- zlepšenie podmienok pre zvýšenie počtu cyklokomunikácií v jednotlivých obvodoch
- využívanie 3 konceptov súvisiacich s integráciou na ceste, parkovaní a napojení na verejnú dopravu
- implementácia nových riešení na križovatkách
- zlepšenie priateľskosti križovatiek pre cyklistov prostredníctvom zelených vln
- zvýšenie povedomia na nakupovanie na bicykli
- zlepšenie parkovania bicyklov v spojitosti s ďalšími službami
- organizácia podporných kampaní pre využitie cyklodopravy

Pritom Berlín nie je zameraný iba na cyklistov, okrem dobrej MHD má pripravenú stratégiu aj pre peších.

zdroj:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/index.shtml

Sanitky s nosičom na bicykle.

Ak vás ako cyklistu zrazí auto alebo máte nehodu, ste radi ak to prežijete. V prípade, že je nutný odvoz sanitkou asi moc nerozmýšľate, čo s bicyklom. Asi ho do sanitky vedľa vás nenaložia (hlavne u nás). Nemocnica v koloradskom Fort Collins zrealizovali zaujímavé opatrenie, kedy sanitka bude mať nosič na bicykel. Takže ak povezie zraneného cyklistu, zoberie aj jeho bicykel. Dobrý nápad.



Sanitka s cykloносиčom vo Fort Collins (USA)

V Londýne sa upozorňujú nákladné automobily a cyklisti navzájom.

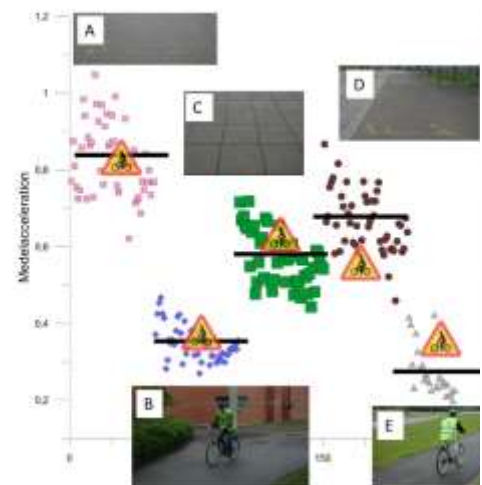
Kvôli lepšej bezpečnosti a zníženiu nehodovosti spôsobenej zranením cyklistov pod nákladné automobily sa v Londýne rozhodli urobiť menšiu promo kampaň. Tá je síce len nálepková a má za cieľ upozorniť jednak cyklistov na nebezpečie spadnutia pod "nákladný automobil" a naopak nákladiaky na prítomnosť cyklistov. Takže na nákladiaky nalepujú žlté nálepky, aby si cyklisti v ich blízkosti dávali pozor a naopak popri cestách vyvesili plagáty s upozornením pre vodičov nákladiakov, aby dávali pozor na cyklistov.



zdroj: <http://ibikelondon.blogspot.co.uk/2015/01/never-mind-cyclists-stay-back-what.html>

Aplikácia do mobilu hodnotí kvalitu cyklotrasy

Švédska správa ciest VTI vymyslela aplikáciu, ktorá zaznamenáva údaje o cyklotrase a jej kvalite do smartfónu. Následne odošle údaje do databázy, odkiaľ sa ďalej použijú na spracovanie a vyhodnotenie. Čo sa týka takéhoto výskumu, už viaceré organizácie sa snažili a stále snažia merať a hodnotiť kvalitu cyklotrás prostredníctvom informačných technológií, no nie vždy práve s najlepším úspechom. Švédska aplikácia hodnotí najmä plynulosť cyklotrasy ako aj porovnanie hodnotenia cyklistami a nameraných hodnôt. Zaujímavé, že tento projekt CyCity vymyslela Švédska správa ciest, že by sa prebudili aj na SSC?:-)



Napríklad tento obrázok porovnáva subjektívne hodnotenie cyklistami a namerané výsledky.

Celý report si môžete [prečítať tu](#). (je však po švédsky s krátkym anglickým abstraktom)

zdroj: <http://www.vti.se/en/publication/using-a-smartphone-to-measure-irregularities-on-cycle-paths-a-study-of-the-possibilities/>

Chytré pedále ukážu, kde je ukradnutý bicykel.

Francúzsky startup Connected Cycle prišiel s inovatívnym nápadom, ako potenciálne zamedziť jednak kradnutiu bicyklov a ak sa už ukradnú aby sa mohli vypátrať. Technológia je jednoduchá. Vytvorili pedále, v ktorých je umiestnený senzor, ktorý s pomocou GPS ukáže, kde sa práve bicykel nachádza.

Stačí iba málo, kúpiť si ich pedále, namontovať na bicykel a do mobilu si stiahnuť aplikáciu, cez ktorú to budete všetko monitorovať. Autori svoju technológiu navrhujú použiť aj na monitorovanie bicyklovej flotily, napr. pri bikesharingu, avšak tu majú už bicykle zväčša svoje "továrenské" monitorovanie. Samotné pedále sa ešte nepredávajú, plánujú ich prezentovať na CES International 2015 v Paríži.



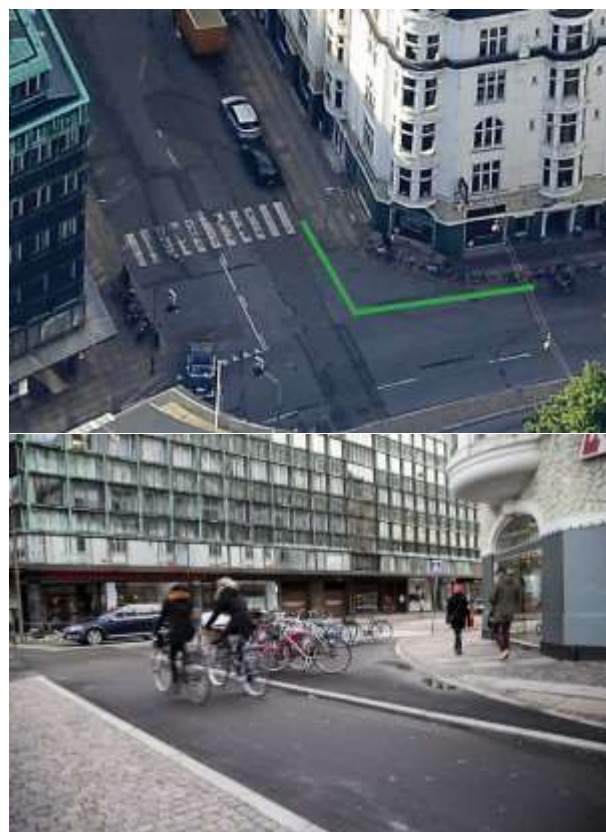
Ako vypátrajú bicykel, ak nám ukradnú najskôr pedále, už autori nepíšu:-)



zdroj: www.connectedcycle.com/

V Kodani redizajnovali uličný priestor pre parkovanie bicyklov.

Predtým obyčajná ulica, resp. roh ulice, ktorý bol veľmi veľkorysý, čo sa týka priestoru pre zabočujúce automobily. Myšlienka urobiť z rohu, priestor, ktorý by využili cyklisti dohnala aktivistov k opatreniu, že na rohu ulíc Gammel Kongevej a Skt. Jørgens Allé vybudovali zvýšenú plochu, na ktorej inštalovali 15 cyklostojanov. Pritom motoristov sa to nedotklo, akurát budú musieť zabočovať o pár metrov ďalej a v trochu ostrejšom uhle:-). Jednoduché a inšpiratívne.



zdroj: www.copenhagenize.com



Pozvánka na cyklofestival.

Občianske združenie Máam rád cyklistiku v spolupráci s občianskym združením Občan rozhodni pripravilo nultý uvádzací ročník festivalu Cyklocestovanie. Tento projekt vznikol ako sesterský projekt českému festivalu Cyklocestování, ktorý sa u našich susedov úspešne organizuje už od roku 2006.

Festival je zameraný na segment ľudí, ktorí radi cestujú na bicykli ale zároveň aj pre všetkých, ktorých táto oblasť cestovania zaujíma. Na Slovensku máme veľké množstvo cestovateľov, ktorí na svojich bicykloch prešli stovky až tisíce kilometrov za dobrodružstvom a krásami celého sveta, a práve tento festival pre nich vytvára priestor, aby sa s nami o svoje zážitky podelili. Privítame aj zahraničných hostí, medzi nimi i organizátora českého festivalu pána Martina Stillera. Festival sa uskutoční v Sereďi, dňa 14. februára 2015. Bližšie informácie poskytneme na festival@cyklocestovanie.sk.



6 starostov zo svetových miest, ktorí bicyklujú

Ak mestá podporujú cyklistiku je to dobré, ak ešte aj sami predstavitelia miest aj skutočne bicykel využívajú je to super. 6 viacmenej známych starostov alebo exprimátorov zo svetových miest, ktorí/é bicyklujú to len potvrdzujú.

Text: Marián Gogola Foto: <http://sustainablecitiescollective.com/>, nationalpost.com

A kto patrí medzi túto šesticu? Tak napríklad, dobre známy primátor Londýna Boris Johnson. Ďalej je to Joko Widodo (Jakarta, Indonézia), Fernando Haddad (São Paulo, Brazília), Marcelo Ebrard (Mexico City, Mexiko), David Miller z Toronta (Kanada – v súčasnosti už exprimátor) a Ana Botellaová (Madrid, Španielsko).



Marcelo Ebrard (Mexico City, Mexiko)



Boris Johnson (Londýn)



Fernando Haddad (São Paulo, Brazília)

A prečo je to dobré?

Tak napr. *Fernando Haddad* zo *São Paula* si stanovil rozšírenie cyklotrás na 400 km, pričom prisľúbil aj nový územný plán s cyklodopravou.

Podobne aj *Marcelo Ebrard* z Mexika, ktorí zaviedol bikesharing a rozšíril sieť cyklotrás. Podobne aj *Ana Botella* z Madridu, ktorá zaviedla vo verejných bicykloch v Madride elektrobicykle a skeptikov, ktorí boli voči implementácii ebikov skeptickí, umlčala jazdou na ebiku po meste. Ebiky sa v Madride osvedčili najmä z dôvodu hornatého povrchu mesta.



Ana Botella (Madrid)



David Miller (Toronto)

A čo u nás? Okrem primátora Trnavy, ktorý sa k bicyklu verejne priznal, poznáte aj u nás nejakých primátorov alebo starostov, ktorí jazdia na bicykli do práce? Ak áno, dajte nám tipy.

Košičania môžu pripomienkovať navrhovanú sieť cyklotrás.

Využite možnosť pripomienkovania plánovaných a existujúcich cyklotrás v meste Košice a vyjadrite svoj názor ohľadom trasovania jednotlivých cyklochodníkov. Prehodnoťte, ktorá z alternatív vedenia cyklodopravných trás je pre Vás lákavejšia, v hlavnom dopravnom priestore, či ako spoločný združený chodník pre chodcov a cyklistov alebo oddelený cyklopruh?



Ukážme predstaviteľom mesta, aká je reálna potreba budovania cyklochodníkov v meste a v jeho okolí. Čím viac ľudí sa zapojí, tým viac argumentov získame pre podporu cyklodopravy. Na základe zozbieraných poznatkov, odporúčaní a záverov následne spolu so zástupcami mesta určíme tri najpotrebnejšie miesta, na ktorých sa začne aktívna príprava projektovej dokumentácie.

Odkaz na mapu s navrhovanými a existujúcimi cyklotrasami pre pripomienkovanie:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=zLGMd6UbJdKg.ktXvYiMO-Op0>

Súčasná cyklodopravná situácia v Košiciach

Dvadsať prvé storočie možno charakterizovať značným nárastom mobility obyvateľstva. Napriek tomu, že na uspokojovanie potrieb prepravy môžu obyvatelia využívať okrem individuálnej automobilovej aj verejnú hromadnú, pešiu či cyklistickú dopravu, jej podiel je neporovnateľne menší ako v prípade individuálnej automobilovej dopravy. Dôsledkom tejto skutočnosti je trvalo neudržateľná situácia dopravy v Košiciach, ktorú možno charakterizovať narastajúcimi kongesciami, nehodovosťou, hlukom, smogom, vibráciami, záberom verejných priestorov dynamickou i statickou dopravou a dopravnými zariadeniami. Výsledkom je zhoršovanie fyzickej a psychickej kondície a zdravotného stavu obyvateľstva, ako aj nepriaznivý vplyv na životné prostredie. V rozvinutých krajinách je východiskom z tejto situácie podpora rozvoja ekologických druhov dopravy ako alternatívy ku konvenčným dopravným prostriedkom využívajúcim fosílnu palivá. Preto v týchto krajinách došlo k rozvoju nielen ekologicky prijateľnejšej hromadnej dopravy ale aj nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy. Ako to vyzerá u nás v Košiciach? V roku 2011 predstavoval podiel cyklodopravy na celkovej dĺžbe prepravnej práce len 3 % (Prieskum – BICY).

Pripomienkujúci, navrhovateľ by mal stanoviť tri cyklotrasy (názvy ulíc, po ktorých vedie), ktoré sú podľa neho najnutnejšie, prioritné pre vybudovanie. Zdôvodniť svoj pohľad. Pripomienky a komentáre môžete posilať košickej cyklokoordinátorky Veronike Urbanovičovej na e-mail: pm@smsz.sk do 20.2.2015.

V súlade s víziou Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR, ktorá počítá s 10 % - ným podielom cyklistickej dopravy na celkovej dĺžbe dopravnej práce do r. 2020, je súčasný stav nevyhovujúci. Aby sme sa k požadovanému stavu priblížili, je potrebné začať s budovaním bezpečného dopravného priestoru pre cyklistov a zriaďovaním atraktívnych cykloturistických trás. V súčasnosti je v Košiciach vybudovaná cyklistická sieť v celkovej dĺžke 26 km v meste a 146,8 km cyklotrás v Mestských lesoch. Košice sa v dĺžke mestských cyklotrás zaradili na druhé miesto za Bratislavu. Avšak pri zohľadnení počtu obyvateľov, ktorým majú cyklotrasy slúžiť, či pri zohľadnení dĺžky cyklotrás na rozlohu mesta sú Košice až na 7. a 6. mieste z celkovo desiatich miest. V Košiciach prevláda segregácia cyklistickej infraštruktúry. Väčšina mestských cyklotrás je vedených mimo hlavného dopravného priestoru po samostatných chodníkoch či spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov a to až v 96 percentách. Zvyšnú infraštruktúru tvoria pruhy a pásy na vozovke, ktorých dĺžka je v sumare necelý 1 km. V Košiciach je potrebný rozvoj a podpora cyklistiky ako rovnocenného prostriedku dopravnej obsluhy územia a jej začlenenie do hlavného dopravného priestoru. To sa nezaobíde bez kvalitných a bezpečných cyklistických komunikácií a potrebnej doplnkovej infraštruktúry. Košice nevyhnutne potrebujú prepojenie dôležitých cieľov ciest, nielen rekreačných, ale predovšetkým trás z bydliska na pracovisko a vybudovať tak plynulú, priamu a bezpečnú cyklistickú sieť atraktívnu pre cyklodopravu. Od mesta sa vyžaduje obnova a rekonštrukcia existujúcich cyklistických komunikácií, budovanie nových cyklistických komunikácií a viacúčelových pruhov na existujúcich mestských komunikáciách. Len zabezpečením týchto podmienok docielime, aby bol bicykel vo väčšej miere využívaný obyvateľmi ako efektívny a príjemný dopravný prostriedok, ktorý prospieva zdraviu, životnému prostrediu, ale aj peňaženke.

Pripomienkovanie bolo doposiaľ zahájené na týchto stránkach:

<http://www.kosice.estranky.sk/clanky/cyklistika/cykloinfo/mapa-planovanych-a-existujucich-cyklotras-v-meste-kosice---pripomienkovanie.html>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=119913352#post119913352>

<https://www.facebook.com/groups/cyklistavsednehodnaKosice/>

<https://www.facebook.com/micekohttps://www.facebook.com/groups/108214961284/>

Cyklotrasa Devínska cesta – časť Tieňava “hotová”

Mesto Bratislava pred dvomi týždňami údajne dokončilo výstavbu jedného zo siedmich chýbajúcich úsekov cyklotrasy na [Devínskej ceste \(R51\)](#) – tzv. úsek Tieňava (R51F).

Zo zverejnených fotografií to vyzeralo celkom v poriadku až kým nezačali chodiť sťažnosti na združenie Cyklokoalícia.

Po obhliadke ju výsledok šokoval.

Treba pripomenúť že nejde o nejakú trápnu lokálnu odbočku, hovoríme o cyklotrase európskeho významu – EuroVelo 13 Cesta Železnej opony. Má to byť cyklotrasa vysokého štandardu, prirovnať ju môžeme k diaľnici.

Nedostatky:

- Označenie trasy na značke IS40h tesne pred začiatkom cyklotrasy obsahuje len číslo národnej trasy 004, chýba najmä informácia o medzinárodnej trase EuroVelo 13 ale aj mestskej R51
- Zákaz odbočenia z Devínskej na cyklotrasu pre cyklistov (výnimku na dodatkovvej tabuli majú len vozidlá štátnych lesov, nie cyklisti)
- Oranžová tabuľa s kilometrovníkom nie je oficiálne uznaná dopravná značka, má sa použiť IS40c
- Nevhodné napojenie cyklotrasy pri priechode pre chodcov
- Dva rôzne odtiene zeleného podfarbenia
- Nespevnený povrch, množstvo štrku
- Vysoké prevýšenie pre netrénovaných cyklistov (deti, dôchodci)
- Stojatá voda
- Minimálne tri černe skládky pozdĺž cyklotrasy

Jedinými výhodami zostáva príjemné lesné prostredie a to, že tam nie sú autá, resp. minimum, po ceste je asi osem domov.

Projektovú dokumentáciu k tejto cyklotrase nebola predložaná členom Komisie pre cyklistickú a pešiu dopravu nevideli a preto sme ju nemohli pripomienkovať. Výsledok tomu aj zodpovedá. Vyvodí sa zodpovednosť za tento nepodarok?

Pokiaľ ste nespokojný s tým, ako mesto stavia cyklotrasu, píšete na sluzbyobcanom@bratislava.sk, do kópie [info\(zavináč\)cyklokoalicia.sk](mailto:info(zavináč)cyklokoalicia.sk)

Zopár fotografií z cyklotrasy:



Zmätocné značenie. (vľavo) Dobré riešenie križovania (vpravo)



Nejazdná cyklotrasa nielen pre bicykle



Štrkové pole

Takáto cyklistická trasa prinesie ďalší negatívny obraz o Slovenskej cyklistickej infraštruktúre. Nakoľko domáci to budú poznať radšej to obídu po súčasnej ceste, cykloturisti žiaľ budú musieť prekonať nechcené prekážky.

Zdroj: www.cyklokoalicia.sk

Úprava: Radovan Červienka



Sydney šliape do pedálov.

Text: Marián Gogola Foto: sydneycycleways.net, Google streetview 2014

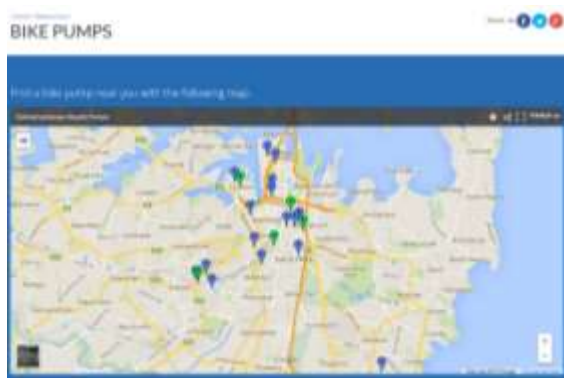


Kým u nás sa boríme s nejakým tým zimným počasím na najmladšom kontinente si práve užívajú letné počasie. Mesto s budovou opery dikobrazia nespí a taktiež sa stará o cyklistov. Pozreli sme sa čo pre nich pripravilo. Aj keď snahu o budovanie cyklotrás sa mestu nedá, postavilo už vyše 110 km cyklotrás, pričom 10 km z nich sú segregované, 60 km je zdieľaných a 40 km sú ostatné cyklotrasy. Samotné riešenia sú väčšinou charakteristické tým, že sú obojsmerné cestičky pre cyklistov vedené iba po jednej strane. Nenájdeme teda navrhnuté cyklocestičky alebo pruhy, ktoré by boli po oboch stranách ciest. Pekne sa však snažia dodržať odstup od motorových vozidiel, kedy medzi cyklocestičkou a pruhom pre automobily je skoro vždy bariéra s odstupom.

Mesto pravidelne aktualizuje nové cesty, ktoré sa pre cyklistov realizovali, resp. ulice alebo priestory, ktoré sa pre nich upravili. Pozitívom pre cyklistov je aj fakt, že po meste majú rozmiestnené verejné pumpy, kde si cyklisti môžu dofúkať svoje kolesá.

Pokojne si môžete pozrieť aj projektovú dokumentáciu, ktoré k danému projektu viaže.

Mesto pravidelne organizuje aj súťaž na bicykli do práce. Pre obyvateľom organizuje rôzne kurzy a školenia ako si opraviť bicykel alebo ako sa naučiť jazdiť na bicykli.



Samotné mesto má spracované strategický [plán rozvoja cyklodopravy \(2012 – 2017\)](#) kedy do roku 2017 plánuje vybudovať 200 km cyklotrás v rámci 76 miliónov austrálskych dolárov. Do roku 2016 dokonca odhadujú navýšenie delby prepravnej práce pre cyklistov o 66%. Podľa ekonomickej štúdie sa investície vrátia v podobe \$3.88 na každý vynaložený dolár na cyklodopravu v najbližších 30 rokoch. Podobne pozitívne sa to prejaví aj v znížení kongescií na úrovni cca. 4.3 mil. ciest automobilom za rok. Tak nám zostáva veriť, že sa im to podarí a Sydney určite budeme aj naďalej sledovať.



**„Každý dolár vynaložený
na cyklodopravu sa
vráti cca. 4 násobne!“**



Boardman: Prečo som na Raňajkách s BBC nemal prilbu

Na fotkách z kariéry profesionálneho cyklistu sa Chris Boardman, bývalý excelentný britský časovkár najčastejšie díva sústredeným pohľadom spoza integrovaných okuliarov dlhej aerodynamickej prilby a z tváre mu kvapká pot. Dnes propaguje bicykel ako každodenný dopravný prostriedok v bežnom oblečení. V reakcii na vlnu rozhorčenia z toho, že na Raňajky s BBC prišiel na bicykli bez prilby vysvetľuje, že k bezpečnosti cyklistov potrebujeme namiesto reflexných viest a povinných prilieb radšej „znormálnenie“ bicyklovania.

Text: Jaroslav Semančík



Chris Boardman. Foto: British Cycling

V škótskej divočine, kde sa teraz nachádzam, som ešte nevidel dnes ráno odvysielaný diel Raňajok s BBC, ale viem, že veľa ľudí rozhorčil. To, že som išiel na bicykli v bežnom oblečení vyzerajúc ako normálny človek, si miestami vyslúžilo výkriky zdesenia. Je to pochopiteľné i nešťastné zároveň, pretože to zakrýva skutočné problémy, ktoré sú podľa mňa za tým. To či nosiť alebo nenosiť prilbu zvyknú brať ľudia veľmi vážne, ale väčšina sa nedostane k ďalším zásadným krokom – spýtať sa samého seba prečo. Prečo cítim potrebu nosiť prilbu a reflexnú vestu? Z čoho to mám taký strach, že si beriem na telo niečo ako brnenie? A vlastne – je toto miesto, kde chcem žiť? Ľudia nosia prilby a reflexné vesty, lebo majú pocit, že to je všetko, čo môžu urobiť pre svoju bezpečnosť. To ukazuje, ako je skrátka Británia ďaleko od toho, aby vnímala bicyklovanie ako normálny a pohodlný spôsob dopravy. Venujte prosím len dve minúty svojho času (alebo trebárs len 30 sekúnd) tomuto videu a pochopíte, prečo viem, že prilby nie sú prostriedkom k bezpečnosti na bicykli. Je to Utrecht v Holandsku a leží len 250 míľ od nášho hlavného mesta. Miera používania prilieb je tam menej než 0,5 % a v dohľade niet ani stopy po reflexných vestách.

Majú neuveriteľne nízku nehodovosť a miera smrteľných nehôd je jedna z najnižších na svete. Som ochotný staviť sa, že aj tí, ktorí prisahajú na prilby a reflexné vesty by v takomto prostredí radi svoje brnenie odložili. A to je to, v Utrecht sa zamerali na skutočné riziká ohrozujúce cyklistov. „Ale to je tam a nie tu, my sme iní,“ povedia ľudia. „Tam to nie je ako u nás.“ Zatiaľ to je žiaľ stále pravda a presadzovanie bezpečnostného vybavenia pre tých zraniteľnejších nie je odpoveďou. Krajiny, ktoré skúsili zaviesť povinné prilby v zákone, ako napríklad Austrália a Nový Zéland, zaznamenali 30% až 50% pokles počtu cyklistov. V situácii, keď vo Veľkej Británii pravidelne bicykluje menej než 2 % ľudí, by bolo zavedenie zákona, ktorý vlastne ešte ďalších odradí vážnym krokom späť. Ak sa bicyklovanie vníma ako normálne, začne jazdiť viac ľudí (výskum organizácie British Cycling ukázal, že dve tretiny ľudí by jazdili častejšie ak by sa cítili bezpečnejšie). Čím viac ľudí bicykluje, tým je to bezpečnejšie – tak funguje [bezpečnosť v krídli](#). Čím viac ľudí jazdí, tým viac životov sa zachráni z 37 000 úmrtí, ktoré každoročne spôsobí obezita a s ňou spojené ochorenia. Nehovoriac o viac než 27 000 ďalších, ktoré si každý rok vyžiada znečistenie. Na cestách Veľkej Británie oproti tomu zomrie ročne približne 116 cyklistov, v prepočte na najjazdený počet kilometrov to je jeden na obídenie planéty tisíckrát dookola. Bicyklovanie je štatisticky bezpečnejšie než záhradkárčenie, hoci keď idete vedľa kamiónu alebo auta, ktoré vás lízne na rušnej križovatke sa to tak nemusí zdať. Takže presne rozumiem prečo ľudia berú prilby a reflexné vesty tak zanietene. Chápem, prečo ich chcú používať. Ale tým sa snažia vysporiadať len s dôsledkom. Ja chcem zamerať debatu na príčinu a presadzovať veci, ktoré naozaj pomôžu tomu, aby bolo bicyklovanie bezpečné. Preto nebudem propagovať reflexné vesty a prilby; nenechám debatu zatiahnuť k téme nepatriacej ani medzi desať najdôležitejších vecí, ktoré zlepšia bezpečnosť cyklistov. Chcem, aby bicyklovanie vo Veľkej Británii bolo také, ako je v Utrecht alebo Kodani a najnovšie v New Yorku – každodenná vec, ktorá sa dá robiť v každodennom oblečení, či máte osem rokov alebo osemdesiat. Chcem, aby ísť na bicykli bola normálna vec, ktorú robia normálni ľudia v normálnom oblečení. Mýlim sa?

Štátna organizácia British Cycling vo februári odštartovala 10-bodový akčný plán, ako naučiť Britov jazdiť na bicykli. Plán s názvom [#ChooseCycling](#) uvádza čo by mala robiť vláda a samospráva, aby dostali viac ľudí na bicykel. Sme v rozhodujúcom momente a blížiac sa voľby v roku 2015 predstavujú neobyčajnú príležitosť pokúsiť sa získať zásadné záväzky pre rozvoj cyklo dopravy. Úprimne verím, že dokážeme presvedčiť a priblížiť sa o krok k tomu, aby špička v mestách a dedinách Británie vyzerala trochu viac ako v Utrecht.

Preklad článku [Boardman: Why I didn't wear a helmet on BBC Breakfast](#) z 3. novembra 2014 na [British Cycling](#)

Stretnutie s Slovenským vodohospodárskym podnikom (SVP) za účelom využívania ich pozemkov na cyklotrasy

Dňa 9.12.2014 sa uskutočnilo stretnutie so SVP a zástupcami Slovenského cykloklubu, Nadácie Ekopolis, VÚC BA, VÚC TN, Ministerstva dopravy, Výstavby a regionálneho rozvoja, OČI BB. Program rokovania sa týkal vzájomnej spolupráce v oblasti podpory cykloturistiky na Slovensku v súlade s Cyklostratégiou

z pohľadu prioritného využívania pozemkov patriacich do správy SVP, š. p. pre cyklistické účely v rámci podpory rozvoja turistického ruchu na Slovensku, požiadavky prenájmu korún vodných hrádzí, hatí a pozemkov slúžiacich pre osadenie cykloturistickej infraštruktúry, pravidiel osádzania prvkov cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v telese hrádží a hatí, resp. v ich blízkosti ako aj stanovenia vzájomne rešpektovaných pravidiel pohybu cyklistov po hrádzach, hatiach a komunikáciách, vrátane obmedzenia jazdy motorových vozidiel, údržby a zodpovednosti za bezpečnosť v bežnom režime ako aj v prípade mimoriadnych okolností.

V priebehu stretnutia poukázali prítomní na prípady nejednotných postupov odštepných závodov (SVP, š. p. OZ) pri povoľovaní cyklistických cestičiek a cyklotrás a ich značenia na telesách vodných stavieb v rôznych častiach Slovenska. Nakoľko cyklotrasy vybudované na vodných hrádzach sú súčasťou vodných stavieb, vzťahuje sa na ne špecifický režim, ktorý musia rešpektovať všetci používatelia a za žiadnych okolností nie je možné meniť účel takejto stavby.

Pri tvorbe máp treba na toto pamätať a neuvádzať takéto vodné stavby ako cyklotrasy. Prítomní sa nevyhli kritike správania cyklistov, ktorí, či už z nevedomosti alebo nechoty, nerešpektujú prevádzkový poriadok takýchto cyklotrás. Otvorila sa aj téma cykloturistickeho značenia a možnosti umiestňovať toto na existujúce prvky a značenia vodných stavieb po odsúhlasení jednotlivých SVP, š. p. OZ.

Okrem podpory rozvoja turistického ruchu a mestskej mobility možno prínosy vzájomnej spolupráce očakávať aj v oblasti realizácie projektov financovaných z európskych fondov. Projekty integrujúce komplexný rozvoj územia (napr. vodné stavby s cyklotrasami) majú možnosť získať lepšie hodnotenie v procese schvaľovania projektov financovaných z operačných programov v programovom období 2014 - 2020.

Výsledkom rokovaní je, že pre potreby zjednotenia prístupu SVP, š. p. v povoľovaní cyklotrás na majetku v jeho správe, národný cyklokoordinátor v spolupráci so Slovenským cykloklubom pripraví prezentáciu zásad a pravidiel umiestňovania a značenia cyklistickej infraštruktúry na vodných hrádzach, hatiach a pozemkoch, ktorú bude možné odprezentovať na porade SVP, š. p. pre technických námestníkov.

Slovenský cykloklub v záujme dodržiavania bezpečného pohybu cyklistov po vyznačených vodných stavbách spracuje a bude umiestňovať na jednotlivých trasách informačné tabule uvádzajúce zásady pohybu na týchto trasách a ich prevádzkový poriadok po schválení SVP, š. p. OZ. Pre potreby budovania cyklotrás na pozemkoch v správe SVP, š. p. OZ budú spracované štandardy pre uzatváranie zmlúv o spolupráci a podmienkach využívania vodohospodárskeho majetku správcom a prevádzkovateľom cyklistických trás na území jednotlivých obcí, miest a krajov. Taktiež sa bude realizovať dôsledný monitoring pohybu vozidiel po vodných hrádzach a hatiach zo strany SVP, š. p. a tým zabránenie porušovaniu zákona neoprávneným vjazdom vozidiel na vodné stavby.

V závere stretnutia prítomní súhlasili, že pre nadviazanie dôvery a spolupráce, budú obidve strany naďalej využívať možnosť pravidelnej vzájomnej komunikácie s cieľom propagácie a podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku.



Čo by vás potešilo v cyklodoprave tento rok?

Spýtali sme sa niektorých z cykloaktivistov, aké sú ich stručné prania pre rok 2015. Tu sú ich odpovede.

Tomáš Peciar (OZ Cyklokoalícia)

1. Oficiálny bikesharing v Bratislave.
2. Výluka áut z Nábrežia medzi mostami Apollo a Novým.
3. prepojenie cyklotrás v širšom centre.

Matej Tinka (VUC Trenčín)

Potešili by ma stanovenie si finančnej čiastky v rozpočte miest a obcí na roky 2015-2018. Viac preferovať nemotorovú dopravu na úkor individuálneho motorizmu.

Peter Klučka (Národný cyklokoordinátor)

Predovšetkým pevné cyklozdravie na zvládnutie všetkých cyklostrategických predsavzatí v roku 2015.

A konkrétne ? Sprevádzkovanie národného webového portálu s informáciami o cyklistickej doprave a cykloturistike. Vytvorenie Asociácie slovenských miest podporujúcich cyklistickú dopravu. Citeľné zvýšenie vzájomnej tolerance všetkých účastníkov cestnej premávky.

Andrea Štulajterová (OCI BB)

Tak mňa poteší každý ďalší meter novej cyklotrasy, kdekoľvek na Slovensku, stúpajúci záujem obyvateľov miest o alternatívne druhy dopravy po meste, čoho dôkazom bude aj masívne zapojenie do kampane Do práce na bicykli 2015:-)(pozn. v minulom roku sa zapojilo viac ako 1500 ľudí z celého Slovenska, tento rok by ma potešilo, keby ich bolo viac ako 2 tis.)



Zábradlia na cyklistických komunikáciách

Ing. Radovan Červienka

V prípade ak cyklistovi hrozí pád z cyklistickej komunikácie, pri ktorom môže utrpieť zranenie, alebo je mu spôsobená materiálna škoda je nutné navrhnuť zábradlie.

Zábradlia na cyklistických komunikáciách sa zriaďujú najmä:

- pre zabránenie vstupu chodcov na cyklistickú komunikáciu,
- pre usmernenie cyklistov (napr. križovatky, autobusové zástavky a i.),
- na mostoch,
- pri vodných tokoch ak je cyklistická cestička bližšie ako 3,00 m od hrany vodného toku,
- ak je cyklistická komunikácia na svahu ktorého výška je väčšia ako 2,00m,



Zábradlie musí byť konštruované tak, aby nebola možnosť prepadnutia cyklistu (resp. chodca) cez jeho časť.

Minimálna výška zábradlia je 1,30 m, odporúčaná výška 1,40.



Cyklotrasa Zvolen - Sliač

Fotoreport

Fotky: Ján Roháč

Text: Marián Gogola

Prinášame vám prvotné dojmy
z novovybudovanej cyklotrasy Zvolen – Sliač.



Samotný chodník má šírku 2,5 m.



Šikmá návodná strana hrádze vám na pokoji
v prípade pádu nepridá.



Obchvat okolo plynovodného mostu.



Cyklomostík pri Sliači.



Prejazdy cez hrádzu s vyznačením
Daj prednosť v jazde.



Množstvo značiek Zosadni
z bicykla je sklamaním.



Nevhodné ukončenie trasy.



Vyústenie cyklotrasy pri Sliači so
značkou Zosadni..



Legislatívne nelogický priechod
pre cyklistov na druhú stranu
na chodník pre peších



Odpočívadlo.



Cyklotrasa vedie medzi
sídlskom a Hronom, čo môže
spôbiť prepchatosť pešími
a cyklistami.



„Geniálne „ ukončenie
nepotrebuje komentár.



Vyústenie na hlavnú cestu bez
upozornenia pre vodičov, že
tam môžu byť cyklisti.

Foto mesiaca.



Rovný a rovnejší

Foto: Martin Smrek

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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



skupina Slovensko na bicykli

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková —→ sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martinek —→ jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Radovan Červienka —→ rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. —→ info@mulica.sk

Ing. Martin Bolo —→ m.bolo@vud.sk

Spolupracovník: Ing. Jaroslav Semančík