

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1

Rok 2016

Ročník VII

ISSN 1338-0486

Cyklistov v Bratislave pribúda

Bratislava a jej mobilitné výzvy

V roku 2015 menej mŕtvych cyklistov

Spôsobia kongescie na cyklocestách nový dizajn ulíc

Ako sa robí z neskúseného skúsený cyklista –

Dánsky prístup

Cyklotrasa v Martine spojí dve mestské časti



Pedál.

Sedem. Tak toľko ročníkov sa vám prihovárime zo stránok nášho časopisu. Niekde som sa dočítal, že hit minuloročných Vianoc tzv. hoverboard (niečo ako skateboard na pohon) má ohroziť bicykle. Dúfam, že nie a že je to len módny výstrelok.-) Veríme, že aj tento rok nám zostanete verní. A ak sme spolu ešte tento rok neboli, želim vám príjemný a šťastný cyklorok 2016.

Príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

Obsah

Cyklistov v Bratislave pribúda	3
Ako hodnotíte minulý rok a čo očakávate od toho nového?	4
Malacky na kolo – prvé cykloprvky	7
Schrittempo z Nemecka	9
Smrteľné nehody v roku 2015 poklesli	8
Brompton láme rekordy v predaji	10
Spôsobia kongescie na cyklotrasách nový dizajn ulíc	11
ČR má nové zmeny v cestnej premávke	14
Mníchov má nový bikesharing	17
Wales aj Odense sa zamerali na podporu bicyklovania detí	18
Ako sa robí z neskúseného skúsený cyklista –Dánsky prístup	19
Cyklotrasa v Martine spojí 2 sídliská	22



Zimné bicyklovanie vo Ferrare @SimonFessard

CYKLOSČÍTAČKY V BRATISLAVE ODHALILI ZAUJÍMAVÉ ÚDAJE: POČET CYKLISTOV V BRATISLAVE VÝRAZNE STÚPA

V Bratislave sa v súčasnosti nachádzajú tri cyklo sčítačky. Historicky prvú cyklosčítačku nainštaloval Bratislavský samosprávny kraj na Cyklomoste slobody v Devínskej Novej Vsi v roku 2012. Ďalšie dve realizovala v závere roku 2014 Bratislavská organizácia cestovného ruchu na hraničnom priechode Petržalka-Berg a na Viedenskej ceste.

Cyklosčítačka na Viedenskej ceste zaznamenala v roku 2015 celkovo 249 805 prejazdov cyklistov. Rekordný počet bol zaznamenaný v sobotu 30. mája, kedy meracím zariadením prešlo 2 348 cyklistov. Priemerný počet bol 648 cyklistov denne.

Cez hraničný priechod Bratislava-Berg prešlo minulý rok 143 555 cyklistov. Rekordný počet bol nameraný v sobotu 16. mája. Meracím zariadením prešlo 1 965 cyklistov, priemerný počet bol 393 cyklistov denne.

Po Cyklomoste slobody, ktorý spája bratislavskú mestskú časť Devínska Nová Ves a rakúsku obec Schlosshof, prešlo prvý polrok 2015 celkovo 74 451 cyklistov a 69 194 chodcov.



KTO VIAC VYUŽÍVA BIKESHARING, MUŽI ALEBO ŽENY?

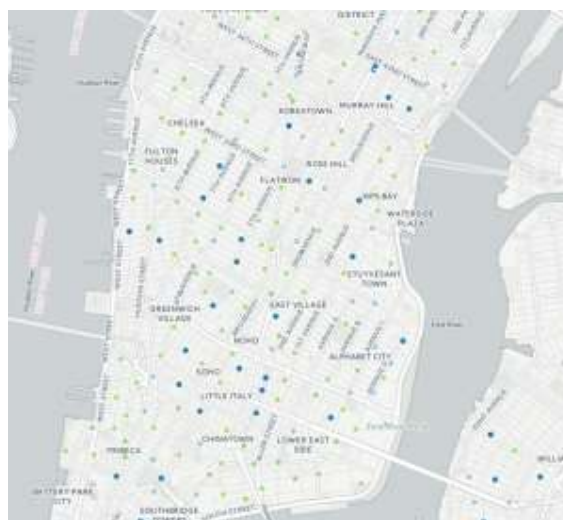
Tak ako ste tipovali? Podľa dát z údajov citybikesharingu v New Yorku sú to práve muži.

Zaujímavé, že tam majú aj neznáme pohlavie ☺ Mesto New York sa rozhodlo po všetkých dopytoch a otázkach na svoj systém verejných bicyklov, že bude zverejňovať údaje o cestách, ktoré zaznamenáva ich systém. Takže, ak sú nejakí "dátofilí" môžu sa v nich pekne pohrabať.

Dáta sú k dispozícii na tomto linku od roku 2013:

<https://www.citibikenyc.com/system-data>

A tu je spomínaná ukážka, ako sa dajú využiť zaujímavé dáta. Je to zase jeden z pekných príkladov, ako by mala samospráva, prípadne iné inštitúcie, zverejňovať tzv. opendata pre všetkých. Skúste sa spýtať nejakého dopravcu u nás, aby zverejnil údaje ☺



Ako hodnotíte minulý rok a čo očakávate od nového roka?

Spýtali sme sa zopár osobností pôsobiacich v oblasti cyklodopravy dve otázky a síce:

1. Ako hodnotíte rok 2015 v oblasti cyklodopravy?
2. Čo by ste si želali do nového roka 2016 v cyklodoprave?



Andrea Štulajterová – OCI BB

1. Pozitívne hodnotím, že sa konečne posunul level malých lokálnych kampaní aj na národnú úroveň a zapája sa do nich čoraz viac miest/samospráv (pozn. Do práce na bicykli - 55 samospráv a spolu 2871 súťažiacich, Európsky týždeň mobility - 30 miest, v ktorých bolo zorganizovaných takmer 100 podujatí a viac ako 30 trvalých opatrení v prospech ekologických druhov dopravy).

V mnohých mestách na Slovensku registrujem zvýšený záujem samospráv o riešenie dopravy, ktorá bude smerovať k udržateľnej mestskej mobilite. Čo je ale zlé, že väčšina samospráv nedisponuje odborníkmi na túto problematiku a nie je vytvorený ani žiadny mechanizmus na systematické vzdelávanie a koordinovaná pomoc týmto mestám na národnej úrovni, čo zasa vedie k tomu, že väčšinou aj vyčlenené financie na rozvoj cyklodopravy v mestách sú použité neefektívne. Pri plánovaní a budovaní sa dôsledkom toho narobí veľa chýb, ktoré pre mestá znamenajú stratu energie, času a vynaložených financií (pozn. samozrejme česť výnimkám).

2. Do roku 2016 si preto želim, aby okrem aktivistov, aj kompetentné inštitúcie pristúpili s plnou vážnosťou k dopravnej politike tak, aby smerovala k udržateľnému rozvoju našich miest, lebo aktuálny stav je taký, že tradičné plánovanie vedie naše mestá k dopravnému kolapsu. Bez participácie nie je možné v žiadnom meste budovať kvalitnú dopravnú infraštruktúru.

Želám si preto, aby aktuálne silný občiansky aktivizmus "zdola" našiel väčšie pochopenie a podporu "zhora", lebo len tam, kde dôjde k takémuto spojeniu/spolupráci, je nádej na budovanie Miest s dobrou adresou (ako to popisoval Jarda Martínek na národnej konferencii v BB 2015). Je množstvo participačných nástrojov, ktoré sa osvedčili v zahraničí a verím, že aj na Slovensku sme už dozreli do štádia, kedy sa tieto nástroje budú postupne stávať neoddeliteľnou súčasťou pri plánovaní dopravy v našich mestách.



Ladislav Findl -cyklokoordinátor BSK

1. Tak niečo sa podarilo, ale celkovo na Slovensku je to celkom bieda...

V BSK sa podarilo zrealizovať niekoľko cyklo dopravných tras, ale viem si predstaviť i viac... Ale to nepôjde asi skôr, kým sa nevyrieši majetkovo právne vysporiadanie pozemkov pre cyklodopravné trasy a ich výkup i z finančných zdrojov štátu, a takisto verejne obstarávanie je veľmi zdĺhavé a nie úplne vyhovujúce, keďže rozhoduje vždy len cena a doplnkové podmienky sú väčšinou podľa tohto zákona diskriminujúce... :(

2. Asi ako všetci ostatní, viac peňazí do cyklodopravy, zmeniť zákony v prospech cyklodopravy...



Radovan Červienka - Dopravoprojekt

1. V roku 2015 „končili“ eurofondy a tak som očakával zvýšený podiel cyklistických komunikácií. Ten sa aj s častí udial, žiaľ zase kvalita projektov a realizácie spôsobila, že niektoré riešené cyklistické komunikácie sú reálne horšie ako stav, čo bol predtým. Je smutná hlavne „zadubenosť“ niektorých starších projektantov, ktorí sa nechcú prispôbiť novým trendom a rešpektovať zákony a predpisy. Veľkým problémom bol aj systém miest kde vyhrávala kvantita (a peniaze) nad kvalitou (rôzne úzke cyklistické cestičky). Avšak aby som nebol len negatívny, musím povedať že sa podarili fakt niektoré pekné projekty, ktoré si zaslúžia aj pochvalu.

2. Cyklistickú cestičku pri ktorej si môžem povedať, že je navrhnutá a zrealizovaná dobre.



Wintercyclingblog.com



Tomáš Peciar – Cyklokoalícia BA

1. Rok 2015 hodnotím neutrálne. V Bratislave sa podarilo spraviť zopár dôležitých cyklo riešení, prvé je Štúrová ulica, ktorá je nadštandardne vytvorená na Slovenské pomery. Možno by sa dalo povedať, že je to najprogressívnejšia Slovenská cyklocesta. Ďalšie pozitívne veci ktoré sa podarili sú bicyklové kletky na vlakovej i autobusovej stanici. Na predstaničnom námestí sa podaril cyklopruh a cyklopikto smerom do centra, bohužiaľ ďalšie napojenie chýba. Výborná je tiež cykloturistická trasa Jurava, z Rače do Sv.Juru a Vajnor. Okrem toho sa však v Bratislave toho veľa nestalo a očakávali sme naozaj rapídne naštartovanie budovania nových cyklotrás. Žiaľ situácia je kritická, nemáme mestského cyklokoordinátora a dokonca ani Hlavného dopravného inžiniera.
2. Rapídne zvýšenie budovania nových tras. Vymenovanie HDI a Cyklokoordinátora a lepšiu spoluprácu s mestom a MC. Hlavne tá s MC Staré Mesto viazne na celej čiare. Dúfame taktiež, že do vysokej politiky sa dostane viac cyklistov a ľudí podporujúcich cyklodopravu. Samozrejme by sme chceli normálny Bikesharing a podporu pre nás komunitný priestor cyklokuchyňa ako i iné komunitné cykloprojekty. Želáme si aj čo najviac Cargo bicyklov a Freak bikov do ulíc mesta, umelecké stojany a nové bicyklové pesničky na novom oveľa lepšom bicyklovom soundsystéme...Nech sa darí!



Peter Klučka (národný cyklokoordinátor)

1. Pozitívne. Z verejných zdrojov štátneho rozpočtu, kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR bolo poskytnutých jednotlivým regiónom na Slovensku viac ako 500 tis. €, určených predovšetkým na kvalitnú prípravu projektov pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry, ako aj obnovy a opravy cykloturistickeho značenia a podpory národných osvetových kampaní „Do práce na bicykli“, „Do školy na bicykli“ a Európskeho týždňa mobility.

Osobne ma v tomto roku veľmi potešil spontánny záujem detí a mládeže v rámci pilotného ročníka kampane „Do školy na bicykli“, vyhláseného v septembri 2015. Svojimi nápadmi a aktivitami jasne ukázali, že majú k bicyklu vzťah nielen ako k vhodnej možnosti využitia voľného času, ale aj ako ku každodennému dopravnému prostriedku.

2. Pokračovať aj v tomto roku v nastúpenom trende a zabezpečiť z verejných zdrojov štátneho rozpočtu čo najviac finančných prostriedkov pre prípravu kvalitných cyklistických projektov, s ktorými sa budú môcť mestá, obce, vyššie územné celky a ostatní oprávnení prijímatelia uchádzať o nenávratné finančné prostriedky z Európskych zdrojov pri realizácii ucelenej siete miestnych, regionálnych a národných cyklistických komunikácií. Nesklamať dôveru mladej generácie a prispieť ku zvýšeniu a skvalitneniu dopravnej výchovy už u detí v predškolskom veku.



Ján Roháč – nadácia Ekopolis

1. Vývoj v oblasti cyklodopravy by som v roku 2015 síce nenazval priam stagnáciou, ale nemám ani pocit nejakého búrlivého progresu. Nespochybniteľný je zreteľný nárast cyklistov v mestách i v prírode, zlepšovanie podmienok pre cyklistov však za týmto nárastom výrazne zaostáva.
2. Ešte viac cyklistov, ešte viac cyklotrás, ešte viac pochopenia pre cyklistov ešte viac a vzájomného rešpektu na cestách.



Wintercyclingblog.com



Rekonštrukcia ulice F. Kostku = jednosmerka

koridor pre cyklistov + nové parkovacie miesta + utíšenie dopravy



Prvú lastovičku v podobe riešenia cyklo úprav v prospech cyklistov možno vidieť aj v Malackách.

Vítame najmä možnosť v jednosmerke jazdiť pre cyklistov obojsmerne.

Tie piktokoridory však mohli byť odsadené trošku viac. Na začiatok dobre..

TALIANSKA VLÁDA PRIJALA CYKLOOPATRENIA

Na základe talianskej cyklofederácie aj samotný taliansky parlament pristúpil k zlepšeniu podmienok pre cyklistov.

Celkovo parlament schválil vyčlenenie 45 mil. eur na podporu cyklodopravy

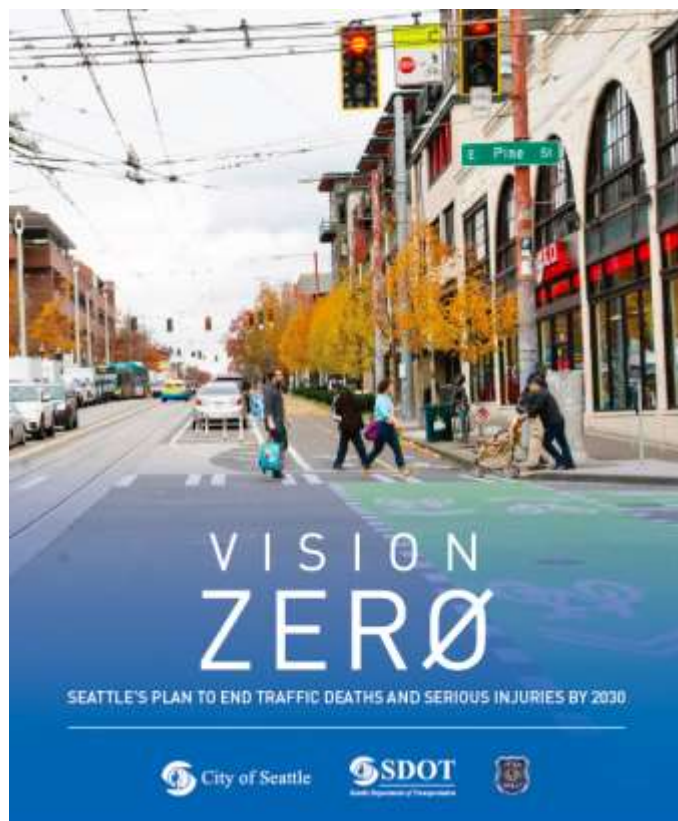
- **35 mil. na projekt Bicibus**, zameraný na podporu dochádzania detí do škôl na bicykli
- **5 mil. na zlepšenie cyklocestičiek**
- rozšírenie legislatívy **“In Itinere”** aj na cyklistov, doteraz ochraňovala tých, čo chodili do práce na aute, MHD alebo peši
- **5 mil. euro na investície na úsek medzi mestami Verona-Firenze**, ktorý je súčasťou tzv. Slnecnej cyklotrasy Ciclopista del Sol (taktiež súčasťou Eurovela 7)



POČET SMRTELNÝCH NEHÔD CYKLISTOV POKLESOL

V roku 2015 zomrelo na Slovenských cestách o 8 cyklistov menej ako rok predtým. Celkovo tak môže ísť o pozitívny trend v rámci rozvoja infraštruktúry, avšak za posledné roky to ešte dosť „skáče“.

My sa potešíme, keď raz bude na konci roka „NULA“.



CYKLISTI A CHODCI V PEŠÍCH ZÓNACH MAJÚ V NEMECKU TZV. SCHRITTTEMPO

Pre nemecké mestá, ktoré majú pešie zóny otvorené aj pre cyklistov, platí že odporúčajú cyklistom byť ohľaduplní voči chodcom. Upozorňujú ich na tzv. Schritttempo, teda na takú rýchlosť, aby neohrozili chodcov.

Podľa nemeckého zákona o cestnej premávke ide o rýchlosť rovnajúcu sa 1 metru za sekundu alebo 3,6 km /hod.

Niektoré mestá si ju zadefinovali aj stanovením max. hranice 7 km /hodinu napr. Kolín alebo Karlsruhe.



Brompton láme rekordy v predaji



Možno viacerí z vás sa pri čítaní týchto riadkov usmejú, pretože sami máte takýto bicykel. My ostatní môžeme len tíško závidieť.

Keď v roku 1976 Andrew Ritchie vytvoril svoj prvý bicykel, netušil, že jeho vynález spôsobí tzv. skladaciu revolúciu. Samotná masová produkcia začala o 10 rokov neskôr.

Súčasný príjmy z predaja sa tak zvýšili 17 násobne za posledných 7 rokov.

Spoločnosť zamestnáva 230 ľudí, pritom v 2002 ich mala iba 25. Ich bicykle sa tak stávajú synonymom kvality a taktiež mobility pre 21 storočie.

Venujú sa aj výskumu

Vo svojom oddelení výskumu majú zamestnaných 15 ľudí, ktorí sa snažia, aby ešte viac vylepšili 1500 súčiastok na bicykli. (ani by som nepredpokladal, že ich toľko má).

Súčasný riaditeľ William Butler-Adams vysvetľuje, že nie sú iba výrobcou bicyklov, ale spoločnosťou, ktorá sa snaží riešiť mobilitu globálne.

Napr. vymysleli britskú požičovňu rovnomenných skladačiek, tzv. "Brompton Bike Hire" (písali sme o nej v minuloročnom vydaní), ktorá sa rozšírila do viacerých anglických miest.



Viac:

<http://www.ecf.com/news/brompton-bicycles-an-unfolding-uk->



Povedú kongescie na cyklocestičkách k novému dizajnu ulíc?

Tak na túto otázku sa snažia odpovedať dopravní inžinieri a projektanti spolu s urbanistami v Holandsku.

Priviedol ich k tomu fakt, že v niektorých mestách dochádza ku kongesciám bicyklov.

Keď sa pozreli na problém bližšie zistili, že za súčasný stav môže tradičný prístup v projektovaní dopravy.

Ten totiž delí dopravu na motorovú, cyklistov a peších. Avšak tento systém podľa nich začína dosahovať svoje limity, najmä čo sa týka cyklistov.

Na 50 % cyklocestičiek v Holandsku totižto dochádza ku kongesciám, ktoré je nutné riešiť.

V spolupráci s holandským cykloklubom si zavolali odborníkov z viacerých oblastí, tak aby pomohli problém vyriešiť.

„Vozidlá budú zhlukované do tzv. rodiny vozidiel na základe ich spoločnej šírky a veľkosti.“

Ako výsledné riešenie nazvali koncept Doprava v meste a navrhli toto:

Vozidlá budú zhlukované do tzv. rodiny vozidiel na základe ich spoločnej šírky a veľkosti.

Dizajn infraštruktúry bude následne navrhovaný pre skupiny tzv. rodiny vozidiel vzhľadom na požiadavky na záber plochy.

To znamená, že ostatné skupiny vozidiel môžu využívať aj iné skupiny, ktoré neboli pre ne navrhované, ale nebudú prioritne navrhované pre ich potreby.

Zdroje:

<http://www.verkeersnet.nl/17858/fietspaden-te-smal/>

<http://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>



BIKES. BACON. BEER.

IOWA BIKE EXPO & RAGBRAI KICK-OFF

Pivo, Slanina.Bicykle

Trošku nezvyčajný marketing aj za účasti bicyklov sa uskutočnil na cykloveľtrhu v IOWE.

Zdroj: <http://pathlesspedaled.com/2016/01/bikes-beer-bacon/>





PRAHA PRIJALA UZNESENIE NA PODPORU CYKLODOPRAVY

Rada hlavného mesta Prahy prijala v novom roku uznesenie, podľa ktorého sa má pristúpiť k spolupráci pri rozvoji cyklistickej dopravy.

Obsahuje konkrétne činnosti pre konkrétne odbory alebo ľudí, ktorí sa majú danou oblasťou zaoberať.

Medziiným súhlasia, že cyklodoprava je dôležitou súčasťou mobility v Prahe a má prínosy pre jeho obyvateľov ako aj návštevníkov.

Avšak, keďže rozvoj cyklodopravy nie je dostatočný, stanovili sa niektoré konkrétne kroky, ktoré by mali pomôcť naplňať stanovené ciele.

Opierajú sa o strategické dokumenty ako Koncepcie rozvoje cyklistickej dopravy a rekreačnej cyklistiky v hl.m. Praze do roku 2020, schválená usnesením Rady HMP č. 1776 dne 26.10.2010, ako aj Generelu páteřních cyklistických tras na území hl.m. Prahy.

Stanovuje aj zaujímavé úlohy ako napr.:

- Spolupracovať s komisií pre rozvoj cyklodopravy
- Navrhnuť komunikačnú stratégiu voči verejnosti
- Sledovať možnosti financovania cyklodopravy
- Predkladať návrhy na rozvoj cyklodopravy

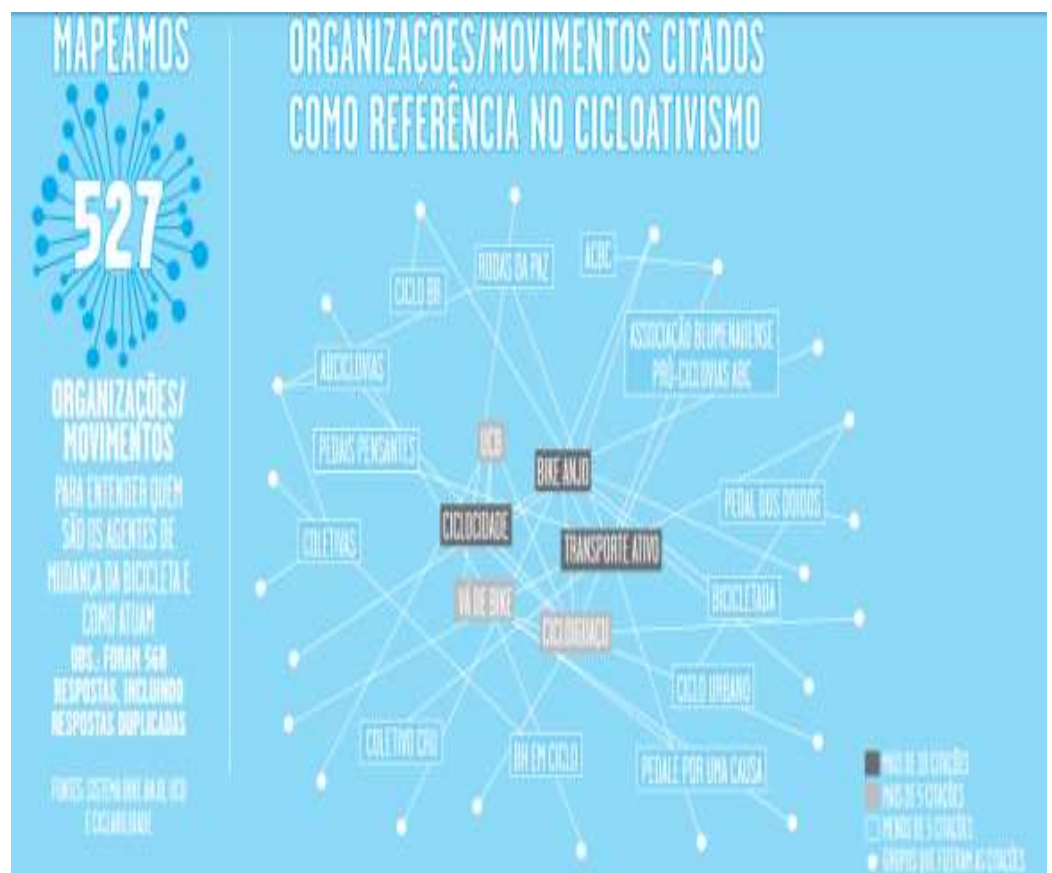
Ukladá aj konkrétne úlohy pre jednotlivých zodpovedných zamestnancov ako napr. že sa s týmito aktivitami majú zoznámiť aj ostatné organizácie, ktoré môžu mať podiel na činnosti rozvoja, čo vytvára predpoklady pre súčinnosť v rámci viacerých inštitúcií.

Možno s niektorými ustanoveniami by sa mohli zoznámiť aj kompetentní na našich úradoch.

Brazília komunitná cyklomapa

Ako sme zistili cyklistika nie je len významný element v mestskej mobilite, ale môže mať prínos aj procese občianskej angažovanosti. V Brazílii vznikli viaceré organizácie, ktoré začali s propagáciou cykloriešení ako napr. organizácia . [Bike Anjo](#) ("cyklo anjel") , ktorý využil bicykel ako nástroj pre ľudí na zmenenie vnímania seba ako aj transformáciu komunity. Za účelom pomoci komunitám v rámci celej Brazílie bola vytvorená tzv. komunitná cyklomapa, ktorá pomáha obyvateľom podieľať sa aj na rôznych činnostiach verejného života. Obsahuje cca. 527 rôznych skupín z celej krajiny.

Zdroj:
<http://bit.ly/mapabi>
[keanjo2014](http://bit.ly/mapabi)



Pozvánka na dve zahraničné akcie.



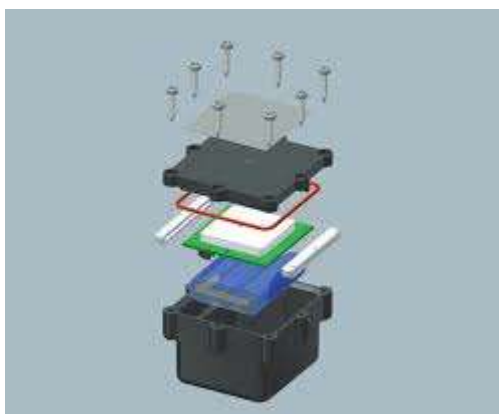
SIEMENS VYVINUL NOVÝ SYSTÉM NA DETEGOVANIE CYKLISTOV.

Nový systém na detegovanie cyklistov s názvom Wimag cycle detection pochádza od technologického gigantu Siemens.



Systém umožňuje detegovanie prítomnosti cyklistov na ceste, pričom nevyžaduje vysokú spotrebu energie. Využíva mikrovlnné detektory a radary na počítanie a monitorovanie cyklistov. Ako zdôraznila spoločnosť, systém nemusí byť vôbec zabudovaný do vozovky, pritom bude vedieť rozoznať, či sa jedná o cyklistu alebo iné vozidlo.

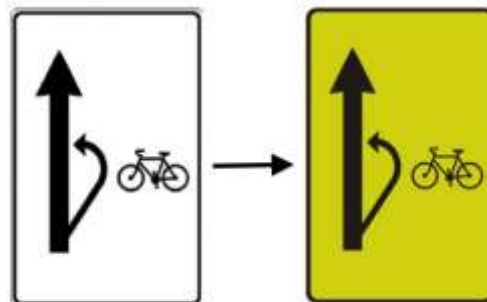
Navyše cyklista nemusí prechádzať priamo cez spomínaný snímač. Celá inštalácia prebieha veľmi jednoducho a stačí iba vymedziť plochu a priemer odkiaľ bude snímač snímať.



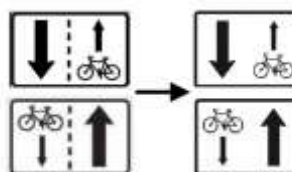
V ČECHÁCH NOVÉ ZMENY TÝKAJÚCE SA DOPRAVNÉHO ZNAČENIA

U bratov Čechov prebehla novela zákona o cestnej premávky spolu s príslušnou vyhláškou, pričom niektoré zmeny sa týkajú aj cyklistov. Tu sú niektoré z nich:

Návesť pred križovatkou s vyznačením nepriameho odbočenia vľavo mení farbu na čiernožltú.



Smerové tabule pre cyklistov sa budú líšiť podľa smeru. Zmenili aj názvy dopravných značiek ako napr. Stezka pro chodce a cyklisty společná a C 10a Stezka pro chodce a cyklisty dělená. Stezku pro chodce a Stezku pro cyklisty budú môcť využiť osoby na osobnom prepravníku, napr. Segway, ale už nie na lyžiach. Dodatočné tabule pre cyklistov nebudú obsahovať prerušovanú čiaru, to znamená, že nebude nutnosť samostatného pruhu pre cyklistov.



Taktiež sa mení povinnosť podfarbenia cyklopriechodu. Zaujímavou novinkou je vyznačenie miesta na prechádzanie, ktorý môže nahradiť klasické priechody pre chodcov. Zákon o cestnej premávke taktiež definuje po novom cyklopruh čím bude možné použiť aj tzv. viacúčelový pruh. Medzi novinky patrí napríklad aj cyklistická zóna.



MNÍCHOV PRIDAL NOVÝ BIKESHARING MVG RAD.

Slovíčko "pridal" je napísané úmyselne. Doteraz ste mohli v Mníchove, ako aj v iných nemeckých mestách využívať verejné bicykle nemeckých železníc DB tzv. [Call a bike](#). Od jesene minulého roka Mníchov spustil aj vlastné verejné bicykle.

Sú postavené na systéme [nextbike](#) (nemeckej platforme bikesharingu), kde sa v súčasnosti môžu požičať bicykle (1200 tzv. smart bikov) z 25 staníc. Ďalších 100 staníc, odkiaľ sa budú dať požičať bicykle, sa má spustiť do konca tohto roka. Systém spravuje mníchovský dopravný podnik ([MVG](#)).

Zaujímavé je spoplatnenie systému. Je založený na minútovej tarifikácii, kedy platíte za požičanie bicykla 8 centov, pričom, ak si kúpite abonentskú kartu, máte nárok na polhodinu jazdy zadarmo. Abonenti vlastniaci tzv. ISAR card a študenti môžu využívať zľavu na jazdu, a to 5 centov za minútu.

Ak vám teda jazda do cieľa trvá napr. 13 minút zaplatíte iba 65 centov. Ročná predplatná karta stojí 48 Euro, s ISAR kartou 36 euro a študenti zaplatia za polrok 12 euro.



Verejné bicykle tak tvoria vhodný doplnok k sieti MHD, keďže ich môžete nájsť najmä na autobusových, električkových zastávkach alebo pri staniciach metra.



Samotné bicykle využívajú zadávanie špeciálneho kódu na odomykanie/zamykanie. Smart aplikácia je samozrejmosťou systému.



Súčasťou bicykla je aj integrovaný zámok.



Parkovanie bicykla do dokovacích staníc je jednoduché.

WALES ZAPÁJA ZÁKLADNÉ ŠKOLY DO AKTÍVNEHO DOCHÁDZANIA

Vyššie 50 základných škôl vo Walese sa zapája do programu aktívnej mobility. Názov programu "Active journey" vypovedá o tom, že chcú, aby žiaci získali už v škole dobré návyky ohľadne dochádzania do školy.

Pozitívom programu je fakt, že Waleská vláda finančne podporuje tento projekt a chce, aby za pomoci škôl, vychovávali žiakov už od mala k aktívnej mobilite.

Samotné školy musia splniť rôzne podmienky, ako sú ročné výkazy, prieskumy a pod., ale čo je podstatné chcú, aby sa aj samotní žiaci zapájali do plánovania!

Jedným z dlhodobých cieľov je zredukovať počet žiakov dochádzajúcich do školy automobilom o 10%.

Do projektu sú zapojení aj učitelia, ako aj samotné školy, ktoré majú pre žiakov vytvoriť bezpečné podmienky pre dochádzanie do školy na bicykli.

zdroj:

<http://www.sustrans.org.uk/wales/what-we-do/education-and-young-people-wales/schools-officers-wales>

**...zapojenie detí do
využívania bicykla
už v mladom veku,
má dopad na
mobilitné návyky
v dospelosti.**

ŠKÔLKÁRI BICYKLUJÚ AJ V ODENSE

Aj druhý článok sa venuje podpore zapojenia najmenších cyklistov do života.

Minulý rok sa v dánskom Odense zamerali na najmladších možných cyklistov a to škôlkarov. 850 detí sa tak stalo účasťou projektu, v ktorom sa deti učili rôznym návykom.

V rámci kampane alebo skôr súťaže súťažili spolu s deťmi aj rodičia ako aj samotné materské školy.

Navyše okrem kampane mohli rodičia pre ktorých bola bezpečnosť prvoradá, nahlásiť aj ohodnotiť trasy, ktorými išli s deťmi na bicykli. Samospráva tak mohla využiť toto hodnotenie na zlepšenie cykloinfraštruktúry na problémových lokalitách.



Spomínané projekty ukazujú, aké dôležité je zapojenie detí do využívania bicykla už v mladom veku, čo môže mať dopad na mobilitné návyky v dospelosti.

Ako sa robí z neskúseného skúsený cyklista – Dánsky prístup.

Text: Marián Gogola



Ako sa z neskúsených cyklistov stanú skúsení? Čo ich prinúti vymeniť bicykel za automobil? Ako pripraviť úspešnú kampaň Na bicykli do práce?

Tak na tieto otázky si dala za cieľ odpovedať dánska cyklistická federácia, keď vypracovala report, ktorý je dostupný aj v angličtine.

Na vzorke 25 tisíc cyklistov si mohli overiť alebo zistiť odpovede na svoje otázky.

Výsledky sa zostavili na základe odpovedí skupín skúsených a neskúsených cyklistov.

Sila kampaní.

Ak sú kampane realizované dobre, môžu mať význam na prilákanie nových cyklistov. Takéto výsledky uviedlo 75 % obyvateľov, ktorí nebicyklovali a teda boli presvedčení kampaňami, aby to skúsili. 35% neskúsených cyklistov napríklad uviedlo, že je dobré, ak boli oslovení cez takúto kampaň.

Pre neskúseného cyklistu je dobré, ak ho povzbudí napríklad člen rodiny, priateľ a pod.

Zaujímavé na štúdiu bol fakt, že Dáni seba samých považujú (99% z populácie) za cyklistov, aj keď nebicyklujú na dennej báze, ale používajú aj osobný automobil, MHD alebo chodia peši, čo svedčí o multimodalite dnešných dní.

Zaujímavé boli aj výsledky, ktoré hovorili o tom, aké majú bariéry aby bicyklovali. Napriek tomu, že niektorí sa za seba označovali za skúsených cyklistov, identifikovali bariéry, ktoré im bránia v tom, aby bicyklovali dennodenne. Z toho usúdili, že je dôležité s akou skupinou sa pracuje. Totižto až na malé výnimky, nikto nie je úplný neskúsený cyklista ako aj úplný „iba cyklista“. Ako ďalšie bariéry respondenti uvádzali, že sa neodvážia na bicykel pre rôzne príčiny, ako napr. bude pekné počasie? Čo ak mi prilba pokrčí vlasy alebo nabúram. Takéto otázky trápia skôr menej skúsených cyklistov. Vyriešiť ich môžu práve spomínané vhodné kampane.

Podobne čelili bariéram, ktoré sa vzťahovali na dennú rutinu, ak by presadli na bicykel. Aké oblečenie si obliecť? Postíham odprevadiť deti do školy a zároveň aj nakúpiť?

Poukázali tak na fakt, že cyklistika sa na jednej strane chápe ako liek na životné prostredie, že schudnete a pod., avšak sa moc nekladie dôraz nato, ako by mali práve „neskúsení“ cyklisti začať bicyklovať a prekonať úplne triviálne bariéry, ktoré im v tom bránia.

Nie vždy sa totiž dajú použiť spôsoby od tých, ktorí jazdia dennodenne a preto k „neskúseným“ skupinám začínajúcich cyklistov je nutné pristupovať opatrne.

Zaujímavé fakty, ktoré môžu pomôcť pri presvedčení nových cyklistov sú:

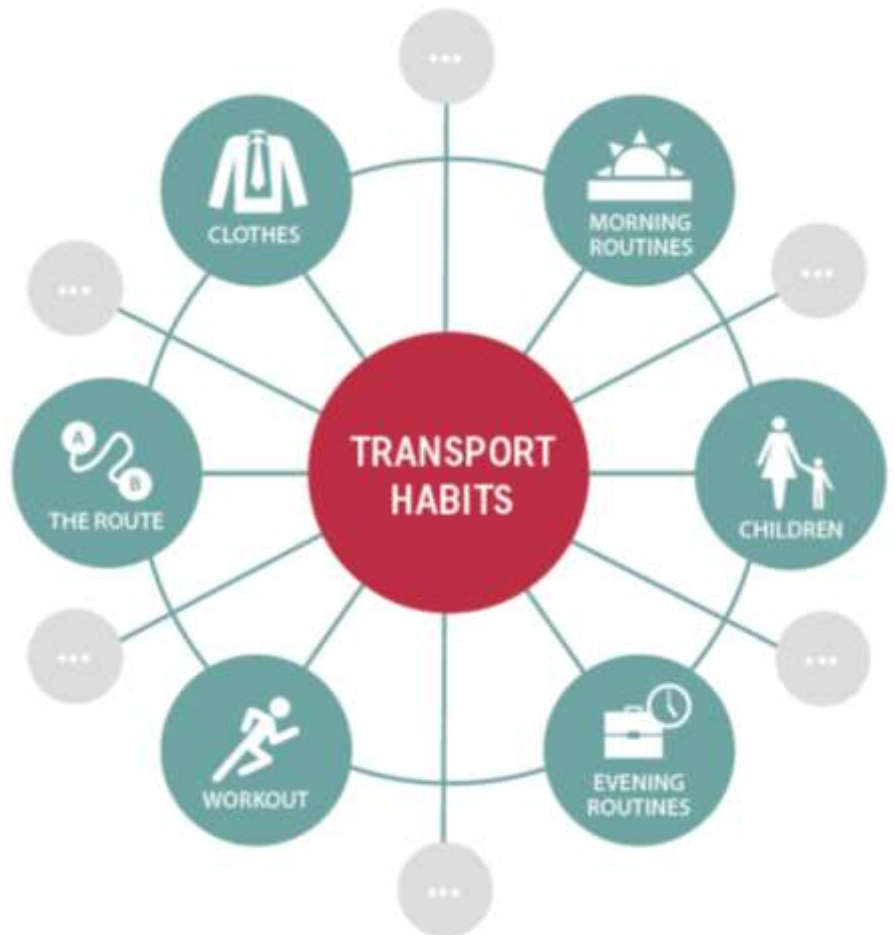
- 84% uviedlo zlepšenie fyzickej kondície
- 64% má dobré sociálne zázemie (aj kolegovia bicyklujú)
- 56 % bicyklom do práce je časť kultúry na pracovisku

Pri menení dopravných návykov zohráva aj úlohu, v akej životnej fáze sa človek nachádza. Keď je mladý, zväčša hľadá na ekonomickú stránku veci a hľadá lacnejšie riešenia. Ak má rodinu, tak dôležitým faktorom je čas. 50 % ľudí prestalo bicyklovať práve preto, že nestíhali voziť detí do rôznych inštitúcií.

Ak ste starí, bariérou býva aj to, že sa jednak obávate o svoje zdravie, napr. spadnete z bicykla ako aj fakt, že už nie ste takí schopní mať bicykel pod kontrolou.

Ako teda presvedčiť niekoho, aby začal bicyklovať?

Na túto otázku neexistuje jednoduchá odpoveď, avšak na základe skúseností odborníci sformovali názor, že pri zmene dopravných návykov získate aj nové skúsenosti, tzv. novú rutinu, ktorá vás môže „nakopnúť“.



Ak napríklad začal niekto bicyklovať, zmenil svoje doterajšie zvyky, musel začať inak plánovať a bol pred novou úlohou ako zorganizovať svoj deň. Práve tieto nové skúsenosti sú tým „životabudičom“, pre ktoré sa z neskúsených stali postupne skúsení cyklisti. V niektorých prípadoch pomôžu aj také maličkosti, ako že nestojíte v kolóne, nemusíte hľadať parkovacie miesto a proste budete sa cítiť lepšie.

Spracovatelia štúdie sa zaoberali aj inými otázkami. Čo v prípade, ak mesto (najmä malé !) nemá proste cykloinfraštruktúru? (veľmi podobné podmienkam na Slovensku).

V tomto prípade odporúčajú „neskúseným“ vyskúšať si bicykle na krátke vzdialenosti, napríklad zájsť si do obchodu, navštíviť priateľov, proste nájsť odvahu na krátke cyklocesty.

Pre samosprávy sa odporúča zamerať sa v takomto prípade na trasy, ktoré využívajú cyklisti už v súčasnosti a snažiť sa ich pretvoriť na prostredie alebo infraštruktúru priateľskú k cyklistom.

V prípade, že chceme realizovať úspešnú kampaň Na bicykli do práce, je dôležité vyriešiť aj ostatné faktory, ktoré môžu napomôcť úspešnosti kampane. A to napr. Parkovacie miesta pre bicykle, sprchy a zázemie pre cyklistov, možnosť opravy a pod.



Z hľadiska úspechu, či niekoho presvedčíte na bicykel alebo sa zúčastní kampane, sa kladie dôraz aj na fakt, čo tým osobne získa. Okrem tisíckrát spomínaných výhod ako význam pre životné prostredie je pre neskúseného cyklistu významný tzv. kolektívny duch, kedy sa kampane alebo bicyklovania zúčastníte spolu s kolegami.

Napr. 70 % nových cyklistov uviedlo, že s tým začali, lebo ich povzbudili kolegovia a 98% by to rovnako odporučilo ostatným.

Veľa môže pomôcť aj biznis prostredie samotného zamestnávateľa, kde možnosti ako vytvoriť benefity pre zamestnanca je veľa.

Veľmi významný podiel majú často skúsení cyklisti, ktorí môžu pomôcť neskúseným napr. pri radách ako bicyklovať v zlom počasí.

V závere správy autori sumarizujú výsledky, že správne kampane by sa mali zamerať na čo konkrétnejšie ciele, pričom veľký význam má sociálny kontext a osobná podpora.

Myslím, že po dlhom čase sa mi dostal do rúk materiál, ktorý je zaujímavý a použiteľný aj v podmienkach Slovenska.

Takže, ak v tomto roku plánujete kampaň Na bicykli do práce, odporúčam prečítať si ho☺

Fotky a texty boli spracované na základe: <http://www.cycling-embassy.dk/2015/12/09/what-is-a-cyclist/>

Cyklotrasa v Martine spojí dve mestské časti

Text: Milan Veterník

Jedná sa o prvú fázu budovania cyklotrasy. Využil sa pritom vyfrézovaný materiál z rekonštrukcie západného obchvatu Martina (I/65D), ktorý bol bezplatný a náklady na rozhrnutie a vyrovnanie podkladu boli cca. 2 000 €. V súčasnosti sa pracuje na tom, aby sa v čo najkratšom možnom čase vyasfaltoval celý úsek, doplnil sa dopravným značením a bol teda plnohodnotným prepojením dvoch mestských častí (Košúty – Priekopa). Cyklotrasa však nebude slúžiť nielen na rekreačné trávenie voľného času popri atraktívnej prírode, ale bude slúžiť aj na každodenné dochádzanie do práce. Šírka cyklotrasy je veľkorysá, preto veríme, že sa nezabudne ani na chodcov, ktorí túto cestičku využívajú veľmi často.

Na začiatku cyklotrasy v mestskej časti Košúty sa žiaľ nachádza železničné priecestie



Cyklotrasa vedie popri železničnej trati a železničnej zastávke Priekopa



Už po prvej fáze sa zvýšil na cyklotrase počet cyklistov, na obrázku je vidieť vyústenie cyklotrasy v mestskej časti Priekopa



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2016 Ročník VII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

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

Ing. Martin Bolo martibolo@gmail.com

Ing. Milan Veternik veternik.milan@gmail.com

Foto na prednej strane: wintercyclingblog.com



@LovetoRide