

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 5

Rok 2015

Ročník VI

ISSN 1338-0486

Cyklistická cestička Liptovský Mikuláš - Podbreziny

Freiburg dobré dopravné plánovanie

Dobré príklady vzdelávania bezpečnosti cyklistov

Pedál.

Máme tu máj, lásky čas no s listami sa „roztrhlo vrece“, keď som minulý mesiac spomínal že sme dostali prvý list, tak tentokrát sme dostali druhý list a to oficiálny list od nášho ministra dopravy pána Ing. Počiatka, ktorý prisľúbil, že ministerstvo dopravy prevezme záštitu nad konferenciou. Totižto samotnému listu predchádzala žiadosť na MD jednak o prevzatí záštity na našou konferenciou, pričom sme očakávali aj pomoc finančnú, no uvidíme ako sa to vyvinie. Prijemné čítanie a užívajte si máj!

Marián Gogola / redakcia

Obsah

Pozvánka na cyklojazdu na Poľanu	3
Na hornej Nitre sa pripravuje 70 km cyklotrasa	4
Spíšská Nová Ves a Hladovka	5
Košického primátora asi moc nezaujíma bezpečnosť cyklistov	6
Brno, Twente a Lipsko	7
Cyklovyhľadávač z Montrealu	8
Nemecké hviezdne vojny pre prilby	9
Plán rozvoja mesta Trenčín majú v rukách občania	10
Cyklistická cestička Liptovský Mikuláš – Podbreziny	11
Freiburg dobré dopravné plánovanie	14
Konferencia o dobrých príkladoch vo vzdelávaní v bezpečnosti pre cyklistov	21
Cyklorada	27
Foto mesiaca	28

JÁN POČIATEK
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

Bratislava 22. apríla 2015
Číslo: 06703/2015/A210-
KM/23697-M
Stupeň dôvernosti: VJ

Vážený pán Gogola,

v nadväznosti na Váš list zo dňa 15. apríla 2015 vo veci žiadosti o prevzatie záštity nad konferenciou Cyklistická doprava 2015 si Vás dovoľujeme informovať, že Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky záštitu nad uvedenou aktivitou rado prevezme.

Zároveň mi dovoľte popriať Vám úspešný a plynulý priebeh podujatia a dosiahnutie predpokladaných výsledkov.

S pozdravom



DEŇ OTVORENÝCH DVERÍ

25. VÝROČIE BIOSFÉRICKEJ REZERVÁCIE POĽANA

Srdečne Vás všetkých pozývame na Deň otvorených dverí v Biosférickej rezervácii Poľana, ktorý sa uskutoční



30. - 31. mája 2015

Cyklojazda Poľanou

PROGRAM



Horský hotel Poľana

30. máj 2015

9.30 -14.00 hod.

Prezentácia obcí, miest a organizácií, regionálnych producentov v Podpoľaní

Správa S-CHKO-BR Poľana:

Prezentácia činnosti stráže prírody

„Za krásami orchideí“ – sprievodcovská činnosť po lúčach v okolí hotela s odborným výkladom

Ukážky kosenia ručnou kosou

Informačný stánok s propagačnými materiálmi o BR Poľana, ekohry a tvorivé dielne pre malých aj dospelých

11.30 -12.15 hod.

Prihovory k účastníkom stretnutia - KST, redakcia Dajamaa hostia

Kultúrny program

12.15 –12.30 hod.

Prezentácia a krst nových kníh z vydavateľstva Dajama

13.00 hod.

Zostup z Poľany na námestie v Detve po modrej značke. Zo Skliarova je zabezpečená kyvadlová doprava

14.30 -15.15 hod.

15.30 –16.00 hod.

Slávnostné ukončenie, prihovory hostí, odovzdanie štafety organizátorom 53. stretnutia v roku 2016 na Veľkej Javorine

16.00 –18.00 hod.

Kultúrny program –váňanie mája, folklórne súbory z Detvy

16. ročník výstupu na Poľanu

31. máj 2015

Zraz účastníkov

8:00-9:00 posedenie u Ďuricov

9:00-9:15 modlitba s požehnaním v kostole na Raticovom Vrchu

9:15-11:30 výstup na Poľanu

11:00 príležitosť k sviatosti pokánia



30. máj 2015

Začiatok: 9.00

Kde: Hrochotský mlyn

Trasa: Hrochotský mlyn – Kyslinky – Horský hotel Poľana

Cyklistov bude sprevádzať pracovník Správy CHKO-BR Poľana

Večer na Poľane

Horský hotel Poľana

30. máj 2015

18.00 - 21.00

Správa CHKO-BR Poľana pripravila pre návštevníkov aj bohatý večerný program.

18.00 – 19.00

Čítanie povestí o Poľane (areál hotela Poľana)

19.00 – 21.00 – premietanie filmov Zadná Poľana, Medveď obdivovaný aj zatracovaný + diskusia

21.00 – nočný pochod Poľanou – nočnou prechádzkou Vás budú sprevádzať pracovníci S-CHKO - BR Poľana

Trasa A: Hotel Poľana – Vodopád Bystrého potoka – Hriňová Bystrá

Trasa B: Hotel Poľana – Kalamárka – Stavanisko

Doprava na miesto stretnutia, ako aj z miesta ukončenia nočného pochodu je individuálna.

V prípade záujmu o nočný pochod Poľanou sa nahláste na tel. č. 0903 298 304 alebo

e-mailom: lucia.minova@sopsr.sk

11:30 modlitba sv. ruženca

12:00 sv. omša pri kríži na Poľane

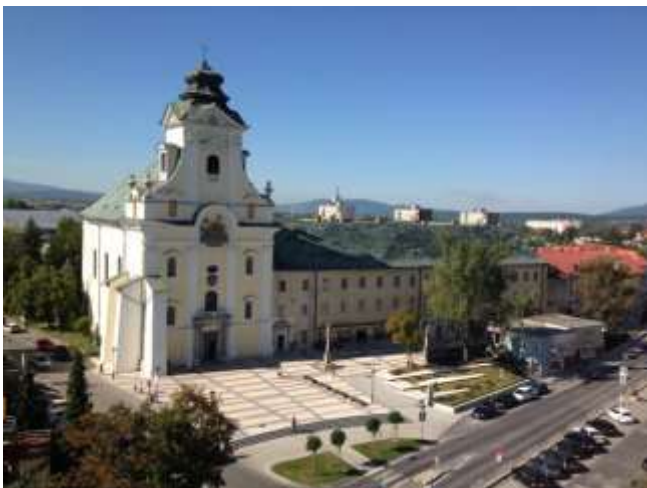
13:00 občerstvenie pri HH Poľana

Sprievodné podujatie: prezentácia činnosti S-CHKO-BR Poľana (infostánok, tvorivé dielne, ukážky zaujímavých lokalít...)

NA HORNEJ NITRE VZNIKNE 70 KM DLHÁ CESTIČKA PRE CYKLISTOV

Cyklistická cestička na hornej Nitre bude spájať mestá a obce Handlová, Prievidza, Bojnice, Nováky, Oslany, Partizánske a Bošany. Cestička pozostáva zo šiestich etáp: Prievidza – Handlová (17 km), Prievidzko-bojnický okruh (9,2 km), Prievidza – Nováky (9 km), Nováky – Oslany (12 km), Oslany – Partizánske (9 km), Partizánske – Bošany (11 km). Projekt cyklomagistrály popri rieke Nitra schválilo zastupiteľstvo kraja v zásobníku projektov a má ambíciu byť financovaný cez Integrovaný regionálny operačný program. Na vybudovanie cyklistickej cestičky by mali poslúžiť ochranné hrádze popri rieke Nitra, ktoré spájajú viaceré obce.

„Projekt vybudovania cyklistickej cestičky na hornej Nitre je v súčasnosti plánovanou aktivitou. Je nutné spraviť štúdiu realizovateľnosti, aby sme vedeli identifikovať možné varianty trasovania cyklistickej cestičky, najmä z pohľadu vlastníctva pozemkov. V najbližšej dobe bude iniciované stretnutie zástupcov miest a obcí, ktorých sa trasovanie dotýka. Cyklistické prepojenie Prievidze a Bojníc popri rieke Nitra je v štádiu projektovej dokumentácie, nasledovať bude projektová dokumentácia pre stavebné povolenie a časť tejto trasy bude pripravená na čerpanie z eurofondov na realizáciu,“ uviedla Veronika Rezáková z oddelenia komunikácie a medzinárodných vzťahov trenčianskeho samosprávneho kraja.



OBCE NA ČERNOM HRONE SPOJÍ CYKLOTRASA

Lepšie využiť turistický potenciál doliny Čierneho Hrona v okrese Brezno má napomôcť cyklotrasa medzi obcami Hronec a Čierny Balog, ktorú na bývalej ceste tretej triedy (III/066053) plánuje

Cyklotrasu budú môcť využívať aj občania Čierneho Balogu pracujúci v Hronci. Cesta autom cez Brezno meria 16 kilometrov.

Šesťkilometrovú roky uzavretú a pre osobné autá nezjazdnú cestu táto obec kúpila od Banskobystrického samosprávneho kraja za symbolické jedno euro pred dvoma rokmi.

Súbežne s ňou vedie Čiernohronska železnica, ktorá je jednou z najznámejších turistických atrakcií regiónu.

Ako uviedol prednosta obecného úradu Róbert Hlaváčik, obec už má spracovaný projekt na úpravu povrchu cesty a polozenie asfaltovej vrstvy, pričom predpokladané náklady sú 565-tisíc eur.

Prostriedky na to chce získať z eurofondov, prípadne štátneho grantu. „Toto by bola prvá etapa cyklotrasy, teda najzákladnejšia úprava cesty, bez odpočívadiel či táborísk, ktoré by sme tam tiež chceli vybudovať. Celá dolina má potenciál na rekreáciu a to nielen na cykloturistiku, ale aj korčuľovanie či v zime na bežecké lyžovanie,“ povedal Hlaváčik.

Dodal, že cyklotrasu budú môcť denne využívať aj občania Čierneho Balogu pracujúci v Hronci. Cesta autom či autobusom cez Brezno meria zhruba 16 kilometrov.

<http://cestovanie.pravda.sk/cestovny-ruch/clanok/351437-obce-na-ciernom-hrone-spoj-cyklotrasa/>

Územné konanie na cyklotrasu dopadlo úspešne

Projekt cyklotrasy na nábreží Hornádu v Smižanoch a SNV sa dostal do ďalšej etapy, 4. marca tohto roku prebehlo územné konanie na projekt, ktorý mesto Spišská Nová Ves realizuje v rámci cezhraničnej spolupráce s Poľskom. V rokoch 2014 až 2020 je na rozvoj cezhraničnej spolupráce medzi Slovenskou republikou a Poľskom vyčlenených viac ako 182,3 miliónov eur. Okres Spišská Nová Ves je totiž jediným z Košického kraja, ktorý je oprávnený žiadať finančné prostriedky. Predmetom územného konania bola cyklotrasa v úseku Vyšná hať – MPC (alebo Tesco - Madaras), v dĺžke cca 3 km. V zmysle určenia bývalého Krajského stavebného úradu v Košiciach stavebným úradom pre túto stavbu je Obec Smižany, ktorá po úspešnom územnom konaní vydá rozhodnutie o umiestnení stavby. V stavebnom konaní žiadateľ, Mesto Spišská Nová Ves, musí preukázať, že je vlastníkom pozemkov, na ktorých sa má stavba realizovať, alebo že má k pozemkom iné právo, ktoré ho oprávňuje zriadiť na ňom požadovanú stavbu. Nakoľko mesto nie je vlastníkom všetkých predmetných pozemkov, bude potrebné ich majetkoprávne vysporiadať. Ďalším podkladom pre vydanie stavebného povolenia je projektová dokumentácia, ktorá má byť spracovaná v súlade s aktuálnymi právnymi a technickými predpismi. Zástupca dopravnej polície poskytol na územnom konaní podrobnejšiu informáciu o dopracovaní projektu do štádia stavebného povolenia v zmysle aktuálnych technických podmienok Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Uvedená norma TP 07/2014 určuje podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry s účinnosťou od 1. 11. 2014. Všetky cykloprojekty bude posudzovať s tým, že už spracované projekty bude potrebné v zmysle normy dopracovať. Čo sa týka našej rekreačno-oddychovej cyklotrasy, bude viacúčelová a budú ju môcť využívať aj korčuliari. Opatrená bude verejným osvetlením, parkovou a sadovníckou úpravou, vrátane lavičiek a oddychových oáz. Cieľom je spojenie mesta so Slovenským rajom a nadviazanie na cyklotrasy národného a európskeho významu.

V Hladovke sú hladní po cyklotrase



V rámci pripravovaného projektu cyklotrasy, ktorá bude prepájať Slovensko s Poľskom sa plánuje cyklotrasa aj cez niektoré obce na Slovensku. Zaujímavý je prípad obce Hladovka, cez ktorú síce samostatná cyklotrasa nepôjde, bude od nej vzdialená cca. 2 km, ale obec jej výstavbu víta. Očakáva od nej zvýšený záujem turistov ako aj potenciál pre ekonomický rast z turistického ruchu. Povrch cyklotrasy bude široký 2,5 m a namiesto plánovaného štrku ho nakoniec pokryjú asfaltom.

Pozvánka na akciu Cez Slovensko za 5 dní.

OZ Parasport 24 pozýva na 8 ročník charitatívnej akcie. Program je nasledovný:

28.6. Červený Kláštor, Lendak, Smokovec, Štrbské pleso **70 km**

29.6. Liptovský Hrádok, Liptovský Mikuláš, Bešeňová **75 km**

30.6. Dolný Kubín, Terchová, Žilina **89 km**

1.7. Bez veľkej zástavky až Trenčianske Teplice **110 km**

2.7. Trenčín, Beckov, Nové Mesto Nad Váhom, Myjava **55 km**

Viac: www.parasport24.com

Košického primátora asi moc nezaujímá bezpečnosť cyklistov

Košickí cyklisti pred niekoľkými dňami spustili petíciu za zvýšenie bezpečnosti po tragickej udalosti, ktorá sa nedávno stala medzi Košicami a Jahodnou. Zodpovedný za petíciu prišiel na rokovanie mestského zastupiteľstva, aby s ňou oboznámil poslancov. Primátor Raši jej však nedal priestor. V pondelok 27.4.2015 sa konalo tretie rokované Mestského zastupiteľstva v Košiciach. Počas záverečného bodu Rôzne poslanec Miroslav Špak predniesol návrh na oboznámenie zastupiteľstva s petíciou za zvýšenie bezpečnosti cyklistov v Košiciach. Primátor Richard Raši však nedal možnosť zástupcovi petície vystúpiť.

Petičný výbor žiada aj to, aby mesto Košice s políciou sledovali a riešili situáciu aj v iných kolíznych problémových úsekoch. Informácia o petícii bola spomenutá aj na pondelkovom rokovaní Mestského zastupiteľstva v Košiciach, kde poslanec Miroslav Špak počas bodu Rôzne požiadal primátora Rašiho, aby bolo umožnené vystúpiť Ladislavovi Rovinskému.

„Ja navrhujem aby bola petícia normálne podaná a venujme sa tejto téme ako zaradený bod na zasadnutí zastupiteľstva. Ďakujem vám pekne za informáciu, ja som rád, že petícia bola spustená. Aj keby spustená nebola, pán Rovinský, aj tak sa tým budeme zaoberať, čiže beriem na vedomie, že petícia bola spustená, bude sa to riešiť na ďalšom rokovaní a petícia - nepetícia, tento problém treba vyriešiť,“ vyjadril sa k petícii Richard Raši.



Zástupca petície Ladislav Rovinský sa zúčastnil rokovania Mestského zastupiteľstva Košice. „Mienil som ako zástupca petičného výboru oboznámiť zastupiteľstvo v bode rôzne s textom petície. Poslanec mestského zastupiteľstva Špak požiadal primátora mesta, ktorý viedol rokovanie, aby mi bolo umožnené vystúpiť. Primátor mesta o požiadavke na vystúpenie nedal hlasovať, povedal svoj názor na udalosť na Jahodnej, potom požiadal viceprimátora aby sa k téme vyjadril tiež a následne sa venoval ďalším prihláseným,“ vyjadril sa po rokovaní Ladislav Rovinský.

Ako ďalej Rovinský uviedol, podľ a rokovacieho poriadku MZ Košice – Môže sa udeliť (slovo) aj ktorémukoľvek obyvateľovi obce so súhlasom mestského zastupiteľstva. „Primátor zastupiteľstvo o súhlas nepožiadaval, o návrhu poslanca hlasovať nedal, a neumožnil mi prehovoriť. Preto som text petície poslal poslancom na ich mailové adresy,“ povedal Rovinský. Podľ a neho sú ďalšími nebezpečnými a neriešenými úsekmi pre cyklistov aj chodcov, ktorými by sa malo mesto Košice zaoberať sú aj – podjazd Palackého, výjazd z cyklochodníka pri Hornáde smer Palackého, cyklistické prepojenie mestských častí Sever Dargovských hrdinov, neexistencia chodníkov na Kostolilanskej, na Alejovej od križovatky mu nákupným centrámi a iné. „Škandálne je neprepojenie cyklochodníkom od Západu smer Pereš, Poľov, Lorinčík, Šaca a USS,“ dodal.

<http://kosice.dnes24.sk/>

BRNO UMOŽŇUJE CYKLISTOM VJAZD DO JEDNOSMERIEK

Od pondelka môžu obyvatelia Brna jazdiť na bicykli v centre Brna i v protismere. Ide o oblasť od Joštovej ulice, cez ulicu Opletalovu, [Veselu](#) a Dominikánsku až po Šilingrovo námestí. Umožní im to nové dopravné značenie pre cyklistov. Pritom zobojsmerňovanie jednosmerných ciest je v súčasnosti trendom v Brne, či už v centre alebo na sídlisku Kamechy. Veru aj naše mestá by sa konečne mohli prestať báť začať rušiť jednosmerky pre cyklistov.



Brno.idnes.cz

LIPSKO UPRAVUJE ULICE V PROSPECH CYKLISTOV.

Aj keď sme si ukazovali mesto Lipsko a ich pre nás skutočne ideálny spôsob preferovania cyklodopravy, mesto sa neustále zlepšuje. V súčasnosti mesto mení organizáciu dopravy v meste, pričom sa redukuje parkovanie pre automobily popri cestách a zavádzajú nové plochy pre parkovanie bicyklov.



CYKLODIAĽNICA PRI TWENTE LÁKA CYKLISTOV



Cyklodialnica F35, ktorú v súčasnosti budujú od mesta Nijverdal smerom k nemeckým hraniciam, má v súčasnosti síce iba 14 km z plánovaných 62 km, ale už teraz zaznamenáva zaujímavé využitie. Podľa výsledkov prieskumu slúži najmä na denné dochádzanie do práce pre pracovníkov 80% zo všetkých užívateľov. Zaujímavý je tiež fakt, že aj využívanie elektrobicyklov na tomto úseku je vyššie o 30 % ako priemer. V jeseni napríklad medzi mestami Hengelo a Enschede, vzrástla intenzita cyklistov z 400 na 1700 za deň. Cyklodialnica vedie aj popri futbalovom štadióne FC Twente, kde po zápase bola nameraných 1000 cyklistov z celkových 6800 cyklistov za deň. Podľa konzultačnej firmy Goudappel súčasný cyklisti aj takí, ktorí preli z automobilov (2-7%). Po dokončení v roku 2020 sa počíta s priemernou dennou hodnotou okolo 6000 cyklistov za pracovný deň namiesto súčasných 2000 – 3000 cyklistov.

Zdroj: www.fietsberaad.nl

STE VYSTRESOVANÍ Z PRÁCE? JAZDITE DO PRÁCE NA BICYKLI.

Jazda na bicykli môže pomôcť zmierniť napätie z práce. K tomuto výsledku prispeli vedci [Calming Technology Lab](#) na Stanford University. Vychádzali z údajov, ktoré sa získali z monitorov dýchania a srdca ([Spire breathing monitors](#)), na vzorke 1000 dochádzajúcich do práce. Podporujú ich aj podobné štúdie, ktoré síce netvrdia, že bicyklovanie vás úplne zbaví stresu ale výhody a pozitíva, ktoré vznikajú pri fyzickej činnosti, pomáhajú takýto stres zmierniť. Nakoniec, môže to mať aj inú výhodu, ak vás vytočia vaši nadriadení, aspoň budete šliapať do pedálov rýchlejšie:-)

V MONTREALE VÁM VYHLÁDÁVAČ CYKLOTRÁS NÁJDE MENEJ ZNEČISTENÉ ULICE

Kanadské mesto Montreal pripravilo pre cyklistov vyhľadávač trasy. Ten pracuje na princípe, že sa snaží vyhládať pre cyklistov tichšie ulice ako aj také trasy, ktoré sú, čo najmenej znečistené premávkou. Cyklista si potom môže vybrať, či si vyberie trasu dopravne najkratšiu alebo alternatívnu, ktorá povedie cez ulice s nízkou premávkou a znečistením.

Nástroj vymyslela Maria Hatzopoulou, ktorá pôsobí ako docentka na McGill University a nazvala ho Clean Ride Mapper. Tieto dáta získala prostredníctvom cyklistov, ktorí mali bicykel vybavený zariadením na meranie kvality ovzdušia. Samotná vedkyňa pôsobí v skupine Transportation and Air Quality Research Group, tá sa zameriava na meranie emisii NO vo ovzduší.

KEĎ AJ BICYKEL JE ZNAKOM SLOBODY

V súčasnosti sme už tak trochu "učičkáni" slobodou, že si ani neuvedomujeme, aké to je, hlavne keď si pod pseudonymom "123456" môžeme v hocijakom fóre pod článkom vychutnávať anonymitu. Prejavy slobody môžu mať aj takéto, pre cyklistov možno nepochopiteľné znaky a síce, že po vojne Jemene, je aj ženám umožnené jazdiť na bicykli. Mimochodom v júni čakajú dôležité voľby aj Turecko a ženy tam očakávajú viac rovnoprávnosti.



foto: Twitter.com @Amnesty scotland





Nemecké hviezdne vojny ohľadom povinného nosenia prilieb na bicykel!

Nemeckí úradníci z Ministerstva dopravy nasadili marketingovo povedané "zbrane ťažkého kalibru". A to vo svojom boji v podpore nosenia prilieb na bicykel. Využili popularitu filmu Hviezdne vojny a postavy Darth Vader, ktorá parafrázuje o nosení prilby. „Sága ide ďalej: Vďaka prilbe. Platí to v každej galaxii. Aj na bicykli.“

Nosenie prilieb schvaľuje aj minister dopravy Alexander Dobrindt, ktorý hovorí o tom, že v súčasnosti je využívanie bicykla vysoké. Našťastie Nemci zavrhlí povinné nosenie prilieb na bicykli, dokonca aj Nemecký cykloklub ADFC je proti, keďže sa obáva, že bicykel sa stane menej atraktívny po povinnosti nosiť prilbu a naopak zvýši sa počet automobilov.

Odporcovia nosenia cyklistických prilieb radšej chcú, aby sa cesty plánovali bezpečnejšie cesty pre všetkých a nie, aby sa jazda na bicykli prezentovala ako nebezpečná. Táto kampaň nenechala chladné ani sociálne médiá, už sa našli vtipkári s odvetnou kampaňou s podtitulom (Lepšie hore bez (#BesserObenOhne))



Odporcovia povinného nosenia prilieb na bicykli, odpovedali taktiež „marketingovo“!

Snáď nám dámy a slečny prepáčia túto fotku:-)

zdroj: www.bundesverkehrsportal.de/berlin/item/2387-dobrindt-darth-vader-%E2%80%93-der-helm-sei-mit-dir.html



Twitter: #BesserObenOhne

PLÁN ROZVOJA MESTA TRENČÍN MAJÚ V RUKÁCH JEHO OBČANIA

Iniciatíva zapojenia občanov do rozvoja mesta „Trenčín sity“ opäť pozýva občanov zapojiť sa do verejnej debaty, ktorá má pomôcť vytvoriť Strategický rozvojový dokument pre mesto na 25 rokov. Strategický dokument s týmto názvom určí rozvojovú stratégiu mesta Trenčín pre obdobie najbližších 7 rokov s výhľadom do roku 2040. Na jeho prípravu bola primátorom mesta určená pracovná skupina pod vedením Útvoru hlavného architekta. Na príprave dokumentu pracuje od začiatku roka 2015, pričom k svojej činnosti podľa potreby prizýva spolupracovníkov z rôznych oblastí. Od mesiaca máj začína fázu spolupráce s verejnosťou.

Po úvodnej fáze zberu štatistických údajov, ktorej výsledky sa spracovávajú práve v týchto dňoch, bude nasledovať **osem odborných workshopov s účasťou verejnosti**. Budú sa konať od polovice mája do konca júna. **Rozpis tém na jednotlivé podujatia sú uvedené vedľa. ->**

Ďalšou plánovanou aktivitou je **kvalitatívny prieskum názorov obyvateľstva**. Uskutoční sa v druhej polovici mája a začiatkom júna, pričom bude oslovených **2000 náhodne vybraných trenčianskych domácností** formou dotazníka. Jeho doručenie a následný zber vyplnených hárkov budú zabezpečené pracovníkmi mesta v rámci tradičného osobného doručovania daňových výmerov, pričom bude zabezpečená anonymnosť vyplnených údajov. Všetkých občanov mesta, ktorí budú touto formou oslovení, mesto prosí o súčinnosť a trpezlivosť pri vyplňaní dotazníkov.



Harmonogram workshopov

Workshopy sa budú konať pod vedením skúseného lektora a zúčastní sa ho pozvaní odborníci z danej oblasti. Miestom konania bude **Sobášna sieň Mestského úradu v Trenčíne** (vstup zo strany od Štúrovho námestia resp. Sládkovičovej ulice) s plánovaným začiatkom od 15.30 hod. **Vstup pre verejnosť bude vítaný v druhej časti workshopu od približne 17.30 hod.**

streda 20. máj 2015 - **Cestovný ruch**

štvrtok 21. máj 2015 - **Zeleň a ekosystémové služby v meste**

streda 27. máj 2015 - **Kreatívny a inovatívny priemysel a kultúra**

utorok 2. jún 2015 - **Priemysel a podnikanie**

streda 3. jún 2015 - **Komunity v meste**

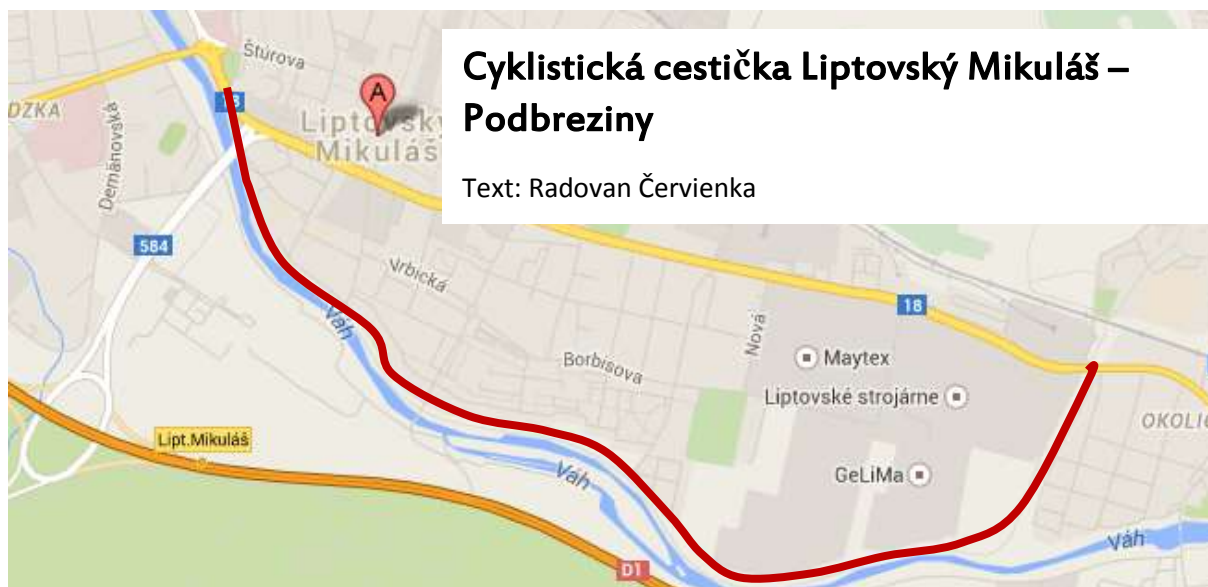
štvrtok 4. jún 2015 - **Služby pre obyvateľov podľa veku - vzdelávanie, sociálne služby, zdravotníctvo, voľnočasové aktivity, ...**

streda 10. jún 2015 - **Urbanizmus, doprava s dôrazom na cyklodopravu, urbánna bezpečnosť**

utorok 16. jún 2015 - **Prierezová diskusia – identita, pamäť mesta a tradícia vs. nové trendy, vízia .**

Konečne aj niekto na Slovensku pochopil, že je nutné zapojiť občanov do rozvoja mesta!





Cyklistická cestička Liptovský Mikuláš – Podbreziny

Text: Radovan Červienka

V roku 2014 boli dokončené chýbajúce úseky cyklistickej cestičky popri Váhu a tak bol skompletizovaný úsek v celkovej dĺžke 4,2 km spájajúci centrum mesta a sídlisko podbreziny.

Cyklistická cestička má niekoľko šírkových variácií a to buď 1,25m alebo 1,00 m/pruh, resp. spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v rôznych šírkach. Cyklistická cestička začína v okružnej križovatke v centre mesta a pokračuje popri Váhu.



Následne sa po 120 m spája na spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov, aby prekonala most. Avšak v tomto tvare je iba v dĺžke cca 100 m a znova sa rozdeľuje. Na rozdelenie informujú okrem zvislých značiek aj piktogramy na komunikácií.



Po podjazde popod most križuje cyklistická cestička chodník pre chodcov, kde chodník prechádza bližšie k Váhu a tam končí, resp. chodník je vedený po vychodenej časti povrchu



Cyklistická cestička je vedená následne samostatne až do napojenia na už predošlý vybudovaný úsek. V tomto bode je ešte nedoriešené prepojenie týchto komunikácií. V tomto smeruje až ku križovaniu cesty k vodnému areálu, a následne smeruje až k ďalšiemu novému úseku, ktorý začína cca 700m od tejto križovatky.



V rámci nového úseku je cestička vedená ako samostatné teleso bez chodníka pre chodcov (Čo sa podpisuje na využívaní v rozpore so zákonom chodcami) a to v šírke 1,25 m pre jeden pruh.



Po „zatočení“ smerom k Podbrezinám sa cyklistická cestička zužuje a je doplnený chodník pre chodcov.



V takomto šírkovom usporiadaní cyklistická cestička je vedená až po križovatku s cestou I/18, kde táto cyklistická cestička pokračuje v smere na Podbreziny. Ukončenie je robené pomocou optickej brzdy, avšak prevedenie cez križovatku ešte nie je zabezpečené.



V takomto šírkovom usporiadaní cyklistická cestička je vedená až po križovatku s cestou I/18, kde táto cyklistická cestička pokračuje v smere na Podbreziny. Ukončenie je robené pomocou optickej brzdy, avšak prevedenie cez križovatku ešte nie je zabezpečené.

Cyklistická cestička má niekoľko nedostatkov ako sú:

- nevyriešené križovania s miestnou komunikáciou ako aj s cestou I/18 (na dané lokality je spracovaný projekt a je predpoklad, že sa tieto opatrenia zrealizujú v rýchlom časovom horizonte
- napojenie starej a novej časti cyklistickej trasy (taktiež je toto napojenie projekčne vyriešené, a je predpoklad, že sa zrealizuje)



- neprispôsobené smetné koše pre cyklistov,
- realizácia vodiacich čiar (na cyklistických komunikáciách nie sú potrebné),
- dve rôzne farebné prevedenia (aj tu je predpoklad však, že sa dopravné značenie upraví na biele)
- realizácia opticko-psychologickej brzdy z obyčajného nástrekového materiálu,
- vykreslené piktogramy a šípky v rozpore so súčasnou legislatívou (zákon 8/2009 a vyhláška 9/2009).



Tieto nedostatky sa dajú však pomerne rýchlo odstrániť (až na vodiace čiary, tie je treba nechať vyblednúť, a neobnovovať ich). Cyklistická trasa však má jeden dôležitý problém a to sú chodci. Ide o úžasné územie pre rekreáciu a oddych avšak nie sú vytvorené prostriedky pre chodcov, ktorý tak musia využívať cyklistickú cestičku. Z danej lokality by sa dala urobiť nádherná oddychová lokalita, resp. promenáda, ak by sa tam vybudoval chodník pre chodcov, doplnil mobiliár na oddych. V prípade realizácie chodníka si dovoľím povedať, že by sa stala z tejto lokality jedno z najkrajších území na oddych na Slovensku.

Ďalším problémom, ktorý sa črtá sú korčuliari. Na cyklistickej trase je jednoznačne viditeľné, že úzka cyklocestička nevyhovuje ich priestorovým potrebám a korčuľami zasahujú do vedľajšieho pruhu, resp. do chodníka pre chodcov.

Aj napriek týmto riešiteľným nedostatkom ide o jeden zo zaujímavých projektov na Slovensku.

Zúžené miesto na cestičke pre cyklistov

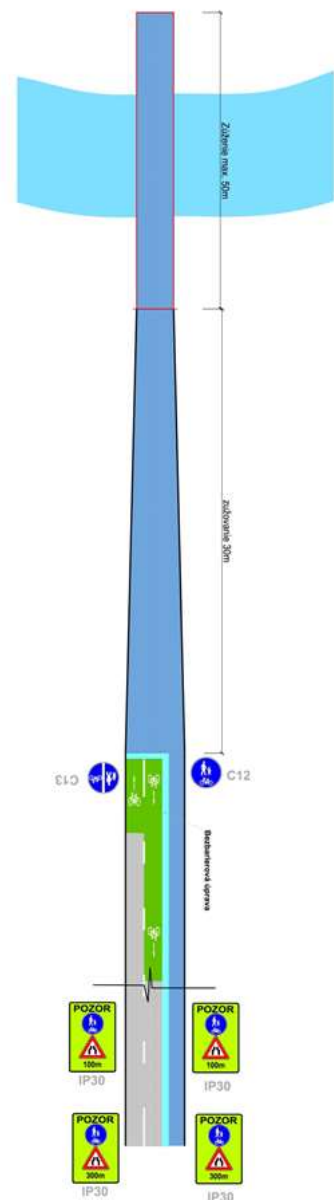
Ing.Radovan Červienka

Z rôznych príčin sa môže stať, že na cyklistickej cestičke sa vyskytne prekážka, ktorá zužuje priestor tak, že nie je možné cyklistickú cestičku riešiť v klasických parametroch. Ide napríklad o zúžené ulice, mostné objekty (už vybudované), pozemkové problémy a iné.

Vo veľkých prípadoch je nutné tade viesť aj chodcov, čo spôsobuje aj možné kolízie medzi chodcami a cyklistami. V tomto prípade je nutné pripraviť obidve skupiny nato, že sa v určitom území stretnú.

Pri takýchto situáciách je možné tento problém riešiť pomocou stavebných úprav ako aj pomocou zvislého dopravného značenia nasledovne:

- 100m (resp. aj 300m, podľa potreby) pred začatím zúženia sa umiestni dopravná značka IP 30 s informáciou o zúžení priestoru ako aj o zmene typu dopravnej komunikácie (na IP30 doplnenie A4a + C12). Tieto značky sa odporúča osádzať po oboch stranách v smere k zúženému miestu, z dôvodu jej viditeľnosti.
- V mieste začatia bezpečnostného zužovania sa umiestni DZ C12, teda spoločná cestička pre chodcov a cyklistov.
- Nasleduje bezpečnostný zužovací priestor v dĺžke 30m až po zúžení priestoru





Freiburg – dobré dopravné plánovanie

Text a foto: Marián Gogola

Dlho som rozmýšľal, či mám o Freiburgu napísať iba ohľadne cyklodopravy, ale keďže sú moje dojmy z tohto mesta veľmi pozitívne, najmä čo sa týka udržateľného dopravného plánovania, bude v tomto článku miestami rozoberaná aj problematika nielen cyklodopravy.

Mesto Freiburg leží v spolkovej krajine Báden – Württemberg v Nemecku s približne 220 tisíc obyvateľmi. Je to aj univerzitné mesto a okrem toho je to najmladšie mesto, čo sa týka priemerného veku v danej spolkovej krajine. Samo mesto je inovatívne svojím „zeleným“ zmýšľaním a obyvateľstvom orientovaným k životnému prostrediu. Napríklad už v roku 1975 tu začali aktivisti protestovať proti jadrovým elektrárnam.

Od roku 1973 sa začala história, kedy začali vytvárať pešie zóny v centre mestá s obmedzovaním osobných automobilov. Dobrým príkladom je námestie pri katedrále, ktoré v 70 rokoch minulého storočia bolo plné parkujúcich automobilov a v súčasnosti je tu miesto pre ľudí.



Podobne v roku 1991 tu vznikol integrovaný regionálny integrovaný dopravný systém, kde môžete jazdiť na 1 cestovný lístok v rôznych druhoch verejnej dopravy. V prípade verejnej dopravy klesá každoročne podiel nutného dotovania, pretože rastúci objem cestujúcich prináša zisky.

Vo Freiburgu majú všetky typy cykloinfraštruktúry, od vyhradených jazdných pruhov až po cyklistické ulice. Dokonca v niektorých prípadoch vynucujú pre cyklistov prednosť.

Parkovanie (tentokrát pre automobily).

V prípade osobných automobilov je to kapitola sama o seba. Len zaujímavý príklad z centra mesta. Parkovanie pri každom dome tu v centre nie je možné. Namiesto toho je na okraji centra postavená veľkogaráž, na ktorej sú navrchu umiestnené byty pre občanov. Myslím, že by ste si to ani nevšimli.



Okrem funkcie parkovania plnia tieto garáže aj funkciu izolovania hluku, keďže za garážami je 4 prúdová cesta, ktorej blízkosť vôbec ani o najbližšiu ulicu nepočujete. Jednoducho geniálne.



Mesto má dve štvrte, kde otestovali inovatívny spôsob proces územného plánovania. Ide o štvrť Rieselfeld, kde v porovnaní s ostatnými časťami mesta je tu menšia motorizácia 350 automobilov na 1000 obyvateľov, pričom v Rieselfelde je táto hodnota 280 aut/1000 obyvateľov.

Pomohol tomu aj koncept územného plánovania, kde na prázdne pole najskôr vybudovali električkovú trať a až potom byty.



Tým zaistili, že popri električkovej trati sa vybudovali všetky prvky občianskej vybavenosti a občania neboli nútení využívať autá. Samotný koncept je nasledovný, červeným centrálna os – hlavná alej, žltou farbou je znázornená klesajúca hustota od stredu do strán, zelenou – centrálny park s centrálnou infraštruktúrou, modrá – reštaurácie a obchody pozdĺž aleje.



V prípade hierarchie ulíc je štvrť založená na týchto podmienkach. Maximálna 30 km/h, upokojené ulice riešené na križovatkách klasickou prednosťou sprava, upokojené ulice, kde v niektorých prípadoch automobily nemôžu prechádzať, iba peši a cyklisti.



Druhým dobrým príkladom je štvrť Vauban, kde boli kedysi situované francúzske kasárne. Táto štvrť sa dáva za dobrý príklad občianskej participácie, jednak občania si tu vytvorili akési komunitné byty a taktiež si určili spoločné pravidlá, ktoré sa dodržujú. Napríklad v prípade parkovania sa rozhodli, že na niektorých miestach nebude možné parkovať dlhodobo a ak obyvateľ chce mať auto, musí si ho umiestniť do parkovacieho domu, kde platí nájomné cca. 20 tisíc Euro za rok. Na obrázku sú uvedené zóny bez parkovania (zelená) a s parkovaním (červená).

Vauban - zones without parking space



Na obrázku je ulice bez parkovania a v pozadí zelená budova veľ kogarži.



Ulica, kde je plno zelene.



17 A aký to má výsledok, priemerná motorizácia je 160 automobilov na tisíc obyvateľov.



Tam, kde je povolené parkovanie pri dome, ale nájdete pri garáži aj stojany na bicykli.



Na zastávkach MHD je plno stojanov. A ešte jedna perlička, keďže podľa nemeckého zákona, kde sa musí pre daný počet bytov zabezpečiť aj min. počet parkovania, obyvatelia odkúpili od mesta pozemok, kdeby sa mala postaviť veľkogaráž, keďže pre ňu bolo miesto rezervované a spravili si tam spoločnú záhradu ako aj kompostáreň.:-)

No ale poďme k cykloinfraštruktúre, tá je skutočne zaujímavá až dokonalá. Cyklisti sú všade a všade nájdete či 2333 už stojany.



Všetky typy cykloinfraštruktúry, napr. aj cyklistickú ulicu.



V prípade histórie cyklodopravy v roku 1970 mali 29 km cyklotrás oproti súčasným 500 km. Deľba prepravnej práce bola v roku 1980 15% v 1999 je to 28%.



Smerové tabule pre cyklistov.





Na stanici si môžete bicykel zaparkovať do stráženého garážového domu pre bicykle a carsharing.



Na niektorých miestach už vidieť, že cyklostojany kapacitne nestačia.



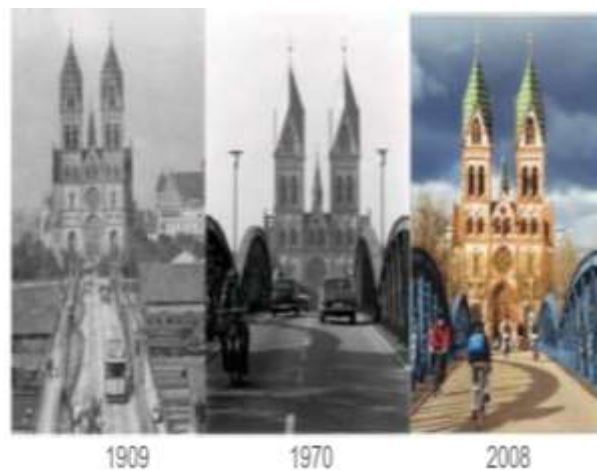
Ulice sú riešené zónami 30.



Podobne aj riešené ulice s prvkami zelene



Evolúcia využívania mosta od automobilov cez MHD po cyklistov v súčasnosti.



1909

1970

2008



Mesto šikovne vymedzilo, kde ešte môžu byť napríklad kaviarne alebo posedenia, a kde je už historické centrum, ktoré sa musí rešpektovať.



V historickom centre taktiež skúšajú nový typ dlažby, ktorá bude schodnejšia a komfortnejšia pre hendikepovaných (ale určite si prídu na svoje aj dámy v podpätkoch).



Ulic, kde majú automobily zákaz nájdate najmä v centre viacero

Pri parkovaní mysleli aj na cyklovozítky



Zobojsmerňovanie ulíc je bežné.



Cykloparkovisko pred univerzitou.



Upokojené ulice

V čase našej návštevy napríklad mesto upravovalo jednu z hlavných ulíc, kde zrušili vstup pre automobily a stavajú novú električkovú trať. Ak budete mať teda niekedy možnosť navštíviť mesto Freiburg, určite to urobte. A pre naše mestá je to živý odkaz, že udržateľná doprava nemusí byť len prázdne reči ale aj skutočne fungujúci dopravný systém.



Konferencia o dobrých príkladoch vo vzdelávaní v bezpečnosti pre cyklistov 20. marca 2015 v Budapešti

Marián Gogola

Ešte v marci som mal možnosť zúčastniť sa konferencie o dobrých príkladoch vo vzdelávaní v oblasti cyklistiky a cestnej premávky, ktorú iniciovala maďarská Vuelta Sport Association. Z tohto dôvodu vám prinášam niektoré postrehy, aké majú zahraniční odborníci v tejto oblasti.

V krajinách Vyšehradskej štvorky existujú niektoré dobré profesionálne iniciatívy vo vzdelávaní v oblasti bezpečnosti cestnej premávky u detí vo veku 9-12. Organizátori sa preto snažili na konferenciu pozvať súvisiace profesijné organizácie, aby mohli spoznať, aké sú osvedčené postupy vo vyššie uvedenej oblasti v regióne Strednej a Východnej Európy.

Z hľadiska krajín sa konferencie zúčastnili odborníci z Poľska, Maďarska a veľkej Británie, pričom ja som bol prizvaný, aby som zreferoval, ako je to s výchovou na Slovensku v tejto oblasti. V prípade Slovenska síce existuje na základných školách dopravná výchova, ktorá však berie vzdelávanie pre žiakov nie iba pre bicykle, ale z aspektu základných znalostí, pričom je to vo veľmi malom rozsahu. Akcie, ktoré sa konajú z úrovne BECEPU sú skôr ojedinelé, takže vzdelávacie akcie sa realizujú buď neziskovými organizáciami, prípadne inými inštitúciami (napr. Políciou) avšak nie v atakom meradle, aké by Slovensko potrebovalo. Hovoriť napríklad o tréňovaní alebo školení dospelých, aby sa nebáli bicyklovať v reálnej premávke sa moc preto zo Slovenských skúseností nedá. Preto sú v nasledujúcich odstavcoch vybrané časti z prednášok, ktoré prezentovali na danú tému odborníci zo zahraničia.

Ľublin na bicykli. Kampaň pre udržateľné dopravné správanie

Michał Wolny, Society for The Nature and Man - Bicycle Agreement, Lublin (PL)

V Ľubline bol za dátum začiatku vzdelávania v oblasti bezpečnosti cestnej premávky pre cyklistov označený rok 2007. Pred ôsmimi rokmi bol vytvorený Bicycle Agreement of Lublin (Porozumienie Rowerowe), neformálna skupina ľudí, ktorí vyhlasujú, že sú aktívni v oblasti rozvíjania cyklistického hnutia v Ľubline. Hlavným cieľom skupiny bolo zmeniť spôsob budovania cyklistických ciest v meste a podieľať sa na hodnotení cestných projektov, ďalej poukázať na výhody cyklistiky a presvedčiť ľudí, aby používali svoje bicykle častejšie, okrem iného organizovaním Critical Mass podujatí v Ľubline. Bicycle Agreement of Lublin bol vytvorený pre podporu a integráciu cyklistických iniciatív v Ľubline s cieľom posilňovania miestnych cyklistických skupín a vytváranie sietí na výmenu informácií a šírenie know-how. Skupina bola v ranej fáze financovaná z grantu Batory Foundation. V roku 2009 sa Bicycle Agreement of Lublin stal členom siete 'Cities for Bicycles' (Miasta dla rowerów) a od roku 2011 skupina pracuje ako súčasť Spoločnosti na ochranu prírody a človeka.

Vzdelávací program v oblasti cyklistiky začal v Ľubline v roku 2011 teoretickou výučbou v školách pre žiakov vo veku 10-14 rokov. Dôvodom výberu tejto cieľovej skupiny bolo, že je účastníkom veľkého množstva dopravných nehôd. Know-how bolo poskytnuté zo strany siete 'Cities for Bicycles', organizácie s množstvom skúseností a osvedčených postupov v tejto oblasti. Cyklistický školský program zahŕňal interaktívne lekcie pre žiakov, kvíz o cene, ďalej vzdelávací balíček s filmami a príručku 'Cities for Bicycles'. V roku 2013 bol cyklistický Školský Program rozšírený v celom Ľubline: Mestské oddelenie školstva a Spoločnosť pre prírodu a človeka zorganizovali stretnutie riaditeľov základných škôl a účastníci sa dohodli na začatí praktických cyklistických seminárov v cestnej prevádzke. Mestský úrad Ľublinu vyhlásil prvú grantovú súťaž pre mimovládne organizácie v oblasti cyklistického vzdelávania. Od roku 2011 bolo v Ľubline zorganizovaných celkovo 233 workshopov pre deti základných škôl, 170 teoretických a 66 praktických workshopov. (Teoretický seminár zahŕňa 2 lekcie, praktický seminár dve alebo tri lekcie.) V Poľsku majú deti, ktoré navštevujú základnú školu v 4-tej^h alebo 5-tej triede možnosť získať "vodičský preukaz na bicykel". Skúška na tento vodičský preukaz zahŕňa teoretický test (20 otázok) a praktickú časť na školskom ihrisku, ale bez jazdy na bicykli v reálnych prevádzkových podmienkach.



Hoci "vodičský preukaz na bicykel" nie je povinný, bez neho dieťa nemôže jazdiť (a trénovať) na bicykli na ulici. Ale ak niekto má "vodičský preukaz na bicykel", môže jazdiť na bicykli i v hustej premávke, avšak bez potrebných zručností. Podľa názoru pána Wolného v tejto podobe môže byť "vodičský preukaz na bicykel" označený ako "papier pre nič." Cieľom Spoločnosti pre prírodu a človeka bola preto zmena uvedeného postupu a vzdelávanie detí základných škôl v reálnych prevádzkových podmienkach, pomocou vyškolených mentorov. Na začiatku mentori pochádzali z partnerských mimovládnych organizácií, neskôr Spoločnosť pre prírodu a človeka začala organizovať školenia pre učiteľov základných škôl. Workshopy pre učiteľov boli organizované v spolupráci s WORD (Wojewódzki Ośrodek ruchu Drogowego w Lublinie - County Traffic Centre in Lublin), trikrát do marca 2015. Šesť hodín trvajúce workshopy sú zamerané na zmeny právnej úpravy (teoretické lekcie) a na cyklistickú infraštruktúru (v praxi). Organizácia zorganizovala dve kampane v Ľubline, v roku 2011/12 kampaň 'Cycling Acceleration' ako partner Wrocławska Inicjatywa Rowerowa (Cycling Initiative in Wrocław), od roku 2013 do dnes "Ľublin na bicykli", kampaň pre trvalo udržateľné dopravné správanie. Táto kampaň je organizovaná v spolupráci s mestom a zahŕňa vyššie uvedené workshopy pre žiakov, otvorené workshopy ohľadne bezpečnosti cyklistov pre obyvateľov Ľublina, vydanie City Biker Guide s cyklistickou mapou mesta Ľublin, výrobu 5000 reflexných náramkov a pouličné akcie, napríklad kontrolu technického stavu bicyklov.

Financovanie programu bolo zabezpečené prostredníctvom mnohých zdrojov, medzi ostatnými dotácie od radnice v Ľubline, švajčiarskych grantov, Národného fondu pre ochranu životného prostredia a vodného hospodárstva a Fondu občianskych iniciatív (Ministerstvo práce Poľska). Vďaka týmto zdrojom sú cyklistické programy k dispozícii pre účastníkov zdarma.

Bezpečnosť cyklistov: praktická výučba pre žiakov základných škôl a pre obyvateľov mesta Ľublin
Aleksander Wiqcek, asistent starostu mesta Ľublin
pre cyklistickú politiku (PL)



Vzdelávací program v oblasti cyklistiky mesta Ľublin je založený na holandskom programe a zahŕňa teoretické a praktické lekcie. Pred začatím programu v Ľubline, mesto muselo zohľadniť prispôbenie cyklistického vzdelávacieho programu v Holandsku - koľko z holandského systému môže byť uplatneného v Poľsku. Vzhľadom na špecifické podmienky v Ľubline, organizátori programu museli čeliť viacerým skutočnostiam a problémom.

Súčasný vzdelávací systém v Poľsku nezahŕňa výučbu v reálnych podmienkach prevádzky nakoľko vzdelávanie v reálnej prevádzke je považované za nebezpečné. Navyše učitelia nie sú skúsení cyklisti, majú len teoretické znalosti (ak majú), takže nemôžu učiť žiakov s dostatočnou zodpovednosťou. Žiaci majú nedostatok základných cyklistických zručností, na bicykli často chýba adekvátna výbava, kolesá bývajú v zlom technickom stave, alebo veľkosť bicykla nezodpovedá veľkosti jeho majiteľa (príliš malé alebo príliš veľké bicykle). Deti neovládajú dopravné predpisy a ako ich používať v reálnych podmienkach prevádzky. Navyše žiaci sú v strese z reálnej premávky a nesústredení počas hodín lekcií.

Práve tieto fakty a obmedzenia vplývajú na rámec programu, ktorý bol vyvinutý v Ľubline. Cyklistické vzdelávanie začína teoretickej výučby (2 x 45 minút) v škole. Žiaci sa učia pravidlá jazdy na bicykli, oni skontrolovať povinnú výbavu bicyklov (svetlá, brzdy, zvonček, atď.). Pomocou vyškolených mentorov alebo učiteľov a kontrolujú stav svojich bicyklov (brzdy, prehadzovačky, tlak v pneumatikách, atď.). Výučba sa deje na školskom dvore, kde si môžu deti precvičovať základné cyklistické zručnosti, napríklad zabočovanie, núdzové brzdenie alebo jazdu v kolóne.

Teoretické lekcie sú nasledované praktickými lekciami (2 alebo 3 x 45 minút), v uliciach Ľublínu, vedené mentormi a vyškolenými učiteľmi.

Česká republika

Dopravná výchova v Českej republike
Jan Řihošek, koordinátor Centra Semafor (CZ)

V Českej republike existujú dva odlišné spôsoby vo vzdelávaní v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Spôsob štátnych orgánov sa nazýva BESIP. Ako neoddeliteľnou súčasťou Ministerstva dopravy Českej republiky. BESIP - Oddelenie pre bezpečnosť cestnej premávky je koordinačný prvok v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Ameriava sa na preventívne aktivity zamerané na širokú verejnosť prostredníctvom médií podporovaných celoštátnych kampaní, dopravnej výchovy pre deti a mládež, krajských koordinátorov a činnosti jednotlivých regiónov, miest a obcí v Českej republike. BESIP je zodpovedný za implementáciu národnej stratégie bezpečnosti cestnej premávky v období rokov 2011-2020. Princíp stratégie je vzdelávať, vzdelávať a vzdelávať.

BESIP predstavuje štandardné metódy vzdelávania, v učebniach na tabuli. BESIP má 15 koordinátorov v 15 regiónoch, asi 200 dopravných ihrísk a 300 inštruktorov. Inštruktori sú platení čiastočne z centra (oddelenie pre dopravu) a čiastočne regionálnou vládou. Títo inštruktori sú zodpovední za realizáciu jedného z hlavných programov BESIP, ktorým sú preukaz mladého cyklistu (program PMC). Každý žiak základnej školy do 4. triedy má možnosť získať preukaz cyklistu, ale nie je to v Českej republike povinné. Aj napriek tomu v roku 2014 až 72668 žiakov (77 percent zo všetkých) získalo preukaz cyklistu. Aby bolo možné zložiť úspešnú záverečnú skúšku, žiaci navštevujú 5 hodín výučby ohľadne bezpečnosti cestnej premávky (5 teoretických a 5 praktických cvičení). PMC program pokračuje dopravnou súťažou mladých cyklistov (DSMC) na štyroch úrovniach (miestnej, regionálnej, národnej a európskej úrovni).



Iný spôsob vzdelávania je neštandardný, zábavnejší spôsob, pomocou aktivít, súťaží a viacerých činností, pod vedením Centra Semafor. Centrum Semafor je vzdelávacie centrum v Olomouci, majúce štatút centra voľného času. Hlavnou cieľovou skupinou Centra Semafore je rodič so svojím dieťaťom, v súlade so zásadou, že najlepší inštruktori sú rodičia, pretože majú veľa času a najväčšiu motiváciu pre starostlivosť o svoje deti na ceste. Okrem toho Centrum Semafor organizuje zimné kurzy pre seniorov (vo veku nad 60 rokov), kryté dopravné ihriská, festival skútrov s 10.000 účastníkmi, nočné korčuľovanie a jazdu na kolobežke v Olomouci, kampane ("Nakupuj na bicykli!") a víkendové cyklistické jazdy. V budúcnosti Centrum Semafor plánuje vybudovať cyklistickú, automobilovú a motocyklistickú školiacu miestnosť s rôznymi simulátormi. Celé Centrum Semafor je financované miestnym úradom, radnicou mesta Olomouc.



Veľká Británia

CTC národná cyklistická charita **Greg Woodford, riaditeľ Avanti Cycling (UK)**

CTC (Cyklistický Touring Club) je najstaršia cyklistická organizácia vo Veľkej Británii. Má v súčasnosti 65.000 členov v 250 miestnych skupinách a 150 pridružených skupín. CTC má najviac skúseností vo vzdelávaní v oblasti cyklistiky vo Veľkej Británii, pretože prvý dokument (Cycling Proficiency) v tejto oblasti je výsledkom činnosti tejto organizácie (bol navrhnutý v roku 1936 ako reakcia na rastúce počty obetí).

Za začiatok organizovaného vzdelávania je možné považovať rok 1990, kedy sa objavili prvé schémy pre dospelých. V roku 1999 výskum ukázal zlý stav v oblasti vzdelávania, a o tri roky neskôr bola zavedená Národné štandardy. Vďaka tomuto procesu v roku 2007 bolo vytvorený program Bikeability a o rok neskôr vláda poskytla £ 20m financovanie na odbornú prípravu cyklistov.

Ciele prípravy cyklu sú diverzifikované. Je viac ako zrejmé, čo pán Woodford pripomenul publiku, že školenie CTC je zamerané na podporu cyklistiky, zlepšenie bezpečnosti a ochrany zdravia, zníženie dopravných kongescií a v neposlednom rade na poskytnutie "životne dôležitých zručností". CTC trénuje deti a dospelých. V prípade dospelých je hlavným problémom vnímanie nebezpečenstva: Mnoho ľudí sa bojí jazdiť na cestách. Tréningový cyklus môže pomôcť odstrániť toto vnímanie prekážku a môže ochrániť cyklistov od nehôd, najmä zabránením predbiehania vysokých vozidiel. Pokiaľ ide o nehody vo Veľkej Británii je asi 130 cyklistov ročne usmrtených, ale v porovnaní s inými štatistikami situácia nie je taká zlá. Usmrtených je tiež ročne asi 400 chodcov a 2500 užívateľov automobilov, ale tiež 58,000 ľudí zomiera na srdcové choroby, čo je možné pripísať na vrub ich nečinnosti. Manažment rizika je jedným z kľúčových slov výcviku cyklistov. Existujú princípy vzdelávania cyklistov známe ako 4 C (z anglického see – vidieť, be seen – byť videní, control – kontrola, communicate – komunikovať) alebo troma C (competently - kompetentne, confidently - spoľahlivo, consistently - konzistentne), ktoré poukazujú na to, čo Národné štandardy Veľkej Británie znamenajú.



Národné štandardy sú vhodné pre deti ako aj dospelých. Majú progresívne úrovne so zameraním na cestnú komunikáciu:

- Úroveň 1: zručnosti bicyklovania v prostredí bez premávky
- Úroveň 2: tiché prímestské ulice s reálnou dopravou
- Úroveň 3: cesty s vyššou premávkou a komplexnými vlastnosťami pozemných komunikácií

Podľa týchto troch úrovní je dostupných niekoľko kurzov pre cyklistov:

- Úroveň 1/2 kurzy špeciálne pre žiakov základných škôl za účelom pripraviť ich bicyklovať do škôl
- Úroveň 3 kurzy pre tínedžerov a dospelých
- Kurzy pre inštruktorov:
 - 4 denný inštruktorský kurz, profesionálne pripravený a monitorovaný,
 - 2 denný inštruktorský tréningový kurz.

Maďarsko

Celoživotný cestovný program. Spolupráca pre cestujúcich

Angelika Bíró, Hungarian Scientific Association for Transport (HU)

Angelika Bíró prezentovala pre účastníkov konferencie maďarský Celoživotný vzdelávací program (Élet-Úton). Tento program bol založený maďarským Ministerstvom Národného rozvoja, Národnou dopravnou autoritou Maďarska, Národnou komisiou pre prevenciu dopravných nehôd a dopravným výskumným inštitútom KTI Institute for Transport Sciences Non-profit Ltd. Táto iniciatíva je založená na poznatku, že je veľmi dôležité začať vzdelávanie v oblasti bezpečnosti dopravy, čo najskôr. Hlavným princípom programu, je to, že účastníci cestnej premávky v rámci celoživotného vzdelávania a kolektívnych osvetových programov sa stanú dobre vyškolenými partnermi v dopravnom systéme. V tomto kontexte je tak každý maďarský občan účastníkom tohto programu, najmä skupina osôb do 18 rokov.



. Problémom je však to, že školy poskytujú iba 3-4 vyučovacie hodiny za rok a učitelia nie sú zvlášť vyškolení pre tento predmet. Celoživotný program spolu s partnermi tak poskytol niekoľko odpovedí na riešenie tohto problému. So zreteľom na deti má program tieto ciele:

- Materské školy (predškolská výchova): úvod a implementácia základných pravidiel pre peších s dospelými (rodičmi)
- Základné školy:
 - Vek 6-10: nezávislá doprava peších
 - Vek 12-14: nezávislá doprava bicyklom
- Stredná škola (vek 14-18): úvod do bezpečnej dopravy na mopede a automobilom, príprava na vodičský preukaz pre mopedy a osobný automobil

Okrem hore uvedených príkladov existujú aj prominentné program a iniciatívy:

- BikeAcademy Program (komplexný program zameraný na bezpečnosť pre cyklistov pozri dole)
- MobileKids Program, vlastná iniciatíva Mercedes-Benz. V Nemecku a ostatných krajinách takýto program predstavuje zaujímavú ukážku cestnej bezpečnosti pre základné školy, avšak v Maďarsku v spolupráci s KTI hlavným cieľom tohto programu je pomôcť učiteľom na základných školách naučiť najdôležitejšie poznatky o doprave. SuperBringa (SuperBike) Program – predstavuje prvú iniciatívu zakladateľov, pričom bola zameraná na koordinačné aktivity. Policajní predstavitelia Národnej komisie pre prevenciu cestnej bezpečnosti dávali teoretické a praktické lekcie v školách, technici Národného dopravného úradu kontrolovali deťom technický stav bicyklov a KTI poskytlo podporu a materiál pre program.

Predstavenie programu BringaAkadémia (BikeAcademy)

**Tamás Abelovszky, koordinátor
BringaAkadémia Program (HU)**

V Maďarsku začala Vuelta Sport Association, najprofesionálnejšia organizácia, ktorá organizuje cyklistické podujatia, s výchovou cestnej bezpečnosti pre deti základných škôl už v roku 2007. Na začiatku mala asociácia mobilnú cyklistickú dráhu, kde si mohli deti zlepšovať svoje bicyklovanie. Navyše v každej základnej škole Vuelta dávala lekcie o základných pravidlách cestnej premávky takže mali taktiež teoretické vzdelanie v tejto oblasti. V prvých rokoch bol tento program nazvaný BikeSchool, a bol sponzorovaný viacerými partnermi.

V roku 2008 bola Vuelta Sport Association požiadaná o novú úlohu a to komisárom Ministerstva Hospodárstva a Dopravy Maďarska Ádámom Bodorom (ktorý je v súčasnosti viceprezidentom Európskej cyklistickej federácie ECF). Komisár bol zodpovedný za rozvoj cyklistiky a pre neho nebola priorita iba infraštruktúra, ale taktiež implementovať nové prístupy vo verejnej správe a taktiež v maďarskej spoločnosti.



Za týmto účelom spustil pilotný projekt cestnej bezpečnosti pre cyklistov v 18 základných školách v Maďarsku, zväčša založený na princípoch programu BikeAbility z Veľkej Británie, samozrejme adaptovanom na maďarské pomery. Práve partnerom Ministerstva hospodárstva a dopravy Maďarska bola Vuelta Association, cieľom projektu bolo implementovať program cestnej bezpečnosti na základných školách s teoretickými a praktickými metódami pre žiakov vo veku 7-14 rokov za účelom ovládať bezpečne bicykel. Pilotný program bol veľmi úspešný, poukázal na to, že Maďarsko môže spustiť podobný program ako BikeAbility, ak bude existovať po ňom dopyt.

Od roku 2008 BikeSchool program bol implementovaný v 37 základných školách prostredníctvom Vuelta Sport Association v celom Maďarsku.

Tolko aspoň základné informácie z konferencie, pričom verím, že by nebolo zlé začať spolupracovať v tejto oblasti na systematickej úrovni aj u nás.

Viac info:

<http://www.vuelta.hu/v4conference/>

Cyklorada

Na cyklistických cestičkách sa neznačí vodiaca čiara. Pre cyklistov je nepotrebná.

Radovan Červienka

Fotka mesiaca ☺

Fotka mesiaca

Košice:

Príslušníci policajného zboru, neznalí zákona, ktorý zakazuje chodcom chodiť po cyklistickej cestičke.

Je smutné, že tí čo by mali kontrolovať dodržiavanie zákonov ho samí porušujú. Možno by sa ich nadriadení mali zamyslieť, či nie je potrebné im vysvetliť zákon o cestnej premávke.



Radovan Červienka

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 5 Rok 2015 Ročník VI Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka
rado.cervienka@gmail.com

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

Ing. Martin Bolo
m.bolo@vud.sk

Ing. Soňa Šestáková
sestakova@vud.sk



Fotky z aprílových cyklojazd
Žilina, Bratislava

