

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



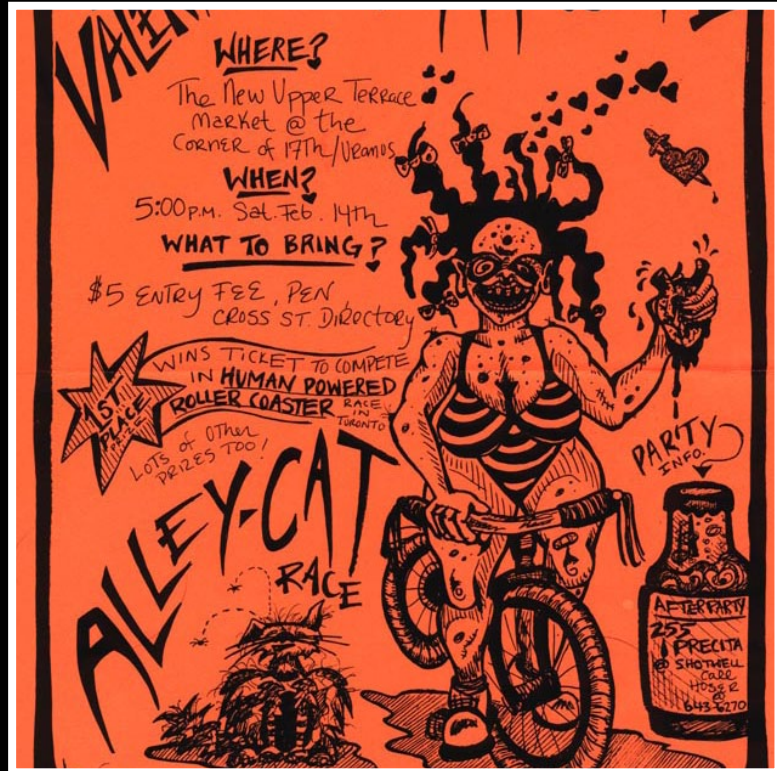
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Horúce politické prostredie zapríčinené eurovalom nám opäť prinieslo pád vlády. Kontakty, ktoré sa ťažko vybudovali, sa (pravdepodobne) budú musieť budovať znova. Tu chcem poukázať na zaujímavú paralelu. Kontaktovať a doprosovať sa ministerstvá, aby začali brať cyklo dopravu vážne sa robí vždy po zmene vlády. Je to prinajmenšom smiešne, keďže sa snažíme robiť robotu, ktorú by mali robiť samotní úradníci. Ešte vypuklejšie to vidieť na tom, že Slovensko nemá žiadnu systematickú koncepciu alebo stratégiu (áno dokumentov, ktoré sa vypracovali, ale sa nič podľa nich nerobí sa vypracovalo už veľa), ktorá by sa cyklo dopravou zaoberala. Práve táto stratégia by mala byť odolná politickým vplyvom a teda bez ohľadu na to, kto bude pri moci, mala by predstavovať cieľ, ku ktorému sa približujeme. No nebudem sa tu rozčuľovať, nech aspoň toto číslo je aspoň aké také pohladenie pre našu cyklistickú dušu.

Príjemné čítanie.
Marián Gogola/redakcia

Gogola



Index.

Z domova.

Zo sveta.

Sila bicykla, či sila na bicykli?

Cyklopruh Bratislava – Košická, asi zlý sen alebo kto to projektoval?

Zrážku s autom už zažil takmer každý tretí cyklista

V Brne sa uskutočnil seminár a workshop medzinárodného projektu Central Meetbike.

Rozhovor s vice primátorom mesta Uherské Hradište o cyklo dopravě v ich meste

Cyklistické Uherské Hradište - fotoreportáž.

Z domova.

Skutočne na Slovensku nikto nechodí na bicykli?

Občas počuť také názory motoristov, že čo vy cyklisti chcete, však vás chodí po cestách iba zopár (Samozrejme, keďže ostatní sa boja a chodia radšej po chodníkoch:-). Podarilo sa mi vyhrabať jednu databázu, ktorá zhromažďuje rôzne indikátory v rámci vybraných miest Európy. Čuduj sa svete, bol tam aj indikátor, že podiel ciest na bicykli v %. tak som naň klikol, vyhľadal slovenské krajské mestá a v nasledovnej tabuľke sú uvedené údaje. Podotýkam že sú z roku 2004. Za ich pravosť neručím, ale aj tak nie sú zlé, no nie? Prekvapujúco najlepšie sú na tom Trenčín, Prešov a najhoršie Bratislava.

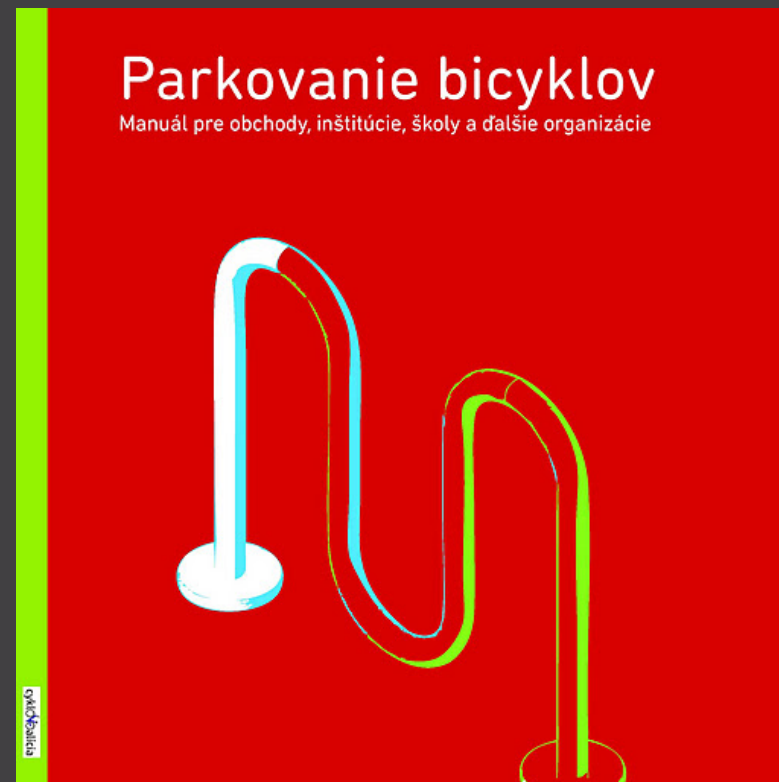
mesto	podiel ciest na bicykli v %
Bratislava	0,3
Trnava	5,5
Nitra	7
Banská Bystrica	3
Košice	1
Žilina	7,70
Prešov	14,28
Trenčín	15

Ak by ste mali aj Vy chuť pozrieť sa na nejaké indikátory, nech sa páči, databázu nájdete na adrese:

<http://www.urbandaudit.org/>

Parkovací manuál pre bicykle už aj na Slovensku

Občianske združenie Cyklokoalícia (www.cyklokoalicia.sk) pôsobiace v Bratislave vydalo parkovací manuál pre bicykle.



Manuál je určený pre obchodné centrá, pre mestá, alebo pre rôzne prevádzky, aby vedeli aké typy a na aké miesta dávať cyklistické stojany. Však neraz sa stane, že stojan je umiestnený tak, že ho nenájdete, alebo tam nevojde ani žiadne koleso.

Link na stiahnutie: <http://www.cyklokoalicia.sk/parkovaci-manual/>

Žilina sprístupnila svoje najväčšie námestie pre cyklistov.

Už aj v Žiline sa môžu cyklisti tešiť. Mesto totiž odsúhlasilo návrh OZ MULICA a oficiálne povolilo prejazd cez najväčšie žilinské námestie (Nám. A. Hlinku) aj pre cyklistov. Je to jedno z prvých opatrení, ktoré by malo zlepšiť obyvateľom využívajúci bicykel podmienky v rámci integrácie cyklodopravy v mestskom prostredí. Pritom stačilo tak málo, doplnenie jednej odrážky a jedného slova na tabule označujúce Pešiu zónu a umiestnenie 2 zákazových značiek pri vstupe do ulíc s vysokou intenzitou chodcov.



[illegible][illegible]

Zo sveta.

Flámske cyklozdruženie testovalo kvalitu cyklotrás.

Belgické flámske cyklozdruženie testovalo kvalitu cyklotrás v 16 belgických mestách. Na testovanie používali špeciálny bicykel, ktorý bol vybavený zariadením, ktoré analyzovalo samotné cyklotrasy. Toto zariadenie vyvinuli Katolícka univerzita KU Leuven a informačnú technológiu zase Hogeschool Universiteit Brusel. Z celkovo 1300 km analyzovaných cyklotrás, 63 % percent bolo v rámci mestského intravilánu a zvyšok v regiónoch.

Meralo sa, v akom stave sú jednotlivé cyklotrasy a ako pôsobia na komfort jazdy pre cyklistov. Zaujímavosťou sú aj nové štandardy pre konštrukciu cyklotrás, ktoré boli ustanovené v apríli 2011, maximálna nerovnosť na 3 metre dĺžky môže mať hodnotu 5 mm.

zdroj: <http://fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&repository=Flemish+bike+paths+examined+by+measuring+bicycle>

V PRAHE MAJÚ METODICKÚ POMÔCKU PRE ZNAČENIE CYKLOPRUHOV

Komisia pre cyklistickú dopravu zverejnila ešte v roku 2009 metodickú príručku ako viesť cyklistov v hlavnom dopravnom priestore bezpečne a plynule. „Metodická pomôcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP“ hovorí o šírkovom usporiadaní cyklistických pruhov, kedy a kde sa cyklopruh navrhuje, o bezpečnostnom odstupe od parkoviska. Stanovuje kedy a kde sa umiestňujú piktogramy a v akej vzdialenosti. Uvádza rozmery jednotlivých tvarov.

Žiaľ u nás takáto legislatíva chýba, preto sa komunikácie navrhujú v každom meste inak a niektoré aj nebezpečne.

Link na stiahnutie:

http://doprava.praha-mesto.cz/%28h0lwpr55s44abh55dhgq4k55%29/files/=65514/KCD_MP-V14%2bV15_verze-2009-05.pdf



Revolúcia pre cyklobrzdy: “bezlankové brzdy”.

Nie nebudeme vás presviedčať, že budete používať brzdenie so spätným zašliapnutím aké si možno pamätáte zo starších bicyklov. Ide o klasické brzdy, ktoré máte na bicykli napríklad na prednom kolese, avšak páčka brzd nie je spojená so samotnými brzdami pomocou lanka. Poviete si, že nejaké sci-fi. To určite nie. Vedci z University of Saarland prišli s novým konceptom brzd, ktoré sú založené práve na “bezlankovom” princípe. Brzdíte iba tak, že stlačíte rukoväť, ktoré vyšlú signál do malej elektronickej skrinky, ktorá zase vyšle signál brzdám, ktoré sa zabrzdia. Nejde pritom len o ideu, ide už o vyskúšaný prototyp, potvrdený výskumom.

Reakčný čas, pri ktorom skúšali tento prototyp bol 250 milisekúnd, čo znamená, že ak by cyklista šiel rýchlosťou 30 km/h zastaví na dráhe 2 metrov pred nejakou nebezpečnou situáciou.

Vedci udávajú spoľahlivosť takýchto brzd na 99.999999999997%. No hádam to bude stačiť:-)

zdroj: <http://www.sciencedaily.com/releases/2011/10/111013085105.htm>



Zo sveta.

1 auto = 10 bicyklov

Vedeli ste, že na jedno parkovacie miesto pre auto sa zmestí až 10 bicyklov?

Londýnska organizácia Cyclehoop v nedávnom čase realizovala myšlienku osadiť stojany na bicykle v tvare automobilu v uliciach svojho mesta. Stojany v krikľavých farbách lákajú pozornosť nielen cyklistov, ale aj bežných okoloidúcich. Tieto netradičné stojany budú každé dva mesiace premiestnené na iné miesto v meste. Takýmto spôsobom sa bude testovať dopyt po cyklostojanoch v jednotlivých lokalitách, ktorý poslúži ako informácia pre nasledovnú inštaláciu cyklistických stojanov. Výstredný dizajn „stojanu – auta“ má slúžiť na sprostredkovanie vážnej myšlienky vtipným spôsobom: Autá spôsobujú znečistenie, zápchy a zaberajú miesto. Jazda na bicykli je liek na všetky tieto neduhy.

zdroj: www.cyclehoop.com/features



Reportáž.

Sila bicykla, či sila na bicykli?

Tento článok je vzdaním uznania jednej pozoruhodnej výprave, na ktorú sa vydala Slovinka Marija Kozin z malého mesta Skofja Loka. Celý príbeh začal v roku 2006, keď Marija podala výpoveď v práci a rozhodla sa urobiť so svojim životom niečo výnimočné – podniknúť sólo cyklotúru zo Slovinska do Pekingu a späť. Na ceste cez 23 krajín na ktorej strávila 30 mesiacov a precestovala 32,000 km zažila veľa výnimočných, pozitívnych aj negatívnych momentov. Ako sama tvrdí, tých pozitívnych bola väčšina, no nevyhla sa nepríjemným skúsenostiam ako bola napríklad rusko-gruzínska vojna v auguste roku 2008 alebo 2 lúpežné prepadnutia. Okrem týchto, našťastie ojedinelých prejavov nepriazne, musela bojovať aj so samotnou prírodou a sama so sebou. Počas cesty nebola ušetrená nočných mrazov vo svojom stane o teplote -18°C, extrémnych horúčav 45°C v Kazachstane, pri ktorých pila denne aj 9 litrov vody. Bojovať musela s prevýšeniami od -10 m.n.m. až po výšku 5600 m.n.m., s dvoma uštipnutiami hadov, alebo s extrémnym vyčerpaním, po ktorom 3x upadla do bezvedomia.



Napriek všetkým ťažkostiam, ktoré takáto výprava prináša, vydať sa na cestu neľutuje. Za odmenu dostala možnosť vidieť krásy prírody ako napríklad nezabudnuteľné výhľady v pohorí Pamír, výhľad na Mount Everest v Tibete, alebo nocovanie pod mliečnou dráhou na eurázijských stepiach. Okrem toho zažila bezhraničnú pohostinnosť skromne žijúcich ľudí v arabských krajinách ale aj v krajinách bývalého sovietskeho bloku. Ľudia, ktorí mali toho málo a často neovládali cudziu reč, jej veľkoryso pomáhali, poskytovali pohostenie a najlepší nocľah, ktorý mali k dispozícii.



Takáto sólo cesta, obzvlášť pre ženu, musela byť extrémne náročná po fyzickej, či psychickej stránke. Poukazuje však na obrovskú silu, ktorá sa skrýva v človeku a v jeho schopnostiach. V neposlednom rade je to aj hold „sile“ bicykla, ktorý umožňuje prekonávať veľké vzdialenosti, zbližovať ľudí iných národov, kultúr a tradícií. Verím, že budúcnosť prinesie mnoho podobných príkladov ľudskej odvahy a bezhraničnej sily, podobných Marijinmu snaženiu.

zdroje: tedxtalks.ted.com/video/TEDxLjubljana-Marija-Kozin-2252

www.mikaelstrandberg.com/2011/02/03/guest-writer-36-marija-kozin

Pozvánka na Bike konference 2011 – Brno

10. novembra sa na výstavisku v Brne v pavilone E, od 10:30 do 13:30 uskutoční konferencia o predstavení novej cyklostrategii Českej republiky. Jedným z moderátorov je Jarda Martínek – cyklokoordinátor pre Českú republiku. Vstup na konferenciu je voľný.

Program:



Blok I – aktualizace Cyklostrategie
Moderator: Jaroslav Martínek, CDV

Úvod – představení nové podoby Cyklostrategie (Jaroslav Martinek)

1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- Představení priority (Jaroslav Martinek)
- SFDI (Karel Havlíček)

2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- Představení priority (Tomáš Cach)
- Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy (Slávek Syrový)

3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH

- Představení priority (Jaroslav Martinek)
- Uherskohradištská charta – její cíle (Jaroslav Martinek)
- Možnosti propagace cyklistické dopravy (Jitka Vrtalová)

NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

Představení priority (Radka Žáková)
Produkt Česko jede z pohledu MMR a agentury CzechTourism (Aleš Hozdecký), Průzkum chování a potřeb cyklistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku (Renata Šedová) Přeznačení sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo

Pozvánka na Bike konference 2011 – Brno

Blok II – (elektro)kolo – nejrychlejší dopravní prostředek ve městě

Moderátor: Jakub Ditrich, ekolo.cz

12.30 – 13:30

1. **Annick Roetynck** – generální tajemnice asociace ETRA (European Twowheel Retailers' Association), Belgie
Review of the type-approval / Platná legislativa pro elektrokola.

2. **Ton Daggers** – konzultant (IBC – International Bicycle Consultancy) Nizozemí
Jak integrovat elektrokola do dopravní strategie firmy a města

3. **Jakub Ditrich** – jednatel ekolo.cz, Česká republika
Případové studie – elektrokola – Půjčovna, Flotila, Marketing



Zrážku s autom už zažil takmer každý tretícyklista

Ing. Jaroslav Semančík

Toto je jedno zo zistení ankety zameranej na podmienky pre bicyklovanie, ktorá sa uskutočnila v Považskej Bystrici. Usporiadalo ju občianske združenie Bystricykel v spolupráci s Mestom Považská Bystrica. Niektoré jej zistenia môžu byť zaujímavé aj pre širšie publikum z iných miest. Anketový dotazník vyplnili takmer dve stovky respondentov zo všetkých mestských častí. Zúčastnili sa hlavne mladší. Spomedzi tých, ktorí sa ankety zúčastnili, dnes 58% využíva bicykel ako dopravný prostriedok a 73% vo voľnom čase na rekreačné a športové účely (niektorí oboma spôsobmi). Mladší jazdia prevažne rekreačne, kým pre starších je bicykel viac spôsobom dopravy. Ak by sa však v meste zlepšili pre cyklistov podmienky, pravidelne či občasne by na svoju dopravu využívalo bicykel 74% respondentov, 53% by jazdilo rekreačne. Nedá sa priamo povedať, že pri vhodných podmienkach by na bicykli jazdili tri štvrtiny obyvateľov – anketu vyplnili hlavne tí, ktorých téma „bicykel v meste“ zaujíma. Výsledky ale ukazujú, že najväčší dopyt je po možnosti využívať bicykel ako bežný spôsob dopravy. A to najmä u mladších, ktorí dnes jazdia prevažne rekreačne. Ďalším zaujímavým zistením je, že hoci dnes muži využívajú bicykel častejšie než ženy, pri lepších podmienkach by to bolo naopak.

Najčastejšie uvádzanými dôvodmi prečo ľudia jazdia na bicykli sú, že ich to baví, kvôli zdraviu či

kondícii a pretože je to pre nich rýchly a jednoduchý spôsob dopravy. Tieto uviedla viac než polovica z nich. Najmenej častým dôvodom bolo nevlastnenie auta – ten uviedol len jeden z desiatich respondentov.

Podľa odpovedí respondentov mal už každý tretí muž a každá štvrtá žena na bicykli zrážku s motorovým vozidlom. Tri štvrtiny zrážok sa našťastie obišli bez zranenia. Na políciu bola hlásená (a teda v štatistikách figuruje) len každá piata zo zrážok so zranením a len každá pätnásta zo všetkých. Dve tretiny ľudí, ktorí zažili zrážku, by však aj naďalej (pri vhodných podmienkach) chceli používať bicykel ako pravidelný spôsob dopravy.

Uprednostňujete samostatnú cestičku oddelenú od motorovej dopravy aj keď je dlhšia či spoločná s chodcami alebo radšej rýchlejšiu trasu vo vyznačenom pruhu pre cyklistov na bežnej komunikácii? Viac než polovica respondentov preferuje prvú možnosť, 21% radšej cyklopruh na ceste a u 23% to závisí od účelu jazdy.

A čo vlastne znamenajú tie „lepšie podmienky“? Čo dnes ľudí od bicykla odrádza? Najčastejšie uvádzané prekážky sú: obavy o bezpečnosť a pocit ohrozenia od vodičov áut, chýbajúca infraštruktúra pre cyklistov, nutnosť jazdiť po hlavných cestách, chýbajú bezpečné cyklotrasy oddelené od motorovej dopravy i cyklopruhy na cestách (oceňujú aspoň jednoduchý cyklopruh pri štadióne), zákaz vjazdu v centrálnej mestskej zóne, ťažké prekonávanie štvorprúdovky – prieťahu mestom a slabá údržba okrajov ciest.

Anketový dotazník bol zverejnený v tlači a na internete. Pri voľbe otázok bolo treba zohľadniť fakt, že na akúkoľvek verejnú anketu zareagujú vždy najmä ľudia, ktorým na téme záleží. Preto namiesto

položenia lákavej ale v tomto prípade bezcennej otázky, či by sa v meste mali vytvárať cyklotrasy, musel byť cieľ ankety trochu iný – získať od ľudí radšej konkrétne podnety, názory či skúsenosti.¹

S výsledkami ankety bola stručne oboznámená Komisia mestského zastupiteľstva pre dopravu a životné prostredie. Získanými podnetmi by sa mala ďalej zaoberať Pracovná skupina pre cyklistickú dopravu. Podrobnejšie výsledky ankety, grafy a znenie otázok sú zverejnené na: <http://www.bystricykel.sk/pb/cykloanketa/vyhodnotenie>.



¹ Reprezentatívny prieskum verejnej mienky zisťujúci záujem o cyklodopravu u obyvateľov by sa musel konať telefonickým dotazovaním s náhodným výberom respondentov. To je však pomerne drahá záležitosť.

Reportáž.

V Brne sa uskutočnil seminár a workshop medzinárodného projektu Central Meetbike.

Marián Gogola, Soňa Šestáková

V dňoch 9 – 12. októbra sa v Brne uskutočnil prvý seminár a workshop zameraný na prácu v rámci medzinárodného projektu Central Meetbike. Stretnutia sa zúčastnili zástupcovia odborných inštitúcií CDV, VUD, PSWE a TUD, zástupcovia partnerských miest Pardubice, Uherské Hradiště, Gdansk, Tzcew, Žilina, Prešova, ako aj predstavitelia samotného kontrolného orgánu programu Central Europe z Viedne.

Cieľom semináru a workshopu bolo jednak zhodnotenie súčasného stavu na projekte ako aj príprava výstupov a pilotných opatrení. Zaujímavé bolo sledovať hlavne prednášky niektorých partnerských miest, napr. Uherské Hradiště alebo nemeckých miest Drážďany a Lipsko, ktoré urobili veľký kus práce v rozvoji cyklodopravy nielen v poslednom období. Pritom boli koncom 90tych rokov na tom presne tak, ako my teraz. Čelili niekoľkonásobne vyššej motorizácii, ale systematickým prístupom docieli, že v ich mestách už nezažijete kongescie automobilov, ako tomu je

napríklad u nás. Dokonca aj del'ba prepravnej práce sa mení v prospech VOD a cyklistov, za postupného znižovania počtu ciest vykonávaných osobným automobilom Nemci predstavili svoju Bicyklovú akadémiu, ktorej odborným garantom je DIFU, Nemecký inštitút pre urbanizmus.

Jedným z hlavných cieľov projektu bude aj vzdelávanie úradníkov slovenských samospráv a dopravných projektantov formou 1-denných



seminárov ako aj možnosť zúčastniť sa odbornej exkurzie a navštíviť v roku 2012 nemecká mestá, s možnosťou prezretia úspešných riešení v praxi. Projektoví partneri mali na mítingu za úlohu identifikovať nielen najväčšie problémy ale aj ciele, ktoré by pomohli vyriešiť problém systematického rozvoja cyklistickej dopravy v jednotlivých krajinách, pričom výhodou je to, že sa môžeme učiť od nemeckých partnerov.





Cyklopruh Bratislava – Košická, asi zlý sen alebo kto to projektoval?

V tlači prebehlo dosť informácií o novom cyklopruhu v Bratislave na Košickej ulici. Človek sa poteší, keď niečo takéto pre cyklistov urobia. Dosť ma prekvapila správa, keď mi kamaráti z Cyklokoalície oznámili, že sa dištancujú od takéhoto riešenia. Po získaní asi piatich rôznych informácií od rôznych ľudí na rôznych úrovniach samosprávy o chybách a nebezpečenstvách na tomto pruhu som zbalil batoh a deň pred našou konferenciou som sa vybral pozrieť si samotný cyklopruh. Ostal som šokovaný, koľko „zaujímavostí“ sa na cyklopruhu dá urobiť. Presne bolo vidieť ako na Slovensku chýba nejaká legislatíva (teda norma alebo technický predpis), ktorá by stanovovala a kompletne riešila projektovanie a návrh cyklokomunikácií. Naše zastarané normy a roztrúsené informácie o cyklistických prvkoch v normách spôsobujú návrhy takýchto „paškvilov“.

Preberme si niektoré zaujímavosti tohto cyklopruhu:

1. Otočené piktogramy na cyklopruhu



Otočený zvláštny piktogram na pruhu. Nakoľko som nevidel dokumentáciu, nemôžem povedať, že to projektant tak navrhol. Ale veľmi o tom pochybujem. Tu by si mali hádzať maslo na hlavu tí, čo striekali dopravné značenie. V zahraničí je presne stanovené, kde a aký piktogram sa používa a v akej vzdialenosti. U nás nič také nie je. To však nič nemení na tom, že piktogramy musia byť otočené v smere jazdy.

V tomto mieste sú však vozidlá nútené využívať aj cyklopruh na odbočenie doprava, lebo nie je možné dané miesto jednoducho inak obísť.

2. Nesprávne priechody pre cyklistov



Nakoľko toto nie je cyklocestička, ale cyklopruh, neoznačujú sa priechody klasickým priechodom, ale len prerušovanou čiarou (takou ako je tá duplicitná biela). Priechod pre cyklistov musí mať určité normové parametre. Tento tu však žiadne parametre nespĺňa. Napríklad jeho šírku, alebo to, že podľa súčasne platnej legislatívy musí byť na priechode minimálne 0,5 m medzera medzi chodcami a cyklistami. Ak by to autor chcel riešiť ako primknutý priechod (ktorý bude v

platnosti na základe novelizácie vyhlášky 9/2009 Z.z. pravdepodobne od 1.11.2011), nemohol by použiť vnútorné zelené štvorce.

Na nasledujúcom obrázku sa nachádza cyklopruh z neďalekej Trnavy, kde je cyklista správne vedený cez križovatku len vodorovnou čiarou.



3. Čo je cyklopruh a čo je cestička pre cyklistov cyklistická cestička?



Na výusteniach na cyklistickú cestičku chýbajú informácie, že ide o jednosmerný cyklopruh. Tu je napríklad výustenie na cyklistickú cestičku z jednosmerného cyklopruhu, no cyklista na cestičke nie je informovaný, že ide o cyklopruh, a že je jednosmerný. A keďže sa tu nachádza klasický cyklopriechod a nie cyklopruh, môže ísť aj v protismere. Na rôznych miestach tu chýbali značenia, ktoré by informovali cyklistov

alebo vodičov o zmene organizácie dopravy.

4. Otočené kanalizačné poklopy



Ak vbehne do drážky nejaké malé dieťa s tenkými kolesami, alebo nejaký cestný bicykel, určite okúsi aké je to mať „cestný lišaj“. Je nutné tieto kanalizačné poklopy vymeniť, inak sa môže niekto zraniť.

5. Najväčší bonbónik - normu nespĺňajúci priechod pre cyklistov smerujúci do stĺpa verejného osvetlenia cez neznižovaný obrubník



Neviem, či je nutné sa k tomuto vyjadrovať. Povinnú medzeru medzi jednotlivými priechodmi som už spomínal. Autor tiež mohol využiť pridružený priechod (ktorý síce ešte nie je vo vyhláske, ale s najväčšou pravdepodobnosťou od novembra bude). Šírka priechodu pre cyklistov je tiež predpísaná. A kam dôjde cyklista, keď prejde na druhú stranu po priechode a podarí sa mu nenaraziť do stĺpu alebo nespadne po náraze na obrubník? Na chodník, po ktorom podľa platného zákona nemôže ísť na bicykli. Ide o veľmi nebezpečné a úplne zle riešené miesto.

6. Nový cyklopruh na starej ceste



No povedzte, išli by ste po niečom takomto? Zobrali by ste tam svoje dieťa? Toto je žiaľ najhoršia vec, ktorá sa môže stať, keď sa šetrí a neopraví sa to tak, aby to fungovalo.

7. Nezmyselná medzera medzi čiarami a žiadna bezpečnostná zóna na otváranie dverí áut.



Pri značení cyklistického pruhu sa využívajú dve možnosti. Prvá možnosť je, že sa vedľa seba urobia dve čiary, jedna zelená a jedna biela, pričom všetky tri čiary aj s medzerou majú šírku 0,125 m. Druhá možnosť je urobiť len jednu prerušovanú čiaru, buď zelenú alebo bielu. Tu však je biela čiara, medzera (priestor nikoho), zelená čiara a následne parkovisko. Na dvere pre autá sa necháva bezpečný priestor 0,5 m, ak je to možné. Tu to možné je. Škoda toho priestoru nikoho, medzi bielou a zelenou čiarou, mohlo to byť bezpečné.

8. Ukončenie cyklopruhu do ničoho



Po spomaľovacom retardéri na cyklocestičke a vyznačenom cyklopruhu na kanalizačných tvárniciach vo Vrakuni, má Bratislava ďalšie prvenstvo. A to, koniec cyklopruhu v strede cesty. Predstavte si, že pôjdete po ňom s dieťaťom a naraz sa ocitnete na konci cyklopruhu na ceste. Ide o veľmi nebezpečné riešenie. Koniec cyklopruhu sa nachádza na vyhradených parkovacích miestach. Tu bolo viacej možností. Buď doviešť cyklopruh až na križovatku, či už vo forme cyklopruhu alebo ako cyklokoridor (taktiež novinka, ktorá bude platná od novembra). Alebo ďalšia možnosť, ukončiť cyklopruh výjazdom na chodník a chodník označiť ako spojený chodník pre chodcov a cyklistov.

Záver:
Cyklistický pruh na Košickej patrí medzi najpotrebnejšie súčasti cyklistickej infraštruktúry v Bratislave. Škoda, že technické riešenie a jeho stavebné prevedenie je len ďalším nepodarkom v Bratislave. Ako je možné, že prvky takto

navrhnuté projektantom schválili zástupcovia mesta či policajného zboru? Ako je možné, že pri výstavbe nemal námietky ani stavebný ani autorský dozor? Prečo sa problémy neriešili priamo na mieste, aby sa predišlo týmto problémom? Prečo museli zase poukázať na nedostatky obyčajní cyklisti? Bude niekedy v Bratislave urobené niečo pre cyklistov dobre a bezpečne? Kto je za to zodpovedný? Položili sme si veľa otázok. Odpovede nech hľadajú kompetentní.
Tu však ide o systémový problém, keďže na Slovensku neexistuje žiadny predpis, ktorý by určoval, ako sa správne robia cyklistické komunikácie. Jeho vytvorenie je potrebné a na jeho tvorbe by sa mali podieľať aj odborníci, lebo to dopadne rovnako ako pri vydaní nového TP 10/2010

(VÝPOČET KAPACÍT POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ), ktorý obsahuje viac chýb ako správnych pojmov. Pretože je zelená farba dosť slabo viditeľná počas zníženej viditeľnosti, je dobré, ak sa cyklopruh vyznačí bielou farbou a piktogram bicykla sa opakuje každých 20 m (najlepšie na zelenom podklade). Priechody cez križovatky a nebezpečné miesta sa odporúčajú riešiť zeleným podfarbením s bielym piktogramom. Aj keď sa u nás dosť používa červené podfarbenie, neodporúčame ho, keďže môže splývať už s ostatnými prvkami, ktoré sa značia červenou. Ako sa vraví, „keď je niečoho veľa, človek si to nevšímne“. Tiež je dobré modré podfarbenie, ktoré je jedinečné a výrazné. Využíva sa v cyklistických veľmociach, napr. v Holandsku a Dánsku, či v Britskom Londýne. (obr. obdobná situácia v NY)



Výstupy

**z cyklistickej konferencie
cyklodoprava 2011**

časť 2 / 2

Cykloturistické trasy na Slovensku v roku 2011.

RNDr. Juraj Hlatký

Počet a kilometráž značených cykloturistických trás na Slovensku
K dnešnému dňu na Slovensku je stav úradne registrovaných a evidovaných 611 cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 10 990 km. 380 km cykloturistých trás je vyznačených stále metodikou KST. Okrem toho existuje istý počet km cyklotrás vyznačených podľa STN 01 8028, ktoré nie sú evidované v databáza SCK (SCK Hámrik Banská Štiavnica), ktoré sú vyznačené iba čiastočne (okolie Skalice, taktiež nie sú evidované), alebo sú vyznačené inak (okolie Serede, okolie Bratislavy). Preto celková dĺžka slovenskej cyklosiete je určite väčšia.

Prehľad aktivít SCK v priebehu roka 2011.
Metodika značenia trás Eurovelo na Slovensku.
SCK spracoval metodiku.pre značenie cyklotrás Eurovelo na území Slovenska a odovzdal ju ECF. Metodika vychádza z STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Pozostáva z veľkých a malých cyklosmeroviek, ako aj emblémových cyklotabuliek. Skĺbuje manuál ECF pre značenie trás Eurovelo s našou štátnou normou. Trasy sa budú značiť výlučne červenou farbou, ich evidenčné čísla sú EV-6, EV-11 a EV-13. V priebehu značenia sa ukázala potreba umiestniť malé logo Eurovelo aj do veľkých cyklosmeroviek, kvôli súbehu trás Eurovelo s národnými cyklomagistrálami.

Vyznačenie trasy Eurovelo 13.
V mesiaci marec apríl bol vyznačený na základe objednávky Bratislavského samosprávneho kraja prvý úsek trasy Eurovelo na Slovensku. Jednalo sa o trasu na území Bratislavského samosprávneho kraja od katastra obce Závod do Bratislavy na hrádzu za mostom Lafranconi v koridore Moravskej cyklocesty. Vyznačený úsek má dĺžku

73 km. K nemu na svoje náklady vyznačil SCK úsek na území Trnavského samosprávneho kraja od hraničného prechodu Hohenau na kataster trasy v obci Závod v koridore Cyklomagistrály okolo rieky Moarvy v dĺžke 8 km. Celkový úsek vyznačenej trasy Eurovelo-13 tak dosiahol dĺžku 81 km. Nevyznačený ostáva 11,4 km dlhý úsek cez Petržalku na hraničný prechod Kittsee.

Projekt generálnej obnovy peších turistických a cykloturistických trás na území Žilinského samosprávneho kraja.
V roku 2011 pokračuje tretím, zatiaľ posledným rokom, projekt generálnej obnovy a údržby cykloturistických trás na území Žilinského samosprávneho kraja. V ňom sa obnoví 494,5 km cykloturistických trás v oblasti Terchovej (107 km), Turca (249,5 km) a západného Liptova (138 km). Takisto sa obnoví 320 km peších turistických trás na území Liptova (116,2 km), Turca (78,8 km), Horných Kysúc (84,3 km) a Oravy (40,7 km). Trasy ležia najmä na území Chočských vrchov, Kysuckých Beskýd, Veľkej a Malej Fatry, Skorušiny. Novinkou je podpis zmluvy o subdodávke pešieho značenia pre SCK nie s Klubom značkárov Slovenska, ale s KST.

Projekt ICT.
V rámci ECF sa realizuje projekt ICT – trasy Eurovelo 13. Jedná sa o vytýčenie a zmapovanie trasy EV-13 v strednej Európe. Jeho partnermi je 11 cykloorganizácií z Nemecka, Česka, Rakúska, Slovenska a Maďarska. Za Slovensko sú partnermi Slovenský cykloklub a Nadácia Ekopolis. Doteraz sa uskutočnili 2 medzinárodné mítingy – prvý bol v Bratislave, druhý v Nemeckom Magdeburgu, tretí je plánovaný v maďarskom Šoproni. SCK organizoval zatiaľ prvý národný míting na VÚC Bratislava, plánované sú ešte 2. Záverečná prezentácia výsledkov projektu je plánovaná v novembri v Bruseli.

Prezentácia cykloturistického lexikónu v Prešove.
Prešovská nezisková organizácia Know-how vydala pre Prešovský samosprávny kraj Lexikón cykloturistických trás. Samotný lexikón spracovala EDA SLOVAKIA s.r.o.. Na krajskom úrade sa konala prezentácia tohto diela 18.4.2011, ktorej sme sa zúčastnili. Prezentáciu diela viedla spracovateľka Vierka Štupáková. Unikátne dielo mapuje aktuálny stav 85 cyklotrás na území kraja k októbru 2010.

Výsledky poukázali na akútnu potrebu generálnej obnovy cyklosiete nielen na území tohto kraja. Potrebovalo by ju až 80% cyklotrás. Komplexný pasport cyklotrás na území každého kraja je základným predpokladom pre zavedenie systematickej údržby cykloturistických trás na Slovensku a tým aj zabezpečenia ich kvality a následnej spokojnosti užívateľov.

Cyklotrasy na Donovaloch.
SCK bol oslovený podnikateľmi z Donovalov s požiadavkou obnovy existujúcich cyklotrás, ako aj rekognoskácie územia pre ďalšie cyklotrasy v oblasti s následnou legalizáciou a vyznačením. Výsledkom bola obnova a modernizácia 13 existujúcich cyklotrás, zrušenie 1 existujúcej cyklotrasy a vyznačenie 13 nových cyklotrás. Dielo sa realizovalo na území NP Veľká Fatra a Nízke Tatry. Celková dĺžka všetkých trás bola 243 km. V rámci nej sa zriadili a osadili aj imidžové miesta Donovalský cyklopoludník a Donovalská cyklométa. Slávnostné otváranie cyklotrás bolo 11.6.2011. Celá akcia sa realizovala v rekordnom čase 7 týždňov. Donovaly sa tak po dominancii pešej turistiky stali aj baštou cykloturistiky.

Obnova cyklotrás na území Slovenska.
Po troch rokoch bol SCK úspešný v žiadosti podpory obnovy cykloturistických trás na Slovensku. Na Ministerstvo školstva predložil projekty v celkovej hodnote 104 010 Eur. Projekt na obnovu značenia mal rozpočet 91 860 Eur, od MŠ SR sme žiadali 62 660 Eur. Na skriptá sme žiadali 9 350 Eur, na metodickú brožúru rozhľadne na cyklotrasách 2 800 Eur. Bola nám schválená dotácia 18 900 Eur. Na porovnanie KST s približne rovnakou sieťou peších turistických trás dostal podporu 56 000 Eur. Napriek tomu je to s porovnaní s rokmi 2009 a 2010 pokrok, pretože v týchto rokoch bola dotácia MŠ SR nulová. Obnova sa realizuje v okolí Brezna, v Nízkych Tatrách, Slovenskom raji, Slovenskom krase, okolí Prievidze, okolí Súľova, okolí Nového Mesta nad Váhom a pri Snine. Z podpory bude uskutočnené aj školenie značkárov cyklotrás.

Sčítanie cyklistov.
Pre aktuálne potreby je nevyhnutné poznať dáta využívania cyklotrás na Slovensku. Bohužiaľ zatiaľ sa nikde nerealizovali a tak plánujeme nasadenie sčítačiek. Predsa len prvou lastovičkou je prebiehajúci projekt

v Prešovskom kraji, kde nám poskytla Vierka Štupáková čiastkový údaj získaný manuálnym sčítaním. V Pieninách na kombinovenej cyklotrase a pešej turistickej trase sa vykonalo dňa 23.7.2011 manuálne sčítanie cykloturistov a peších turistov. Meralo sa na stanovisku medzi Červeným Kláštorom a Szczawniczou v čase 10.30-15.30 hod. V tomto čase prešlo v smere Szczawnicza – Červený Kláštor 599 cykloturistov a v opačnom smere 388 cykloturistov. Spolu teda 987 cykloturistov. V rovnakom čase prešlo v smere Szczawnicza – Červený Kláštor 232 peších turistov a v opačnom smere 251 peších turistov. Spolu teda 483 peších turistov. Pomer 2,04:1 je v prospech cykloturistov, údaj je zaujímavý tým, že sa o Pieninách hovorí ako o bašte pešieho turizmu.

Obnova cyklotrás na území západného Slovenska.
Tradične už viac ako 5 rokov podporuje SCK v procese tvorby a obnovy siete cyklotrás Nadačný fond nadácie Pontis Západoslovenskej energetiky. Aj na prelome rokov 2010-2011 poskytol SCK dotáciu vo výške 13 000 Eur. Z prostriedkov bola vyznačená trasa Eurovelo 13 na území Trnavského kraja, obnovovali sa cyklotrasy v okolí Trnavy, Starej Turej, na Myjavsku, ako aj pri Skalici. V rámci projektu sa finišuje na elektronickej brožúrke „Chceme cyklotarasu, ako na to?“, elektronickej sprievodcovi „Bicyklom na rozhľadne“ a tlačným materiálom „Trasy Eurovelo na Západnom Slovensku“.

Projekt obnovy cyklotrás a peších turistických trás v okolí mesta Trenčín.
SCK spracoval pre mesto Trenčín do grantového kola Fondu mikroprojektov projekt Obnovy a modernizácie cykloturistických a peších turistických trás v okolí mesta Trenčín. Partnerom pri realizácii mala byť aj Regionálna rada KST Trenčín. Projekt bol komisiou podporený, no mesto Trenčín pre nedostatok financií projekt nepodpísalo.

Jednanie o spolupráci s Lesmi SR š.p.
Koncom júna sa uskutočnilo stretnutie generálneho riaditeľa Lesov SR š.p. p. Vizslaya a predsedu SCK na pôde generálneho riaditeľstva podniku v Banskej Bystrici. Prebrali sa možnosti spolupráce SCK a Lesov ŠR v problematike tvorby, obnovy a údržby siete cykloturistických trás na pozemkoch podniku Lesy SR, š.p.. Riešime predovšetkým

vjazdy vozidiel a vstupy akreditovaných vyškolených značkárov na lesné pozemky za účelom tvorby, obnovy a údržby cykloturistických trás. Zmluva je v príprave.

Tvorba koncepcie cykloturistických trás na území Žilinského samosprávneho kraja.
Pokračovanie spolupráce so Žilinským samosprávnym krajom na projekte „Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja,.. Projekt sa realizuje v druhej polovici roka 2011. Jeho riešiteľom je Ing. Kubina, SCK v projekte vystupuje ako partner. Úlohou SCK je presné atribútové GPS zameranie siete cca. 2500 existujúcich cykloturistických trás na území Žilinského samosprávneho kraja. Regionálni partneri majú navrhnúť pre zameranie ďalších 350 km cyklotrás, no spolu s SCK je návrh novej siete cyklotrás dnes v dĺžke 830 km. Takisto sa podieľame na návrhu koncepcie celého materiálu.

Spolupráca s Trnavským samosprávnym krajom na koncepcii cyklotrás a cykloturistiky.
V roku 2011 sme na základe výzvy Trnavského samosprávneho kraja dodatočne zapojili do tvorby a koncepcie rozvoja cykloturistických trás na území trnavského samosprávneho kraja. Pripomienkovali sme rozpracovanú štúdiu, doplnili do nej nové kapitoly, mapovali existujúce cyklotrasy na území kraja a navrhli sme priority rozvoja kraja v oblasti cykloturistických trás, ako aj cykloturistiky. Súčasťou prác bolo aj presné atribútové GPS zameranie 400 km cyklotrás.

Začiatok spolupráce s Nitrianskym samosprávnym krajom.
Na podnet Bratislavského samosprávneho kraja sme uskutočnili na pôde Nitrianskeho samosprávneho kraja spolu s Lacom Findlom z BSK vstupnú prednášku k problematike Eurovelo a cykloturistických trás na území Nitrianskeho kraja. Prítomní boli aktívni poslanci Nitrianskej samosprávneho kraja. Dohodli sme sa na ďalšej spolupráci.

Námet pre spoluprácu s Trenčianskym samosprávnym krajom.
Po vzore spolupráce so Žilinským, Bratislavským a Trnavským samosprávnym krajom sme predložili návrh

obdobnej spolupráce aj do Trenčianskeho kraja. Tento kraj sa bohužiaľ prepadá v problematike cyklotrás a trasy tu postupne zanikajú.

Návrh koncepcie systematickej podpory tvorby, obnovy a modernizácie siete cykloturistických trás na Slovensku.
V druhej polovici roka 2011 sme sa zamerali na spracovanie návrhu systematickej podpory pre oblasť tvorby, obnovy, údržby a modernizácie cykloturistických trás na Slovensku. Cyklotrasy chápeme ako významný prvok cestovného ruchu na Slovensku. Za týmto účelom sme vytvorili pracovnú skupinu zloženú so zástupcov SCK – Juraj Hlatký, Vladimír Pekár, Maroš Kasala, Peter Ištoňa, PBS Kostitras – Vierka Štupáková a Tomáš Paľo a TBS JUS Martin – Dušan Kubička, ktorá sa problematike venuje.

Akreditované školenie značkárov cyklotrás.
V mesiaci október sa uskutoční po 3 rokoch nové školenie značkárov cyklotrás. Termín je 14.-16.10.2011, miesto je Športhotel Oščadnica. Školenie bude hraené z prostriedkov Ministerstva školstva, vedy a výskumu SR.

A záverom...
Pri prezentácii projektu Schweizmobil švajčiarski kolegovia povedali:
„Pre úspešnosť nášho projektu boli potrebné 3 základné a veľmi dôležité veci:
SPOLUPRÁCA
SPOLUPRÁCA
SPOLUPRÁCA
A o tom to je! Alebo na Slovensku ani veľmi nie?

Juraj Hlatký
Predseda SCK
scykloklub@stonline.sk



foto: Alexander “Čoki” Očkay

Bicykel: prvok trvalo udržateľného rozvoja

Prof. Ing. Alica Kalašová, PhD.
Ing. Zuzana Krchová
Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky
a ekonomiky dopravy a spojov,
Univerzitná 1, 010 26 Žilina

1. Cyklistická doprava ako súčasť dopravného systému

Doprava je neoddeliteľnou súčasťou života štátu a týka sa všetkých občanov, vytvára podmienky pre rozvoj štátu, ale prináša aj výrazné negatívne dopady. Filozofia riešenia dopravy musí vychádzať z princípu udržateľného rozvoja, ktorý je základnou podmienkou pri dynamickom raste automobilizácie za posledné roky. Cieľom dopravného plánovania už nemôže byť len prispôsobovanie sa nárastu automobilovej dopravy, ale i systematická podpora dopravy priateľskej k životnému prostrediu s tendenciou brzdiť nárast motorizácie a udržiavať dopravu v priemerných objemoch. Do tejto skupiny je priradená aj cyklistická doprava. Integrácia cyklistickej dopravy do celkového dopravného systému sa tak stala dôležitou úlohou súčasnosti. [1]

Väčšina ľudských aktivít sa čoraz častejšie odohráva mimo domov. Je však potrebné konštatovať, že väčšina uskutočňovaných ciest sa uskutoční na krátku vzdialenosť. Veľká väčšina ciest sa vykoná v rámci mesta či obce tak, že 60% až 90% ciest neprekročí vzdialenosť do 6 alebo 7 km. Práve v mnoho obciach je cyklistická doprava (resp. pešia doprava) najpoužívanejším druhom dopravy. Tento trend sa predpokladá aj do ďalekej budúcnosti. [1]

Na mnohých miestach by sa podiel cyklistickej dopravy na celkovom objeme lokálnej prepravy mohol zvýšiť. Pri porovnaní s chôdzou, cyklistika značne zväčšuje plochu,

ktorú možno pokryť a taktiež šetrí čas, ktorý môže byť využitý na ďalšie aktivity. Z celkového počtu jász uskutočnených osobným automobilom je zhruba polovina na kratšiu vzdialenosť než 7,5 km, čo zodpovedá približne polhodine jazdy na bicykli. Cyklistika je preto reálnou alternatívou pre asi polovicu týchto krátkych ciest osobným automobilom. [1]

Vo veľkých mestách a na medzimestských cestách môže cyklistická doprava taktiež obohatiť potenciál mestskej hromadnej dopravy. Jednotlivcom tak poskytuje efektívny prístup k hromadnej doprave. Verejným dopravcom obohacuje potencionál tým, že cyklistika rozširuje zbernú oblasť zo staníc a zastávok. [1]

2. Cyklistická doprava a mobilita

Ľudia majú určité potreby a ich účelom je meniť miesto, na ktorom sa nachádzajú a na ktorom sa nachádzať chcú. Inými slovami: mobilita je bežnou súčasťou nášho života. Táto nevyhnutnosť (dopyt) vyvoláva ponuku (rôzne spôsoby premiestňovania osôb alebo vecí), takže nástroj na realizáciu požiadaviek. Mobilita a doprava zastupujú komplex „zmeny miesta“. Kto chce byť mobilným, potrebuje k tomu vždy nejaký dopravný prostriedok. Dopravné prostriedky a dopravné spojenie sa použijú vo chvíli, kedy bude niekto chcieť dosiahnuť cieľ svojej cesty, na dosiahnutie ktorého je potrebná mobilita. Tým predstavujú mobilita a doprava jeden neoddeliteľný pár pojmov. Mobilita ako potreba zo psychologickosociologickej stránky “potreba zmeny miesta”, a dopravu ako realizačná stránka, teda inžiniersko-technickú, inštrumentálnu stránku t.z. “potreby zmeny miesta”. Každý pohyb obsahuje vždy určitý príčinný (mobilitný) a zároveň realizačný (dopravný) aspekt. Tieto rozdiely medzi mobilitou a dopravou umožňuje urobiť niektoré závery:

- Primárne ide o naplnenie potrieb, t.z. naša cieľová funkcia.
- Vo chvíli, kedy je plánovanie mobility ukončené, je potrebné nájsť a poskytnúť k nej náležitý spôsob dopravy.
- Doprava je takto nástrojom mobility. Nástroj je možné použiť vtedy, keď daný cieľ dosiahneme s minimálnymi nákladmi: vyvinuli sme pre našu mobilitu systémy, ktoré vyžadujú.

minimálne množstvo automobilovej dopravy.

Z toho vyplýva jednoduchý koncept realizácie. Realizovať mobilitu odpovedajúcu reálnym potrebám (pre všetkých) s čo najmenším použitím dopravy, to zodpovedá premise trvalo udržateľného rozvoja: vyplniť potreby dnešných generácií s minimálnym rizikom, nebezpečenstvom, nákladmi, dlhmi, odpadmi atď. pre budúce generácie. [3]

3. Cyklistická doprava a trvalo udržateľný rozvoj

V novembri 1997 sa 35 krajín zúčastnilo na regionálnej konferencii Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a tieto podpísali Deklaráciu v oblasti dopravy a životného prostredia a akčný program, v ktorom cyklistická doprava spomenutá ako alternatíva pre krátke cesty. Regionálny úrad pre Európu (v rámci Svetovej zdravotníckej organizácie) pripravil Chartu o doprave, životnom prostredí a zdraví, ktorá stanovuje kvantitatívne ciele pre dopravu a stratégie na dosiahnutie stanovených cieľov. (zníženie hluku, znečistenia ovzdušia, míanie palív do automobilov, znižovanie hluku a i.).

- 1. Pozitíva cyklistickej dopravy**
- Predpokladané alebo preukázateľné výhody, ktoré vyplývajú z cyklistiky neboli nikdy dokázané dôkladne. Existujú rôzne druhy, vrátane:
- ekonomických prínosov (napr. pokles vynakladaných peňazí z domáceho rozpočtu určených na prevádzku vozidla, skrátenie pracovnej doby stratenej pri dopravných kongesciách, zníženie nákladov na zdravotnú starostlivosť na základe účinkov z pravidelného cvičenia);
- politické výhody (napr. zníženie závislosti na energii, šetrenie neobnoviteľných zdrojov);
- sociálny pokrok (napr. demokratizáciu mobility, lepšiu autonómiu a dostupnosť všetkých zariadení pre mladých i starších ľudí);
- ekologické vplyvy (s rozlíšením medzi miestnymi, krátkodobými účinkami - pojem životného prostredia - a celoštátnych, dlhodobých účinkov - pojem ekologickej rovnováhy).
- Problém spočíva v kvantifikácii výhod pre cyklistov (najmä ekonomické a ekologické výhody). Príslušné faktory sú

početné a komplexné. Pre niektoré z nich neexistuje žiadny spoľahlivý model pre výpočet vyvolaných úspor jazdy na bicykli. [2]

Bicykel: Kráľ trvalo udržateľnej mobility

Použitie bicykla ako dopravného prostriedku v dôsledku ropnej krízy, krízy v mestskej doprave a problémov v životnom prostredí - práve tu bol zaznamenaný najväčší rozmach cyklistickej dopravy od roku 1970 do 1980. Niektoré krajiny sa spoliehali na cyklistickú dopravu namiesto obmedzenia použitia súkromného vozidla v mestskom prostredí a na rozvoj dopravy využívajúcej obnoviteľné zdroje.

V roku 1990 sa Holandsko stalo priekopníkom politiky cyklistickej dopravy, ktorá sa začala ako celoštátny plán. Tento plán bol financovaný z rozpočtu Ministerstva dopravy do roku 1997, a dokázal vytvoriť veľké množstvo cyklistických zón, ktoré sú aj v súčasnosti účinné a udržateľné. V súčasnej dobe je podiel cyklistickej dopravy na všetkých cestách v centre Amsterdamu viac ako 50%. Je tu dokonca zaznamenaný najväčší počet byciklov na 1 obyvateľa v krajine (1,1 bicykla na obyvateľa)!

Ďalšou krajinou, v ktorej cyklistická doprava politika bola lokálnou záležitosťou na mnoho rokov, je Dánsko. To však nebránilo krajine budovať koncentrovanú cyklistickú sieť na 4433 km štátnych ciest, 5874 km regionálnych trás a 2298 km miestnych cyklotrás. Ako výsledok slúži používanie bicyklov na viac ako 16% všetkých ciest v krajine (55% a v centre Kodane) a je stanovený cieľ (do roku 2015), že používanie bicyklov v celej krajine bude viac ako 50%. Na dosiahnutie tohto cieľa je vyčlenených 134 miliónov Euro (pri zachovaní súčasného kurzu v roku 2010) úverovej hodnoty meny tejto krajiny bolo v poslednej dobe pridaných do štátneho rozpočtu, konkrétne pre rozvoj cyklistickej dopravy.

Nemecko tiež vytvorilo plán podpory cyklistickej dopravy tzv. “National Radverkehrsplan ” (NRVP), inšpirovaný holandským modelom - podporenie používanie bicyklov počas obdobia rokov 2002-2012. Štát sa tak zaviazal k zdvojnásobeniu rozpočtu finančných prostriedkov na výstavbu a údržbu cyklistických chodníkov, a tiež na udelenie veľkej sumy na financovanie výskumu a vývoja. To viedlo k



vytvoreniu "Akadémie pre cyklistickú dopravu" v roku 2007 (aby za účelom vyškolenia zamestnancov a poskytovania informácií pre verejnosť) a na podporu programu "Zavolaj si bicykel", t.z. samoobslužného systému požičiavania bicyklov, ktorý by sa mal rozšíriť do 80 miest po celej krajine.

V Spojenom kráľovstve sa cyklistická doprava stala dôvodom pre verejné zdravie - spôsob boja s obezitou. V roku 2005, "Jazda na bicykli v Anglicku" (angl. Cycling England), je organizáciou, ktorá koordinuje aktivity medzi vládou a lokálnymi úradmi, povolil šiestim mestám, aby každý ťažil zo 7 miliónového rozpočtu v librách s cieľom vytvoriť potrebnú infraštruktúru: cyklistické chodníky a ďalšie zóny, ktoré budú obmedzené na rýchlosť 20 km/h. Výsledkom bolo 27% zvýšenie využívania bicyklov. V Londýne bol v roku 2003 prijatý "Poplatok za vzniknuté kongescie" za účelom obmedzenia premávky a z toho vyplynulo, že používanie bicyklov sa zdvojnásobilo od roku 1999. [4]

Záver

Aj Slovenská republika by sa mala poučiť zo záverov v spomínaných krajinách, aj keď to nie je, samozrejme, možné až v takých sumách ako v oveľa väčších krajinách. Pozitívne výsledky cyklistickej dopravy na možný rozvoj a udržanie rozvoja dopravy sú jednoznačné, či už v spomínaných ušetreniach na životoch, nákladoch rodín, tak na životnom prostredí a znížení užívania neobnoviteľných zdrojoch energie.

Literatúra

- [1] Kalašová, A., Surovec, P.: *Upokojená doprava*, 1. vyd., vydavateľstvo EDIS, 2007, 202 s., ISBN 978-80-8070-792-7
- [2] http://www.toronto.ca/cycling/thinkbike/pdf/sustainable_mobility.pdf
- [3] www.1cyklostrategie.cz
- [4] www.sustainable-mobility.org/month-issue/the-bicycle-king-of-sustainable-mobility.html

This contribution/publication is the result of the project implementation:

Centre of excellence for systems and services of intelligent transport, ITMS 26220120028 supported by the Research & Development Operational Programme funded by the ERDF.



Register bicyklov alebo kde je môj bicykel.

Ing. Marián Gogola, PhD.
marian.gogola@fpedas.uniza.sk

Abstrakt.
Príspevok sa zaoberá problematikou evidencie a registrovania bicyklov na území SR a porovnaním so zahraničím. Keďže v súčasnosti neexistuje systematické evidovanie bicyklov, navrhuje sa systém, ktorý by plnil jednak prevenčnú ako aj identifikačnú funkciu.

Úvod.
Na moju otázku smerovaný na Prezídium Policajného zboru SR, že či existuje centrálny register bicyklov a či existujú oficiálne štatistiky podľa jednotlivých krajov o ukradnutých, resp. nahlásených krádežích bicyklov, som dostal negatívnu odpoveď, že nie. Na prvú otázku som viac menej takúto odpoveď očakával, ale druhú otázku, podľa môjho názoru, policajní úradníci iba odbili. Lebo potom nerozumiem, načo hlásime stratu bicyklov, resp. ich krádež, keď to policajti ani neevidujú!? Pritom bicykel si môžete dať zaregistrovať na políciu aj dnes. Len tak pre zaujímavosť Policajný zbor SR používa viaceré systémy pátrania medzi takéo patrí aj Systém pátrania po dopravných prostriedkoch – PATRMV. Jeho charakteristika je nasledovná:

Informačný systém PATRMV - evidencia odcudzených a hľadaných dopravných prostriedkov, obsahuje okrem motorových vozidiel a tabuliek s evidenčnými číslami vozidiel aj identifikačné údaje v súvislosti s pátraním po lietadlách, lodiach a lodných motoroch, priemyselných zariadeniach a kontajneroch. Tieto skupiny boli doplnené v súvislosti s požiadavkami Schengenského informačného stému.

Evidencia odcudzených a hľadaných dopravných prostriedkov vedená v PATRMV obsahuje informácie o

- všetkých dopravných prostriedkoch po ktorých sa pátra na území Slovenskej republiky a dopravných prostriedkoch vyhlásených Úradom medzinárodnej policajnej spolupráce Prezídia Policajného zboru na žiadosť iných štátov, u ktorých je podozrenie, že sa nachádzajú na

území Slovenskej republiky,

- dopravných prostriedkoch, ktoré boli odcudzené v zahraničí občanom Slovenskej republiky žijúcim trvale na území Slovenskej republiky alebo cudzincom, ktorým bol povolený pobyt na území Slovenskej republiky, ak o vyhlásenie pátrania majiteľ dopravného prostriedku požiadal,
- dopravných prostriedkoch hľadaných v súvislosti s odhaľovaním trestných činov a zisťovaním ich páchatelov a o vozidlách, ktoré používa hľadaná osoba alebo nezvestná osoba,
- všetkých odcudzených, stratených a zneužitých evidenčných číslach vozidiel.

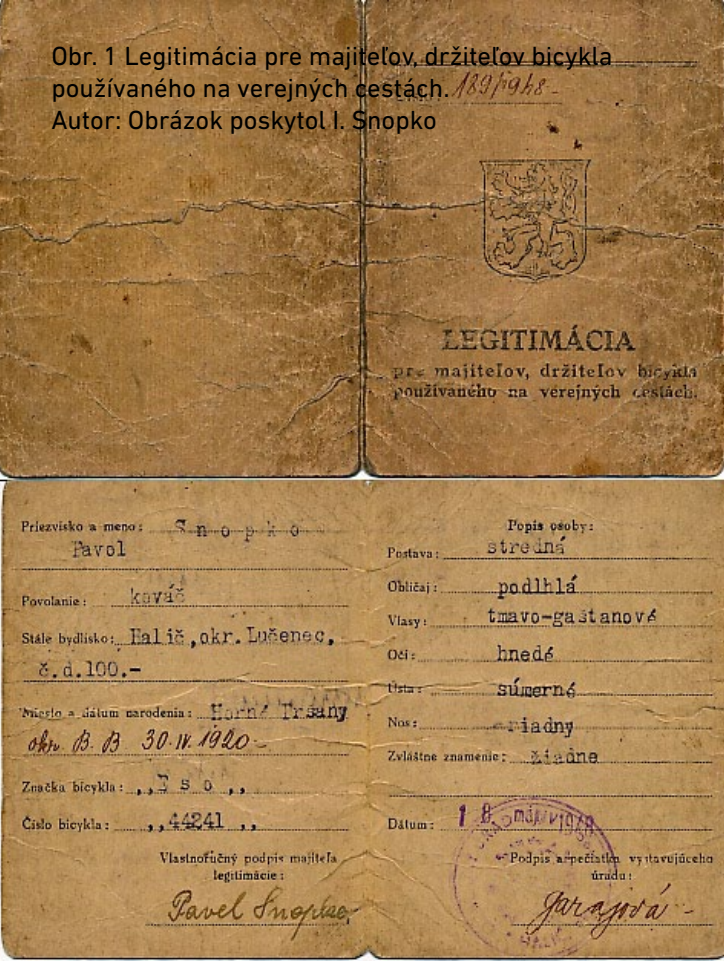
Zdroj: [1]

Je jasné, že sa skôr zameriava prevažne motorové vozidlá, aj keď definíciu dopravného prostriedku bicykel určite spĺňa.

Nuž, ale čo sa dá robiť. Nebudeme tu predsa nariekať a roniť slzy. Už bola oslovený Policajný zbor SR s tým, či by boli ochotní uchovávať takéto údaje, odpoveď bola, že v súčasnosti na to nemajú jednak legislatívne ako aj personálne zázemie. No vyberte si z toho samí. Len tak pre zaujímavosť. Už v roku 1948 ste si mohli zaregistrovať bicykel, pozri obr.1.

Návrh systému.
Celá myšlienka preventívnej ochrany spočíva v zaregistrovaní bicykla, pričom každému bicyklu sa priradí unikátne číslo, tzv. identifikačné číslo bicykla (IČB). Toto číslo bude mať majiteľ alebo organizácia, ktorá vlastní bicykel. Podotýkam, že je to unikátne číslo, ktoré bude mať každý bicykel. Nie je to vlastne nič svetoborné, je to podobné ako v prípade VIN čísla u automobilu. Nie je to však výrobné číslo bicykla. Na podobnom princípe fungujú viaceré systémy:

- vo Veľkej Británii [2,3],
- v Holandsku [4,5],
- v nemecky hovoriacich krajinách [6],



bicyklov. Okrem kartičky s IČB môžu byť poskytnuté aj špeciálne nálepky na bicykel, ktoré upozornia potenciálnych zlodejov, aby bicykel nekradli. Jediná nevýhoda (alebo možno aj výhoda), ktorá vzniká pre majiteľa je fakt, že bude musieť túto kartičku so svojím IČB mať pri sebe. Niektorí by namietali, ale načo ďalšie číslo však sa môžeme zaregistrovať iba podľa mena, prípadne aj cykloobchdoy registrujú bicykle, ktoré predávajú. No obchody síce registrujú bicykle, ale nie vždy s menom kupujúceho alebo toho, pre koho je bicykel určený. Navyše obchodníci majú svoje interné databázy, ktoré nemusia sprístupniť. Hlavnou výhodou IČB je fakt, že je to číslo ktoré súvisí s výrobným číslom bicykla a bude mať aj niektoré ochranné prvky, takže aj keby si zlodej vyrobil falošnú kartičku, že je majiteľom bicykla, tak bez tohto IČB čísla je mu to nanič. V budúcnosti je možné zlepšiť túto ochranu bicyklov napr. čipovým označením a tak následne jeho jednoduchšiu kontrolu. Teda, čím viac bezpečnostných prvkoch bude bicykel alebo celý systém obsahovať,

medzinárodné stránky [7,8], V Českej republike je možná centrálna registrácia zvierat a vecí, kde patria aj bicykle [9], alebo registrácia v rámci jednotlivých miest napr. Praha [10],Hodonín [11], Znojmo [12]. Poprípade oficiálna možnosť zaregistrovania na polícii (napr. v Nemecku [13]). Aj u nás si môžete v niektorých mestách zaregistrovať bicykel (napr. Kežmarok na mestskej polícii), kde vám dajú na bicykel aj nálepku, že je registrovaný na mestskej polícii. Spoločné črty systému: Dobrovoľná registrácia Možnosť výberu stupňa ochrany (napr. len čisto registrácia, nalepenie nálepiek, nanesenie čipov) Spolupráca s políciou a iným trestnoprávnymi orgánmi. Ide o to, aby existoval spôsob ako preukázať vzťah k bicyklu. Zaregistrované bicykle bude možné skontrolovať prostredníctvom centrálného registra bicyklov. V prípade krádeže, budú môcť majiteľa nahlásiť túto krádež a orgány činné (tu by sa asi hodilo povedať nečinné) v trestnom konaní aj konať. Formy registrácie budú nasledovné: buď ako fyzická osoba alebo právnická osoba, napr. požičovňa

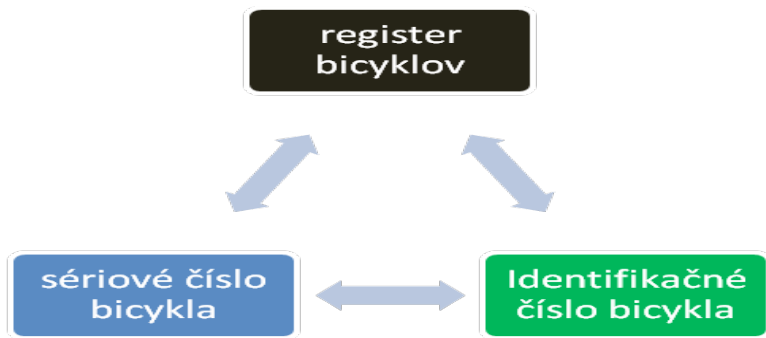
tým to bude lepšie. Pri súčasnom pokroku informačných technológií, bude dostupnejšie aj GPS vyhľadávanie bicyklov dostupnejšie.

Register bicyklov bude následne využívaný políciou, predajňami a servismi bicyklov. Určite niektorí z vás budú namietajú, ale veď sa dajú preraziť výrobné čísla a pod. Áno, súhlasím, vynaliezavosť zlodejov je neskutočná, avšak prečo by sme im aj my nemohli to ich kradnutie bicyklov trochu sťažiť.

Záver.
Iste kradnutiu bicyklov tento systém úplne nezabráni, avšak jeho použitie má výhodu v tom, že začne systematicky evidovať bicykle a tým sťažovať ich kradnutie. Jeho hlavnou výhodou je prevencia ako aj možná identifikácia v prípade odcudzenia a následného pátrania po ňom. V najbližšej dobe sa plánuje spustiť skúšobný systém registrovania bicyklov, pričom registrácia bude samozrejme dobrovoľná.

Zdroje:
[1] <http://www.minv.sk/?patracie-systemy>
[2] <http://www.bikeregister.com/>
[3] <http://www.nationalbikeregistry.com/>
[4] <http://www.fietsenregister.nl>,
[5] <https://fdr.rdw.nl/>
[6] <http://fahrradregister.com/>
[7] <http://www.fahrrad-gestohlen.de/index.php?lang=eng>
[8] <http://www.mybikenumber.com/>
[9] www.identifikace.cz
[10]www.mppraha.cz/evidence-kol/
[11] http://www.hodonin.cz/index.php?option=com_content&view=category&id=274&Itemid=312,
[12] <http://www.znojmocity.cz/evidence-jizdnich-kol/d-4631/p1=1162>)
[13] <http://www.polizei.rlp.de/>
[14] <http://www.kezmarok.sk/obcan/msp/prevenicia.htm>

Obr. 2 Schématické znázornenie systému.

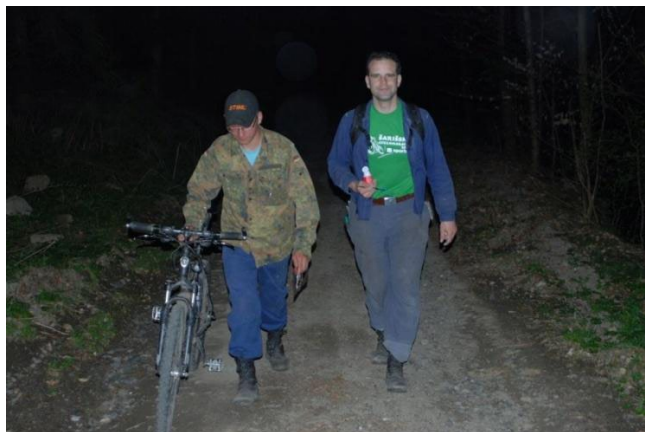


Bajkom k tajchom – kompletný
projekt horských cyklotrás



Cykloturistika.

Hoci Cyklistická doprava nie je časopis určený pre horských cyklistov, dúfam, že čitateľov tohto časopisu budú informácie o projekte horských cyklotrás zaujímať. Veď v projekte Bajkom k tajchom sa nejedná iba o horské cyklotrasy a o pôžitok jazdenia po nich, ale aj (a možno predovšetkým) o propagáciu regiónu a využitie bicykla ako prostriedku, ktorý umožňuje spoznať kraj, prírodu a okolité pamiatky.



Projekt vznikol na základe predstáv dvoch ľudí a ich túžby svoje predstavy realizovať. Ján, alebo Janči ako ho volajú jeho priatelia, je horský cyklista pretekár z Kopaníc v Štiavnických vrchoch, ktorý jazdil a trénoval po všetkých tratiach v okolí. Založil klub horských cyklistov MT Biker Hodruša-Hámre a rýchlo získal kamarátov, ktorí sa k nemu pridali. Želal si, aby podobnú radosť z jazdy po horských terénoch v Štiavnických vrchoch zažíval nielen on a jeho kamaráti, ale aj ostatní. Chystal sa pustiť do projektu značených cyklotrás a mal aj predstavu, ktoré trasy by boli najvhodnejšie.

Peter objavil horský bicykel ako takmer dokonalý spôsob pohybu v prírode s možnosťou intenzívnych zážitkov z jazdy. Videl šancu vybudovať na Slovensku kultové stredisko pre horských cyklistov, podobne ako je Moab v Utahu, alebo 7 Stanes v Škótsku. Po objavení Kopaníc a návšteve Banskej Štiavnice sa mu vybavil večerný obraz tohto mesta obsadenom bajkermi, ktorí sú po dni plnom zážitkov z jazdenia po Štiavnických vrchoch a kúpania v tajchoch usadení v kaviarňach, alebo sa túlajú po historických zákutiach tohto výnimočného mesta.

Keď Janči s autom obsadenom bajkermi z MT Biker-Hodruša Hámre zaparkoval na poslednom cyklomaratóne sezóny 2008 v Prešove vedľa Petrovho auta, začalo sa ich kamarátstvo a v podstate aj budovanie projektu Bajkom k tajchom. Nový rozmer projektu dodal Jančiho kamarát Karsten - výnimočný znalec regiónu a vynikajúci fotograf. Jeho zásluhou sa projekt rozšíril o pútavé texty a fotografie ku pamiatkam z bohatej histórie celého regiónu. Dnes uprostred leta 2011 môžeme povedať, že projekt Bajkom k tajchom funguje už takmer 2 roky a postupne sa začína približovať predstavám jeho tvorcov. Projekt obsahuje viac ako 100 km značkových trás rôznej dĺžky a obťažnosti. Trasy sú v teréne značené Jednotným systémom značenia na Slovensku - STN 01 8028, ktoré presadzuje a používa Slovenský cykloklub. V dôležitých miestach a v križovaniach trás je pohyb cyklistu usmernený prostredníctvom orientačných tabuliek. V projekte sú 3 vstupné miesta – každé z nich susedí s parkoviskom a je vybavené informačnou tabuľou. V blízkosti každého vstupného miesta je reštaurácia, alebo bufet. Trasy pozostávajú z 5 okruhov a 3 spojok. Najdlhšou a najatraktívnejšou trasou je Veľký hodrušský okruh dlhý 41 km s prevýšením 1034m, ktorý obkolesuje obec Hodruša-Hámre a ponúka množstvo zaujímavých výhľadov. Myslené je aj na rekreačných cyklistov a rodiny s deťmi – napríklad Hellov okruh medzi tajchami Červená studňa a Richňava je dlhý 26km pri prevýšení 303m.

Jedným z lákadiel motivujúcich k jazde po cyklotrasách Bajkom k tajchom je spoznávanie jedinečnej banskej histórie regiónu, ktorým trasy vedú. Jedná sa predovšetkým o sústavu umelých vodných nádrží – tajchov, v ktorých sa akumulovala voda zo zrážok a následne sa jej energetický potenciál využíval na pohon banských zariadení. Systém bol vytvorený v priebehu 17. a 18. storočia a jeho súčasťou bola aj sieť jarkov, ktoré napájali tajchy dažďovou vodou. Úseky trás, ktoré vedú po jarkoch (Hornohodrušský, Dolnohodrušský, Špicipiargsky a Kopanický) sú výnimočným javom. Hoci sú umiestnené v hornatom teréne, nie sú náročné na stúpanie – napríklad úsek trasy vedúci po Hornohodrušskom jarku dosahuje na 8 km výškový rozdiel iba 20m.

Projekt má vlastnú webovú stránku, na ktorej sú detailne popísané všetky trasy vrátane kvantifikácie typov povrchu, náročnosti, sklonu a profilu. Webová stránka popisuje všetky zaujímavosti v okolí cyklotrás - banské technické pamiatky ako sú štôlne a technické zariadenia, sakrálna, kultúrne a historické pamiatky ako aj chránené a zaujímavé stromy. Všetky trasy a hore uvedené pamiatky vrátane tajchov sú popísané v brožúrke s mapou, ktorá je k dispozícii na stiahnutie. Okrem brožúrky sú k dispozícii aj topografické mapy na stiahnutie a atraktívna online mapa.

Brožúrka je v tlačenej forme k dispozícii v informačnej kancelárii v Banskej Štiavnici na obecnom úrade v Hodruši-Hámroch a v partnerských ubytovacích zariadeniach, ktoré sú takisto zverejnené na stránke. Všetky trasy sú zaznamenané prostredníctvom GPS prístroja. Pri plánovaní trás, ich spracovaní a zakresľovaní do máp bol použitý Geografický informačný systém.

Budúcnosť projektu vidíme predovšetkým v zabezpečení čo najlepšej prejazdnosti trás a zvyšovaní ich kvality. Cesta ku zlepšeniu vedie cez spoluprácou s lesnými závodmi, predovšetkým pri

koordinácii ťažby a jej čo najšetrnejšej realizácii. Pripravujeme procesy, ktoré zabezpečia pravidelnú údržbu trás.

V projekte sme nezabudli ani na jeho ďalšie rozširovanie pri spolupráci s novými partnermi - podmienky dodržania kvality a zabezpečenia údržby sú uvedené na webovej stránke projektu. Skúmame tiež možnosť rozšírenia projektu o atraktívne singletracky, v tomto smere si veľa sľubujeme od prípadnej spolupráce s majiteľmi lyžiarskeho strediska Salamandra Resort.

Permanentne pracujeme na propagácii projektu. Hľadáme partnerov pre umiestňovanie reklamného bannera, prevádzkujeme FB a twitter. Popri brožúrke pripravujeme anglickú verziu webovej stránky. Finančne je projekt podporovaný obcou Hodruša-Hámre a fyzickými osobami, ktoré poukázali 2% z dane. Z týchto financií sa kryjú náklady na materiál a náradie. Všetky ostatné činnosti sa vykonávajú dobrovoľne. V súčasnosti projekt dostal podporu aj od nadácie Ekopolis.

O úspech Bajkom k tajchom sa zaslúžilo množstvo dobrovoľníkov, ktorým sa myšlienka projektu zapáčila a podieľali sa na značkovaní a spojzďňovaní cyklotrás. Ich činnosť je zdokumentovaná prostredníctvom bohatého albumu fotografií na stránkach projektu. Výstavbu cyklotrás riadil Janči. Vybavil všetky povolenia, zabezpečil potrebný materiál a pomoc a spolu so svojim priateľom Kamilom pracoval na značkovaní a osádzaní orientačných stĺpov takmer v denných intervaloch.

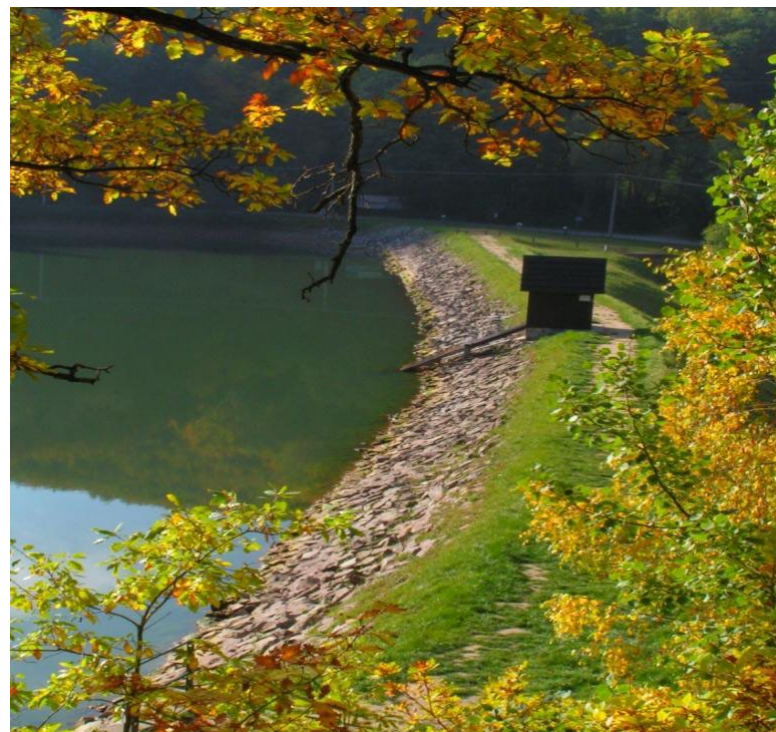
Na záver by som rád odovzdal niektoré moje osobné skúsenosti z realizácie projektu. Pre mňa sa nečakane ukázalo, že fenoménom, ktorý je rovnako zaujímavý ako samotný projekt, je komunita okolo projektu. Zážitky na brigádach sa nedajú ničím nahradiť. Spoznal som množstvo zaujímavých ľudí z iného prostredia a



odlišného veku, získal som nových priateľov. Precvičil som sa v tolerancii iných názorov a v trpezlivosti pri sledovaní dlhodobých cieľov.

Projekt má množstvo podporovateľov prostredníctvom knihy návštev a Facebooku a každá pozitívna informácia z ich strany veľmi poteší. Viac informácií o projekte sa dozviete na webovej stránke <http://www.bajkomktajchom.sk>.

Nicholas Winton, ktorý zachránil počas druhej svetovej vojny 669 židovských detí a dožíva sa úctyhodného veku 102 rokov tvrdí – nebojte sa robiť veľké veci, pustite sa do toho a užívajte si to. Bajkom k tajchom je pre nás tiež veľká vec a cítime, že to najväčšie dobrodružstvo na nás ešte len čaká.



Rozhovor so Zděnkom Procházkom viceprimátorom mesta Uherské Hradiště o cyklistickej doprave.

Pripravil Marián Gogola.

Nájsť lokálneho politika, ktorý nielen o cyklodoprave hovorí, ale aj niečo pre ňu robí je v prípade Slovenska niekedy veľký problém. Zaujalo nás preto mesto Uherské Hradiště, ktorého viceprimátor nám prezradil, čo to o systematickom prístupe, ktorý môže slúžiť aj pre slovenské mestá.

Uherské Hradiště sa dáva za príklad úspešného rozvoja cyklodopravy. Čím si to vysvetľujete? Ako dlho siaha história budovania cyklotrás v UH?

Pomerně úspěšný rozvoj cyklodopravy v Uh. Hradišti je dán tím, že u nás lidé „Chtějí jezdit na kole“ a také jezdí. Kolo je běžný dopravní prostředek na cestách do školy či zaměstnání, ale kolo je také při jednou z volnočasových aktivit obyvatel. Cyklisté mají k dispozici 13 km cyklostezek a vyhrazených jízdních pruhů, které tvoří základní komunikační síť v hlavních dopravních směrech. Uherským Hradištěm prochází také síť regionálních a nadregionálních cyklotras (cca 20 km). Důležitou roly hraje také poměrně malá rozloha města a reliéf krajiny. Až na městskou část Mařatice je terén v Uh. Hradišti rovinatý, dojezdové vzdálenosti i s okrajových městských částí a přilehlých měst Kunovice a Staré Město do centra Uh. Hradiště jsou pro cyklisty velmi přijatelné (ca do 6km). V době dopravních špiček patří cyklistická doprava k nejrychlejším způsobům dopravy ve městě.

Co se týče výstavby cyklotras, tak první cyklostezka podél silničního průtahu městem vznikla v roce 1967. Největší rozvoj sítě cyklostezek byl od roku 2000, a to i díky možnosti využití dotačních prostředků.

Cykloturistika.

Hlavne pre slovenské mestá je nezvyklé podporovať cyklistickú infraštruktúru, čo sa stalo impulzom pre rozvoj cyklodopravy v UH?

Co bylo prvním impulsem je těžko říci. Jak již bylo uvedeno je to řada faktorů, jako je rozloha území reliéf krajiny, síť komunikací pro cyklisty, ale důležitá je také osvěta (pořádány Dny bez aut, Evropské týdny mobility). Jistou roly hraje i regulace statické dopravy v centru města, kdy je snahou minimalizovat dlouhodobé parkování v centru a nabádat tak veřejnost volit například při cestě do zaměstnání v centru města jiný dopravní prostředek. V neposlední řadě však to bylo i důležité rozhodnutí politické reprezentace města koncem 90. let (budovat infrastrukturu pro cyklodopravu) jako reakce právě na zvyšující se zájem občanů na využívání kola jako dopravního prostředku.

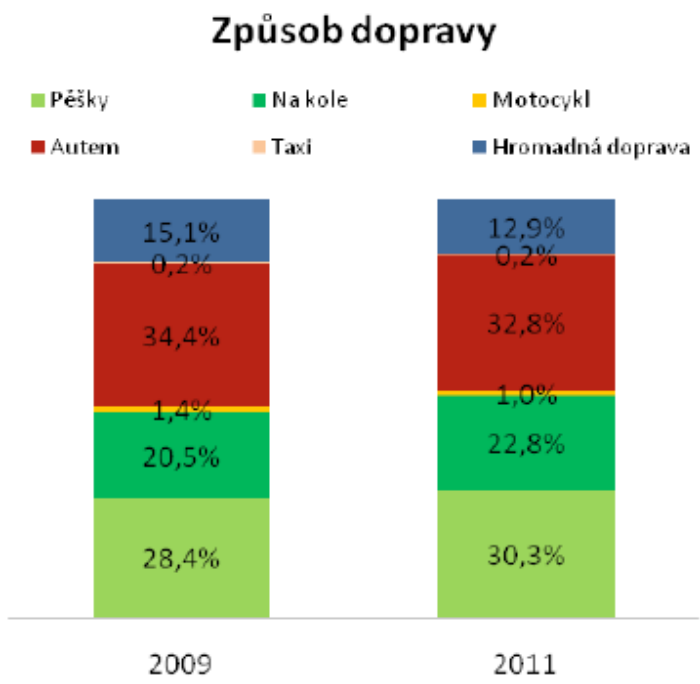
Majú možnosť občania sa vyjadrovať k cykloinfraštruktúre v UH?Využívajú to?

Tento trend zavádíme až v posledních letech např. v rámci aktivity Zdravé město. Formou veřejných diskusí, kulatých stolů, atd. jsou s veřejností diskutována různá témata, včetně dopravy ve městě cyklodopravu nevyjímaje. Pokud se týká zájmu veřejnosti o tato setkání, Uherské Hradiště patří dle vyjádření odborníků, kteří nám s těmito veřejnými diskusemi pomáhají, k mezi úspěšná města v celé České republice.

Aká je deľba prepravnej práce v UH? Koľko pripadá na cyklistov?

V současné době je podíl cyklistické dopravy na dělbě dopravní práce v Uh. Hradišti cca 23%, přičemž od předchozího průzkumu je to nárůst o 2%. Len pre porovnanie si môžete pozrieť deľbu prepravnej práce v rokoch 2009 a 2011.

Mesto UH investovalo do rozvoja cykloinfraštruktúry. Ktoré boli najväčšie investície za posledné roky a v akej výške sa pohybovali?



Celkem jsme do rozvoje cykloinfrastruktury investovali více než 71 mil. Kč, přičemž podíl města je více než 45 mil. Kč. Mezi největší akce patří cyklostezka podél silnice II/497 spojující městské čtvrtě Mařatice a Jarošov realizovaná v roce 2007 nákladem více než 20 mil. Kč, cyklostezka na ulici Velehradská z roku 2009 za více než 18 mil. Kč. Mezi významné patří taktéž v loňském roce vybudovaná 1. etapa cyklostezky v Kunovském lese za více než 5,5 mil. Kč. Tato cyklostezka má betonový povrch. V příštím roce bychom chtěli realizovat druhou etapu, která je stavebně mnohem náročnější (za cca 18 mil. Kč.).

Cykloinfraštruktúra okrem dopravnej funkcie má aj funckiu ekonomickú, hlavne v prípade cykloturistiky. Ako je to s cykloturistikou vo vašom regióne, čo zaujímavé by mohli vidieť cykloturisti vo vašom okolí?

Uherské Hradiště a jeho okolí je protkáno pavučinou cyklostezek a cyklotras, které nabízejí poznání přírodního a kulturního bohatství regionu. Náročnější trasy v Chříbech a Bílých Karpatech si vychutnají zkušení cyklisté, kteří se nebojí kilometrů v těžkém terénu ani prudkých sjezdů. Rovinaté trasy v okolí Baťova kanálu a řeky Moravy zase rodiny s dětmi i vyznavači pohodové cykloturistiky. Na Uherskohradištsku je možné obdivovat celou řadu historických památek (gotický hrad Buchlov, zámek Buchlovice, archeoskanzen Modrá), putovat po vinařských stezkách (se zastávkou ve vinařských uličkách nebo na vinařských slavnostech), spojit cykloturistiku s projíždkou na vodní cestě – Baťově kanálu, poznat folklórní tradice (jízdu králů, fašank či hody) a zejména intenzivně vnímat jedinečnou atmosféru našeho pohostinného kraje. Všechny trasy našeho regionu pochopitelně plynule navazují i na trasy okolních regionů, např. Hanácka (okolí Kroměříže), Vizovických vrchů a Valašska nebo jižní části regionu Slovácko (břeclavsko, Hodonínsko a Kyjovsko).

Ďakujem za rozhovor.

Cyklistické Uherské Hradiště - fotoreportáž.

Pripravil Marián Gogola

V nadväznosti na predchádzajúci rozhovor vám prinášame stručný fotoreport o riešeníach v meste Uherské Hradiště, ktoré nám zaslalo aj fotografie.

Cyklistická infraštruktúra je postavená jednak na spoločnom využívaní chodníkov cyklistkami a chodcami, pričom nájdete oddelené cestičky ako aj spoločné.





Cyklisti v hlavnom dopravnom priestore.



Bezbariérový podchod pre cyklistov.



Priechod pre cyklistov je súčasťou dopravnej infraštruktúry v Uherskom Hradišti.

Mestu nie je cudzia ani integrácia cyklistov do hlavného dopravného priestoru.



Cyklocesta popod železničnú trať.



Mesto učí cyklistov aby boli ohľaduplní k zraniteľnejším obyvateľom – cyklotrasa cez park.

Vyriešené majú aj priechody pre cyklistov.



Bezbariérový podchod pre cyklistov – žiaden konflikt medzi cyklistkami a motoristkami



V okolí Uherského Hradišta nájde veľa cyklotrás, takže cykloturisti môžu pokojne spoznávať čaro tejto oblasti.

FOTKA MESIACA



Malý detail, ktorý by dokázal odradiť mestských cyklistov, ženy a deti. O 10cm sa prepadla lávka pri moste za posledných pár rokov. Na Slovensku máme milióny bariér a každé riešenie ako aj toto veľmi poteší.

Tomáš Peciar

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10 Rok 2011 Ročník II Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

Časopis bol podporený z projektu Central Meetbike (3CE343P2) v rámci programu Central EUROPE.



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA
Bláhova 449/21
01004 Žilina
Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek
Ing. Soňa Šestáková
Ing. Radovan Červienka
Ing. Marián Gogola, PhD.
Ing. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz
sestakova@vud.sk
rado.cervienka@gmail.com
info@mulica.sk

Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Jaroslav Semančík,

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info