

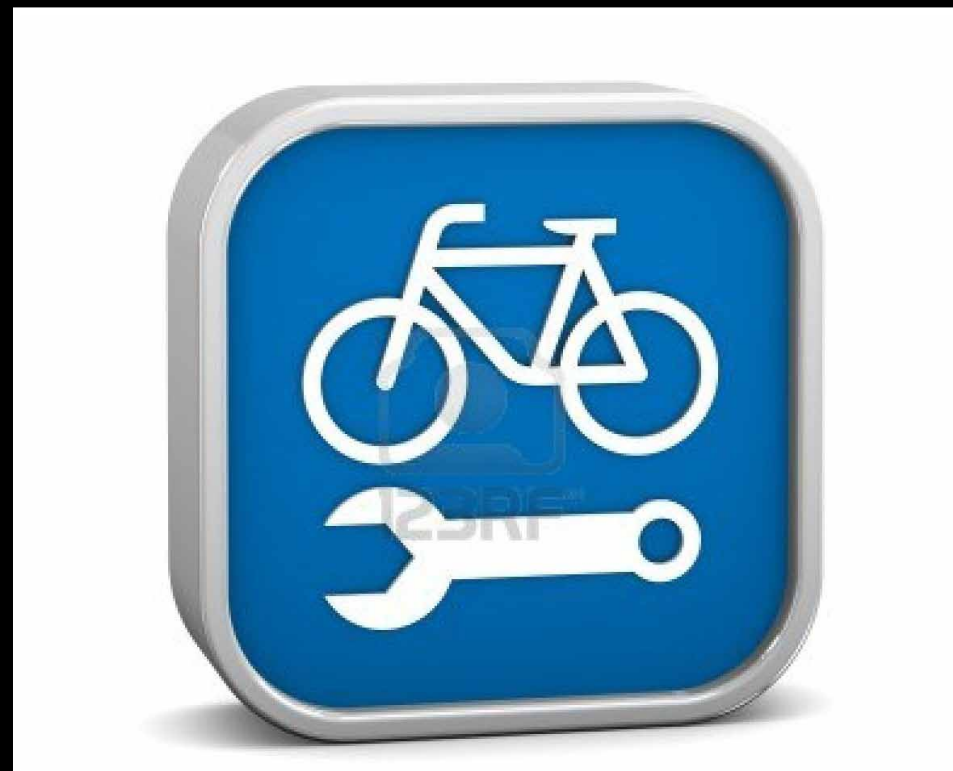
Cyklistická DOPRAVA



Pedál.

Koľko kilometrov ste nejazdili na bicykli cez leto? Neviete, ani ja:-) Nevadí. Dúfame, že ste si oddýchli a s nabitou energiou a vervou sa zapojíte do pracovného procesu. Prinášame vám nové číslo Cyklistickej dopravy, kde vám prinášame plno zaujímavých správ a reportov. Horúcou novinkou sú odpovede a predstavenie regionálnych cyklokoordinátorov, ktorým sme položili zopár zaujímavých otázok. Nezabudnite sa prihlásiť na našu konferenciu, ktorá bude 25-26. septembra v Žiline. príjemné čítanie.

Marián Gogola



Obsah.

Z domova. (Pozor na zlodějov bicyklov, Železničný prepravca posilňuje spoje pre cyklistov)

Zo sveta (Melbourne , Londýn)

Technológie (Svietiace rukoväte, automat na prilby)

Cykloinfraštruktúra vo Viedni.

Predstavenie krajských cyklokoordinátorov.

Cyklorada

Foto mesiaca

Z domova.

Pozor na zlodejov bicyklov – slnko ich evidentne priťahuje!

Svedčí o tom aj fakt, že medzi 14. a 24. júlom neznámi páchatelia ukradli až štyri horské bicykle v Bratislave – Vajnorochoch. Tri prípady odcudzenia drahých bicyklov sa stali v neuzamknutých garážach. Po štvrtý sa páchatel vlámal do prízemného domu a pribalil si aj kolieskové korčule a rôzne oblečenie. Majiteľom vznikla celková škoda za takmer 4400 eur. Viacero bicyklov bolo nahlásených ako kradnutých aj po celom Slovensku.

Polícia odporúča majiteľom, ktorí si odkladajú bicykel do spoločných priestorov v dome, kde bývajú, v garáži alebo v pivnici, aby dbali na stále uzamknutie týchto priestorov. Rovnako by si mali uzamknúť bicykel na svojom balkóne, v pivnici, garáži a zabezpečiť si kvalitný kovový uzamykací systém. Taktiež treba apelovať na zodpovedných, aby pri centrách občianskej vybavenosti, ponúkli možnosť bezpečného uzamknutia bicykla, najlepšie o stojan, kde sa dá bicykel zamknúť o koleso aj o rám alebo zabezpečiť monitorovanie plochy, kde sú odstavené bicykle.

Radšej investujeme do masívnejšieho zámku ako do lacného „akože“ zámku, ktorý sa dá prestrihnúť za sekundu. Predsa len, vidieť niekoho s karbobruskou pri stojane bude asi nápadnejšie a zaujme viacero ľudí:-) Podobne napríklad aj v Žiline sa zvýšil počet ukradnutých bicyklov, pričom čo je skutočne smutné,

zlodeji kradnú bicykle aj mladistvým a deťom pod zámienkou, že sa idú na nich previesť.

zdroj: <http://bratislava.sme.sk/c/6882590/v-lete-sa-viac-kradnu-drahe-bicykle.html>

ZSSK posilňuje prepravu bicyklov vo vybraných vlakoch do konca prázdnin.

BRATISLAVA (22. júla 2013) – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) pokračuje v snahe rozšíriť služby pre cyklistov a podporiť rozvoj cykloturistiky na Slovensku. Preto až do konca letných prázdnin posilňuje možnosti prepravy bicyklov vo vybraných rýchlikoch na trase Bratislava – Žilina – Košice a späť pridaním ďalšieho vozňa určeného aj na prepravu bicyklov. Tým sa kapacita prepravy pre bicykle zvýšila v každom vlaku o 9 miest. Pôvodne bol v týchto vlakoch radený jeden vozeň vhodný na prepravu bicyklov s kapacitou (5 alebo 9 miest), v súčasnosti sú to dva vozne.

Ide o vlaky:

R 601 – Váh (Bratislava hl. st. odchod o 5.53 h – Žilina – Košice príchod o 11.45 h)
R 603 – Čingov (Bratislava hl. st. odchod o 7.53 h – Žilina – Košice príchod o 13.45 h)
R 611 – Považan (Bratislava hl. st. odchod o 15.53 h – Žilina – Košice príchod o 21.45 h)
R 602 – Čingov (Košice odchod o 6.15 h – Žilina – Bratislava hl. st. príchod o 12.07 h)
R 610 – Považan (Košice odchod o 14.15 h – Žilina – Bratislava hl. st. príchod o 20.07 h)

R 612 – Ružin (Košice príchod o 16.15 h – Žilina – Bratislava hl. st. príchod o 22.07 h)

Doplňujúci vozeň je zaradený v uvedených vlakoch každý deň až do 29. augusta 2013. Radený je tak, aby oba služobné vozne, určené aj na prepravu bicyklov, boli umiestnené za sebou.

Rezervačný systém Komplexného vybavenia cestujúcich (KVC) zohľadňuje zmenu, preto si cestujúci môžu zakúpiť k povinnému batožinovému lístku (1,50/1€) v predstihu aj miestenku pre bicykle (1 €). Rezerváciu je potrebná zakúpiť najmenej dve hodiny pred odchodom vlaku z východnej stanice.

ZSSK v súčasnosti umožňuje prepravu bicyklov v 178 špeciálnych vozňoch, všetky technicky vyhovujúce nasadzuje do prevádzky, prioritne do rýchlikov a všetkých IC vlakov. ZSSK dokáže previezť aj väčší počet bicyklov, ak sa skupina ohlásí vopred – flexibilne zaradi do vlaku potrebný vozeň. Napríklad koncom júna ZSSK takto previezla až 70 cyklistov cestujúcich z Čiech do Humenného na extrémne preteky Európe Craft 1000 Miles Adventure.

Podľa Prepravného poriadku ZSSK je možná preprava bicyklov vo všetkých vlakoch, teda aj v tých, v ktorých nie sú radené špeciálne vozne, a to na prvom a poslednom predstavku – t. j. vo vyhradenom priestore prvého alebo posledného vozňa, pokiaľ sú tieto miesta voľné.

Jednosmerný lístok na prepravu bicykla	
1,50 eura/ 1 euro*	
jednodňový lístok	2,50
eura	
týždenný lístok	6
euro	
v IC vlakoch	2,50
eura**	
* Držitelia niektorých preukázok na zľavu (vrátane železničných preukázok)	
** v cene je už zahrnutá povinná rezervácia miesta pre bicykel.	

Vlaky, v ktorých je možná preprava bicyklov sú označené špeciálnymi piktogramami aj v cestovnom poriadku a informácie o možnostiach prepravy bicyklov sú súčasťou servisu na nepretržitej informačnej linke 18188.

<http://www.slovakrail.sk/sk/listok-na-vlak/ine/vlak-a-bicykel.html>

SKALICA: Začali stavať dva nové cyklochodníky

Skalica 15. júla (TASR) – V rámci projektu Cyklotrasy bez hraníc začali v Skalici s výstavbou dvoch nových cyklotrás. Prvá, smerujúca do Zlatníckej doliny, bude dlhá 4,5 kilometra, druhá povedie do rekreačnej oblasti Mlýnky a bude merať 1,7 kilometra. TASR o tom informovala Andrea Orbanová z oddelenia marketingu skalickej radnice.

„Obidve cyklistické komunikácie sú navrhnuté ako dvojprúdové cesty v celkovej šírke 3 metre, krajnice budú mať spevnené. V najproblematickejších úsekoch budú vybudované dláždené zemné priekopy. Ich úlohou bude ochrana pred zalieváním ciest pri dažďoch,“ uviedla Orbanová.

Hlavným cieľom projektu Cyklotrasy bez hraníc je zlepšenie cezhraničnej spolupráce a celkové zvýšenie dostupnosti a napojenia jednotlivých územných častí prihraničného regiónu v nadväznosti na už existujúcu sieť cyklotrás. Ďalej tiež budovanie cyklotrás v záujme zvýšenia atraktivity územia pre rozvoj turizmu, obslužnosti a bezpečnosti obyvateľov žijúcich v prihraničnom regióne a zabezpečenia lepšieho prepojenia jednotlivých skupín obyvateľstva na oboch stranách hranice.

Partnerom projektu je mesto Strážnice a obec Sudoměřice. Celkové náklady výstavby predstavujú 875.335 eur, realizátorom stavby sú Cesty Nitra, a. s. „Predpokladá sa, že cyklotrasy budú k dispozícii obyvateľom na športovo-relaxačné účely už začiatkom septembra 2013,“ dodala Orbanová.

Z domova.

Vo Veľkej Lomnici ukončili projekt revitalizácie centra

V uplynulých dňoch ukončili vo Veľkej Lomnici revitalizáciu jej centra. Tá sa týkala predovšetkým Tatranskej ulice, ktorá je hlavným ťahom do Vysokých Tatier. Stavebné práce trvali približne v mesiac, projekt na regeneráciu verejných plôch sa začal realizovať ešte v roku 2010.

V centre obce tak pribudli nové chodníky, lavičky, smetné koše, nové autobusové zastávky a vybudovali sa dva nové parky pri Tatranskej ulici. Okrem toho prešiel obnovou aj park pri miestnej základnej škole, ktorý by v budúcnosti chcela obec využívať aj na spoločenské či kultúrne udalosti.

„Vybudovali sa nové parkovacie miesta pred Obecným úradom i pred poštou a pribudol aj nový cyklistický chodník dlhý viac než 400 metrov,“ hovorí starosta obce Peter Duda. Projekt revitalizácie by mal podľa neho prispieť aj k bezpečnosti cyklistov a chodcov v obci, keďže pribudol jeden ostrovček na ceste a jedna križovatka na Tatranskej ulici je po rekonštrukcii prehľadnejšia. **„Samotná vozovka na hlavnej ceste však zatiaľ zrekonštruovaná nebola, do budúcnosti chceme byť súčinní pri obnove tejto cesty, budeme sa usilovať získať na to finančné prostriedky,“** ubezpečil Duda.

Celkové náklady na rekonštrukciu centra sa vyšplhali na 690.000 eur, pričom projekt bol

financovaný z fondov Európskej únie, zo štátneho rozpočtu a 5%-ným spolufinancovaním sa na ňom podieľala aj samotná obec. V budúcnosti chce miestna samospráva vybudovať informačnú kanceláriu v centre obce a pracovať aj na infraštruktúre služieb. Jedna z aktivít, ktorú chcú v regióne zrealizovať, je vybudovať cyklistický chodník z Popradu do katastrálneho územia obce Huncovce.

„V súčasnosti máme kladné vyjadrenia od dotknutých organizácií a v krátkej dobe prirochíme k realizácii projektovej dokumentácie. Je to ešte beh na dlhé trate, ale možno jedna z takých lastovičiek na úvod,“ zdôraznil Duda. <http://poprad.dnes24.sk/v-lomnica-v-obci-ukoncili-projekt-revitalizacie-centra-157371>

Dva trnavské parky spojí cyklotrasa za 50 tisíc eur

<http://trnava.sme.sk/c/6891492/dva-trnavske-parky-spoji-cyklotrasa-za-50-tisic-eur.html#ixzz2bDTMjfSZ>

Radnica zainvestuje približne 50 tisíc eur do chodníka pre cyklistov, ktorý spojí Promenádu so Staničným parkom.

TRNAVA. Mesto pokračuje v budovaní trás pre bicyklistov. Po dokončení cyklochodníka na ulici Terézie Vansovej sa na sklonku leta pripravuje prepojenie dvoch trnavských parkov- Promenády a Parku Janka Kráľa pri železničnej stanici. Cyklisti tak budú môcť bezpečne prejsť z centra na Prednádražie či Kamenného Mlyna. Od ulica A. Hlinku po Hospodársku

Cyklochodník bude viesť od Ulice A. Hlinku pri Parku J. Kráľa. „Ďalej bude pokračovať bezbariérovým priechodom kolmo cez chodníky a vozovku Ulice A. Hlinku, pokračovať bude do ohradeného priestoru, ktorý je už vo vlastníctve mesta, ďalej na spevnenú plochu pred radovými garážami až po roh oplotenia materskej školy, kde sa bude zatáčať do parku pred bytovým domom na Hospodárskej ulici,“ opisuje podrobnosti Dušan Béreš z odboru investičnej výstavby.

Trasa bude ďalej pokračovať smerom na Hospodársku. Cez ulicu prevedie bezbariérový priechod pre cyklistov, pokračovať bude po pravej strane existujúceho chodníka pre chodcov rovno do Bernolákovho sadu (Promenáda). Obmedzenia pocítia majitelia garáží

Povrch cyklotrasy bude z asfaltobetónu, v projekte sú aj sadové úpravy a nové osvetlenie. „V súčasnej dobe prebieha verejné obstarávanie. Plánovaný začiatok prác odhadujeme na začiatok septembra s prihliadnutím na Tradičný trnavský jarmok,“ dodáva Béreš.

Dokončiť by ho chceli do dvoch mesiacov. Dopravné obmedzenia sa nepripravujú žiadne, čiastočné budú iba na chodníkoch. S obmedzením plynulosti vjazdov budú musieť počas výstavby rátať aj vlastníci garáží.

Bratislava vyhlásila ideovú súťaž na cyklotrasu do Devína

Bratislava 22. júla (TASR) - Na cyklotrasu, ktorá by prepojila bratislavskú Karlovu Ves a malú mestskú časť Devín, vyhlásilo hlavné mesto verejnú anonymnú ideovú urbanisticko-architektonickú súťaž. Po tom, čo mestskí poslanci vlani v septembri zamietli vedenie cyklotrasy cez chránený ostrov Sihoť, má súťaž nájsť optimálne trasovanie, navrhnúť technológiu a čo najlacnejšie riešenie.

Uchádzač by mal vo svojom urbanisticko-architektonickom riešení cyklotrasy podľa súťažných podmienok navrhnúť presné trasovanie a technické riešenie cyklocesty v súlade s územným plánom mesta. „Pri technickom riešení treba hľadať invenčné riešenia zohľadňujúce súčasnú kvalitu urbánneho a prírodného prostredia,“ uvádza v súťažných podmienkach vyhlasovateľ súťaže Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hlavného mesta (STaRZ).

Uchádzač by mal predložiť ekologicky nenáročné riešenie, ktoré eliminuje možnosť križovania cyklotrasy s automobilovou dopravou aj inými zariadeniami. Rozhodujúce bude aj to, aby cyklotrasa viedla po minimálnom počte cudzích a nevysporiadaných pozemkov. Počas trasy by mal mať cyklista tiež možnosť bezpečne odstaviť bicykel mimo cyklistickej trasy a jazdných pruhov pre dopravu. Uchádzač by mal rovnako vypočítať, koľko trasa či jej úseky budú stáť. Rozhodovať bude najnižšia cena. „Ak nápady prinesú niečo nové, bude sa na ich základe robiť projekt. Zároveň je snahou mesta a ministerstva dopravy, aby bol projekt financovaný z eurofondov v období 2014 až 2020,“ povedal pre TASR šéf dopravnej komisie

mesta Jozef Uhler.

Cyklotrasa by mala začínať v konzolovitej časti protipovodňovej ochrany v Devíne na križovatke Devínskej cesty, Kremelskej ulice a Slovanského nábrežia. Končiť zase bude na Devínskej ceste pri vstupe na ostrov Sihot. Z oboch strán sa napojí na už existujúce cyklistické chodníky. Cyklotrasa by mala byť široká 2,5 metra obojsmerne, resp. 1,25 metra, ak bude vedená jednosmerne. „Akékoľvek čiastočné zúženie musí byť odôvodnené,“ uvádza STaRZ. Návrh je tiež podľa podmienok súťaže potrebné pripraviť tak, aby bol rozdelený na logické úseky, z ktorých bude možné realizovať vybrané uzavreté časti.

Za ekonomickú náročnosť navrhnutého riešenia získa uchádzač do 30 bodov, za konštrukčno-stavebné riešenie a kvalitu navrhnutého riešenia do 40 bodov, za urbanistické začlenenie do kontextu súčasného prostredia do 10 bodov a za mieru bezpečnosti a komfortu cyklistov do 20 bodov. Víťaz by mal byť za dobrý nápad aj ocenený. Výberová komisia, zložená zo zástupcov mesta, dotknutých mestských častí, verejnosti i poslancov, určí poradie troch najlepších projektov. Prvý by mal dostať 3000 eur, druhý 2000 eur a tretí 1000 eur. Súťažné návrhy musia byť odovzdané najneskôr 20. septembra.

V súčasnosti cyklisti jazdia do Devína po ceste spoločne s autami. Pre úzky profil cesty a geologické podmienky ju však nie je možné rozšíriť bez vybudovania zárubných múrov. To sa nepáči ani jednému z troch starostov dotknutých mestských častí – Karlova Ves, Devín a Devínska

Nová Ves. Zhodujú sa, že cesta je pre cyklistov nebezpečná. „Je úzka, prakticky po celej trase sa nenachádza krajnica,“ upozorňuje aj mesto, ktoré na cestu dalo cyklopiktogramy či zvislé značky. Vodičov majú na cyklistov upozorniť. Cyklotrasa je tiež potrebná, aby sa prepojila trasa cez cyklomost do rakúskeho Schlosshofu.

O cyklotrase cez Sihot mestskí poslanci diskutovali niekoľko mesiacov. Väčšina napokon odmietla niešť zodpovednosť za znečistenie vodného zdroja. Bola to však lacnejšia alternatíva, popri Devínskej ceste má trasa mesto vyjsť na asi 5,5 milióna eur.

<http://www.teraz.sk/regiony/bratislava-devinska-cesta-cyklisti/53208-clanok.html>

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2013.

Srdečne pozývame všetkých priaznivcov cyklistickej dopravy, či už z pozície štátnej správy alebo samosprávy, dopravných projektantov, občianskych aktivistov na v poradí 5. ročník medzinárodnej odbornej konferencie cyklistická doprava 2013, ktorá sa uskutoční v Žiline.

Témy konferencie:

- dopravná infraštruktúra
- politika
- technológie
- cykloturistika
- ekonomika a pod.

Kedy: 25 a 26 septembra 2013

Miesto: Úrad Žilinského samosprávneho kraja

Účasť na konferencii je bezplatná, avšak počet miest je limitovaný cca. 100 miestami. Momentálne: 60 voľných miest.

V prípade, že sa chcete podeliť o nové prístupy, riešenia, ste vítaní registrovať sa aj ako prednášateľ.

Na registráciu môžete využiť nasledujúci online registračný formulár.: <http://bit.ly/1bRlpDR>

Vyberáme z príspevkov na konferencii:

Technický predpis – cyklistické komunikácie

Dopravné značenie v oblasti cyklistickej dopravy

EuroVelo 13 Cesta Železnej opony

Skúsenosti s automatickým sčítaním cyklistov

Plány trvalo udržateľnej mobility a cyklistická doprava – skúsenosti z projektov ADVANCE a ENDURANCE.

Pritiahnu nám nové cyklocestičky nových cyklistov? Možnosti modelovania a prognózovania cyklistickej dopravy.

Čo priniesol CentralMeetbike v rozvoji cyklodopravy pre mesto Žilina.

Národná stratégia je na svete a čo ďalej?

Novinky v cykloturistike z pohľadu SCK

Taktiež sa môžete tešiť na prezentáciu riešení cyklistickej infraštruktúry v Žiline:

automatický sčítač pre cyklistov

dobrý a zlý príklad riešenia cykloinfraštruktúry

nové cyklostojany

Zo sveta.

Londýn upravuje križovatky, aby boli bezpečnejšie pre cyklistov.

Odbor dopravy v Londýne sa rozhodol začať reorganizovať organizáciu dopravy na vybraných križovatkách s ohľadom lepšej bezpečnosti pre cyklistov. Do projektu budú zahrnuté vyše 500 križovatiek, pričom prvých 100 budú chcieť reorganizovať v rámci prvej etapy. Medzi významné zmeny má byť návrh križovatiek, či už priesečných alebo okružných podobným spôsobom ako to robia v Holandsku. Čo je podstatné všetky zmeny sú konzultované s verejnosťou, pričom sa niektoré pripomienky od nej aj zapracujú do finálnych návrhov.

zdroj:<https://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/22780.aspx>



Melbourne buduje segregované cyklocestičky

Melbourne začalo budovať bezpečné cyklocestičky. Tie majú charakter oddelených cestičiek pre cyklistov, ktoré sú vedené v hlavnom dopravnom priestore, pričom od pruhu pre automobily ich oddeľuje bezpečnostný odstup v podobe bariéry.



Samotný projekt si môžete pozrieť tu.



Okrem toho skúšobne vyznačilo cyklopruhy priamo na ,pričom výsledok bol prijatý pozitívne jednak od cyklistov ako aj od motoristov.



zdroje: <http://www.bicyclenetwork.com.au/> a <http://www.heraldsun.com.au/news/victoria/new-bicycle-lane-on-princes-bridge-opens-with-minimal-traffic-mess/story-fni0fit3-1226666183012>

Cyklisti prinášajú viac peňazí do obchodov v porovnaní s motoristami.

Podľa dánskej štúdie, ktorá zahrnula vzorku 3000 respondentov, prinášajú cyklisti viac peňazí do obchodov ako motoristi. Odhaduje sa , že v Kodani utratia cyklisti približne 2 miliardy Euro. Síce jednorázovo utratia menej, ale do obchodu sa vracajú viackrát za týždeň, kdežto motoristi urobia veľký nákup prevažne raz za týždeň. Výskumníci taktiež poukazujú na súvis, že ak sa zmení 1 parkovacie miesto na 8 miest pre bicykle, zvýši sa obrat približne 4,5 násobne.

zdroj:<http://www.cycling-embassy.dk/>

Technológie.

Blikajúce rukoväte pre cyklistov.

Novú technológiu, ktorá uľahčí cyklistom informovanie ostatných účastníkov cestnej premávky, kde odbočujú ako aj zlepšenie viditeľnosti, vymysleli vo firme Small Innovations vo Švajčiarsku. Tieto rukoväte sú vlastne LED svetielka, ktoré sa aktivujú stlačením tlačidla na ľavej alebo pravej rukoväti podľa smeru, kde chcete odbočiť. Okrem toho môžete mať zapnuté rukoväte napríklad v noci, aby vás alebo lepšie povedané obrysy bicykla videli najmä vodiči automobilov.



.Tieto blikajúce rukoväte majú vydržať 2500hodín, kto

si to ale bude pamätať:-) Inak tento dizajn vyhral prvú cenu inovácií v Bádensku Württembergsku ako aj cenu za vizionárstvo na Velocity global vo Viedni. A čo stojí celá táto sranda? Cca.42 Euro.
zdroj: <http://en.blinkergrips.com/>

Automat na prilby.

Určite asi každý z vás si už kupoval z automatu kávu, lístok alebo nejaký keks. V Bostone vymysleli ako doplnok pre ľudí, ktorí by chceli využiť verejné bicykle aj automat na prilby. Ten by mal ľuďom predávať prilbu podľa ich veľkosti a zabezpečiť ich hlavu. Odhad nákladov na požičanie prilby je celkom optimistický, že len 2 doláre:-) Keď už prilbu nepotrebujú, môžu ju vrátiť. Automat navrhli na MIT v roku 2011. Odvtedy už úspešne založili spoločnosť na výrobu týchto automatov. Okrem toho automaty dokážu poskytnúť informácie o trasách a rôznych iných akciách po meste. Navyše samotný automat by mal byť poháňaný na solárnu energiu.

Tak som zvedavý ako to nakoniec dopadne.



zdroj: <http://www.helmet-hub.com/machine.html>

Predstavujeme krajských cyklokoordinátorov.

Marián Gogola

Ako vieme, okrem národného cyklokoordinátora, boli nominovaní aj krajskí cyklokoordinátori. Niektorí sú známejší, iní nie, preto sme im položili 4 základné otázky a to:

1. Mohli by ste sa stručne predstaviť?
 2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?
 3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
 4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
- Nevynechali sme ani národného cyklokoordinátora. Tu si môžete prečítať ich odpovede:

Košický kraj: Nominovaná: Ing. Adriana Šebešová

1. Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)
Ing. Adriana Šebešová, Košický samosprávny kraj, Odbor kultúry a cestovného ruchu, vedúca referátu cestovného ruchu

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?
Najmä v zmysluplnom využívaní získaných skúseností a

informácií a ich prenášanie na príslušnú úroveň.

3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
V rokoch 2010-2013 som pôsobila ako koordinátorka na projekte „BICY – Cities & Regions of Bicycles“, prostredníctvom ktorého sa nám podarilo nadviazať efektívnu komunikáciu s aktérmi pôsobiacimi v tejto oblasti, získať údaje o stave v oblasti cyklistickej mobility, podporiť rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v kraji a pripraviť podklady pre ďalšie projekty.

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
Za silnú stránku v rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky v Košickom kraji považujem skutočnosť, že bicykel je pozitívne vnímaný a pomerne často využívaný obyvateľmi nášho kraja. Aj keď je často chápaný len ako voľno časová aktivita. V kraji existuje sieť vyznačených cykloturistických trás, ale z dôvodu nízkej miery koordinácie riešenia cyklistickej dopravy a cykloturistických trás v regionálnom kontexte, chýbajú vyhovujúce prepojenia.

Banskobystrický kraj. Nominovaný: Mgr. Imrich Fekete

1. Volám sa Mgr. Imrich Fekete a pracujem na Úrade Banskobystrického samosprávneho kraja, Odbore regionálneho rozvoja, Oddelení cestovného ruchu ako odborný referent. Mojou pracovnou náplňou je : Podpora prípravy a realizácia regionálnych ekologických trás pre nemotorovú dopravu Podpora budovania drobnej infraštruktúry v strediskách cestovného ruchu Podpora značenia turistických trás v BBSK Identifikácia investičných príležitostí cestovného ruchu v kraji – analýza ponuky voľných plôch a objektov pre investície v cestovnom ruchu Zúčastňovať sa na vypracovaní koncepčných a strategických dokumentov rozvoja cestovného ruchu na území BBSK. Pripomienkovanie konkrétnych právnych noriem a návrhov ich úprav Podieľať sa na implementácii projektov zo štrukturálnych fondov EÚ

Podieľať sa na vygenerovaní návštevnických atraktivít v BBSK
Zúčastňovať sa na príprave a zabezpečení programov medzinárodnej spolupráce BBSK s inými regiónmi.
Spolupracovať s ústrednými orgánmi ŠS pri realizácii štátnej politiky cestovného ruchu
Zúčastňovať sa prerokovávaní jednotlivých stupňov spracovania územnoplánovacích dokumentácií miest a obcí na území BBSK
administrácia a editovanie web portálov BBSK

2. V rámci svojich kompetencií a reálnych možnosti budem pomáhať v činnostiach ktoré pomôžu rozvoju cyklistickej dopravy v Banskobystrickom samosprávnom kraji.

3. S riešením problematiky cyklodopravy mám bohaté skúsenosti, nakoľko som aktívne pracoval a pracujem na niekoľkých rozvojových projektoch cyklodopravy v Banskobystrickom samosprávnom kraji.

4. Silné stránky:
Rastúci záujem miest, obcí a štátnych organizácií o rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky
Záujem obyvateľstva o cykloturistiku a cyklodopravu vo všeobecnosti
Pomerne silná iniciatíva občianskych združení k rozvoju cyklodopravy a cykloturistiky
Vysoko atraktívne územie z pohľady cykloturistiky a cestovného ruchu
Hustá sieť cykloturistických trás na území Banskobystrického samosprávneho kraja v celkovej dĺžke viac ako 2140 km
Vysoká koncentrácia atraktivít a pozoruhodností na malom území
Podrobne riešený priestorový informačný systém značenia kultúrnych a turistických cieľov

Slabé stránky:
nedostatočne využívanie existujúceho prírodného potenciálu pre rozvoj cykloturistiky, cyklodopravy a cestovného ruchu
nedostatočná údržba cyklotrás
nedostatok prostriedkov na budovanie, údržbu a značenie cyklotrás
nedostatok cyklistických komunikácií
nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom náročnosť terénu

Bratislavský kraj: Nominovaný: Mgr. Ladislav Findl.

1.Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)

Mam 51 rokov, pracujem na odbore dopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji. Mam na starosti cyklodopravu a cykloturistiku v kraji a i niektore športove akcie, ktoré súvisia s cyklistikou. Aktívne jazdim na bicykli , denne na nom dochádzam do prace, či jazdím v BSK a okolitých župách. Ročne najazdím cca 16 000 km. Okrem bicyklovania ma baví geocaching, turistika a občas si chodím i zabehať.

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?

Prínosov je viac... Z mojej dlhoročnej skúsenosti s cyklistikou, určite je prvoradá koordinácia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji, zjednotenie pohľadu na budovanie cyklotrás v kraji, určitá agitácia, pomoc jednotlivým obciam, združeniam pri riešení cyklo riešení, cyklo infraštruktúry, či rôznych športových cyklo podujatí na uzemi kraja, ale i s prepojením na susedne zupy, vzajomna informovanosť... Toto vsetko tu zatiaľ chýba.

3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

Ano, mam skusenosti s riesenim cyklistickej problematiky, vyse tri roky sa snazim riesit cyklodopravu a cyklotrasy v BSK. Samozrejme i v legislativnej oblasti som spolupracoval s Cykloalianciou, ci bratislavskou Cyklokoaliciou. Podarilo sa nam vybudovat nniekolko desiatok kilometrov cykloturistickych tras, ako prvi v Europe sme vyznacili medzinarodnu cyklotrasu EuroVelo 13 – Cesta Zeleznej opony, dobudovala sa cyklisticka infrastruktura. Pribudli i cyklisticke segregovane chodnky (napríklad medzi obcami Ivanka pri Dunaji – Bernolakovo), planuju sa dalsie cyklochodniky a cyklotrasy. Uz tretí rok v kraji mame cyklisticku sutaz „ Na bicykli detom – Zupny pohar“ . Ide o podujatie , kde je zdruzenych 6 pretekov, ci uz ide o casovky, jazdu do vrchu, ci klasicke cyklomaratony,

dalej spoluorganizujeme cyklojazdu napriec celým Slovenskom na pomoc onkologicky chorým deťom. Vypracovali sme v rámci novelizácie územného plánu kraja samostatný generel pre cyklistickú dopravu a cykloturistiku, kde máme 100 percentný nárast cyklotrás v kraji. Zlepšila sa i komunikácia medzi zupami a obcami ohľadom cyklistiky.

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

Slabých stránok je veľa...:(
Nedostatočná legislatíva, ktorá by podporovala rozvoj cyklistiky na Slovensku, chýbajú finančné prostriedky zo zdrojov Ministerstva dopravy, nakoľko plánované zdroje z európskych fondov na rozvoj cyklistiky na Slovensku nezachráni. Máme schválenú narosťu cyklostrategiu, zatiaľ len na papieri. Čas len ukáže, čo sa z nej dokáže implementovať do praxe. Veľkým problémom je spolupráca napríklad mesta Bratislava dopravných policajtov. Ťažko najst riešenie, aby to vyhovovalo obom stranám. Slabsia stránka je i nedostatočná spolupráca z Ministerstvami, ostatnými krajinami a obcami, treba najst vhodný mechanizmus, aby toto fungovalo na celoslovenskej úrovni.
Ako príklad môžem uviesť, že i keď bol už menovaný národný cyklokoordinátor a to bez diskusie z verejnosťou, tak krajskí cyklokoordinátori boli nominovaní, ale do dnešného dňa neboli menovaní...:(

Žilinský kraj: Nominovaný: Ing.Peter Mráz

1. Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)
Som zamestnancom odboru dopravy a regionálneho rozvoja ŽSK. Moja oficiálna funkcia je: „odborný referent – oblasť komunikácií“. Mojou hlavnou pracovnou náplňou je vyjadrovanie sa k cestám II. a III. triedy – k povoleniam pre nadrozmernú prepravu, pre výstavbu inžinierskych sietí, pre napojenia sa na cesty II. a III. triedy, budovanie vjazdov v rámci stavebných a kolaudačných konaní, k osadzovaniu ZaVDZ a ostatných činností, ktoré sa dotýkajú ciest II. a III. triedy a zabezpečovanie podkladov a informácií k projektom pre čerpanie nenávratných finančných zdrojov z európskych

fondov.

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?

Mám pozitívny vzťah k športu, rád športujem a samozrejme rád robím aj cyklistiku. Mám skúsenosti s projektovaním ciest a chodníkov, pretože pred týmto zamestnaním som pracoval v projekcii. Navyše mnohé cyklistické trasy v žilinskom kraji poznám, a niektoré z nich som aj osobne prešiel na bicykli. Mám aj určité nápady ako tieto trasy zlepšiť, alebo lepšie poprepájať a nápady, kde by bolo vhodné vybudovať nové.

Práca v oblasti dopravy a projekcie ma baví a verím, že ma bude baviť i práca v oblasti cyklistiky. Túto úlohu a funkciu, ktorá je vlastne v každom kraji nová, beriem ako výzvu a teším sa na ňu. Rovnako sa teším aj na spoluprácu so Žilinskou univerzitou a s Vami.

3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

Nie úplne priamo, ale pri projektovaní som sa stretol aj s cyklodopravou.

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

Slabou stránkou sú určite financie, ktoré samosprávam na riešenie cyklodopravy a cykloturizmu chýbajú a doteraz ich riešili prevažne z eurofondov, na ktoré sa spoliehajú i v novom programovom období 2014 -2020. V oblasti cyklodopravy považujem za slabú stránku nevybudovanú doplnkovú infraštruktúru a služby – požičovne bicyklov, parkoviská, odpočívadlá a obmedzená možnosť ich prepravy vo vlakoch či autobusoch

Za silnú stránku by som označil krásnu prírodu žilinského kraja, potenciál rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky, množstvo lákavých kopcov kam by sa chceli dostať aj turisti na bicykloch, a pozitívny vzťah značného množstva obyvateľstva žilinského kraja k cykloturistike.

Trenčiansky kraj: Nominovaný: Ing.Matej Tinka

1.Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)
Volám sa Matej Tinka. Mám 30 rokov. Štúdium som absolvoval na Žilinskej univerzite, fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov.
Pracujem na odbore dopravy Trenčianskeho samosprávneho kraja a moja pracovná agenda zahŕňala problematiku železničnej osobnej dopravy (analýza cestovného poriadku a pripomienkovanie jeho zmeny Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Železničnej Spoločnosti Slovensko a.s.). Ďalej sa čiastočne venujem žiadosťami na zmenu cestovného poriadku v prímestskej autobusovej doprave. Na základe opatrenia z Národnej cyklostratégie som bol od 1. júla 2013 predsedom TSK nominovaný na post cyklokoordinátora v TSK.

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?
Považujem sa za horlivého nadšenca tohto alternatívneho spôsobu dopravy. Už dlhšie sledujem dianie v niektorých krajinách v oblasti cyklodopravy aj prostredníctvom Vášho časopisu. V teréne som si odjazdil na bicykli viackrát mnohé trasy v trenčianskom kraji, kde si viem predstaviť vybudovanie samostatnej cyklistickej komunikácie. Mojou výhodou je určite odbornosť z komplexného hľadiska a čiastočný prehľad v samotnej problematike cyklodopravy a cykloturistiky.

3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
Skôr v praktickej rovine a to rekreačnou cyklistikou.

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?
V prvom kroku by sme chceli vypracovať kvalitný materiál, ktorý by zmapoval situáciu v TSK z pohľadu cyklistickej dopravy a cykloturistiky a navrhol riešenia. Tento druh dopravy zahŕňa Generel dopravy TSK, na ktorý máme podanú žiadosť a je na hodnotení u Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR. Silnou stránkou sú existujúce organizácie zaoberajúce sa cyklistickou dopravou a cykloturistikou (viaceré

cyklokluby spadajúce pod SCK, Bystricykel, <http://www.cyklopd.tym.sk/news.php>). SCK má veľmi dobre zmapovaný trenčiansky kraj a vyznačených cca 1400 km cyklotrás. Sú vydané cyklomapy a SCK vytvoril internetovú stránku www.cykloportal.sk, kde je sú okrem iného aj zaznačené cyklotrasy s GPS zameraním, informácie o zámere vytvoriť Bike park Považský Inovec. TSK má viaceré pamiatky (hrady, zrúcaniny, vodné plochy a iný pamiatky), ktoré sú vhodným lákadlom na budovanie a údržbu cykloturistických trás. Existujúci vodný kanál Váh a jej hrádza (poprípade blízka nespevnená komunikácia) je predpoklad spojenia viacerých miest a obcí cyklistickou komunikáciou s riadnym spevneným povrchom a vyznačením. Slabou stránkou je zatiaľ nejasné financovanie cyklodopravy alebo cykloturistiky (z pohľadu zo štátneho rozpočtu, navrhovanej Partnerskej dohody na roky 2014 – 2020, Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020, spolufinancovanie miest a obcí,...) TSK nemá spracovanú koncepciu rozvoja cyklistickej dopravy a na ňu nadviazané nejaké štúdie, poprípade prieskumy. Ďalej sú to faktory ako:
- pri napláňovaní cyklistickej komunikácie je hrozba veľkého množstva vlastníkov a tým zdĺhavé vysporiadanie pozemkov,
- nezáujem niektorých miest a obcí riešiť cyklistickú dopravu,
- zvyšovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy a nákladnej dopravy na cestách,
- zaostávanie z pohľadu na legislatívu,...

Prešovský kraj. Nominovaná: PhDr.Štefánia Migašová

moje meno je - Štefánia Migašová,pracujem na úrade Prešovského samosprávneho kraja od roku 2002 v pozícii odborného pracovníka najprv na oddelení cestovného ruchu od roku 2013 odborný pracovník na odbore regionálneho rozvoja. Venujem sa – tvorbe koncepčných, metodických a analytických materiálov na úrovni obce,
-príprave a implementácii projektov v oblasti cestovného ruchu, kde konečným prijímateľom je Prešovský samosprávy kraj,

-spolupracujem s ústrednými orgánmi štátnej správy pri realizácii štátnej politiky cestovného ruchu v SR,
-spolupracujem s podnikateľskými subjektami pôsobiacimi na území PSK, atď.

otázka č. 2 – úlohu krajského cyklokoordinátora budem robiť prvý raz

otázka č. 3 – osobné skúsenosti s cyklodopravou alebo cykloturistikou mám len vo forme písania žiadostí o nenávratný finančný príspevok

otázka č.4 – silné a slabé stránky týkajúce sa cyklodopravy – cykloturistiky, to si musím ešte pozrieť.

Apropo, poznáte národného cyklokoordinátora? Nominovaný a schválený:Ing.Peter Kľučka

1.Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)
Pracujem na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, na Inštitúte stratégie, kde sa venujem rozvoju nemotorovej dopravy, cyklistickej dopravy v integrácii s rozvojom verejnej osobnej dopravy na Slovensku.
V tejto oblasti pracujem už od skončenia štúdia a to na Železniciach Slovenskej republiky, Dopravnom podniku Bratislava, Bratislavskej integrovanej doprave, Slovenskej autobusovej doprave ako aj na Magistráte hlavného mesta SR Bratislavy.
Vo voľnom čase sa venujem vytrvalostnému behu, rekreačnej cyklistike a turistike.
Na cestu do práce používam už roky bicykel.

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe cyklokoordinátora?
Vo využití dlhoročných skúseností ,znalostí a kontaktov z práce v oblasti podpory rozvoja verejnej osobnej dopravy vo sfére štátnej správy ako aj v uvedených organizáciách prevádzkujúcich verejnú osobnú dopravu v rámci integrácie cyklistickej dopravy z ostatnými druhmi dopráv.
3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy

alebo cykloturistiky v SR?
Od môjho nástupu na Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR 1. januára 2012 som sa spolu s ostatnými nadšencami a priaznivcami cyklistiky intenzívne venoval príprave Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike. V súlade s mojim pôsobením na ministerstve spolupracujem veľmi úzko a konkrétne aj so Sekciou cestovného ruchu, ktorej významnou súčasťou je aj cykloturistika. Nemenej dôležitým je aj moja spolupráca s oddelením Bezpečnosti cestnej premávky MDVRR SR, ako aj s Odborom komunikácie nášho ministerstva.

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky v SR?
Záujem ľudí presadnúť na bicykel a využívať ho nielen ako prostriedok na využitie voľného času, ale aj ako každodenný dopravný prostriedok na cestu do práce, školy, za nákupmi, zábavou.
Enormne rastúci záujem starostov obcí, primátorov obcí a predsedov regiónov o rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Medzi tie slabé by som zaradil:
Nedostatočné vnímanie potreby riešenia rozvoja mobility a jej minimálna reflexia vo väčšine územných plánov a generelov dopravy.
Slabá propagácia a osвета v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v jednotlivých regiónoch Slovenska.
Nedostatočná podpora cyklistickej dopravy v oblasti bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, kde za najväčšiu chybu považujem zanedbanie permanentnej dopravnej výchovy populácie , počnúc už od materskej školy.

Cyklo- infraštruktúra vo Viedni.

Marián Gogola

Mesto valčíkov je určite zaujímavé aj z pohľadu cyklistov. Nie je to typicky cyklomesto. Samotná delba prepravnej práce v prospech cyklistov je okolo 6%, ale netreba sa tomu až tak čudovať. Jednak z pohľadu dopravného systému má Viedeň skutočne výbornú verejnú osobnú dopravu, ktorá je integrovaná po celom regióne (nazýva sa to VOR) a jednak na Viedeň sa možno pozeráť s podobnou analógiou akou sa začalo

predminulý rok rozvíjať cyklodoprava v Bratislave. V 70 rokoch minulého storočia začali najskôr neziskovky a organizácie priateľské k životnému prostrediu debatu a akcie, ktoré mali za cieľ spropagovať cyklodopravu vo vtedy motorizovanom meste. V rámci Velocity 2013 vo Viedni som mal možnosť aj otestovať dopravnú infraštruktúru, takže nech sa páči

Čo sa týka cykloinfraštruktúry, tak, áno tu majú rozvinutú. Čo sa ale týka vhodnosti, resp. technických riešení, povedal by som to, že je to tak 50 na 50. Teda 50 % dobrých riešení a 50 % zlých riešení.

Pekne majú riešenú infraštruktúru, čo sa týka umožnenia zaparkovania bicyklov, kde skutočne univerzálne stojany nájdete hľadám pred každými potravinami.





Na miestach, kde sa križujú s chodcami, ich majú aj pekne zvýraznené na červeno.

V centre Viedne, na dopravných okruhoch alebo „ringoch“, sú cyklisti vedení po chodníkoch. To je prvý problém, že v miestach stretávania sa s chodcami, nájdete na zemi roztrúsených viacero dopravných značiek a niekedy máte problém skutočne vyznať sa, kade máte ísť. Cyklocestička vás napríklad povedie popri zastávke, ale od zastávky už musíte ísť kúsok po ceste, potom vás zase vrátia na cestičku pre cyklistov, ktorá je miestami spoločná s chodcami. No niekedy mi to pripadalo, akoby im to projektoval niekto Slovenska

Dá sa povedať, že vždy majú označený začiatok cestičky pre cyklistov, koniec ako tomu je u nás, nemajú skoro nikde.

Časť infraštruktúry je vedená dobre na cestičke pre cyklistov povedľa hlavnej komunikácie. Časť spoločne s chodcami, ale aspoň opticky oddelená.





Pekne integrovali aj stromček medzi cyklotrasou.
Na miestach, kde je to možné, dali aj spoločné priechody pre chodcov a cyklistov.

V prípade križovaní, majú celkom dobré riešené aj odbočenia, či už priame alebo nepriame.



V samotnej historickej časti cyklisti nemajú zvlášť infraštruktúru, ale na orientáciu slúžia malé piktogramy v červených obdĺžnikoch, ktoré odporúčajú cyklistom, že kade majú ísť. Lebo môžete ísť pokojne aj po iných cestách ale natriasanie po mačacích hlavách, veru nie je to pravé orechové.





Apropos,
klasické menšie
semafory mali
2x znázornenú
červenú.

Zaujali ma aj iné ikonky na semafóroch pre cyklistov. Niekde majú namiesto cyklistu z boku, znak cyklistu spredu, teda ak má stáť, tak je to ikonka cyklistu spredu ako stojí vedľa bicykla. Teda kto to nepozná, musí chvíľku rozmýšľať, čo to je.



V jednosmerkách
majú cyklisti
väčšinou prejazd
dovolení.



Majú aj niečo ako cyklistickú
ulicu, teda ulicu, ktorá je
upravená tak, a by po nej
mohli cyklisti prejsť, pričom
pre automonily je prejsť
zakázaný. Tie vždy musia
ulicu opustiť priečne, pričom
cyklisti sa môžu pohybovať
po ulici aj pozdĺžne.





A ešte dôležitý detail, v prípade rekonštrukcie sa pamätá aj na cyklistov.



Na spoločné využívanie priestoru cyklistami a chodcami majú upozornenia, že sa nachádzajú v tzv. ohľaduplnej zóne.

Žiadne
zbytočné lesy
dopravných
značiek, ale
kooperácia.

Ako cyklista k manželke prišiel

Jožko - cyklista

„Vy teda chcete vedieť ako som sa zoznámila s mojim manželom?“, spýtala sa pani Janka, dlhoročná manželka úspešného účastníka mnohých cyklistických pretekov.

„Bolo to pred tridsiatimi rokmi a o svete a živote som toho veľa nevedela. Mala som malé skúsenosti s láskou, bozkávala som sa sem-tam s chlapcami, ale to boli samopašné bozky. Snívala som o princovi ktorý na bielom koni preskočí cez bariéru všedných dní a bude ochotný pre mňa riskovať vlastný život. Vtedy vstúpil do môjho života on, Karol. Nie na bielom koni ale horskom bicykli na guľášovej slávnosti ktorú organizovali poľovníci s cyklistami.

Sprvu som si ho nevšímala, bol akýsi tichý a nenápadný ako väčšina ktorí radšej držia zatvorenú pusku aby sa vyhli konzumácii nechutných mušiek.

Keď ma požiadal o tanec nebola som tomu rada. Radšej by som tancovala s fúzatým poľovníkom, ktorý mi už niekedy dvoril. Prijala som jeho vyzvanie do tanca po tom, čo fúzač vliadol do seba vodku s pivom a ani brvou nehol. Pri tanci nehovoril, ale po jeho skončení ma odviedol k lavičke pri vode a nesmelo začal hovoriť o bicykli. Ani do očí sa nepozrel, len stále pozeral na zaparkovaný bicykel a poťahoval nosom akoby plakal. Keď som sa konečne ozvala, že mi je zima, poprosil ma o vreckovku pre šťastie pri jazde. Súhlasila som pod podmienkou, že ma raz zoberie na cyklistický výlet aby som skúsila to, o čom tak pútavo dokázal hovoriť. V noci som často nespala a spomínala na neho. Stalo sa. Čoskoro sme sa vzali a sme veľmi šťastní“.

„Ste zvedaví ako som spoznal svoju ženu?“, spýtal sa trochu zadivene Karol. „To je celkom obyčajná historka. Bol som na guľášovej slávnosti a deň pred tým som na cyklotúre prechladol tak, že som ledva hovoril. Navyše som vreckovku nechal doma, a tak som poprosil prvé dievča či by mi nedarovala tú svoju. Ale prosím vás, mojej žene to nehovorte. Je trochu romantická a vymyslela si príbeh, ktorý ju robí šťastnou“.

Bezpečnosť cyklistov

2.časť

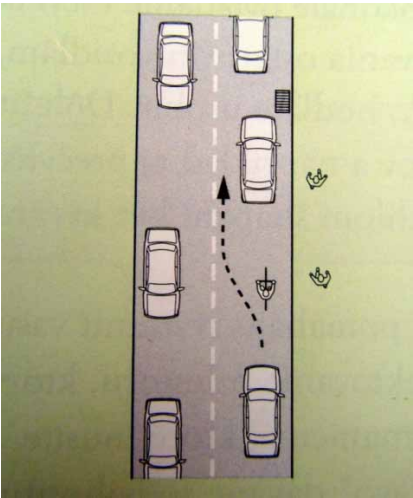
Ján Šimčík

Milí čitatelia prinášam Vám 2. časť z Metodiky bezpečnosti cyklistov v cestnej premávke z mojej diplomovej práce.

Bicyklom v hustej premávke

V hustej premávke by mal cyklista jazdiť iba vtedy, ak nemá inú možnosť. Hoci cyklisti majú právo jazdiť po väčšine ciest, sú aj cesty, ktoré sú jednoducho pre bicykel príliš nebezpečné. Pre samotného cyklistu nie je veľmi príjemná jazda hustou premávkou, a teda je určite je pre cyklistu bezpečnejšie a príjemnejšie nechať si na cestu viac času a použiť cestu so slabšou premávkou. Premávka sa na určitých cestách môže výraznejšie meniť podľa hodín. Treba poznať svoje okolie a vyhnúť sa cestám v okolí škôl, tovární, a to hlavne na začiatku a na konci dňa. Ak sa, ale hustej premávke cyklista nedokáže vyhnúť mal by byť veľmi opatrný, a hlavne viditeľný pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista by mal rátať, že bude častejšie nútený zastavovať a rozbiehať sa, preto sa odporúča mať nastavený ľahší prevod, nie najľahší. Vďaka ľahšiemu prevodu sa tak bude môcť rozbiehať plynulejšie a bez väčšej námahy.

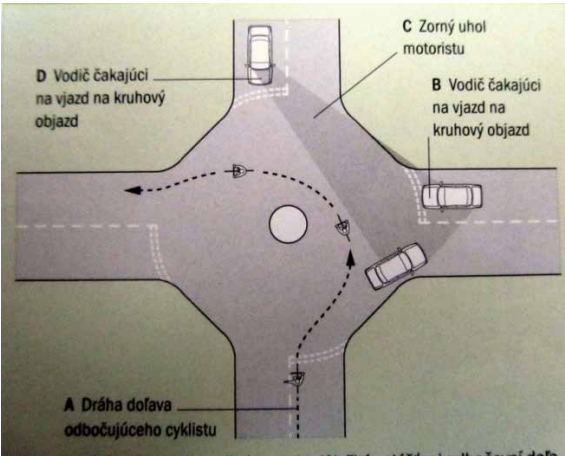
V hustej, pomaly sa pohybujúcej premávke sa cyklista zaradí do prúdu vozidiel a pre jeho bezpečnosť by mal jazdiť ďalej od okraja vozovky ako zvyčajne (obr. č.1). Tým zabráni vodičom, aby ho vodiči predbehli a vytlačili na kraj vozovky. Cyklista sa tým vyhne kanalizácií a aj chodcom, ktorí ho nemuseli vidieť ani počuť, a tak vošli na vozovku. Keď to podmienky vodičom dovoľia, vždy vás obídu a ostatní jazdci vzadu vás lepšievidia.



Obr. 1 Zaradenie sa v hustej premávke

Ďalšie tipy pre bezpečnejšiu jazdu v premávke

Bezpečne cez kruhový objazd

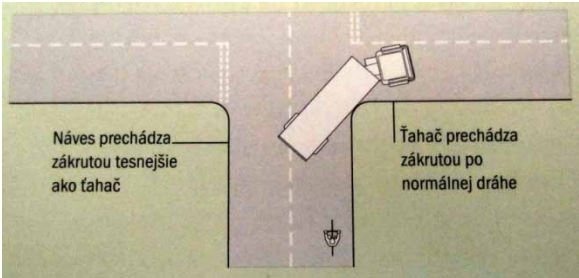


Obr. 2 Prejazd cez kruhový objazd

Na kruhových objazdoch (obr.č.2) je očný kontakt veľmi dôležitý, zvlášť pri odbočovaní doľava (A). Vodiči sú zvyknutí, že motorové vozidlá jazdia vyššou rýchlosťou, a tak nemusia dôsledne sledovať premávku na kruhovom objazde. Namiesto toho sa môžu sústrediť na to, čo vchádza na objazd (B). Ak cyklista predstavuje malý objekt, ktorý sa nemusí dostať do zorného poľa

vodiča (C). Cyklista musí sledovať vodičov čakajúcich na vojdenie na objazd (D) a registrovať kam hľadia. Ak nepozerajú naňho je nutné zvýšiť pozornosť. Je nutné zvýrazniť konanie a zreteľne signalizovať miesto, na ktorom cyklista kruhový objazd opustí.

Predvídanie dráhy vozidiel s návesom



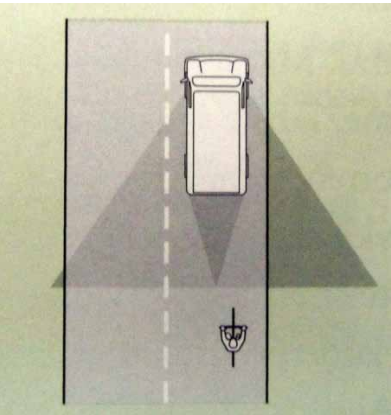
Obr. 3 Predvídanie dráhy vozidiel s návesom

Pri odbočovaní si uvedomte, že vozidla s návesom majú inú dráhu ako autá, motocykle či bicykle. Ťahač a náves prechádzajú zákrutou po rozličných dráhach, a preto sa držte viac vzadu (obr. č.3). Ťahač sa pred odbočením vysúva mierne do stredu vozovky a náves ho nasleduje v ostrejšom uhle, často sa približuje až k okraju vozovky.

Taktiež aj keď idete po hlavnej ceste a zľava vidíte odbočovať vozidlo s návesom, alebo autobus, buďte opatrní a dávajte pozor, lebo pri odbočovaní sa vysúva mierne do stredu vozovky, a ak je to užšia cesta niekde v uliciach miest vysunie sa určite viac do protismeru. V tomto prípade buďte ohľaduplní a nechajte mu nato dostatočný priestor, a ak je to možné dajte mu prednosť a umožniť mu tak urobiť manéver, aj keď ste na hlavnej.

Nevchádzajte do mŕtveho uhla

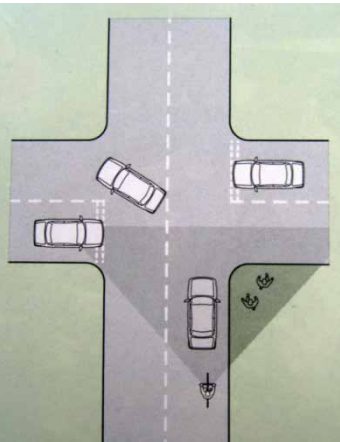
Dodávky, nákladné vozidlá a autobusy majú za vozidlom mŕtvy uhol, teda priestor, ktorý nevidno v bočných spätných zrkadlách kvôli karosérii. Cyklista jazdiaci za takýmto väčším vozidlom by mal zvýšiť svoju pozornosť a udržiavať od vozidla odstup (obr. č.4). Ak cyklista nevidí spätné zrkadlá nevidí ho ani vodič.



Obr. 4 Mŕtvy uhol

Používajte zorné pole

Pre cyklistu je najdôležitejšou vlastnosťou v cestnej premávke vidieť. Na obr. č.5 je zvyčajné zorné pole cyklistu. Na zlepšenie periférneho videnia myslite na jeho ohraničenie a vedome sledujte hranice zorného poľa. Otáčajte hlavou, aby ste prezreli čo najširší priestor. Ustavične sledujte cestu a počítajte s možným ohrozením, ako sú vozidlá križujúce vašu dráhu alebo čakajúce na vedľajšej ceste, a tiež chodci na chodníku, ktorí vám môžu vbehnúť do cesty.



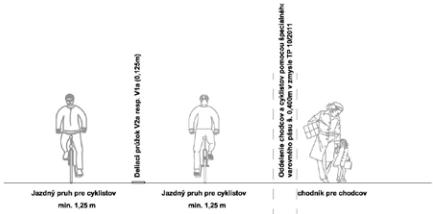
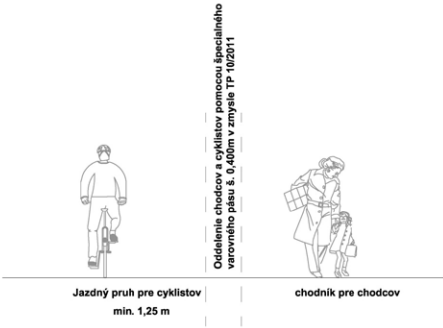
Obr. 5 Zorné pole cyklistu

Oddelenie chodcov a cyklistov

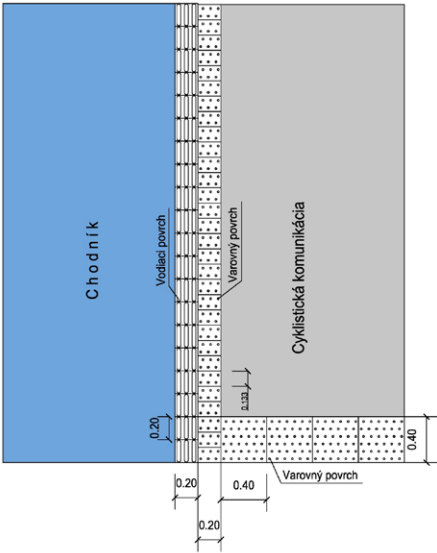
(TP – cyklistická infraštruktúra)
Radovan Červienka

Oddelenie cyklistov a chodcov môže byť realizované štyrmi spôsobmi

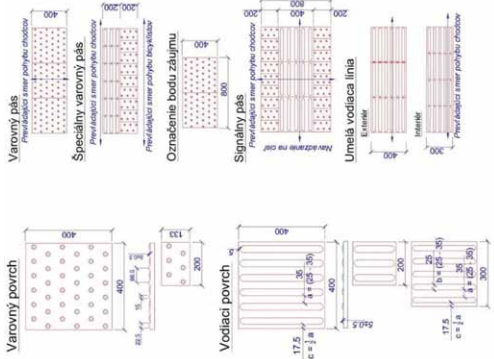
1 – pomocou špeciálneho varovného pásu
Špeciálny vodiaci pás sa navrhuje v zmysle TP 10/2011. Pozdĺž cyklistickej komunikácie sa kladie špeciálny varovný pás ktorého šírka je 0,400m. Z toho je 0,200 m varovný povrch a 0,200 m vodiaci povrch, pričom vodiaci povrch je umiestnený na strane chodcov. Na začiatok cyklistickej komunikácie, ak je zo stretom chodcov sa osadí varovný povrch o šírke 0,400m.



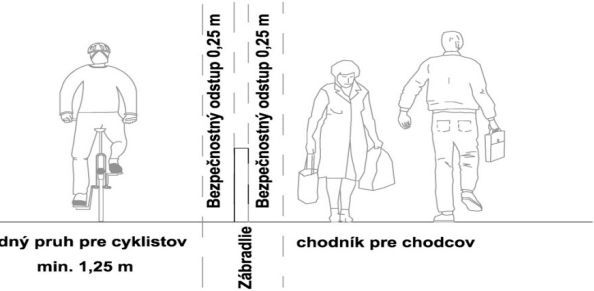
Vzorové priečne rezy pre oddelenie chodcov a cyklistov



Použitie dlažby na komunikácií

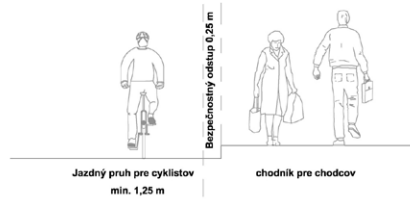


2 – Deliacim pásom
Šírka deliaceho pásu je minimálne 0,5m. Využíva sa v miestach kde je veľký počet cyklistov alebo chodcov. V mieste deliaceho pásu sa odporúča umiestniť deliaci prvok, ktorý znemožní prechádzanie chodcom do cyklistickej časti



Vzorové priečne rezy pre oddelenie chodcov a cyklistov pomocou deliaceho pásu.

3 – Obrubníkom
V prípade ak obrubník je vyšší ako 0,2 m je nutné uvažovať z bezpečnostným priestorom



Vzorové priečne rezy pre oddelenie chodcov a cyklistov pomocou zvýšeného obrubníku.

4 – Vodorovným dopravným značením

Oddelenie vodorovným dopravným značením sa používa len vo výnimočných prípadoch a to hlavne už na existujúcich komunikáciách na ktorých sa nevykonáva žiadna rekonštrukcia. Ide o dočasné riešenie. Medzi cyklistov a chodcov sa umiestni biela vodorovná čiara V1a zo šírkou 0,125m.

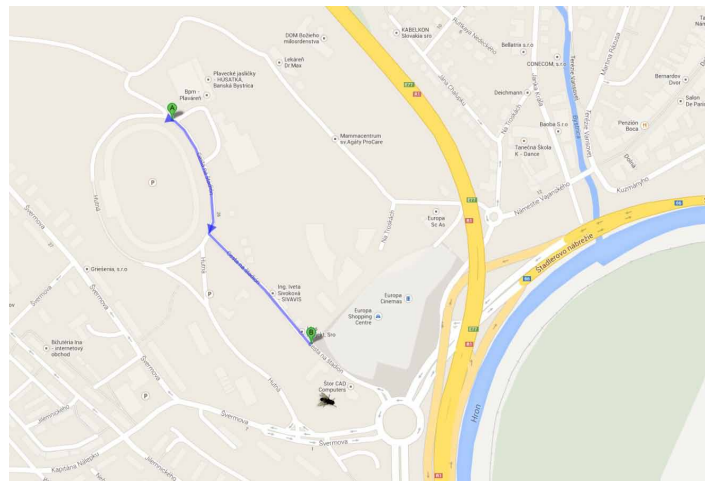


V Banskej Bystrici vyrástla prvá cyklistická komunikácia

Radovan Červienka

Hlavné mesto stredného Slovenska pokračuje v začatej stratégii zvyšovania podielu cyklistov v meste. Po spracovaní generelu cyklistickej dopravy a po súťaži na cyklostanovište vyznačilo prvú jednosmerku s obojstranným pohybom cyklistom.

Cyklokomunikácia sa nachádza blízko obchodného centra Európa a smeruje k plavárni po ulici Cesta na štadión

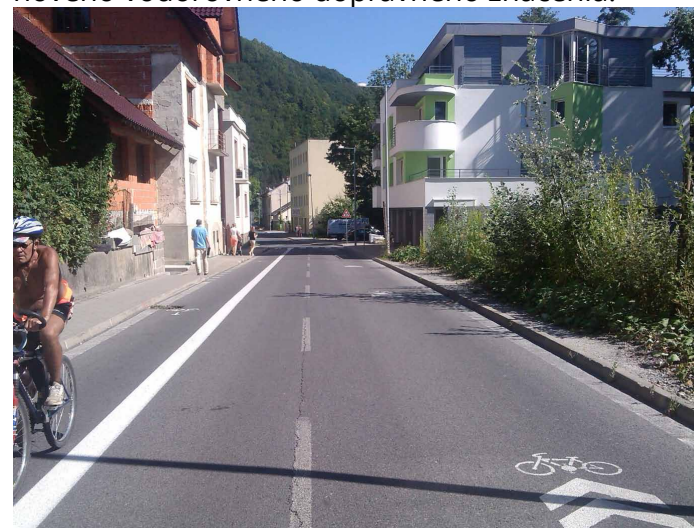


Celková dĺžka cyklokomunikácie je cca 450m a nájdete tu všetky typy cyklokomunikácií.

Začiatok je vyznačený dopravnou značkou jednosmerná ulica s obojsmerným pohybom cyklistov. Následne sú cyklisti vedený v jednom smere po cyklistickom pruhu a v druhom po cyklokoridore.



Na obrázku vidno, že šípky sú malé. Žiaľ aj kvalita vodorovného značenia nie je veľmi vysoká, čo bude mať za následok veľmi rýchle zodratie a nutnosť ďalších finančných prostriedkov na striekanie nového vodorovného dopravného značenia.



Pohľad smerom k SC Europa



Na konci jednosmerky sa pripája cyklopruh k chodcom.



A cyklistický pruh pokračuje ako cyklistická cestička. V tomto prípade však to nie je cyklistická cestička ale cyklopruh. Teda značka tam mala byť trocha

iná. Avšak na dĺžke cca 50m to nevadí.



Parkovanie na cyklistickej cestičke (po správnosti pruhu) je tu asi bežné. No po zalarmovaní polície boli zaznamenané Evidenčné čísla vozidiel. Inak policajti boli celkom slušní a slušne udeľovali aj všetkým pokuty čo chodili v jednosmerke do protismeru po 150€.

Do cyklistických pruhov umiestnili aj dočasné značky pre vozidlá, aby nechodili do protismeru.

Na záver môžeme konštatovať že až na pár malých nedostatkov (malé šípky, nekvalitné vodorovné značenie, či zle označená komunikácia) ide o výborný začiatok realizácií cyklistických komunikácií v Banskej Bystrici. V tomto prípade však cyklisti veľmi trpia nedisciplinovanosťou vodičov, ktorý jazdia v jednosmerke stále do protismeru alebo po cyklistickom pruhu.



BRATISLAVČANIA ZÁVISLÍ NA AUTÁCH?

415 000 obyvateľov
239 369 osobných áut

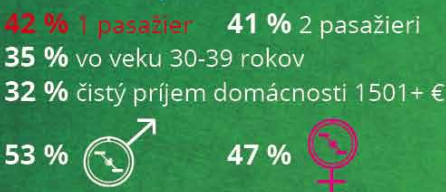


AUTOMATIKA?

Formy dopravy, ktoré obyvatelia Bratislavy využívajú denne



Demografia vodičov



Mám auto, no nemám ho kde zaparkovať

77 % opýtaných považuje dopravnú a parkovaciu situáciu v BA za zlú

• Spoplatnenie využívania osobného automobilu



Z nich 60 % preferuje mýto

• Rezidenčné parkovanie
76 % thumbs up

Prečo sa zbaviť závislosti?

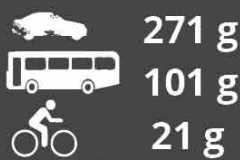
Náklady (kúpa, údržba, opravy)



1km jazdy autom stojí naše mesto takmer 1 €

- možnosť využiť na iné projekty (školy, kúpaliská, parky)

Emisie/na osobu na 1 km



Auto vs. Bicykel (priestor)

Na jedno parkovacie miesto pre auto sa zmestí 12 bicyklov

12 x bicykel = 1 auto



Priemerná rýchlosť počas dopravnej špičky

bicykel 14km/h auto 10 km/h

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad, Európska komisia, BicyBA, VCO, OAMTC, Wiener Linien European Cyclists' Federation. Pripravené v rámci UNDP/GEF projektu Udržateľná doprava v Bratislave www.udvb.sk, FB: Udržateľná doprava v Bratislave, Twitter: @doprava_ba design by peciar. (C)



උපදෙසක්ද නැතිව, පාහේ, නිසේ, ජිලිගේ, ජවලගේ, සමස්තයෙන්, ඔබගේම ඔබගේ...

ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම

Parkovanie bicyklov

Voľte také zaparkovanie bicykla aby ste mohli pripevniť kostru bicykla a nie len koleso.

Radovan Červienka

Súťaž o najlepšiu bakalársku alebo diplomovú prácu.

Vážení študenti, ak ste napísali tento školský rok nejakú zaujímavú diplomovú alebo bakalársku prácu, ktorej témy súvisí s cyklistickou dopravou, pošlite nám ju, možno získate zaujímavú cenu.:)

Redakcia



Parkovisko na Sihle

Foto Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 8 Rok 2013 Ročník IV 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.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

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. Soňa Šestáková

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Radovan Červienka

Ing. Marián Gogola, PhD.

ing. Martin Bolo

sestakova@vud.sk

jaroslav.martinek@cdv.cz

rado.cervienka@gmail.com

info@mulica.sk

bolo@vud.sk

Spolupracovníci: Jana Benke, Ján Rozbora, Ján Šimčík

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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