

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Máme za sebou výnimočný september, v ktorom sa uskutočnila jedna pre nás vrcholných udalostí a to už tretí ročník konferencie Cyklistická doprava 2011. Preto aj toto číslo bude výnimočné, okrem akcií, ktoré boli v rámci Európskeho týždňa mobility vám prinášame aj články niektorých autorov, ktorí na konferencii vystupovali. Konferencia okrem zhrnutia uplynulého roka načrtla témy, ktorými by sme sa mali spoločne zaoberať, ak to s rozvojom podmienok pre cyklodopravu myslíme vážne. Veď uznáte sami, že sme iba na začiatku.

Príjemné čítanie.
Marián Gogola/redakcia



Index.

Z domova.

Zo sveta.

Čo priniesol tretí ročník konferencie Cyklistická doprava 2011

Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky

Dopravno-inžinierske problémy riešenia cyklistickej dopravy v našich sídlach.

Pripravované zmeny pre cyklistov v zákone o cestnej premávke a príslušnej vyhláške.

Vybudovanie cyklotrasy v rámci projektu Belianske Tatry - spolu a lepšie a ďalšie perspektívy jej dobudovania až na poľskú hranicu.

Z domova.

Základný kameň cyklomostu postavený.

Cyklomost, ktorý spojí bratislavskú Devínsku Novú Ves a rakúsku obec Schlosshof bude stavať konzorcium Ingsteel a Doprastav. Bratislavský župan Pavol Frešo podpísal vo štvrtok zmluvu so staviteľom. „Cyklomost vznikne na mieste, kde bola železná opona. Veľmi ma teší, že namiesto tejto železnej opony, za ktorou ľudia museli 40 rokov žiť, bude teraz most, ktorý tieto dve krajiny a dva brehy spojí,“ povedal župan. Na rieke Morava bude most jedným z prvých, župan verí, že k nemu pribudnú aj ďalšie.

Slávnostný akt poklepávania základného kameňa cyklomostu sa uskutoční v nedeľu 25. septembra 2011 o 16:30 v Devínskej Novej Vsi, ulica Na mýte (viď mapa v prílohe). Podujatia sa zúčastnili predseda Bratislavského samosprávneho kraja Pavol Frešo, 1. podpredseda vlády SR a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ján Figel', minister zahraničných vecí SR Mikuláš Dzurinda, Landeshauptmann spolkovej krajiny Dolné Rakúsko Erwin Pröll, primátor Bratislavy Milan Ftáčnik, starosta Devínskej Novej Vsi Milan Jambor a generálny riaditeľ spoločnosti Ingsteel spol. s r.o. Anton Bezák. Po slávnostnom poklepaní kameňa bude fototermín, brífing je naplánovaný po skončení slávnostného aktu.

Cyklomost medzi Devínskou Novou Vsou a obcou Schlosshof bude postavený v historickej trase a bude slúžiť pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchrannú službu. Z celkovej dĺžky lávky 955 metrov tvorí oceľová mostná konštrukcia 525 metrov, šírka lávky je 4 metre, čo umožňuje prejazd vozidiel záchranných zložiek. Cyklisti pri jazde mostom prekonajú výškový rozdiel 7m. Výška mosta nad hladinou Moravy umožní v budúcnosti bezpečnú plavbu po rieke. Most sa po jeho postavení stane dôležitým spojovacím článkom regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás.

Projekt je podporený v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013 (projektoví partneri: Spolková vláda Dolné Rakúsko, BSK, Hlavné mesto SR Bratislava a Devínska Nová Ves). Bratislavský kraj financuje nájazd na most na slovenskej strane a 62,86% oceľového mosta (náklady sú rozdelené podľa štátnej hranice). Schválený príspevok pre BSK v rámci žiadosti je 2 792 699,97 € pri povinnom 5% spolufinancovaní z vlastných zdrojov.

V Žiline otvorili cyklodielňu RECYKEL

V Žiline včera slávnostne otvorili cyklodielňu RECYKEL, ktorá bude slúžiť pre občanov, ktorí sa chcú svojpomocne naučiť opravovať svoje bicykle. Otvorenie zahájila maďarská skupina Bélaműhely, ktorá do svojho koncertu zatiahla aj divákov. Dielňa bude zatiaľ otvorená iba v pondelok, utorok a sobotu pričom sa bude zameriavať aj na rekonštruovanie starých elegantných mestských bicyklov.

viac: <http://mulica.sk/index.php/zilina-ma-novu-cyklodielnu-recykel/>



Pozvánka na konferenciu o horskej turistike.

Bajkeri, prídte urobiť niečo užitočné pre budúcnosť horskej cyklistiky! Budte pri tom, keď sa začne formovať nová história rekreačného využitia lesa. Prídte sa zúčastniť prvej konferencie venovanej rekreačnému využitiu lesa so zameraním na horskú cyklistiku!

Cieľom dvojdnovej pracovnej konferencie, ktorá sa uskutoční 20. a 21. októbra 2011 v Banskej Štiavnici je predstavenie horskej cyklistiky zástupcom všetkých dotknutých strán, inicializovanie dlhodobého dialógu a riešenie niektorých aktuálnych problémov, ktoré obmedzujú plný rozvoj MTB na Slovensku. Zúčastnia sa jej zástupcovia ministerstiev, orgánov ochrany, vlastníkov a správcov lesov, samospráv, podnikateľov v turizme a budovateľov horských cyklotrás. Konferenciu organizuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja spolu s Mestom Banská Štiavnica, partnerom je Bajkom k tajchom.

Všetci horskí cyklisti sú na konferencii vítaní. Vyzývame predovšetkým tých bajkerov, ktorí majú dobré nápady a užitočné skúsenosti, vedúce ku zlepšeniu situácie. Na konferencii bude možnosť vystúpiť v panelovej diskusii, alebo sa zúčastniť na práci pracovnej skupiny, ktorá navrhne riešenia.

Súčasťou konferencie bude prehliadka trás projektu Bajkom k tajchom a po jej skončení sa bude po trasách bicyklovať. Prídte stráviť užitočný a súčasne zábavný čas do prostredia očarujúcej Banskej Štiavnice.

Webová stránka konferencie a registrácia: <http://www.bajkomktajchom.sk/konferencia>

Ďalšie informácie: Igor Kuhn, MsÚ Banská Štiavnica, email: igor.kuhn@gmail.com, 0918 638 675



උපැලඳුරු වූ ඔබේ ජීවිතය, ආර්ථිකය, සෞඛ්‍යය, ශිෂ්‍යය, වෘත්තීයය, සම්බන්ධතා, ආර්ථිකයේ භූමිකාව...

ඔබේ ජීවිතයේ සියලුම දේ



Z domova.

Projekt umeleckých cyklostojanov v Bratislave uskutočnený

Po viac ako trištvrte roku príprav sa podarilo osadiť prvé dva umelecké cyklostojany. Projekt podporila komunitná nadácia Bratislava, MČ Staré mesto a SLOVNAFT, a.s. Sochári Matej Rosmáň a Dionýz Troško odviekli kusisko práce a svoje sny dali do reálnej železnej podoby. Nad celým projektom bdela cyklokoalícia a autorom myšlienky, resp. človek ktorý priniesol fúziu funkčnosti a krásy bol Tomáš Peciar. Stojany sa osadili počas umeleckej cyklojazdy Critical Mass a odhalovala ich starostka Starého mesta BA Tatiana Roszová, samotný autori sôch, autor projektu ako i zastupiteľ hlavného Donora. Príhovor bol milý a vtipný, lebo ako inak sa hovorilo do megafónu za účasti masy stoviek cyklistov. Stojan umiestnený na Hviezdoslavovom námestí pred budovou VŠMU symbolizuje diamant, tolko krát omieľaný symbol luxusu, ktorý predstavuje vďačný objekt v výtvarnom umení. Toto spojenie s funkčnosťou je však výnimočné. Druhý stojan je na Zochovej ulici pred budovou VŠMU a autor skriptovým - písaným písmom načrtnol ideu tohto projektu. Vyobrazené je slovo Dream po slovensky sen. Kapacita stojanu v plnom obsadení je niečo okolo 15 bicyklov. Okrem estetickej funkcie stojany spĺňajú aj edukačnú funkciu, snažia sa inšpirovať mladých študentov na použitie alternatívneho dopravného prostriedku a slobody s tým spojenej. Toto je Bratislavský odkaz Davidovi Byrnovi, ktorý začal podobne skrášľovať New York!

Fotky sú z inštalácie a odhalenia.

autor: Tomáš Peciar



Zo sveta.

Čerpacie stanice v Dánsku ponúkajú miesta vyhradené na servis bicyklov.

Čerpacie stanice jednej nemenovanej škandinávskej spoločnosti zaoberajúcej sa pohonnými hmotami ponúkajú na svojich staniciach možnosť pohodlného doľúčania a umytia bicykla. Poviete si aj u nás je to možné. Áno, ale určite tam nemáte vyhradené miesto, a je to skôr tolerované.

Popritom na týchto čerpacích staniciach vidieť už z ďaleka označenie miesta, kde si môžete zavesiť bicykel, aby ste si ho mohli pohodlne nafúkať alebo umyť.

zdroj: copenhagenize.com
autor fotiek: Mads Odgaard



Dôchodcovia z mesta HEERLEN dostávajú dotácie na elektrobicykle.

Holandské mestečko Heerlen sa rozhodlo podporovať ekologickú mobilitu v rámci svojich možností. Svojim občanom starším ako 60 rokov prispeje na kúpu elektrobicykla.

Na túto kampaň vyčlenilo 100 000 EURO. Na každý elektrobicykel dostanú jednotliví dôchodcovia maximálnu zľavu vo výške 400 EURO. A čo musí urobiť dotýčný dôchodca?

Najskôr si musí vybrať obchod, kde si chce kúpiť elektrobicykel, mesto totiž podpísalo zmluvu s vybranými predajňami. Následne mu predajňa zľaví z ceny bicykla určitú čiastku (napr. 200 EURO), presne toľko mu prispeje aj mesto (teda ďalšími 200 EURO). Dokopy tak ušetrí až 400 EURO. Naším dôchodcom by to hádam stačilo aj na kúpu nového bicykla.

zdroj: <http://www.heerlen.nl/Pub/Home/Home-Nieuwsberichten/Home-Nieuwsberichten-Stadsplanning/Subsidie-elektrische-fiets.html>

Reportáž.

Čo priniesol tretí ročník konferencie Cyklistická doprava 2011.

Marián Gogola

Počas uplynulých dvoch dní sa Trnava stala centrom riešenia cyklistickej dopravy na Slovensku. Organizoval sa tu totiž organizoval už tretí ročník medzinárodnej konferencie Cyklistická doprava 2011. Priestory Úradu Trnavského samosprávneho kraja nasvedčovali, že ide o serióznu akciu, na ktorej sa prezentovali a riešili zaujímavé oblasti, ktoré v súčasnosti Slovensko v oblasti cyklodopravy trápia. Konferenciu organizovalo OZ MULICA s Trnavským samosprávnym krajom.



Konferenciu slávnostne otvoril pán PeaDr. Marián Cipár (riaditeľ sekcie rozvoja Trnavského samosprávneho kraja),

ktorý povedal, že Trnavský kraj vidí potrebu rozširovať, cyklistickú infraštruktúru, ktorá môže zlepšiť jednak dopravnú ale aj cykloturistickú vybavenosť kraja.



Nasledovala prednáška Ing. Martina Halabrína, ktorý nám prezentoval aktuálne výstupy Projektu spolupráce medzi Juhomoravským a Trnavským samosprávnym krajom. Podotkol, že kraj v súčasnosti pracuje na online webovej stránke, ktorá umožní cykloturistom nájsť si zaujímavé objekty popri cyklotrasách v týchto dvoch partnerských krajoch.



Trnavský kraj následne nahradilo mesto Trnava a prednáška Ing. Miroslava Kadlíčka z mestského úradu, ktorý nám priblížil koncepciu budovania cyklotrás v tomto meste. Názorne nám ukázal ukážky nových cyklotrás alebo aj tých

ktoré sú v súčasnosti vo výstavbe.



O pripravovaných novinkách v zákone o cestnej premávke a príslušnej vyhláške prednášal Ing. Marián Gogola, PhD. , ktorý popísal zaujímavú cestu schvaľovania nových pravidiel pre cyklistov, ktoré v menšej miere zlepšia postavenie cyklistov ako účastníkov cestnej premávky.



Na jeho prednášku nadviazal Ing. Radovan Červienka, ktorý prítomným ukázal návrh nových cyklistických dopravných značiek, ktoré tak Slovensko veľmi potrebovalo. Poslucháči sa živo zaujímali o túto tému, pričom vznikla zaujímavá diskusia.



O tom, čo by malo obsahovať správne dopravno inžinierske riešenie prednášala pani Ing. Anna Kollárová zo Slovenského zväzu stavebných inžinierov. V prednáške poukázala na potrebu skúseného dopravno – inžinierskeho prístupu, ktoré by si mal osvojiť každý dopravný projektant. Poukázala aj na históriu riešenia cyklodopravy v SR, pričom práve neochota miest zaujímať sa o túto problematiku, Slovensku uvrhla do stavu aký je aj v súčasnosti.



Konkrétny príklad úspešného projektu budovania cyklotrasy nám prezentoval Ing. Martin Gallik v prednáške Vybudovanie cyklotrasy v rámci projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie a ďalšie perspektívy jej dobudovania až na poľskú hranicu. Ide o konkrétny projekt, kedy sa podarilo vybudovať novú cyklostrasu a dopad jej výstavby na turistický ruch je vidieť už aj v súčasnosti. Túto prednášku doplnil aj primátor mesta Spišská Belá JUDr. Štefan Bieľak, ktorý bol na konferencii osobne prítomný.



O tom ako sú na tom naši bratia Česi nám v prednáške zameranej na novú cyklostratégiu v Českej republike prednášali Ing. Kvetoslav Syrový a Ing. Radka Žáková, ktorý patria do skupiny českého koordinátora Ing. Jaroslava Martinka, ktorý sa konferencie pre náhle ochorenie nemohol zúčastniť. Povzbudili nás najmä ich slová uznania, že ich možno v niektorých veciach legislatívy predbiehame.



O dlhoročných skúsenostiach s rozvojom cyklistickej infraštruktúry nám prednášala pani RNDr. Denisa Bartošová – prednostka mestského úradu v Piešťanoch. Poukázala na históriu ako aj súčasnosť budovania cyklotrás ako aj na opatrenia ako bolo napr. povolenie obojsmernej jazdy pre cyklistov v jednosmerkách, ktoré tu existuje už od roku 2002.



Jedinečný projekt cykloturistiky a technických pamiatok prezentoval Ing. Peter Nemec v prednáške Bajkom k Tajchom. Ide o unikátny dobrovoľnícky projekt, ktorý funguje už niekoľko rokov v okolí Banskej Štiavnice.



Pohľad na uplynulý rok v oblasti cykloturistiky na prezentoval RNDr. Juraj Hlatký zo Slovenského cykloklubu. Podľa jeho slov sa začína a pokračuje v dobrej spolupráci s niektorými krajinami, avšak existujú kraje, ktoré podľa jeho slov nie sú cyklistike otvorené, napr. Trenčiansky samosprávny kraj.



Zaujímavý pohľad na parkovanie bicyklov v mestskom prostredí nám priniesla Ing. Radka Žáková, ktoré prezentovala svoje dlhoročné skúsenosti v tejto problematike v meste Plzeň vo svojom parkovacom manuáli.



O pripravovanom projekt Udržateľná doprava v Bratislave nám povedala pani Ing. Darina Dzurjaninová (UNDP), ktorá okrem iného povedala, že pre projekt sa budú hľadať aj experti, ktorí môžu práve nemotorovú dopravu pre Bratislavu riešiť.



Ďalší zaujímavý medzinárodný projekt, ktorého súčasťou je aj cyklodoprava, prezentovala pani Ing. Anna Šebešová z Košického samosprávneho kraja. V prezentácii uviedla základné ciele projektu ako aj výstupy, ktoré sa im v rámci projektu BICY podarilo dosiahnuť.



Posledná prednáška prvého dňa bola venovaná mestu Uherské Hradište, ktoré je typickým príkladom toho, že keď sa chce, tak sa môže cyklistická infraštruktúra podporovať systematicky. Prednášku nám prezentoval pán viceprimátor Ing. Zdeněk Procházka, ktorý nám prezradil celú genézu budovania cyklotrás v tomto meste už od roku 1967.



Pred večerou pokračovala diskusia medzi zúčastnenými v rámci Hodiny otázok a odpovedí, kde sa navrhli niektoré témy, ktoré by sa mali z pohľadu aktuálnosti v cyklistickej doprave riešiť. Ide hlavne o aktualizovanie nových noriem ako aj vytvorenie technických podmienok pre budovanie cyklotrás.

Druhý deň konferencie nám otvoril Ing. Kvetoslav Syrový s prednáškou ako žije Cyklistický Londýn, čo nové sa v ňom udialo a prečo aj nám môže byť príkladom, keďže urobil neskutočný pokrok práve v tejto oblasti. Prezentácia mala charakter zaujímavého fotoreportu, čím poslucháči mohli vidieť rozdiely medzi úrovňou našej a londýnskej infraštruktúry.



Záver prvého dňa patril aj slávnostnému udeľovaniu cien Pedál, ktoré sa udeľujú za zásluhy o rozvoj v oblasti cyklistickej dopravy. Prvú cenu získal Slovenský cykloklub, ktorý sa zaslúžil o rozvoj cykloturistiky na Slovensku. Cenu prebral jeho zakladateľ RNDr. Juraj Hlatký.



O podpore cykloturistiky a cyklodopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji nám prednášal pán Mgr. Ladislav Findl, ktorý pôsobí na samosprávnom kraji ako cyklokoordinátor. Predstavil nám najnovšie opatrenia, ktoré chce BSK zaviesť, či už to bolo slávnostné zahájenie nového cyklomosta alebo akcie, ktoré kraj podporuje v rámci budovania cyklotrás.



Návrh nového systému registrácie bicyklov, tak aby mal potenciál stať sa akýmsi preventívnym nástrojom odradzujúcim od krádeží prezentoval Ing. Marián Gogola, PhD. Poslucháči sa zaujímali o tento systém, pričom poukazovali na stav, ktorý je napríklad dnes a taktiež na možnosti jeho využitia.



Život v Holandsku a teda aj na bicykli prezentoval Ing. Marián Rendek, ktorý sa svojou prednáškou snažil poslucháčov oboznámiť so životným štýlom Holanďanov a tým poukázať aj na všadeprítomné využitie cyklodopravy v tejto krajine.



Nové skúsenosti s budovaním cyklokomunity spojenej s občianskou iniciatívou prezentovali chalani z OZ Cyklokoalícia (Tomáš Peciar, Dano Duriš, Peter Rózsar), ktorí sa zamerali jednak na genézu svojho vzniku, na to čo

ich hnevalo ako aj na spôsoby, ktoré im dopomohli zmeniť zmýšľanie politikov v prospech cyklodopravy.



Po skončení prednášky boli ocenení ďalšou cenou PEDÁL za propagáciu cyklodopravy v meste Bratislava.

Konkrétne nástroje, ktoré môžu urobiť osvetu a našli si svoje miesto na našom trhu prezentoval Ing. Radovan Červienka, ktorý porozprával o histórii časopisu Cyklistická doprava ako aj portály cyklodoprava.sk s tým, že tieto nástroje budeme aj naďalej využívať, keďže sa nám osvedčilo ich používanie. Na koniec zdôraznil, že časopis je otvorený aj ostatným záujemcom, ktorý doň môžu prispievať.

Koncept systematickej podpory a rozvoja cyklodopravy na najvyššej úrovni prezentovala Ing. Soňa Šestáková z VÚD, ktorá poukázala na fakt, že na Slovensku skutočne nemáme podporu napr. z ministerstva dopravy a preto je potrebné, aby sa vypracoval dokument, ktorý nebude do šuplíka, ale bude slúžiť ako návod pre mestá a obce v tejto problematike. Ako príklad uviedla zapojenie dvoch slovenských miest v projekt Central Meetbike a možnosť využiť vzdelávanie našich úradníkov práve na skúsenostiach s cyklodopravou z Nemecka.



Posledná prednáška konferencie bola venovaná Bicyklu ako prvku trvalo udržateľnej mobility, ktorý prezentovala Ing. Zuzana Krchová. Okrem prednášok mohli poslucháči využiť aj možnosť bezplatného požičania bicyklov, ktoré nám zapožičal Trnavský samosprávny kraj.



Tohtoročný ročník konferencie ukázal, že o túto problematiku má stále viac záujem aj naša samospráva o čom svedčí záujem zo strany úradníkov zo samospráv. Veríme, že sme vám touto cestou obohatili vaše skúsenosti a že sa opäť stretneme na ďalšom ročníku konferencie. Navyše by sme chceli začať pracovať na konkrétnych výstupoch ako sú napríklad technické podmienky pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry ako aj na národnom cyklistickom pláne, pričom dvere na spoluprácu sú otvorené pre všetkých, ktorí budú mať záujem.

Taktiež ďakujeme našim partnerom a to Trnavskému samosprávnemu kraju, Nadácii Ekopolis, OZ MULICA ako aj časopisu Cyklomag.

A ešte taká perlička, spomedzi tohtoročných zúčastnených boli vyžrebované tri osoby, ktoré budú mať zľavnené vložné na konferenciu Cyklistická doprava 2012. Vyžrebovanými boli:

Jaroslav Semančík	100% zľava z vložného.
Beáta Palkechová	50 % zľava z vložného.
Miroslav Kadlíček	25 % zľava z vložného.

Výhercom srdečne blahoželáme a veríme, že sa stretneme opäť o rok!

Konferenciu podporili:



Mediálny partner:



Výstupy

**z cyklistickej konferencie
cyklodoprava 2011**

časť 1 / 2

Výstupy projektu Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky

Ing. Martin Halabrín, Trnavský samosprávny kraj,
Starohájska 10, 033/5559 651, halabrin.martin@trnava-vuc.sk



Abstrakt.

Predstavenie cezhraničnej spolupráce Trnavského samosprávneho kraja s Juhomoravským krajom v oblasti cyklistiky. Popis aktivít v rámci realizovaného projektu, výstupy projektu, prínos pre cyklistickú verejnosť. Predstavenie verejnosti pripravovaný cykloportál, informácie o stave cyklotrás v TTSK.

Partneri projektu a ciele

Vedúcim partnerom projektu je Juhomoravský kraj, ktorého myšlienkou bola aj realizácia projektu. Juhomoravský kraj nadväzuje na zrkadlový projekt, ktorý realizoval s Rakúskom. Trnavský samosprávny kraj v rámci OP Cezhraničná spolupráca SR-ČR 2007 – 2013 vystupuje v projekte ako Hlavný cezhraničný partner a preberá know-how z už úspešne realizovaného projektu Juhomoravského kraja.

Hlavným cieľom projektu

je vytvoriť jednotný rámec budovania siete cyklotrás na území TTSK v nadväznosti na JMK a medzinárodné cyklotrasy za účelom vytvorenia podmienok pre trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu pre všetkých domácich aj zahraničných turistov a cykloturistov.

Medzi **špecifické ciele projektu** patria hlavne:

- vytvorenie spoločného informačného systému v oblasti cykloturistiky,
- vytvorenie systému aktualizácie

informácií v oblasti cykloturistiky,

- vytvorenie koncepcie cyklotrás na území TTSK,
- propagácia a prezentácia cykloturistiky domácej aj zahraničnej verejnosti,
- podpora rozvoja cezhraničnej spolupráce a budovanie sietí cyklotrás, rozvoj aktívneho cestovného ruchu.

Dôvody vzniku projektu:

- absencia jednotného rámca budovania siete cyklotrás (strategický dokument „**JEDNOTNÁ KONCEPCIA CYKLOTRÁS NA ÚZEMÍ TRNAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA**“)
- vytvorenie databázy informácií o cyklotrasách na území TTSK,
- zvýšenie dostupnosti cezhraničných oblastí a podpora vytvorenia nových možností v oblasti aktívneho využívania voľného času a športovo-rekreačných služieb pre turistov a širokú verejnosť,
- posilnenie spolupráce medzi samosprávami, verejnými inštitúciami, miestnymi rozvojovými organizáciami a taktiež spolupráca pri výmene informácií a skúseností,
- vytváranie a poskytovanie komplexných a kvalitných služieb pre turistov.

Výstupy projektu

1, Zber dát a analýza súčasného stavu cyklotrás na území TTSK

Na území TTSK v zmysle zozbieraných údajov evidujeme:

- existujúce cyklotrasy v počte 47,
- existujúce cyklotrasy bez čísel (na dolegalizáciu, preznačenie) v počte 20,
- plánované (navrhované) cyklotrasy v počte 34.

2, Vytvorenie strategického dokumentu „JEDNOTNÁ KONCEPCIA CYKLOTRÁS NA ÚZEMÍ

TRNAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA“, v ktorom je analyzovaná súčasná situácia cyklistickej siete na území TTSK, ktorá je riešená značením hlavne na existujúcich komunikáciách. Väčšinou sa jedná o cesty II. a III. triedy, miestne komunikácie, účelové komunikácie (hlavne lesné a poľné cesty), niektoré úseky vedú po hrádzach. V rámci kraja je vybudovaných len niekoľko samostatných cyklochodníkov, alebo vyznačených samostatných cyklopruhov. V súčasnosti drvivá väčšina cyklotrás nedisponuje podpornou infraštruktúrou (cykloodpočívadlá, servisy, reštauračné a ubytovacie zariadenia priateľské k cykloturistom a pod.).

3, Vytvorenie spoločného informačného systému pre cykloturistov v oblasti cestovného ruchu – informácie o cyklotrasách a záujmových bodoch na území JMK a TTSK prostredníctvom webového portálu TTSK.

4, Organizácia konferencie a odborných seminárov za účelom propagácie cieľov projektu.

5, Zabezpečenie a distribúcia propagačných materiálov (mapy, brožúry, letáky) s aktuálnymi cyklotrasami a informáciami o záujmových bodoch pre cykloturistov navštevujúcich TTSK.
6, Podpora rozvoja cezhraničnej spolupráce s cieľom podporiť značenie a budovanie cyklotrás.

Obr. v pozadí Medzinárodná konferencia Bzenec 1. – 2.10.2009

Obr. Medzinárodná konferencia Moravský Svätý Ján 10. – 11.06.2010

Dopravno-inžinierske problémy riešenia cyklistickej dopravy v našich sídlach.

Ing. Anna Kollárová
Slovenský zväz stavebných inžinierov

K pochopeniu závažnosti požiadavky komplexnosti riešenia cyklistickej dopravy a jej infraštruktúry je potrebné objasniť funkciu dopravného inžiniera v celom procese tvorby – od koncepcie, projektovania, vystavby jednotlivých trás (či iba zmeny v organizácii dopravy) až po spätné kontrolovanie účinnosti navrhnutých riešení. Musí sa to diať tiež v súčinnosti s ostatnými existujúcimi či plánovanými aktivitami v území a vo väzbe na celú dopravnú sústavu a všetky dopravné trasy.

Dopravné inžinierstvo ako vedný odbor sa aj v oblasti obslužnosti územia cyklistickou dopravou opiera o dlhodobé skúmania, rozsiahle teoretické práce, komplexné analýzy, prognózy a realizované riešenia, odskúšané v praxi. Sú to však poznatky zahraničné, u nás pomerne málo publikované, a hlavne len zriedka aplikované a overované. Bez ovládania týchto teoretických poznatkov a bez znalosti podmienok ich aplikácie v konkrétnom území, má projektant riešenia cyklistickej dopravy, nielen v rámci tvorby dopravnej koncepcie mesta, ale nezriedka aj jedinej cyklistickej trasy, križovatky a pod., často problém, ako zladiť ďalšie legislatívne, normové, technické, organizačné, premávkové požiadavky, ako aj nároky na:

- akceptovanie ostatných druhov dopráv,
- zosúladenie návrhu s urbanistickými potrebami rozvoja mesta a súčasne s ekonomickými limitmi na celkovú výstavbu

a prestavbu jeho dopravnej infraštruktúry, vrátane cyklistickej,

- dodržanie bezpečnostných podmienok koexistencie cyklistov (s motoristami alebo chodcami),

celoplošnú cyklistickú obslužnosť zastavaného územia, najmä CMZ, turisticky zaujímavých lokalít a obytného územia, s doriešením plynulého prístupu z vnútromestských cyklotrás na cyklisticko-rekreačné trasy mimo sídel,

riešenie dopravného značenia, zrovnoprávňujúceho cyklistu s ostatnou dopravou aj v križovatkách, atď.

Ťažkosti v navrhovaní cyklistickej infraštruktúry vyplývajú najmä z toho, že už nie je dosť voľných verejných priestorov na realizáciu jej samostatných trás v mestách, ktoré sa dosiaľ zameriavali len na akceptovanie stále narastajúcich požiadaviek motorovej, osobitne individuálnej, dopravy.

Je teda zrejmé, že ak cyklistická doprava sa stáva neodškriepiteľným a rovnocenným „partnerom“ všetkých ostatných druhov dopráv, musí byť adekvátne tomu riešená tiež jej infraštruktúra, u nás aj inými spôsobmi ako sa to dialo doteraz. To znamená, že vysoko odborne, so všetkými náležitosťami a s koncepcným prístupom ku zmenám v prerozdeľovaní dopravnej práce v sídlach v prospech zvyšovania atraktívnosti a vyššieho využívania bicyklov na ich území. Akékoľvek cyklistické trasy sú potrebné rovnako pre rekreačné účely, ako aj pre denný pohyb („cyklistická doprava všedného

dňa“) všetkých vekových skupín obyvateľstva (lit.1). Presadzovanie takéhoto prístupu je o to náročnejšie, že do povedomia všetkých, nielen bežných občanov, ale nezriedka aj odborníkov rôznych zainteresovaných profesií, sa cyklistická doprava dostáva v kombinácii s peším pohybom a hromadnými dopravami ako dlhodobu prijateľnú, perspektívnu a plnohodnotnú náhradu za auto v meste iba postupne a v závislosti od ponúkaných výhod (najmä súčasných možností finančného krytia výstavby jej infraštruktúry).

Čo prekáža(lo) rozvoju cyklistickej dopravy u nás z hľadiska dopravného inžinierstva?

Evidentne za posledných dvadsať rokov ustúpil do úzadia nielen vlastný výskum a rozvoj prenášania zahraničných teoretických znalostí i praktických skúseností z oblasti cyklistickej dopravy do samotnej praxe, ale aj akceptovanie rastu intenzít a nehodovosti cyklistov pri rozvoji cestnej infraštruktúry. Kým napr. v ČR sa v nastúpenom trende rozvoja cyklistiky z 80-tych rokov plynule pokračovalo na všetkých úrovniach, u nás, napriek úsiliu časti dopravných odborníkov, dosiaľ celý rozvoj stagnuje. Chýbajú nielen určité teoretické poznatky, vyplývajúce z vlastných výskumov a analýz, ale aj podrobnejšie informácie zo zahraničných aplikácií, metodické pokyny a praktické odporúčania, usmerňujúce projektantov (nielen dopravných inžinierov, ale aj ostatné profesie, zaoberajúce sa rozvojom sídel) v zásadných otázkach, nielen koncepcných, ale tiež pri konkrétnych riešeniach cyklistických trás v uličnom profile sídel.

Dosiaľ tu výrazne nenarastala ani potreba dosiahnuť kvalitatívne vyšší, komplexnejší, odbornejší prístup za pomoci napr. inovácie príslušných vyhlášok a projektových STN, rozsiahlejšieho publikovania prekladov zahraničných materiálov a ich overovania v praxi. Nepodarilo sa v potrebnom rozsahu zaistiť rozširovanie odborných vedomostí formou rôznych odborných podujatí v nadväznosti na väčšiu účasť našich odborníkov napr. na konferenciách Velo City či návštevou v cyklisticky vyspelých mestách, a tým priamo konfrontovať vlastné poznatky s vývojom v zahraničí. Realizované odborné semináre na túto tému za posledné desaťročia nemali potrebný účinný dopad na väčšinu zainteresovaných. A to sa týka nielen samotných odborníkov z radov projektantov, ale aj investorov a správcov cestnej siete a ostatných zainteresovaných pracovníkov v štátnej správe a samospráve, keďže ich prístup k cyklistickej doprave býva často rozhodujúcim. Vo veľkej miere ju totiž stále považujú iba za jeden druh turistiky a športového vyžitia menšej časti obyvateľstva, realizovaný mimo miest, napriek tomu, že príkladov jej odlišného chápania z Európy a sveta je dostatok.

Napriek tendenciám ekologizácie dopravných procesov v zastavaných územiach, priamo s prepracovanými návodmi realizácie prístupov k eliminovaniu negatívnych vplyvov živelného rozvoja motorizmu na životné prostredie, je naša legislatíva, plánovanie, a tiež budovanie či rekonštrukcia cestnej infraštruktúry ešte stále poplatná prioritnému „zaisťovaniu bezpečnosti a plynulosti motorovej dopravy“, t.j.

podporuje priamo či nepriamo iba ďalší rozvoj automobilizmu a príslušnej infraštruktúry. Aj keď dopravná politika európskych miest v zmysle zásad EÚ a EK (lit.2,3), sa v posledných rokoch konkrétne zameriava na požiadavky preferencie hromadnej, cyklistickej a pešej dopravy, a ich priemet do konkrétnych riešení cyklistickej infraštruktúry je evidentný aj v okolitých krajinách, u nás, až na výnimky, možno doterajší vývoj celkovo hodnotiť ako výrazne zaostávajúci za týmto trendom. Napriek rôznym súčasným iniciatívam, ktoré môžu prispieť k širšiemu spopularizovaniu cyklistiky, problém spočíva naďalej v odbornom prístupe k jej riešeniu!

Vzhľadom k opätovnému návratu využívania bicykla ako každodenného dopravného prostriedku pri cestách do práce, školy, za vybavenosťou a k súčasnému výraznému oživeniu záujmu o popracovnú a weekendovú rekreáciu mestského obyvateľstva, je potrebné zabezpečiť, aby cyklistická infraštruktúra celoplošne pokrývala predovšetkým mesto a jeho záujmové územie. Teda priestory, kde vzniká a končí cyklistická doprava. Upozorňujú na to nielen viaceré zahraničné výskumy, ale tiež praktické výsledky z takto presadzovanej dopravnej politiky vo veľkých mestách, napr. v Londýne (lit.3), Bruseli, Paríži a v mnohých motoristicky vyspelých krajinách Európy a sveta.

Je evidentné, že pri presadzovaní takýchto tendencií musí dochádzať k prerozdeľovaniu disponibilných verejných plôch a voľných finančných prostriedkov v prospech HD, cyklistov a chodcov na úkor motoristov. Nejde iba o vytvorenie jednej či niekoľkých „vzorových“ samostatných cyklotrás, či jednosmerných

ulíc v meste (s nejakou, dosť problematickou preferenciou cyklistov, pohybujúcich sa medzi parkujúcimi autami a iba medzi dvomi križovatkami). Nejde ani iba o budovanie množstva cykloturistických trás v okolí miest, aj keď napojenie na ne zaisťuje nejaká hromadná doprava, železničná či autobusová, príp. špeciálna sezónna linka MHD. Z dopravnoinžinierskeho pohľadu musí ísť o celkovú zmenu filozofie riešenia obslužnosti územia, predovšetkým zastavaného. Zakladá sa na zmene prístupu k riešeniu dosažiteľnosti cieľov požadovaných obyvateľstvom rôznymi inými, ekologicky a ekonomicky výhodnejšími druhmi dopravy než je individuálny motorizmus. V tomto kontexte hrá aj cyklistická doprava svoju nezastupiteľnú úlohu. Žiaľ u nás, napriek upozorneniam a výzvam odborníkov sa naďalej pokračuje, a to aj v oficiálnej dopravnej politike, presne opačným smerom, než je tomu v posledných desaťročiach v motoristicky vyspelých európskych štátoch. Rušenie železničných tratí a liniek HD, rozširovanie cestnej siete pre IAD na prístupoch do miest, parkovanie áut v uliciach, atď., nie je práve vizitkou snáh o zachovanie udržateľnej mobility v našich mestách.

Preto aj naďalej treba zdôrazňovať, že pri rastúcich snahách o rozvoj bicyklizácie nejde „iba“ o zabezpečenie rekreačnej dopravy, popracovnej či weekendovej. V konečnom dôsledku aj cykloturisti sa chcú plynúť a bezpečne dostať nielen po prvú križovátku pred mestom, či po parkovisko, ale priamo vojsť do centier miest, vrátiť sa z cyklotúry až po dom alebo byt, či už priamo alebo v kombinácii s inou hromadnou dopravou – MHD, železničnou, vodnou, a iba vynimočne s použitím

auta. Ide o celkovú zmenu percentuálneho podielu cyklistickej dopravy v delbe dopravnej práce na území sídel, o vyššie využívanie bicykla ako každodenného dopravného prostriedku, zabezpečujúceho individuálnu prepravu osôb. To je priestor pre dopravných inžinierov, ktorí by, v tímovej práci s ostatnými odborníkmi, takéto požiadavky zmien dopravnej politiky miest mali viesť nielen v plnom rozsahu akceptovať, ale tiež navrhované koncepcie aj po technickej stránke správne riešiť a následne objektívne vyhodnocovať. Iba tak sa cyklistická doprava môže stať pre všetky vrstvy obyvateľstva atraktívnejšou, a to svojou vyššou bezpečnosťou, ekonomickosťou prevádzky, časovými úsporami a ekologickými prínosmi.

Napriek súčasne platnej legislatíve, predovšetkým dlhodobu inovovanému stavebnému zákonu č. 50/1976 Z.z., cestnému zákonu, zákonu o premávke na cestách, ich vyhláškam, rôznym projektovým normám, metodickým usmerneniam, našej a hlavne bohatej zahraničnej odbornej literatúre, predsa u nás doteraz, napriek stálemu úsiliu o zmenu prístupu k riešeniu celej problematiky, ako dopravní inžinieri naďalej pociťujeme nedostatok záujmu o takto ponímaný komplexný rozvoj cyklistickej dopravy (lit.3). Desaťročia tu absentuje všeobecne väčšia pozornosť a konkrétna pomoc zo strany štátnych a samosprávnych orgánov, a to nielen rozvoju, ale aj skutočnému zvýšeniu bezpečnosti nemotoristických dopravy, osobitne cyklistickej dopravy, zvlášť v sídlach. To znamená, že predovšetkým stále chýba zodpovedajúci záujem o ich odborné, koncepčné riešenia, a tiež o ich

následnú účinnú odbornú kontrolu. Preto sa úsilie o akceptáciu ekologizácie dopravných procesov premieta do mnohých napr. ÚP sídel iba naznačením „nejakej samostatnej cyklotrasy“ (pre následné vybudovanie ktorej väčšinou už ani nie je dostatok verejného priestoru). Samotné projekty cyklistických cestičiek chronicky trpia na podnormové šírkové riešenie, sú navrhované v kombinácii delenia sa o časť chodníka s chodcami, zriedkavejšie s motoristami, a iba málokedy obsahujú aj návrh prejazdu cez jednu či viacero križovatiek, pričom jedným z používaných „tiežriešení“ je dopravná značka a dodatková tabuľka, požadujúca, aby cyklista zišiel z bicykla. Mnohé už vybudované cyklistické trasy potom idú „odnikiaľ nikam“, bez príslušného naznačenia ako má cyklista pokračovať. Nebýva to len vďaka samotným projektantom, často následné „úsporné opatrenia“ aplikované pri výstavbe (bez odbornej kontroly autorov), či následné zanedbanie údržby (čo i len dopravného značenia) zmarí koncepčný prístup, funkciu, prevádzkyschopnosť, a teda aj bezpečnosť príslušnej trasy. Napriek určitým (autorským?) právam nemá tvorca už prakticky možnosť do celého procesu následne zasahovať.

Prečo, kedy, kde a ako?

Niekoľko základných vstupných otázok, na ktoré treba dať odpoveď ešte pred samotným koncepčným riešením cyklistickej dopravy hlavne v sídlach. K nim sa následne pridružujú ďalšie, inžiniersko-prevádzkové, spojené už s vlastným návrhom konkrétnych cyklistických trás, ich riešenia v križovatkách, spracovania návrhu dopravného značenia, umiestnenia parkovania

bicyklov a rozmiestňovania ostatnej vybavenosti.

Prečo?

Ak ide o „cyklistické mestá“ je odpoveď jednoduchá, rovnako ale tiež, ak chceme, aby sa aj ostatné naše mestá stali ekologickejšími, čistejšími, tichšími, bezpečnejšími, bez rastu podielu cyklistov v nich to asi nebude možné dosiahnuť. Aby sa postupne tieto tendencie zrealizovali, je potrebné si uvedomiť, že cyklistická doprava musí byť nielen rovnocennou, ale aj konkurencieschopnejšou, perspektívnejšou, atraktívnejšou, schopnou celoročnej prevádzky atď., aby ju obyvateľstvo bolo ochotné prijať a ostatní účastníci premávky plne rešpektovať. Rozvíjať iniciatívy na premenu myslenia a ponúkať výhody, ktoré z takýchto prístupov k riešeniu vyplývajú, nie je úloha iba pre dopravných inžinierov. Tí musia až následne, odbornými prístupmi k riešeniu dokazovať, že takáto zmena je možná a zároveň pozitívna.

Kedy?

Z dopravnoinžinierskych hľadísk odpovede na predmetnú otázku musia byť podložené rôznymi prieskumami (dopravno-sociologický, profilový a i.) a ich rozbormi, ktoré, spolu s prognózami budúceho vývoja, naznačia, aký volí ďalší postup, a ako optimálne etapizovať samotnú výstavbu cyklistického skeletu mesta – tak, ako je tomu pri inej, hlavne motorovej doprave. Táto neobíditeľná vstupná fáza je po odbornej stránke veľmi významnou súčasťou prác na koncepcii, no nie je zanedbateľnou ani pri samotnom návrhu priestorového navrhovania konkrétnej cyklotrasy. Napriek tomu, práve ona sa často podceňuje,

ba nezriedka sa od akýchkoľvek dopravných prieskumov a overovaní v konkrétnom území upúšťa, a to hlavne preto, že finančné náklady na ich realizáciu značne ovplyvňujú (zvyšujú) celkové projektové náklady. A to aj napriek tomu, že práve na základe výsledkov analýz možno nájsť optimálne riešenia, zvýšiť bezpečnosť, výrazné znížiť samotné náklady na výstavbu a prevádzku, stanoviť optimálnu etapizáciu výstavby, rezervovať územie, atď. Argumenty, že keď nie sú cyklisti, tak netreba ani trasy, a naopak, treba podložiť faktami, pričom o samotné zatraktívnenie budovaných trás pre cyklistov by sa mali usilovať práve ich užívatelia.

Pri vstupnom posudzovaní rozsahu súčasných potrieb cyklistickej dopravy sa často zabúda, že jej objemy v provnaní s motorovou dopravou môžu byť nižšie, ale nie sú zanedbateľné. Nemáme štatistické údaje o počtoch bicyklov, ani o ich plošnom rozložení na našom území. Využitelnosť časového radu profilových intenzít cyklistov na sledovanej cestnej sieti z celoštátnych prieskumov cestnej dopravy v SR je však jedným z prvotných ukazovateľov a najkomplexnejších údajov, koľko a aká skladba celkovej dopravy sa v daných profiloch pohybuje súčasne s cyklistickou dopravou. Spolu s doplnením šírkových pomerov konkrétnej cesty, je to jedna zo základných informácií, či a dokedy je zistený stav ešte vyhovujúci a či si z kapacitných alebo bezpečnostných dôvodov vyžaduje podrobnejšie sledovanie, čiastočné alebo zásadné zmeny a úpravy, presmerovanie časti premávky (napr. nákladných áut alebo cyklistov), obmedzenie, zníženie rýchlosti a pod. Porovnaním s celoštátnymi štatistikami objemov a príčin

dopravnej nehodovosti cyklistov sa získava ďalší závažný dopravnoinžiniersky údaj a argument pre navrhovanie napr. zmien v organizácii dopravy v prospech zvýšenia bezpečnosti premávky.

Kde a ako?

Rozhodovanie o vedení cyklistov v priestore ulice musí byť podložené nielen súčasnými či prognóznymi, predpokladanými intenzitami jednotlivých druhov dopravy, ale taktiež posúdením funkcie a atraktívnosti existujúcej či plánovanej okolitej zástavby. Rôzne priestorové úpravy chodníkov, ktoré sa u nás začínajú aplikovať pri vstupoch do domov a garáží vyhovujú autám, ale výrazne obmedzujú a zhoršujú pohyb cyklistom a chodcom, rovnako ako schody a rampy riešené na úkor chodníkov. Spolupráca nielen s architektmi, ale aj s ostatnými profesiami, podieľajúcimi sa na využití tohto územia, je preto nutná od koncepčného riešenia každej cyklotrasy až po jej realizáciu, od posudzovania návrhov až po údržbu a kontrolu dopravného značenia. Samotný rozhodovací proces optimalizácie polohy cyklistickej trasy v zastavanom území je limitovaný priestorovými danosťami uličného profilu, väčšinou predom daného. Pre samostatné cyklistické cestičky nie je už dostatok miesta, možný mix s chodcami alebo motoristami má svoje úskalia - koncepčné, bezpečnostné, prevádzkové a mnohé ďalšie, ktorých kvalifikované posúdenie a vyriešenie spočíva predovšetkým na tíme, vedenom dopravným inžinierom. Znalosť príslušných optimálnych postupov s aplikáciou dopravnoinžinierskych kritérií aj v oblasti rozhodovacích procesov navrhovania polohy každej trasy je predpokladom jej následného

optimálneho využívania.

Problémy s cyklistami, hlavne v mestských križovatkách, sú osobitne náročné na dopravnoinžinierske prístupy k ich riešeniu. a to z mnohých dôvodov, a zasluhujú si pozornosť aj tam, kde ešte rast počtu cyklistov do nich vstupujúcich nepresiahol určitý stupeň, vyžadujúci si osobitné technicko-prevádzkové zmeny a riešenia. V prestavbách i novostavbách každej križovatky treba uvažovať s možnosťou ich dostatočnej kapacity a fungovania, a to nielen v prospech zachovania plynulosti dopravného prúdu motorovej dopravy počas určitého plánovacieho obdobia. Nie je, a väčšinou ani nebude, dostatok priestoru na ich budúce rozširovanie, hlavne, ak sa dovoľí, aby okolité novostavby zasahovali do rozhľadových trojuholníkov križovatky. Na to sa často pri stavbách okolitých budov zabúda. Z dopravných analýz tiež vyplýva či, kde a aký musí byť v napr. v križovatkách vytvorený vyhovujúci (plošne a kapacitne) čakací priestor pre cyklistov, navyše ak sa kumulujú na spoločnom prechode s chodcami. Ak cyklisti idú napr. vo vozovke (či už na samostatom pruhu alebo spolu s motoristami), podľa ich predpokladaných množstiev sa majú riešiť možnosti priameho prejazdu a odbočovania. V zahraničí už dlhodobo aplikované „predradovacie státi“ v svetelne riadených križovatkách, spoločné alebo pre každý smer osobitné, si vyžadujú, okrem dopravného značenia, hlavne ďalšie dopravnoinžinierske výpočty a komplexné organizačno-technické riešenia, v závislosti od celkových objemov dopravy, ich kolísaní a pod. Podobne je to aj s možnosťami umiestnenia a s vedením cyklistov v okružných križovatkách,

ktoré sa u nás síce začínajú masovo budovať, ale minimálne kapacitne posudzovať čo do skladby dopravy a s prihliadnutím na variantne možné prejazdy istého počtu cyklistov a na ich usmernenia (či a kedy spoločne s motoristami, chodcami, alebo samostatne a mimo križovatky). Ak sa navrhuje prejazd cyklistov cez cestu, je treba poznať intenzity, skladbu a časové rozloženie výskytu všetkých účastníkov premávky. Osobitne dôležité je to pri križovaní napr. viacpruhovej cesty s obojsmernou cyklistickou cestičkou. To si následne vyžaduje aplikáciu v zahraničí známych a overených, mnohovariantných technických riešení, aj s využívaním zodpovedajúco nastavenej svetelnej signalizácie. Pri tvorbe cyklistických trás a zariadení musí projektant pamätať na viacero ďalších maličkostí „prívetivých k cyklistom“, ako napr. umiestnenie a druh osvetlenia, dopravného značenia, sprievodnej zelene, zaistenie zodpovedajúcej výšky obrubníkov, riešenie odvodňovacích vpustí, zabezpečenie možnosti zimnej údržby spojenej s odstraňovaním snehu, ako aj na množstvo ďalších drobností, ktorých zanedbanie výrazne znižuje atraktivitu cyklistickej premávky. Aj len napr. rôzne farebné odlišovanie povrchov cyklistických trás v jednotlivých mestách a uliciach je predmetom osobitných diskusií, a to aj na svetových kongresoch. Mnohé požiadavky na riešenie cyklistickej premávky sa v určitých situáciach, ale najmä z bezpečnostných hľadísk, výrazne odlišujú od potrieb ostatnej, najmä motorovej dopravy, čo nemožno podceniť a inžinieri-projektanti sa tým musia zaoberať komplexne, s ohľadom na všetkých účastníkov premávky, aj tých, ktorí nemusia ovládať všetky

dopravné alebo cykloturistické značky! Ďalším z okruhov, spojených s rozvojom cyklistickej dopravy, ktorý si zasluhuje pozornosť z dopravno-urbanistických a prevádzkových hľadísk, je navrhovanie parkovania bicyklov. U nás je to zväčša (ak vôbec!) okrajový problém, ktorý sa rieši náhodne a dosiaľ len sporadicky, či už na verejných, alebo v spoločných domových priestoroch, zriedka, individuálne a väčšinou až dodatočne. Nevenuje sa tomu dosiaľ zaslúžená pozornosť ani zo strany dopravných odborníkov, ani architektov, staviteľov garáží, ani investorov či správcov týchto priestorov. Parkoviská sú potom často z hľadiska technického inštalované neodborne, príp. slúžia iba na doplnenie mobiliáru peších zón (či už je cez ne jazda cyklistom zakázaná alebo nie). Vo verejných parkinggarážach a parkingových domoch sa u nás (na rozdiel od napr. západoeurópskych štátov) ani pre budúcnosť neuvažuje s hromadným parkovaním bicyklov či s ich úschovou, nebudujú sa takéto parkoviská napr. pri železničných a autobusových staniciach, štadiónoch, rekreačných zariadeniach, a to aj napriek tomu, že je tam evidentný výskyt množstva bicyklov už v súčasnosti. Kedysi boli prístrešky pre bicykle súčasťou každej železničnej zastávky či väčšieho podniku, školského dvora (zachovalo sa ich už iba niekoľko).

Legislatívne zábrany tvorby cyklotrás?

Určité, množiace sa sťažnosti, najmä na nepostačujúce dopravné značenie, ktoré neposkytuje cyklistom dostatočnú voľnosť a bezpečnosť pohybu, sú síce sčasti oprávnené a legislatívne je možné ich akceptovať, neboli však

ani v minulosti, nie sú a nemôžu byť preto ani do budúcnosti považované za neriešiteľnú prekážku nejakého návrhu. Cyklista ako účastník cestnej premávky si musí tiež uvedomiť, že o priestor je potrebné v mestách sa podeliť, a je nielen na dopravnej výchove, ale hlavne na vzájomnej tolerancii, ako to dokáže akceptovať. Smerovanie úsilia viacerých cyklistických organizácií, prezentované prakticky na každom z veľkých odborných cyklistických podujatí – (Velo City, Velo Mondial, Velo Global, atď.) je orientované aj na ujednotenie značenia (dopravného alebo cykloturistického). Je to však len jeden z množstva problémov, ktorý sa nepovažuje za parciálne neriešiteľný a čiastočne odlišné dopravné značenie (týkajúce sa cyklistov) bez problémov funguje v mnohých krajinách, čoho sú príkladom aj ich veľké cyklistické mestá. Napriek niekoľkým, dlhodobým „chýbajúcim“ značkám, ktoré by bolo dobré zapracovať do našej legislatívy, sa však aj naše súčasne platné dopravné značenie dá bezproblémovo aplikovať pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry v sídlach. Chýba nám skôr dostatok praktických skúseností, a teda aj argumentov, kedy a kde je potrebné pristúpiť k výnimkám, aby boli udelené po patričnom zdôvodnení a potom následne, po ich odskúšaní v premávke, boli prevzaté do príslušnej aktualizácie vyhlášky k zákonu o premávke. Bolo tomu tak napr. aj pri návrhu riešenia zobojsmernenia premávky cyklistov v jednosmerných uliciach, keď platnosť udelenej výnimky z r. 2000 bola prenesená až neskôr do príslušnej vyhlášky. S ich vyznačením, napriek tomu, dosiaľ bývajú, zrejme z neznalosti či nepochopenia celého ich prínosu, problémy

s políciou pri navrhovaní a schvaľovaní. Hlavne, ak takto „uvoľnená“ jednosmerka slúži prioritne na parkovanie áut, nezaistuje bezpečný a šírko-obojsmerne vyhovujúci prejazd cyklistov, a nie sú pre nich doriešené vstupné križovatky, je jej celkový prínos otázny. Rovnako je tomu aj s využívaním spoločného pruhu pre HD (taxi) a cyklistov, pokiaľ jeho prínosy nevieme adekvátne dopravnoinžiniersky podporiť. Niet tiež dôvodu, prečo by sa aj u nás nemohla aplikovať (v cudzine už dlho používaná) vodorovná značka tvaru ^ (takzvaná krokva), označujúca „odporúčaný jazdný pruh pre cyklistov“ (doporučený cyklopruh, bande cyclable suggérée, suggested cycle lane, Angedeuteter Radweg), vyznačená iba na vozovke bez samostatných dopravných pruhov, upozorňujúca vodičov na cyklistov, s ktorými sa majú „priateľsky rozdeliť o priestor na jazdu“. Nie je spojená s veľkými nákladmi a je veľmi účinná v šírko- obmedzených uliciach, uliciach s rýchlostným obmedzením a s vyšším výskytom cyklistov. Existuje pritom viacero ďalších organizačno-prevádzkových riešení, ktoré z dopravnoinžinierskych hľadísk napomáhajú k výraznému zvýšeniu možností bezpečnejšieho a plynulejšieho celoplošného rozptylu cyklistov v CMZ či v obytných územiach. Rovnako samotná voľba vodorovného dopravného značenia, či farebné odlíšenie cyklistických pruhov, pásov a prejazdov cez križovatky je často diskutovanou otázkou. Z dopravnoinžinierskeho bezpečnostného hľadiska je podstatným, aby nielen cyklista bol ním vedený, ale predovšetkým, aby aj ostatní účastníci premávky (motoristi, chodci, korčuliari atď.) boli týmto značením

dostatočne dôrazne, jednoznačne a viditeľne, cez deň, v noci, za dažďa i v zime upozornení na možný výskyt či dokonca prioritný pohyb cyklistov. Neprípustné je napr. nedostatočné značenie, ktoré, spolu s priestupkovou nedisciplovanosťou, ponecháva účastníkom premávky, hlavne motoristom, voľnosť výberu pri ich interpretácii, napr. státie na cyklistických pruhoch. Enormne narastajúce problémy s parkovaním áut sa dopravnoinžinierskymi prístupmi koncepčne i prevádzkovo riešia inak, ako zaberaním šírky ulíc a chodníkov, určených pre plynulý pohyb! Otáznym býva aj osobitné vyznačovanie cyklistických pruhov v peších zónach, kde pre zmiešaný pohyb s chodcami je beztak cyklista nútený „ísť krokom“ alebo zosadnúť. Taktiež zákaz ich prejazdu, uplatňovaný v niektorých mestách, je vždy treba aj objemovo a prevádzkovo dopravnoinžiniersky zdôvodniť. Odborný prístup k riešeniu problémov cyklistickej dopravy je podmienkou, aby potrebný rozvoj cyklistickej infraštruktúry a vybavenosti v sídlach bol nielen prínosom pre ich ekologizáciu a výraznejšie podporil rast počtu „cyklistov všedného dňa“, ale taktiež zvýšil bezpečnosť všetkých účastníkov premávky a bol akceptovaný všetkými obyvateľmi.

Literatúra:

- (1) „villes cyclables villes d'avenir“ EK 2000
- „Biela kniha o doprave“ EK 2010
- „Bruselská charta“ Velo City Brusel 2009



Pripravované zmeny pre cyklistov v zákone o cestnej premávke a príslušnej vyhláške.

Ing. Marián Gogola, PhD.

Abstrakt.

Zákon o cestnej premávke determinuje základne povinnosti, ktoré by mali dodržiavať jednotliví účastníci cestnej premávky, tak, aby nedošlo k škode, ublíženiu na zdraví alebo stratách na životoch. Cieľom tohto príspevku je popísanie pripravovaných zmien pre cyklistov, ktoré majú za cieľ zlepšiť legislatívne postavenie cyklistov v príslušných legislatívnych normách.

Úvod.

Súčasný stav pravidiel pre cyklistov v cestnej premávke predstavoval síce legislatívny základ pre jazdu s bicyklom, avšak neodzrkadľoval potreby cyklistov. Desiatky listov, jednotlivých pripomienok, ktoré boli adresované, či už vtedajšiemu Ministerstvu dopravy, pôšt a telekomunikácii, nenachádzalo reálne uplatnenie v legislatíve, čo pre cyklistickú verejnosť predstavovalo negatívum. Tíško sme len mohli závidieť, či už našim priateľom z Českej republiky, ktorá sa snaží ísť legislatívne s trendom, ktorí sa nastolil pre cyklodopravu v západnej Európe po prelome tisícročí. Už pri tvorbe vtedajšieho nového zákone o cestnej premávke sa cyklisti dožadovali aplikovania ich pripomienok, avšak bez odozvy. Všetliaké verbálne prisľúbenia od štátnych úradníkov pôsobili skôr všeobecne bez nejakých záruk. Začiatkom roka 2011 sme sa dozvedeli, že sa bude novelizovať zákon o cestnej premávke číslo 8/2009 [1]. Existovala reálna šanca pripomienkovať legislatívu prostredníctvom hromadnej pripomienky, avšak skúsenosti s takýmto typom pripomienkovania boli z našej strany doslova nulové. Napriek

tomu sme sa dohodli, že dáme dokopy niekoľko pozmeňujúcich návrhov, ktoré by podľa nášho úsudky mali dopad na spôsob jazdy cyklistov. Podarilo sa nám nazbierať potrebný počet podpisov, či už cez portál Changenet alebo osobným zbieraním podpisov.

1. Pripomienky k novele zákona o cestnej premávke

Samotné pôvodné znenie návrhu je uvedené v nasledovnom odstavci [2].

Pripomienka 1

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklisti sa pred križovatkou radia pred vozidlá a cez križovátku prechádzajú ako prví, ak dopravným značením nie je ustanovené inak. Pričom vodič im musí umožniť prejazd cez križovátku ako prvým, ak dopravným značením nie je ustanovené inak.

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva sa nezaoberá spôsobom jazdy cyklistov cez križovátku, ako aj spôsobom radenia cyklistov pred križovatkou pričom križovatka a samotný prejazd cez križovátku reprezentuje pre cyklistov jedno z najnebezpečnejších miest v rámci dopravnej infraštruktúry. Z tohto dôvodu je potrebné, aby vodiči umožnili cyklistom radenie pred automobily do predradovacieho pruhu pre cyklistov, čím sa zvýši bezpečnosť cyklistov z hľadiska viditeľnosti. Taktiež vodiči by mali umožniť cyklistom prejazd križovatkou ako prvým, ak dopravným značením nie je ustanovené inak. To znamená, ak nie je na križovátke svetelné signalizačné zariadenie pre cyklistov, ktoré by ich riadilo pomocou svetelných signálov. Súčasná prax je pritom taká, že sa cyklisti radia buď vedľa vozidiel alebo za ne. V prípade prejazdu cez križovátku tak idú Buď vedľa vozidiel v jednom smere, pričom nastáva nebezpečné situácie pre odbočovaní vozidiel napríklad doprava, prípadne prejazdu vozidiel z iných vjazdov.

Pripomienka 2

§ 55, upraviť odsek 9

(9) Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, je povinná chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou.

Odôvodnenie:

Všeobecná povinnosť pre osoby staršie ako 18 rokov mať mimo obce prilbu je nevhodná, preto navrhujeme túto povinnosť zrušiť. Myslíme si, že je na uvážení každého cyklistu, či a akým spôsobom si bude chrániť hlavu. Navrhujeme, ale aby sa táto povinnosť zachovala u osôb mladších ako 15 rokov. Všeobecná povinnosť nosiť prilbu totiž skôr odrádza osoby, aby bicyklovali, pričom prezentuje bicyklovanie ako nebezpečný spôsob dopravy, čím určite nie je. Skôr by mal zákon zamerať na ostatných účastníkov premávky, aby neohrozovali cyklistov, ako nútiť cyklistov nosiť prilbu. Takáto povinnosť nie je ustanovená ani v Nemecku, Českej republike, Holandsku , Rakúsku a Dánsku.

Pripomienka 3

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista je povinný dať jasné znamenie o zmene jazdy pri odbočovaní a menení smeru jazdy napríklad upažením ruky pre daný smer.

Odôvodnenie.

Súčasná legislatíva neupravuje spôsob, akým má cyklista dávať znamenie o smere jazdy, preto navrhuje doplniť uvedený odsek, aby cyklista minimálne rukou naznačil ostatným účastníkom o zmene smeru jazdy, ktorá je dôležitá z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. Toto je významný prvok, ktorý prináša viac bezpečnosti pre cyklistov v rámci cestnej premávky.

Pripomienka 4

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista môže prepravovať náklad, zvieratá:

- na bicykli, ktorý je na to konštrukčne prispôsobený vo vymedzenom priestore, pričom náklad alebo zviera nesmie obmedzovať cyklistu pri jazde na bicykli ani ohrozovať ostatných účastníkov cestnej premávky.***
- v privesnom vozíku, ktorý je na to konštrukčne určený, pričom náklad, zviera nesmie ohrozovať vedenie bicykla a ostatných účastníkov cestnej premávky.***

Odôvodnenie:

Súčasná legislatíva nehovorí o tom, či cyklista nemôže na bicykli prepravovať zvieratá. Preto navrhujeme doplniť tento odsek o navrhované úpravy, pričom zvieratá by sa mohli prepravovať iba na bicykli, ktorý je na to konštruovaný. Taktiež podobne ako pri preprave detí navrhujeme možnosť prepravy privesným vozíkom, pričom takýto spôsob prepravy nesmie ohroziť vedenie bicykla ani ostatných účastníkov cestnej premávky.

Pripomienka 5

§ 55, doplniť nový odsek

Cyklista môže jazdiť aj cez priechod pre chodcov, ak je priechod umiestnený medzi dvoma cestičkami pre chodcov a cyklistov, ktoré umožňujú spoločné užívanie chodcov a cyklistov a umožňujú mu to priestorové podmienky , pričom nesmie ohroziť chodcov, ak nie je dopravnou značkou určené inak.

Odôvodnenie:

V prípade, ak sú vybudované spoločné komunikácie pre chodcov a cyklistov a nie je medzi nimi umiestnený priechod pre cyklistov z dôvodu nedostatočných šírkových pomerov, navrhujeme, aby mohli cyklisti prechádzať cez takýto priechod pre chodcov na bicykli, pričom nesmú ohroziť chodcov. Bolo by preto nelogické, aby komunikácie, ktoré umožňujú spoločné využívanie cyklistov a chodcov a sú spojené iba priechodom pre chodcov nútili cyklistov zosadnúť z bicykla, pričom ich môžu využívať iba chodci. Samozrejme takéto spoločné priechody pre cyklistov a chodcov musia byť vyznačené dopravným značením.

Pripomienka 6

§ 55, upraviť odsek (8)

Pred vjazdom na priechod pre cyklistov sa cyklista musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy. Na priechode pre cyklistov sa jazdí vpravo.

Odôvodnenie.
V uvedenom odseku navrhujeme vypustiť text *„Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.* „ nakoľko navrhujeme, aby mal cyklista pri prechádzaní priechodu pre cyklistov prednosť pred motorovými vozidlami, ak to nie je dopravným značením upravené inak. Túto prednosť by mal mať z dôvodu, že predstavuje zraniteľnejší druh dopravy oproti motorovým vozidlám. Takúto právnu úpravu majú aj Holandsku.

Pripomienka 7
§ 55, doplniť nový odsek

Na prepravu dieťaťa sa môže použiť aj príviesný detský vozík, ktorý musí byť vybavený reflexnými prvkami.

Odôvodnenie:
Súčasná legislatíva sa nezaoberá možnosťou využiť na prepravu dieťaťa aj príviesný vozík, ktorý z hľadiska bezpečnosti je bezpečnejší ako detská sedačka na bicykli, napríklad z dôvodu narazenia automobilu do bicykla. Preprava príviesným detským vozíkom je pritom bežná aj v krajinách ako Nemecko, Rakúsko, Holandsko.

Pripomienka 8
§ 55, odsek 3,doplnenie

Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám. Ak je bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy, smie osoba staršia ako 15 rokov viesť osobu mladšiu ako 10 rokov. ***Dieťa sa môže prepravovať na jednomiestnom bicykli, ak je:***• ***bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy;***

• *bicykel je konštruovaný tak, že je možné dieťa usadiť do vymedzeného chráneného priestoru vpredu alebo vzadu na bicykli, pričom musí byť bezpečne upevnené bezpečnostným pásom alebo zadržiavacím zariadením. Šírka tohto priestoru nesmie presahovať 600 mm.*

Odôvodnenie.
Súčasný stav legislatívy nevymedzuje prípady dovolenej

jazdy viacerých osôb na jednomiestnom bicykli v prípade, že sa jedná napríklad o deti. Preto navrhuje, aby sa doplnil uvedený odsek o možnosť využitia detskej sedačky ako aj vymedzeného chráneného priestoru, situovaného buď vpredu alebo vzadu, pričom v súčasnosti už existujú takto konštruované bicykle, ktoré sa využívajú napr. v Nemecku, Dánsku, Holandsku, Veľkej Británii.

Pripomienka 9
§ 55, odsek 2,doplnenie

• Cyklisti smú jazdiť len jednotlivo za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch, ***to neplatí pre bicykle, ktoré sú konštruované tak, že sa pohon bicykla nezabezpečuje pomocou pedálov. Cyklista môže viesť aj iný bicykel za sebou, ale iba v prípade, že vedenie druhého bicykla je zabezpečené zariadením pevne spojené s vodiacim bicyklom a neohrozuje bezpečnosť cyklistu ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky.***

Odôvodnenie:
V súčasnosti už existujú aj špeciálne bicykle, ktoré sú konštruované napríklad pre zdravotne postihnuté osoby, ktoré zabezpečujú pohon iným spôsobom ako šliapaním pomocou pedálov, napríklad ručne, preto navrhujeme, aby sa aj táto zmena aplikovala do zákona. Doplnenie vedenia druhého bicykla považujeme nutné najmä z dôvodu, keď vodiaci bicykel vedie za sebou napríklad detský bicykel s dieťaťom, pričom je detský bicykel pevne spojený pomocou ťažnej tyče.

Pripomienka 10
§ 55, odsek 1
Doplnenie.

Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre

cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. ***Neplatí v prípade prekážky na ceste alebo v prípade inej nebezpečnej situácie. Cyklista jazdí aj vo vyhradenom jazdnom pruhu alebo priestore, ktoré je mu vymedzené dopravným značením.*** Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky.

Odôvodnenie.
Súčasná legislatíva neupravuje ako má jazdiť cyklista napríklad v prípade prekážky na ceste alebo nebezpečnej situácie, keď nemôže jazdiť v pravej časti vozovky. Z tohto dôvodu navrhuje doplniť uvedenú časť, ktorá umožní jazdiť cyklistom nielen pri pravej strane vozovky. Taktiež navrhujeme doplniť odsek o jazde vo vyhradenom pruhu pre cyklistov ako aj v priestoroch, ktoré mu to dovoľujú dopravným značením.

Pripomienka 11
§ 4, odsek 1, Doplniť písmeno.

dať prednosť cyklistovi a neohroziť ho pri zaradovaní sa z pruhu do pruhu, pri odbočovaní na križovatkách, ak cyklista vopred dá vodičom zreteľné znamenie, že mení smer jazdy,

Odôvodnenie:
Súčasná legislatíva nerieši spôsob jazdy cyklistov ani neupravuje povinnosti vodičov voči cyklistom pri zmene ich smeru jazdy ako aj zmenu jazdy pri radení z jedného do druhého pruhu. Vodič by preto mal dať prednosť a umožniť cyklistovi zaradiť sa z jedného pruhu do druhého, ak dá zreteľné znamenie o zmene jazdy z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti cestnej premávky. Súčasný zákon neupravuje takéto situácie, čo spôsobuje veľa nebezpečných situácií na cestných komunikáciách na miestach ako napríklad jazda cyklistov pri radení viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere ako aj v križovatke.

Pripomienka 12
§ 4, odsek 1, Doplniť písmeno.

dať prednosť cyklistovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre cyklistov, pritom ho nesmie ohroziť, ak dopravným značením nie je uvedené inak.

Odôvodnenie:
Súčasná právna úprava rieši prednosť na priechodoch pre chodcov spôsobom, že im vodiči musia dať prednosť § 4,ods.1,pís.f. Avšak v prípade, že existujú vedľa seba aj priechod pre chodcov a priechod pre cyklistov nastáva paradoxná situácia, kedy vodič musí dať prednosť chodcovi a cyklistovi nie. Z hľadiska riešenia bezpečnosti cestnej premávky ide o paradox, preto navrhujeme, aby vodič dať prednosť aj cyklistovi na priechodoch pre cyklistov, preto že cyklista predstavuje taktiež zraniteľnejší druh dopravy. V prípade svetelného signalizačného zariadenia táto povinnosť by odpadla, pretože prejazd cyklistu cez priechod pre cyklistov by upravovalo svetelne signalizačné zariadenie.

Pripomienka 13
§ 4, upraviť písmeno f

dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov alebo sa ho zjavne chystá použiť; ***pričom je vodič povinný znížiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť, pritom nesmie chodca ohroziť.***

Odôvodnenie.
Súčasná legislatíva neupravuje spôsob, akým je vodič povinný dať chodcovi prednosť na priechodoch pre chodcov, pričom len uvádza, že ho nesmie ohroziť. Nehovorí však nič o tom, či má znížiť rýchlosť a umožniť chodcovi prejsť na druhú stranu alebo zastaviť. Avšak prax ukazuje, že potrebné definovať aj rýchlosť, ktorou sa vodič blíži k priechodu pre chodcov, kedy napríklad vysoká rýchlosť odradí chodca, aby cez priechod prešiel. Preto navrhujeme upraviť znenie paragrafu a príslušného písmena so zreteľom na upravenie rýchlosti pred priechodom pre chodcov, z ktorej chodcovi bude zrejmé, že ho vodič neohrozí. Ďalším dôvodom pre prednosť cyklistu na priechode, okrem toho, že je zraniteľnejší je to, aby mal priechod ako značka vôbec zmysel. Ak nedáva prednosť, nelíši sa toto miesto nijak od miesta, kde priechod vyznačený nie je a nemá zmysel potom priechody vyznačovať. Na len upozornenie, že sa tam vyskytujú cyklisti máme inú značku Pozor cyklisti. Priechod s prednosťou potom umožní voľbu - dať v konkrétnom mieste prednosť cyklistom jeho vyznačením, alebo nedať - jeho nevyznačením. Dnes táto voľba nie je, cyklista nemá prednosť nikdy.

S napätím sme očakávali, či nám Ministerstvo vnútra a Policajný zbor SR pošle pozvánku na rozporové konanie. Pozvanie sme dostali spolu s Bratislavským samosprávnym krajom a tak sme išli obhajovať záujmy cyklistov.

Ak by sme to zhrnuli, tak môžeme povedať, že jednotlivé pripomienky boli rozdelené do dvoch skupín.

1. Prvá skupina pripomienok mala charakter ustanovení, ktoré aj v súčasnosti platia (napr. dávanie znamenia o zmene smeru jazdy, jazda v pruhu a pod.), avšak sme chceli zadefinovanie jednoznačnosti pre cyklistov. Tieto pripomienky neboli akceptované.

Druhá skupina návrhov predstavovala úplne nové ustanovenia a pozmeňujúce návrhy ako napr. dávanie prednosti vodičmi cyklistom cez priechod pre cyklistov, prejazd križovatkou, možnosti využívania cyklovozíkov pre deti, zrušenie povinnosti nosenia prilby a ostatných zariadení. Tu sa nám niektoré návrhy podarilo presadiť, iné nie.

Samotný výsledok s novým zapracovaným znením je uvedený nižšie.

§ 4
Povinnosti vodiča

- Vodič nesmie zastaviť vozidlo na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov, ak to nevyžaduje bezpečnosť cestnej premávky.“.

Vodič nesmie predchádzať, na priechode pre chodcov, priechode pre cyklistov a bezprostredne pred nimi (§ 15 sa odsek 5 písmeno j).

Taktiež sú nové zmeny pri odbočovaní cyklistov, kde § 19 sa dopĺňa odsekom 6, ktorý znie:

„Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno. Pri odbočovaní doľava vodič

motorového vozidla nesmie ohroziť cyklistu odbočujúceho vľavo.“.

Pripomienka o nevhodnej formulácii mať povinne nohy na pedáloch sa aplikovala v § 55 nasledovne:

Cyklisti smú jazdiť len jednotlivo za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch, to neplatí, ak ide o bicykel, ktorého pohon nezabezpečujú pedále“. Za zníženej viditeľnosti musí mať cyklista jazdiaci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev.

Taktiež sa prijali ustanovenia o možnosti viezť dieťa v cyklovozíku alebo na vodiacej tyči (§ 55). A to nasledovne:

„Osoba staršia ako 15 rokov môže viesť osobu mladšiu ako 10 rokov

na pomocnom sedadle na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy,

v prívesnom vozíku určenom na prepravu detí,

v detskom bicykli pevne spojeným tyčou s vodiacim bicyklom.“.

Teraz už len čakáme, na podpis novely zákona prezidentom republiky.

2. Pripomienkovanie novely vyhlášky č. 9/2009.

Posmelený určitým úspechom z prvého rokovania sme prijali výzvu pripomienkovať hromadnou pripomienkou aj novelu vyhlášky 9/2009, ktorá upravuje práve zákon o cestnej

premávke. Pre nás bol cieľ pozmeniť niektoré ustanovenia ako aj navrhnúť nové dopravné značenie.

2. septembra sa na Ministerstve vnútra konalo rozporové konanie ohľadom novely vyhlášky upravujúcej zákon o cestnej premávke. V hre bolo 8 pripomienok, ktoré mali charakter zásadných.

Výsledky z rokovania možno zhrnúť nasledovne:

1. Pripomienka. Možnosť využitia bus pruhov aj cyklistami. Schválené.

2. Pripomienka týkajúca sa priestoru pre cyklistov pred križovatkou – návrh bude preformulovaný tak, aby priestor pre cyklistom pred križovatkou mohol byť vybudovaný aj pred ostatnými pruhmi, nielen pred cyklopruhmi.

3. Pripomienka – Spoločný priechod pre chodcov a cyklistov. Návrh nebol prijatý s odôvodnením, že by bolo potrebné zmeniť aj zákon o cestnej premávke. V budúcnosti sa prijatie nevylučuje.

4. Pripomienka – Návrh na doplnenie dopravných značiek smerových tabúl pre cyklistov. Schválené.

5.Pripomienka – preformulovať význam značky Cestička pre cyklistov. Návrh nebol prijatý z dôvodu, že pokiaľ je cestička pre cyklistov aj v súčasnosti nezjazdná, nemusí ju cyklista použiť. Je to možné aj v súčasnosti.

6.Pripomienka – preformulovať význam dopravnej značky spoločný chodník pre cyklistov a chodcov. Návrh (pravdepodobne) nebude prijatý z podobného dôvodu ako predchádzajúci návrh, avšak je možné, že v budúcnosti sa upraví formulácia hlavne pre spoločné (zmiešané) chodníky pre chodcov a cyklistov.

7. Pripomienka – Návrh novej dopravnej značky: Parkovacie miesta pre bicykle. Návrh nebol prijatý z dôvodu, že aj v súčasnosti je možné použiť dopravnú značku upravujúcu parkovanie aj pre bicykle. Je to možné aj v súčasnosti.

8. Pripomienka. Návesť odporúčaného odbočenia cyklistov vľavo. Návrh nebol prijatý nakoľko policajti nevideli celkom dôvod umiestnenia tejto značky. Argumentovali tým, že novela zákona o cestnej premávke už bude upravovať pre cyklistov odbočenia vľavo lepšie ako predmetný návrh. Nevylučujú však, že ak v budúcnosti bude stav rozvinutejši cykloinfraštruktúry, tak sa predmetnou značkou môžu zaoberať.

Takže výsledok:
3 pripomienky schválené
3 pripomienky platia aj za dnešných podmienok
2 pripomienky neboli prijaté

Záver.

Keďže v čase dopísania tohto článku nebolo známe ešte znenie novely vyhlášky, nemôžeme vám predstaviť jeho znenie. Avšak nesmierna vďačnosť patrí skutočne všetkým občanom, ktorí podporili tieto dve hromadné pripomienky a tým pomohli dosiahnuť stav, ktorý zlepší aspoň lepšie legislatívne podmienky pre cyklistov. Takisto poďakovanie patrí aj portálu Changenet.sk, ktorý nám pomohol technicky dosiahnuť tento cieľ získavaním podporovateľov. Určite nie všetci sú s výsledkom spokojní, očakávali 100% prijatie návrhov, avšak pozitívne možno hodnotiť aj prístup Policajného zboru SR, ktorý skutočne vyšiel v ústrety cyklistom, pričom dúfame, že v tejto spolupráci budeme aj naďalej pokračovať.

Zdroje:

[1] <http://jaspi.justice.gov.sk/> - portál právnych informácií

[2] Znenie hromadnej pripomienky k novele zákona o cestnej premávke. Dostupné na: <http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=527440>

[3] Znenie hromadnej pripomienky k novele vyhláška upravujúcej zákon o cestnej premávke. Dostupné na: <http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=579605>

Cykloturistika.

Vybudovanie cyklotrasy v rámci projektu Belianske Tatry - spolu a lepšie a ďalšie perspektívy jej dobudovania až na poľskú hranicu.





JUDr. Štefan Bielak, Ing. Martin Gallik, MsÚ,
Petzvalova 18, 059 01 Spišská Belá,
tel.: 052 / 468 05 11, 0917 / 676 455, primator@spisskabela.sk, projektyEU@hotmail.com

Úvod

Mesto Spišská Belá v súčasnej dobe implementuje ďalší z úspešných projektov, financovaných Európskou úniou z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013.

Tentokrát ide o investičný projekt Belianske Tatry – spolu a lepšie, ktorého najhlavnejším výstupom je novovybudovaná cyklotrasa v dĺžke 9 km, medzi mestom Spišská Belá a Tatranskou Kotlinou. Hoc spomínaný 9 km úsek je len prvou z celkovo troch etáp už naplánovaného spojenia východnej strany Tatier spoločnou cezhraničnou cyklotrasou, jeho uvedenie do života bude nezanedbateľným impulzom pre nové príležitosti a rozvoj cestovného ruchu v regióne Tatier. Keďže ide o spoločný slovensko – poľský cezhraničný projekt, partnerom projektu je aj poľská Gmina Bukowina Tatrzańska.

No nielen cyklotrasa bude výstupom z už spomínaného projektu. Sú nimi aj ďalšie aktivity, ako napríklad už uskutočnená zahraničná pracovná cesta aktérov v jednej z európskych cyklo – destinácii, vypracovanie modelového prevádzkového a organizačného poriadku cyklotrasy a spoločná propagácia regiónu Belianskych Tatier.

Výstavba cyklotrasy Spišská Belá – Tatranská Kotlina

Vybudovaná cyklotrasa zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny je v projektovej dokumentácii označená ako Objekt SO 07 – Cyklochodník Spišská Belá – zastávka Tatranská Kotlina – Čarda, s celkovou dĺžkou cyklotrasy 9 km, šírkou 3 m (obojsmerná – 1,5 m jazdného pruhu) a technickým prevedením asfaltového povrchu, ktorý umožňuje cyklotrasu využívať aj pre inline korčuľovanie, resp. iné formy športového využitia.

Cyklotrasa začína v Spišskej Belej pri mestskom parkovisku na konci už existujúceho cyklochodníka k Belianskemu rybníku. Pokračuje pozdĺž



Belianskeho potoka, štátnej cesty I/67, okolo Šarpanca až po zastávku Čarda v Tatranskej Kotline. Na trase boli vybudované štyri mosty, rôznych rozpätí, ktoré z dôvodu estetického, ale i ekologického sú riešené ako drevené s hornou mostovkou. Samotná realizácia stavebných prác pozostávala z výstavby cyklotrasy s príslušenstvom, ktoré tvoria oddychové miesta, vrátane plánovaného osadenia exteriérových máp regiónu Belianskych Tatier s vyznačením cyklotrasy a existujúcich turistických chodníkov. Na celý projekt cyklotrás v podhorí Belianskych Tatier (vrátane uvedenej cyklotrasy) bolo spracované posúdenie vplyvov na životné prostredie (EIA).

Prvé prípravné práce na investičnej časti projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie započali ešte v mesiaci máj 2010, avšak dlhodobé dažde spomalili jej postup a naplno sa jej výstavba rozbehla až v mesiaci jún. Realizátor projektu, spoločne so stavebným dozorom a dodávateľom investičnej časti projektu sa preto pravidelne stretávali na kontrolných dňoch, počas ktorých sledovali nielen vykonanú investičnú činnosť, ale aj plány výstavby, ktoré boli do značnej miery závislé aj od pretrvávajúceho počasia pod Tatrami. Všeobecne však možno skonštatovať, že stavebné práce cyklotrasy prebehli na celom jej 9 km úseku takmer podľa plánu, iba s miernym časovým oneskorením. Stavebne bola cyklotrasa ukončená v mesiaci november 2010. Slávnostné otvorenie novopostavenej cyklotrasy uskutočnilo mesto Spišská Belá dňa 1. mája 2011.

Zahraničná pracovná cesta

Aktivity projektu však nie sú len o vybudovaní

cyklotrasy. Pozornosť vedúceho partnera projektu sa s rovnakou dôležitosťou sústreďuje aj na jej budúcu trvalú udržateľnosť, organizáciu a prevádzkovanie. Toto všetko v sebe zahŕňa mnohé, pre slovenských poskytovateľov služieb doteraz neznáme a nezodpovedané otázky. Preto sa pri zostavovaní žiadosti o nenávratný finančný príspevok v roku 2008 rozhodlo, že sa do projektu zahrnie aj zber osvedčených skúseností formou zahraničnej pracovnej cesty, v niektorej z členských krajín EÚ.



Tá sa uskutočnila v talianskom regióne Emilia Romagna v termíne od 16. do 22. augusta 2010. Zúčastnilo sa jej 30 zástupcov projektu z mesta Spišská Belá, gminy Bukowina Tatrzańska, Spišskej Starej Vsi, Ždiaru, Červeného Kláštora, Euroregiónu Tatry, Správy PIENAP-u, ŠL a Správy TANAP-u a ostatných inštitúcií pôsobiacich v regióne Belianskych Tatier a Zamaguria v oblasti regionálneho rozvoja, cestovného ruchu

a ochrany prírody. Tento región je známy hustou sieťou rôznych typov cyklotrás a vyhľadávanou destináciou nielen talianskych cykloturistov, ale aj známych športovcov a vrcholových pretekárov Giro d’Italia, ako aj návštevníkov z celého sveta. Keďže Taliansko je v súčasnosti jednou z najpopulárnejších cykloturistických destinácií v Európe, súčasťou pripravených pracovných workshopov boli najmä témy prístupu k rozvoju cykloturizmu, využitia daností teritória a využitia existujúcich synergii s kultúrnym dedičstvom, gastronómiou a miestnymi podujatiami pri rozvoji cykloturizmu. Nechýbali tiež témy rôznorodých potrieb cykloturistickej klientely a nevyhnutnej infraštruktúry, ktoré sú potrebné pre rozvoj cykloturizmu, či predstavenie úlohy, štruktúry, charakteristiky a vybavenia špecializovaných ubytovacích zariadení pre cykloturistov. Dôležitou bola tiež aj problematika tvorby itinerárov cyklotrás, praktických skúseností a najčastejších chýb pri ich tvorbe. Medzi pracovnými témami workshopov nechýbali ani problematika značenia, správy a údržby cyklotrás, marketingu, propagácii a komercializácii cykloprojektov, práce s domácim a zahraničným trhom, či špecifikácii národných trhov. Súčasťou pracovnej cesty slovenských zástupcov projektu boli aj cykloexkurzie uskutočnené priamo v teréne. Tu boli v praxi účastníkom predstavené rôzne typy cyklotrás a bolo poukázané na negatívne príklady pri ich tvorbe. Itinerár týchto exkurzií viedol od mestských a prímestských, cez tematicky orientované medziregionálne (Levandulová cesta) a horské cyklotrasy, až po cyklotrasy spájajúce mestá s prímorskými strediskami (Ravenna – Marina di Ravenna). Nechýbalo ani stretnutie s manažmentom

liečebných kúpeľov Riolo Terme. Tie sú v Taliansku veľmi známe práve vďaka významným klientom z radov špičkových cyklistov. Slovenským účastníkom pracovnej cesty prednášali zástupcovia rôznych odborných inštitúcií, ako napr. asociácie Life Motion, (kultúrne – turistické združenie oblasti Veneto), asociácie Terre di Faenza, či Talianskej asociácie priateľov cyklistiky (FIAB). Tie sa špecializujú najmä na propagáciu a rozvoj cykloturizmu v Taliansku. Medzi prednášajúcimi nechýbali ani uznávaní zástupcovia podnikateľskej praxe, tvorby stratégií, prevádzky a tematickej žurnalistiky. Základným cieľom tejto pracovnej návštevy bolo získanie a zozbieranie čo najväčšieho množstva praktických skúseností s prevádzkou cyklotrás v jednom z renomovaných talianskych stredísk CR a inšpirovanie sa konkrétnymi príkladmi z praxe. Na základe týchto skúseností nadväzuje mesto Spišská Belá na ďalšiu z aktivít projektu, ktorou je vypracovanie Prevádzkového a organizačného poriadku cyklotrasy, ktorý by mohol zároveň slúžiť aj ako minimálny model odporúčaní pre ostatné cyklotrasy v tatranskom a podtatranskom regióne.

Prevádzkový a organizačný poriadok cyklotrasy

Každá investícia podobného druhu si následne vyžaduje aj stanovenie určitých pevných pravidiel vo forme prevádzkového poriadku, ktorý umožní využívanie investície na ciele a účely, pre ktoré bola zriadená. Model prevádzkového poriadku cyklotrasy sa momentálne spracováva ako expertný materiál. Obsahová náplň takéhoto modelu prevádzkového poriadku bude zároveň odrážať skúsenosti a inšpirácie z absolvovanej pracovnej cesty v Taliansku. Výsledná podoba

modelu prevádzkového poriadku by mala byť schválená projektovým partnerstvom a mala by rovnako slúžiť ako podklad pre rozšírenie jeho územnej pôsobnosti aj pre iné cyklotrasy v podtatranskom a tatranskom regióne. Na obsahu tohto dokumentu sa momentálne stále pracuje.

Spoločná propagácia SR – PL regiónu Belianskych Tatier

Cieľom tejto aktivity je dať projektu s výraznou investičnou hodnotou aj pridanú hodnotu v podobe marketingového nástroja, prostredníctvom ktorého bude možné dosiahnuť zvýšenie atraktivity územia, zvýšenie jeho návštevnosti a rozvoj služieb v oblasti cestovného ruchu. Hlavným zámerom je oslovenie čo najširšieho okruhu zahraničných a domácich turistov a návštevníkov a to prostredníctvom vydania viacerých typov propagačných materiálov o území. Spoločne s poľským partnerom bude vydané bohaté portfólio propagačných materiálov, medzi ktorými nebude chýbať obrazová publikácia „Spoznajme krásy Belianskych Tatier“, informačný bulletin, turistický sprievodca spoločným regiónom, propagačné DVD a exteriérové turistické mapy. Súčasťou výstupov bude aj krátky propagačný TV spot, spracovaný vo formátoch použiteľných pre propagáciu vo všetkých elektronických video formátoch (web, TV).

Publicita projektu

O postupoch prác na cyklotrase, ako aj o ďalších aktualitách projektu informujú širokú slovenskú aj poľskú verejnosť viaceré nástroje publicity. Projekt dáva o sebe vedieť pravidelne prostredníctvom krátkych aktualít na informačných tabuliach mesta, ako aj prostredníctvom tlačových správ

rozposielaných viacerým slovenským a poľským médiám.



Obr. 4 Facebook stránka projektu.

Špecialitou propagácie projektu je však nástroj, prostredníctvom ktorého je projekt na dnešné komunikačné pomery pravdepodobne jedným z mála príkladov, využívajúcim na kontakt s verejnosťou sociálnu sieť Facebook. Práve prostredníctvom špeciálnej Facebook stránky projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie je v projekte zachytený každý krok, každá významná aktualita a sieť fanúšikov tohto projektu sa neustále rozširuje. Projekt tak využíva všetky komunikačné výhody, ktorá táto sociálna sieť ponúka a bezprostredne oslovuje stále väčší okruh záujemcov. Navyše, tento spôsob komunikácie dáva každému z návštevníkov stránky možnosť nielen byť informovaný, ale zároveň aj vyjadriť svoj vlastný názor alebo komentár k daniu v projekte. Pravidelne tiež na jeho stránkach zverejňujeme rôzne fotoalby a videá oslovených účastníkov a návštevníkov, ako aj odkazy na informácie

o projekte, ktoré prinášajú iné médiá, či tlačové agentúry.
Ak ste užívateľom sociálnej siete Facebook, navštívte našu stránku Belianske Tatry – spolu a lepšie a staňte sa jej fanúšikom. Veľmi radi Vás budeme podrobne informovať o všetkom, čo sa v rámci projektu momentálne deje.

A čo tomu predchádzalo ...?

Na záver je potrebné podotknúť, že tento projekt by nebol dnes tak úspešným projektom, keby sa na jeho realizáciu mesto Spišská Belá vopred nepripravilo. Z začať stavbu takýchto rozmerov je náročné nielen po stránke finančnej, ale aj po stránke projektovej. To čo dnes mesto Spišská Belá realizuje, malo ešte pred niekoľkými rokmi len podobu plánov a projektových zámerov. No tie bolo potrebné pripraviť a zabezpečiť ich financovanie.



Obr. 5 Pracovné stretnutie k príprave projektov cyklotrás v roku 2004.

Aj tu mesto využilo finančné prostriedky Európskej únie a prostredníctvom projektu „Obnova a dobudovanie turistických chodníkov a cyklotrás v Belianskych Tatrách a v ich podhorí“ získalo z programu INTERREG III.A Poľsko – Slovenská

republika 2004 – 2006 finančnú pomoc vo výške 239. tis. €. Cezhraničným partnerom projektu bola práve Gmina Bukowina Tatrzańska a práve vďaka realizácii tohto projektu mesto Spišská Belá vypracovalo všetky potrebné technické a odborné podklady, realizačné projektové dokumenty a geodetické zamerania, pre kvalifikovanú výstavbu cyklotrás v podhorí Belianskych Tatier od Spišskej Belej až po Jurgów. Uvedený projekt je zároveň súčasťou pripravovanej tzv. „Tatranskej cyklomagistrály“, ktorej hlavným iniciátorom je slovensko – poľské cezhraničné združenie Euroregión Tatry, ktorého sú mesto Spišská Belá a Gmina Bukowina Tatrzańska dlhoročnými členmi.

Perspektívy dobudovania cyklotrasy

Ako už bolo spomínané, cyklotrasa Spišská Belá – Tatranská Kotlina je len prvou z troch etáp dnes už naprojektovaných cyklotrás, spájajúcich mesto Spišská Belá s poľskou Gminou Bukowina Tatrzańska. Zároveň by sa toto cyklistické dopravné spojenie stalo významnou etapou do budúcnosti plánovanej cyklotrasy okolo Tatier, ktorú iniciuje slovensko poľské cezhraničné združenie miest a obcí pod názvom Euroregión Tatry. Keďže mesto Spišská Belá má už dnes na zvislé dve etapy pripravenú dokumentáciu, ostáva len čakať na vhodnú príležitosť, ktorá by túto reálnu ambíciu dokázala podporiť. Mala by ňou v prvom rade byť možnosť, uchádzať sa o finančné prostriedky z prostriedkov Európskej únie, prostredníctvom programov zameraných na rozvoj turistickej infraštruktúry, resp. rozvoj vzájomnej cezhraničnej spolupráce s Poľskou republikou. V každom prípade, nie je dnes v ekonomických silách žiadnej zo samospráv, zrealizovať tak náročnú investíciu bez pomoci zo strany EÚ.

Vzhľadom na skutočnosť, že podstatná časť z jej alokácie na dobudovanie investícií takéhoto druhu je dnes takmer vyčerpaná, ostáva pravdepodobne už len čakať na najbližšie plánovacie obdobie rokov 2014 – 2020 a nové Operačné programy, ktoré by dobudovanie cyklotrasy až na poľskú hranicu umožnili. Bude si to vyžadovať nielen kvalitu projektovej žiadosti o nenávratný finančný príspevok, ale aj dávku zdravého presvedčenia o význame tejto cyklotrasy pre budúci rozvoj tatranského a podtatranského regiónu zo strany kompetentných príslušného Operačného programu.

Projekt spolufinancovaný Európskou úniou z prostriedkov

Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013.



Obr. 6 Plán cyklotrasy Spišská Belá – Gmina Bukowina Tatrzańska

Žltá: vybudovaná I. etapa cyklotrasy Spišská Belá – Tatranská Kotlina

Modrá: plánovaná II. etapa cyklotrasy Tatranská Kotlina – Ždiar
Červená: plánovaná III. etapa cyklotrasy Ždiar – Jurgów.





A predsa sa maluje. Čoskoro sa všetky neduhy tohto cyklopruhu napravia a budeme spokojne po ňom jazdiť.
Bratislava - Košická - počas Európskeho týždňa mobility.

Tomáš Peciar

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 9 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.

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

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info
Vďaka za použitie písma Ondrejovi Jóbovi