



Rozhovor s Vierou Štupákovou
Zábradlia na cykloinfraštruktúre
Bristol a cykloinfraštruktúra
Výzva na dodržania





Výzva na dodržiavanie bezpečného odstupu, str. 3



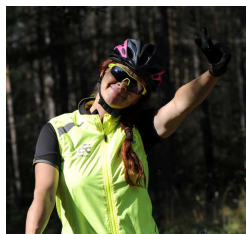
Zábradlia na cykloinfraštruktúre, str.6



Miešajte sa a hýbte sa, ETM 2018, str.7



Plusy a mínusy elektrických bicyklov, str.8



Rozhovor s Vierou Štupákovou, str.11



Bristol – cyklistická infraštruktúra, alebo tam kde sa bicykluje Banksy, str.13



Pedál.

Dúfam, že ste sa cez leto poriadne nabili energiou a poriadne si oddýchli. Toto leto nám prialo, čo sa týka miestami až extrémneho teplého počasia. Ale poďme späť k práci. Podobne ako aj asi vás, aj nás prekvapili niektoré „medvedie služby“, ktoré sa zamerali na bicyklovanie z dosť podivného uhlu pod rúškom bezpečnosti. Preto vám prinášame informácie ako aj postoj viacerých organizácií, ktoré zaujali menšiu proti ofenzívu. Navyše sa blíži Európsky týždeň mobility ako aj naša konferencia. O tom ako aj ďalších témach si môžete prečítať v našom čísle.

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

Organizácie zastupujúce cyklistov vyzývajú Políciu riešiť dodržiavanie bezpečnostného odstupu

Bratislava, Banská Bystrica, 12. september 2018

Zvýšenie bezpečnosti cyklistov na slovenských cestách je predmetom výzvy, ktorú 37 organizácií a iniciatív z celého Slovenska, zaoberajúcich sa rozvojom cyklistickej dopravy a cykloturistiky, adresovalo Policajnému zboru. Žiadajú lepšiu kontrolu dodržiavanie dopravných predpisov, zameraných na bezpečnú jazdu cyklistov po cestách a postihovanie nebezpečnej jazdy motorových vozidiel.

Signatári výzvy považujú za najväčšie ohrozenie nedostatočný odstup áut pri predchádzaní cyklistov. Tento priestupok je nebezpečný a odrádza ľudí od jazdy na bicykli. Ďalšími častými priestupkami sú napríklad nedanie prednosti v jazde, otváranie dverí do dráhy cyklistu či parkovanie v vyhradených jazdných pruhoch. Obyvatelia na bicykloch potom radšej volia menšie v zlo v podobe porušenia zákona jazdou po chodníku, než by sa mali obávať ohrozenia na cestách.

“Výzva je reakciou na doterajší laxný prístup polície ku kontrole zákonom vyžadovaného bezpečnostného odstupu vodičmi na cestách. Práve nedodržiavanie bezpečnostného odstupu od cyklistov niektorými vodičmi motorových vozidiel vedie k vytlačaniu cyklistov z ciest na chodníky,” povedal Daniel Duriš, prezident Cyklokoalície, ktorá je jedným z iniciátorov výzvy. “Cyklisti niekedy nemajú inú možnosť ako jazdiť po chodníku. Väčšina cyklistov je ohľaduplná voči chodcom, v čom ich podporujeme.”

Nárast cyklistickej dopravy na Slovensku je enormný. V Bratislave narástla za ostatných 5 rokov viac ako dvojnásobne a rastie aj v ostatných regiónoch Slovenska. “Dennodenne sa všade na Slovensku stretávame s ohrozovaním cyklistov vodičmi, pričom nevidno žiadne účinné preventívne ani represívne kroky dopravnej polície”, doplnil Peter Medveď, riaditeľ Nadácie Ekopolis, ktorá je druhým z iniciátorov výzvy.

“To sa musí zmeniť, polícia na celom Slovensku má pomáhať všetkým vodičom - motorových, aj nemotorových vozidiel. Preto sme sa postarali o celoslovenské rozšírenie výzvy”.

Signatári a signatárky výzvy očakávajú od polície nielen lepšiu kontrolu dopravných predpisov, zameraných na bezpečnosť občanov, ktorí používajú bicykel, ale aj prísnejšie postihovanie priestupkov, informovanie o výsledkoch kontrolnej činnosti a otvorené dáta o zaznamenaných priestupkoch a uložených pokutách.

Na záver výzvy ponúkajú signatári svoju pomoc a súčinnosť pri zvyšovaní bezpečnosti cyklistov na cestách celého Slovenska.

Kontaktné osoby pre ďalšiu komunikáciu:

Dáša Barteková, Cyklokoalícia, Bratislava, dasa@cyklokoalicia.sk, 0940 623 877

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis, Banská Bystrica, rohac@ekopolis.sk, 0905 240137



NADÁCIA BILLA GATESA SPOPLATNILA PARKOVANIE PRE SVOJICH ZAMESTNACOV



Nadácia Billa Gatesa (bývalý vlastník Microsoftu) a jeho manželky pristúpila k zaujímavému riešeniu parkovania svojich zamestnancov.

Kým na začiatku bol podiel ľudí dochádzajúcich do práce vyše 50 % v súčasnosti je to cca. tretina.

A ako to dokázali?

Použili metódu cukor a bič.

Kým dovtedy mali parkovanie zamestnanci za menší mesačný poplatok, spoločnosť začala spoplatňovať parkovanie vo firme denne a to 12 dolármi za deň. Naopak, pre tých, ktorí sa rozhodli cestovať MHD, zakúpili mesačníky a okrem toho každý, ktorý si zvolí alternatívny druh dopravy dostane 3 dolárový bonus každý deň!

Tým preukázali, že cesta ako možno prinútiť ľudí presadnúť na bicykel alebo MHD, je nie sú všetky náklady súvisiace s vlastnením a prevádzkou motorového vozidla.

Zvolili si aj „zelený smer“ a pre zamestnancov vytvorili dobré podmienky na dochádzanie na bicykli. Vymedzili miestnosť na parkovanie bicyklov, kde si môžete dať usušiť šaty, odložiť veci a pod.

Zdroj: <https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/the-not-so-secret-trick-to-cutting-solo-car-commutes-charge-for-parking-by-the-day/>



To je určite zaujímavé aj pre fakt, že nadácia má určite dostatočný počet finančných prostriedkov a nemali by určite problém pre nich nechať parkovanie zadarmo, prípadne im vybudovať garáže.

Skúste to navrhnúť vo vašej firme, kolegovia by vás asi zniesli zo sveta 😊



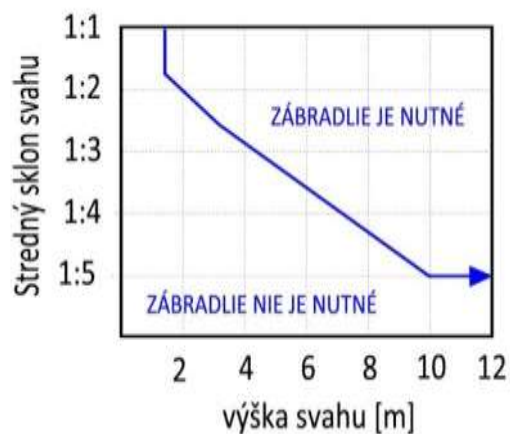
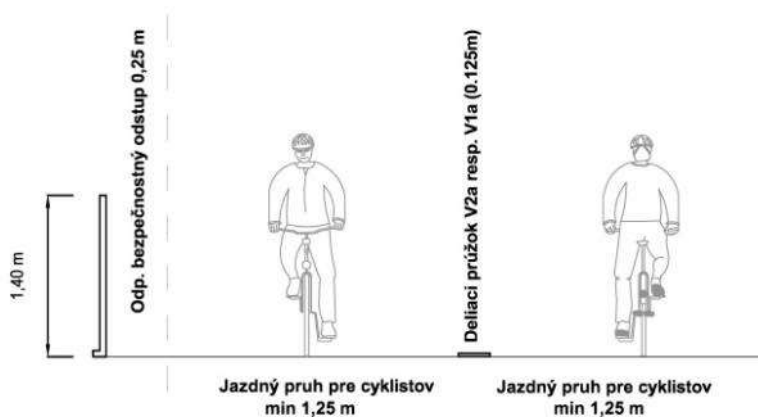
Zábradlia a cykloinfraštruktúra

Ing. Radovan Červienka

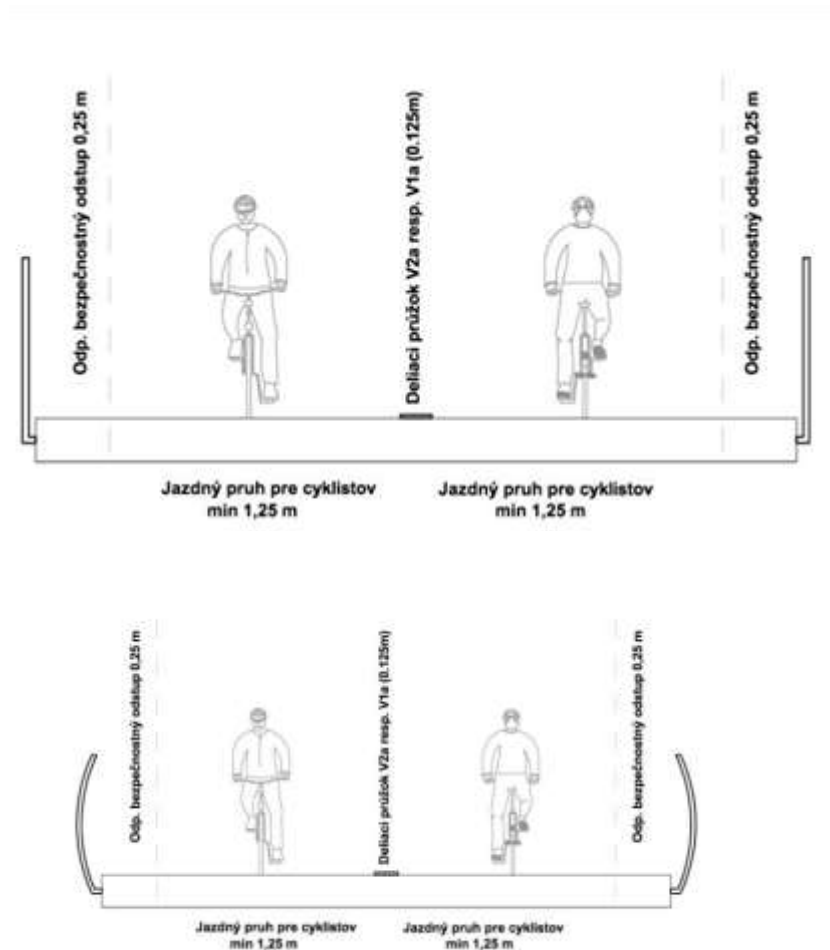
Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cyklistickej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás.

Zábradlia:

- sa umiestňujú mimo prejazdný profil CYK,
- musí mať výšku aspoň 1,30 m (odporúča sa výška 1,4 m)
- nesmú zasahovať do prejazdného profilu CYK,
- ak je to možné odporúča sa bezpečnostný odstup 0,25 m od zábradlia,
- začiatok sa odporúča doplniť výraznou retroreflexnou úpravou,
- sa navrhuje podľa veľkosti sklonu svahu
- sa navrhuje ak svah je bližšie k CYK ako 5,00 m.



Vhodným prevedením je možné zvýšiť bezpečnosť pre cyklistov hlavne na mostoch a lávkach kotvením z bočnej strany a vyklopením zábradlia do oblúku



Príklad uchytenia



Výplň zábradlia musí spĺňať podmienky uvedené v STN 73 6201 a TNI CEN/TR 16949.

Mix and Move!



Bez osvietených obyvateľov nie je možná zmena.

EURÓPSKY TÝŽDEŇ **MOBILITY (ETM)** sa koná každý rok od 16. do 22. septembra. Táto európska iniciatíva nabáda mestá/obce, aby zavádzali a podporovali trvalo udržateľné dopravné opatrenia a vyzývali obyvateľov, aby si vyskúšali alternatívy k používaniu automobilov.

Európska komisia stanovila pre mestskú mobilitu dva ambiciózne ciele:

- do roku 2050 postupne vylúčiť z miest automobily s konvenčným pohonom
- do roku 2030 sa vo veľkých mestských centrách priblížiť v mestskej logistike k nulovým emisiám.

Od jeho zavedenia v roku 2002 dosah EURÓPSKEHO TÝŽDŇA MOBILITY neustále rastie, a to v Európe aj po celom svete. V roku 2017 kampaň zaznamenala rekordnú účasť; do kampane sa zaregistrovalo a v priebehu týždňa organizovalo aktivity, 2 526 miest z 50 krajín. Väčšina zapojených krajín má pre organizovanie kampane na národnej úrovni koordinátorov resp. organizáciu, ktorá túto kampaň zastrešuje, na Slovensku je to od roku 2014 Slovenská agentúra životného prostredia, rezortná inštitúcia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky a aj vďaka tomu každý rok rastie počet zapojených miest. V roku 2017 bolo na Slovensku do kampane registrovaných až 49 samospráv, len pre porovnanie v roku 2013 bolo do kampane zapojených len 13 slovenských miest/obcí.

Každý ročník EURÓPSKEHO TÝŽDŇA MOBILITY sa zameriava na konkrétnu tému, ktorá súvisí s udržateľnou mobilitou. Témou tohto ročníka je multimodalita, ktorá je prezentovaná mottom kampane - „**KOMBINUJ A CHOĎ!**“ Kombinácia rôznych druhov dopravy znamená maximalizáciu výhod pre cestujúcich: nákladov, rýchlosti, flexibility, komfortu, spoľahlivosti atď. Prínosy má aj spoločnosť: zníženie znečistenia a menšie dopravné zápchy, zlepšenie kvality života a zdravia atď. Posledné analýzy hovoria, že viac ako 50% ciest, ktoré obyvatelia miest denne vykonajú je kratších ako 5 kilometrov, čo je vzdialenosť, ktorú môže človek veľmi pohodlne zvládnuť peši, bicyklom, verejnou dopravou, prípadne správnou kombináciou týchto troch foriem, bez použitia osobného auta.

ETM je vhodná forma propagácie práce samospráv, ktoré práve v tomto období majú možnosť bilancovať, sumarizovať a prezentovať verejnosti,

ako a čo robia pre zlepšovanie kvality života obyvateľov svojich miest/obcí. Na druhej strane je to pre samosprávy príležitosť zvyšovať povedomie obyvateľov o pozitívnych prínosoch využívania ekologických foriem dopravy, spoločne diskutovať o zložitých témach, ako je parkovanie, ranné a poobedné dopravné zápchy, zaberanie verejného priestoru, znečisťovanie prostredia a hľadať spoločné riešenia na to, aby mestá boli pekné, čisté a príjemné pre život. Bez osvietených obyvateľov nie sú možné zmeny a preto je potrebné, aby samosprávy využili svoje kompetencie a vhodnou formou osvety „vychovávali“ svojich obyvateľov.

Tohtoročný EURÓPSKY TÝŽDEŇ MOBILITY nás vyzýva k tomu, aby sme preskúmali mnohé ďalšie možnosti na presun z bodu A do bodu B a premýšľali o najvyhovujúcejšom spôsobe dopravy na daný presun. Prečo nevyskúšať dopraviť sa do telocvične bicyklom, do kancelárie vlakom, alebo do obchodu pešo? Tým, že prijmem myšlienku multimodalitu a zavedieme do našich presunov niektoré udržateľné spôsoby dopravy, možno nielen pozitívne ovplyvníme životné prostredie, ale aj zistíme, že sme zdravší a šťastnejší, a zostanú nám aj peniaze na iné výdavky!

Ministerstvo životného prostredia, vyhlásilo pre samosprávy Národnú súťaž o cenu ETM 2018 v troch kategóriách:

1. Aktívna samospráva – hodnotiť sa bude schopnosť samosprávy motivovať subjekty, pôsobiace na jej území, k vzájomnej spolupráci smerujúcej k realizácii aktivít a trvalých opatrení v súlade s témou ročníka.
2. Efektívne trvalé opatrenie – hodnotiť sa bude udržateľnosť, finančná náročnosť, šírka dosahu a dopady na životné prostredie
3. Originálna aktivita - hodnotiť sa bude originalita, atraktivita a prevedenie

Cieľom súťaže je zvýšiť motiváciu samospráv zapojiť sa do najväčšej kampane na podporu udržateľnej mestskej mobility v Európe a vytvoriť priestor na vzájomnú inšpiráciu a súťaživosť medzi mestami na Slovensku.

Pre samosprávy je práve takáto súťaž príležitosť prezentovať svoje snahy o udržateľné mesto nie len pred svojimi obyvateľmi, ale aj na európskej a národnej úrovni aj touto formou zvyšovať atraktivitu svojho mesta a vzbudzovať aj záujem návštevníkov a turistov.

Viac o kampani sa môžete dozvedieť na www.eurotm.sk a www.mobilityweek.eu.

Mínusy a plusy elektrických bicyklov



Niet pochýb o tom, že elektrické bicykle znamenajú obrovský impulz pre bicyklovanie, či ich vnímame ako cyklistickú dopravu alebo rekreáciu a cestovný ruch. E-bicykle otvárajú bicyklovanie novým typom cyklistov, ktorých potenciálny počet je rádovo vyšší, než je tomu dnes. Umožnia využívať bicykel ľuďom, ktorí doteraz z najrôznejších príčin nebicyklovali. Slabá kondícia, vysoká hmotnosť, pohodlnosť, lenivosť, potenie sa či príliš členitý terén, to sú dôvody nebicyklovania, ktoré s príchodom e-bicyklov strácajú pri obrovskom počte ľudí odôvodnenie. Nasvedčujú tomu aj čísla, rast predaja e-bicyklov je gigantický a je aj ich stále častejšie vidieť.

A to sme iba na začiatku, je nepochybné, že cena a hmotnosť e-bicyklov bude klesať a kapacita batérií stúpať a to znamená viac a viac e-bicyklistov na našich cestách a v krajine. Nejdeme teraz rozoberať večný problém internetových debát a rovno vyhlásim, že e-bicykle považujem za bicykle a jazdu na e-bicykli považujem za bicyklovanie. Áno, mám výhrady k speed-pedelecom a „odblokovaným“ e-bicyklom, ale to nie je téma tohto zamyslenia. Týchto pár slov chcem venovať tomu, čo prinesie e-bicyklizmus v širšom kontexte – budú to plusy či mínusy? Nuž, bude to oboje.

Mínusy

Z mínusov ma najčastejšie napadajú dva. Prvým je bezpečnosť, druhým dopad na krajinu a jej správu. Nielen teória, ale už aj prax ukazuje, že pre mnohých ich užívateľov sú e-bicykle prírýchle. Je logické, že si ich kupujú najmä menej skúsení a slabší cyklisti a začiatčníci, ktorí však nemajú potrebný skill pre rýchlosť, ktorou jazdia (umocnenú vyššou hmotnosťou bicykla). Prejavuje sa to aj v teréne aj na cyklochodníkoch. Nevie, ako vám, ale mne sa za ostatných 12 mesiacov viackrát stalo, že sa spoza zákruty vyrútil e-jazdec, ktorý evidentne situáciu nezvládal – jednak išiel na dané podmienky rýchlo a jednak ani neovládal prácu s bicyklom v takej situácii, keďže nemal skúsenosti.

Druhým mínusom je dopad na krajinu. Už teraz je horská cyklistika trňom v oku mnohým ochranárom. Nástupom e-bicyklov sa pritom počet cyklistov v teréne zvyšuje, keďže sa pre e-bajkerov stáva ľahko dostupným. Zatiaľ si to ešte správcovia chránených území až tak neuvedomujú, ale je to podľa mňa otázka iba dvoch-troch sezón, keď začnú uvažovať buď o škrtaní niektorých povolených cykloturistických trás a/alebo o zákaze vjazdu e-bajkov (aj keď právne to zatiaľ nie je možné). A budú mať čiastočne pravdu, vyšší počet „silnejších“ cyklistov skutočne privedie viac bicyklov do cenných oblastí (aby bolo jasné, „nepovolená oblasť“ pre mňa neznamená automaticky „cenná oblasť“).

Plusy

Zvýšenie počtu e-bicyklov ma napokon privádza k plusom, ktoré prinášajú. Vidím ich tiež dva a vlastne aj viac. Prvým je, ako som už naznačil, zvýšenie počtu cyklistov a k tomu aj sprístupnenie väčších a/alebo hornatejších častí miest a predmestí. Keďže e-bicykel umožňuje jednoduchšie a menej namáhavé cyklodochádzanie do práce či za nákupmi, v mestách bude viac a viac cyklistov.

Po rokoch zakrývania si očí a preferovania autodopravy budú musieť samosprávy vziať zvyšujúci sa počet cyklistov na vedomie a začať rýchlo budovať cyklistickú infraštruktúru - pruhy, komunikácie, stojany a cykloparkoviská.

A nielen to! Nástupom e-bicykla sa zväčšuje plocha, z ktorej ľudia môžu ľahko dochádzať na bicykli a zväčšuje sa aj prevýšenie, ktoré ľudia na e-bicykli zvládnu. Zatiaľ sa cyklistický prístup do mestských častí a predmestí ako Koliba, Kramáre, Sásová, Tajov, Furča, Ťahanovce, Hájik a pod. nemusel riešiť, keďže sú na kopci a teda dochádzanie do/z mesta na bicykli nebolo témou. To sa však mení a obyvatelia sa už čoskoro budú dožadovať cyklopruhov, či cyklocestičiek nielen na rovine, ale aj v kopcoch. Na druhý plusom je ekonomický prínos e-bicyklov. Zvyšuje sa dopyt po bicykloch a teda sa zvyšuje obrát (a zisk) výrobcov, dovozcov, predajcov, servismanov... skrátka posilňuje sa bicyklová branža. Okrem toho viac cykloturistov znamená viac peňazí pre hotely, penzióny či reštaurácie – pravdaže, nie hneď a nie všade, ale sú už oblasti, kde je tento nárast viditeľný. To sa mi páči, pretože to zvyšuje význam rekreačnej cyklistiky a cykloturistiky v spoločnosti.

Netreba zabudnúť aj na zdravotné benefity e-bicyklov, keďže motor nenahrádza šliapanie do pedálov, iba ho podporuje a navyše e-bicykel neznečisťuje ovzdušie emisiami a prachom tak veľmi, ako auto. Ale to je už ďalšia téma, ktorú iste otvoríme.

Ján Roháč, Nadácia Ekopolis

Článok je zverejnený aj vo Facebookovej skupine „Slovensko na bicykli“, kde k nemu môžete diskutovať.

Bikesharing v Bratislave sa využíva, ale škodí mu vandalizmus



Po veľkom marketingovom predstavení sa spustil bikesharing v Bratislave. Spoločnosť Slovnafť, ktorá prevádzku zastrešuje tvrdí, že bicykle sa využívajú.

Čo je však smutné, že bicykle neodolávajú vandalizmu a poškodeniu, keď niektorí tiež cyklisti kradnú z bicyklov súčiastky a tak ich poškodzujú.

No čo, veď sme na Slovensku...

Zdroj: Facebook Slovnafťbike

Bicyklovanie je vitamínom dopravy

Rozhovor s Vierou Štupákovou, podpredsedníčkou združenia Kostitras, koordinátorkou EuroVelo 11 na Slovensku a centra CYKLOPO pri krajskej organizácii cestovného ruchu Severovýchod Slovenska.



Viera, bicykluješ? Cestný, trekový či horský bicykel?

Všetky.

Koľko kilometrov ročne?

Tak tritisíc.

Do práce či len tak hobby?

Všade.

Poznáš ťa už dlhé roky ako šéfkou občianskeho združenia Kostitras, ale teraz sedíte na pôde Krajskej organizácie cestovného ruchu Severovýchod Slovenska. Tak na akých stoličkách vlastne teraz sedíš?

Kositras, KOCR a koordinácia EuroVelo 11. A popritom všetkom som stále aktívnou cyklistkou, ešte stále ma baví bicyklovanie.

Podme od začiatku. Čo je Kostitras?

Kositras je matuzaléom cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku. Začali sme v roku 1993 ako skupina nadšencov, v 1995 sme založili občianske združenie Prešovská bicyklová skupina Kostitras. Chceli sme, aby sa cyklisti v meste Prešov mohli pohybovať bezpečne a aby im bola venovaná pozornosť. Postupne sa naša činnosť rozšírila na celý Prešovský a neskôr aj na Košický kraj a počas asi piatich rokov sme boli aktívni aj na medzinárodnej scéne, keďže sme stáli pri zrode Karpatskej cyklocesty cez 5 krajín Karpatského oblúku. Dnes sme v oblasti mestskej cyklo dopravy aktívni v meste Prešov a pri značení cykloturistických trás a budovaní drobnej cykloturistickej infraštruktúry sme aktívni na celom východnom Slovensku.

Prešov je známy budovaním cyklistických komunikácií, je ich tu vidieť stále viac a viac. Koho je to dnes aktivita? Mesta, Kostitrasu alebo niekoho iného?

Zažila som v tomto meste už veľa vlád. Spočiatku úradníci neboli aktívni, hovorili, že nebudú stavať cyklotrasy pre Štupákovú a jej päť kamarátov. Postupne sa to však menilo, robili sme veľa kampaní a vysvetľovania, pomáhali sme mestu pripravovať potrebnú dokumentáciu a zhruba niekedy od roku 2014 už bolo mesto pripravené na čerpanie zdrojov. Dnes je už mesto v tomto samostatné a tak sa naše aktivity vrátili od projektovania späť ku koreňom. Opäť robíme akcie pre cyklistov, staráme sa o nich, presadzujeme ich záujmy a povzbudzujeme ku jazde na bicykli. Keď je nejaký problém, niečo, čo treba pre cyklistov riešiť, tak pripravíme vhodné podujatie, na ktoré zavoláme úradníkov a poslancov mesta, povieme, čo cyklisti chcú, vyvoláme diskusiu a buď danú vec dosiahneme alebo nie a podľa toho postupujeme ďalej.

Odborná a projektová činnosť sa už z Kostitrasu presunula do rozvoja Eurovelo 11 a do krajskej organizácie cestovného ruchu.

Povedala si, že sa staráte o cyklistov. Čo to znamená?

Vieš, plánovanie a infraštruktúra, to je jedna oblasť. Ale nemenej dôležitou je osвета, budovanie povedomia o tom, že cyklisti sú pre dopravu liekom, vitamínom. Je to niečo, o čo sa musíme starať a ďakovať všetkým ktorí sa rozhodnú pre bicykel.

Proste hovoríme nahlas „Ste super, že jazdíte!“ . Cyklisti nie sú socky, ale skrátka ľudia s uvedomením, že chcú mať lepší život. A to v Kostitrasi robíme.

Čo to znamená v praxi?

Napríklad raňajky pre cyklistov.

Napečieme parádne koláče, vezmeme baristu, čo robí najlepšiu kávu na svete, postavíme sa ráno o šiestej na cyklotrasu a každému cyklistovi ponúkneme kávičku, koláčik, jabĺčko, povieme mu „Ďakujeme, že jazdíte“. Ak nemá čas, dáme mu balíček, nech si na nás spomenie v robote a povie aj ďalším. Reakcie sú úplne fantastické!

Alebo opravy bicyklov. Bežný človek, štandardný cyklista, nevie, ako si opraviť poruchu či obyčajný defekt. A tak pri obľúbených kaviarňach rozložíme náradie, opravujeme, nastavujeme, mažeme prítomné bicykle, ich majitelia nám pozerajú na prsty a učia sa to. Máme hudobnú skupinu Cyklišťanka, ktorá hrá na neočakávaných miestach cyklotrás a cyklisti sa potešia. Premietame filmy s cyklistickou a dopravnou tematikou. A tak ďalej...

Má Prešov koncepciu cyklotrás?

Áno, v roku 2014 bol prijatý generel cyklistických trás. Vypracoval ho architektonický ateliér a ja som strážila prípravu práve z pohľadu cyklistov.

Postupuje mesto podľa tohto generelu?

Áno, všetky trasy, ktoré sa realizujú, a je ich veľa, sú v súlade s týmto generelom.

Zaujímajú sa o cyklodopravu prešovskí poslanci?

Nikto z nich nemá s cyklodopravou nejaký vážny problém. Iste, vždy sa nájdú aj takí, ktorých to vôbec nezaujíma a určite nie všetci poslanci úplne odborne rozumejú, o čo ide. Záujem je viditeľný najmä u mladších poslancov a poslankyň, ktorí cestujú alebo žili v zahraničí a chcú, aby aj ich mesto vyzeralo dobre.

Bicyklujú Prešovčania?

Stále viac a viac. Máme aj čísla. Výskumný ústav dopravný robil počítanie cyklistov a ich počet na hlavných cyklistických ťahoch bol viac ako 1200 cyklistov denne. Vizuálne je to v uliciach veľmi vidieť. Kdekoľvek sa dnes pozrieš po meste, všade vidíš cyklistov. Muži, ženy, deti.

Aké sú skúsenosti s voľným pohybom cyklistov v prešovskej pešej zóne?

Pozitívne. Pešiu zónu tu už máme dlhé roky a ak sa dobre pamätám, tak sme tu mali iba jeden úraz a aj to nie fyzický, ale vážne preľaknutie sa.

Podme hlbšie do regiónu. Ako hodnotíš situáciu v mestskej cyklistike v iných mestách východného Slovenska?

Nuž, Prešov je vpredu, bicyklovanie sa tu rozvíja už dlhé roky a je to skrátka vidieť. Ale viem, že primátori a starostovia sú cyklistickej doprave naklonení, aj keď niekedy ide skôr o pocitovú ako odbornú rovinu.

Dobre ide Poprad, ktorý sa snaží prepájať mesto s okolitými dolinami a tiež s podhorím Tatier. Sú pripravené projekty a už sa aj stavia trasa smerom na Kežmarok, Spišskú Belú, až do Ždiaru. V každom väčšom meste sa stavia či aspoň pripravuje nejaká cyklotrasa, v Bardejove, Svidníku, Stropkove, Humennom... Je to pritom celé otázkou pohľadu. Začínala som v roku 1993, vtedy sme mali veľkú NULU všade takže v porovnaní s týmto obdobím vidím pozitívny posun. Ale chápem, že ak to niekto porovnáva s obdobím posledných dvoch-troch rokov, tak až tak veľký progres nie je vidieť.

Čo sú podľa teba najväčšie brzdy či prekážky rozvoja cyklistickej dopravy na východnom Slovensku?

Je málo zručných a zdatných projektantov. Dopravní inžinieri vedia naprojektovať cesty medzi dedinami cez pole, ale pri riešení intravilánu im to zatiaľ nejde. Križovatky, mestská cyklistická infraštruktúra... na to máme málo kvalitných projektantov. Nevedia to, majú málo skúseností a majú toľko inej roboty, že nehľadajú riešenia pre cyklistickú dopravu. Veľa z nich nevie po anglicky a väčšina materiálov o moderných riešeniach je pritom v angličtine...

Naše Technické podmienky nie sú dostatočne implementované v navrhnutých riešeniach – predovšetkým v križovatkových priestoroch.

Rozumejú potrebám cyklistickej dopravy úradníci a zastupiteľstvá? Je verejná správa pripravená na cyklistickú dopravu?

Ako kde. Niekde sa spolupracuje veľmi dobre inde si myslia, že sú najmúdrejší na svete a nedajú si od nikoho poradiť. Ak povedomiu verejnej správy vo vyspelých krajinách, napríklad v Nemecku, priradíme 100%, tak u nás je to 30%.

Aké máte skúsenosti s Políciou SR?

V Prešove nemáme negatívne skúsenosti. Naši policajti sú cyklisti a tak vnímajú situáciu, chápajú aj druhú stranu vecí.

Spomenuli sme prekážky rozvoja. Čo sa však, naopak, osvedčilo?

Už som to spomenula: osвета, zvyšovanie povedomia, starostlivosť o cyklistov. Osvedčilo sa ďakovanie ľuďom, že jazdia. To je úplne super, to je to kľúčové. Dôležité je poznať sa s úradníkmi a pravidelne s nimi komunikovať. Účinné je pôsobenie na sociálnych médiách, na ktorých sa naši ľudia za zapájajú do diania. Zmeňme tému. Čo je EuroVelo 11?

The beast of the East! Beštia Východu! Ale vážne, je to jedna z európskych diaľkových trás EuroVelo, ktorých sieť spravuje Európska cyklistická federácia. Z troch trás EuroVelo na Slovensku bude EuroVelo 11 tou najdlhšou, bude dlhá až 200 kilometrov. Dlhú sme o tom iba hovorili. V roku 2012 sme však pre Prešovský samosprávny kraj vypracovali technickú štúdiu cykloturistických trás v slovensko-poľskom pohraničí a navrhli sme tam aj umiestnenie EuroVelo 11. Myšlienka sa ujala, chytil sa toho aj Košický samosprávny kraj a vypracoval štúdiu uskutočniteľnosti EuroVelo 11 na jeho území. Dozvedela sa o tom Komunitná nadácia Veľký Šariš, ktorá nás požiadala, aby sme podobnú štúdiu pripravili aj pre Prešovský kraj. A čo je ešte lepšie, podporili to aj súkromné firmy Milk-Agro a Pivovar Šariš. Prejavil sa ich lokálpatriotizmus a zaniechanie pre cyklistiku.

Ako to bude vyzerať?

Rada vravím, že to bude naša cyklodiaľnica. S prípravou sme začali v roku 2013, ide to pomaly, veď príprava diaľnice dá vždy časovo zabráť, nie? Dnes už má celý úsek pevne danú trasu, zmeny už budú iba minimálne.

Robíme na tom, aby sme v Prešovskom a Košickom kraji mali trasu pripravenú až po úroveň stavebného povolenia pre samostatné cyklistické komunikácie. Na niektorých úsekoch sa už aj začína stavať, niektoré obce na trase získali dotácie z IROP a z Interregu. Niektoré časti, asi 20% z celkovej dĺžky, sú už aj hotové, napríklad pri Čani či úsek Prešov – Veľký Šariš.

Ďalšie sú v realizácii do roku 2020.

Samozrejme, že tam kde je to možné využívame aj miestne a účelové komunikácie. Ak tam chodí trebárs 50 áut denne, je zbytočné stavať niečo nové.

Čo vlastne treba spraviť, aby sa z pásu poľa či z priekopy pri ceste stala samostatná cyklotrasa?

Najprv treba ísť do terénu, navrhnuť si dva-tri varianty, zistiť, či sú alebo budú prejazdné a aké sú na nich vlastné pomery. Potom vyberieme najvhodnejšiu alternatívu a necháme ju schváliť príslušnými zastupiteľstvami, aby povedali „Ideme do toho!“. Potom sa rokuje s vlastními a ak predbežne súhlasia, tak sa vypracuje projektová dokumentácia. Na tú samozrejme treba zohnať peniaze... Treba potom získať najprv územné rozhodnutie a po ňom stavebné povolenie, pre ktoré už treba mať vyriešené aj vlastnícke vzťahy. Nemusíš byť vlastníkom pozemku, môže ísť aj o prenájom, vecné bremeno, foriem je viac. Vyzerá to jednoducho, ale pozostáva to z množstva drobných krokov. Geodetické zamerania, projektanti, povolenia, zmeny územných plánov, to všetko chce veľa peňazí a veľa času. Keď je stavebné povolenie a peniaze, môžeme začať stavať.

A toto všetko ste na budúcej trase EuroVelo 11 absolvovali?

Na rôznych úsekoch sme v rôznych štádiách – štúdie uskutočniteľnosti definovali koridor v celej dĺžke, pre územné rozhodnutie je pripravená polovica trasy. 35 km má vydané aj stavebné povolenie, na nich sa začína stavať. Ako som spomínala, trasa vedie aj po existujúcich komunikáciách, ktoré však spĺňajú kritériá EuroVelo pre maximálne intenzity vozidiel. Na nich nie je potrebné absolvovať tieto procedúry.

Aké máte pri týchto procesoch skúsenosti s veľkými hráčmi – samosprávami, veľkými vlastními a pod.?

Snažíme sa čo najviac využívať štátne pozemky, ktoré sú vo vlastníctve štátnych inštitúcií - železníc, lesov či vodohospodárov. Predsa len by to malo byť s nimi jednoduchšie ako so súkromnými vlastními. Rokuje sa s nimi dobre, ale keď prideme ku konkrétnym krokom, tak sa objavujú prekážky. Napríklad niekedy sa tieto štátne podniky správajú ako komerčné firmy a požadujú odkúpenie či prenájom za vysoké trhové ceny. Dobré je to Slovenským pozemkovým fondom, ktorý zdarma prevedie daný pozemok do vlastníctva obce, ak je cyklotrasa v územnom pláne v zozname verejnoprospešných stavieb. Už sme prostredníctvom ZMOS iniciovali rokovania, aby k tomu podobne pristupovali aj ostatné štátne podniky, ale je to iba v začiatkoch a nie je jasné, ako to dopadne. Trápi to však staviteľov cyklotrás na celom Slovensku a preto si myslíme, že by sa to malo pretaviť do legislatívy. A to nie je jednoduché.

Cítite pri tom všetkom vôbec nejakú podporu centrálnych orgánov?

Nuž, pozri, keby neboli štrukturálne fondy, dalo by nejaké ministerstvo peniaze na budovanie cyklotrás? Nie. Ako je naplňaný prijatý finančný mechanizmus na podporu cyklo dopravy? Nijako. Keby to v Bratislave naozaj chceli naozaj riešiť, tak by sa to už iste pohlo aj s majetkovými vzťahmi štátnych organizácií pri verejnoprospešných stavbách. Prečo na to úradníci či politici netlačia?

Kto budú hlavní užívatelia EuroVelo 11? Pre koho ju tvoríte?

Nuž, aj keď je to súčasť diaľkovej trasy, iste ju nebudú používať cyklisti, ktorí idú z Nórska do Atén. Vieme totiž, že diaľkových cyklistov sú iba 3% zo všetkých cyklistov a tak tento segment nie je významný. Trasa EuroVelo je pre nás dôležitá preto, lebo spája tri významné funkcie – dopravnú, turistickú a rekreačnú. Je to dopravné prepojenie obcí pre miestnych obyvateľov, pre ich dochádzku do práce či do školy či pri lepšom prístupe k hromadnej doprave. No a je to aj kostra pre voľno časové aktivity, pre výlety a podobne.

No a keď sme už pritom, Košický a Prešovský kraj majú svoju koncepciu cykloturistických trás?

Košický kraj má koncepciu cyklistických komunikácií, na ktorej sme ako Kostitras spolupracovali. Prešovský kraj takúto koncepciu tvorí práve teraz a bude hotová do decembra. No a keď bude hotová koncepcia, pripravíme stratégiu, t.j. ako túto koncepciu realizovať v praxi.

Ide o dokumenty spoločné pre cyklistickú dopravu a cykloturistiku?

Áno, tak sa to snažíme vnímať. Hľadáme prieniky a nie rozdiely.

Si cyklokoordinátorkou krajskej organizácie cestovného ruchu.

Máte tu v Prešove aj ďalšie cyklo novinky?

Teší ma nový cykloprístrešok, ktorý v septembri otvárame tu na krajskom úrade. Krytý priestor pre 14 bicyklov bude určený pre zamestnancov úradu aj pre verejnosť.

Nepozná inú KOCR, ktorá by mala zriadený tento post. Ako k tomu došlo?

KOCR chápe, že cykloturistika je živý trend. Cyklistov je vidieť úplne všade, paradoxne čím ďalej na východ, tým drahšie bicykle vidíš. Je otázkou krátkeho času, že sa počet cyklistov začne zvyšovať vďaka ešte viac elektrickým bicyklom. KOCR to všetko vidí a je pripravená reagovať na nové trendy.

Ako to v týchto dvoch krajoch vyzerá s cykloaktivistami? Sú tu nejaké občianske organizácie, ktoré sa snažia ťahať veci dopredu?

Je ich tu veľa. Sú tu organizácie, ktoré sa sústreďujú na organizovanie podujatí, máme tu veľa bajkerských organizácií, ktoré riešia trail a bikeparky, máme tu cykloturistických značkárov. No a máme aj samosprávy, ktoré chcú mať cyklotrasu a pre lepšiu spoluprácu sa spájajú v špecifických združeniach. Pravdou však je, že vo väčšine miest žiadne občianske cyklistické organizácie nepôsobia.

Majú občianske organizácie kapacitu a reálny vplyv?

Niektoré áno. Silná je napríklad prešovská SLOMBA, ktorá stavia singletracky. Vplyvné je aj Združenie pre rozvoj horskej cyklistiky v Spišskej Belej, dobre pracuje Cyklovňa v Starej Ľubovni, tradične aktívny je Fénix Snina a sú aj ďalšie.

Podme späť do Prešova. Máte tu veľkú novinku, Cyklozelezníčku. O čo ide?

Cyklozelezníčka je mňam, je perfektná! Je to nová sedemkilometrová, tri metre široká samostatná cyklotrasa z Prešova až takmer na Sigord, vedúca po telese zrušenej lesnej úzkokoľajky. Doteraz tam bola iba nebezpečná cesta, po ktorej chodí množstvo áut a medzi nimi stovky cyklistov. Chodia sa tade kúpať a člnkovať na Sigord, je to prístupová trasa do cyklisticky a turisticky veľmi atraktívnych Slanských vrchov.

Odkiaľ sú peniaze a kto je investor?

Pred mnohými a mnohými rokmi sa touto myšlienkou začala zaoberať Polka Sejková a dotiahla ju do pokročilej fázy. Od samého začiatku sme sa snažili, aby sa tento projekt dostal medzi priority mesta, čo sme napokon aj dosiahli. No a mesto zase po dlhšej dobe a ďalších prekážkach nakoniec získalo peniaze z IROP. Ľudia sa na to veľmi tešia, pretože trasa vedie úplne mimo tej frekventovanej cesty. Otvára to nové možnosti pre rekreačných cyklistov, pre rodiny s deťmi a tiež pre dochádzanie do práce. Mám veľkú radosť!

Máte tu v Prešove aj ďalšie cyklo novinky?

Teší ma nový cykloprístrešok, ktorý v septembri otvárame tu na krajskom úrade. Krytý priestor pre 14 bicyklov bude určený pre zamestnancov úradu aj pre verejnosť.

Na záver trochu menej formálne. Aký výlet by si odporúčala cykloturistom v okolí Prešova?

Určite výlet na Dubník a potom na opáľovú banu. Je to pre trekkingové bicykle, vedie to cez Sigord, kde sa dá občerstviť a odpočinúť, na trase sú krásne výhľady. Ale mám tu ešte lepšiu ponuku!

Akú?

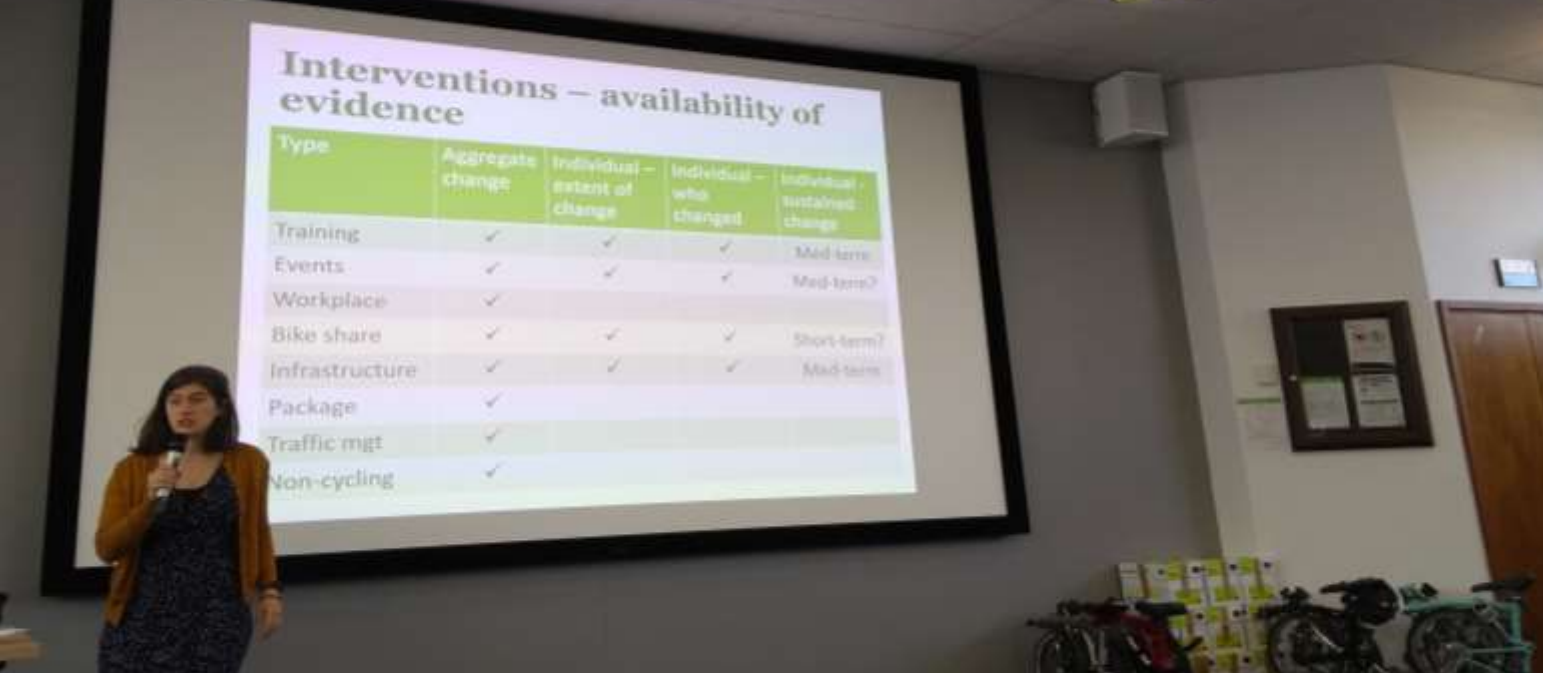
V KOCR sme vybrali šesť cykloturistických trás v šiestich najvýznamnejších pohoriach kraja – Vysoké Tatry, Nízke Tatry, Levočské vrchy, Pieniny, Slanské vrchy a Poloniny. Týchto šesť trás prešlo šesť cyklistov a cyklistiek, ktorí predstavujú rozličné typy cyklistov. Ich autentické dojmy, ako aj podrobnosti o šiestich trasách, nájdete na www.cyklopo.com. Nie sú to žiadne reklamné texty, sú to pravdivé informácie s ľudskou tvárou. Tento náš projekt má svoju hlbšiu podstatu. Nechceme propagovať tisíce kilometrov trás, ktoré tu máme, nechceme ľuďom podrobne hovoriť, že čo majú kde robiť. Robíme to inak. Ponúkame im len tie trasy, pri ktorých sa vieme zaručiť, že sú dobré, bezpečné a atraktívne. Vieme, že ľudia chcú objavovať nové veci a nové zážitky a tak týchto 6 trás využijú ako základ pre početné ďalšie cyklistické výlety.

Ďakujem za rozhovor.

Ján Roháč

Nadácia Ekopolis

15. vedecké sympóziu Cyklistika a spoločnosť v Bristole



The image shows a woman standing in front of a large projection screen in a conference room. The screen displays a table titled 'Interventions – availability of evidence'. The table has five columns: 'Type', 'Aggregate change', 'Individual – extent of change', 'Individual – who changed', and 'Individual – sustained change'. The rows list various interventions: Training, Events, Workplace, Bike share, Infrastructure, Package, Traffic mgt, and Non-cycling. Checkmarks indicate the availability of evidence for each intervention across the different categories. Some interventions also have notes on the right side, such as 'Mid-term', 'Mid-term?', 'Short-term?', and 'Mid-term'.

Type	Aggregate change	Individual – extent of change	Individual – who changed	Individual – sustained change
Training	✓	✓	✓	Mid-term
Events	✓	✓	✓	Mid-term?
Workplace	✓			
Bike share	✓	✓	✓	Short-term?
Infrastructure	✓	✓	✓	Mid-term
Package	✓			
Traffic mgt	✓			
Non-cycling	✓			

V dňoch 5-7.9.2018 sa v britskom Bristole konalo už 15 vedecké sympóziu Cycling and Society. Na sympóziu sa prezentovali zaujímavé príspevky z oblasti tohtoročnej témy a teda cyklisti a spoločnosť. Akcia sa konala na pôde University of West England a spoluorganizátormi bola skupina Science for Cycling a ECF. Nás môže tešiť, že Slovensko tam malo 2 zastúpené prednášky, čo bolo kladne hodnotené najmä zo strany usporiadateľov. Nedajú sa popísať všetky prednášky, ktoré boli prezentované, avšak tie, ktoré nás zaujali sa týkali najmä hodnotenia cyklistickej infraštruktúry z dlhodobého sledovania správania obyvateľov. Bývalý prezident ECF Manfred Neun zase prezentoval ideu, aké nové technológie čakajú cyklodopravu z pohľadu implementácie do systému fúzie mobility.

Celkom zaujímavá prednáška bola Brett Petzera napríklad o tom, prečo sa v Holandsku nedarí a klasickým bikesharingom ale skôr iným typom ako napr. Swapfiest (písali sme o tom v minulom čísle).

Slovensko prezentovali dve prednášky. Jedna na tému budúceho využitia smartfónu na zbieranie dát o cyklistoch (Marián Gogola) aj v rámci projektu MoTiV (viac o projekte v budúcom čísle) a druhá o odpore experimentovania v cyklodoprave (Yannick Cornet).

Mimochodom ďalšie vedecké sympóziu bude možno na Slovensku.:-)

Tak uvidíme ako sa to všetko vyvinie.



Samotné prednášky sú voľne dostupné a môžete si ich stiahnuť odtiaľto:

<http://www.cyclingandsociety.org/2018programme/>

Cykloinfraštruktúra v Bristole alebo tam kde sa bicykluje Banksy

Text & foto: Marián Gogola



V nadväznosti na predchádzajúci článok z mesta odkiaľ pochádza stále anonymný pouličný umelec Banksy (známy svojimi maľbami na stenu nielen v Bristole, ale aj v Londýne alebo USA), by sme sa radi pozreli, aké podmienky majú cyklisti v tomto takmer 600 tisícovom meste.

Ak sa pozrieme na cykloinfraštruktúru, tak si uvedomíme také typické cykloriešenia☺.

Predradené priestory sú skoro na každej križovatke, ale cyklopruhy a cyklocestička sú rôzne.

Však posúďte sami.

Na niektorých uliciach cyklisti využívajú buspruhy, čo však spôsobuje dosť kritické situácie, ak sa na danom bus pruhu ide 5 doubledeckerov za sebou. V niektorých prípadoch však môžu bus pruh používať spoločne s taxíkmi a mopedmi.





Bristol chce byť aj inovatívnym mestom v doprave, ale niektoré riešenia sú také polovičné, viď tzv. Sharedspace pred žel. stanicou.

Samotné značenie je zaujímavé a umožňuje cyklistom využívať chodník, ak sa na ňom nachádza takáto malá dopravná značka.

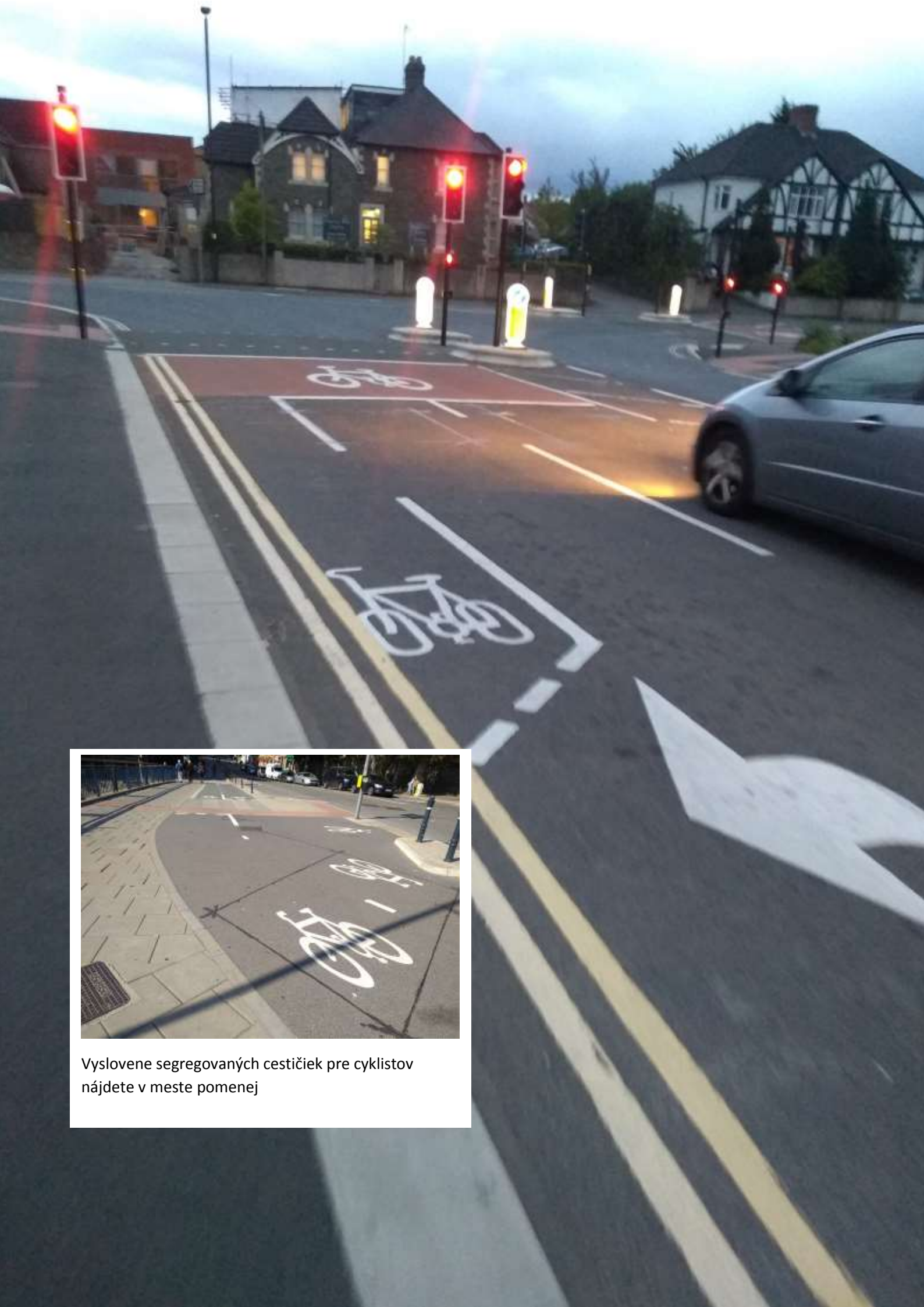


Ich špecialitkami sú také nič neriešiacie vymedzenia priestoru, kde môžu cyklisti prejsť na druhú stranu alebo odbočiť. Avšak tu je problém, že dostať sa do tohto priestoru musíte priamo z vozovky bez samostatného cyklopruhu.



Pozitívom sú spoločné priechody aj s chodcami a cyklistami.





Vyslovene segregovaných cestičiek pre cyklistov
nájdete v meste pomenej



Priestor pre cyklistov majú skoro všade, typickými pre nich sú tzv. šikmé čiary, umožňujúce flexibilitu pohybu v jazdnom pruhu.



V samotnom meste majú cyklisti viacero možností, kde zaparkovať bicykel. Klasické stojany typu „U“ je možné nájsť na viacerých miestach.



V meste funguje aj bezstanicový bikesharing YObike.



Podmienky pre cyklistov má dobré aj samotná univerzita, kde si študenti alebo zamestnanci môžu bicykle uschovať v takomto krytom prístrešku.



Všeobecne možno povedať, že podmienky pre cyklistov sú také anglické, kde práve džentlmensky chcú nechať autá, verejnú dopravu ako aj bicykle, bez nejakých obmedzení, avšak niekedy by to chcelo väčšiu odvahu.

+



Znovu natreté cyklopruhy, súvisí s dolnou fotkou. Žilina (september)

foto: Monika Mihaliková

-



Takto vyzerali pruhy cyklocestičky v Žiline, po asi 2 mesačnom prestriekaní (Žilina, august 2018)

foto: Monika Mihaliková

POZVÁNKA

NA X. ROČNÍK NÁRODNEJ KONFERENCIE

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Konferencia o cyklistickej doprave,
cykloturistike a udržateľnej mobilitě

Súčasťou podujatia bude aj vyhodnotenie
kampane **Európsky týždeň mobility 2018**

Záštitu nad konferenciou prevzali minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky **Arpád Érsek**, minister životného prostredia Slovenskej republiky **László Sólymos** a primátor mesta Banská Bystrica **Ján Nosko**.

23.-24.10.2018

Univerzita Mateja Bela
Kuzmányho č. 1.
Banská Bystrica

Registrácia a bližšie informácie na:

www.cyklodoprava.sk



Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 9 Rok 2018 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne. Neprešlo jazykovou úpravou. Uzávierka čísla 10. V mesiaci.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava



Európska únia
Európsky sociálny fond

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne.

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Redakcia:

Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor

