

Cyklistická doprava

Číslo 7

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

Správy z domova

3

Ako to dopadlo: NA BICYKLI DEŤOM 2010

6

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2010

10

Správy zo sveta

11

Cyklotechnológie

12

Pohľad na Velo-city Global Copenhagen 2010

13

Úprava dopravného značenia pre cyklistov v Martine

16

Cyklistika a vyššie územné celky

17

Zrovnoprávnenie cyklistickej dopravy v uličnom priestore.

19

Preprava bicyklov Slovenskými železnicami

22

Cykloklik

25

Foto mesiaca

26

Pedál

Radovan Červienka

Ani teplo, ani dážď či búrky nám nezabránilo vydať ďalšie číslo časopisu s poradovým číslom 7. V tomto čísle sa povožíme hádam všade. Okrem informácií o cyklodoprave z každého kúta Slovenska sa dozviete, ako sa pomáhalo chorým deťom na bicykli, doplníme informácie o cyklokonferencii CYKLISTICKÁ DOPRAVA 2010, a pripájame aj pozvanie na jednu cykloakciu. Zo

zahraníčia vám prinesieme informácie z Velo-city, kde bol jeden z našich redaktorov, či informácie z metropoly Českej republiky Prahy. Ukážeme vám prvý cyklomost na Slovensku, ktorý bude spájať Slovensko a Rakúsko a dozviete sa, čo robia VÚC Žilina a Prešov pre cyklistiku. No ,ale nejdem zdržovať už s ďalšími informáciami, čo ešte nájdete v nabitom čísle s magickým číslom 7. Tak šup šup zložte si prilbu, rukavice a čítajte :). Pekné čítanie.

Bolo vydané stavebné povolenie na cyklochodník

<http://www.mikulas.sk/>

16.06.2010 , Liptovský Mikuláš

Stavebné povolenie na výstavbu cyklochodníka od mosta v Palúdzke až po Okoličné môže byť už čoskoro vydané. Primátor Liptovského Mikuláša Ján Blcháč priniesol včera z Národnej diaľničnej spoločnosti v Bratislave zmluvu o zriadení vecného bre...mena medzi mestom a diaľničnou spoločnosťou. „Ide o posledný dokument, ktorý sme potrebovali získať k definitívnemu vysporiadaniu

4,8 kilometra pozemkov pod cyklochodník. Mesto už podalo žiadosť na financovanie tejto veľmi významnej a potrebnej investície z fondov Európskej únie,“ informoval liptovskomikulášsky primátor. Ak mesto bude s projektom úspešné, so stavebnými prácami sa začne už počas tohtoročnej jesene. Dielo by potom malo byť hotové v nasledujúcom roku.

Medzinárodná Moravská cyklotrasa sa začne stavať ďalší rok

17. 6. 2010, BRATISLAVA

Župa chce vybudovať cyklotrasu, ktorá povedie v línii bývalej železnej opony. Nadväzovať bude aj na Záhorskú cyklotrasu. Predseda Bratislavského samosprávneho kraja Pavol Frešo, zástupcovia samospráv záhorských obcí a bratislavských mestských častí podpísali v utorok memorandum o spolupráci pri podpore rozvoja medzinárodnej Moravskej cyklotrasy na území kraja. Cyklotrasa v dĺžke 55 kilometrov povedie v línii bývalej železnej opony, ktorá v minulosti oddeľovala totalitný režim od demokratickej Európy.

„Memorandum je dôležité preto, aby na mieste bývalej železnej opony, ktorá rozdeľovala východ a západ, bola vybudovaná kvalitná cyklotrasa. Takto symbolicky sme na tom mieste, ktoré mnohých Slovákov zraňovalo a traumatizovalo, vybudovali niečo, kde ďalšie generácie budú môcť pestovať šport a kde budú môcť fungovať spôsobom, ktorý ich zasa takto spoji,“ povedal Frešo. „Cyklotrasa

povedie pozdĺž toku rieky Morava, po alebo popri hrádzi. Trať nebude odtrhnutá od okolia, ale bude nadväzovať na súčasné významné cyklotrasy regiónu, ktorými sú Záhorská, Mariánsko-Stupavská a Dúbravská magistrála,“ spresnil Frešo. Trasa bude napojená na cyklomost, ktorý bude vybudovaný ponad rieku Morava - medzi bratislavskou Devínskou Novou Vsou a rakúskym Schosshofom.

„Očakávame, že v budúcom roku, kedy sa znovu otvorí Operačný program pre Bratislavský kraj, budeme môcť začať túto cyklotrasu budovať,“ povedal župan. Celkové náklady na projekt sú približne 4,5 milióna eur, použiť by sa pritom mali predovšetkým peniaze z európskych fondov. Okrem európskych peňazí sa na financovaní projektu budú podieľať aj samosprávy obcí a Bratislavského regiónu.

Peniaze na cyklomost boli dnes schválené, uvádza v tlačovej správe krajská hovorkyňa Iveta Tyšlerová. „Ide o finančný príspevok v hodnote 2,3 milióna eur, Bratislavský samosprávny kraj doplatí približne 300-tisíc.“

<http://zahorie.sme.sk/c/5427122/medzina...z0rCk19n1s/>

Cyklistov a peších policajti otočia

Cez najvýznamnejší priechod na Ukrajinu prejdú len motoristi. Koridor pre peších uzamkli.

VYŠNÉ NEMECKÉ. Kam idete? Musíte sa otočiť. Takto vítajú policajti turistov na najväčšom priechode na slovensko-ukrajinskej hranici. Púšťajú iba autá.

Peši a cyklisti kilometer do hlavného mesta Zakarpatskej Ukrajiny Užhorodu z pohraničnej obce Vyšné Nemecké neprejdú. Ak sa chcú miestni či turisti vybrať do Užhorodu, policajti ich pošlú okľukou cez zhruba 35 kilometrov vzdialené priechody vo Veľkých Slemenciach alebo v Ubli.

Cesta na bicykli tak namiesto pár minút zaberie pár hodín. Prípadne môžu zaplatiť vodičovi niektoré z mnohých ukrajinských dodávok, aby ich aj s bicyklami pár metrov cez hranicu previezol. Za päť eur na osobu sú vcelku ochotní.

Zmodernizovali a zamkli

Do roku 2007 chodili Slováci do Užhorodu peši či na bicykloch hojne, spomína starosta Vyšného Nemeckého Jozef Danko. Nemuseli s autom vystáť rad, nákupy na Ukrajinu vyšli podstatne lacnejšie. Kedysi československý Užhorod so 117-tisíc obyvateľmi je zaujímavým mestom aj pre turistov.

Keď slovenská strana v rámci príprav na vstup do schengenského priestoru priechod modernizovala, vybudovala aj koridor pre chodcov a cyklistov. Odvtedy však na ňom visí zámok, hoci na stránke ministerstva vnútra sa

píše o priechode „bez obmedzení“.

„V súčasnosti je na hraničnom priechode z dôvodu prebiehajúcej rekonštrukcie na ukrajinskej strane vylúčená doprava peších cestujúcich,“ upozorňuje ministerstvo v poznámke pod čiarou. Uzatvoriť priechod pre nemotoristov podľa Lucie Garajovej z ministerstva žiadala ukrajinská strana.

Kým Ukrajinci nezmodernizujú svoju časť, odporúča využívať priechod vo Veľkých Slemenciach. Ten je určený iba pre peších a cyklistov a otvorený je len cez deň.

Ukrajina s pešími nepočíta

autor: Michal Piško

Na ukrajinskej strane však žiadne práce nefinišujú. Na režim bez obmedzení naša strana zrejme čaká márne. Ukrajinské veľvyslanectvo denníku SME odpísalo, že „priechod podľa svojho typu patrí k priechodom pre motorové vozidlá, kde sa nepredvída prekročenie štátnej hranice pre peších a cyklistov“. Odvolalo sa na zmluvu so Slovenskom z roku 1995, ktorá priechod spomína ako neobmedzený „pre osobnú a nákladnú automobilovú dopravu“.

Slovenská strana trvá na tom, že na rokovaniach v roku

2007 sa obe strany dohodli, že priechod sa pre peších z bezpečnostných dôvodov uzavrie iba „do úplného ukončenia rekonštrukčných prác“.

Miestni si tak zvykajú vysedať v aute rad alebo chodiť na nákupy do 12 kilometrov vzdialených Sobraniec. Turistom, ktorí chcú objavovať ukrajinské Karpaty, zostáva využiť niektorý z dvoch zvyšných priechodov alebo vlak. Cez železničný priechod v Čiernej nad Tisou idú dva za deň.

Zdroj: <http://www.sme.sk/c/5462160/cyklistov-a-pesich-policaaji-otocia.html>

utorok 13. 7. 2010

Tatranskú Kotlinu a S. Belú spojí cyklochodník

Na jeseň bude Spišskú Belú a Tatranskú Kotlinu v Belianskych Tatrách spájať deväť kilometrov dlhý cyklistický chodník. Je to prvá etapa viac ako 50 km dlhého cyklochodníka, ktorý by mal spojiť Spišskú Belú cez Ždiar s Poľskom.

(WEBNOVINY) – Do konca roka spojí Spišskú Belú a Tatranskú Kotlinu nový cyklistický chodník v dĺžke takmer deväť kilometrov. Peniaze na výstavbu cyklotrasy získalo mesto vďaka projektu Belianske Tatry – spolu a lepšie v rámci Programu cezhraničnej spolupráce 2007-2013



Slovenská republika - Poľská republika. Výstavba cyklotrasy bude stáť vyše 1,5 mil. eur. Mesto zvažuje využitie chodníka v zimnom období aj pre bežecké lyžovanie. Chodník bude v celej dĺžke vedený popri existujúcej ceste I/67. Začiatok prác označilo nepriaznivé počasie. „Termín dodania je koncom roka, ale sme dohodnutí s dodávateľom, že práce ukončí najneskôr do začiatku októbra. Takže ešte babie leto by sme mali stihnúť,“ povedal pre SITA primátor Spišskej Belej Štefan Bielak. Na trase cyklochodníka budú štyri odpočívadlá s prístreškom, sedením a turistickou mapou regiónu.

Súčasťou projektu výstavby cyklochodníka je aj veľká marketingová kampaň mesta Spišská Belá a okolia Belianskych Tatier v hodnote viac ako 150 000 eur. Jej súčasťou bude obrazová publikácia Spoznajme krásy Belianskych Tatier, informačný bulletin o regióne, turistický sprievodca, propagačné DVD a exteriérové turistické mapy, ktoré budú aj popri novom cyklistickom chodníku. Nový cyklistický chodník zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny je prvou etapou veľkého projektu budovania cyklotrás v podhorí Belianskych Tatier. „Projekčne sme pripravili sieť cyklotrás s dĺžkou vyše 50 kilometrov. Neskôr sa chceme z Tatranskej Kotliny dostať až do Ždiaru a

Foto: SITA/Nina Bednáriková

následne až na poľskú hranicu," dodal primátor. Z Tatranskej Kotliny by mal cyklochodník pokračovať aj do Tatranskej Lomnice. Tu by sa mal cyklochodník napojiť na malý tatranský okruh, ktorého výstavbu pripravuje mesto Vysoké Tatry. V Spišskej Belej by sa mal chodník v budúcnosti napojiť na veľký tatranský okruh, ktorý pripravuje Euroregión Tatry. Ten by mal cez Kežmarok, Poprad, Liptov, Oravu a Poľsko spojiť celý tatranský región.

<http://www.webnoviny.sk/kezmarok/tatransku-kotlinu-a-s-belu-spoji-cyk/173077-clanok.html>

Cyklistom na cestách chýbajú hlavne chodníky a ohľaduplní vodiči

Nedostatok cyklistických trás a neohľaduplnosť účastníkov cestnej premávky sú podľa vás hlavnými príčinami nehôd cyklistov a áut.

Na cyklistov na ceste si treba dávať obzvlášť pozor. Autor: Nový čas Zdravie

Hlavnými príčinami dopravných kolízií áut a cyklistov je to, že chýbajú vyznačené trasy pre peších a ľudí na bicykloch a neohľaduplnosť účastníkov cestnej premávky.

Na Slovensku chýbajú cyklistické trasy a práve v tom vidíte hlavnú príčinu mnohých dopravných nehôd cyklistov a áut.

„Jednoznačne chýbajú cyklistické chodníky, alebo aspoň deliaca čiara pre cyklistov, ktorých stále pribúda. Okrem toho mnoho vodičov nedodržiava predpísanú rýchlosť, keď tam nevidia policajta, tak načo?“ hovorí jeden z mnohých názorov čitateľov na tému Cyklisti na cestách.

„Sám jazdím na bicykli a musím povedať, že buď chýba deliaca čiara pre cyklistov, alebo pri ceste nie je chodník, kadiaľ by prípadne mohli prejsť rodičia s deťmi,“ znie názor z diskusie.

„Sám keď idem pri ceste, prejde okolo mňa auto neuveriteľnou rýchlosťou, takže strach tam je. Treba byť

v strehu a aj vodiči by sa mohli ukludniť a nejazdiť ako blázni.“

„Cyklistika zažíva ohromný boom a nie sú nové cesty pre cyklistov, ani staré sa im neprispôbujú,“ napísala nám svoj názor Darina, ktorá si myslí, že našim vodičom chýba aj tolerancia. Neohľaduplnosť je ďalšia z vecí, kvôli ktorým vyhasínajú životy ľudí na cestách. „Vodiči alebo cyklisti či chodci, všetci sú rovnoprávni účastníci cestnej premávky,“ píše vo svojej reakcii na článok o cyklistoch na cestách Peter.

„Keď budú všetci dodržiavať zákony a budú ohľaduplní voči slabším, nebudú nehody.“ Peter je vodič už 47 rokov a na bicykli ročne najazdí okolo 4 500 km. „Bojím sa však jazdiť

po ceste, lebo vodiči sú arogantní, nezodpovední a cynickí. Čo je však horšie, ešte aj na vyhradených cyklistických chodníkoch sa preháňajú na motorkách, štvorkolkách a drahých autách,“ sťažuje sa vodič, ktorý rád vymení volant za riadidlá.

„Sama som cyklistka, účastníčka cestnej premávky a sama som už mala na bicykli kolíziu s autom, ktoré mi nedalo prednosť. Ako iste tušíte, pre mňa to dopadlo horšie,“ napísala Amanitka. K svojej skúsenosti pridala aj pár slov, ktoré vravia za všetkých: „Chcela by som poprosiť vodičov aby boli ohľadupľnejší k cyklistom a rovnako aj cyklistov, aby svojou jazdou neprovokovali a neohrozovali ostatných účastníkov cestnej premávky. Myslím si, že by nám všetkým veľmi odľahlo, keby sa konečne vybudovali cyklistické chodníky ako je to bežné v zahraničí, prípadne sa aspoň označili krajnice, za ktorými by po cestách mohli jazdiť cyklisti. Ja viem, nie sú peniaze

. Ale budú niekedy vôbec?“

<http://vas.cas.sk/clanok/2275/cyklistom-na-cestach-chybaju-hlavne-chodniky-a-ohladuplni-vodici.html>



55 km cyklotrás v Bratislavskom kraji.

Bratislavský kraj chce rozvoj Moravskej cyklotrasy Na mieste bývalej železnej opony popri rieke Morava v Bratislavskom kraji by sa mala vybudovať 55-kilometrová cyklotrasa za približne 4,5 mil. eur. Do projektu je zapojených 16 samospráv - okrem kraja aj päť bratislavských mestských častí, jedno mesto a deväť obcí.

Časť cyklotrasy pôjde po hrádzi, časť popri nej. Na mieste bývalej železnej opony popri rieke Morava v Bratislavskom kraji by sa mala vybudovať 55-kilometrová cyklotrasa za

približne 4,5 mil. eur. Kraj dnes v tejto súvislosti spolu so siedmimi bratislavskými miestnymi samosprávami a obcami podpísal Memorandum o spolupráci pri podpore rozvoja medzinárodnej Moravskej cyklotrasy na území kraja. Do projektu je zaradených 16 samospráv, zvyšné by mali dokument podpísať o čosi neskôr. „Memorandum je dôležité preto, aby na mieste bývalej železnej opony, ktorá rozdeľovala východ a západ, bola vybudovaná kvalitná cyklotrasa. Takto symbolicky sme na tom mieste, ktoré mnohých

Slovákov zraňovalo a traumatizovalo, vybudovali niečo, kde ďalšie generácie budú môcť pestovať šport a kde budú môcť fungovať spôsobom, ktorý ich zasa takto spoji,“ povedal dnes na brífingu predseda kraja Pavol Frešo. Časť cyklotrasy pôjde priamo po hrádzi, a časť popri nej. Cyklotrasa však podľa slov Freša nebude „sama“, do projektu sa totiž zapájajú aj tie samosprávy, cez ktoré buď vedú alebo povedú ďalšie dôležité cyklotrasy. Na tie by sa mala napájať táto cyklotrasa. „Je to ako nerv, cyklotrasa nebude samojediná.

Tých 55 kilometrov v našom kraji nebude odtrhnutých od reality,“ vysvetlil Frešo. Na jej vybudovanie chce kraj využiť peniaze z európskych fondov, počká preto na otvorenie príslušného operačného programu na budúci rok. S výstavbou by sa mohlo začať v roku 2011, obce by však mali byť pripravené na päťpercentné spolufinancovanie. „Máme už jestvujúcu cyklotrasu, to sú bývalé vojenské chodníky, ktoré zostali, ktoré spravuje mestská organizácia STaRZ. Vinie sa popri rieke Morave a počas víkendov je navštevovaná tisíckami turistov nielen z Bratislavy,“ povedal pre agentúru SITA starosta Devínskej Novej Vsi Vladimír Mráz.

Aj týmto ďalším plánovaným krokom sa cyklotrasy v kraji rozšíria a spoja mestské časti, napríklad Devín, Lamač a Dúbravku. Chýbať však bude ešte časť medzi Devínom a Karlovou Vsou. Súčasťou by mal byť aj plánovaný Cyklomost medzi Devínskou Novou Vsou a Schlosshofom. Ten by mal byť postavený v historickej trase a bude slúžiť pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchrannú službu. Začiatok výstavby mostu je naplánovaný na leto 2010

a výstavba potrvá približne jeden rok. Slávnostné otvorenie mosta je naplánované na marec 2011. Stavba cyklomosta sa zaplatí z programu cezhraničnej spolupráce medzi Slovenskom a Rakúskom.

Projekt bude stáť približne 5,75 milióna eur, z toho bude 2,57 milióna eur financovať Dolné Rakúsko a 3,18 milióna eur Slovensko. Do projektu Moravskej cyklotrasy sú okrem kraja zapojené aj mestské časti Devín, Devínska Nová Ves, Dúbravka, Lamač a Záhorská Bystrica, mesto Stupava a obce Gajary, Malé a Veľké Leváre, Marianka, Suchohrad, Záhorská Ves, Vysoká pri Morave, Závod a Zohor. Výstavba by údajne mala trvať minimálne dva roky.

Ako to dopadlo: NA BICYKLI DEŤOM 2010

V dňoch 8.6 - 19.6. 2010 sa uskutočnilo jedno zaujímavé, na naše pomery výnimočné cyklistické podujatie - Na bicykli deťom 2010. Túto nevšednú akciu zorganizovali občianske združenia „Deťom pre život“, na Slovensku a „HIG BIC“ v Čechách. Akcia mala ako hlavný cieľ podporiť deti z onkologickým ochorením, či už darovanými hračkami alebo šekmi pre jednotlivé nemocnice na území oboch štátov. Postupne sme navštívili 6 takýchto nemocníc v týchto mestách: Košice, Banská Bystrica, Bratislava, Brno, Olomouc, Praha - Motol. Celou akciou nás sprevádzal maskot podujatia Josef „Pepo“ Zimovčák, na svojom historickom vysokom bicykli, nazývaným občas i kostitras.

Účastníci tohto podujatia mali každý deň nabitý program. Veď za 12 dní najazdili na bicykli 1440 km s 11500 prevýšením, čo v priemere znamená, že denne bez dňa odpočinku prešli 120 km. Okrem toho, každý deň mali viacero zastávok na trati jednotlivých etáp, kde sa ďalší ľudia pripájali k nášmu pelotónu, a takto vyjadrili podporu nášmu podujatiu. Takisto sme stáli v obciach a mestách, ktoré sa rozhodli darovať určitú sumu na pomoc týmto malým pacientom, podporili či už finančne, alebo i vecnými darmi, či darčkovými košmi pre deti. Na konci etapy v dennom cieľovom meste nás zas čakalo srdečné privítanie a bohatý kultúrny program.

Takže 8.6. 2010 sme vyrazili z najvýchodnejšej obce Slovenska, z Novej Sedlice a putovali sme smerom na západ.



Prešli sme cez Humenné, Strážske až do Košíc. Cestou sme sledovali spočiatku nádhernú krajinu, neskôr pozostatky povodní, ktoré zasiahli najmä tento kraj. Do Košíc sme prišli i s primátorom Košíc, ktorý nás na bicykli doprevádzal posledných pár kilometrov.

Ďalší deň sme pokračovali južnou vetvou cez Krásnu Hôrku, Jelšavu do cieľového miesta Revúca. V tejto etape sme prekonali zopár horských sediel, najznámejšie asi sú Soroška a Hrádok. Bola to krásna horská etapa i s krásnym kultúrnym programom v Revúcej, najmä večernou zábavou pri posezení, ktorú nám spestril svojim speváckym umením náš operný spevák, Ľadový medveď Martin Babjak.

Tretí deň sme vyrazili z Revúcej, a cez Muráň, Červenú Skalu, Polomku, Brezno sme navečer dorazili do Banskej Bystrice. V tejto etape sme mali možnosť prejsť asi cez najhorší kopec Javorinka, a navštíviť centrum pre liečbu psychiatricky chorých pacientov na Prednej hore. Samozrejme, že sme si i uctili pamiatku dopravnej nehody autobusu pri pamätníku

Rakovník, Jesenice do predposledného cieľového mesta, do Karlových Varov. Po takmer celodennom daždi, neskôr po mrholení sme sa ubytovali v blízkosti karlovarskeho letiska, kde sme oslávili 70-té narodeniny profesora Pavla Pafka, ktorý prešiel na bycikli s nami celú Cyklotour. Posledná dvanásť etapa sa začala za pomerne chladného počasia, ale našťastie celý deň nepršalo. Celá etapa bola pokľudná, prechádzali sme mierne zvlneným terénom cez známe kúpeľné mestečka Mariánske lázně, Františkovy Lázně, cez Cheb, až do cieľa poslednej etapy a zároveň celej Cyklotour, do mestečka Aš. Konečne cieľ a únava z nás spadá. Blahoželania, prípitok, rýchle zbalenie a cesta domov... Bolo to krásne strávených dvanásť dní na bicykli, v úžasnej partii ľudí, vo výbornej atmosfére a videli sme počas trás nádhernú krajinu Slovenska i Čiech. Určite sa o rok opäť zúčastním, i pomôžem zorganizovať toto od srdca robené podujatie, pre pomoc tým, čo to najviac potrebujú, pre naše deti....



Cyklomost Devínska Nová Ves – Schlosshof



Most medzi Devínskou Novou Vsou a obcou Schlosshof bude postavený v historickej trase a bude slúžiť pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchrannú službu.



— PŮVODNÝ MOST
 EHRENAUJE BRÜCKE
— NOVÝ MOST
 NEUE BRÜCKE

0 250 500

v Polomke. Zaujímavý program nás tento raz čakal i v Brezne a na záver etapy v Banskej Bystrici, kde nám opäť zaspieval na rozlúčku Martin Babjak.

Na štvrtý deň sme opustili Banskú Bystricu, a cez Sliač, Zvolen, Krupinu, Levice sme pokračovali do Levíc. Bola to zaujímavá, húpavá etapa krásnym krajom, na konci trošku znepríjemnená hustou premávkou áut. Po peknom privítaní v mestskom parku v Nitre sme sa presunuli do miesta ubytovania, kde sme oddychovali po náročnom dni, veď v ten deň bolo 35 stupňov Celzia.

Piaty deň sme jazdili asi najľahšiu etapu, i keď opäť za úmorného tepla. V Nitre sa na štart etapy postavili nepomerne viac cyklistov, ako po iné dni. Bolo tu kopu známych tvári, ako napr. herec Ivan „Tuli“ Vojtek, dráhový cyklista Jozef Žabka, kanoisti bratia Hochschonerovci a ďalší. Z Nitry sme sa dostali cez Sereď, Sládkovičovo, Malinovo do Bratislavy. Krásne privítanie na trase etapy nám vybavil Ivan Vojtek v obci Malinovo, kde nám pripravili bohaté občerstvenie a príjemnú atmosféru, spolu s darovaním šeku pre detičky z rúk starostky obce. V Bratislave nás prijal i župan Bratislavského samosprávneho kraja, a v cieľi etapy i starosta Ružinova, ktorý prešiel na bicykli s nami celú etapu. Šiesty deň sme prešli do Českej republiky. Trasa viedla



z Bratislavy, cez Stupavu, Malacky, Kúty, Holíč, Skalicu do cieľového mesta Veselí na Morave. Cestou sme sa zastavili v Malackách, na občerstvení v motoreste „U Janíčkov“ a na prijatí v obci Strážnice, kde bolo i malé občerstvenie. Po nádhernom prijatí vo Veselí na Morave sme sa presunuli späť do Strážnice, kde sme prespali v miestnom autokempingu.

Na siedmy deň sa krajina opäť zvlnila a my sme malebnou moravskou krajinou putovali z Veselí na Morave, cez Kyjov, Turany do ďalšieho cieľového mesta, do Brna. Táto etapa bola pekná, viedla zaujímavou, zvlnenou krajinou. Kultúrny program a cieľ etapy bol v historickom centre Brna, kde bolo vcelku zaujímavé sa dostať na bicykli po množstve električkových koľají.

Z Brna sme na ôsmy deň Cyklotour pokračovali cez Moravský kras, Jedovnice, Plumlov, Slatinice do cieľového mesta Olomouc. Toto bola jedna z najkrajších etáp, takmer celá viedla lesom a nádhernou prírodou. Po krátkom kultúrnom programe a odovzdaní šeku sme sa presunuli na ubytovanie neďaleko nádherného zámku Bouzov.

Deviatu etapu sme začínali dosť netradične. Hneď ráno nás po presune k zámku Bouzov, čakala jeho prehliadka, kde sme dostali perfektný výklad o histórii hradu a jeho pamiatkach. Z Bouzova sme vyrazili smerom na východ a cez Moravskú Třebovú, Litomyšl, Nové Hradky, Slatiňany, Chrudim sme dorazili do cieľového mesta Heřmanuv Městec. Bola to zaujímavá etapa, ktorá viedla po bočných cestách a cyklotrasách. V cieľovom meste nás privítalo množstvo detí, krásny program a dokonca i dve veľké torty. Na začiatku desiatej etapy nás opäť víťalo množstvo detí a povzbudzovania. Vyrazili sme opäť na východ, a nádhernou krajinou s krásnymi výhľadmi, či krásnym údolím rieky Sázava sme pokračovali cez Ronov, Uhlířske Janovice, Sázavu, Říčany až do cieľa etapy, do hlavného mesta Českej republiky, do Prahy. Tu bol tiež zaujímavý dojazd, plný električkových koľají, zákrut a dokonca i slabo osvetlený tunel. Cieľ etapy bol pri známom obchodnom dome „Kotva“, kde bol krátky kultúrny program, obohatený spevom a odovzdaním posledného šeku.

Jedenástu etapu sme začínali v Hostiviciach pri Prahe, v hustom daždi a citeľnej zime. Bolo dosť nepríjemne, ale i napriek tomu nás pokračovalo pomerne dosť. Bola to napriek zlému počasiu asi najkrajšia etapa, vedená krásnym Křivoklátskom, cez Unhošť, Křivoklát,



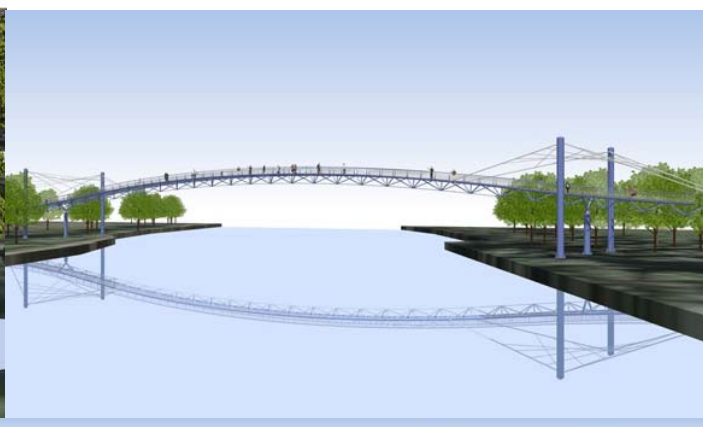


Vizualizácia cyklomosta

Autor: Ing. Radovan Červienka

Z celkovej dĺžky lávky 955 metrov tvorí oceľová mostná konštrukcia 525 metrov, šírka lávky je 4 metre, čo umožňuje prejazd vozidiel záchranných zložiek.

Most sa po jeho postavení stane dôležitým spojovacím článkom regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás.



Za poskytnutie údajov a vizualizácií ďakujem Bratislavskému samosprávnemu kraju.

Pozvánka

Pozvánka na druhý ročník konferencie Cyklistická doprava 2010.

V dňoch **2-3.septembra 2010** sa uskutoční v Hoteli Jánošík v Liptovskom Mikuláši už druhý ročník konferencie Cyklistická doprava, ktorý sa uskutoční pod záštitou primátora mesta Liptovský Mikuláš pána Ing. Jána Blcháča, PhD.



KELLYS GREENBIKE TOUR Bratislava 21.8. 2010

Pod záštitou primátora Bratislavy Andreja Ďurkovského

3.ročník

Rok sa s rokom stretol a opäť sa stretávame na 3. ročníku Green bike Tour 2010. Za uplynulý čas sme my ako organizátori sa snažili vylepšiť toto športové podujatie, k čomu nám veľmi pomohli Vaše pripomienky, nápady, postrehy. Pre pretekárov sme pripravili dva okruhy, ktoré preveria Vašu kondíciu a technickú zručnosť. V celi bude pre Vás pripravené bohaté občerstvenie, zaujímavý kultúrny program a bohatá tombola. Zázemie cyklomaratónu zostáva nezmenené, na Partizánskej lúke v Bratislave, kde budeme mať hlavný stan, štart i cieľ pretekov, parkovisko pre pretekárov a divákov, kultúrny program, vyhlásenie výsledkov a nakoniec i zaujímavá tombola. Toto podujatie sa koná za podpory magistrátu hlavného mesta Bratislava, priamo pod patronátom pána primátora Andreja Ďurkovského, generálneho sponzora firmy Kellys, či ostatných sponzorov, za čo im všetkým patrí naša vďaka.

Veríme, že sa všetci stretneme 21.8.2010 na 3. ročníku Green bike Tour, a spolu prežijeme pekné športové chvíle, v kruhu svojich priateľov, cyklistov z celého Slovenska...
Prajeme príjemný športový zážitok, najmä pekné počasie a kilometre bez pádu a defektov.
Bližšie informácie o pretekoch Kellys Greenbike Tour nájdete na www.kellysgreenbiketour.sk



Mesto Praha nechá vypracovať nové štúdie pre rozvoj cyklistickej dopravy

Pražští radní souhlasili s komisí pro cyklistickou dopravu a schválili převedení finančních prostředků ve výši 4 300 000 Kč, původně rozpočtem určených na zajištění běžné údržby TSK, na zajištění zpracování odborných studií v rámci integrace cyklistické dopravy v Praze.

„Podpora hlavního města Prahy při výstavbě cyklistické infrastruktury přinesla zvýšení používání jízdního kola jako alternativního dopravního prostředku. Postupně se funkce kola ve městě mění z původně rekreační na dopravní. Stále se zvyšující využití jízdního kola jako alternativního dopravního prostředku vyžaduje zpracování bezpečnějších integračních řešení cyklistické dopravy na úkor řešení segregovaného vedení cyklistů po cyklostezkách. Studie jednotlivých moderních integračních dopravních opatření jsou vinou zahuštěné pražské dopravy významně náročnější než plánování samostatných cyklostezek,“ vysvětlil radní Vladislav Mareček, který má v metropoli cyklistickou dopravu na starosti. „Hlavní objem prostředků bude využit na projektovou přípravu integračních opatření pro cyklistiku v hlavním dopravním prostoru, tedy vyhrazené jízdní pruhy a prostory pro cyklisty, integrace cyklistické dopravy při obnovách, úpravách a výstavbě nových světelně signalizovaných křižovatek a propojovací cyklistické piktokoridory v hlavním dopravním prostoru. Další významnou zpracovávanou oblastí je projektová příprava nového označení cyklotras základní Pražské sítě páteřních a hlavních tras,“ doplnil Mareček.

Dále bylo schváleno provedení dotazníkového šetření - analýzy podmínek pro cyklistickou dopravu v Praze, zjištění využívání cyklistické dopravy a možností zlepšení podmínek pro využití jízdního kola jako dopravního prostředku. Cílem tohoto výzkumu je zmapovat podmínky pro cyklistiku, motivaci, důležitost jednotlivých faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy. Anketa by měla svým obsahem navázat na již zrealizované dotazníkové šetření, které proběhlo v roce 2008, kdy byly u celkem 1000 respondentů zjišťovány informace týkající se např. vlastnictví jízdních kol, možnosti umístění a odstavování jízdních kol, počtu ujetých kilometrů na kole, znalosti cyklotras, využívání cyklotras, využívání kombinace MHD a cyklistické dopravy, podílu cyklistické

dopravy na přepravním výkonu v Praze (v letním a zimním období), frekvence využití cyklistické dopravy, bariér bránících většímu využívání jízdních kol pro cesty v Praze, hodnocení současného stavu cyklistické infrastruktury, hodnocení míry ohrožení cyklistů v dopravním provozu, preference řešení cyklistické infrastruktury, potřeby dalšího rozšiřování a zkvalitňování cyklistických tras a stezek apod. Výsledky nového průzkumu by měly sloužit ke srovnání s předchozím průzkumem, dále k zmapování současného stavu, ale také k optimálnímu plánování dalšího rozvoje cyklistické infrastruktury v hlavním městě.

V roce 2009 byly na deseti lokalitách instalovány automatické sčítací stanoviště pro sledování cyklistické dopravy. V letošním roce se počítá s výstavbou dalších dvaceti sčítačů. Pro zajištění provozu a údržby těchto zařízení bylo schváleno vyčlenit částku 500 000 Kč. Rada hl. m. Prahy rovněž schválila požadavek Komise RHMP pro cyklistickou dopravu na zajištění profilového průzkumu cyklistů a ostatní nemotorové dopravy - sčítání intenzit cyklistů. Cílem tohoto průzkumu bude zjištění intenzit a denních variací cyklistů a ostatní nemotorové dopravy (chodci, bruslaři, jezdci na koloběžkách apod.) na vybraných cyklistických stezkách v Praze. Celkem se jedná o 35 profilů, má být zvolena metoda manuálního sčítání s výsledky jednak po hodinách, jednak po jízdních směrech a celková denní hodnota. Časový rozsah průzkumu bude od 7 do 20 hodin typického pracovního dne (na dvou stanovištích Podolské nábřeží a Trojská lávka je požadováno i sčítání o víkendu). Provedeny mají být rovněž doplňkové průzkumy dle aktuálních požadavků (např. Jeremenkova ulice). Cílem průzkumu je zjištění intenzit cyklistů v dané lokalitě v typický pracovní den v týdnu nenarušeném státními svátky.

Zdroj: Tlačová správa z 23. jednání Rady hl. m. Prahy 15. júna 2010

Bicykluj a vyhraj.

Zdroj: www.fiets-and-win.nl

V holandských městech Eindhoven, Apeldoorn začali novú súťaž pre obyvateľov a síce Bicykluj a vyhraj. Do súťaže sa môžu zapojiť obyvatelia, ktorí využívajú bicykel a parkujú ich na strážených parkoviskách pre bicykle. Cieľom tejto súťaže je podporiť bicyklovanie za nákupmi.

V Rostoku sa počet cyklistov viac ako zdvojnásobil.

Zdroj: <http://www.tntpost.com/>

V nemeckom meste Rostock sa počet cyklistov za poslednú dekádu viac ako zdvojnásobil. Je to vďaka aktívnym opatreniam zo strany mesta, ktoré už dlhodobo podporuje podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy. Mesto s približne 200 tisíc obyvateľmi. Počas rokov 1998- 2008 sa počet cyklistov zvýšil z 8,7% na 20,2%, čo viac ako 100% nárast.

Európska zasielateľská spoločnosť TNT Post predstavila svoj nový doručovateľský bicykel, ktorý je schopný odvieť aj ťažšie zásielky.



Cyklotechnológie

S Nokia Bicycle Charger kit si nabijte energiu pre svoj mobil počas bicyklovania.

Fínsky výrobca nedávno predstavil nabíjačku pre tých z vás, ktorí trávite počas leta na bicykli množstvo času. Nokia Bicycle Charger kit je špeciálne navrhnuté dynamo, ktoré pomocou otáčania kolesa vytvára dostatočný prúd pre váš telefón.

Bicycle Charger DC-14 je presné označenie nabíjačky určenej pre cyklistov. Tá od rýchlosti 6 km/h pomocou Bottle Dynamo nabíja váš telefón v držiaku Phone Holder for

Bicycle CR-124. Samé komplikované názvy, no všetky tieto tri zariadenia budú spoločne v predaji pod názvom Nokia Bicycle Charger kit. Celý tento kit sa vám bez problémov zmestí do ruksaka a ani ho veľmi nezataží – cca 300 g. Nevýhodou novinky ostáva nemožnosť nabíjania pomocou microUSB, ale len cez 2 mm „nokiácky“ konektor. Na druhej strane, nespornou výhodou je, že telefón budete mať počas cyklotúry nielen stále nabitý, ale aj ochránený pred nepriazňou počasia. Cenu však severský výrobca zatiaľ neprezradil. Len 10 minútová jazda na bicykli vyrobí energiu, s ktorou môžete telefonovať 28 minút bez prestávky alebo váš mobil zotrvá 37 hodín v stand-by režime. Minimálna rýchlosť pre nabíjanie je 6 km/h, najefektívnejšia je 12 km/h a pri 50 kilometrovej rýchlosti, nabíjačka prestáva pracovať. Odhadovaná cena tejto nabíjačky je 15 EUR a dostupná by mala byť koncom roka 2010.

Zdroj: www.techrena.net a <http://www.techbox.sk/mobily/c760/nokia-bicycle-charger-kit-vysliapte-si-energiu-pre-vas-telefon.html>



Pohľad na Velo-city Global Copenhagen 2010

skúsenosti a poznatky 1.časť.

Marián Gogola

Tento rok som mal možnosť zúčastniť sa jedinečnej konferencie zameranej na cyklistickú dopravu a všetko s ňou súvisiace a to priamo v „Mekke“ cyklodopravy v Kodani. Aj keď som nebol na všetkých dňoch konferencie, ale aj tak som nadobudol viaceré skúsenosti a poznatky, s ktorými sa s vami chcem podeliť. Že sa na bicykli v Kodani skutočne jazdí a to vo veľkom, ma ohromilo už pri ceste zo železničnej stanice. Modré kodanské cestičky pre cyklistov má oslovili hneď na začiatku.

Myslím, že lepšie miesto na konferenciu ani nemohlo byť vybrané. Účastníci si pri registrácii mohli zarezervovať bicykel, ktorým potom mohli objavovať konkrétne riešenia v rámci Kodane. Ak ste potrebovali na ňom niečo upraviť



Zaujímavé riešenia križovatky.



Hala, z ktorej ste si mohli vybrať ľubovoľný bicykel

alebo nastaviť, pokojne vám pomohli pracovníci požičovne. Štruktúra a organizácia konferencie bola zaujímavá, okrem hlavného auditoria, kde sa vždy ráno na začiatku konferencie a na konci dňa konali hlavné prednášky cyklistických expertov zo sveta, prebiehalo naraz niekoľko paralelných prednášok v rámci tematických blokov. Samozrejme, že sa nedali postíhať všetky. Musel som si teda vybrať tie, ktoré ma zaujali. Okrem toho prebiehala na konferencii aj výstava riešení cyklodopravy zo sveta, kde sa prezentovali najrozličnejšie spoločnosti, ktoré sa zaoberajú, či už vývojom parkovacích systémov alebo systémov na monitorovanie cyklistov a pod. K dispozícii bolo viacero firiem, ktoré prezentovali systémy parkovania bicyklov, ktoré môžu byť, či už na stanici alebo na iných miestach. Na obrázkoch vidieť rozličné systémy parkovania a uskladnenia bicyklov. Samozrejme zastúpenie tu mali aj Dáni, ktorí vyrábajú



Obyvatelia Kodane na bicykli na typicky modrej cestičke pre cyklistov.



parkovacie systémy ako aj systémy na monitorovanie cyklistov.

Trošku vyššiu úroveň predstavujú automatické parkovacie systémy, ktoré vám dokážu odobrať bicykel a zaparkovať v nejakom sklade.

Niekoľko spoločností tu predstavilo aj svoje systémy verejných bicyklov. Na obrázkoch vidieť verejné bicykle systému z Washingtonu ,D.C. (USA) a z Montrealu (Kanada).

Hore uvedené americké systémy sú automatické a požadujú na zamknutie bicyklov elektrickú energiu. Ten montrealský navyše dokáže zúžitkovať energiu aj zo solárnych článkov.

Nemci naopak predstavili jednoduchý systém verejných bicyklov, ktoré pozostávajú iba z jednoduchých mestských bicyklov s vlastným dizajnom a stojanmi, kde sa tieto bicykle dajú zaparkovať.



Dánsky parkovací systém Falco.

Nenáročný parkovací systém z Holandska.



Dánský systém na sčítanie cyklistov Falco.

Holandský automatizovaný systém parkovania bicyklov.



Systém verejných bicyklov v Štokholme.

Verejné bicykle Washingtonu, D.C. (USA).

Iné spoločnosti ponúkali parkovacie systémy so svojimi typickými stojanmi, ktoré sú obsluhované pomocou samoobslužných terminálov, napr. na kartu a pod. Okrem toho tu mali zastúpené niektoré krajiny svoje stánky, kde ponúkali rozličné materiály so skúsenosťami s rozvojom cyklistickej dopravy. Takéto stánky tu mali Holandsko, Dánsko, Nemecko a Francúzsko.

Mňa zaujala Dánska cyklistická ambasáda (DCA).

Predstavuje sieť súkromných spoločností, neziskových organizácií ako aj lokálnych autorít, ktorých cieľom je vymieňanie skúsenosti, prezentovanie dobrých riešení ako aj napomáhanie iným krajinám v rozvoji s cyklistickou dopravou. Spolupracujú napríklad aj s dánskou spoločnosťou zaoberajúcou sa rakovinou, kde majú zaujímavé výsledky, ktoré prezentujú cyklistickú dopravu ako významný činiteľ v prevencii rakoviny. So zástupcami DCA som mal zaujímavý rozhovor, že sú otvorení pomôcť aj nám na Slovensku. Svoje skúsenosti prezentovali už tento rok v Prahe, takže by určite zavítali aj k nám.

Dobrý prístup a ukážka ako je možné prezentovať a robiť spoluprácu medzi viacerými druhmi dopravy prezentovali Dánske železnice, ktoré vo svojich červených vlakoch umožňujú bezplatnú prepravu bicykla v rámci Kodane.



Nemecký systém verejných bicyklov NextBike.



Systém verejných bicyklov z Montrealu (Kanada)



Systém verejných bicyklov so samoobslužným terminálom.



Stánok dánsky železníc.

Úprava dopravného značenia pre cyklistov na pešej zóne v Martine

Branislav Šarkan

V druhom čísle Cyklistickej dopravy som sa v jednom zo svojich článkov zaoberal možnosťami cyklistov na peších zónach vo vybraných mestách SR. Pri tvorbe tohto článku som sa odrážal najmä od Všeobecne záväzných nariadení príslušných miest, v ktorých mestá upravujú premávku po peších zónach. Spomínal som, že každé mesto pristupuje k tejto problematike svojim spôsobom a vo väčšine prípadov upravuje pohyb cyklistov určitým zákazom (úplným, s časovým, alebo priestorovým obmedzením...).

Konkrétne pre mesto Martin som spomínal, že tu platí časové obmedzenie pre cyklistov a je im umožnený pohyb po pešej zóne v čase medzi 21.00 až 9.00, podľa Dodatku č. 4 k Všeobecne záväznému nariadeniu (VZN) č. 76 o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady zo dňa 25.6.2009. Pri prechádzaní pešej zóny a pohľade na jej značenie som však neskôr nadobudol presvedčenie, že uvedené VZN nie je pre cyklistov platné a to z toho dôvodu, že vstupy na pešiu zónu sú stále označené dopravnou značkou B11 „Zákaz vjazdu bicyklov“ (obr. 1 a 2).

Príslušné dopravné značenie je podľa Vyhlášky č.9/2009 Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, ktorou sa

vykonáva zákon o cestnej premávke. Z uvedeného je zrejmé, že vyhláška je nadradená v hierarchii právnych predpisov nad VZN. Z toho dôvodu som sa rozhodol osloviť Mestský úrad (MsÚ) v Martine o riešení tohto podľa mňa malého problému, keďže stačí pod príslušnú dopravnú značku umiestniť dodatkovú tabuľu o jej neplatnosti v príslušnom čase. Konkrétne som napísal mail na vedúceho oddelenia životného prostredia a dopravy na MsÚ v Martine. Odpísal mi v priebehu jednej hodiny, že ďakuje za pripomienku a že mesto umiestni dodatkové tabule. V druhej hodine od mojej požiadavky som už obdržal kópiu mailu, ktorým MsÚ objednával konkrétne dodatkové tabule.

Neubehli ani 3 týždne a pri prechádzaní pešej zóny som si všimol už namontované dodatkové tabule s nápisom „neplatí v čase od 21.00 do 9.00“ (obr. 3 a 4). Viem, že pre mnohých sa to možno zdá ako banalita, ale Martin je mesto, v ktorom mestská polícia veľmi rada trestá cyklistov za tento prehrešok. Doposiaľ po pešej zóne nebolo možné jazdiť na bicykli, aj keď uvedené VZN bolo v platnosti už 1 rok. Od namontovania dodatkového tabule budú môcť využívať cyklisti tento priestor bez obáv z pokút najmä pri ranných cestách do práce.



**Zákazové
značky na
vstupoch na
pešiu zónu**



**Pridané
dodatkové
tabule**



Cyklistika a vyššie územné celky 1.

Autor: Ing. Radovan Červienka

Je neuveriteľné s akou ochotou som sa a stále sa stretávam pri písaní tohto seriálu o našich Slovenských krajoch. Týmto by som chcel z celého srdca poďakovať jednotlivým ľuďom na VÚC ktorý mi odpísali dosť promptne na moje otázky ohľadom toho čo robia pre cyklistiku.

V tomto seriály článkov vám prinesiem reakcie na moju otázku položenú mailom na všetky vyššie územné celky v Slovenskej republike a dozviete sa čo pre vás pripravujú a aké majú novinky v oblasti cyklistiky. Určite viete že na Slovensku máme 8 VÚC (Bratislava, Trnava, Nitra, Žilina, Trenčín, Banská bystrica, Košice a Prešov). V každej časti si predstavíme 2 VÚC.

Ako som už vyššie písal, napísal som mail ohľadom cyklistike v ktorom som sa spýtal tieto jednoduché otázky:

- Čo robí Váš zastupiteľský úrad pre cyklistickú dopravu?
- Ako ju podporuje a ako financuje výstavbu cyklistických chodníkov?
- Koľko finančných prostriedkov vynaložil na cyklistiku?
- Ak pripravujete nejaké cyklistické akcie tak kde a kedy sú?
- Aké iné informácie my viete poskytnúť ohľadom cyklistiky?
- Máte nejakú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy (nejaký plán výstavby chodníkov, značenia atd.).

V tomto čísle si predstavíme VÚC Prešov a VÚC Žilina a ich odpovede ako aj si napíšeme aj nejaké informácie o daných regiónoch.

VÚC PREŠOV

Internetová stránka kraja: <http://www.po-kraj.sk/>

Základné informácie o kraji:

Rozloha: 8 974 km² (18,3% rozlohy SR)

Počet obyvateľov: 801 939 (14,8% obyvateľstva SR)

Priemerný vek: 33,67 roka

Počet okresov: 13

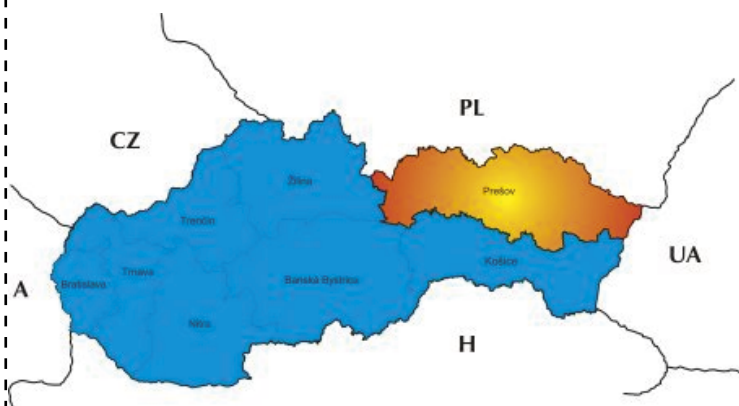
Počet miest: 23

Počet obcí: 666

Sídlo kraja: Prešov (165 613 obyvateľov okresu)

Prešovský samosprávny kraj (PSK) sa nachádza v severovýchodnej časti Slovenskej republiky. Prešovský kraj je spomedzi všetkých krajov najľudnatejší a podľa rozlohy je druhým najväčším krajom na Slovensku. Tvoria ho historické regióny severného, stredného a čiastočne južného Spiša, horného a dolného Šariša a horného Zemplína. Kraj sa rozprestiera v smere západ - východ. Dĺžkou 250 km približne trikrát prekonáva svoju šírku. Vyplňa celú severovýchodnú časť Slovenska (je najvýchodnejším krajom SR). Prešovský kraj má spoločné hranice s dvoma samostatnými štátmi, Poľskom (360 km), Ukrajinou (38 km) a s tromi slovenskými kraji, Košickým, Banskobystrickým a Žilinským samosprávnym krajom. Počtom obyvateľov si drží Prešovský kraj celoslovenský primát. Hustota zaľudnenia v kraji je druhá najnižšia medzi všetkými regiónmi Slovenska. V mestách žije takmer 50 % obyvateľov kraja. Sídлом kraja je tretie najväčšie mesto Slovenska, Prešov (91 767 obyvateľov).

Najvýznamnejšie odvetvie hospodárstva predstavuje obchodná činnosť. Jej podiel na celkových tržbách kraja tvorí 44,5%. Obchodu sa v kraji venuje najviac



Prešovský kraj



podnikateľských subjektov. Ďalšími významnými odvetvami je priemyselná a výroba a stavebná produkcia. Vzhľadom na potenciál, ktorý má tento región v oblasti cestovného ruchu, máme veľké rezervy v oblasti poskytovania hotelových a reštauračných služieb. Ich podiel na tržbách kraja dosahuje len 0,6%. Medzi najdôležitejšie priemyselné odvetvia patria drevospracujúci priemysel, elektrotechnický, chemický, textilný a odevný, strojársky a potravinársky priemysel.

Z hľadiska dopravnej polohy má významné postavenie pre celé východné Slovensko, najmä pre styk so svojimi susedmi, a to v cestnej aj železničnej doprave. Územím kraja prechádza medzinárodná komunikácia E 50 v smere západ – východ z Českej republiky na Ukrajinu. Dôležitý je diaľničný úsek D 1 Prešov – Košice s postupným prepojením smerom na západ cez vybudovaný tunel Branisko.

Prešovským krajom prechádza železničná magistála z Českej republiky cez Žilinu do Košíc smerom na ukrajinské hranice. Významná je aj trať pretínajúca celé východné Slovensko od juhu na sever, ktorá smeruje z Maďarska cez Prešov a Orlov až do Poľska. Popradské letisko, ako najvyššie položené medzinárodné letisko v strednej Európe (718 m n. m.), spája celý región s viacerými svetovými destináciami.

Cyklistická doprava v Prešovskom samosprávnom kraji

Na moju otázku odpovedala pani (alebo slečna) Veronika Fitzeková hovorkyňa PSK.

Prešovský samosprávny kraj vníma cykloturizmus ako špecifický druh cestovného ruchu, ktorý má tendenciu stať

sa jednou z nosných foriem turizmu v rámci kraja.

Samosprávny kraj však nemá finančné prostriedky a ani kompetenciu budovať a financovať rozvoj cyklotrás v kraji. Cyklotrasy sú totiž úzko späté s územím, cez ktoré daná cyklotrasa prechádza - teda s vlastníckymi vzťahmi. V tejto oblasti majú podstatne väčšie možnosti mestá a obce, ktoré, na rozdiel od vyšších územných celkov, disponujú potrebnými pozemkami na výstavbu trás, alebo zámenu pozemkov. V rámci našich možností podporujeme miestnu samosprávu v jej aktivitách.

Náš kraj v rámci svojich možností maximálnou možnou mierou podporuje rozvoj cykloturistiky. Dôkazom toho je podpora projektov zameraných na mapovanie a samotné budovanie cyklotrás v rámci Programu cezhraničnej spolupráce PL - SR 2007-2013.

Na národnej úrovni sa zástupcovia kraja spolu s predstaviteľmi Ministerstva hospodárstva SR - sekcie turizmu zapodievať podporou cykloturistiky. V rámci zasadnutia krajín V4, ktoré sa bude konať na budúci rok v Bratislave, sa pripravujú materiály o spoločnom rozvoji cykloturistiky krajín V4 (spoločný systém značenia, štandardov poskytovaných služieb, prepojenia existujúcich a budovanie nových cyklotrás, atď.)

V kraji pôsobí niekoľko organizácií, s ktorými PSK úzko spolupracuje na rozvoji cykloturistiky (napr. Kostitras). PSK má tiež vybudované vzťahy s národnou organizáciou SCK.

Ďakujem za vašu odpoveď a naši čitatelia ako vždy ju zhodnotia :).

VUC ŽILINA

Internetová stránka kraja: <http://www.regionzilina.sk/>

Základné informácie o kraji:

Rozloha: 6 809 km²

Počet obyvateľov: 696 836

Hustota osídlenia: 102,3 obyvateľov na km²

Sídlo kraja: Žilina

Počet okresných miest: 11

Počet miest: 6

Počet obcí: 298

Územie Žilinského kraja patrilo od stredoveku až do roku 1923 do stolíc Liptov, Orava a Turiec, západná časť s okresmi Bytča, Žilina, Kysucké Nové Mesto a Čadca bola v Trenčianskej stolici. Roku 1949 vznikol Žilinský kraj, ktorý mal vo svojom obvode i okresy Považská Bystrica a Ilava, dnes súčasť Trenčianskeho kraja. Zanikol v roku 1960.

V júli 1996 bol Žilinský kraj opätovne obnovený zákonom NR SR č.221/1996 Z.z. o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky. V súčasnosti je toto územie začlenené v rámci územnosprávneho členenia Slovenskej republiky do Žilinského samosprávneho kraja.

V roku 2001 dali občania Slovenskej republiky samosprávnym inštitúciám vyšších územných celkov v priamych voľbách po prvýkrát mandát spravovať v ich



mene verejné záležitosti.

Súčasným predsedom Žilinského samosprávneho kraja je Ing. Juraj Blanár.

Žilinský samosprávny kraj sa rozkladá v severozápadnej časti Slovenska a je tretím najväčším krajom Slovenskej republiky. Hraníči s Českou republikou a na severe s Poľskom. Má spoločné hranice s tromi ďalšími kraji Slovenska - Trenčianskym, Banskobystrickým a Prešovským. Zahŕňa 5 regiónov (Horné Považie, Kysuce, Liptov, Orava a Turiec) a 11 okresov (Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín a Žilina).

Cyklistická doprava v Žilinskom samosprávnom kraji

Na moje otázky mi odpovedala hovorkyňa odboru kultúry a komunikácie s verejnosťou

Žilinského samosprávneho kraja Mgr. Zuzana Muchová

Od roku 2009 je postupná systematická obnova cykloturistickeho a pešieho turistického značenia v regiónoch Žilinského kraja financovaná z vlastného rozpočtu ŽSK (r. 2009 – 50 000 €, r. 2010 – 50 000 €, plán na rok 2011 – cca 45 000 €). ŽSK bol prvý samosprávny kraj na Slovensku, ktorý pristúpil k systematickej obnove cyklotrás a turistických chodníkov s cieľom napomôcť rozvoju cestovného ruchu. ŽSK má na roky 2009 - 2011 spracovaný podklad pre systémovú obnovu cykloturistickeho a pešieho turistického značenia v regiónoch Žilinského kraja.

V roku 2009 bolo obnovených 332 km cyklotrás na Hornom Považí a v oblasti Rajeckej doliny, vyznačených 17 km nových cyklotrás, osadený Budatínsky cyklopoludník pri Budatínskom hrade, vyrobených a vymenených 254 cyklosmeroviek, 113 ks emblémových cyklotabuliek a 31 stĺpkov – cyklosmerovníkov. Taktiež bolo obnovených aj 370 km peších turistických trás vrátane prvkov orientácie.

V roku 2010 bude z vlastného rozpočtu ŽSK obnovených ďalších 412,5 km cyklotrás v oblastiach Súľov a Javorníky, Terchová, Turiec a dolný Liptov. Tiež aj 350 km peších

turistických trás na Liptove.

Obnova cyklotrás a peších turistických trás v regióne Kysuce zo strany ŽSK prebieha v roku 2010 prostredníctvom 2 mikroprojektov, na ktorých realizáciu ŽSK získal:

- približne 20 000 € na preznačenie 100 km cyklotrás pre cestné bicykle a 80 km cyklotrás pre horské bicykle. Tento projekt prinesie prepojenie cyklotrás z Kysucko - Beskydského pohraničia, ktoré sa stretnú na miestach ako Bumbálka, Smutníky, Kelčovské sedlo či Polgruň,
- ďalších približne 20 000 € na obnovu pešieho turistického značenia v prihraničnom regióne Kysúc. Cestu k sebe nájdu turistické trasy zo slovenskej a českej strany cez Malý Javorník, Sedlo pod Lemešnou, Sedlo Bukovina a Sedlo Gežov.

Realizácia projektov je v čase máj – november 2010. Oba mikroprojekty sú spolufinancované Európskou úniou, z prostriedkov fondu mikroprojektov spravovaného Trenčianskym samosprávnym krajom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 - 2013.

Okrem toho sa ŽSK podarilo na budovanie cyklotrás v Žilinskom kraji získať koncom roka 2009 financie z rezervy vlády Slovenskej republiky v celkovej hodnote 150 000 €. Časť finančných prostriedkov už bola použitá na propagáciu cykloturistiky (propagačné cyklomapy 5 historických regiónov a propagačné predmety). Cyklomapy poslúžia na propagáciu regiónov na veľtrhoch a časť z nich bude bezplatne distribuovaná do turistických informačných kancelárií v regiónoch Žilinského kraja. Ďalšie finančné prostriedky budú použité na dobudovanie cyklotrás v Žilinskom kraji. Projekt bude ukončený do konca roku 2011.

Cieľom týchto systémových krokov krajskej samosprávy je, aby domáci a zahraniční návštevníci obnovené i nové cykloturisticke trasy využívali na prechádzky, športovanie a spoznávanie krás Žilinského kraja.

Aj tu ďakujem za odpoveď :).

Ako sa vraví iný kraj, iný mrav. Odpovede z dvoch samosprávnych krajov ste si teda mohli prečítať a zhodnotiť a urobiť s názor. V budúcom čísle si predstavím ďalšie 2 kraje. Ale ktoré, neprezradím :)

Foto a informácie o VÚC boli prevzaté z internetových stránok jednotlivých samosprávnych krajov.

**Zrovnoprávnenie
cyklistickej dopravy
v uličnom priestore**

Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Univerzitná 1, 010 26 ZA

V prvej etape vývoja ulica mala spoločenskú funkciu. Ľudia sa v uličnom priestore stretávali a komunikovali medzi sebou. V súvislosti s prudkým rozvojom automobilizmu sa

zmenil charakter a funkcia uličného priestoru, kde sa stala dopravná funkcia dominantnou zložkou. Zhoršila sa hygienická funkcia ulice a preferovanie dopravnej funkcie sa pochopiteľne prejavilo i na jej vzhľade. Ulica stáva jednoúčelovou – dopravnou plochou. Všetky tieto zmeny sa samozrejme premietli do života obyvateľov. Výsledkom je výrazná zmena životného štýlu.

zmenil charakter a funkcia uličného priestoru, kde sa stala dopravná funkcia dominantnou zložkou. Zhoršila sa hygienická funkcia ulice a preferovanie dopravnej funkcie sa pochopiteľne prejavilo i na jej vzhľade. Ulica stáva jednoúčelovou – dopravnou plochou. Všetky tieto zmeny sa samozrejme premietli do života obyvateľov. Výsledkom je výrazná zmena životného štýlu.

Ulice, námestia a ďalšie verejné priestranstvá miest a obcí sú miesta, kde sa každý deň odohráva veľká časť spoločenského diania, ktoré neslúžia len doprave, ale sú miestom, kde sa každý deň stretávajú ľudia, cestujúci za prácou, hrajúce sa deti, starší spoluobčania alebo občania s telesným postihnutím.

Tvorba uličného priestoru by mala rešpektovať záujmy všetkých týchto ľudí. Preto je nutné, aby sa na hľadanie optimálneho usporiadania okrem skupiny odborníkov z rôznych profesií podieľala i širšia verejnosť tak, aby všetky záujmy v území boli optimálne zladené. Je potrebné sa vyvarovať chýb, ku ktorým došlo v minulosti, keď bola preferovaná individuálna doprava a všetci a ostatní účastníci cestnej premávky sa prehliadali.

Keď si položíme otázku čo je upokojuvanie dopravy, tak dostaneme nasledujúcu odpoveď. Pod pojmom upokojuvanie dopravy rozumieme súbor opatrení a nástrojov, slúžiacich k zvýšeniu úžitkovej hodnoty komunikácie, zlepšeniu životného prostredia a bezpečnosti hlavne chodcov a cyklistov na úkor doteraz nadradeného postavenia automobilovej dopravy.

1. Charakteristika cyklistickej dopravy

Jazda na bicykli je pre mestské prostredie vhodný spôsob dopravy. Mesto však musí cyklistom poskytovať pohodlnú a bezpečnú infraštruktúru. Je mylný argument, že netreba budovať cyklistickú infraštruktúru, lebo na bicykli jazdí len nepatrný zlomok obyvateľov mesta. Ale opak je pravdou, pretože práve kvôli nedostatočnej infraštruktúre a nebezpečenstvu zo strany automobilov, používa v meste bicykel len zlomok obyvateľov.

Bicykel je efektívnym dopravným prostriedkom. Pri premávke nespôsobuje žiadne emisie a je zrejmé, že aj pri vykazovaní externých nákladov má menší dopad na životné prostredie ako automobil. Ďalším prínosom je ľahká a pohodlná cesta k integrácii fyzickej aktivity a mestského života. [7,8]

Dôležitým argumentom je aj fakt, že jeden bicykel zaberie plochu asi 1m², čo je asi 8% plochy, ktorú potrebuje osobný automobil. Určité nároky by mohli vzniknúť pri projektovaní nových cyklotrás hlavne v husto zastavaných centrách. Ale aj tomu sa dá vyhnúť citlivou integráciou cyklistickej dopravy do existujúceho dopravného systému. Bicykel je rýchlym dopravným prostriedkom hlavne v mestskom prostredí. Nízke nároky na parkovanie minimalizujú vzdialenosť od miesta zaparkovania k cieľu cesty. Cestovná rýchlosť bicykla sa pohybuje medzi 15 a 25 km.h⁻¹, čo je často viac ako rýchlosť automobilu v dopravnej špičke.

Cyklistika ako spôsob dopravy má oproti motorovej doprave

množstvo výhod. Predovšetkým nevytvára negatívne externality (emisie, hluk, vibrácie), zabraňuje kongesciám a pod. Zároveň má pozitívne dopady na zdravie, lebo pôsobí ako prevencia voči chorobám, ktoré sú spôsobené nedostatkom pohybu. Cyklistickú dopravu môžeme definovať ako aktívny spôsob dopravy, ktorá nezaťažuje životné prostredie, podporuje zdravý životný štýl a pôsobí pozitívne na zdravie. Viaceré zahraničné pramene uvádzajú, že napr. i keď nehody v extraviláne tvoria len 15-20 % celkových nehôd cyklistov, ich následky sú oveľa ťažšie a spôsobujú viac ako polovicu smrteľných úrazov pri týchto nehodách. Nehodovosť na dopravne zatažených cestách dosahuje až dvojnásobné hodnoty oproti cestám s menšou intenzitou motorovej dopravy, vzrastá so zvyšujúcou sa rýchlosťou motorových vozidiel. Podľa zahraničných odborníkov je jazda na bicykli 8 - krát nebezpečnejšia ako autom [2,3].

Na Slovensku v roku 2009 z celkového počtu zaevidovaných dopravných nehôd vzniklo v obci 17 748 dopravných nehôd, čo predstavuje 68,3 %.

Na Slovensku v minulom roku z celkového počtu dopravných nehôd zavinili cyklisti celkom 357 dopravných nehôd. Pri dopravných nehodách s účasťou cyklistov bolo usmrtených 14 osôb. [6]

2. Vývoj cyklistickej dopravy v zahraničí a u nás

Neexistuje žiaden univerzálny nástroj pre podporu cyklistiky ako rovnoprávného dopravného prostriedku, pretože každé mesto má svoju špecifickú geografickú štruktúru, históriu, politiku atd. Tieto aspekty sa odvíjajú od celkovej výšky úrovne ekonomiky a mierou hospodárskeho rastu až po spôsob a smer rozvoja kvality života. Ale môžeme povedať, že najrozšírenejším ekonomickým nástrojom pre podporu cyklistiky sú dotácie, ktoré patria medzi veľmi efektívne nástroje podpory cyklistickej dopravy. Vo väčšine vyspelých európskych mestách je cyklistická doprava z jednou najdôležitejších tém a každá politická strana, ktorá chce uspieť v komunálnych voľbách si dáva ako dôležitú prioritu zlepšiť práve organizáciu cyklistickej dopravy. Vo vyspelých mestách s kvalitnou sieťou cyklistických komunikácií sa podiel cyklistov pohybuje v rozmedzí 5 – 35 %. [1]

podielom cyklistiky (ako je Stockholm alebo Amsterdam), ktoré vsadili na dobré cyklistické vybavenie a rozsiahlu sieť cyklistických komunikácií. Škandinávské štáty sú obce známe svojim prístupom k cyklistickej doprave. Bicykle sú v Štokholme rovnocenným druhom dopravy, sú na rovnakej úrovni s automobilmi a MHD. Každý druh dopravy má svoj jazdný pruh (pozri obr.1).

V sedemdesiatich rokoch 20. storočia boli Holandské mestá v podobnej situácii, v akej sa teraz nachádzajú slovenské mestá – vzrastajúce nároky individuálnej automobilovej dopravy boli riešené návrhom kapacitnejších komunikácií, ale neskôr však došlo v Holandsku k celospoločenskej zmene v náhľade na riešenie dopravných problémov.

Tento „nový“ prístup možno vyjadriť nasledujúcou rovnicou:

integrovaný prístup, kooperácia medzi dopravným inžinierstvom a urbanistickým plánovaním a zrovnoprávnenie všetkých druhov dopravy, Toto vedie k tvorbe atraktívnych mestských centier, zvyšovanie bezpečnosti, vytváranie miest pre ľudí. Výsledkom tohto trendu bolo budovanie prvých tzv. woonerf (dopravne upokojených zón v rezidenčných oblastiach) a winkelerf (dopravne upokojených zón v obchodných areáloch) od roku 1977. [8]

V našich zemepisných šírkach, t.j. v Českej a Slovenskej republike, Poľsku, Maďarsku v období 20. storočia sa kvalitou technickej a dopravnej infraštruktúry (až na určité regionálne odlišnosti) v podstate uberala rovnakým smerom. Bezmotorová doprava bola doteraz len okrajovou témou, ďaleko za dopravou automobilovou a verejnou. V praxi to dnes pre cyklistov znamená, že nie sú realizované téměř žiadne upokojujúce opatrenia. Na cyklistov, hoci zo zákona sú (alebo by mali byť) rovnoprávnymi účastníkmi cestnej premávky, sa však neberie žiaden ohľad v spoločnom priestore s ostatnou dopravou, čo spôsobuje vytlačovanie cyklistov do tzv. zelených rezervácií a zelených plôch, alebo sú nútení kľučkovať zástavbou tzv. upokojených ulíc. Týmto a ďalšími podobnými opatreniami, v podstate nepochopením úlohy cyklistickej dennej dopravy, je cyklista v polohe občasného používateľa a je nútený použiť bezpečnejší a rýchlejší dopravný prostriedok, ktorým sa stáva individuálna a verejná doprava. K tomuto pohľadu na cyklistickú dopravu sa odsúdili ako všetky bývalé krajiny východného bloku, tak aj krajiny so silnou lobistickou automobilovou politikou ako boli napr. Spojené štáty. Podobným vývojom v minulosti prešlo i susedné Rakúsko a jeho metropola Viedeň, kde zariadenia pre cyklistov už v šesťdesiatych rokoch minulého storočia boli, avšak v dobe automobilového boomu sa hromadne rušili. V posledných 20. rokoch Viedeň nastúpila moderný trend zrovnoprávnenia cyklistickej dopravy podľa vzoru susedných západných krajín. [4,5]



Riešenie cyklistických pruhov a pruhov pre individuálnu dopravu Stockholm

Humanizácia obytných zón

V obytných oblastiach sídelných útvarov, ktorých hlavnou funkciou je bývanie a intenzita dopravy je veľmi nízka (dopravná obsluha objektov), je dobrou možnosťou zvýšenie životnej kvality zavádzaním tzv. obytných zón. Hlavnou myšlienkou obytnej zóny je odstránenie tradičného delenia uličného priestoru na vozovku a chodník, resp. vytvorenie plochy v jednej úrovni, ktorú môžu v celej šírke používať ľudia k pobytu, chôdzi, deti k hrám, atď. Možnosť prejazdu automobilu malou rýchlosťou pritom zostáva zachovaná. Skúsenosť ukazuje, že dobre upravené obytné zóny (atraktívna betónová dlažba rôznych farieb, tvorba uzavretých čiastkových priestorov, dostatok zelene) môžu veľmi pomôcť vylepšiť životné podmienky obyvateľov, zatraktívniť verejné priestranstvo. Veľa Európskych miest má v súčasnej dobe týmto spôsobom riešené centrum. Na obr. 2 je riešenie centra ako obytnej zóny v Grenobli – Francúzsko. Celé centrum je veľmi pekne architektonicky riešené, automobily sa pohybujú vo vymedzenej dráhe rýchlosťou do 20 km/h, v určitých častiach môžu priamo v centre parkovať. Cyklisti majú svoje odstavné plochy a chodci majú veľmi dobrý vizuálny pohľad na ostatnú dopravu.

Na obslužných komunikáciách, ktoré sa nehodia pre prestavbu na obytné zóny, je dobrou a v zahraničí bežnou formou upokojuvania, tvorba zón s plošným obmedzením rýchlosti, obvykle tzv. zóny Tempo 30, (pozri obr. 3), ktoré nemá tak veľké nároky na výtvarné spracovanie uličného priestoru, môže zostať zachované delenie na vozovku a chodník, ale aj tu sú aj potrebné stavebné opatrenia, ktoré zdôrazňujú väzbu na miestne funkcie (napr. zvýšené priechody a plochy križovatiek, parkovacie zálivy so zeleňou, apod.). Základný princíp Tempo 30 je jednoduchý. Rýchlosť 50 km/h sa povolí len na hlavných (zberných) miestnych komunikáciách, ktoré slúžia aj diaľkovým dopravným vzťahom, ale na komunikáciách, ktoré zaisťujú predovšetkým plošnú dopravnú obsluhu a prístup k objektom, sa zavedie



Riešenie centra formou obytnej zóny- Grenoble (Francúzsko)

obmedzenie na 30 km/h. Je to prejav aplikácie novej dopravnej politiky, ktorá chráni tzv. slabých účastníkov premávky, ale tiež požaduje zmierňovanie negatívnych vplyvov dopravy a zvyšovanie kvality bývania. [2] Upokojuvanie dopravy v mestách je proces, ktorý odráža snahu o novú kvalitu života i uskutočňovanie modernej dopravnej politiky na európskej úrovni. V praxi má veľa rôznych podôb podľa typu územia a komunikácie a tiež podľa požiadaviek konkrétnych občanov. Je potešujúce, že po mnohých rokoch váhania sa upokojuvanie dopravy stále viac rozvíja aj v Slovenskej republike. Spoločnou úlohou zostáva propagácia a osвета na verejnosti a prezentácia dobrých príkladov, lebo mnoho opatrení zostáva, zatiaľ na škodu vecí, málo známych. Doba však jednoznačne speje k tomu, aby sme sa pripojili k európskym snahám o humanizáciu dopravného systému.

Skúsenosti ukazujú, že neexistuje jednotné riešenie ako obmedziť kongescie. Vytvoriť príťažlivejšie a bezpečnejšie alternatívy ako je cyklistická a pešia doprava ako protipól k individuálnej doprave. Obyvatelia by mali mať možnosť optimalizovať svoje cesty na základe účinného prepojenia medzi rôznymi druhmi dopravy. Aby sa zvýšila príťažlivosť a bezpečnosť chôdze a jazdy na bicykli, mali by miestne a regionálne orgány zaistiť, aby tieto druhy dopravy boli plne začlenené do rozvoja mestskej mobility. Veľká pozornosť by sa mala venovať rozvoju zodpovedajúcej infraštruktúry. Cyklistickú a pešiu dopravu môžu podporiť iniciatívy v mestách, podnikoch a školách.

Literatúra

1. Gogola, M.: *The results of public transport service modelling in Zilina country*. In: *Transport Research Arena Europe 2008 [elektronický zdroj]* = TRA 2008 : *Greener, safer and smarter road transport for Europe* : Ljubljana, Slovenia, 21-24 April 2008 : *proceedings*. - Ljubljana: ZAG; DDC; DRC, 2008. - ISBN 978-961-6527-12-5. - [6 p.].
2. Kalašová, A., SUROVEC, P.: *Upokojená doprava*. EDIS –



Zóna Tempo 30 v oblasti s obchodným a obytným využitím Amsterdam (Holandsko)

vydavateľstvo ŽU Žilina 2008. – 202 s., 152 obr., 4 tab, AH 14,73, VH 15,26. – ISBN 978-80-8070-792-7

3. KONEČNÝ, V.: POLIAK, M.: *Trh hromadnej osobnej dopravy a jej financovanie* - 1. vyd. vedeckej monografie - Žilina : Žilinská univerzita, 2009. - 176 s., AH 12,00, VH 12,47 - ISBN 978-80-8070-999-0.

4. KRCHOVÁ, Z.: *Využitie teórie chaosu v doprave*, In: CMDTUR 2009, zborník z 5. medzinárodnej konferencie, 4.-5.11.2009, Žilina, str. I – 118-122. Vydala Žilinská univerzita v Žiline v EDIS – vydavateľstve ŽU, 2009. ISBN 978-80-554-0132-4, vyšlo aj na CD – ISBN 978-80-554-0124-9.

5. ONDRUŠ, J.: *Methodology of Acceptance Feasibility Survey of Urban Road Pricing*. In: *Transcom 2009, Section 1.*, University of Žilina, 2009, ISBN 978-80-8070-692-0

6. Prezídium policajného zboru : *Štatistický prehľad nehôd v cestnej premávke*, SR 2008, Bratislava apríl 2009

7. www.old.cdv.cz

8. www.nadacepartnerstvi.cz

Príspevok bol vypracovaný na základe grantu:

VEGA 1/0398/08 Znižovanie externalít v cestnej doprave.

Preprava bicyklov Slovenskými železnicami

a ich stratégie pri ich preprave.

Vlak je súčasťou našej histórie od nepamäti a je jedným z najdôležitejších prepravných prostriedkov na Slovenku. Už ne jeden z nás sa kolísal v sedačke a obzeral krásnu prírodu obkolesujúcu koľajnice. Vlaková cesta spája celé Slovensko a vedie cez rôzne tunely, rieky, pohoria, mestá...

Cyklista je jedným z mnohých ľudí, ktorý sa snaží prepraviť spolu z bicyklom do miesta skade vyrazí na svoj cyklovýlet. Na túto prepravu najčastejšie využíva vlak.

Základom každej prepravy bicykla vo vlaku je splniť určité podmienky ako zaplatiť za lístok, naložiť bicykel a ísť.

Tak ako bolo písané v predchádzajúcom čísle Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. vo vnútroštátnej osobnej preprave ponúka zjednodušenú prepravu bicyklov (ZPB) formou prepravy na určených miestach, alebo v pojazdných úschovni batožín (PÚB). Preprava v PÚB je možná len v tých vlakoch, ktoré v Cestovnom poriadku majú v hlavičke vlaku piktogram

❶ Cena prepravy bicykla?

- Železnice Slovenskej republiky rozdeľujú prepravu na vnútroštátnu a medzinárodnú.
- Ak prestupujete stačí Vám ak si kúpite lístok 1x (nemusíte si kupovať lístok pri každom prestupe).
- V povinne miestenkových vlakoch kategórie IC je povinná aj rezervácia bicyklov v cene 0,66 EUR.
- V rýchlikových vlakoch je tiež možnosť rezervácie miesta na bicykel v cene 0,66 EUR.
- Držitelia preukazov JUNIOR RAILPLUS EURO<26, KLASIK RAILPLUS, SENIOR RAILPLUS, žiackeho preukazu, preukazu ŤZP/ŤZP-S a sieťového cestovného lístka MAXI KLASIK prepravujú batožinu za 50% zľavu z ceny jednosmerného cestovného lístka na batožinu. Do PÚB povinne miestenkových vlakov je povinná rezervácia miesta na bicykel, detský kočík (batožinu).
- V prípade prepravy bicykla do zahraničia je cena prepravy nasledovná:

Česká republika - 1,32 EUR/kus (2,00 EUR/ks aj s rezerváciou)

Maďarská republika – 1,32 EUR/kus

Poľská republika – 1,32 EUR/kus

Bratislava - Viedeň: jednosmerný lístok 1 EUR, spätočný 2 EUR/ks,

v preprave ZSSK - ČD v malom pohraničnom styku: 1 EUR/ks,

❷ V akých vlakoch môžeme prepravovať bicykel na Slovenku?

- Preprava bicyklov je povolená vo vlakoch EC, IC, Ex, R, Zr, ER, SPR a Os.

- Je možná preprava aj motorových vozňoch.

❸ Ako nájdeme vo vlaku miesto kde môžeme obložiť(teda prepraviť) bicykel?

- Vozeň v ktorom je možné prepravovať bicykel je označený piktogramom.

- Tiež je možné sa spýtať sprievodcu alebo pri kupovaní lístka.

- Preprava bicykla sa uskutočňuje buď v samostatných vozňoch na prepravu batožín (tzv. pojazdná úschovňa batožín), alebo vo vozňoch spolu s cestujúcimi (tzv. zjednodušená preprava bicyklov). Takýto vozeň je však vybavený odkladacím miestom pre bicykle.

❹ Ktorými vlakmi môžeme prepravovať bicykle do zahraničia?

- Železničná Spoločnosť Slovensko zverejňuje zoznam vlakov v ktorých je možné prepravovať bicykle do zahraničia na svojej internetovej stránke.

Vlak je označený aj v cestovnom poriadku



Cenník vo vnútroštátnej preprave

Druh batožinového lístka	Cena v EUR
Jednosmerný	1,32
Jednodňový	1,99
Týždenný	5,97



Zoznam vlakov prepravujúcich bicykle do Českej

a Maďarskej republiky:

Preprava bicyklov v preprave ZSSK – ČD

- Preprava bicyklov s povinnou rezerváciou na bicykle, vrátane cestovného za bicykel v cene rezervácie je zavedená vo vlakoch:
- **120 /121** Košice odch. 8.39h – Praha hl. n. prích. 16.55h/
Praha hl. n. odch. 11.11 h –
Košice prích. 19.18 h;
- **126/127** Žilina odch.15.36 h - Praha hl. n. prích. 20.51 h/
Praha hl. n. odch. 7.11 h –
Žilina prích. 12.25 h;
- **128/129** Žilina odch.7.36 h - Praha hl. n. prích. 12.51h/
Praha hl. n. odch. 15.11 h –
Žilina prích. 20.25 h;
- **142/145** Žilina odch. 13.42 h - Praha hl. n. prích. 19.51 h/
Praha hl. n. odch. 8.11h - Žilina
prích. 14.15 h;
- **370/371** Bratislava Nové Mesto odch. 14.44 h - Břeclav
prích. 15.54 h/ Břeclav odch.5.23 h – Bratislava hl. st. prích.
06.27h;
- **372/373** Bratislava hl. st. odch. 16.54 h - Břeclav prích.
17.54 h/ Břeclav odch. 06.00 h – Bratislava Nové Mesto
prích. 07.11h;
- **374/375** Bratislava hl. st. odch. 18.54 h - Břeclav prích.
19.54 h/ Břeclav odch. 07.00 h – Bratislava hl. st. prích.
08.00h;
- **440 /441** Košice odch. 18.05 h - Cheb prích. 9.42 h/ Cheb
odch. 18.12 h – Košice prích. 10.02 h;
- **442/443** Humenné odch. 20.00 h - Praha hl. n. prích. 8.15
h/ Praha hl. n. odch.20.38 h – Humenné prích. 9.13 h;
- **446/447** Košice odch.20.05 h – Praha hl. n. prích. 5.32 h/
Praha hl.n. odch. 22.32 h - Košice 8.02 h;
- **470 /471** Bratislava hl.st. odch. 23.20 h - Praha hl. n.
prích. 6.15 h/ Praha hl. n. odch. - 23.11 h – Bratislava hl. st.
prích. 4.33 h;

Preprava bicyklov v preprave ZSSK - MÁV

- **174/175** Budapest Keleti pu. odch. 5.28h – Kúty prích.
8.45 h/ Kúty odch. 19.12 h –
Budapest Keleti pu. prích. 22.32 h;
- **470/471** Budapest Keleti pu. odch. 19.38h – Kúty prích.
0.38 h/ Kúty odch. 3.48 h –
Budapest Ke

5 Za akých podmienok môžeme prepravovať bicykle?

- Bicykel nesmie byť znečistený.
- Musia byť odmontované všetky rýchlo odmontovateľné súčasti (svetlá, zvonček, ...).
- Musí byť zaplatený cestovný lístok.

6 Aká je stratégia preprava bicyklov do budúcnosti?

- V súčasnosti je naša spoločnosť zameraná na obnovu koľajových vozidiel, ktorý je plánovaný 2013. V rámci neho predpokladáme aj zlepšenie prepravy nielen cestujúcich, ale aj zlepšenie poskytovaných služieb vo vlaku a na staniciach, a to aj v preprave bicyklov.



7 Pripravuje sa nejaká akcia pre cyklistov cez leto?

- ZSSK špeciálne akcie pre cyklistov na leto neponúka, vzhľadom k tomu, že počet vozňov, určených na prepravu bicyklov je obmedzený. Okrem produktového portfólia, ktoré je zamerané na všetky vekové kategórie, ZSSK v priebehu roka ponúka množstvo zliav, ktoré môžu cestujúci využiť na rôzne výstavy, festivaly, letecké, športové, kultúrne a iné podujatia v rámci SR.



8 Čo ak nám ukradnú bicykel alebo súčasti bicykla vo vlaku?

● Stratu alebo poškodenie bicykla, okamžite nahlási cestujúci oprávnenému zamestnancovi dopravcu (revízor, sprievodca, železničný policajt), ktorý s ním spíše komerčnú zápisnicu. Prvý priepis odovzdá cestujúcemu spolu s prílohami potrebnými na vybavenie reklamácie. Reklamácia sa prímá následne v pokladnici.

9 Je povolený vstup s bicyklami do staníc?

Áno.

10 Kde získame ešte informácie o možnosti prepravy bicykla?

- Na ktoromkoľvek predajnom mieste Železničnej spoločnosti Slovensko
- Na internetovej stránke Železničnej spoločnosti Slovensko www.slovakrail.sk
- Na infolinke Železničnej spoločnosti Slovensko 18188 (palička, snehuliak, palička, snehuliak, snehuliak :)

Článok bol spracovaný za pomoci informácií z internetovej stránky Železničnej spoločnosti Slovensko [/http://www.slovakrail.sk/index.php?id=cennik-zjednodusenej-prepravy-bi](http://www.slovakrail.sk/index.php?id=cennik-zjednodusenej-prepravy-bi)
<http://www.slovakrail.sk/sk/preprava-bicyklov-a-batozin> ako aj informácií poskytnutými Zuzanou Červenou z odboru komunikácie ZSSK.



Cyklolik

<http://www.brnonakole.cz/>

Stránka Brnianskych občianskych aktivistov, ktorí sa venujú cyklistickej doprave v tejto moravskej metropole. Na stránke nájdete informácie o konkrétnych akciách, ktoré v Brne prebiehajú a do ktorých sa zapájajú. Aktivisti aktívne propagujú cyklo dopravu ako aj komunikujú s vedením mesta (podávajú sťažnosť a pod.

MENU

- Zprávy
- Jak změnit Brno
- V Brně na kole
- Z města na výlet
- Pěší doprava a veřejné prostory
- Média
- Kontakt a sdružení

VYHLEDÁVÁNÍ

Hledat

NOVINKY E-MAILEM

Chcete dostávat e-mailem zpravodaj?



Podali jsme sťažnosti na obstrukce při získávání ZUK na cyklojízdu (pdf) 30.6.2010

Podali jsme sťažnost na odbor dopravy a koncepcie města (pdf) 30.6.2010

PRÁVO - Slamečka umožní cyklistům v městských jednosměrných jízd v protisměru (odkaz) 26.6.2010

EXOLIST - Slamečka chce podpořit cyklistiku - slibuje jízdu v protisměru a peníze na cyklostezky (odkaz) 23.6.2010

K článku z 11.5. "Vzorný cyklista ..." jsme dostali Odpověď náměstkyň ministra dopravy na návrhy k nov. zák. č. 361/2000 Sb. (zpráva) 17.6.2010

AKCE

Letní soutěž se CIVITASem - "Čistá a kvalitní doprava v Brně" (1.5.-15.8.2010)

Projekt CIVITAS ELAN vyhláší letní soutěž se CIVITASem pro děti i dospělé! Pošlete video nebo komiks s motivem „Čistá...

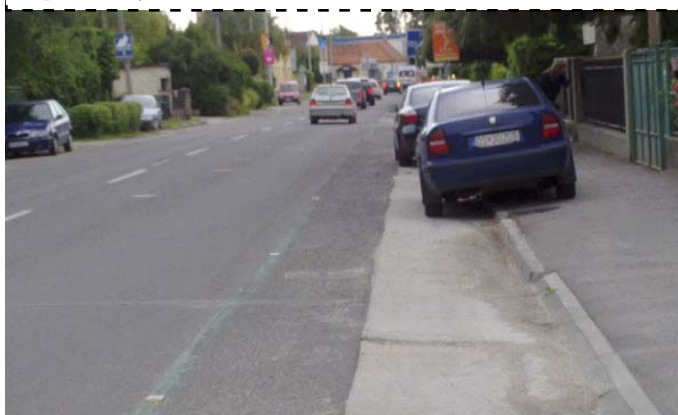
<http://www.velo-city2010.com/>

O konferencii, o ktorej bola reč prinášame webstránku, na ktorej a z ktorej môžete nájsť skutočne inšpiratívne materiály.



Mestský šamorínsky chodník

Dneskajšia fotka mesiaca sa zmení na fotku mesiaca. Cyklistické pásy v Šamoríne po ktorých vám prikazuje istá značka. Žiaľ keď sa budete snažiť a dodržať zákon budete nútení si zničiť bicykel na štrku, smetiach, skle a ako bonbónik vás čaká obchádzanie zaparkovaných aut.



Editoriál

facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 7 Rok 2010

Ročník I

ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

Design & dtp :

Emília Jesenská emilia@jesenska.net

**Spolupracovníci na tomto čísle: prof. Ing. Alica Kalašová, PhD.,
Ing. Zuzana Krchová, Jaroslav Findl**



STREDO-SLOVENSKÁ ENERGETIKA



člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí

