

Cyklistická doprava

Číslo 9

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

Správy z domova

3

Správy zo sveta

5

Čo priniesol II. ročník konferencie
Cyklistická doprava 2010

7

Rozhovor s Kvetoslavom Syrovým

10

Cyklistika a VÚC III.

12

Cykloklik

16

Foto mesiaca

16



Pedál

Marián Gogola/redakcia

Leto skončilo a s ním aj dovolenky, ktoré určite viacerí z vás trávili v sedle pri objavovaní nových zaujímavých miest na Slovensku alebo vo svete. Prinášame vám ďalšie číslo nášho časopisu, v ktorom budete mať taktiež, čo objavovať. Či už ide o skvelý legislatívny počín, ktorý sa podaril našim českým kolegom alebo reportáž z našej druhej cyklokonferencie z Liptovského

Mikuláša. Ako také osvieženie a naštartovanie nových aktivít vám prinášame rozhovor s jedným z českých cykloaktivistov a projektantom Květoslavom Syrovým. Dúfame, že nám ostanete verní a prípadne aj vy sa podelíte s nami o informácie z oblasti cyklodopravy. Do veselého čítania priatelia.

VLÁDA CHCE OPÄŤ POVOLÍŤ VOĽNEJŠÍ VSTUP CYKLISTOV DO LESOV

BRATISLAVA - Nová stredopravá vláda chce opätovne povoliť voľnejší pohyb cyklistov v lesoch. Vyplyva to z návrhu programového vyhlásenia vlády. Zákaz vstupu na bicykloch s výnimkou vymedzených trás presadil pred tromi rokmi vtedajší kabinet premiéra Róberta Fica. Možnosť voľne sa pohybovať v lesoch privítali viacerí fanúšikovia dvojkoľosových tátošov.

Na les sa budeme pozeráť ako na integrálnu súčasť vidieckeho prostredia, kde je potrebné hospodáriť podľa zásad trvalo udržateľného rozvoja tak, aby pre občanov zabezpečoval možnosť pre aktívnu rekreáciu. V tejto súvislosti zrušíme obmedzenia vjazdu cyklistov na lesné cesty," uviedli autori kapitoly ministerstva pôdohospodárstva. Programovým vyhlásením vlády sa bude ešte zaoberať koaličná rada. Schváliť ho potom musí vláda a parlament.

Voľnejší vstup do prírody na bicykli by uvítali viacerí cyklistickí nadšenci. „Zámer vlády ma veľmi potešil, lebo bicyklovať cez les s rizikom, že ma z neho vyženie jeho prípadný vlastník či nebudaj budú naháňať jeho psy, bolo stresujúce," povedala dlhoročná fanúšička bicyklovania Mira z Bratislavy. Bicykuje vraj už niekoľko rokov a na celodenné

cyklotúry so sebou vozi aj syna. „Väčšinou sa presúvame po označených cyklocestách, prechodu cez les sa však niekedy nevyhneme," dodala.

Opätovnú možnosť športovať na bicykli v prírode bez výraznejších obmedzení by privítal aj Slovenský zväz cyklistiky. Jeho zástupca Mikuláš Rapčan však upozornil, že obmedzenia by mali naďalej platiť v oblastiach, kde by mohlo dôjsť k ničeniu prírody. Zdôraznil tiež, že cyklisti sa môžu často na najnavštevovanejších lesných cestách dostávať do kolízie s chodcami. O podobe budúceho zákona by aj preto bolo podľa neho potrebné diskutovať. Zatiaľ nie je známe, či zrušenie zákazu sa rozšíri aj na jazdcov na koni.

Zmenu pôvodnej legislatívy presadil v roku 2007 Ficov kabinet. Proti nemu protestovali okrem vtedajšej opozície aj niektoré mimovládne organizácie a časť verejnosti. Medzi veľkých kritikov zmeneného zákona patrila predseda vtedy opozičnej SDKÚ-DS a známy fanúšik cyklistiky Mikuláš Dzurinda. Ten v novej vláde zastáva post ministra zahraničných vecí.

zdroj: <http://www.topky.sk/cl/10/769192/Vlada-chce-opat-povolit-voľnejši-vstup-cyklistov-do-lesov>

BICYKLE V CENTRE BRATISLAVY SI POŽIČIAVAJÚ HLAVNE CUDZINCI

Cykloturistické spoznávanie okolia Bratislavy umožňuje požičovňa bicyklov v centre mesta. Sídli na Fajnorovom nábreží v priestore detského ihriska. Od 15. mája do konca septembra je otvorená denne a využívajú ju najmä cudzinci. „Chodiať sem Holanďania, Taliani, Španieli, Nemci, Briti, ale mali sme aj turistov z Ruska, Islandu či USA," uviedla pre TASR majiteľka požičovne Ľubica Ondrášiková. Za nájom unimobunky sa starajú o čistotu na ihrisku.

Výpožičná ponuka bicyklov je od jednej hodiny po sedem dní. K dispozícii majú deväť bicyklov, ale vedľa zabezpečiť ďalšie. „Nedávno sme mali 18-člennú skupinu Fínov," informoval Tomáš Dedinský, jeden z troch mladých brigádnikov v požičovni.

„Vlani sme mali dvoch klientov, ktorým ukradli bicykle, pretože ich cez noc nechali na ulici. Zálohu 120 eur sme im nevrátili," spomenula ojedinelý prípad straty Ondrášiková. Podľa nej v Bratislave a okolí je asi 150 km cyklotrás, no nie

všetky sú značené a bezpečne prepojené. Niekde chýbajú úseky, napríklad od Sihoti do Devína chýba cyklotrasa a býva tam rušná premávka nákladných áut z kameňolomu. „V centre mesta nedávno vybudovali nové nábrežie, no zabudli vyčleniť pás pre cyklistov. Tí sa musia preplietť medzi chodcami," podotkla Ondrášiková. Problém je dostať sa na bicykli cez mesto do lesoparku. Záujemcovia využívajú túry so sprievodcom, ktorý ich informuje napríklad o pozostatkoch železnej opony pri rieke Morava. Niektorí sa vyberú po Dunajskej cyklotrase na niekoľko dní do Viedne alebo Budapešti.

„Minulý týždeň sme mali skupinku, ktorá bicyklovala štyri dni," potvrdil Dedinský. Sú však aj dni, keď nepride žiaden záujemca o cyklotúru.

Bratislava 17. augusta (TASR)

zdroj: <http://www.mojeslovensko.sk/bicykle-v-centre-bratislavy-si-poiavaju-hlavne-cudzinci>

Na uzavretej ulici bolo super.

Už po štvrtýkrát sa v Žiline uzavrela ulica (Hurbanova ulica) pre osobné autá, aby si obyvatelia mohli užiť priestor, ktorý užívajú len štvorkolesové znečisťovače prostredia. Od rána prebiehal bohatý program, ktorý dopĺňali stánky, kde ste si mohli kúpiť zaujímavé vecičky od ručne vyrobených šperkov, peňaženiek z recyklovaných bicyklových duší až po bezplatný servis cykloobchodu Kubica. Kto chcel, mohol sa aj previesť na pravých holandských bicykloch a zažiť, čo je to bicyklovať vzpriamene. Ulicu zatiaľ využili cykloakrobati, ktorí predvádzali svoje umenie ponad ležiacich

dobrovoľníkov na zemi. Kolobežkári nás presvedčili, že aj s kolobežkami sa dajú robiť akrobatické kúsky na mobilnej rampe. Pre menších boli pripravené workshopy, kde si mohli zostrojiť vlastnoručný výtvor, ktorý ich určite poteší. Ostatní si naopak mohli vychutnať relax na žilinskej pláži na skutočnom piesku, pričom počúvali skvelú muziku Dj z ulice. Komu sa zdal svoj bicykel príliš všedný, mohol si ho prísť ozdobiť a spraviť z neho skutočného krásavca. Táto akcia prebehla v rámci Európskeho týždňa mobility.



Súťaž Zlatá žila sa predlžuje do konca decembra.

V minulom čísle sme vás informovali o spustení súťaže Zlatá žila, ktorá má oceniť samosprávy, ktoré podporujú cyklistickú dopravu a aktívne budujú cyklistickú infraštruktúru na Slovensku. Z dôvodu záujmu miest a obcí sa uzávierka predlžuje do konca decembra. Viac sa dočítate na www.UzemnePlany.sk

Nový cyklopruh v Považskej Bystrici

V Považskej Bystrici vznikol prvý vyhradený jazdný pruh pre cyklistov, skrátene cyklopruh. Ide o jedno z riešení integrujúcich bicyklovú dopravu do už existujúcej dopravnej infraštruktúry, akých je na Slovensku zatiaľ veľmi málo. Zároveň je príkladom toho, ako sa pohotovým využitím príležitosti dá okamžite a bez akýchkoľvek nákladov zlepšiť bezpečnosť ulice pre cyklistov.

Po dokončení stavby diaľničnej estakády nad mestom dostala vozovka na Ulici športovcov, opotrebovaná ťažkými stavebnými vozidlami nový asfaltový povrch na náklady stavebníka diaľnice. Z iniciatívy mestského úradu potom nedošlo k obnove vodorovného dopravného značenia v pôvodnej podobe, ale v upravenej. Štyri pruhy na vozovke boli zúžené na šírku 3m, čím sa získala normová šírka 1,5m pre cyklopruh (s výnimkou jedného stiesneného miesta, kde je cyklopruh užší) a ten na oboch stranách vozovky nahradil



krajinu v dĺžke takmer jedného kilometra. Pre chodcov sú po stranách cesty pôvodné chodníky. K inej stavebnej úprave okrem nového asfaltu a zmeny vodorovného značenia nedošlo.

Cyklopruh na Ulicu športovcov jednoznačne patrí.

Ide o významnú mestskú trasu, ktorá vedie okolo dvoch štadiónov, plavárne a stredných škôl na autobusovú stanicu a do priemyselnej zóny, kde možno denne vidieť desiatky zaparkovaných bicyklov. Užšie hlavné pruhy zároveň prispievajú k opatrnejšej jazde motorových vozidiel a upokojujú dopravu.

Z bielej a zelenej farby, ktoré obe dovoľuje vyhláška pri vodorovnom značení pre cyklistov bola dobre zvolená biela. Nie len, že je oveľa lepšie viditeľná, zvlášť za šera; dáva tiež najavo, že ide o značenie platné pre všetkých účastníkov

premávky, nie len cyklistov. Označenie vyhradeného pruhu zvislým značením zatiaľ chýba, aj piktogramy bicykla sú na vozovke dosť sporadicky. Sú to však veci, ktoré je jednoduché doplniť. A s tým ako sa vyhradené pruhy stanú u nás bežnejšie možno sa dočkáme i farebného podkreslenia v križovatkách ako ho poznáme z cyklisticky pokročilejších krajín.

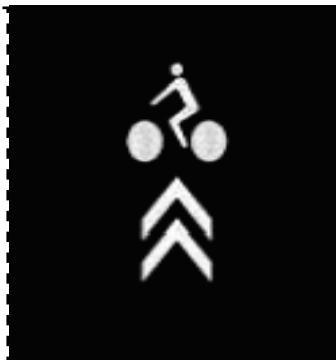
Pri pohľade na tých pár bielych čiar, to asi nevyzerá ako nejaký prevratný počín. Prevratný je ale v tom, že tam sú. Vo využití príležitosti a posune myslenia. Že popri rokoch plánovania, majetkového vysporadúvania a zabezpečovania financií na krásnu novú cestičku „kam sa raz budú chodiť bicyklovať“ sa dá nájsť množstvo nenáročných opatrení, ktoré v meste spríjemnia pohyb cyklistom všedného dňa. Ak sa skutočne hľadá. A ak dáme najavo, že o to stojíme,

Správy zo sveta

V Českej republike vyšla nová vyhláška upravujúca najmä premávku cyklistov na pozemných komunikáciách

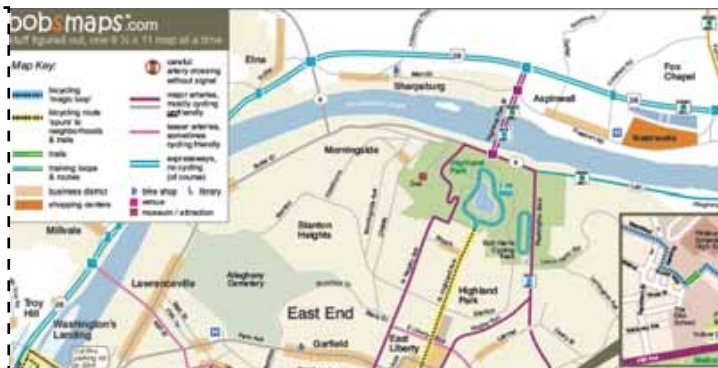
Českí cykloaktivisti sa zase môžu tešiť. Minulý mesiac totiž vyšla nová vyhláška č. 247/2010 Sb., ktorou sa mení vyhláška č. 30/2001 Sb., (určujúca pravidlá prevádzky na pozemných komunikáciách). Vyhláška bola uverejnená v zbierke zákonov 30. augusta 2010 a vstúpi do platnosti 14. 9. 2010.

Zmeny sú veľmi zásadné a približujú ich k trendom právnych predpisov vyspelej cyklistickej Európy. Napríklad sa umožnili značky pre cyklistov v protismere ako aj piktogramový koridor pre cyklistov.



Cyklomapky v Pittsburgu.

V americkom meste Pittsburg sa občiansky nadšenec Bob Firth začal zaujímať o to, ako pomôcť obyvateľom s orientáciou v meste a tak začal spracovávať zaujímavé mapky pre ľudí, s cieľom uľahčiť im orientáciu v meste na základe vlastných skúseností. Poslednou mapkou je cyklistická mapa, na ktorej znázorňuje cesty, ktoré sú bezpečné, teda napr. sa nekrížia s cestami pre automobily, kde nájsť cykloobchod a pod. Mapku si môžete zdarma stiahnuť, akurát ju využijete iba v Pittsburgu.:-)



Cykloobchod, ktorý si určite nepomýlite.

Viacerí z vás určite videli obchody s bicyklami, ktoré majú bicykle vo svojich výkladoch, tie odvážnejšie aj vonku pred predajňou. Ale obchod s bicyklami, aký nájdete v Nemecku, všetky takéto obchody „strčí do vrečka“. Na celej fasáde domu sú totiž pripevnené bicykle, takže už z diaľky vidieť o aký obchod ide. Predávajú v ňom vyše 1000 bicyklov rozličných značiek, pričom od vás odkúpia a ten váš starý. Viac na : fahrradhof-altlandsberg.de



Le Pliable - Nový koncept skladacieho bicykla.

Francúzsky dizajnér Saul Maret vytvoril štúdiu malého mestského bicykla, ktorý sa skutočne ľahko zloží.

Kostra bicykla je založená na písmene „X“.

Aj keď autor tvrdí, že všetky súčiastky sa dajú zohnať v bežných cykloobchodoch, je dosť otázne, či si ich skutočne zadovážia.

Zdroj: <http://bicycledesign.net/2010/08/le-pliable-folding-bike/>



Cyklistické eko tour v Austrálii

Austrálska čelistka Kristin Rule pred časom uskutočnila svoje 20 týždňové turné, pričom cestovala pomocou bicykla a všetku energiu získavala zo solárneho článku, ktorý jej poskytol 30 wattový fotovoltaiický článok.



Táto hudobníčka je známa svojim eko postojom k životnému prostrediu, pričom aj jej CD sú vyrobené z ekologických materiálov. Jej nový album má vyjsť v novembri 2010.
Zdroj: <http://www.kristinrule.com/>



Bicyklové jablko z Holandska.

V meste Alphen aan den Rijn otvorili novú budovu nazvanú ako 'Fietsappel' (Bicyklové jablko), pritom slúži ako nestrážené parkovisko pre bicykle na železničnej stanici. V budove môže parkovať približne 970 bicyklov.



Čo priniesol II. ročník konferencie Cyklistická doprava 2010

Marián Gogola

V dňoch 2. a 3. septembra 2010 sa uskutočnil už druhý ročník odbornej konferencie Cyklistická doprava 2010, ktorá sa konala v meste Liptovský Mikuláš.

Konferencie sa zúčastnilo okolo 50 účastníkov z najrozličnejších profesií ako dopravní inžinieri, projektanti, architekti, úradníci z odborov dopravy, občianski aktivisti ako aj študenti.

Konferenciu otvoril primátor mesta Liptovský Mikuláš, Ing. Ján Blcháč, PhD., ktorý zároveň prevzal nad konferenciou aj záštitu. Zároveň prezentoval príspevok ohľadne budovania cyklotrás v Liptovskom Mikuláši.

Treba oceniť postoj Liptovského Mikuláša, ktoré ako jedno z miest môže ísť príkladom pre iné mestá. Snáď aj primátori a starostovia ostatných obcí pochopia potrebu rozvoja cyklistickej dopravy. Nasledovala prednáška Ing. Jaroslava Martinka, známeho českého odborníka, koordinátora cyklodopravy v Českej republike, ktorý nás informoval o najnovších trendoch riešenia cyklistiky a českej cyklostratégie.

Pochválil sa najmä úplne čerstvou vyhláškou, ktorá zlepšuje podmienky pre cyklistov v premávke na pozemných komunikáciách. Mimochodom, prácou na tejto téme

sa predstavil ešte minulý rok na prvom ročníku konferencie. Jeho prednášku doplnil Ing. Kvetoslav Syrový, ktorý poukázal na nové prístupy v riešení cyklodopravy z viacerých miest zahraničia a poukázal na najnovšie trendy. Dopoludňajší blok za Slovensko otvoril zakladateľ Slovenského cykloklubu, RNDr. Juraj Hlatký, CSc., ktorý oboznámil účastníkov s genézou cykloturistiky a značenia cykloturistických trás v Slovenskej republike. Nasledovala prednáška pani Ing. Anny Kollárovej zo Slovenského zväzu stavebných inžinierov, ktorá sa zamerala na aspekty riešenia cyklistickej dopravy vzhľadom na územné plánovanie, pričom zdôraznila, že sa často neberú moc vážne, čo je škoda. V poobedňajšom bloku vystúpila Ing. Zuzana Krchová zo Žilinskej univerzity, ktorá prezentovala príspevok ohľadne riešenia cyklistickej dopravy v Poľskom meste Krakov. Na ňu nadviazal svojimi poznatkami samostatný dopravný urbanista Ing. arch. Tomáš Cach, ktorý nám prezentoval nové opatrenia riešenia cyklistickej dopravy v Prahe. Stratégiu a systémové opatrenia pre rozvoj cyklistiky v meste Plzni zase prezentovala Radka Žáková, ktorá je známa ako dlhoročná cykloaktivistka. Marián Gogola z OZ MULICA vo svojej prednáške ukázal, ako je cyklistická doprava riešená v hlavnom meste Dánska - Kodani. Program konferencie si vyžiadala aj niektoré zmeny, ktoré boli spôsobené absenciou niektorých prednášajúcich z dôvodu pracovných povinností. Preto aj prednášku pána Ing. Romana Kalabusa o Cyklostezke Bečva prezentoval Ing. Jaroslav Martinek. V rámci diskusie pani Ing. Kollárová ešte účastníkom povedala o zaujímavých opatreniach v oblasti cyklodopravy s dôrazom na dopravno inžiniersku dokumentáciu, ktorá je



dost podceňovaná. Na záver tohto bloku nám Ing. Martin Gálik zo spoločnosti Hollandika s. r. o. predstavil a demonštroval nový spôsob bicyklovania, zameraný na prezentáciu kvalitných holandských bicyklov, ktoré si účastníci mohli vyskúšať priamo v meste. Záver dňa využili ešte slovenskí účastníci na stretnutie pracovnej skupiny Cykloaliance na to, aby si definovali, ktoré základné úlohy a činnosti treba vykonať, aby sa spojili sily viacerých organizácií v rozvoji podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku. Druhý deň konferencie pokračoval taktiež zaujímavými prednáškami. Ranný blok otvorila Ing. Jana Bracíniková zo Žilinského samosprávneho kraja, ktorý môže byť príkladom v podpore cykloturistiky ostatným krajom. Nasledovala prednáška Ing. Martina Halabrána, ktorý účastníkom predostrel projekt spolupráce medzi Trnavským a Juhomoravským samosprávnym krajom. Ing. arch. Dušan Burák účastníkov informoval o súťaži Zlatá žila, ktorá by mala slúžiť ako ocenenie pre samosprávy, ktoré v oblasti zlepšenia mestskej mobility niečo robia. Zaujímavý príspevok mal Ing. Adolf Jebavý z firmy ADOS, ktorý

prezentoval zaujímavú prednášku z oblasti riešenia cyklistickej dopravy v meste Brno a Trenčín. Záverečná prednáška bola zameraná na technický aspekt budovania cyklistickej infraštruktúry, o ktorej nám veľmi zaujímavo porozprával Ing. Jiří Šrutka z Skanska. Konferencia sa stala jedinečným miestom na prenos poznatkov medzi zahraničnými účastníkmi z Čiech, ktorý sú žiaľ v tomto o dosť popredu. Veľmi zreteľne to bolo vidieť najmä na obsahu prednášok, kde českí odborníci prezentovali skúsenosti, ktoré od minulej konferencie vykonali. Taktiež prišli štýlovo na konferenciu za pomoci verejnej osobnej dopravy a svojich skladacích bicyklov, čím dokázali, že cyklodoprava sa môže skutočne stať súčasťou života.



Dúfame, že aj na Slovensku sa vody cyklistickej dopravy rozhybú a budeme sa mať čím pochváliť aj my. Samotné prednášky sú k dispozícii na www.mulica.sk v sekcii Konferencia Cyklistická doprava 2010. Inštitúcie, ktoré sa zúčastnili na konferencii:

- Žilinský samosprávny kraj
- Trenčiansky samosprávny kraj
- Trnavský samosprávny kraj
- Mesto Liptovský Mikuláš
- Slovenský cykloklub
- Slovenský zväz stavebných inžinierov
- Oz MULICA
- Oz Uzemneplany.sk
- Centrum dopravného výskumu, ČR
- Výskumný ústav dopravy, Žilina
- Žilinská univerzita
- Sdružení Valašsko - Horní Vsacko
- Plzeňsko na kole
- Mesto Košice



- Mesto Trnava
- Nadácia Ekopolis
- Skanska
- Plzenskonakole
- CDV-Brno

Napísali o našej konferencii:

<http://www.mikulas.sk/sk/samosprava/oznamy.php?zlozka=341&clanok=&lmd=1686&order1=&order2=&order3=&order4=&zobraz=php?zlozka=341&clanok=&lmd=1686&order1=&order2=&order3=&order4=&zobraz=>



Rozhovor s Kvetoslavom Syrovým

(dopravným projektantom z ČR,
ktorý propaguje cyklistickú dopravu)

Dnešný rozhovor je s človekom, ktorý sa venuje cyklistickej doprave, či už z pohľadu projektovania, aktivizmu alebo širších súvislostí – mladým energickým projektantom Květoslavom Syrovým. Prajem vám príjemné čítanie jeho vtipných a trebných odpovedí, ktoré je žiaľ možné použiť aj na slovenské pomery.

Kto je Květoslav Syrový?

Ing. Květoslav Syrový je projektant v kombinaci oborů: doprava, urbanismus a životní prostředí. Absolvent střední průmyslové školy v Třebíči, odkud také pochází, vystudoval ČVUT, Fakultu stavební, obor životní prostředí v kombinaci uvedených oborů. Od roku 2003 se zabývá integrací cyklistické dopravy do všedního života a to od A do Z, tj. od plánování v území, projektovou a inženýrskou přípravu, až k realizaci a vlastnímu dozoru na stavbách. Dále je aktivním členem Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu a členem pracovní skupiny při Ministerstvu dopravy, kde se podílí na přípravě návrhů na doplnění české legislativy a technické literatury o nová opatření, která zajistí rovnoprávnější život těch uživatelů veřejného prostoru, na které se v minulosti jaksi pozapomnělo. Pracuje jako poradce národního cyklokoordinátora Ing. Jaroslava Martinka. Je posedlý představou narovnaných zad nejen při jízdě na kole, ale i narovnaných zad morálních. „Čech totiž nemusí být cyklistou, jenž se nahoře hrbí a dole šlape“, jak původně prohlásil jeden z diktátorů 20. století.



Kveťo, na konferenciách si známy ako zástanca nových prístupov v riešení cyklistickej dopravy, prečo si myslíš, že by sme sa mali skutočne zaoberať vytváraním podmienok pre rozvoj cyklodopravy v našich mestách?

Definitívne som sa presvedčil, až keď som si sbalil ranec buchiet a vyrazil do sveta. Každý si žijeme jakousi svoji všední realitu a jedine na základe rekneme trochu ostrejšie konfrontácie si človek všimne niekoľko nepatrných odlišností, ktoré pak robia rovnakú situáciu naprosto inak snesiteľnou. Stačí sa na chvíľu zastaviť, sledovať život a cvrkať. Človek zistí, že to nie je ani tak o tom, čo má človek v kapsách, ale o ľudských hodnotách. V podstate každý deň sa presvedčujem, že si u nás sami seba vôbec nevážeme, že ľudské hodnoty sú podriadené číslam a štatistikám.

My sme vlastne tiež len čísla. Niekedy sa prebudím s pocitom, že máme všetci pruhované obleky a na zápästí vytetované čísla a každý deň je len holý boj o prežitie, keď každý myslí len na seba samotného. Preto sa k sebe v našom verejnom priestore chováme tak, ak sa chováme. Jsme bezohľadní. Snažíme sa zachrániť. Pre mňa je podpora cyklistickej dopravy jeden z prostriedkov, ako si zachovať zdravú dušu a do určitej miery i rozum. Jestli to tak ale skutočne je, to už musí rozhodnúť moje okolie.

Ako si sa vlastne dostal k propagovaniu cyklodopravy?

Keď som nastúpil do projekčnej firmy ako študent pri VŠ, prišiel za mnou jedného dňa šéf a povie, že keď študujem to životné prostredie, tak by som sa mohol poďakovať na jeden projekt. Bylo to zadanie cyklistického propojení Staroměstského náměstí a Pohorelce kolem Pražského hradu. To byla samozřejmě výzva. Byla z toho nakoniec docela rozsáhlá diplomová práca. Na niekoľko vecí som si samozrejme vyľakal zuby. Svojná nechota systému riešiť problémy natož nejaké naprosto dopravné minority, kostrbatá legislatíva a predovšetkým zastaralý a zafixovaný prístup ostrílených dopravákov. Riekol som si, že nebudem urážať Dánsko a to prohnúť, čo tu je, zkusím trochu provetrať. No a v tých pár miliónoch ľudí sa nakoniec rovnako potkáte s ľuďmi rovnakého postavenia, takže pred pár rokmi som bol oslovený pražským koordinátorom Pavlom Polákom a pripojil som sa k skupinke tých, ktorým nie sú určite veci ľahostajné. Už sme akosi druhá päťletka. Vznikla cyklokomise, daří sa meniť legislatívu a obecné podvedomie o jazdní kole ako prostriedku nejen pre voľný čas. Najdôležitejšie zo všetkého ale je, že si ľudia začínajú vážiť verejného života a priestoru. Tak to má byť nejaký zmysel.

Vedel by si v stručnosti zhrnúť súčasné trendy z oblasti cyklodopravy vo svete?

Mění se hodnoty, ale bohužel to jde pozvolna. Cyklodoprava je jasne na vzestupu. Konečně se začalo v kontextu kvality života chápať, že komfort v podobě absolútnej slobody dopravného svoch sedacích partií priamo z ložnice až do kancelárie je na úkor něčoho ďalšieho. Denne sa divím, že desiatitisíce ľudí dobrovoľne trávi čas v zácpách. Naši dosavadní plánovači dopravy síce držia systém jaksi pri živote, ale v zásade sa jedná len o slušné obľbovací dávky. Pojem urbanismus nikomu nič neříká a modelování dopravy sa omezuje na pouhé: více pruhů, více silnic, více betonu a asfaltu a do toho kričí dopravci a samozrejme automobilový priemysl, že chce více. Aby som sa ale vrátil k otázke. Zásadní je, že dopravné prostriedky si nekonkurujú, oni sa vzájomne doplňujú. Myslím, že intermodalita je alfou a omegou moderní dopravní koncepce. Nikdo nechce nahradit auto kolem, ale je to o správnem používání, ve správnou dobu, na správnou věc. Tohle ještě nechápeme. Novou cestou se dnes vydali například Švýcaři, Francouzi, konečně i Němci, o Švédsku, Nizozemí a Dánsku se nemá cenu ani zmiňovat, ti jsou daleko. Visegrádská čtyřka bude ještě notnou chvíli přeshlapovat na místě a koukat zpátky.

Ako dopravný projektant určite vidíš rozdiely vo vnímaní riešenia dopravného systému, či už z pohľadu riešenia pre automobily alebo bicykle, MHD. Myslíš si, že súčasní dopravní projektanti „skutočne“ chápú význam dobrého naprojektovania napr. mesta, tak, aby skutočne spĺňalo potreby obyvateľov?

Největší problém vidím v tom, že dopraváci dělají urbanismus, politici si od dopraváku nechávají hezkými



modely posvätiť vlastné kšefty, ktoré jim na oplátku nechajú megalomansky spracovať a zároveň tak svorne naplňujú víziu z poloviny minulého storočia, kedy viac silnic znamená pohodlnejší život, väčší prosperitu, ekonomický rast. Laik a volič pak slyší jen to, že se dostane do práce rychleji. Bohužel nevidí už to, že jeho město není k žití a pak musí ujíždět na chalupu a stresovat se v přečpaných tazích směr Jižní Čechy, kde opět nadává, že by to chtělo další pruhy a dálnice. Nezávislý dopravní inženýr – urbanista je prakticky vyhynulý druh.

Čím si myslíš, že je spôsobené „zastaralé myslenie“ projektantov?

Vymyté mozky z doby nedávno minulá a neustály strach. Smrádek a teplíčko, to je to, co máme rádi. Je to stále ve společnosti. Stačí si třeba pustit rádio a tam poslouchat ty stále hudební odrhovačky. 95% informací v médiích považují za informační šum. Snažím se sledovat vše s odstupem.

Ktoré mesto je podľa teba inšpiratívne z pohľadu riešenia cyklistickej dopravy vo svete?

Někdy až moc koukáme po německém nebo rakouském modelu. Inspirace pro pár blízkých let není ani v Nizozemí nebo Dánsku, ty jsou už moc daleko. Ale taková Francie nebo Švýcarsko. Ač se to nezdá, tam bychom se měli inspirovat. V kontextu větších měst ČR je jednoznačně inspirativní např. švýcarský Bern.

A ktoré z Českej republiky?

Nedávno jsem zažil velmi dobrý pocit v Horním Pomoraví přímo v Litvli. Tam lze vnímat při pohybu městem jakousi

dopravní synergii. Nevím, zda jsem měl zrovna nějaký krasohled, ale pociťoval jsem to, co v západních evropských městech. V tu chvíli jsem se chtěl přestěhovat z Prahy do Litvle a vzpomněl si na punkovou hvězdu Iggyho Popa, který považuje Prahu za nudný skanzen. Když se kolem Vás prohání na kolech dámy v sukních, připadáte si jako v jednom z Hrabalových filmů. Jakýsi neuspořádaný pohyb po náměstí, kdy se ale všichni míjeli tak, jak měli. A usmívali se. To byl asi největší šok. Několikrát jsem se prohlédl, zda nejsem nějak v nepořádku, zda se neusmívají, tedy nesmějí mně. Kdepak. Všechny jednosměrné komunikace jsou obousměrné pro uživatele jízdních kol, mnoho bezpečných stojanů atd. prostě osvětlená cyklodopravní politika, ať už byla spontánní, tedy tlačena zespoda od uživatelů nebo byla cílená. Velká pochvala Litvli.

Si známy tým, že jazdu na bicykli vnímaš ako normálnu súčasť životného štýlu. Vedel by si čitateľom povedať v čom je pohľad z bicykla krajší ako napr. z auta?

Jsou to hodně praktické záležitosti jako je třeba přehled o provozu, pokud vás nějaká technokratická značka nenutí sesedat, tak člověk prakticky stále jede, může se kochat dokonce i ve městě, když vyrazím se skládačkou a stavím se někde na skleničku, kolo složím a posunu se tramvají. Pro mě je to jasná volba - zajišťuje mi největší svobodu ze všech dopravních prostředků. Když prší, je jen má hloupost a lenost, že nejsem vhodně oblečený. Musím ale přiznat, že najkrásší pohled na svět je skrze elegantní dámu na kole.:-)

Ďakujem za rozhovor.

Marian Gogola

Cyklistika a VÚC III.

Vraví sa, že peniaze hýbu svetom. No ak niekto tým peniazom nedá pokyn, oni sa vôbec nepohnú.

Podobne je to aj s cyklistikou v našich samosprávnych krajoch. Je jedno, že v nich žijú tisíce ľudí, ktorí milujú bicyklovanie, cyklistiku, bicykel.. ak niekto nedá príkaz, cyklistické komunikácie sa budovať nebudú.

V posledných dvoch číslach sme si predstavili štvoricu VÚC, a ich vyjadrenia na témy:

- **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 mi viete poskytnúť ohľadom cyklistiky?

● Máte nejakú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy (nejaký plán výstavby chodníkov, značenia atd.).

V tomto čísle odpovedali na tieto otázky dve na seba v celku naviazané VÚC. Trnavský a Bratislavský kraj. A ako to je u nich s cyklistikou? Spýtali sme sa...



VÚC TRNAVA

Internetová stránka kraja : <http://www.trnava-vuc.sk>

Základné informácie o kraji

Rozloha 4 174,2 km² (12,9% z rozlohy SR)

Počet obyvateľov: 561 525

Počet okresov: 7

Sídlo kraja: Trnava



Trnavský samosprávny kraj sa nachádza na juhozápadnom Slovensku, pokrýva plochu 41 742 km² a má celkovo 554 172 obyvateľov (2005). Svojou rozlohou je druhým najmenším a počtom obyvateľov sa radí na posledné miesto v rámci krajov SR. Na juhozápade Trnavský samosprávny kraj hraničí s Bratislavským krajom, na západe s Rakúskom, na juhu s Maďarskom, na východe s Nitrianskym krajom, na severe s Trenčianskym krajom a Českou republikou. Územie tvoria prevažne časti Záhorskej (Borskej) nížiny, Malých Karpát, Trnavskej pahorkatiny a Podunajskej nížiny. V Trnavskom samosprávnom kraji sa nachádza 249 obcí a sedem okresov, od tých najviac rozvinutých, ako sú okresy Trnava, Skalica, Piešťany a Hlohovec až po menej rozvinuté, ako Galanta, Senica a Dunajská Streda.

Medzi hlavné odvetvia priemyselnej výroby v kraji patrí energetika, chemický priemysel, papierenský priemysel, kovovýroba a hutnícka druhovýroba a automobilový priemysel – najvýznamnejšou investíciou je investícia francúzskej spoločnosti PSA Peugeot Citroen, ktorá v Trnave realizovala výrobný závod.

Vďaka bohatým zdrojom termálnych a liečivých vôd a rozvinutému kúpeľníctvu, je Trnavský samosprávny kraj atraktívnym regiónom. Významné postavenie majú kúpeľné mestá Smrdáky a svetoznáme Piešťany. Najväčšou zásobárňou kvalitnej pitnej vody v strednej Európe je Žitný ostrov v Podunajskej oblasti, najväčší riečny ostrov v Európe, ktorý zasahuje do územia Trnavského samosprávneho kraja.

Cyklistická doprava v Trnavskom samosprávnom kraji

Odpoveď nám zaslal Ing. Martin Halabrín z Agentúry regionálneho rozvoja TTTSK.

Trnavský samosprávny kraj implementuje v oblasti cyklistiky cezhraničný projekt s Juhomoravským krajom s názvom „Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky“. Jeho cieľom je vytvorenie informačného systému zameraného na cyklistiku (webportál), vytvorenie koncepcie cykloturistiky TTTSK (aktuálny stav cyklotrás, zoznam nových navrhovaných cyklotrás, značenie vybudovaných cyklotrás), podpora rozvoja cezhraničnej spolupráce, rozvoj cykloturistiky v regiónoch TTTSK a JMK. V rámci uvedeného projektu bola organizovaná dňa 10.- 11.6.2010 v Moravskom Svätom Jáne medzinárodná konferencia zameraná na podporu cyklistiky. Celková výška finančných prostriedkov vynaložených na podporu uvedeného cyklistického projektu je 379 643,- €. TTTSK disponuje tiež stratégiou rozvoja cestovného ruchu, v ktorej sa hovorí aj o podpore cykloturistiky na území TTTSK.

Trnavský samosprávny kraj spoločne s mestom Galanta založili Klastor cestovného ruchu – západné Slovensko (KCR). Plní úlohu pri rozvoji cestovného ruchu na báze princípu partnerstva. V súčasnom období klastor spoločne so svojimi členmi hľadá možnosti budovania cyklotrasy na korune hrádze Vodného diela Kráľová. Niektoré z obcí, do ktorých katastrov VD Kráľová zasahuje (Sereď, Šoporňa a Dolná Streda) sa stali členmi klastra.

Trnavský samosprávny kraj implementuje tiež projekt s názvom „Lávka cez rieku Moravu v archeologickom parku Mikulčice a Kopčany vrátane prístupových komunikácií pre nemotorovú dopravu a pešiu turistiku“. Hlavným cieľom je vypracovanie projektovej dokumentácie a stavebného povolenia na stavbu lávky pre peších a cyklistov cez rieku Moravu, ktorá bude slúžiť na spojenie archeologického parku Mikulčice a Kopčany pre všetkých návštevníkov a turistov. Predpokladané náklady na realizáciu uvedeného projektu sú 234 375,- €.



Trnavský samosprávny kraj vzhľadom na náročnosť dlhodobo realizuje prípravné aktivity Cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika pre medzinárodný projekt s názvom SACRA-VELO (Pútnické cyklistické cesty od Ráby - cez Dunaj - po Moravu).

Projekt bude v prípade schválenia realizovaný v spolupráci so župou Győr-Moson-Sopron a Bratislavským samosprávnym krajom.

Hlavnými cieľmi projektu sú: - vyznačovanie cyklotrás spájajúcich sakrálné pamiatky na územiach TTSK a župy GMS smerovými tabuľami,

- oboznámenie turistov viacjazyčnými informačnými tabuľami o sakrálnych pamiatkach,

- vytvorenie centra pútnickej cykloturistiky

Za odpoveď ďakujeme :)



VÚC BRATISLAVA

Internetová stránka kraja: <http://www.region-bsk.sk>

Základné informácie o kraji

Rozloha: 2 052,6 km²

Počet obyvateľov: 610 850 obyvateľov

Hustota obyvateľstva: 297,6 obyvateľov/km²

Počet miest: 7

Počet obcí: 73

Sídlo kraja: Bratislava

Počet okresov: 8



Bratislavský samosprávny kraj sa nachádza v západnej a juhozápadnej časti SR, zaberá územie 2 053 km² a svojou rozlohou je najmenším krajom Slovenskej republiky.

Z geografického hľadiska je poloha kraja veľmi výhodná, pretože leží na historickej križovatke obchodných ciest- podunajskej a severo – južnej, tzv. jantárovej ceste.

Súčasná centrálna poloha kraja v stredoeurópskom priestore, dobrá dopravná dostupnosť a plnenie funkcie medzinárodnej križovatky v cestnej a železničnej doprave, vzrastajúci význam vodnej a leteckej dopravy a dosiahnutá úroveň ukazovateľov v ekonomickej a sociálnej oblasti, patria k výrazným rozvojovým faktorom Bratislavského kraja. Z hľadiska krajinnej štruktúry je územie kraja tvorené južnou časťou Malých Karpát a územím Záhorkej a Podunajskej nížiny.

Zo severnej a východnej strany susedí s Trnavským krajom, na juhu hraničí s Maďarskou republikou a na západe s Rakúskom. Hranicu s Rakúskom tvorí rieka Morava a v dĺžke 37 km druhá najväčšia európska rieka Dunaj. V blízkosti hraníc kraja sú hranice Českej republiky. Sídлом Bratislavského kraja je hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava s významnými politickými, ekonomickými a spoločenskými funkciami.

Cestovný ruch v Bratislavskom samosprávnom kraji je vďaka svojej výhodnej geografickej polohe veľmi dôležitým hospodárskym odvetvím regiónu. Na relatívne malom území s atraktívnym krajinným prostredím, rozmanitosťou prírodných celkov a vybudovanou infraštruktúrou má vytvorené vhodné predpoklady pre rozvoj rôznorodnej ponuky cestovného ruchu. Medzi najvýznamnejšie oblasti a lokality cestovného ruchu v Bratislavskom kraji patrí Bratislava ako prirodzené a vysoko dominantné turistické centrum kraja s národným a medzinárodným významom. Na území Bratislavského kraja sa nachádzajú alebo do neho čiastočne zasahujú 3 veľkoplošne chránené krajinné oblasti s celkovou výmerou 47 834 ha. Ide o CHKO Malé Karpaty, CHKO Záhorie a CHKO Dunajské luhy.

Cyklistická doprava v Bratislavskom samosprávnom kraji

*Odpoveď na otázku zaslala Iveta Tyšlerová,
hovorkyňa BSK*

Vzhľadom na nie veľké prevýšenia, výhodnú polohu má Bratislavský samosprávny kraj ideálne podmienky pre cykloturistiku. Sieť cyklotrás na území kraja je pomerne hustá a rovnomerne usporiadaná. Celková dĺžka cyklotrás v našom kraji je cca 600 km, väčšina z nich má asfaltový povrch, v Malých Karpatoch však nachádzajú fajnšmekri aj trasy s prírodným povrchom. Údolné nivy riek Dunaj a Morava spolu so svojimi hrádzami a účelovými komunikáciami vytvárajú priestor pre bezpečný cyklo pohyb bez automobilovej dopravy. Tieto cyklotrasy sú zároveň využívané ako trasy pre cyklo dopravu, každodennú cestu do zamestnania. Zároveň táto sieť cyklotrás je napojená na rakúsku a maďarskú sieť cyklotrás, takže i zahraniční návštevníci bez problémov môžu využívať naše cyklistické trasy. V poslednom období sa na týchto cyklotrasách zlepšuje infraštruktúra, pribúdajú orientačné cyklo mapy, obnovuje sa cyklo značenie a cyklo smerovníky.

„Máme eminentný záujem o dobudovanie cyklotrás v Bratislavskom kraji, chceme zlepšiť infraštruktúru cyklotrás. Momentálne pripravujeme výstavbu cyklo mostu cez rieku Morava v mestskej časti Devínska Nová Ves, ktorý spojí Bratislavu s rakúskym mestečkom Schlossohof a sieťou rakúskych cyklotrás,“ konštatoval predseda Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) Pavol Frešo. Náklady na výstavbu cyklo mosta predstavujú 5,2 milióna €, čerpané budú prevažne z európskych fondov.

Bratislavský župan, zástupcovia samospráv záhorských obcí a bratislavských mestských častí s cieľom upevniť spoluprácu na tematickej ceste – Moravská cyklotrasa - podpísali memorandum o spolupráci. „Cyklotrasa v dĺžke 55 kilometrov povedie v línii bývalej železnej opony, ktorá v minulosti oddeľovala totalitný režim od demokratickej Európy,“ spresnil Frešo. Memorandum je podľa neho dôležité pre dobudovanie kvalitatívnych prvkov na úseku bývalej železnej opony, ktorá rozdeľovala východ a západ. Budúca medzinárodná Eurovelo trasa č. 13 povedie pozdĺž toku rieky Morava, po alebo popri hrádzi, bude

mať primeranú infraštruktúru – smerovníky, značenie, cyklo mapy, prístrešky a v dlhšom horizonte aj nový kvalitný asfaltový povrch. „Trať nebude odtrhnutá od okolia, ale bude nadväzovať na súčasné významné cyklotrasy regiónu, ktorými sú Záhorská, Mariánsko-Stupavská a Dúbravská magistrála. Trasa bude napojená aj na cyklo most ponad rieku Morava - medzi bratislavskou Devínskou Novou Vsou a rakúskym Schosshofom,“ povedal župan. Celkové náklady na projekt sú približne 4,5 milióna €, použiť by sa pritom mali predovšetkým peniaze z európskych fondov. Okrem európskych peňazí by sa na financovaní projektu mali podieľať aj samosprávy obcí z Bratislavského regiónu. Bratislavský kraj bude podľa Freša podporovať v budúcnosti projekty na dobudovanie infraštruktúry už jestvujúcich cyklotrás, či budovanie nových cyklotrás, cyklochodníkov v úzkej súčinnosti s obcami v regióne. „Samozrejme, že podporujeme i cyklistické podujatia, v najbližšej budúcnosti napríklad dva cyklistické MTB maratóny,“ uviedol. Samospráva má záujem podporovať rozvoj cykloturistiky, cyklo dopravy v kraji i v čase hospodárskej krízy, o čom svedčí aj to, že bola zaktualizovaná a zreálnená „Koncepcia rozvoja cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji“. Podľa nej sa bude Úrad BSK riadiť v budúcnosti pri plánovaní rozvoja cyklotrás, ich infraštruktúry v jednotlivých častiach kraja.

Otázka budovania cyklotrás či cyklochodníkov v hlavnom meste Bratislave je v plnej kompetencii bratislavského magistrátu, určite zaujímavý by bol i ich názor na stav cykloturistiky, cyklo dopravy v meste...

Som si istý, že v jednom z nasledujúcich čísel sa objaví aj odpoveď zo strany magistrátu hlavného mesta. Za odpoveď ďakujeme.

Bratislava a Trnava sa pridali ku krajom, ktoré odpovedali na naše otázky. Zostávajú ešte dva, a to kraje Košický a Banskobystrický. Takže, je sa na čo tešiť v budúcom čísle.

Údaje o krajoch boli prevzaté zo stránok VÚC a
<http://www.slovakia.culturalprofiles.net/?id=5963>
http://sk.wikipedia.org/wiki/Trnavsk%C3%BD_samospr%C3%A1vny_kraj



http://www.riesewijk.nl/contentimage/flash/riesewijk_magazine.html

Známe bikerské časopisy, s ktorými sa môžeme stretnúť na pulkoch našich novinových stánkov majú svoje plusy aj mínusy.

Ako marketing poňali napríklad v Holandsku, si môžete pozrieť v elektronickom časopise, ktorý štýlovo a jednoducho prezentuje bicykle skutočne na každé použitie.



<http://bubikes.bostonbiker.org/>

Z iného súdka je stránka <http://bubikes.bostonbiker.org/>, ktorá je vytvorená bostonskými študentmi bostonskej univerzity s cieľom propagovať cyklistickú dopravu v rámci svojho kampusu. Okrem fotiek sa vyjadrujú k tomu, čo je dobré, čo by naopak bolo nutné zmeniť. Snáď sa aj medzi našimi študentmi nájdu takí!



Foto mesiaca

**Ako sa starajú
o cyklistické
komunikácie
v Košiciach – bez
komentára!**



facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **9** 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: Ing. Martin Gálik, Ing. Jaroslav Semančík

Aj vy sa môžete zúčastniť na tvorbe tohoto časopisu. Máte niečo nové v oblasti cyklistiky u vás v okolí? Kontaktujte redakčnú radu!!!



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí

