

Cyklistická doprava



Európska únia
Európsky sociálny fond



Operačný program
Efektívna
verejná správa

Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave

Číslo 12 Rok 2019 Ročník X ISSN 1338-0486

1 rok bikesharingu v Žiline

Cyklistika ako faktor zdravia v Holandsku

Aký bol rok 2019 podľa Stravy

**Výsledok rozporového konania hromadnej
pripomienky**

Dáta zo sčítacov v Košickom kraji

Senec buduje cyklocestičku



Vyberáme z obsahu

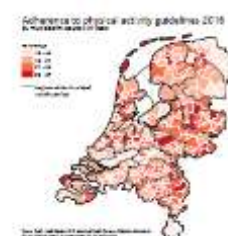
Veríme, že vplyvom globálneho otepľovania nebudú Vianoce takéto☺



Blkesharing v Žiline má prvú sezónu za sebou, str. 4



Aký bol rok 2019 podľa Stravy, str.5



Cyklistika ako faktor zdravia-skúsenosti z Holandska, str.11

Table 1: Net Tax Revenues to ODOT by Tax Program (Millions of Dollars)

	Actual		Forecast	
	BI	BI	BI	BI
	2017-19	2019-21	2021-23	2023-25
TRANSIT TAX	\$94.3	\$213.4	\$236.5	\$259.9
VEHICLE PRIVILEGE TAX	\$16.0	\$27.9	\$30.8	\$57.6
VEHICLE USE TAX	\$11.8	\$16.7	\$17.6	\$18.5
BIKE EXCISE TAX	\$0.9	\$1.3	\$1.4	\$1.4
TOTAL NET TAX REVENUE	\$123.0	\$259.3	\$286.4	\$337.4

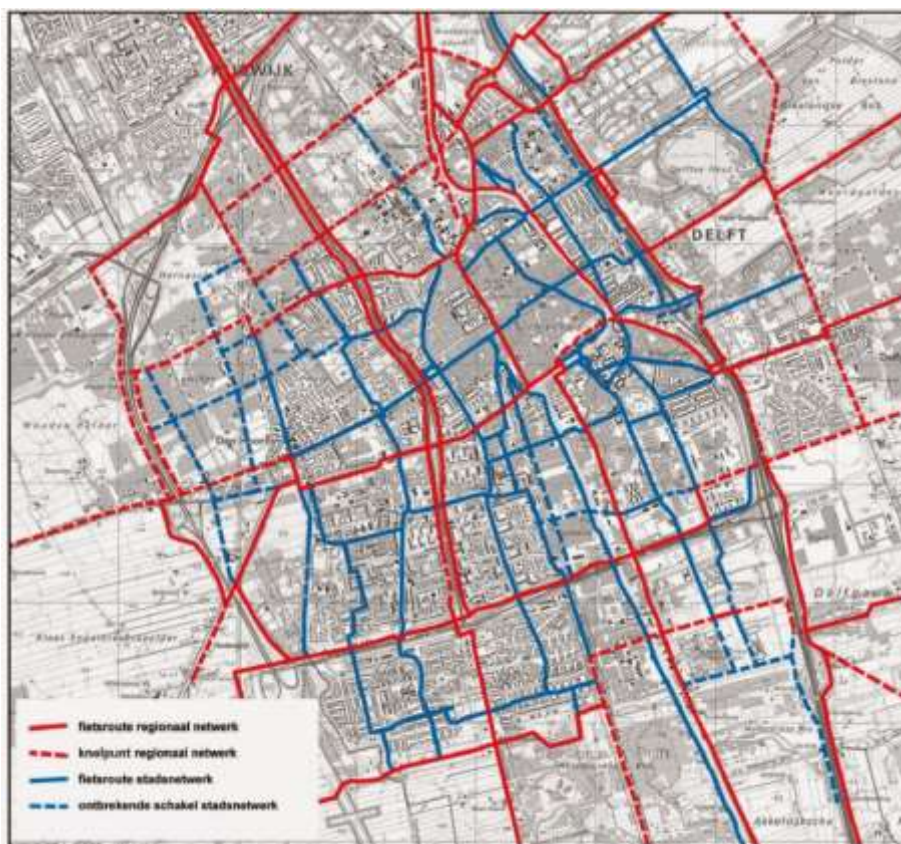
Oregon testoval novú daň z predaja bicyklov, s.9



Cyklogistika vo Viedni, str.14



Ako dopadlo rozporové konanie hromadnej pripomienky, str.29



Prečo sa darí bicyklom v Delfte? Lebo sa urobila zmena infraštruktúry v 70. rokoch. Dutch cyclign Embassy

Pedál.

Aj keď podľa počasia to vyzerá skôr na jar, alebo jeseň, máme tu december. Výhodou takéhoto počasia je, že sa nám sezóna celkom predĺžila. Nie je to však iba o decembri. Tento rok prebehlo viacero akcií a aktivít, pričom dobrý finiš bol na konci roka. Dúfam, že sa nám počas roka podarilo nadeľiť si darček v podobe priateľskej legislatívy pre cyklistov.

Za celú redakciu vám želám príjemné prežitie Vianočných sviatkov a všetko dobré do Nového roka 2020.

Na bicykle! ☺

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

BIKESHARING V ŽILINE MÁ ZA SEBOU PRVÚ SEZÓNU

Prenájom bicyklov v systéme bikesharingu v rámci projektu BikeKIA v Žiline bol tento rok k dispozícii do konca novembra. Do užívania sa vrátia opäť na jar, pričom presný dátum bude závisieť od poveternostných podmienok. Predpokladaný termín otvorenia novej sezóny je 1. apríl 2020. Počas zimnej sezóny čaká zdieľané bicykle generálna oprava.

Žilinčania a návštevníci krajského mesta prijali projekt BikeKIA s nadšením. Od spustenia registrácie vo februári 2019 sme zaznamenali takmer 23 000 používateľov. Pilotná sezóna, ktorá sa začala v apríli, so sebou priniesla bežne 291 000 prenájomov.

Najfrekventovanejšou stanicou prenájmu a vrátenia bicyklov bolo Námestie Andreja Hlinku, pre študentov sú zas atraktívne stanovišťa Plaváreň, NBS, Hurbanova, Hlinská, Internáty Hliny či Veľký diel.

„Pri projektovaní stanovišť sme prioritne využívali pozemky vo vlastníctve mesta. Dbali sme však na dostupnosť kľúčových lokalít a špeciálne sme zohľadňovali potreby študentov osadením stanovišť pri internátoch. Systém zdieľaných bicyklov hodnotíme ako vhodný a využívaný spôsob mestskej mobility, ktorá je atraktívna nielen pre mladých,“ uviedol primátor mesta Peter Fiabáne. Dodal, že v budúcnosti chce samospráva rozšíriť systém prenájmu bicyklov tak, aby bol dostupný čo najväčšiemu počtu ľudí.

S obrovskou popularitou bikesharingu je spokojná aj Nadácia Kia Motors Slovakia ako hlavný investor projektu. „Veľmi nás teší, že vynaložené finančné prostriedky na hardvér, softvér, operatívne náklady a prevádzku pomohli k vytvoreniu jedinečného projektu, ktorý dáva priestor ekologickej forme dopravy v meste Žilina,“ konštatoval správca Nadácie Kia Motors Slovakia Branislav Hadár.



Systém bikesharingu od spoločnosti ARRIVA na Slovensku je plne funkčný a okrem bicyklov, stanovišť a technickej podpory zabezpečuje aj zákaznícku linku. „Keď sme pred viac ako tromi rokmi predstavovali systém zdieľaných bicyklov ako doplnok mestskej verejnej dopravy, zdôrazňovali sme potrebu dodávať komplexnú a funkčnú službu. Zdieľaná doprava nie je len dodanie dopravných prostriedkov, ale najmä trvalo udržateľný systém, na ktorý sa môžu jeho užívatelia – mestá a ich obyvatelia – spoľahnúť. Za úspechom žilinského bikesharingu okrem nadšenia užívateľov nepochybne stojí prítomnosť dvoch silných partnerov v podobe Nadácie Kia Motors Slovakia a predstaviteľov mesta Žilina,“ povedal generálny riaditeľ spoločností ARRIVA na Slovensku László Ivan.

Priemerná dĺžka jednej výpožičky bicykla v Žiline bola podľa štatistiky 16 minút, ľudia si teda volili skôr kratšie trasy v meste. Najaktívnejší používateľ má za sebou až 512 výpožičiek. Systém zdieľaných bicyklov mohli využívať návštevníci a obyvatelia Žiliny zdarma, ak stihli bicykel vrátiť na niektoré z dvadsiatich stanovišť v meste do jednej hodiny od požičania. Po vrátení bicykla si mohli ďalší požičať opäť zdarma.

Zdroj:bikekia.sk

AKÝ BOL CYKLISTICKÝ ROK 2019 PODĽA STRAVY

Text: Martin Bolo Foto:strava.com

2019

19 million
activities per week**1 million**
new athletes per month**195**
countries**33**
sports

Keďže sa blíži koniec roka, viacerí z nás asi pomaly začínajú sumarizovať svoje cyklistické denníčky a štatistiky. V o niečo väčšom tak opäť spravila aj spoločnosť Strava. Vo svojej dnešnej tlačovej správe zverejnila štatistiky 48 miliónov používateľov zo 195 krajín. Spolu ide o 822 miliónov aktivít s prejdenými viac ako 8 miliardami kilometrov. Cyklisti sa na tejto vzdialenosti podieľali 5,6 mld. km. K akým záverom spoločnosť dospela sa dočítate v nasledujúcom sumári.

Zvyšuje sa rovnosť pohlaví v cyklistike

Celosvetovo sa rozdiel v podiele cyklistiek/cyklistov dochádzajúcich na bicykli do práce znížil na 6,7 %. Napríklad v meste Portland v USA na používa bicykel aj na dochádzanie do práce 44,5 % cyklistiek a 45,4 % cyklistov.

Cyklisti skúšajú nové športy

Ak ste už svoje aktivity niekedy konzultovali s doktorom alebo trénerom, určite vám odporúčal aj doplnkové športy na kompenzáciu jednostranného zaťaženia. Zdá sa, že tento rok si toto odporúčanie vzala k srdcu väčšina cyklistov. V porovnaní s rokom 2015, kedy doplnkové aktivity vykonávalo 47,2 % cyklistov, v tomto roku stúpol ich podiel na 67,9 %. Medzi najpopulárnejšie aktivity cyklistov pritom patria beh, turistika a chôdza.

Stravu začali používať viacerí profesionáli

Aplikáciu vo väčšej miere začali používať profesionálni športovci. Údajne viac ako polovica účastníkov tohtoročnej Tour de France bola aktívna aj na Strave. Celosvetovo svoje aktivity na Strave zaznamenáva viac ako 1100 profesionálnych športovcov. Ako sa porovnať s profesionálnymi cyklistami pomocou tejto aplikácie sa dozviete aj [v našom článku](#).



Global heat map



Bratislava



Košice a Prešov a okolie

Indoorová cyklistika na vzostupe

V januári 2019 nahralo na Stravu 15,2 % cyklistov indoorové výjazdy, či už zo spinningu alebo pomocou virtuálnej platformy (zworld apod.).

V porovnaní s januárom 2016, kedy takýto výjazd nahralo 5,5 % cyklistov, ide teda o výrazný nárast.

V júli 2019 indoorový výjazd na stravu nahralo 4,9 % cyklistov, teda cyklisti jazdia na trenažéroch alebo valcoch aj v lete. Budúci rok pritom UCI bude organizovať aj [Majstrovstvá sveta v ecyklistike](#).

Najrýchlejšie bicykle podľa Stravy

Jedným z údajov, ktorý si cyklisti všimajú pri každom výjazde je určite priemerná rýchlosť.

Ak si teda chcete zvýšiť svoju priemernú rýchlosť zvážte nákup nového bicykla. Prehľad najrýchlejších bicyklov podľa priemernej rýchlosti je nasledovný (priem. rýchlosť výjazdov na konkrétnom bicykli v zátvorke):

1. Canyon Speedmax (28.8km/h)
2. Cervelo P5 (28.5km/h)
3. Giant Trinity (28.2 km/h)
4. Trek Speed Concept (28.2km/h)
5. Specialized Shiv (27.7km/h)

ELEKTROBICYKLE VALCUJÚ ELEKTROMOBILY

text: Martin Bolo



V uplynulých dňoch sa na Slovensku veľa hovorí o podpore predaja automobilov s elektrickým pohonom. Aj v tomto kontexte je zaujímavá [predikcia spoločnosti Deloitte](#), podľa ktorej v budúcom roku celosvetový predaj elektrobicyklov vysoko prekoná predaj elektrických áut.

Tento trend je zrejmý už v súčasnosti, keď sa v Nemecku len za prvú polovicu roku 2019 predalo viac ebikov ako za celý rok 2018 ([980 tis. ebikov](#)).

Podobný trend je už vidieť aj v Holandsku, kde bola viac ako polovica všetkých predaných dospelých bicyklov v roku 2018 s elektrickým prídavným pohonom. Španielsko zaznamenalo v roku 2018 medziročný nárast predaja ebicyklov o 55 percent pričom sa tu predalo 111 297 ebikov v priemernej cene 2,165 eur. Ministerstvo hospodárstva SR pritom poskytuje dotáciu na kúpu elektromobilov vo výške až 8000€ na jedno vozidlo.

Predikcia Deloitte predpokladá, že v rokoch 2020 až 2023 sa predá viac ako 130 miliónov elektrobicyklov a v roku 2023 sa očakáva, že predaj e-bicyklov dosiahne až 40 miliónov kusov na celom svete. Pre porovnanie sa očakáva, že v roku 2025 sa predá iba 12 miliónov elektrických vozidiel vrátane nákladných automobilov.

Uvedená spoločnosť považuje za ďalšiu výhodu ebikov v porovnaní s elektrickými autami okrem ich ceny a úžitkovej hodnoty aj dostupnosť nabíjania. Kým rýchlonabíjacích staníc pre elektromobily bolo v roku 2018 celosvetovo iba približne 150 tisíc, elektrické zásuvky, v ktorých je možné batériu ebiku jednoducho nabiť, sú prakticky v každej kancelárii, či domácnosti.



V SENCI SA BUDUJE NOVÝ CYKLOCHODNÍK

Text a foto: mesto Senec Facebook, redakcia



V Senci vznikne takmer 500-metrový úsek , ktorý sa momentálne buduje, plný zelene s výsadbou viac ako 80 stromov a kríkov, trvaliek a rôznych druhov trávnatého porastu.

Podľa [oficiálnej stránky mesta](#) sa čaká na dokončenie prác na cyklochodníku Hečkova, ktorého práce by mali byť ukončené v priebehu tohto mesiaca. Počas stavebných prác mesto nezaháľa a útvár životného prostredia v spolupráci s útvárom verejnej zelene, údržby a čistoty mesta pracuje na projekte sadovej výsadby v okolí cyklochodníka na Hečkovej ulici.

Mesto predložilo prvý návrh, ktorý ešte prejde finálnymi úpravami. Výsadba je naplánovaná na jeseň budúceho roka, nakoľko pre sadenie stromov je najlepšie jesenné počasie a mesto musí zabezpečiť výberové konanie na dodávateľa tejto realizácie.

Mesto to zlepšovaním dopravy myslí naozaj vážne. Momentálne si dalo vypracovať Územný generel dopravy, ktorej spracovateľom je Žilinská univerzita. 27.11 sa taktiež uskutočnil seminár o cyklodoprave v Senci pod názvom „Kam bicykluje Senec“.

V OREGONE TESTOVALI NOVÚ DAŇ Z PREDAJA BICYKLOV

Text: Marián Gogola



Najnovšie príjmy zo [spotrebnej dane na bicykle v štáte Oregon](#) ukazujú, že príjmy sú stále nižšie, ako očakávali zákonodarcovia.

Daň z nových bicyklov vo výške 15 dolárov bola jednou z niekoľkých daní, ktoré v roku 2017 prijali v štáte Oregon s cieľom zvýšiť príjmy za dopravné projekty a programy. Účinnosť nadobudla 1. januára 2018 a daň sa uplatňuje sa v maloobchodných predajniach v mieste predaja. Vztahuje sa na všetky bicykle s hodnotou 200 dolárov a viac. V rámci zákona musia maloobchodníci podávať štvrtročné výkazy u ministerstva príjmov (DOR).

Podľa DOR zhromaždili v kalendárnom roku 2018 približne 500 000 dolárov z daní z bicyklov. Od októbra 2019 vykazujú platby v tomto roku zatiaľ približne 724 000 dolárov.

Tieto čísla ukazujú nárast, ale celkové hodnoty nedosahujú hodnotu 1,2 milióna dolárov ročne, ktorú dostali zákonodarcovia pred hlasovaním o dani.

Podľa DOR existuje 182 aktívnych účtov pre daň z bicyklov (maloobchodníci) od začiatku registrácie od marca 2018.

Table 1: Net Tax Revenues to ODOT by Tax Program (Millions of Dollars)

	Actual	Forecast			
	BI 2017-19	BI 2019-21	BI 2021-23	BI 2023-25	
TRANSIT TAX	\$94.3	\$213.4	\$236.5	\$259.9	
VEHICLE PRIVILEGE TAX	\$16.0	\$27.9	\$30.8	\$57.6	
VEHICLE USE TAX	\$11.8	\$16.7	\$17.6	\$18.5	
BIKE EXCISE TAX	\$0.9	\$1.3	\$1.4	\$1.4	
TOTAL NET TAX REVENUE	\$123.0	\$259.3	\$286.4	\$337.4	

Daň z bicyklov bola jednou z troch nových daní, ktoré prešli v roku 2017. Celkovo sa v štáte Oregon odhaduje, že do roku 2025 prinesú 343 miliónov dolárov za 2 ročné obdobie. Daň za tranzit je najväčším zdrojom nových príjmov a odhaduje sa poskytnúť 217 miliónov dolárov v dvojročnom období 2019-2021. Dane z nových automobilov a nákladných vozidiel sú odhadované na úrovni 80 miliónov dolárov. Daň z bicyklov je v porovnaní s predchádzajúcim rokom malá a predpokladá sa, že do roku 2025 bude generovať iba 700 000 dolárov ročne.

Príjmy z bicyklov idú do [Multimodálneho fondu aktívnej dopravy](#) ministerstva dopravy Oregonu. Tento fond bol vytvorený v roku 2019 a bol vytvorený pomocou 7% fondov Connect Oregon (existujúci grantový program financovaný z lotérií) plus príjmy z dane z bicyklov.

<https://bikeportland.org/2019/12/17/oregon-bike-tax-revenue-ticks-up-but-still-short-of-expectations-308866>

V PRAHE MAJÚ PRVÉ SKÚSENOSTI S COHRANNÝMI PRUHMÍ

Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovenska



Nedávno dokončená kompletná rekonštrukcia vozovky v ulici Mariánské hradby priniesla významné zlepšenia aj pre ľudí na bicykloch. Tou na prvý pohľad najpodstatnejšou zmenou je okrem nového asfaltového povrchu aj vyznačenie ochranných cyklopruhov. Tie vznikli obojsmerne v celej dĺžke ulice od križovatky s ulicou U prašného mosta až po ulicu Chotkova. Nejde ale o jedinú zmenu na tomto úseku chrbticovej cyklotrasy A15.

Pozn.redakcie

Ochranné cyklopruhy budú možné od 1.4.2020 aj na Slovensku. Doteraz sme ich mali iba v norme nazvané ako viacúčelové pruhy, teraz sa nazývajú ochranné cyklopruhy.

Ulica Mariánské hradby je vplyvom viacerých faktorov (členitosť terénu západne od Vltavy, lokalizácie Pražského hradu, neprejazdné údolia potoka Brusnice, zachovalé opevnenie, jednosmerná a dláždená Nerudova) hlavnej spojnicou veľkej časti Břevnov a Střešovice s centrom mesta. Túto jej úlohu potvrdzuje aj pražský cyklogenerel, ktorý tadiaľto vedie chrbticovej cyklotrasy A15. Vďaka novým ochranným cyklopruhom na Mariánskych hradbách bolo ďalej predĺžené integračné cykloopatrenie v prevádzke na trase A15, ktorá tak teraz nájdeme v rôznej kvalite od Pohořelce až po Chotkova sady.

V najnovšom úseku vznikli obojsmerné ochranné cyklopruhy. Okrem toho bol pôvodný priechod u Letohrádku kráľovnej Anny doplnený o cykloprejazd, a úplne nový priechod bol vyznačený tiež na výjazde z Chotkových sadov, kde doteraz bolo pre cyklistov zriadené neznačkové miesto pre prekonanie komunikácie.



zdroje:

<https://prahounakole.cz/2019/12/ochranné-cyklopruhy-na-mariánskych-hradbach/>

Cyklistika ako faktor zdravia – Holandská skúsenosť

Text : Marián Gogola foto: ilustračné



Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovenska

Takéto výsledky priniesol report Národného inštitútu zdravia a životného prostredia Ministerstva zdravotníctva .

Podstatnou informáciou prečo tomu tak je, je fakt, že je súčasťou každodenného života.

Prispieva tak k viacerým benefitom.

Samotný report si môžete stiahnuť na nasledovnom linku:

<https://t.co/GrGAqQImNS?amp=1>

What cycling brings to society



Environment^{3,4}

- Decrease in air and noise pollution and greenhouse gas emissions. For example, Carbon dioxide emission of a cyclist is more than 90% lower than the emission caused by a car driver.
- Less congestion (if shift from motorized transport to active transport).
- Cycling stands for an easy means of transport; within the urban environment locations are more easy to reach by bike than by motorized transport.
- Cycling-friendly cities develop safe cycling infrastructure and have fewer casualties among cyclists.



Health^{3,4,5}

- Cycling stands for physical activity of at least a moderate intensity, which is associated with lower body mass index and decrease obesity, reduced prevalence of type 2 diabetes, reduced cardiovascular morbidity/mortality and improved mental health. For example, irrespective of age, active individuals have an 18% lower risk of depressive symptoms than inactive individuals and among adults, 150 minutes of moderate intense leisure-time physical activity is associated with an 18% lower risk of cardio metabolic diseases.⁵
- Cycling is associated with increased self-sufficiency and social activity.
- Positive effects related to less noise/air pollution (only if more active transport is accompanied by a decrease in motorised transport).
 - Decreased rates of respiratory and cardiovascular diseases.
 - Improved sleeping patterns.
 - Less noise.



Equity^{3,4}

- Reduced exposure of social disadvantaged groups to traffic, air pollution and related adverse effects.
- Increased physical activity among low income and ethnic minority adults.
- Cycling is associated with higher levels of social activity and interaction; it keeps the elderly socially connected and requires social interaction with other road users.



Economy^{3,4}

- Cyclists more frequently than car users visit shops and city centres.
- Bicycles take up less space than cars and motor cycles.
- The annual costs of riding a bicycle are only 25% of the annual costs of driving a car.
- The (economic) benefits of cycling are larger than the costs of cycling measures.

Facts & Figures¹

Inhabitants	: 17 million
Number of bicycles	: 23 million
Cycling trips	: more than 25% of all trips
Cycling trips < 7.5 km	: one-third of all trips < 7.5 km
Increase in e-bike use	: Possession and use of e-bikes is on the rise: of the 23 million bicycles, 2 million are e-bikes.

Netherlands the unrivalled number one cycling nation

In the Netherlands, more than 25% of all trips is made by bicycle, which is relatively high compared to other countries (Figure 1). Even with an ageing population, a very large majority cycles. The number of bicycles in the country outnumbers the amount of people; Cycling is part of our way of life. Cycling and sport participation are the most important contributors to adhering to the physical activity guidelines.⁵ The three maps together show geographical patterns of cycling for recreational and transport purposes and cycling as a sport complementing each other building up to adherence to the physical activity guidelines. (Figure 2).

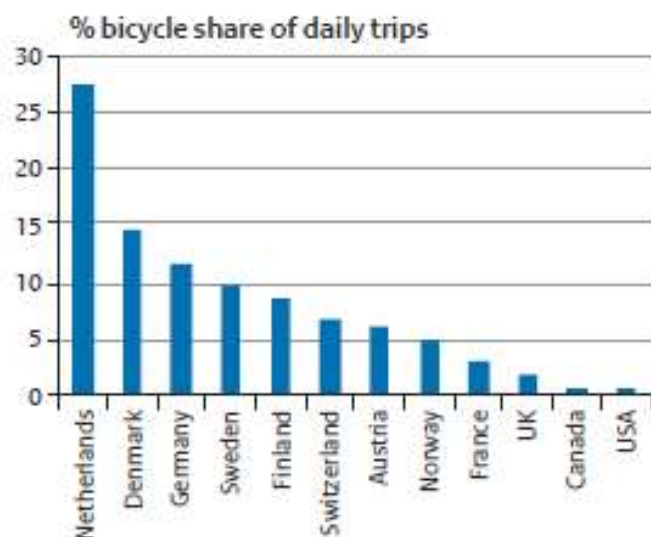


Figure 1. Bicycle share of daily trips in selected countries.²

Cycling is a crucial part of daily physical activity in the Netherlands

Cycling as mode of transport < 7.5km 2010-2013
By municipality



Adherence to physical activity guidelines 2016
By municipality, adults >19 years

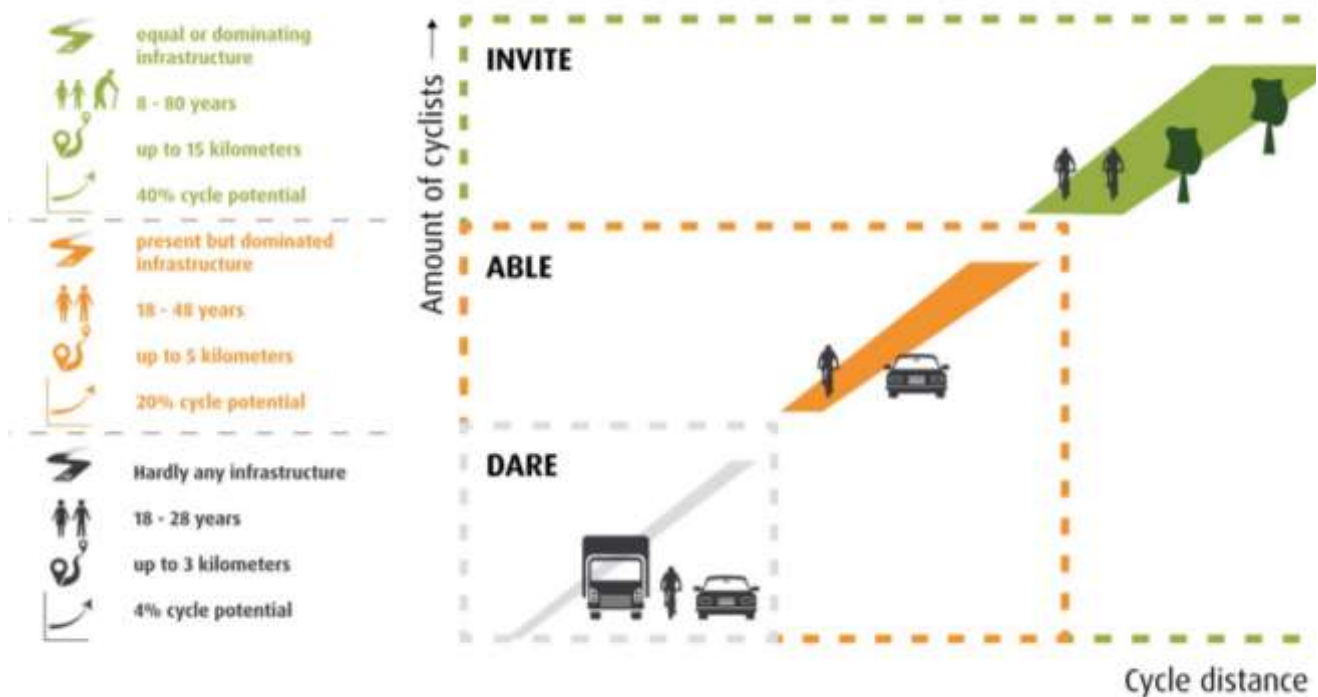


Cycling as sport 2016
By municipality, adults >19 years



3 ÚROVNE PRIATEĽSKOSTI PROSTREDIA K CYKLISTOM

1. PRIATEĽSKÝ – POZÝVAJÚCI
2. MOŽNÝ
3. TRÚFALÝ ALEBO ODVÁŽNY



A KDE SME MY?

ZDROJ: DUTCH CYCLING EMBASSY

VO VIEDNI PREBÁDZKUJÚ CYKLOGLOGISTIKUV SPOLUPRÁCI S DOPRAVNÝM PODNIKOM

Dopravný podnik (Wiener linien) prepožičal cyklokuriérskej spoločnosti Heavy Pedal svoju nevyužívanú garáž, aby z nej mohli zabezpečovať logistiku po celej Viedni. Ide o koncept „last mile“, kde by mala byť práve preferovaná nemotorová doprava.



Zdroj:

<https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66526/programId/74577/contentTypeId/1001/channelId/-47186/contentId/5000031>

ZAUJÍMAVÉ DÁTA ZO SČÍTAČOV CYKLISTOV V KOŠICKOM KRAJI



Košický samosprávny kraj sčítava cyklistov na dvoch miestach.

Text a grafika: Veronika Urbanovičová, KE.CY – Košické cyklotraily o.z.

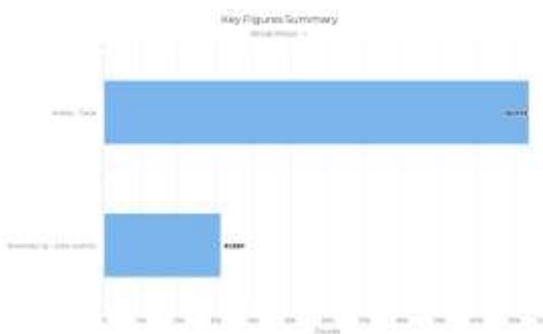
Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovenska

Košický samosprávny kraj dlhodobejšie sčítava cyklistov na dvoch cyklotrasách v kraji pomocou automatických sčítačov. Jeden sčítač je umiestnený v blízkosti Košíc pri obci Čaňa, na cyklotrase EuroVelo 11, ktorá neskôr prechádza štátnou hranicou do Maďarska. Cyklistická cestička prepája obce Čaňa a Ždaňa, má asfaltobetónový povrch a je súčasťou cyklotrasy pokračujúcej cez obce Skároš, Gyňov a Trstené pri Hornáde do maďarského Sárospataku.

Druhý sčítač bol nainštalovaný v Slovenskom raji pri ústí Lesnice. Na cyklotrase s prírodným povrchom, ktorá spája turistické stredisko Čingov s rekreačným chatovým strediskom Košiarny Briežok. Je to trasa pre horské bicykle.

V Košickom kraji je sčítač cyklistov aj pri Morskom oku vo Vihorlate, ale ten je v správe CHKO Vihorlat a nie je predmetom tohto článku.

Celkovo bolo od 17. mája 2017 do 25. novembra 2019 zaznamenaných v sumáre 145 393 prejazdov. Nižšie si môžete porovnať návštevnosť cyklotrasy v Čani a v Slovenskom raji.

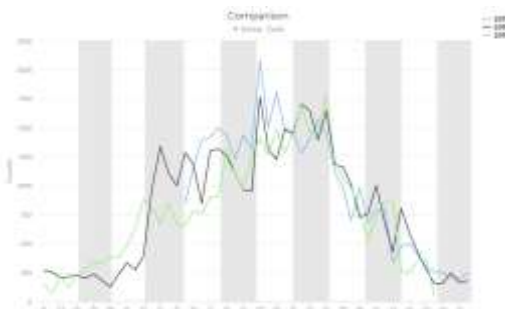


Priemerný počet prejazdov za sledované obdobie na cyklotrase pri Čani činní úctyhodných 122 za deň. Maximálne za deň prešlo cyklotrasou 408 cyklistov. Priebeh kriviek v rámci dňa ukazuje, že trasa je využívaná nielen ako rekreačná (prejazdy v popoludňajších hodinách), ale aj pre dopravu do zamestnania a pre iné dopravné využitie (prejazdy skoro ráno a počas celého dňa).

Najviac prejazdov na cyklotrase pri Čani bolo zaznamenaných počas víkendu a piatku, prevažne v poobedných hodinách.

Prekvapivo sa na cyklotrase pri Čani v priebehu rokov znížila návštevnosť, v priemere o -6,3 %. Nie je to ale veľký pokles, ktorý môže byť spôsobený aj vplyvom počasia – napríklad viac daždivých dní, viac mrazivých dní a pod. (korelácia nameraných údajov s počasím nie je robená).

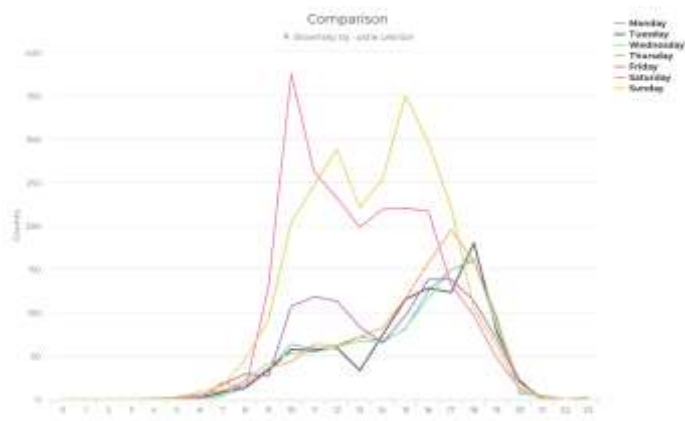
Obrázok 4 Porovnanie počtu prejazdov počas sledovaného obdobia v jednotlivých týždňoch na cyklotrase v Čani



Cyklotrasa v Slovenskom raji ukazuje rozdielne využitie najmä krivkami pre víkend, ktoré sú oveľa vyššie ako počas pracovných dní.

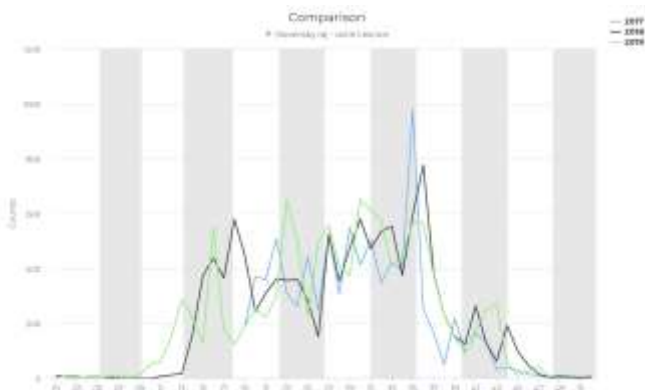
Je to logické – ide o MTB cyklotrasu, ktorá je využívaná výhradne pre voľnočasové (rekreačné, turistické a športové) jazdenie.

Obrázok 3 Porovnanie počtu prejazdov počas jednotlivých dní v týždni na cyklotrase v Slovenskom raji



MTB trasa v Slovenskom raji má medziročne naopak mierne stúpajúcu tendenciu v priemere o +0,8 %, čo je síce malý nárast, ale môže indikovať zvyšovanie obľúbenosti MTB v Spišskej Novej Vsi. Počet prejazdov za sledované obdobie na cyklotrase v Slovenskom raji bol nižší než pri Košiciach, v priemere 34 prejazdov za deň. V najfrekventovanejší deň navštívilo cyklotrasu 528 cyklistov – v daný deň tadiaľ prechádzal MTB maratón.

Obrázok 5 Porovnanie počtu prejazdov počas sledovaného obdobia v jednotlivých týždňoch na cyklotrase v Slovenskom raji



ZAMYSLENIE NAD FOTOGRAFIOU

Text a foto: Juraj Hlatký



Občas nás sklúčuje márnosť ...

Text a foto: Juraj Hlatký, SCK Podolie

Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovenska

Keď som sa podujal napísať krátke zamyslenie nad priloženou fotografiou, myslel som si, že mi to zaberie pár minút. No postupne mi začali v hlave víriť myšlienky a počas niekoľkých dní sa mi v nej premlelo snád' desať verzií toho, čo by som chcel napísať. Možno si niekto pomyslí, čo také dlhé premýšľanie, predsa len jedna fotka...

Problematike cykloturistiky, značenia cykloturistických trás, cyklodopravy, povoľovania a stavby investičných cyklotrás sa venujem už 30 rokov. Mojim krédom pri tejto práci vždy bolo „všetko sa dá, len treba chcieť“. S množstvom spolupracovníkov (a nielen my, ale aj množstvo obdobných ľudí po celom Slovensku) podmienky, za ktorých by to šlo. A potom častokrát aj veľmi komplikovane a nákladne nájsť riešenie, ako tieto podmienky splniť.

Za tie roky sme si mysleli, že najťažšie je nájsť spoločnú reč a navrhnuť obojstranne prijateľné riešenie s majiteľmi lesov, ochranármi, s majiteľmi pozemkov a rôznymi ďalšími subjektmi a úradmi. Napriek tomu, že to veľakrát stálo nemalé úsilie, čas i peniaze, obyčajne sa vždy podarilo nájsť riešenie.



No keď sa zahľadím na tú fotografiu, predsa len za tie roky sa nám jedna vec nepodarila – pochopiť myslenie niektorých ľudí, pre ktorých je to naše snaženie určené. Veď napríklad koľko energie sa venovalo výstavbe cyklotrasy na fotografii a ten cyklista aj tak ide po ceste ... Isto by to teraz chcelo možno podrobne rozobrať, ale veď nakoniec si každý vytvorí vlastný názor. A som presvedčený, že tých názorov bude isto viac, ako mnou v úvode spomínaných desať verzií...

ŠKOLENIE O TP CYKLOINFRAŠTRUKTÚRA V ŽILINE

TEXT A FOTO: MARIÁN GOGOLA



Aj v Žiline sa konalo školenie o nových prvkoch v TP 084. Jedinou zmenou oproti iným krajom bolo, že školitelia boli takpovediac domáci a to Marián Gogola a Martin Bolo. Sme radi, že sme mali veľmi početné zastúpenie polície SR ako aj úradov.

Zaujali najmä novinky ako ja praktické problémy, ktoré sú prítomné pri riešení cykloinfraštruktúru. Veľmi častým javom je fakt, že polícia sa spolieha práve na projektantov, ktorí navrhujú aj niekedy nie moc dobré riešenia.

Najmä zástupcovia polície ocenili toto školenie a vyjadrili túžbu stretávať sa častejšie.



AKO DOPADLA HROMADNÁ PRIPOMIENKA K NÁVRHU VYHLÁŠKY O DOPRAVNOM ZNAČENÍ?

Text: Ján Roháč

Hromadnú pripomienku podporilo 772 ľudí. Malo to zmysel?

Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovenska www.cykloplatforma.sk.

Ministerstvo vnútra SR predstavilo v novembri návrh novej vyhlášky o dopravnom značení. Mala by platiť od 1. apríla 2020 a nahradí tú časť vyhlášky 9/2009, ktorá opisuje dopravné značenie. V návrhu vyhlášky sú veci, ktoré prispievajú k zlepšeniu podmienok pre bicyklovanie, napríklad sa zavádza ochranný pruh pre cyklistov, tzv. žraločie zuby (na zemi namaľované trojuholníčky „Daj prednosť v jazde“, známe zo západnej Európy) a ďalšie drobné zlepšenia.

Bez váhania a s potešením môžeme zvoliť „Konečne!“.

Na druhej strane však vyhláška navrhovala zmeny, ktoré by podľa názoru mnohých zainteresovaných organizácií mohli rozvoj bicyklovania pribrzdiť. Okrem toho sa niektoré pozitívne novinky zdali nedotiahnuté. Preto sme sa rozhodli pripraviť hromadnú pripomienku, v ktorej sme navrhli väčšie či menšie zlepšenia vyhlášky. Prípravu a logistiku pripomienky si zobrala na starosť novovzniknutá [Cykloplatforma Slovenska](http://www.cykloplatforma.sk) a predložili ju spoločne Nadácia Ekopolis a združenia Cyklokoalícia, Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica, OZ Mulica, PBS Kostitras, Cyklokuchyňa a Cyklodoprava. Pripomienku si v plnej miere osvojil a predložil v rovnakom znení aj Žilinský samosprávny kraj. Pripomienku sme zverejnili 22. novembra a do konca pripomienkového konania 27. novembra ju podporilo 772 osôb.

Text pripomienky spolu s argumentáciou sme zverejnili na Changenete, kde si ju môžete v plnom znení prečítať:

<https://www.changenet.sk/?section=kampane&x=1072793>

A ako to dopadlo? Ministerstvo vnútra niektoré naše pripomienky prijalo a niektoré nie. Muselo sa preto konať rozporové konanie, keďže pripomienku podporilo viac ako 500 osôb. To sa konalo na Ministerstve vnútra SR v Bratislave dňa v utorok 10. decembra 2019. Za stranu cyklistov sa zúčastnila silná delegácia: Rado Červienka (Cyklodoprava, autor Technický predpisov TP085 Navrhovanie technickej infraštruktúry), Marián Gogola (OZ Mulica), Juraj Hlatký (Žilinský samosprávny kraj), Dan Kollár (Cyklokoalícia), Peter Mráz (Žilinský samosprávny kraj), Tomáš Peciar (Cyklokuchyňa), Ján Roháč (Nadácia Ekopolis, Cykloplatforma Slovenska) a Peter Rozsár (Cyklokoalícia). Za stranu predkladateľa návrhu vyhlášky sa zúčastnila početná skupina zástupcov Ministerstva vnútra SR a Prezídia Policajného zboru SR.

A ako to celé dopadlo? Posúďte sami:

Pripomienka č. 1: Požadujeme zachovanie koridoru pre cyklistov

Akceptované (ako výsledok rozporového konania). Dohodli sme, že budú spracované zásady

používania koridoru a že budú veľmi prísne. Cyklokoridor (teda známe cyklopiktogramy) bude možné navrhnúť skutočne iba tam, kde naozaj nie je iná možnosť, čo v drvivej väčšine prípadov predstavuje úzke komunikácie, kde sa nezmestí ochranný pruh, cyklopruh či samostatná cyklocestička. Neoficiálne sme sa tiež dohodli, že opodstatnenosť zaradenia koridoru pre cyklistov vo vyhláske sa po niekoľkých rokoch prehodnotí.

Pripomienka č. 2: Požadujeme zachovať zelené podfarbenie cyklistickej infraštruktúry
Akceptované (ešte pred rozporovým konaním). Ministerstvo vyškrtlo príslušnú zmienku o podfarbovaní z vyhlásky a tak stanovenie farebnosti a spôsobu podfarbenia ostalo iba v technických podmienkach TP085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, ktoré určujú zelené podfarbenie.

Pripomienka č. 3: Požadujeme vyškrtnúť §30 odst. 3 a teda dopravnú obsluhu definovať tak, ako je definovaná doteraz vo vyhláske 9/2009
Akceptované (ešte pred rozporovým konaním).

Pripomienka č. 4: Požadujeme zaviesť vodorovnú dopravnú značku Spoločný (alebo združený) priechod pre chodcov a cyklistov
Neakceptované. Aj naďalej síce spoločný priechod pre cyklistov a chodcov považujeme za potrebný, ale ani po veľkej diskusii sme neprišli k zhode. V záujme prijatia iných dôležitých pripomienok (najmä v záujme zachovania koridoru pre cyklistov) sme napokon pripomienku stiahli.

Pripomienka č. 5: Požadujeme vo vyhláske ponechať značku Vyhradený jazdný pruh (ekvivalent značiek C24 a,b vo vyhláske 9/2009)
De facto akceptované, aj keď riešenie je iné, ako sme navrhovali. Názov značky Cyklistická cestička bude vo vyhláske vhodne preformulovaný, bude označovať cyklistickú komunikáciu všeobecnejšie. Takáto komunikácia teda nebude len cyklistickou cestičkou, ale všeobecnejšou cyklistickou komunikáciou, čím sa dosiahne to, čo sme v pripomienke požadovali.

Pripomienka č. 6.: Požadujeme z opisu značky 221 Cestička pre cyklistov odstrániť text “alebo pruh”
Pripomienku sme na mieste stiahli, keďže problém je vyriešený akceptovaním pripomienky 5.

Pripomienka 7: Požadujeme doplniť značku Bicyklová ulica
Neakceptované a po diskusii sme pripomienku stiahli. Hlavným protiargumentom, ktorý sme uznali, je že táto značka neprešla legislatívnym procesom. Jej zaradenie by tak síce bolo legálne, ale nebolo by legitímne. Boli tiež námietky k formuláciám využitia tejto značky, resp. k opisu konceptu bicyklovej ulice. Koncept ako taký však nebol odmietnutý ako celok a preto sme sa dohodli, že do najbližšej novelizácie vyhlásky sa táto značka vrátane jej opisu predloží a tak pôjde cez potrebné legislatívne konanie.

Pripomienka č. 8: Požadujeme doplniť možnosť spoločného využitia Miesta pre prechádzanie cyklistami a chodcami
Akceptované (ešte pred rozporovým konaním).

Pripomienka č. 9: Požadujeme umožnenie použitia značky 515 Bicykel voľno aj na Mieste pre prechádzanie.
Pripomienku sme na mieste stiahli, keďže bola viazaná na neprijatie pripomienky č. 8 a tá bola prijatá.

Pripomienka č. 10: Požadujeme doplniť obchádzkové značky pre bicykle

Neakceptovaná, pristúpili sme ku kompromisu – vyhláška neurčuje pre bicyklovú obchádzku úplne odlišné značky od automobilových, ale odlišujú sa aspoň veľkosťou a symbolom bicykla. Pripomienku sme v záujme konštruktívneho rokovania na mieste stiahli.

Predbežne môžeme výsledky hromadnej pripomienky hodnotiť ako úspešné. Za pozitívny považujem aj prístup a spôsob komunikácie zástupcov Ministerstva vnútra SR počas prípravy vyhlášky a spolu s predstaviteľmi Prezídia Policajného zboru SR aj počas samotného rozporového konania. Kiež by aj iné orgány ústrednej štátnej správy tak spolupracovali s odbornou verejnosťou ...

Uvidíme, ako sa naše návrhy pretavia do konečného znenia vyhlášky. Predbežne máme za to, že sa nám vďaka podpore verejnosti podarilo zachovať to dobré, čo v cyklodopravnom značení máme. Keď k tomu pripočítame novinky, ktoré v prospech bicyklovania vložilo do pôvodného návrhu vyhlášky ministerstvo vnútra, tak môžeme predpokladať, že od 1. apríla 2020 sa opäť trochu zlepšia legislatívne podmienky pre cyklistickú dopravu a cykloturistiku na Slovensku.

Ďakujeme 772 signatárom hromadnej pripomienky za podporu a tiež združeniam Via Iuris a Changenet za spoluprácu.

ZÁCHYTNÉ (CYKLO)PARKOVISKO UŽ AJ V PEZINKU

Nový cykloprístrešok potešil, ale nie je bez chyby



Prístrešok je priestranný, avšak priestorovo nie je využitý, namiesto avizovaných 30 miest pre bicykle je ich iba 18. Navyše, stojany sú nekvalitné, pre bezpečné odloženie de facto nepoužiteľné. Môžeme očakávať, že ľudia si budú bicykle opierať a zamykať skôr o vodorovné nosníky v stenách prístrešku. . Dúfajme, že k náprave príde veľmi skoro a v prístrešku budú inštalované kvalitné stojany, o ktoré je možné bicykel oprieť rámom a tiež o rám ich zamknúť.

Text a foto: Emil Cino, Cyklokoalícia Pezinok

Článok vám priniesla Cykloplatforma Slovensko

Po vybudovaní záchytných parkovísk pri železničných staniciach vo Svätom Jure, Malackách a Šenkviaciach prišiel rad aj na Pezinok. Modernizácia a budovanie prestupných terminálov sa podarilo vďaka spolupráci Bratislavského samosprávneho kraja, Ministerstva dopravy SR, Železníc SR a samotných obcí a miest.

Parkovisko slávnostne otvorili 12. decembra 2019 najvyšší predstavitelia zainteresovaných strán – Arpád Érsek, minister dopravy a výstavby SR, Juraj Droba, predseda Bratislavského

samosprávneho kraja, Igor Polák, generálny riaditeľ Železníc SR, Miroslav Potoč, generálny riaditeľ Skanska SK a Igor Hianik, primátor mesta Pezinok

Terminál sa nachádza v lokalite Za dráhou a pýši sa celkovou kapacitou 291 parkovacích miest pre osobné motorové vozidlá a oficiálnych 30 stojísk pre bicykle.

Tu je žiaľ potrebné poukázať aj na nedostatky, ktoré sa síce pri tak veľkom projekte môžu javiť ako detail, ale opak je pravdou. Jednak sú použité nevhodné stojany na bicykle, cyklistami nazývané „lámače kolies“. No a jednak nie je zatiaľ dosiahnutá deklarovaná kapacita 30 miest. Pri projektoch v Šenkvičiach a Svätom Juri boli osadené vyhovujúce stojany, tak nevedno prečo tomu tak nie je aj v Pezinku. Z pohľadu používateľa by bolo tiež potrebné doplniť na schodisko do podchodu koľajničku pre presun bicykla.

Na druhu stranu je potrebné pochváliť, že stojisko je kryté prístreškom. .

Otázkou je, komu budú stojiská pre bicykle primárne slúžiť? Obyvatelia Pezinka iste nebudú merať cestu až na druhú stranu železnice. Samozrejme, pre obyvateľov Viničného a Slovenského Grobu by stojiská dávali veľký zmysel, ale je potrebné k terminálu vybudovať potrebnú cyklistickú infraštruktúru. Zo strany cyklistov je o ňu záujem už dlhú dobu.

Tak či onak, projekt určite napomáha zatraktívneniu verejnej dopravy. Parkovanie v okolí železničnej stanice v Pezinku bol dlhodobý problém, ale teraz majú miestni dôvod nechať auto na stanici a pokračovať vlakom.



Poloha prístreška v rámci parkoviska. Ako vidieť, nachádza sa na opačnej strane koľajiska, než je mesto Pezinok a tak až prax ukáže, či ho vôbec Pezinčania budú využívať. Pre obyvateľov Viničného a Slovenského Grobu je však umiestnené dobre, na „ich“ strane koľajiska.



Schodisko do podchodu nemá žliabky pre bicykle.



Cykloprístrešok v neďalekých Šenkviaciach má stojany, ktoré síce tiež nie sú úplne bez chyby (chýba im oko pre zabezpečenie zámku proti vyvlečeniu), ale sú podstatne lepšie a sú použiteľné.

+



Miláno dýcha čistý vzduch (podpora cyklodopravy) Foto: MG

-



Pozor na zamykanie bicykla!. Foto:Filip Tubler facebook

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 12 Rok 2019 Ročník X Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

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



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne.

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Redakcia:

Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor



Európska únia
Európsky sociálny fond