

Cyklistická doprava



Európska únia
Európsky sociálny fond



Operačný program
**Efektívna
verejná správa**

**Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave**

Číslo 1 Rok 2020 Ročník XI ISSN 1338-0486

**Prvá cykloveža na Slovensku
je už otvorená**

**Aký bol cyklorok v Pezinku
a Banskej Bystrici?**

Cyklodoprava v Salzburgu

**Cyklobusy v ŽSK lámali
rekordy**



Vyberáme z obsahu



Bicykel do každej rodiny v Nitre, str.7



Inteligentná lavička na cyklotrase
Trenčín - Brumov, str. 4



Prvá cykloveža otvorená, str.5



Cyklobusy v ŽSK s rekordnými
štatistikami, str.7



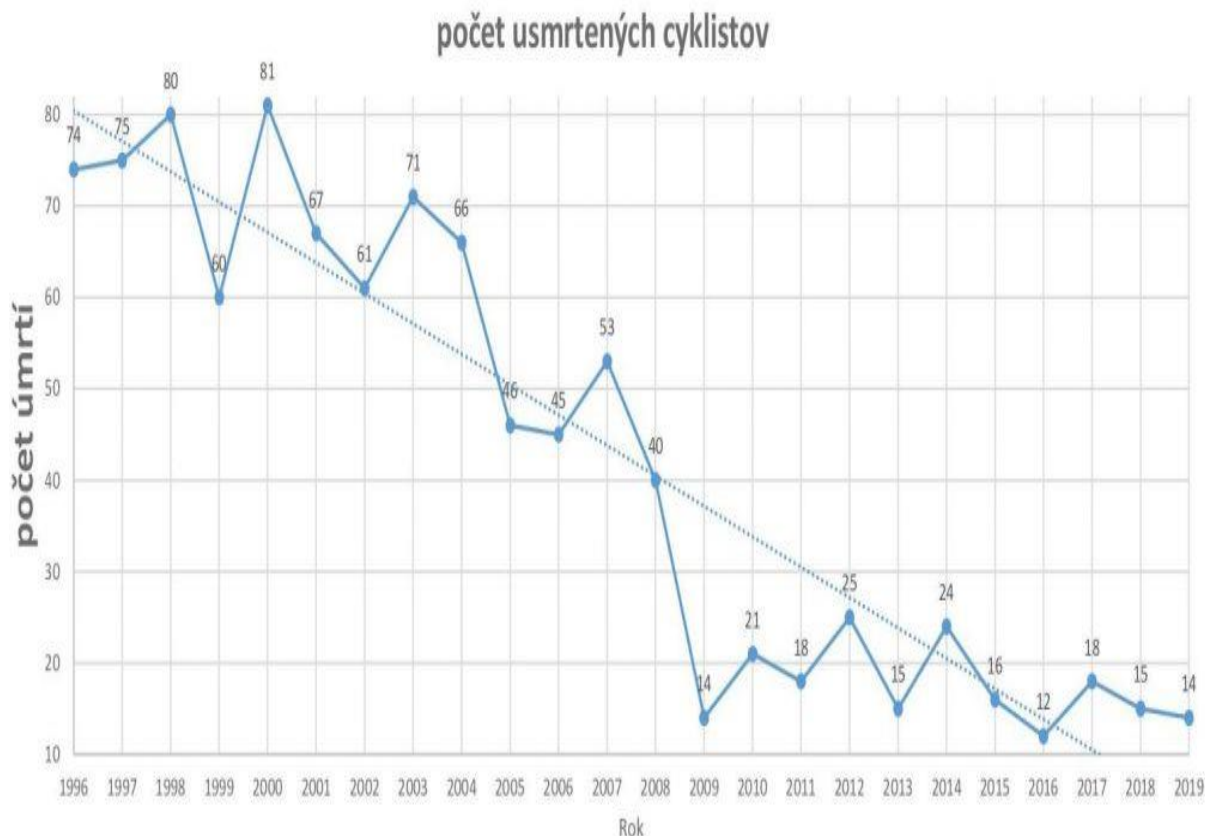
Ako si stojí BB v cyklodoprave, str.9



Aký bol cyklorok v Pezinku, str.13



Cyklodoprava v Salzburgu, str.15



Počet usmrtených cyklistov bol v minulom roku 14, čo je o jedného menej ako v roku 2018.

Hodnota je rovnaká ako v roku 2009 a taktiež nejde o najnižší počet keďže ten bol v roku 2016.

Pedál 11.

**Tak ako? Dali ste si novoročné predsavzatia?
Veríme, že aj naše mestá obce alebo kraje si dali
za záväzok postaviť nové kilometre cyklotrás.**

**V mene kolektívu redakcie vám želáme všetko
dobré v novom roku a hlavne veľa elánu a energie
pri vytváraní podmienok pre cyklistov.**

Prajeme vám šťastný a zdravý začiatok roka 2020.

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

NA CYKLOTRASE TRENČÍN BRUMOV PRIBUDNE INTELIGENTNÁ LAVIČKA



Podľa informácií na základe oddelenia stratégie regionálneho rozvoja a implementácie projektov na Úrade Trenčianskeho samosprávneho kraja (TSK), osadená bude v blízkosti novovybudovaného mosta cez rieku Vlára v Nemšovej na mieste s dostatkom slnečnej energie počas celého dňa. Osadia ju po ukončení stavebných prác na cyklotrase.

"Inteligentná lavička je 100-percentne solárne poháňaná a nevyžaduje žiadne dodatočné napájanie. Vďaka využívaniu obnoviteľnej energie prispieva k ochrane životného prostredia. Cyklistom poskytuje možnosť bezdrôtového nabíjania telefónov alebo wifi pripojenie na internet. Lavička má dva USB porty, ktoré umožňujú dobíjanie elektronických zariadení priamo v teréne s použitím kábla. Sú v nej zároveň zabudované senzory na meranie teploty vzduchu a vlhkosti," priblížila Holá.

V prípade silného dažďa podľa nej vypne lavičku dažďový senzor, čím sa ušetrí získaná energia

My by sme možno privítali funkciu aj sčítavania cyklistov.

zdroj: <https://mytrencin.sme.sk/c/22298550/pri-cyklotrase-pribudne-inteligentna-lavicka.html>

V PREŠOVE SA BICYKLOVALO NA TROCH KRÁĽOV.



6.1.2020 v Prešove sa bicyklovalo viac ako 70 cyklistov, na podporu bezpečnosti cyklistov na cestách a za lepšiu a udržiavanú cyklistickú infraštruktúru v meste Prešov.

zdroj: FCB Cyklométa

Foto: [Ľuboš Krahulec PHOTOGRAPHY](#)

PRVÁ CYKLOVEŽA NA SLOVENSKU OTVORENÁ

Text : Marián Gogola Foto: Trnava.sk

Tesne po sviatku Troch kráľov, 7.januára slávnostne otvorili prvú automatickú cyklovežu v Trnave.

Tá je umiestnená pri železničnej stanici a má slúžiť hlavne obyvateľom alebo návštevníkom, ktorí si chcú uschovať bicykle na bezpečnom mieste.

Poplatok za úschovu počas dňa je 10 centov za deň, čo je len skôr symbolická cena.

Cykloveža má kapacitu 118 bicyklov a to pre 16 detských a 102 dospelých.



VLÁDA SCHVÁLILA ODKÚPENIE MOSTA V TRENČÍNE A JEHO VYUŽITIE CYKLISTAMI



Vláda SR dnes [schválila návrh](#), ktorý na rokovanie predložil Úradu podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu a Ministerstvo financií SR. V uznesení zároveň vláda schválila mestu Trenčín príspevok 456 000 €, ktoré mesto použije na odkúpenie mostného objektu od ŽSR. Minister dopravy má tiež zabezpečiť prípravu úkonov nadväzujúcich na zámer mesta Trenčín o odkúpenie starého železničného mosta.

Ako sa uvádza v predkladacej správe „Mesto Trenčín dlhodobo prejavuje záujem o využitie starého železničného mosta a uvažuje s výraznou adaptáciou mostného objektu na nové funkcie patriace k centru krajského mesta, s primárnou funkciou komunikácie pre peších a cyklistov, čím dôjde k zvýšeniu celospoločenskej hodnoty mosta.“

Žel. most pred obmedzením vstupu, september 2019

V súčasnosti je most využívaný chodcami a cyklistami, ktorí majú však k dispozícii iba úzky priestor na konzole mosta. Aj tak si však udržiavanie mostného objektu zo strany ŽSR vyžaduje pravidelné obhliadky, revízie, kontroly a údržbu s čím sú spojené dlhodobé náklady na výkon jednotlivých činností. Zároveň bola posudzovaná aj možnosť most demontovať. Odhadovaná výška nákladov demontáže mosta bola 4 mil. €.

Tento článok vám priniesla cykloplatforma.



Mať bicykel je túžbou každého dieťaťa. Žiaľ, nie všetky rodiny si ho môžu dovoliť.

Ak máte doma nepotrebný, bicykel, kolobežku či trojkolku a neviete, čo s nimi - prispejte na dobrú vec! Nákupné centrum MAX od 1.2. štartuje charitatívnu zbierku Bicykel do každej rodiny ♥.

Komu pomôžeme? Rodinám v núdzi, ktoré tak získajú možnosť tráviť voľný čas aktívne a spolu.

Ako na to? Nepotrebný bicykel jednoducho prineste do nákupného centra MAX Nitra a my sa postaráme, aby sa dostal do správnych rúk. Buďte s nami pri tom! Zbierku realizujeme pod záštitou Mesta Nitra, v spolupráci s občianskym združením Neposlušné nožičky.

Viac info na <http://bit.ly/35KIHch>

ŽILINSKÉ CYKLOBUSY ZAZNAMENALI TENTO ROK SVOJU NAJÚSPEŠNEJŠIU SEZÓNU

Text: Martin Bolo



Cyklobusy v Žilinskom samosprávnom kraji premávajú už od roku 2015. Od začiatku prevádzky umožňujú cyklistom jednoduchý a aj relatívne lacný prístup k cyklotrasám v Žilinskom, Turčianskom a Kysuckom regióne bez nutnosti jazdy po cestách I. triedy. Keďže táto služba je čoraz populárnejšia, tento rok ju spustil dopravca od 1. mája. Cyklobusové spoje premávali počas víkendov a sviatkov, piatkové spoje premávali počas prázdnin a prevádzka cyklobusov trvala do 29.9.2019.

Už počas prvých dvoch mesiacov (máj, jún) príjemne prekvapil veľký záujem zo strany cyklistov, kedy cyklobusy prepravili 3 583 osôb a 608 bicyklov. Celkovo tento rok cyklobusy zaznamenali až 34%-ný nárast v počte prepravených osôb a 43%-ný nárast v počte prepravených bicyklov oproti minulému roku. Konkrétne, sa cyklobusmi počas letného obdobia prepravilo až 13 648 cestujúcich a 2 148 bicyklov.

Najväčším lákadlom bola Bystrická cyklomagistrála, kam sa cyklobusom previezlo až 1 295 bicyklov a 5906 cestujúcich. Ide o mimoriadne atraktívnu lokalitu, do ktorej je inak z neďalekej Žiliny náročný prístup po ceste I/11. Cyklotrasy v okolí Krásna nad Kysucou si môžete pozrieť aj na nasledujúcich videách.

Terchovský cyklobus previezol v roku 2019 spolu 4954 cestujúcich a 247 bicyklov a ten najmladší Turčiansky cyklobus dopravil 2788 cestujúcich a 606 bicyklov.

Do budúceho roka prajeme SAD Žilina ešte viac cyklistov!

Ako si stojí cyklistická doprava v Banskej Bystrici?

Text: Andrea Štulajterová, Občianska
cykloiniciatíva Banská Bystrica

Článok vám priniesla [Cykloplatforma Slovenska](#)

Na Slovensku žiaľ stále máme nízke povedomie o prínosoch a benefítoch, ktoré so sebou prináša kvalitná cyklistická infraštruktúra v mestách. A okrem nízkeho povedomia je tu aj slabá odborná znalosť kompetentných v oblasti cyklorozvoja. Cyklistická doprava preto na Slovensku napreduje veľmi pomaly a mestá čelia stále väčším problémom s dopravou. Tak je tomu vo väčšine slovenských miest a rovnako je tomu aj v Banskej Bystrici.

Čo naštartovalo rozvoj cyklodopravy v Banskej Bystrici?

V meste sa koncom roka 2005 sformovala aktívna skupina ľudí, ktorej prvou aktivitou bola petícia za budovanie cyklotrás v meste. Po množstve stretnutí, výziev a žiadostí však sa táto téma stále výraznejšie neposúvala ani po niekoľkých rokoch, preto aktivisti v roku 2010 pripravili projekt a požiadali od Rozvojovej agentúry OSN grant od Svetovej banky na vytvorenie Územného generelu nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica. V tom čase už aktivisti boli zaregistrovaní ako občianske združenie Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica (OCIBB) a vstúpili do partnerstva s Mestom Banská Bystrica. Na základe tejto spolupráce vznikol kvalitný podklad pre budovanie cyklotrás v meste, ktorý svojím obsahom, rozsahom, ale aj formou prípravy bol na Slovensku jedinečný. Avšak napriek tomu, že mesto malo takýto plán, že vzťah medzi OCIBB a Mestom BB bol pomerne dobrý, že bolo organizovaných množstvo podujatí pre verejnosť, ktoré zvyšovali povedomie a propagovali prínosy cyklodopravy pre mesto, napriek tomu všetkému bola téma cyklorozvoja stále na konci priorít. Podarilo sa realizovať len zopár drobných opatrení, napríklad vjazd cyklistov do pešej zóny, výmena dopravného značenia, ktorá umožnila legálny vstup cyklistov tam, kde v minulosti bol napríklad chybne umiestnený zákaz vjazdu všetkých vozidiel (B1) za B3 a pod.

Pokrok prišiel až v roku 2016

Cyklodoprava sa medzi priority v meste dostala reálne až v roku 2016, kedy samospráva vyčlenila 360 000 eur z mestského rozpočtu. Je vysoko pravdepodobné, že jednou z hlavných motivácií bola eurofondová výzva v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu, vyhlásená „na zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb“, ktorá umožňovala späťne prefinancovať aj prípravu projektových dokumentácií. Práve v tomto období bolo veľmi podstatné, že mesto malo už hotový dokument siete cyklotrás a dobrú spoluprácu s cykloaktivistami, ktorých zanieťenie, schopnosti a vedomosti boli – a stále sú – veľmi dôležité pri procese prípravy a realizácii cyklistickej infraštruktúry v meste.

Nakoľko všeobecne samosprávy na Slovensku nemajú skúsenosti s plánovaním a budovaním cyklotrás a tieto skúsenosti nemajú ani projektanti, ktorí pre samosprávy dodávajú potrebnú dokumentáciu, ukazuje sa, že dôležitú úlohu, či už v Banskej Bystrici, alebo iných mestách, zohrávajú práve cykloaktivisti, ktorí sa téme dlhodobo venujú a vnášajú do procesov odbornosť a efektivitu. Je preto dôležité, aby aktivisti nestrácali čas a energiu sťažovaním sa, ako samosprávy nič nerobia a ak niečo robia, tak aj tak zle, ... ale aby sa stali katalyzátorom a podali pomocnú ruku na spoluprácu.

To isté je dôležité aj zo strany samospráv, aby využili potenciál aktivistov, ak takých v meste majú a prizvali ich na spoluprácu. Má to pozitívne dopady na zvyšovanie kvality života v meste a o to predsa všetkým ide.

Kde sa Banská Bystrica nachádza v rozvoji cyklodopravy na konci roka 2019?

V septembri 2019 bola skolaudovaná prvá cyklotrasa ESC – Podlavice, financovaná z 95% z IROP. Mesto zo svojho rozpočtu prispelo povinným spolufinancovaním vo výške 5% z celkovej sumy 765 137,11 eur s DPH. Mestský úrad aktuálne pracuje na príprave projektových dokumentácií a výkupe pozemkov pre ďalšie cyklotrasy v meste, ktoré sa nachádzajú v rôznom stupni rozpracovanosti. Väčšina z nich je v štádiu územného konania, menovite Hušták – Kráľová, Hušták – Senica, Námestie Slobody – Sásová, Námestie Ľ. Štúra – Fončorda a Autobusová stanica – Šalková, spolu je to zhruba 25km. Okrem toho je aktuálne spracovaná projektová dokumentácia na cyklotrávku cez R1 v Radvani, verejné obstarávanie na zhotoviteľa tejto lávky je naplánované na rok 2020. Lávka bude predstavovať významné vylepšenie cyklistickej infraštruktúry, pretože po nej bude možné bezpečne sa dostať na bicykli z mesta k “Rodinnej cestičke Banská Bystrica – Zvolen”. O tej sa tiež mnoho rokov iba hovorilo, ale aktuálne na BBSK prebieha verejné obstarávanie na spracovateľa projektovej dokumentácie v hodnote 185 000 eur (o zákazku je možné sa uchádzať do 8.1.2020). Mesto Banská Bystrica má rozpracovanú aj dokumentáciu na podchod pre cyklistov a chodcov popod Kúpeľnú ulicu a tiež na podchod popod malú okružnú križovatku medzi dvoma nákupnými centrami ESC a OC Point na Huštáku, ktorým by sa predĺžila pešia zóna z centra mesta (z Nám SNP).

Zostáva len veriť, že rozpracované projektové dokumentácie sa podarí postupne dokončiť v požadovanej kvalite a premeniť ich na kvalitné cyklistické cestičky. S pribúdajúcou cyklistickou infraštruktúrou sa tak bude zlepšovať dopravná situácia v meste a tým aj celkovo sa bude zvyšovať kvalita života obyvateľov mesta Banská Bystrica. Dobrovoľníci z OCIBB budú samozrejme v tomto procese naďalej aktívne s mestom Banská Bystrica spolupracovať, tak ako to bolo doposiaľ, lebo málo skúseností v oblasti cyklorozvoja si vyžaduje širšiu spoluprácu, ako sa hovorí “viac hláv-viac vie”.



Návrh kostrovej siete BBSK - vetvy

Stretnutie cyklistov v BBSK

Text: Ján Roháč

Legenda
C Ošar

V stredu 29. januára 2019 sa v Banskej Bystrici konalo stretnutie cyklokomunity Banskobystrického kraja. Organizovala ho Rozvojová agentúra Banskobystrického samosprávneho kraja a cieľom bolo predstaviť jednak jej aktivity v roku 2019 a jednak plány a ambície pre rok 2020.

Stretnuli sa najmä o ľudí a organizácie, ktoré sa zaoberajú rozvojom a manažmentom cykloturistických trás, mestská cyklodoprava tentokrát nebola témou. Na stretnutí bola slušná účasť (podľa môjho odhadu okolo 30 ľudí), či už správcovia väčšiny cykloturistického značenia v kraji, zástupcovia oblastných organizácií cestovného ruchu, trailbuilderi a ďalší cykloaktívni ľudia. Stretnutie viedol Peter Halaj, krajský cyklokoordinátor.

Pasportizácia cykloturistických trás

Prvým bodom v programe bola informácia o pasportizácii väčšiny cykloturistických trás (CTT) v kraji. Na objednávku RA BBSK ju na jeseň dodávateľsky robil Tomáš Paľo so svojím tímom. Cieľom bolo zistiť stav cykloturistických trás a ich značenia v kraji a podrobne ich podľa určitých parametrov zmapovať. Mapéri prešli 2.164 km CTT a nielen ich zaznamenali do GPS, ale aj podrobne zhodnotili ich stav, priechodnosť, stav značenia, povrch a ďalšie parametre. Ide zhruba o 2/3 CTT v kraji, zvyšok už má vo svojich databázach Slovenský cykloklub.

Zmapovanie počtu a stavu trás má veľký význam pre plánovanie obnovy a údržby značenia, k čomu sme sa v programe dostali neskôr.

Návrh kostrovej siete

V druhej časti predstavil Peter Halaj východiskový návrh tzv. kostrovej siete cyklotrás v BBSK (pozri titulný obrázok). Malo by ísť o hlavné trasy v kraji, ktoré kombinujú viacero účelov – budú to nielen cykloturistické a rekreačné, ale aj dopravné trasy medzi mestami a obcami, ktoré ležia priamo na kostrovej sieti alebo v dostatočnej blízkosti jej trás. Trasy by mali byť vedené ako bezpečné separované cyklistické komunikácie (cyklocestičky) mimo automobilovej premávky. Zatiaľ ide iba o plán, ktorý je najmä z finančného hľadiska veľmi ambicióznym, ale určite predstavuje dobrý systémový základ pre blízku až strednú budúcnosť. Malo by ísť v rámci kraja o 6 vetiev v celkovej dĺžke 920 km, vedúcich najmä v koridoroch hlavných riek a väčších tokov cez katastre 220 obcí. Regionálna agentúra požiada Banskobystrický kraj o vyčlenenie financií na vypracovanie podrobnejšieho konceptu tak, aby v budúcnosti uľahčil vysporiadanie potrebných pozemkov a získavanie financií pre budovanie týchto cyklotrás.

Dotazníkový prieskum

Ďalej boli stručne predstavené výsledky dotazníkového prieskumu pre získanie informácií o stave a najmä plánoch obcí a klubov ohľadom ďalšieho rozvoja a údržby trás. Dotazníky boli na jeseň rozposlané veľkému počtu obcí a organizácií, ale ako Peter Halaj skonštatoval, vrátila sa im iba menšia časť a je teda otáznym, ako plánovať rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky, keď nepoznáme zámery tých najpovolanejších – obcí a klubov. Dotazníky ako spôsob prieskumu sa teda ukázali zrejme ako nie vhodné.

Návrh akčného plánu

V ďalšej časti sa prešlo do blízkej budúcnosti. Regionálna agentúra zostavila a prvýkrát prezentovala (zatiaľ iba v drafte) návrh akčného plánu budovania a obnovy cyklotrás. Ide komplikované puzzle stavu cyklotrás, možných finančných zdrojov, disponibilného času, správcovských pomerov značenia a mnohých ďalších faktorov. Výsledkom je návrh, značenie ktorých trás v ktorých regiónoch a v akej prioritě Banskobystrický kraj v roku 2020 podporí. S potešením sme si vypočuli, že v návrhu rozpočtu kraja sú pre cyklo problematiku navrhnuté významné financie – 500-tisíc eur na projektové dokumentácie a 100-tisíc eur na budovanie a modernizáciu trás a obnovu ich značenia, k tomu ešte 15-tisíc eur na marketing. Verím, že krajské zastupiteľstvo si uvedomuje význam cyklotopravy a cykloturistiky a takéto sumy schváli nielen v tomto, ale aj v ďalších rokoch.

Ako to financovať?

Najväčšia diskusia prišla pri ďalšej časti programu, teda návrhu financovania obnovy a tvorby cykloturistickeho značenia. Ide o veľmi komplikovanú záležitosť, ktorú treba čo najskôr vyriešiť, ale v ktorej veľa neznámych. Nie je napríklad jasné, ako stanoviť jednotkovú cenu za údržbu. Ide síce o byrokratickú vec, ale pri plánovaní a schvaľovaní financií kraj skrátka musí vychádzať z nejakých jednotkových cien, bez toho to nejde. Krajský koordinátor prieskumom zistil, že cena sa v rámci Slovenska pohybuje pri značení novej trasy od 60 do 180 € za kilometer a pri obnove a údržbe značenia od 45 do 60 € za kilometer. Otázka zatiaľ ostáva otvorená a zrejme bude dobré vziať do úvahy aj riešenia z iných krajov.

Diskusia pokračovala ešte zásadnejším problémom – ako zladit' či už formálne alebo neformálne správcovstvo cykloturistickeho značenia s požiadavkami verejného obstarávania. Na jednej strane je v podstate nemysliteľné, aby sa o značenie staral niekto iný, ako je správca značenia, na druhej strane ide o verejné peniaze, ktoré by podľa podľa všetkého mali byť „obstarané“.

Takže by sa mohlo stať, že značenie, majúce oficiálne prideleného správcu, ktorý mu venoval 10-20 rokov práce a peňazí, by mohol zrazu obnovovať niekto iný len preto, že ponúkol vo verejnom obstarávaní nižšiu cenu. Banskobystrický kraj pritom nie je jediným zdrojom financií, financie vo väčšej či menšej miere poskytuje značenia štát (prostredníctvom Slovenského cykloklubu), eurofondy, obce a mestá či súkromní donori a poskytujú ich výhradne správcovi, takže by mohol vzniknúť neprehľadný chaos. Toto je zatiaľ neriešiteľný problém, ktorý nielen ohrozuje či spomaľuje realizáciu, ale vnáša do komunity napätie. Regionálna agentúra chce, aby peniaze dostali súčasní správcovia, ale zatiaľ stále nie je jasné, ako na to. Riešením tohto problému sa bude ďalej zaoberať s ambíciou udeliť nejako spravodlivo financie včas ešte pred tohtoročnou sezónou.

Všetličo nakoniec

Následná diskusia sa dotýkala viacerých ďalších okruhov. Osobitne rezonovala otázka stanovenia a komunikovania obtiažnosti cykloturistickej či MTB trasy. Ide o informáciu, ktorú by mal užívateľ trasy dostať, ale neexistuje jednotná metodika jej určenia. Nejasnosti do manažmentu trás vnáša aj nejednoznačná a mätúca terminológia, o čom sa tiež krátko diskutovalo. Záujem vyvolala aplikácia, ktorú pre manažment trás, ich údržbu a riešenie závad používa združenie Bajkom k tajchom v Štiavnických vrchoch. Ide o lacné a pritom efektívne IT riešenie, ktoré má potenciál osloviť správcov značenia a trás nielen v BBSK, ale na celom Slovensku.

Diskutovali sme aj o praktikách správcov lesných ciest pri ich údržbe po ťažbe, o bezpečnosti cykloturistických trás, o spôsobe registrácie trás a ich mapovej prezentácie a o ďalších otázkach.

Aj keď stretnutie cyklokomunity BBSK ponechalo veľa otvorených otázok, je jasné, že bolo užitočné a že týmto smerom treba komunikáciu s klubmi a ďalšími aktérmi rozvíjať. Verím preto, že sa v takto početnej zostave uvidíme na jeseň a že dovedy sa aspoň časť otázok vyrieši.

A prečo nakoniec trochu nepochváliť? Dlhodobu sa pozerám na aktivity Banskobystrického kraja v oblasti cykloturistických trás s určitou rezervou, ale stretnutie ukázalo, že krajský koordinátor a ľudia okolo neho „makajú“, snažia sa o systémový prístup, idú za vecou, hľadajú riešenia... určite si zaslúžia uznanie. Verme, že sa to už v najbližších mesiacoch prejaví aj v teréne.

Aký bol cyklorok v Pezinku?

Text a foto: Emil Cino, Cyklokoalícia Pezinok



Z pohľadu [Cyklokoalície Pezinok](#) (CKPK) boli výhliadky na rok 2019 veľmi priaznivé. Zmena vedenia mesta i obsadenie v mestskom zastupiteľstve naznačovali, že v Pezinku sa konečne pohnú ľady, začnú sa budovať cyklochodníky, pripravovať projektové dokumentácie, dotiahnu sa rozbehnuté projekty a všetko pôjde ako po masle. Ukazovalo sa, že cyklodoprava a cyklistika sa skutočne stanú prioritou mesta a výsledok bude badateľný v uliciach mesta i v rekreačných zónach. Ako to dopadlo?

V záujme združenia je už dlhodobo napojenie Pezinka na okolité obce. Ideálnym riešením je projekt Vinohradníckej cyklomagistrály, ktorú má pod záštitou Bratislavský samosprávny kraj. Trasovanie napája Pezinok zo západu so Svätým jurom pokračuje centrom na obec Vinosady cez Modru až ďalej na Trnavu. Po viacerých stretnutiach na úrade BSK ako aj v Pezinku sa žiaľ združeniu CKPK nepodarilo tento projekt posunúť vpred. Vinohradnícka cyklomagistrála je výborný, ale veľký projekt, čo môže byť ako jeden z dôvodov dlhodobej stagnácie.

Vysporiadanie pozemkov je zdĺhavý proces, preto združenie viackrát navrhlo projekt rozdeliť na viac etáp a realizovať ho na úsekoch, kde vysporiadanie pozemkov nie je nutné, ale žiaľ neúspešne. Veríme, že projekt nie je ešte úplne mŕtvý a čo sa rozrobilo sa aj dokončí.

Smutný je žiaľ aj príbeh cyklochodníka z Pezinka do Limbachu. K realizácii sú nachystané finančné prostriedky z európskych zdrojov projektu IROP, stavebné povolenie, trasovanie, atď.

Avšak v úvode tohto roka vedenie mesta Pezinok oznámilo, že projektová dokumentácia má veľké chyby a nie je možné projekt realizovať v aktuálnom vyhotovení.

Nie je vôbec isté, kam sa bude projekt po zapracovaní úprav do dokumentácie uberať a aj samotná realizácia je momentálne v nedohľadne. Zástupcovia CKPK viackrát namietali, že stanovisko mesta nie je správne, projekt je možné realizovať v aktuálnom vyhotovení a chyby nesprávne navrhnuté v dokumentácii bude možné opraviť dodatočne. Na projekte sa pracovalo od roku 2015 a aj napriek tomu, že nie je dokonalý, je veľká škoda, že jeho realizácia je momentálne výrazne ohrozená.

V roku 2018 sa podarilo dobrovoľníkom sprejazzniť tzv. Grinavskú zákrutu, severnú spojnicu medzi Pezinkom a Svätým jurom. Tohto roku bolo pre združenie jasným cieľom skvalitnenie povrchu a zlepšenie prejazdnosti aj za mokrých podmienok. Sčítanie cyklistov na tomto úseku jasne dokazuje, že táto spojnica má obrovský význam. Plánované povrchové úpravy cyklotrasy sa napokon nepodarilo realizovať a to aj napriek slubnej spolupráci zástupcov BSK, mesta Pezinok a členov CKPK. Z nie úplne jasných dôvodov sa nepodarilo vyčerpať tohto roku podporu 30 000 Eur zo strany BSK na tento projekt.

Cyklisti sú silné povahy a len tak sa nevzdávajú, dôkazom toho sú aj každoročné podujatia, na ktorých sa v hojnom počte stretávajú. Podujatia Cyklopromenáda a Pezinok inline, ktoré dobrovoľníci pravidelne organizujú sa tešia veľkej obľube. Tohto roku boli obohatené o prezentáciu cyklodopravného značenia a diskusiu na tému novovznikajúcej cykloplatformy.

Tak či onak, chalanom a dievčatám z Cyklokolalície Pezinok prajeme úspešnejší rok 2020 a najmä veľa trpezlivosti.

Cyklodoprava v Salzburgu

Text a foto: Radovan Červienka

Salzburg možno považovať za jedno z najkrajších miest celej Európy. Turisti obdivujú jeho architektúru, hory či históriu, ktorá sa neodmysliteľne spája s Mozartom.

Salzburg je aj jedno z vysoko rozvinutých miest v oblasti cyklistickej dopravy. Prinášame vám niekoľko zaujímavých postrehov z tohto mesta.

Cyklistické pruhy, viacúčelové pruhy, obojstranné cestičky pri jednosmerkách, cyklistické cestičky klasické. – Štandard





Stavebná integrácia cyklistickej dopravy s verejnou dopravou je štandard. Napríklad vedenie cyklopruhu cez zastávku ako u nás známy – viedenský typ.



Integrácia s BUS je štandard





Samostatné odbočovacie pruhy pre cyklistov sú taktiež štandardom. U nás zatiaľ v nedohľadne.





Nájdete tam aj celkom zaujímavé značky.



Štandardom sú aj značky, ktoré u nás boli zamietnuté. Napríklad ide o Spoločný priechod pre chodcov a cyklistov či odporúčaná cestička pre cyklistov.





Oddelenie od parkovania sa robí aj pomocou podfarbení.



Na koniec by som nazval Salzburg mestom tisícov stojanov pre bicykle. Vážne ich nájdete všade. Od staníc až po samotné paneláky. No väčšina je plná.







10 ROKOV ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU – ČASŤ DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Text a foto: Radovan Červienka

Píše sa rok 2010. Na Slovensku okrem zelených čiar sa nenachádza nič, čo by riešilo cyklistickú dopravu. Vyšla nová vyhláška o dopravnom značení bez riešenia cyklistickej dopravy

Rok 2011 Stretnutie niekoľkých, vtedy ešte neznámych ľudí v oblasti cyklistickej dopravy dalo dokopy prvý dokument na Slovensku, ktorý uzrel svetlo sveta s názvom *Chýbajúce dopravné značenie pre oblasť cyklistickej dopravy na území Slovenskej republiky*.

Dokument bol predstavený MDV SR a PPZ SR. Zhŕňal požiadavky na dopravné značenie a začínal takto:

Tento dokument prináša možnosť zaradiť dopravné značenie v oblasti cyklistickej dopravy, ktoré je účinné v krajinách Európy, do dopravného značenia v Slovenskej republike. V súčasnosti je u nás legislatíva v oblasti cyklistickej dopravy úplne zastaraná. Problém nedostatočného počtu značiek v oblasti cyklistickej dopravy sa prenáša do rôznych oblastí ako:

- *bezpečnosť,*
- *plynulosť,*
- *koexistencia,*
- *jednoznačnosť,*
- *úplnosť.*

Jednotlivé prvky majú vplyv na problémy pri projektových dokumentáciách, kde je každý cyklistický chodník dopravne označený inak. Ďalší problém je pri orientácii cyklistu na križovatkách v hlavnom dopravnom priestore alebo na cyklistickom chodníku. Aj toto je dôsledok úrazov či zranení.

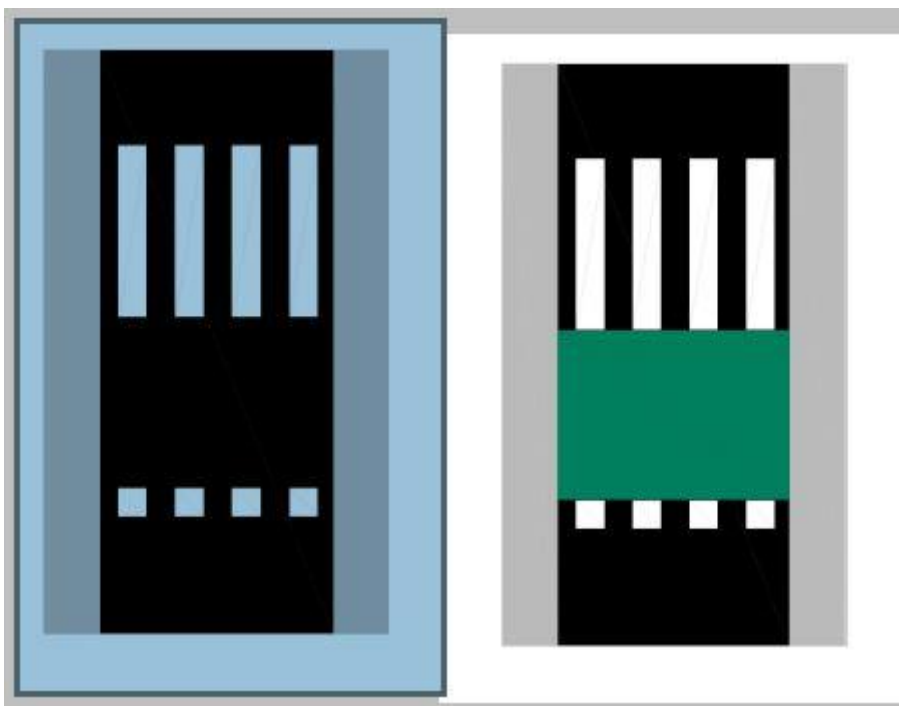
Začiatok bol ťažký. Na rokovaniach sme vysvetľovali základy ako “bus pruh” alebo “parkovisko pre bicykle”.



Materiál prinášal napríklad aj niečo vtedy neuveriteľné – povolenie jazdy v jednosmerkách. Text obsahoval:

Dopravná tabuľka umožňuje cyklistom jazdiť v priestore jednosmernej ulice v oboch smeroch. Značka sa používa v celej Európskej únii. Jazda v protismere nie je nebezpečná, nakoľko sa cyklista a vodič motorového vozidla stretávajú pohľadom. Navyše cyklista nezaberá priestor a vyhnutie sa vozidlu nie je problematické. Na obrázku dopravné značenie v Prahe.

Vedeli ste, že nebol samozrejmosťou ani pridružený priechod pre cyklistov? Už v roku 2011 sme sa snažili vysvetliť, že zelené čiary sú nezmysel, pretože sú neviditeľné. Trvalo to 10 rokov a až v tomto roku sa stanú minulosťou (nuž je na zamyslenie, prečo to doteraz nešlo).



Súčasťou bolo množstvo iných vecí, ktoré sú už samozrejmosťou, napríklad predradené pruhy, obyčajný symbol bicykla či cyklokoridor.

V roku 2013 prišla aktualizácia vyhlášky a ta priniesla prvé nami dosiahnute pozitíva. Išlo napríklad o možnosť bielych čiar, cyklosmerové tabuľky, cyklokoridor,

Zaujímavosťou bolo predkladanie smerového dopravného značenia. Základom bolo najprv vysvetliť cykloturistom, že sa im doslova “nekafreme do ich biznisu” ale ide úplne o niečo iné. Následne sme predložili 4 farebné návrhy, každý z inej krajiny.



V roku 2015 pribudlo nepriame odbočenie doľava.

Píše sa rok 2019 a máme nové stretnutie. Na Slovensku sa vykryštalizovali “noví odborníci” na dopravné značenie a podľa nich je vlastne všetko zle. Ministerstvo vnútra predložilo novú vyhlášku o dopravnom značení, v ktorej nebolo uvedených množstvo vecí, ktoré boli a sú základom pre rozvoj cyklistickej dopravy. Chvalabohu podarilo sa nám presvedčiť zástupcov MV SR a PPZ SR (možno preto že na rokovaní neboli tí “noví odborníci :)), že smer rozvoja cyklistickej dopravy je správny. Je veľmi potrebné pochváliť MV SR, ktoré do novej vyhlášky navrhlo ochranný pruh pre cyklistov či možnosť jazdy cyklistov po chodníku pomocou dopravnej značky. Super □ (tento návrh sa síce objavil niekoľkokrát aj v našich dokumentoch a vždy bol zamietnutý ale psst :)))

Sú však veci, ktoré sa od roku 2011 nedostali vôbec do vyhlášky. Ale dobre, Slovensko sa cyklisticko-odborne vyvíja zatiaľ iba 10 rokov a všetko má svoju dobu. Áno, mohlo by to ísť rýchlejšie, mohlo by to byť lepšie ale...

Takže píše sa rok 202x a pre zvýšenie rozvoja cyklistickej dopravy sa predkladá: spoločný priechod pre chodcov a cyklistov (áno mi vieme, po zebre sa nejazdí), cyklistická ulica (pôvodne bola už teraz, avšak PPZ SR ju vyhodilo s odôvodnením, že majú málo informácií a s tým, že pri najbližšej novelizácii sa doplní).

Inak, všeobecne nám už stačia iba dve veci a môžeme sa radiť z hľadiska dopravného značenia pre cyklistov ku krajinám ktorým nie je rozvoj cyklistickej dopravy ukradnutý. Nuž, už vyslovím len pranie : aby sa to všetko používalo správne.

Píše sa rok 2025 V zmysle dohody by postupne mal zaniknúť cyklokoridor a mal by sa len používať ochranný pruh. Dúfajme teda, že dovedy sa naozaj začne významne používať, aby sme mohli povedať, že cyklokoridor už nepotrebujeme.

Článok ukončujem odsekom, ktorý má síce už 10 rokov, ale stále je platný:

Bicykel ako spôsob dopravy prispieva k zlepšeniu dopravnej situácie v mestách preťažených individuálnou automobilovou dopravou, k úsporám výdavkov na dopravnú infraštruktúru, k zlepšeniu životného prostredia ako aj zdravotného stavu obyvateľov. Rekreačná cyklistika a cykloturistika patria medzi najčastejšie športové a voľnočasové aktivity a predstavujú významný prvok cestovného ruchu podporujúci regionálny rozvoj. Z týchto dôvodov zaznamenáva vo vyspelých krajinách Európy bicyklovanie intenzívnu politickú a inštitucionálnu podporu ako aj rastúci záujem obyvateľov.

PS: Aby ste si nemysleli, že sme bez viny..., mali sme aj návrhy, na ktoré sa po dobe času tiež pozerám s úsmevom. Napríklad taký spoločný zvýšený priechod pre chodcov a cyklistov

□



Článok je venovaný 10 rokom stránky.

AKO BICYKLOVAŤ V ZIME? V PREŠOVE SI TO MÔŽETE VYSKÚŠAŤ.

Mestské bicyklovanie v zime nie je nič obtiažne.

Text a foto: Renáta Kmecová

Článok vám priniesla [Cykloplatforma Slovenska](https://www.facebook.com/cykloplatforma.slovenska/).



Chcete jazdiť na bicykli aj v zime? Dá sa to, ale treba o tom niečo vedieť. Aj keď sa túto zimu zdá, akoby ani nebola, možno nás ešte nejaký ten sneh prekvapí. Ani vtedy však netreba bicykel odkladať.

Príďte si to v Prešove vyskúšať!

Prešovčania si už piatykrát otestujú jazdenie v zime a v tme na podujatí Cyklométa, ktoré sa už tradične koná 6. januára 2020. Jazdou na osvetlených a ozdobených bicykloch upozornia vodičov áut, že cyklisti jazdia aj v zime a pripomenú si, aké dôležité je byť osvetlený. Ľuďom, ktorí si myslia, že sa bicyklovať v zime nedá, ukážu aj malé deti, že to ide. Podujatie je zaujímavé aj tým, že má súčasne dva štarty, prvý štart je na konečnej zastávke na Sídlsku III a druhý štart je na sídlisku Sekčov. Obe skupiny cyklistov sa potom stretnú a spolu vbicyklujú do centra mesta. Po ukončení jazdy čaká cyklistov tombola, súťaž o najkrajšie vyzdobený bicykel, koláčik, teplý čaj a koncert skupiny, ktorá tiež veľmi rada bliká a svieti – BDHS, teda Blikajúci dychový hudobný systém.

Viac info o Cyklométe 2020: <https://www.facebook.com/events/484234415769688/>

Pre jazdenie v zime si treba osvojiť pár pravidiel:

1. Osvetlenie

Pri jazde v zime je veľmi dôležité OSVETLENIE! V zimnom období sa skoro stmieva, tma alebo šero je keď idete do práce a aj keď idete z práce domov. Ak sa teda rozhodnete dochádzať bicyklom, nezabúdajte na osvetlenie – silné a spoľahlivé lampy a blikačky, vpredu biele, vzadu a z boku červené. Oblečenie čo najsvetlejšie, rozhodne inej farby ako čiernej. A napokon reflexné prvky – nešetrte nimi, treba ich čo najviac a s čo najväčšou plochou. Všetko, čo cyklistu zviditeľní v premávke, je prínosom.

2. Správne oblečenie

Na začiatok treba upozorniť – s obliekaním netreba preháňať. Na bicykli sa zahrejete, preto stačí mať na sebe iba zopár vrstiev oblečenia a dôležitá je nielen hrejivá funkcia, ale aj odolnosť proti vetru. Vrchná časť tela by mala byť chránená nepremokavou a vetru odolnou vetrovkou, je však dobre, ak je priedušná, aby ste sa veľmi nespotili. Pod to stačí flisová bunda a termo tričko. Nohavíc určených na bicyklovanie v zime je veľký výber, stačia však také, ktoré zabezpečia proti vetru hlavne kolená, po celej dĺžke jemne zateplené, v prípade nízkych teplôt si pod ne oblečiete len termo a nemusíte sa báť. Topánky by mali mať schopnosť neprepustiť vietor, dážď a sneh, čiže aj klasické zimné topánky s dobrými ponožkami sú vhodné, nie je potrebné nič špeciálne. Samozrejme, dôležité sú dobré rukavice a čiapka. Dobrý je tzv. tunel ktorý Vám pred vetrom ochráni krk aj časť tváre až po nos. Ak ste však neprestali jazdiť ani počas posledných dní, iste viete čo vám vyhovuje a čo nie.

3. Bicykel na bežné dochádzanie v rámci mesta je potrebné trochu upraviť.

Ak nemáte bežný mestský bicykel, tak najvhodnejší je asi klasický horský bicykel. Pneumatiky by nemali byť nafúkané na doraz, práve naopak – mierne podfuknuté pneumatiky zabezpečia lepšiu priľnavosť k povrchu a menšie riziko šmyku. V prípade, že je zima poriadne zasnežená, odporúčame aj výmenu plášťov za zimné s hrotmi, prinajmenšom aspoň širšie plášte, ako ste používali bežne počas teplej sezóny. O reťaz je síce potrebné starať počas celého roka, ale nezabudnite pred zimou dobre namazať na to určeným olejom “do mokra a zimy”, ktorý má špecifické vlastnosti a chráni reťaz lepšie ako letný olej.

4. Jazda po snehu a ľade.

Zimná jazda má odlišné pravidlá. V zásade v zime zmiernite tempo. Všade, kde sa dá, jazdite radšej po asfalte než po snehu (napríklad až po asfalt vyjazdené koľaje, až na asfalt vyfúkaná vozovka a pod.). Pri dobrých pneumatikách nie je až takým veľkým problémom sneh, ale ľad. Vyhýbajte sa zamrznutým mlákam a vždy počítajte s tým, že ľad sa môže nachádzať pod čerstvým či ujazdeným snehom. Do zatáčok a v zjazde jazdite pomaly, aby ste mohli zastaviť pred prípadnou zamrznutou mláskou. Ak sa už na ľad dostanete, nepanikárte, nebrzdite prudko a nemeňte smer jazdy.

No a ak je naozaj šmykľavo, ak je poľadovica, do skla vyjazdený sneh a pod., tak vtedy radšej nechajte bicykel doma. Môžete mať totiž aj super pneumatiky s hrotmi a jazdiť veľmi opatrne, ale nebezpečenstvo pre vás v takom prípade predstavujú autá, ktoré sú na šmykľavo povrchu neovládateľné.



Ako sa zmenil Amsterdam 1978-2005

Zdroj: Urban cycling institute



Rezort zdôvodňuje zmenu účelu použitia finančných prostriedkov časovou náročnosťou na prípravu projektovej dokumentácie, výstavbu nových cyklotrás a dobudovanie cyklistickej infraštruktúry.

Vláda presunula peniaze z cyklotrás na diaľnice☹



Európska únia
Európsky sociálny fond

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2020 Ročník XI 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.

facebook

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

Shared Space Principals

 The speed limit should be 15-20 km/h maximum	 No road user group should have priority	 A certain road width should be available
 Intersections in shared space areas should not be given priority	 There should be a balance between cars, bicycles, and pedestrians	 Parking should be kept limited
 The traffic volume should not exceed 3,000 to 4,000 motor vehicles per 24-hour period		

Zdroj: ECF