

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis
o cyklistickej doprave

Číslo 11 Rok 2020 Ročník XI ISSN 1338-0486



Cyklotrasa Strečno-Lipovec ohrozená

Prvá cykloullica v Oulu

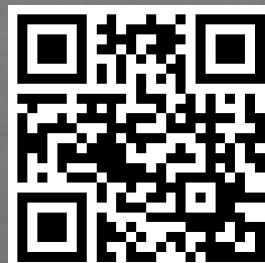
Plánovaná cyklocestička Sliač - Zvolen – Hronská Dúbrava

Amsterdam rozširuje emisné zóny

Barcelona pripravuje koncept SUPERBLOKOV

Kampane poznačené Kovidom

A oveľa viac..



Cyklotrasu Strečno - Lipovec ohrozuje petícia chatárov, cyklisti pripravili petíciu podpory cyklotrasy str.14



Nová cyklocestička v Nových Zámkoch, str. 4



Praha připravuje novú cyklomagistrálu, str.5



Kampane poznačené Kovidom ,str.7



V Bratislave bojujú cyklisti o nábrežie, str.10



Prvá cykloulica v Oulu, str.15



Plánovaná cyklocestička Sliač - Zvolen - Hronská Dúbrava, str.24



Nie je na našich deťoch aby sa cítili bezpečne v premávke, je na nás vytvoriť im bezpečný priestor.

Zdroj: Heroes for Zero - Brussels

Pedál.

Neviem, či ste počas COVIDového vlnenia zachytili, najskôr od premiéra Matoviča a neskôr aj od rôznych ministrov, že Slovensko sa pripojí k výzve a opatreniam, ktoré budú smerovať k zníženiu znečistenia ovzdušia ako aj negatívnym dopadom globálneho otepľovania. Len že vraj nemáme jasné ciele a koľko to bude stáť.

Potešilo, ale akosi som sa sám seba spýtal, ako to chceme ako Slovensko dosiahnuť?

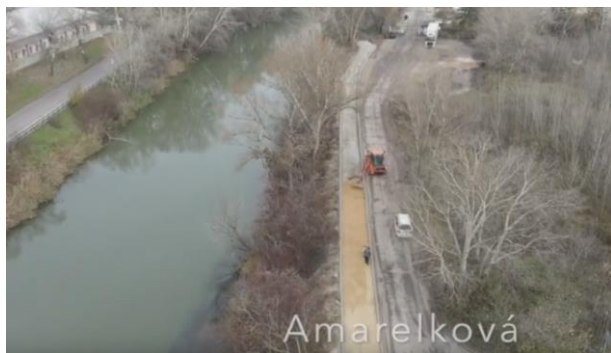
Súčasná situácia nech nám nedáva rúška aj na oči a snažíme sa aj v oblasti mobility pripraviť na budúcnosť zodpovedne)

Prijemné čítanie a do bicyklovania priatelia!

Marián Gogola/Redakcia

Nová cyklocestička vo Vrakuni

Novú cyklocestičku budujú aj vo Vrakuni. Video Bratislavského kraja ukazuje stavebné práce ako aj budúce lokality na trasovanie.



Zdroj: youtube.com Bratislavský kraj

V Nových Zámkoch postavili prvú cyklocestičku



V Nových Zámkoch majú konečne cyklocestičku.

Vedie od Podzámskej ulice k železničnej stanici. Vyznačená trasa je z časti natretá zelenou farbou a je rozdelená na dve strany, v závislosti od toho, ktorým smerom cyklista ide. Trasa križuje dve križovatky, jednu na ulici SNP, druhú na Cyrilometódскеj.

Treba ale vyriešiť ešte nejaké detaily najmä križovanie cyklocestičky cez križovatku so svetelnou signalizáciou.



zdroj:

<https://mynovezamky.sme.sk/c/22538920/nove-zamky-vyskusali-sme-prvu-cyklotrasu-v-novych-zamkoch-video.html>

Foto: A.Hrachovský

AMSTERDAM OD 1. NOVEMBRA ZAVIEDOL NOVÚ EMISNÚ OBLASŤ

Neviem, či to bol zámer, ale práve na sviatok všetkých svätých v Amsterdame zaviedli novú emisnú zónu, ktorá je ohraničená okruhom A10.

Čo sa po novom zmení?

Do vymedzenej oblasti budú môcť ísť iba autá, ktoré spĺňajú emisnú normu Euro 4 a vyššie. Už aj doteraz mali menšiu emisnú zónu, ale po novom sa to sprísni.

Do prvého marca nasledujúceho roku bude platiť prechodné obdobie, počas ktorého previnilcov slušne upozornia, po 1. marci už budú pokutovať. Systém je postavený na kontrole evidenčných čísel vozidiel, ktorý je prepojený s databázou, kde sa vie zistiť o aké vozidlo a druh motora ide.

Navyše pre majiteľov starších dieselových aut radnica pomôže sčasti kompenzovať prechod na čistejšie vozidlo formou šrotovného. Pre používateľov automobilov mesto pripravilo aj alternatívu dochádzania do centra a síce automobil môžu nechať na niektorom parkovisku park and ride a pokračovať do centra verejnou dopravou. Tí, čo používajú

bicykel, problém nemajú.

Navyše bude možné za určitých okolností požiadať o šrotovné. Čo sa nám zdá trochu

nefér, ale keď sa tak rozhodli, je to ich vec

Prečo ekologická zóna?

Automobilová doprava je jedným z najväčších znečisťovateľov v Amsterdame. Emituje znečisťujúce látky, ako je oxid dusičitý a pevné častice, ale aj skleníkové plyny, napríklad CO₂. Preto mesto zavádza nové ekologické zóny, podporuje jazdu bez emisií pomocou dotácií na nákup a inštaluje dobrú a rýchlu nabíjaciu sieť pre elektromobily. Týmto spôsobom sa Amsterdam stane čo najviac bezemisným, čo chce dosiahnuť už v roku 2025.

zdroj: www.amsterdam.nl

PRAHA PRIPRAVUJE NOVÚ CYKLOMAGISTRÁLU

Portál prahounakole.cz priniesol informáciu, že v Prahe 10 sa plánuje nová cyklomagistrála.



Vizualizácia z roku 2014. autor: Tomáš Cach.

Dráhová promenáda získa podobu líniového parku a stane sa zelenou bezmotorovou spojnicou Vršovic a Strašnic na trase bývalého železničného koridoru Benešovskej trate. Služiť bude všetkým obyvateľom a návštevníkom na rekreáciu, dopravu i šport. Umožní komfortnú chôdzu, jazdu na bicykli a korčuliach alebo behanie s bezpečným oddelením rýchlejšieho a pomalšieho pohybu.

K jej dokončeniu by malo dôjsť až v roku 2023, v súčasnosti je projekt v územnoplánovacom procese.

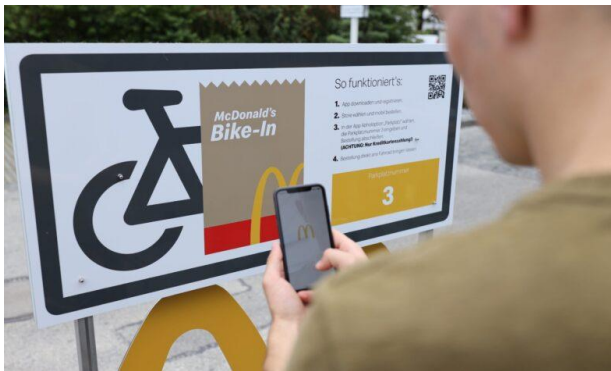
Ďalšou novinkou je to, že v Prahe otvorili nové cyklodepo, ktoré bude slúžiť na prekládku tovaru na logistické a kuriérske firmy, ktoré rozvážajú tovar na bicykli.



Zdroj:

<https://www.idnes.cz/praha/zpravy/cyklodepo-praha-zasobovani-rozvoz->

V Nemecku testovali bike in



U globálneho poskytovateľa rýchleho občerstvenia tzv. fast food , je známe, že je možné prísť si po jedlo na aute a nemusíte z neho vystúpiť, spoločnosť vás obslúži. Koncept známy ako “drive in” je tak známy už viacero rokov aj u viacerých fastfoodových reťazcov.

Na troch miestach v Nemecku v lete skúšali nový koncept pre bicykle, nazvaný tzv. bike in. Pilotná skúška mala trvať do konca októbra, tak sme zvedaví, či budú pokračovať.

Ináč by ma zaujímalo, prečo vymýšľať nové, však aj cyklisti sa mohli zaradiť za autá a využívať drive in:-)

zdroj: <https://newsabc.net/bike-in-mcdonalds-is-testing-the-drive-in-for-bicycles-at-three-locations/>

Žlté vraky aut v Antverpách



Počas septembrového Parking day zorganizovala miestna akčná skupina v Antverpách zaujímavú akciu. Na známu obchodnú ulicu Turnhoutsebaan umiestnila 8 žltých vrakov s popisom, že každé auto zaberá parkovacie miesto 8 bicyklom.

Žlté autovraky už mesto odstránilo .Cieľom bolo prinútiť obyvateľov, obchodníkov, mesto ako aj motoristov uvažovať nad efektívnym využitím parkovacích miest nielen pre autá, ale pre bicykle, najmä z pohľadu vyššieho výskytu cyklistov a peších v tejto oblasti.



Namiesto auta tu vie zaparkovať 8 bicyklov

Akcia prebehla v rámci ETM . Treba povedať, že mesto sa snaží zlepšovať podmienky pre cyklistov a peších v dlhodobom horizonte a redukovať priestor pre autá.

zdroj:
<https://antwerpenize.be/post/629604304394829824/een-porseleinen-winkelstraat-vol-olifanten>

KAMPANE POZNAČENÉ „KOVIDOM“

Text: Andrea Štulajterová



Napriek netradičnému ročníku, ktorý bol poznačený pandémiou, sa do kampaní Do práce na bicykli a Európsky týždeň mobility zapojili tisícky Slovákov, firiem a rôznych inštitúcií. Paradoxom pritom je, že práve vďaka opatreniam spojeným s pandémiou výrazne stúpol počet bicykľujúcich ľudí v mestách.

Kampaň Do práce na bicykli 2020 bola síce odštartovaná v tradičnom marcovom termíne, odkedy bola možná registrácia samospráv a následne tímov, no samotná súťažná časť kampane bola práve kvôli pandémie presunutá z mája na september.

Do kampane sa zaregistrovalo 85 samospráv, v ktorých sa následne zaregistrovalo 8 392 účastníkov z 1012 spoločností, ktorí boli združení v 2 553 tímoch. Registrovaní účastníci spolu najazdili 929 601 kilometrov, čo je v prepočte na jedného účastníka 110,7 km. Dohromady tak ušetrili oproti ceste autom viac ako 297 ton CO₂.

Samosprávy, ktoré splnili podmienku minimálne 100 zaregistrovaných účastníkov, boli automaticky zaradené do žrebovania o 5 cyklostanovišť, ktoré do súťaže venovala Slovenská sporiteľňa, a.s. Šťastie v žrebovaní sa tento rok priklonilo k mestám Piešťany, Levice, Martin, Poprad a Bratislava. V týchto týždňoch prebieha ich inštalácia. Vďaka dlhoročnému partnerovi kampane tak v slovenských mestách pribúda každý rok doplnková infraštruktúra pre cyklistov, ktorá zostáva ako trvalá stopa po kampani. Okrem súťaže o cyklostanovišťa prebiehala aj hlavná súťaž o najaktívnejšiu samosprávu a spoločnosť, v ktorej sa nestačilo len zaregistrovať, ale bolo potrebné počas septembra aj riadne „dupnúť do pedálov“. Inšpirovať svojich obyvateľov, aby bicyklovali čo najviac a v čo najväčšom počte, to dokázali najlepšie v meste Martin, kde súťažiaci najazdili v priemere 137,7 km na účastníka a dominovali vo viacerých ďalších sledovaných ukazovateľoch. Druhé miesto získalo mesto Trenčín a tretiu priečku v tejto kategórii obsadilo mesto Liptovský Mikuláš.

Z viac ako tisíc zaregistrovaných zamestnávateľov najaktívnejšie súťažili v Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., kde bolo zaregistrovaných až 336 zamestnancov v 102 tímoch, ktorí počas septembra najazdili na bicykli 24 177 kilometrov a dochádzaním do práce aktívnymi formami dopravy ušetrili oproti ceste autom takmer 36-tisíc kilogramov CO₂. Druhý najaktívnejší zamestnávateľ s 200 zaregistrovanými účastníkmi bola Lekárska fakulta v Martine, ktorá sa už tradične v tejto kampani umiestňuje na popredných priečkach. Tretie miesto v kategórii si vybojovalo Ministerstvo vnútra SR, kde 213 zamestnancov najazdilo spolu 24 335 kilometrov na bicykli. Za svoju snahu dostali od partnera kampane *LIBERTY TRADE, s.r.o.*, štýlové skladacie bicykle značky LIBERTY.

Počas netradičného on-line vyhlásenia výsledkov a oceňovania víťazov, ktoré moderoval známy moderátor Sajfa, sa účastníkom prihovoral aj Ing. Andrej Doležal, minister dopravy a výstavby SR, ktorý bol osobne do kampane zapojený a počas septembra raz na bicykli do práce aj skutočne prišiel. Dal tak najavo, že cyklodoprava na ministerstve nie je zabudnutá téma a že pri plánovaní, víziách a kreovaní cieľov sa s ňou počíta ako plnohodnotným spôsobom prepravy po meste.

Ďalšia kampaň, ktorá už má svoje pevné miesto aj na Slovensku, je Európsky týždeň mobility – najväčšia aktivita v Európe na propagáciu a podporu udržateľnej mobility. Táto kampaň sa organizuje už od roku 2002 v týždni od 16. do 22. septembra. Tento rok sa tak stretli v jednom mesiaci dve kampane, ktoré sa rôznym spôsobom a formou pokúšajú motivovať samosprávy, inštitúcie a najmä obyvateľov miest, aby skúsili použiť na svoje presuny po meste aktívne druhy dopravy v podobe chôdze, bicykla alebo verejnej dopravy. Za čistejšiu dopravu pre všetkých svojimi podujatiami a trvalými opatreniami zabojovalo v rámci kampane Európsky týždeň mobility (ETM) 55 samospráv. Organizácie a inštitúcie sa zapojili 22 originálnymi aktivitami a do národnej súťaže o Cenu ETM 2020 sa následne prihlásilo 25 samospráv a 11 inštitúcií.

Najaktívnejšou samosprávou sa podľa hodnotenia odbornej poroty stala mestská časť Bratislava – Ružinov, ktorá je aktívna nielen počas ETM, ale udržateľnej mobility sa venuje dlhodobo. Zameriava sa najmä na osvetu a vzdelávanie žiakov základných škôl, ich rodičov a zamestnancov v oblasti využívania aktívnych foriem dopravy. V kategórii **Originálne podujatie** zvíťazilo mesto Trnava za aktivitu Dve sú viac ako štyri. Centrum pre deti a rodiny pripravilo v rámci nej viac ako dva metre dlhú pečať s kresbami na tému Čistejšia doprava pre všetkých a 16. septembra ňou zapečatili na dvore mestského úradu auto primátora, aby ho nepoužíval počas ETM.

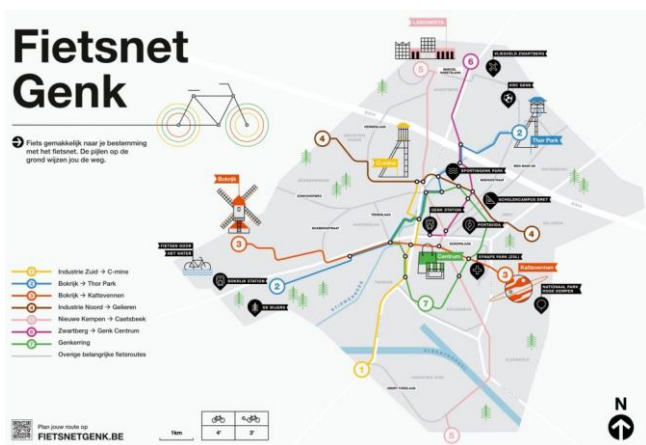
V súvislosti s tým bola zároveň vyhlásená aj rovnomenná on-line kampaň, prostredníctvom ktorej bola široká verejnosť vyzývaná, aby počas týždňa používala na dopravu vlastné nohy, bicykel alebo kolobežku, nakoľko tieto formy prepravy zanechávajú najmenšiu uhlíkovú stopu. V poslednej súťažnej kategórii samospráv **Efektívne trvalé opatrenie** si prvenstvo získalo mesto Levoča, ktoré rozšírením pešej zóny na Námestí Majstra Pavla jednoznačne naplnilo tému ročníka ETM 2020 *Čistejšia doprava pre všetkých*. Obmedzením motorovej dopravy prispeli k zlepšeniu kvality ovzdušia a nepochybne aj k vyššej bezpečnosti a komfortu peších a cyklistov pohybujúcich sa po centre. Zaujímavé je, že ešte pred pár rokmi sa v tomto priestore uvažovalo s výstavbou parkoviska pre autá a výrubom lipovej aleje. Kategória **Originálne podujatia** určená pre organizácie a inštitúcie tento rok príjemne prekvapila počtom prihlášok, ktorý oproti minulému roku značne stúpol. Z 11 prihlásených projektov boli až 4 zo samosprávnych krajov, čo je pozitívny signál, že téma udržateľnej mobility sa začína udomácňovať už aj v inštitúciách a organizáciách na regionálnej úrovni.

Národnú súťaž o Cenu ETM vyhlasuje Ministerstvo životného prostredia SR a národný koordinátor kampane Slovenská agentúra životného prostredia, aby zvýšili motiváciu zapojenia sa slovenských samospráv do kampane Európsky týždeň mobility. Súťaž má zároveň ambíciu motivovať samosprávy a organizácie k realizácii aktivít a opatrení v prospech udržateľnej mobility, pre zlepšenie kvality ovzdušia a životného prostredia, a vytvoriť tiež priestor na vzájomnú inšpiráciu a súťaživosť medzi mestami na Slovensku.

Napriek netradičnému ročníku, kedy nielen kampane, ale aj celkový život v našich mestách obmedzovali rôzne epidemiologické opatrenia, hodnotíme aj tento rok pozitívne. Je cítiť, že téma udržateľnej mobility sa pomaličky udomácňuje aj na Slovensku, a preto je nesmierne dôležité pokračovať v kampaniach aj naďalej. Slovenská agentúra životného prostredia pokračuje vo vzdelávaní a zvyšovaní povedomia o negatívnych dopadoch spôsobených motorovou dopravou a aktuálne organizuje sériu workshopov na tému *Plánovanie udržateľnej mestskej mobility* určenú pre samosprávy, samosprávne kraje a odbornú, ale aj širokú verejnosť. Snaží sa na nich prezentovaním príkladov dobrej praxe motivovať všetky dotknuté subjekty k aktívnemu prístupu k zlepšovaniu ovzdušia v našich mestách a tým zvyšovania kvality života obyvateľov.



Genk predstavil novú cyklosieť



Belgické mesto Genk (64 tis.obyv.) predstavilo novú sieť cyklotrás „Fietsnet Genk“. Tá spája všetky oblasti a odľahlé kúty mesta. S novým projektom bicyklov sa chce Genk predstaviť ako mesto bicyklov. Podľa vlastných slov je najzelenším regionálnym hlavným mestom Flámska, mestom, ktoré je úplne prístupné pre bicykle.

„Preto sme vytvorili mapu porovnateľnú s mapou metra,“ vysvetľuje vedúci úradu pre mobilitu Michaël Dhoore (CD&V). Mapa má sedem viditeľných cyklistických trás, každá vo svojej vlastnej farbe, ktoré ľahko prevedú cyklistov do všetkých kútov mesta. Farby trás sú vyznačené na mape a samotnom povrchu cesty.

Podobná sieť bola úspešne zavedená v Houtene (Holandsko), meste, ktoré už bolo dvakrát vyhlásené za „holandské mesto bicyklov“.

Nová funkčná sieť v Genku navyše dopĺňa existujúcu cyklistickú sieť v Limburgu, ktorá sa viac zameriava na rekreáciu a cestovný ruch. „Naším hlavným cieľom je získať občanov Genku, aby bicykel používali nielen na zábavu, ale aj na výlety,“ hovorí starosta mesta Genk Wim Dries (CD&V).

Mesto okrem mapy a značenia na cyklistických chodníkoch vypracovalo aj digitálny plánovač trás. Informuje používateľa o vzdialenosti a čase potrebnom na prechod z jedného miesta na druhé pomocou tradičného bicykla alebo e-bicykla. „Cyklisti sa teraz môžu rozhodnúť pre najrýchlejšiu trasu alebo zvoliť križovatkovú sieť s najkrajšími miestami,“ uzatvára Wim Dries.

zdroj: <https://newmobility.news/2020/10/01/genk-introduces-new-urban-bicycle-network/>

V Bratislave cyklisti bojujú o nábrežie



OZ Cyklokoalícia sa už dlhodobo venuje problematike nábrežia a snahám developerom zabráť verejný priestor.

Nábřežná cyklotrasa patrí v Bratislave medzi tie najdôležitejšie, no zároveň tiež dlhodobo najproblematickejšie. Jej ďalší úsek môže nenávratne zlikvidovať výstavba River Parku 2, ktorá sa pomaly blíži.

Developerov tak často zaujímajú len metre štvorcové, nie ľudia prechádzajúci cez nábrežie a v území zlyhali aj viaceré vedenia mesta. Zostalo to na zapojení občianskej verejnosti, preto sa v tejto veci rozhodli podať tri žaloby. Boj o nábrežie, príjemné a bezpečné pre chodcov aj cyklistov, totiž nevzdávajú. Z viacerých variantov riešenia sa totiž vybral ten nevhodný a ostatné sa nebrali do úvahy.

Z tohto dôvodu sa OZ Cyklokoalícia snaží zvrátiť výsledok a zažalovala na súde Ministerstvo životného prostredia SR. Sú toho názoru, že ministerstvo v uvedenom kontexte nedostatočne zistilo skutkový stav potrebný na predmetné rozhodnutia a navyše o rozklade, resp. o pripomienkach k záverečnému stanovisku rozhodlo arbitrárne a nezrozumiteľne. Od súdu očakávajú rozsudok, ktorým zruší zamietnutie ich rozkladu aj záverečné stanovisko vydané k EIA.

Zdroj: cyklokoalicia.sk

ŠÍRENIE COVIDU19 MÔŽE EŠTE ZHORŠIŤ ZNEČISTENIE OVZDUŠIA AUTAMI



(redakcia)

Koreláciu medzi šírením nákazy Covid19 a znečistením ovzdušia potvrdila štúdia z USA z Harvadskej školy verejného zdravia. Výskumníci pracovali so vzorkami z jednotlivých miest USA, pričom poukázali na súvislosť medzi Covidom19 a znečistením ovzdušia najmä s príspevom automobilov.

V štúdiu spracovali 20 potenciálnych skresľujúcich faktorov vrátane veľkosti populácie, vekového rozdelenia, hustoty obyvateľstva, času od začiatku ohniska nákazy, času od vydania nariadenia „pobyt doma“, nemocničných postelí, počtu testovaných osôb, počasia a socioekonomické a behaviorálne premenné, ako je obezita a fajčenie. Vykonali viac ako 80 ďalších analýz citlivosti.

Výsledky:

Zistili, že vyššie historické expozície PM_{2,5} sú pozitívne v spojení s vyššou mierou úmrtnosti COVID-19 na úrovni krajov. Výsledky boli štatisticky významné a robustné voči sekundárnym analýzam a analýzam citlivosti.

Závery:

Malé zvýšenie dlhodobej expozície PM_{2,5} vedie k veľkému zvýšeniu miery úmrtnosti COVID-19. Napriek inherentným obmedzeniam koncepcie ekologickej štúdie výsledky podčiarkujú dôležitosť pokračovania v presadzovaní existujúcich predpisov o znečistení ovzdušia na ochranu ľudského zdravia počas aj po kríze COVID-19. Údaje a kód sú verejne dostupné, takže ich analýzy je možné pravidelne aktualizovať.

zdroj: <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>

Preprint celého článku nájdete tu:

<https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2020.04.05.20054502v2.full.pdf+html>



Ťažké podmienky zapríčinené COVID19 krízou si vyžiadali aj v meste Bordeaux nový prístup k zlepšeniu podmienok pre cyklistov. S ohľadom na odchod ľudí z verejnej dopravy chcú podporiť alternatívnu mobilitu na bicykloch. Mesto to chce realizovať 3 piliermi opatrení a to sú:

1. Zabezpečenie a optimalizácia dopravnej siete pre rozsiahle využitie bicykla
2. Vytvorenie parkovacích miest pre bicykle
3. Podpora ekonomických opatrení

Chcú napríklad zredukovať počty pruhov pre motorové vozidlá na niektorých úsekoch. Počítajú s vytvorením samostatných a bezpečných cyklistických pruhov a zníženie šírky jazdných pruhov pre automobily. Zmeny by sa mali týkať aj úpravy dopravného plánu tak, že sa ulice stanú jednosmernými a vytvorí sa priestor pre cyklistov. Taktiež sa uzavru niektoré ulice pre motorizované režimy s presmerovaním dopravy.

Zámer počíta aj s vytvorením dočasných parkovacích plôch pre bicykle.

Ekonomické opatrenia zahŕňajú napríklad aj poukážky na bicykel (resp. jeho servisovanie). V prípade, že obyvatelia nemajú ani starý bicykel, ktorý by si opravili, môžu kupón v hodnote 200 EUR a za predpokladu, ak má domácnosť viac detí, využiť na:

- nákup nového alebo použitého bicykla pre dospelých alebo dieťa;
- obstaranie nového alebo použitého nákladného bicykla z profesionálnych dôvodov alebo na prepravu detí;

Okrem toho platí, že sa kupón môže použiť na:

- opravu bicykla;

- obstaranie nasledujúceho vybavenia: ochrana proti dažďu, prilby, svetlá a zariadenia proti krádeži bicykla, tašky, koše a detské sedačky

Navyše v spolupráci s inštitúciou MAMMA (Metropolitný dom alternatívnej mobility) sa má uľahčiť, propagovať a rozšíriť ponuka bezplatného poskytovania bicyklov. Chcú tiež rozšíriť bezplatné používanie samoobslužných bicyklov Vcub najmenej na prvú hodinu.

Navyše niekoľko združení ponúka participatívne opravárske dielne tak, aby sa využilo „Solidárne“ predplatné, ktoré hradia obce. To umožní ľuďom v ekonomických ťažkostiach ísť do dielni za účelom opravy bicyklov.

Určite inšpiratívne aj pre nás.

zdroj: <http://velo-cite.org/wp-content/uploads/2020/04/Solutionv%C3%A9lo-Dossier-V%C3%A9lo-Cit%C3%A9.pdf>





Cyklotrasu Strečno – Lipovec ohrozujú námietky chatárov, zvrátiť to má petícia za jej výstavbu

Pravdepodobne jednu z najkrajších plánovaných cyklotrás, ktorá mala prepájať Žilinu s Vrútkami a Martinom cez Strečiansky meander, ohrozuje petícia chatárov a záhradkárov. Tí spísali petíciu proti výstavbe cyklotrasy, ktorá má viesť z Nezbudskej Lúčky a Strečna do Lipovca s napojením na Vrútky a Martin.

Trasa cyklotrasy už bola viackrát upravená, aby neohrozovala významné bezzásahové územie a jej časť mala byť zavesená na galérii popri ceste I/18.

Čo v tomto území robia chatári, ktorí chcú pravdepodobne iba nerušené územie pre seba, nevieme. Samotná cyklotrasa dokonca už prešla aj prísnyim hodnotením dopadu na životné prostredie EIA. Uvidíme ako sa s tým vysporiada Žilinský samosprávny kraj, ktorý cyklotrasu plánuje postaviť.

Treba spomenúť, že plánovaná cyklotrasa nemá iba lokálny charakter, ale je súčasťou národnej siete cyklotrás ako Vážska cyklomagistrála s napojením na medzinárodné cyklotrasy.

Zvrátiť tento stav chcú cykloaktivisti, ktorí prostredníctvom portálu Changenet publikovali petíciu na pokračovanie vo výstavbe cyklotrasy.

<http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=1174567&fbclid=IwAR2EzfTYLQ8EHGkrknUbZDUO574ESBqyiU4bLSG4NxEyFEqvr16l-3jDNQ>

Kampane

[aktuálne](#) | [forum](#) | [kalendár](#) | [adresár](#) | [inzeráty](#) | [poznámkový blok](#) | [fotoblok](#) | [kampe](#)

Petícia za pokračovanie výstavby cyklotrasy Strečno - Nezbudská Lúčka - Lipovec

Adresát:

Županka ŽSK
Ing. Erika Jurinová
Úrad ŽSK Komenského 48
011 09 Žilina

Vážená pani županka,

dovoľujeme si obrátiť sa na vás so žiadosťou podporenou petíciou za pokračovanie v zámere vybudovať plánovanú cyklotrasu v úseku Strečno - Nezbudská Lúčka - Lipovec.

Boli sme veľmi nímilo prekvapení zistením, že proces výstavby bol napadnutý chatármi z oblasti Jánošíkovo v k.ú. Nezbudská Lúčka so žiadosťou o úplne zastavenie výstavby predmetnej cyklotrasy.

Nakoľko veľmi pozorne sledujeme niekoľkoročný zložitý proces, ktorý Žilinský samosprávny kraj na začiatku roku 2020 zavŕšil získaním Záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo časťného telesa I/18 (cyklotrasa trasa) na životné prostredie v zmysle Zákona 24/2006 Z.z. v platnom znení a nestotožňujeme sa s petíciou chatárov z Jánošíkova.

Žiadame, aby Žilinský samosprávny kraj neodkladne pokračoval v projektovej príprave a následne v realizácii stavby Vážskej cyklodopravnej trasy v úseku Strečno – Lipovec!

Dôvody, ktoré nás preto vedú k podaniu petície sú nasledovné:

- Spomínaná cyklotrasa je z pohľadu národnej ako aj krajskej cyklomagistrály považovaná za dôležitú cyklomagistrálu nielen lokálneho ale aj regionálneho, celoštátneho a medzinárodného významu.
- Výstavbou sa plnia strategické ciele v oblasti dopravy a mobility, ktoré sa SR

V OULU sa vytvorila prvá cykloullica vo Fínsku

Najbicyklovejšie zimné Fínske mesto Oulu sa môže popýšiť ďalším prvenstvom. Vytvorili prvú cykloullicu vo Fínsku, ktorú môžu od novej zmeny v cestnej legislatíve.



Mesto vysvetľuje aj samotný princíp cykloullice.



Zdroj: <https://www.ouka.fi/etusivu>

BARCELONA ROZŠÍRI OBLASŤ BEZ AUTOMOBILOV VO SVOJICH SUPERBLOKOKCH

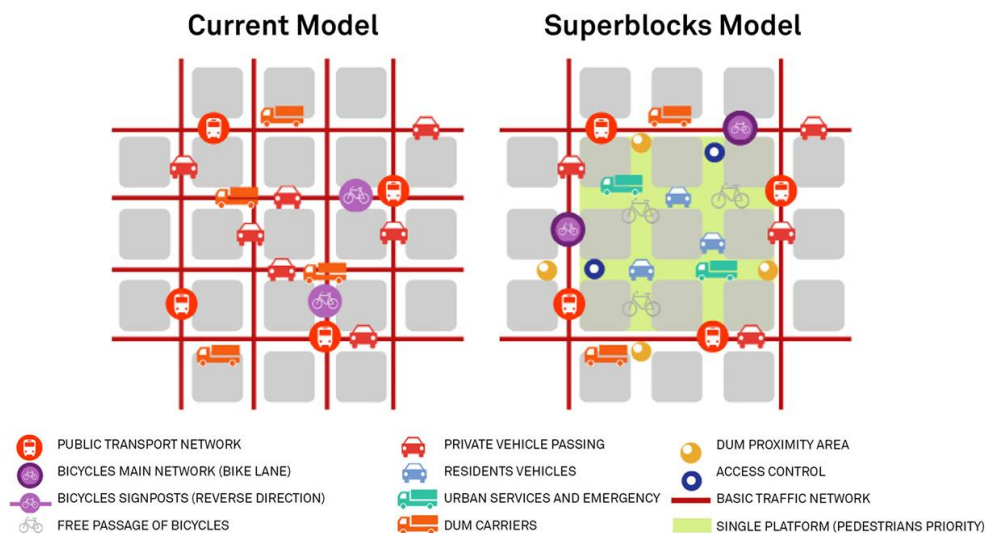


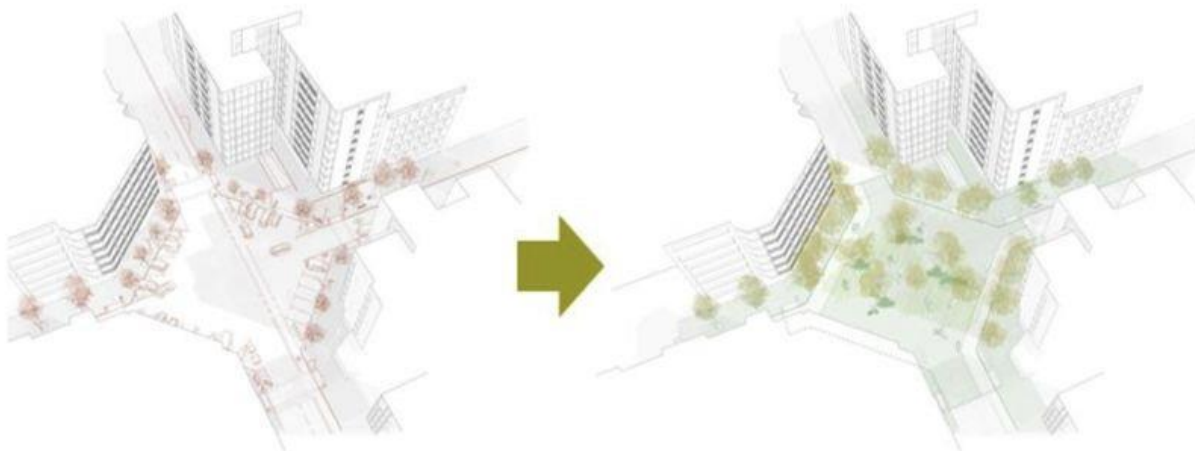
PRIPRAVIL: MARIÁN GOGOLA

Hlavné mesto katalánska plánuje viac zelene a ekologickej dopravy vo svojom centre. Plánuje posilniť princíp tzv. SUPERBLOKOV, teda územia, kde sa bude môcť využívať auto iba minimálne.

Reorganizáciou dopravy prejde 21 ulíc v barcelonskej štvrti Eixample, čím sa vytvorí akýsi SUPERBLOK, kde premávka vozidiel bude povolená iba po celom obvode, takže ulice v tejto časti budú obyvateľom prístupné motorovým vozidlom na nevyhnutnú obsluhu (napríklad zásobovanie). Vďaka automobilom, ktoré nebudú blokovať ulice, uvoľní Barcelona na križovatkách priestor pre 21 nových námestí pre chodcov. Princíp superblokov znázorňuje nasledovný obrázok.

SUPERBLOCKS MODEL





Nová štvrť je rádovo väčšia ako prvá *Superilla* (*katalánsky* „ *superostrov* “) v časti [Poblenou](#) . Redizajn z roku 2016, ktorý zahŕňa deväť mestských blokov, vykázal plynulejšiu premávku. V rámci bloku sa zúžili jazdné pruhy pre autá a vozidlá, prichádzajúce dovnútra. Tie musia dať prednosť chodcom a obmedziť ich na maximálnu rýchlosť 10 kilometrov za hodinu. Odvtedy bolo zavedených ďalších šesť superblokov.

V meste s niekoľkými parkmi a [extrémnou hustotou obyvateľstva](#) sa superbloky ukázali ako efektívny spôsob, ako uvoľniť priestor na ulici pre ďalšie využitie, vrátane nových námestí, verejných miest na sedenie a zelených ciest lemovaných stromami. Rovnako však [čelia odporu](#) motoristov, ktorí v minulosti organizovali demonštrácie na protest proti obmedzeniam automobilov. Ako inak☺

Mesto je presvedčené, že by mohlo uvoľniť 70% svojho súčasného priestoru ciest pre aktívne cestovanie a rekreáciu, ak dosiahne svoju snahu pokryť celú svoju plochu superblokmi, pričom pri tomto procese zníži znečistenie ovzdušia, emisie uhlíka a hluk. Znížiť letné teploty by mohli aj novovysadené stromy. Podľa štúdie zverejnenej v časopise *Environment International* z roku 2019 by úplná realizácia plánu mesta s 503 blokmi mohla zabrániť 667 predčasným úmrtiam ročne .

Použité zdroje:

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/barcelona-s-new-car-free-superblock-will-be-big>

<https://barcelonarchitecturewalks.com/superblocks/>

Plánovanie rozvoja bicyklovania musí byť komplexnejšie

Text: Ján Roháč

Pripravuje sa Plán obnovy, pripravuje sa Partnerská dohoda, pripravujú sa asi aj nejaké finančné nástroje na ministerstve dopravy. V Pláne obnovy aj v Partnerskej dohode sa počíta s rozvojom bicyklovania, na ministerstve zatiaľ nevieme. Dovoľujem si hodiť do diskusie môj pohľad na to, čo by štát pri rozvoji bicyklovania mal podporovať, pretože sa to podľa mňa nevyvíja až tak dobrým smerom. Budem rád, keď tým vyvolám dialóg, keď sa začneme o tme rozprávať.

Ešte poznámka: v texte som sa v záujme zvýraznenia pointy dopustil niekoľkých zjednodušení. Z negatívnych javov, ktoré opisujem, existujú vzácne výnimky, situácie, ktoré opisujem, niekedy nie sú tak čiernebiele. Ale takéto výnimky sú bohužiaľ naozaj iba výnimkami.

Na úvod zhrnutie

Pre začiatok si vyjasníme, aké zdroje k nám prichádzajú.

Plán obnovy je najčastejšie vnímaný ako plán pre „covidový“ Fond pre budúce generácie EÚ (NGF). Načrtáva ho dokument *Moderné a úspešné Slovensko*, ktorý je však vlastne národným integrovaným reformným plánom, predstavujúcim oveľa širší rámec celkového smerovania Slovenska. NGF bude iba jedným z viacerých zdrojov jeho financovania a je preto potrebné venovať mu pozornosť aj z celkového hľadiska, nielen z hľadiska NGF. Investície do cyklodopravy sú v ňom zaradené do *Zelenej ekonomiky* a jej časti *Efektívne investície v doprave*. Navrhuje sa tu vypracovanie plánov priorit pre rozvoj (aj) cyklistickej infraštruktúry, aktualizácia niektorých zákonov (stavebný, EIA, verejné obstarávanie) pre efektívnejšiu prípravu a výstavbu dopravnej infraštruktúry (iste aj tej cyklistickej) no a napokon a výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry.

Cykloturistická infraštruktúra je v Pláne obnovy spomenutá iba úchytom ako súčasť rozvojových plánov mäkkého turizmu v chránených územiach.

Momentálne sa pripravuje (obávam sa, že je to len eufemické pomenovania stranícko-biznisového handlovania, ale dúfam, že sa mýlim) výber priorit Plánu obnovy, ktoré budú navrhnuté Európskej komisii pre NGF, zatiaľ nevieme, či sa cyklodoprava a cykloturistika do tohto výberu dostane.

Partnerská dohoda, ktorá sa pripravuje paralelne s Plánom obnovy, určí, na čo sa použijú „klasické“ štrukturálne fondy EÚ v programovacom období 2021-2027. Cyklistická doprava je v nej zahrnutá a hádam tam už aj zostane. Nachádza sa v *Cieli politiky 2. Ekologickejšia nízkouhlíková Európa* v časti *Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility* a cieľom by malo byť zabezpečenie bezpečnej a kvalitnej cyklodopravnej infraštruktúry a jej integrácie s inými druhmi dopravy a zvýšený podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave. Doplnkovo, ako pridružená investícia k cestám 1. triedy, je cyklodoprava infraštruktúra zaradená aj do *Cieľa politiky 3. Prepojenejšia*

Európa. Konkrétne opatrenia na dosiahnutie týchto cieľov budú bližšie určené až v Operačnom programe Slovensko a zatiaľ sa nejdem púšťať do špekulácií, aké budú.

Cykloturistika v návrhu Partnerskej dohody explicitne spomenutá nie je, ale viem si predstaviť, že jej podpora bude v rámci Cieľa politiky 5. Európa bližšie k občanom možná, samozrejme, ak si ju do svojich integrovaných územných stratégií zaradia kraje či mestá. Priestor na to majú, keďže v rámci tohto cieľa je možné zaradiť turistickú a rekreačnú infraštruktúru.

Programy cezhraničnej spolupráce („interregy“) bývajú tiež tradičným zdrojom financovania najmä cykloturistickej a cyklorekreačnej infraštruktúry (s presahom do cyklodopravy). O ich príprave zatiaľ nemám informácie, ale nepochybujem, že podpora bicyklovania z nich bude tradične možná.

Štátny rozpočet má pre rozvoj bicyklovania špecializovaný nástroj, zákon 151/2019 o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Je v pôsobnosti ministerstva dopravy a zatiaľ bol využitý iba raz, ešte za minulej vlády, evidentne ako súčasť predvolebnej kampane. V tomto roku sa žiadna podpora podľa tohto zákona nekonala. Zákon umožňuje podporu výstavby či rekonštrukcie cyklistickej infraštruktúry (z kontextu vyplýva, že cyklodopravnej aj cykloturistickej) a tiež podporu osvetových a propagačných kampaní. Podľa veľmi kusých informácií sa nádejám, že cyklodopravná infraštruktúra by mohla byť zaradená aj do pripravovaného fondu dopravnej infraštruktúry pod ministerstvom dopravy. Už tradičným podporovateľom cykloturistiky je ministerstvo školstva, ktoré každoročne podporuje nevládou sumou obnovu cykloturistického značenia.

Samosprávne rozpočty, najmä na krajskej úrovni a vo väčších mestách, v posledných rokoch vyčleňujú financie na rozvoj a údržbu cyklodopravnej a cykloturistickej infraštruktúry či už priamo vo svojich rozpočtoch alebo prostredníctvom dopytových výziev.

Na záver úvodu ešte pripomeniem, že to všetko sú len kolónky, ale ešte **nepoznáme sumy, alokácie** v rámci jednotlivých dokumentov, rozpočtov a programov. O tie sa ešte len bude hrať a nebude to hra, naklonená cyklodoprave a cykloturistike, držíme očiavania na skromnejšej strane.

Houston, máme problém!

Ako teda z úvodného sumára vidieť, nejaké peniaze na rozvoj cyklodopravy a snád' aj cykloturistiky budú. Sumy ešte nepoznáme, ale odhadujem (a dúfam), že v najbližších siedmich rokoch to budú stovky miliónov eur. Lenže máme problém – nevieme projektovať a stavať cyklotrasy. Zbytočne si ťukáte na čelo, ak naozaj pôjdu na cyklotrasy také veľké peniaze, tak skrátka pre ne nemáme absorpčnú kapacitu. Nemáme dostatočný počet dobrých projektantov, nemáme úradníkov a policajtov, ktorí veci dôkladne rozumejú, nemáme dáta, nemáme pozemky, topíme sa v papierovačkách, nevieme poriadne kde stavať cyklotrasy... Skrátka, peniaze nie sú všetko a musíme zapracovať aj na iných veciach, ako je asfaltovanie. Deväťciferná suma peňazí nám dáva šancu problém nedostatočnej absorpčnej kapacity a neefektívnosti vyriešiť. Potrebujeme však pri rozvoji bicyklovania myslieť a konať trochu širšie než iba o projektovaní a budovaní cyklotrás. Takže čo s tým?

Asfalt nie je všetko

Samozrejme, najvyššou prioritou investovania ostáva **infraštruktúra**, to nijako nespochybňujem a v tomto článku ani nejdem vysvetľovať, prečo je tomu tak. Všetky tie cyklopruhy, cyklocestičky, cyklomosty a cyklolávky, cykloparkoviská, značené trasy a ďalší „hardware“, ktorý bicykle potrebujú.

Lenže aby sme ich vedeli plánovať a navrhovať dobre, musíme podporovať aj najmenej štyri ďalšie veci.

Vzdelávanie

Kto do toho nevidí, neuverí, ale na Slovensku máme veľký nedostatok projektantov, ktorí vedia dobre navrhnuť cyklistickú infraštruktúru. Nie, nemyslím stavebný projekt cyklocestičky štrk-betón-asfalt-asfalt, ale napríklad správne vedenie trasy mestom, jej správne vedenie dopravným priestorom (ulicou, križovatkou), správne aplikovanie dopravného značenia, bezpečné riešenie detailov a pod. Prax ukazuje, že projektanti buď podceňujú alebo si vôbec neuvedomujú silu detailov. Cyklotrasy cez obrubníky (!), nevenovanie pozornosti rozmerom či distribúcií priestoru, zdanlivo nepodstatným detailom, ktoré sú však nevyhnutným predpokladom bezpečnej a kvalitnej trasy. Je až neuveriteľné, aké paškvily dostávajú pečať autorizovaného projektanta. Výsledkom je, že vysnívaná cieľová skupina mužov a žien vo veku 8 až 80 rokov nielenže nepoužíva bicykel, ale svoje zlé skúsenosti ešte aj zdieľa, čím poškodzuje reputáciu používania bicykla a nahrávajú na smeč tým, ktorí sa dožadujú nových parkovísk namiesto nových cyklocestičiek.

To isté platí aj o úradníkoch a policajných inžinieroch. Obe oči privreté, neochota hádať sa s projektantom či investorom, neznalosť, podcenenie detailov – výsledkom sú stavebné povolenia a kolaudácie nekvalitných až nebezpečných cyklotrás. Nezainteresovanému sa to zdá neuveriteľné, ale „dopravní inžinieri“ na dopravných inšpektorátov polície nemajú žiadne vzdelanie v odbore a veľmi často rozhodujú subjektívne, bez akceptovania odborných názorov a argumentov. Väčšina z nich sú „autičkári“, čo sa prejavuje v ich rozhodovaní, keď formálne v záujme „bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky“ de facto rozhodujú v záujme plynulosti individuálnej automobilovej premávky.

Viac a viac je potrebné učiť urbanistov, územných plánovačov, geografov a ďalších o cyklotopre ako dopravnom móde a o iných súvisiacich veciach, ako je napríklad 15-minútové mesto, safety by urbanism a podobne. Viac a viac je treba prinášať podnety zvonka, učiť sa na úspechoch a chybách iných, chodiť sa pozerať von a pozývať expertov, ktorí už dosiahli úspechy. Nie, nemusí to byť hneď Holandsko či Dánsko (i keď prečo nie?), stačilo by aj Rakúsko, Nemecko a dnes už veru aj Česko, Poľsko a Maďarsko.

Ďalšou špecifickou skupinou sú destinační manažéri a správcovia chránených území. Veľmi často rozhodujú o cykloturistickej infraštruktúre nie na základe odborných faktov, ale subjektívne. Nečudo, u nás sa neštudujú veci ako rekreácia a turizmus v prírode, monitoring a manažment dopadov turizmu, ekonomické prínosy rekreácie a ďalšie veci, na základe ktorých je možné posúdiť vhodnosť či nevhodnosť umiestnenia cykloturistickej trasy.

Nie som odborník na vzdelávacie procesy, ale ak teda hovorím o podpore rozvoja bicyklovania z verejných zdrojov, tak musíme investovať jednak do vysokoškolského vzdelávania a jednak do celoživotného vzdelávania. Možno sa to zdá na dlhé lakte, ale nie je – keby sa napríklad „navrhovanie cyklistických komunikácií“ začalo učiť na inžinierskom stupni v školskom roku 2022/2023, tak jeho absolventi nastúpia do praxe v roku 2025 – a to

bude boom rozvoja cyklodopravy stále ešte iba v začiatkoch. O potrebe celoživotného vzdelávania projektantov, úradníkov či policajtov ani nehovoriac.

Bohužiaľ, žiadne takéto priority a aktivity v draftoch programových dokumentov nevidíme. Naopak, keď som túto prioritu navrhol v odbornej pracovnej skupine počas prípravy kapitoly Plánu obnovy Zelená ekonomika, tak bola odbitá jednou vetou, že to sem nepatrí, to je predsa záležitosť zlepšovania verejnej správy. Že by sme sa rezortizmu naozaj nezbavili?

Procesy

Tu zrejme nemusím veľa písať, mnohí čitatelia vedia – roky trvajúce schvaľovačky, nekonečná byrokracia pri navrhovaní, obstarávaní či reportovaní, neochota úradov a štátnych inštitúcií, nedodržiavanie lehôt a ďalšie útrapy. Je dobrým znakom, že v Pláne obnovy sa nachádza riešenie (zjednodušenie) aspoň niektorých z týchto procesov, ale je potrebné nezaspať na prípadných vavrínoch a dôsledne eliminovať neschopnosť, nekoordináciu a svojvôľu štátu a všade prítomný gold plating. Nedá mi, a opäť spomeniem policajných dopravných inžinierov a ich neschopnosť, našťastie nie všetkých, dodržiavať termíny (čo však môže mať aj objektívne dôvody – je ich málo) či ich svojvoľné zmeny rozhodnutí, takže namiesto toho, aby sa stavali do hlavného prúdu policajti, tak sa im poklonkujú úradníci a projektanti, len aby stíhali termíny a dostali vytúženú, i keď neodbornú okrúhlu pečiatku.

Osobitnou kapitolou sú procesy v eurofondoch,. Tony nepotrebných papierov, mesiace príprav projektov, ktoré napokon nie sú podporené, formalizmus... Pikoškou je aj spôsob posudzovania projektov. Komisia nemôže vylúčiť projekt cyklotrasy, ktorý evidentne nevyhovuje TP085 o navrhovaní cyklotrás, pretože projekt už predsa má stavebné povolenie a teda „iste nemôže mať“ technické nedostatky. Stavebné povolenie však vydali úradníci, o ktorých píšem vyššie, teda bez odborných znalostí ...

Takže zatiaľ čo určité zjednodušenie legislatívy je vo výhľade, mám veľkú obavu, či sa vláda a parlament odvážia zjednodušiť procesy a aj naďalej sa budeme topiť v papieroch a pečiatkach.

Dáta

Chýbajú a/alebo sú ignorované. Cyklistická infraštruktúra sa doteraz neschvaľovala podľa toho, kde je naozaj potrebná, ale podľa toho, kde boli ochotní ju vôbec budovať a splniť formálne kritériá. Tie však nesúviseli s efektivitou verejných zdrojov, s hodnotou za peniaze, ale so schopnosťou získať potrebné pečiatky. Tento prístup je nevyhnutné zmeniť a budovať cyklistickú infraštruktúru tam, kde je naozaj potrebná a/alebo kde je najefektívnejšia. Ak máme obmedzené zdroje – a to my máme – tak ich použiť tam, kde prinesú najväčší efekt alebo vyriešia jasný problém. Preto nám treba skúmať a merať dopravné toky, intenzity, modely. Počty turistov. Počítať dopady na životné prostredie, zdravotný stav, kvalitu života. Verejné peniaze sa musia investovať do kvalitatívnych a kvantitatívnych prieskumov, do získavania dát všetkými dostupnými spôsobmi od manuálneho cez automatické sčítania (áno, tu mám ako autor textu a zároveň predajca sčítačov cyklistov a chodcov konflikt záujmov) až po analýzy pohybov SIM kariet, heatmapy z aplikácií a ďalšie spôsoby, o ktorých zatiaľ dnes ani veľa nevieme. Pre inšpiráciu si môžete pozrieť [analýzu](#), ktorá v rámci projektu Cyclurban na základe pohybu SIM kariet pilotne zistila, kde je treba cyklodopravné trasy a teda kam by mali byť verejné peniaze prioritne určené. Jednoduché, jednoznačné a nespochybniteľné, len na to treba peniaze a vôľu.

Podobne je to s cykloturistikou. Samosprávy a destinační manažéri nevedia zistiť počty, vyčíslieť ekonomické a spoločenské prínosy, trasy sa za verejné peniaze navrhujú nie tak, aby zarábali pre všetkých, ale len pre členov OCR a pod. Získava Banská Štiavnica viac peňazí z ťažby v mestských lesoch alebo z trás Bajkom k tajchom? Nevieme. Tak isto ochranári. Kto z nich vie, koľko bajkerov prešlo za minulý týždeň po tomto traili a teda či je plašenie zveri aktuálnou hrozbou alebo nie?

Integrácia s verejnou dopravou

I keď prvé lastovičky sa už objavujú, považujem nespájanie vlakov a autobusov s cyklodopravou a cykloturistikou za veľkú nevyužívanú príležitosť pre obe strany. Riešenie prvej a poslednej míle bicyklom je win-win situácia pre každého. Je potrebné umožniť obyvateľom, aby sa na stanicu alebo zastávku dostali bezpečne na bicykli a mohli tu bezpečne odložiť na celý deň bicykel. Tak isto je im potrebné umožniť, aby si v cieľovej stanici mohli nechávať druhý bicykel a vytvoriť im bezpečný dojazd do práce (prípadnou alternatívou v cieľovej destinácii sú zdieľané bicykle). Je tiež potrebné umožniť turistom ľahko, lacno a spoľahlivo previezť bicykle vlakom na výlet.

Ale pozor, to neznamená iba samotné odkladanie bicyklov na staniaciach a zastávkach, ale rovnako dôležité sú aj príjazdové trasy na stanicu či zastávku. Bezpečné cyklotrasy zväčšia dojazdovú vzdialenosť na stanicu trikrát oproti chôdzi, čo predstavuje deväťkrát väčšiu zbernú oblasť pre danú stanicu a to stále bez potreby parkovania áut a za malé peniaze. A to je iba jeden z benefitov, je aj niekoľko ďalších.

Úplne ideálnym je spojenie železnice s cykloturistikou. Vlak zásadne zvyšuje atraktivitu regiónu pre návštevníkov na bicykli – samozrejme, ak je schopný bez komplikácií previezť aj väčšie skupiny bicyklov, má dobrý grafikon a motivovaný personál. A to veľmi často nie je realitou.

Bohužiaľ, kapitáni dopravy si buď tieto benefity neuvedomujú alebo ich podceňujú. Často by pritom stačili iba nevelké verejné sumy, nemusí ísť vždy o prvotriednu cyklocestičku, bezpečnú trasu robia i maličkosti – bezpečný prejazd cez križovatku, ochranný cyklopruh, zmena pešieho chodníka na zdieľaný. A samozrejme bezpečné cykloparkoviská.

Bude záver úvodom?

Takže si to zopakujme. Podpora cyklodopravy a cykloturistiky nemôže byť vo verejných dokumentoch plánovaná iba ako podpora vytvárania nových trás. Musí ísť o komplexnejší balík – vzdelávanie tých, ktorí plánujú, projektujú a schvaľujú cyklistickú infraštruktúru, zjednodušenie legislatívy a procesov, získavanie dát a rozhodovanie podľa nich a napokon integrácia s verejnou dopravou. Bez zaradenia týchto komponentov bude rozvoj bicyklovania oveľa pomalší a urobí sa podstatne menej.

A pritom tém na diskusiu je ešte viac. Napríklad faktické opomenutie infraštruktúry pre cykloturistiku. Je síce v plánoch nepriamo ponechaná, ale považujem to za nevyužitú príležitosť. Patrí medzi tie najzelenejšie zelené ekonomiky a pre niektoré regióny, napríklad južný Zemplín, Hont a ďalšie, môže byť cykloturistika game changerom. Išlo by pritom o zlomok iných opatrení a hodnota za peniaze by mohla byť obrovská.

Nedostatkom dnešného plánovania je napríklad aj úplne opomenutie rekreačnej cyklistiky ako kategórie. Vníname, že za posledné roky sa (konečne) začalo investovať do cyklistickej infraštruktúry, ale pritom výrazne prevažujúca časť týchto investícií nešla do cyklodopravy alebo cykloturistiky, ale do infraštruktúry pre rekreačnú cyklistiku. Nič proti tomu, je potrebná a užitočná a využívajú ju tisíce ľudí (vrátane mňa), ale nenazývajte to investíciami do cyklodopravy a cykloturistiky. Radšej priznajme farbu, začnime reakreačnú cyklistiku zreteľne oddeľovať a upravme podľa toho plány a štruktúru zdrojov.

Takýchto tém je zrejme viac a bolo by dobre, keby o nich odborná verejnosť diskutovala. To je aj cieľom tohto článku – vyvolať diskusiu, ktorá povedie k lepšiemu využívaniu dostupných zdrojov.

Ak vás téma zaujala, môžete k nej diskutovať pod článkom na:

<https://www.cyklodoprava.sk/planovanie-rozvoja-bicyklovania-musi-byt-komplexnejšie/>



PLÁNOVANÁ CYKLISTICKÁ TRASA SLIAČ – ZVOLEN – HRONSKÁ DÚBRAVA MÁ UŽ SVOJU TRASU.

Text: Radovan Červienka

Jedno z dôležitých centier v Banskobystrickom kraji je aj mesto Zvolen. V súčasnosti nie je ale mesto prepojené zo žiadnej strany bezpečnou cyklistickou infraštruktúrou, čo vyvíja tlak na využívanie individuálnej dopravy a tým väčšiu záťaž na ekológiu. Aby sa toto eliminovalo, Banskobystrický samosprávny kraj začal študovať možnosti prepojenia miest pomocou cyklistických komunikácií. Jednou z takých je aj prepojenie Sliač – Zvolen – Hronská Dúbrava.



Navrhovaná cyklistická komunikácia bola rozdelená na niekoľko úsekov.

Úsek A (rodinná cyklocestička)



V súčasnosti je medzi Sliačom a Zvolenom realizovaný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v šírke 2,50m. Pôvodne daná časť mala slúžiť len cyklistom (teda mala to byť len cyklistická cestička). V súčasnosti daná komunikácia nevyhovuje nie len slovenskej legislatíve ale aj kapacite (trasa je významne vyťažená a dochádza tam ku stretom).

V rámci riešenia daného problému boli predložené mnohé varianty riešenia. Z hľadiska rokovania sa odporúča variant s realizáciou cyklistickej cestičky v spodnej časti hrádze s dostatočnou šírkou.

Úsek B (Priemyselný park Sliač)



Priemyselný park sa nachádza na začiatku mesta Sliač v smere od Zvolena.

V mieste napojenia priemyselného parku sa plánuje okružná križovatka.

V území je plánovaná preložka cesty III. triedy, ktorá by mala „dopravne odbremeniť“ centrum mesta Sliač. V zmysle zadania je prepojiť navrhovanú okružnú križovatku s cyklistickou komunikáciou na hrádzi.

Dané prepojenie je riešené dvomi variantami:

Variant B1 (v trase plánovanej preložky cesty III. triedy)



Chodník pre chodcov a cestička pre cyklistov sú vedené po jednotlivých stranách preložky cesty III. triedy.

Variant B2 (popri ceste I. triedy a následne na hrádzu)



Chodník pre chodcov a cestička pre cyklistov sú vedené popri ceste I/69 a následne popri malej hrádzi k trase A

Úsek C (Hypernova)

V súčasnosti je rodinná cestička ukončená pri súčasnej MK. Jej nepokračovanie a nevyriešenie kolízneho bodu spôsobuje, že cyklisti nebezpečne križujú komunikáciu.



Riešenie územia je niekoľkých variantoch a to či už križovaním cesty alebo vedenia cyklistov popod most.

úsek D (Zvolen, Západ-Tepličky)

Vedenie trasy obsluhuje najväčšie sídlisko vo Zvolene, Zvolen Západ-Tepličky.



Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov je po súčasnej hrádzi s tým že sa dobudujú chýbajúce úseky (spolu s hrádzou). Súčasťou je aj rekonštrukcia osvetlenia či napojenie na súčasné trasy v meste.

Úsek E (III/2452)

Trasa prepája hrádzu so železničnou a autobusovou stanicou Zvolen.

Návrh vedenia je riešený v dvoch variantoch s tým že sa odprúča vedenie v pruhoch, nakoľko cesta III. triedy je dostatočne široká.

Úsek F (Červený medokýš)

Vedenie trasy spája Zvolen s turisticko-náučnou oblasťou Červený medokýš (a najväčším hradom na Slovensku – Pustý hrad).



Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov samostatnou cestičkou a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii.

Úsek rieši aj prepojenie trasy s lokalitou Pustého hradu a to pomocou mostu ktorý bude výst'ovať pri červenom medokyši .

Prepojenie na lokalitu Červený medokýš zabezpečí prepojenie na:

Pustý hrad, jeden z najstarších ranostredovekých hradov na Slovensku, je situovaný v dvoch výškových úrovniach (dolný a horný hrad) okrajového pásma Javoria nad Zvolenskou kotlinou, na okraji mesta Zvolen.

Hrad Peťuša sa nachádza v katastrálnom území obce Ostrá Lúka (2 km severovýchodne od obce) a leží v geomorfologickej oblasti Slovenské stredohorie na pomedzí celkov Javorie a Pliešovská kotlina. Priamo z hradu Peťuša je výhľad na západnú časť tzv. Dončovho hradu Horného Pustého hradu (vzdialenosť vzdušnou čiarou je približne 2 km) a okolité pohoria: Kremnické vrchy zo severozápadu, Štiavnické vrchy zo západu a Javorie z juhovýchodu

prameň Červený medokýš

Prameň minerálnej vody sa nachádza na ľavom brehu rieky Hron. Pri sútoku Hronu a bezmenného potôčika, cca 100 m od skupiny rekreačných chát. Prameň minerálnej vody bol v r. 1998 upravený novým dreveným altánkom. Prameň sa využíva na pitné účely [8]. Prameň bude slúžiť následne pre cyklistov a chodcov.

Úsek G (Budča)

Vedenie trasy spája Zvolen s cestou III. triedy smerujúcou do obcí Budča a Ostrá Lúka. Trasa je navrhnutá v dvoch variantoch s tým že odporúčaný variant je riešený po pozemkoch ktoré nie nemajú problém s vysporiadaním :

Úsek H (Ostrá Lúka)

Vedenie trasy spája cestu III. triedy smerujúcou do obcí Budča a Ostrá Lúka s miestom možného napojenia cyklotrasy Štiavnická Anča a prepojenie do obcí H. Breznica. Z navrhovaných variantov sa odporučil variant s využitím súčasnej obslužnej komunikácie.

Úsek I (Hronská)

Vedenie trasy spája úsek H s obcou Hronská Dúbrava, resp. Hronská Breznica. Návrh je riešený v dvoch variantoch. Ide o najzložitejší úsek celej trasy.



Variant I1 (vedenie popri Hrone)

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov popri Hrone.

Variant I2 (Vedenie cestičky pre cyklistov cez Hronskú Breznicu)



Jednotlivé úseky sú všetky realizovateľné samostatne a nie je možné stanoviť, ktorý je prednejší, nakoľko všetky majú svoje špecifické pokrytie územia. Snaha o ich umiestnenie je taká aby zabezpečovali čo najkomfortnejšiu jazdu cyklistom.

Je neprehliadnuteľné, že vybudovaním daných cyklistických komunikácií sa nie len zabezpečí väčšia bezpečnosť pre cyklistov, ale aj vysoký rozvoj územia z hľadiska ekonomického (prilákanie množstva atrakcií po trase) a turistického (cyklotrasa sprístupní množstvo kultúrnych pamiatok ale aj obcí) rozvoja.

Pri návrhu boli dodržané všetky prvky technického predpisu TP085. Projektovú dokumentáciu zabezpečil víťaz verejného obstarávania DOPRAVOPROJEKT a.s. Banskobystrický kraj bude pokračovať v danej dokumentácii ďalšími stupňami.



Nové úseky cyklocestičky v Trnave. Foto: Peter Bročka



V Banskej Bystrici chceli oddeliť parkujúce autá od cyklocestičky. Osadené zábradlie však vydržalo len veľmi krátko. Poprosíme viac rešpektu!

Zdroj: OČI BB

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo 11 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.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne alebo dvojmesačne.

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

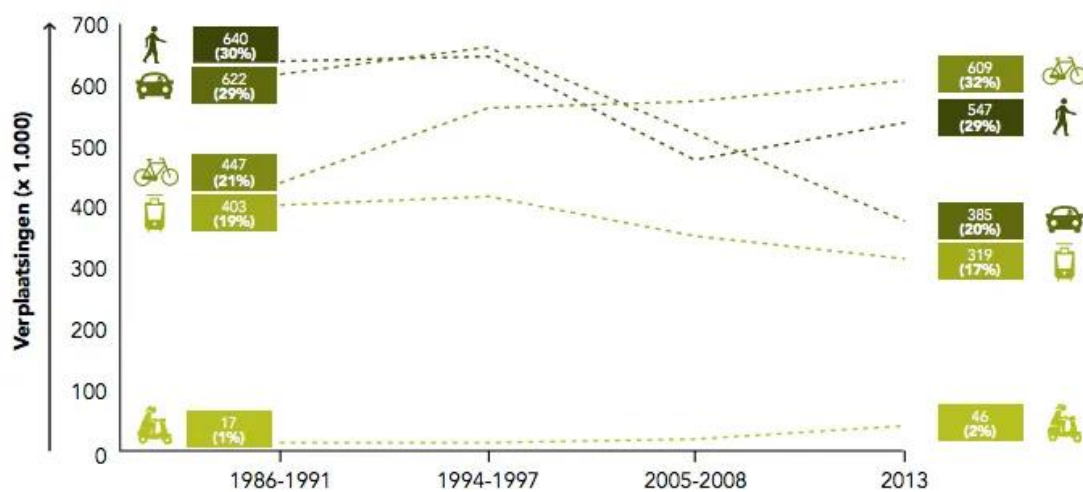
Redakcia:

Marián Gogola – šéfredaktor

Radovan Červienka –redaktor

Martin Bolo – redaktor

Ján Roháč - redaktor



↳ Aantal verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag naar vervoermiddel, 1986-2013 (tussen haakjes is modal split weergegeven)

30 rokov dozadu dominovali v Amsterdame autá, dnes sú to už bicykle.

Zmena je vždy možná!

Zdroj: Urban cycling institute