



**KI
RA** KRAJSKÁ
INOVAČNÁ
ROZVOJOVÁ
AGENTÚRA

**TT
SK** TRNAVSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ

DO PRÁCE NA BICYKLI 2022

**DOPRAVNÉ SPRÁVANIE
ÚČASTNÍKOV KAMPANE
V TRNAVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI**



Tento materiál vznikol za účelom spracovania dát
zozbieraných počas kampane Do práce na bicykli
v júni roku 2022 na území Trnavského samosprávneho kraja.

Publikáciu spracovala:

Krajská inovačná a rozvojová agentúra (KIRA, n. o.)

Vydanie: **Január 2023**

Autor: **Roland Németh**

Text prešiel jazykovou úpravou.





Obsah

Obsah	3
Predslov	4
Úvod	6
Výsledky.....	8
Dunajská Streda	13
Galanta.....	15
Sládkovičovo	17
Sereď	19
Trnava	21
Hrnčiarovce nad Parnou.....	23
Jaslovské Bohunice	25
Hlohovec	27
Piešťany	29
Vrbové.....	31
Senica.....	33
Skalica	35
Záver	37
Zoznam príloh	38
Zdroje	40



Držíte v rukách publikáciu, ktorá je zatiaľ unikátom v rámci samosprávnych krajov na Slovensku. Celoslovenská kampaň Do práce na bicykli priniesla v roku 2022 rekordné množstvo dát - viac než štvrt' milióna zaznamenaných jász na bicykloch a ďalšie desaťtisíce ciest pešo a verejnou dopravou.

Na území nášho kraja sa do celoslovenskej kampane DPNB zapojilo 12 miest a obcí. Evidovanie svojich ciest, popis zvyklostí veľkej vzorky obyvateľov používajúcich bicykel, chôdzu, verejnú dopravu na denné dochádzanie do práce ukazuje samosprávam, aké trasy ich obyvatelia využívajú pri dennom dochádzaní do práce. Rozumné mestá a obce môžu tieto údaje využiť pri komplexnom plánovaní dopravy, vrátane cyklistickej infraštruktúry.

Ako poďakovanie za snahu prispieť k rozvoju udržateľnej dopravy sa Úrad Trnavského samosprávneho kraja rozhodol zakúpiť a spracovať dáta pre všetky zúčastnené mestá a obce v našom kraji. Verím, že aj vďaka spracovaným dátam sa im podarí nájsť a urobiť čo najefektívnejšie rozhodnutia v prospech udržateľnej mobility a vytvoriť tak lepšie mestá pre ľudí.

Zároveň však dávam do pozornosti aj Štúdiu rozvoja cyklistickej dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji, ktorá na základe analýzy reálnych dát o stave a pohybe obyvateľov navrhuje koncentrovať výstavbu nových cyklotrás do intravilánov a okolia miest tak, aby bola ekonomicky efektívna a spoločensky užitočná. Ide o prvý materiál na Slovensku, ktorý kladie dôraz na princípy hodnoty za peniaze s cieľom dokázať finančnú efektívnosť a návratnosť cyklistickej dopravy. V spojitosti týchto dvoch publikácií dostanú mestá a obce odpovede na otázky: „Kde stavať efektívne cyklotrasy, ktoré ulice alebo križovatky sú najviac využívané?“ Tieto miesta majú potenciál na investície, ktoré môžu byť financované napríklad z Plánu obnovy alebo Operačného programu Slovensko.

Silvia PROKOPOVÁ

Cyklokoordinátorka Trnavského samosprávneho kraja



V posledných rokoch sa na Slovensku objavujú menej tradičné možnosti na získanie dát o cyklistickej doprave, ktoré pred piatimi či desiatimi rokmi absentovali. Jednou z nich je kampaň Do práce na bicykli, počas ktorej vznikne cenná databáza údajov o správaní bicyklujúcich obyvateľov v mestách a obciach. Dáta z kampane spolu s dátovou službou Strava Metro a zvyšujúcim sa počtom inteligentných systémov zdieľaných bicyklov a automatických ščítačov cyklistov majú potenciál prispievať k vytvoreniu komplexnejšieho obrazu o cyklistickej doprave najmä v intravilánoch miest, čím im poskytujú možnosť na presadenie opatrení založených na skutočnostiach. Zároveň aplikácie Do práce na bicykli a Strava monitorujú celú trasu presunu svojich používateľov a generujú všestranné lokalizačné dáta. Ich kombinácia s dátami o dochádzaní obyvateľov za prácou alebo do školy nám vytvára príležitosť na presnejšie odhadnutie a poznanie cyklodopravných tokov nielen v intravilánoch, ale aj medzi jednotlivými mestami a obcami.

Roland NÉMETH

Úsek cyklokoordinátorky Trnavského samosprávneho kraja



Úvod

Do práce na bicykli (DPNB) je národná kampaň na podporu rozvoja nemotorovej, predovšetkým cyklistickej dopravy v mestách a obciach na Slovensku. Jej hlavným cieľom je vyzvať samosprávy, aby zabezpečili lepšie a kvalitnejšie podmienky pre ekologické druhy dopravy. Takisto sa zameriava na motiváciu zamestnávateľov, aby vytvárali vhodné podmienky pre bicyklujúcich zamestnancov a zvyšovali podiel tých, ktorí používajú bicykel ako hlavný dopravný prostriedok na každodennej báze. Za zrodом tejto publikácie stojí podobná myšlienka, motivovať samosprávy v Trnavskom kraji aby sa aktívnejšie zapájali do aktivít týkajúcich sa oblasti udržateľnej mobility. Jej hlavným cieľom je poukázať na možnosti používania lokalizačných údajov z kampane za účelom efektívnejšieho plánovania a navrhovania jednotlivých riešení v prospech cyklistickej dopravy.

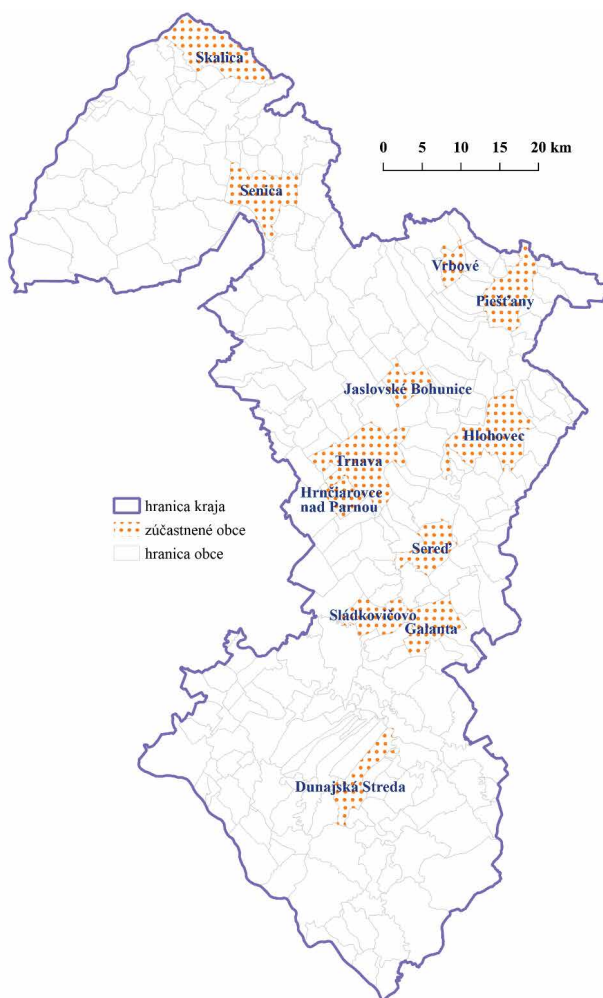
V roku 2022 sa do 9. ročníka kampane zapojilo z Trnavského kraja celkovo 12 miest a obcí (Mapa 1). Z jednotlivých samospráv zaznamenali účastníci kampane počas júna na svojich bicykloch 35,5 tisíc jász. Ďalších takmer 6-tisíc ciest realizovali pešou a verejnou dopravou, avšak vzhľadom na veľkosť jednotlivých vzoriek budeme podrobnejšie analyzovať iba cyklistickú dopravu.

Údaje o jazdách účastníkov kampane predstavujú jedinečný zdroj informácií o cyklistickej doprave, pretože samosprávy dostanú do rúk okrem tradičného manuálneho sčítania a automatických sčítačov ďalšiu metódu na získanie prehľadu o intenzite cyklistov na svojich územiach. Silnou stránkou a veľkou výhodou týchto údajov je, že okrem intenzity podrobnejšie vyjadrujú aj časové a priestorové charakteristiky jász bicyklujúcich obyvateľov (napr. presný čas a deň dochádzky, GPS trasa jász, adresa miesta pobytu a práce), čo by malo byť pre vedenie samospráv kľúčové pri určovaní priorít, plánovaní a navrhovaní cyklistickej infraštruktúry. Síce stále nemôžeme hovoriť o celkovom stave cyklo dopravy v mestách a obciach, keďže do kampane sa zapojili len niektorí



zamestnávateľa Trnavského kraja, ale na druhej strane 35,5 tisíc realizovaných jász predstavuje dostatočne veľkú reprezentatívnu vzorku, ktorá motiváciou ďalších samospráv a zamestnávateľov môže v ďalších ročníkoch narastať. Viac zapojených účastníkov, zamestnávateľov a miest znamená hodnotnejšie, rozsiahlejšie a použivateľnejšie dáta. Avšak pomer počtu realizovaných jász na celkový počet obyvateľov nie je vo všetkých mestách rovnaký, preto ani výpovednú hodnotu dát nemožno považovať za rovnakú. Musíme si uvedomiť, že v meste, v ktorom žije 10 000 obyvateľov bude mať 500 uskutočnených jász inú váhu ako 5 000 jász. Uvedenú skutočnosť odporúčame zohľadniť aj pri pohľade na výsledky z jednotlivých samospráv.

Na priestorové aspekty správania sa účastníkov kampane poukazujú tzv. heatmapy a grid kartogramy, ktoré boli spracované pre každú zapojenú samosprávu na základe GPS trás a adries začiatočných a cieľových miest jednotlivých jász. Ukazovatele, ako počet jász podľa jednotlivých dní v týždni, resp. vzdialenosti sú vyjadrené pomocou grafov a tabuliek na úrovni Trnavského kraja a jednotlivých miest a obcí v kraji.



Mapa 1: Mestá a obce zúčastňujúce sa v kampani Do práce na bicykli na území Trnavského kraja (spracované autorom).



Výsledky

Bilanciou Trnavského samosprávneho kraja v rámci kampane Do práce na bicykli v roku 2022 je 1 577 účastníkov, 460 zaregistrovaných tímov, 35,5-tisíc jázď a viac ako 238-tisíc najazdených km z 12 miest a obcí. Z pohľadu celoslovenskej súťaže samosprávnych krajov sa Trnavský samosprávny kraj umiestnil vo všetkých ukazovateľoch na štvrtom mieste (Tab. 1).

Tabuľka 1: Výsledky celoslovenskej súťaže na úrovni samosprávnych krajov
(zdroj: interné údaje OCI BB, dopracenabicykli.eu, spracované autorom).

Názov kraja	Počet jázď	Najazdených km	Najazdených km na obyvateľa
Banskobystrický kraj	15 947	108 564	0,17
Bratislavský kraj	46 708	409 659	0,61
Košický kraj	13 612	85 428	0,11
Nitriansky kraj	29 125	194 425	0,29
Prešovský kraj	22 391	149 179	0,18
Trenčiansky kraj	36 583	302 345	0,52
Trnavský kraj	35 575	238 653	0,42
Žilinský kraj	54 380	380 954	0,55

Z hľadiska celoslovenskej súťaže samospráv je veľkým pozitívom, že viaceré mestá z Trnavského kraja dosiahli výborne výsledky. Najväčší úspech zaznamenal jednoznačne Hlohovec s 2. miestom v súťaži. Okrem Hlohovca sa v TOP 10 umiestnila aj Trnava, v TOP 20 Sereď a Vrbové. V kategórii absolútny počet realizovaných jázď sa jednoznačne vedúcou samosprávou na území Trnavského kraja stala Trnava. Hlohovec vynikol vo viacerých kategóriách, ale najviac v počte realizovaných

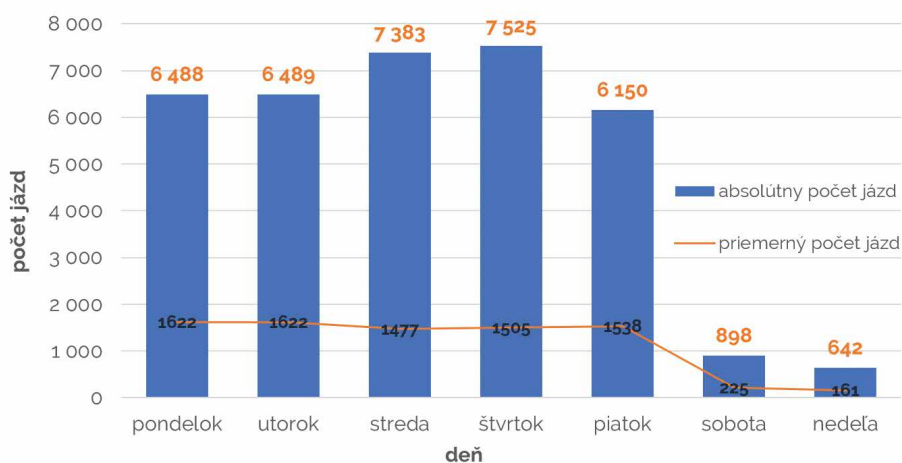


Tabuľka 2: Výsledky celoslovenskej súťaže na úrovni samospráv v Trnavskom kraji
(zdroj: interné údaje OCI BB, dopracenabicykli.eu, spracované autorom).

Názov samosprávy	Počet jász	Počet jász na obyvateľa	Najazde-ných km	Najazdených km na obyvateľa	Umieste-nie v súťaži
Dunajská Streda	955	0,04	6078,63	0,27	63
Galanta	2354	0,16	13594,79	0,90	22
Hlohovec	7552	0,36	51416,38	2,44	2
Hrnčiarovce nad Parnou	307	0,14	1594,36	0,71	47
Jaslovské Bohunice	409	0,17	6104,62	2,58	27
Piešťany	2630	0,10	20791,45	0,77	31
Senica	2089	0,10	6118,35	0,30	45
Sereď	3150	0,21	18563,15	1,21	14
Skalica	842	0,06	6330,38	0,42	60
Sládkovičovo	786	0,15	3228,70	0,62	35
Trnava	13104	0,20	96961,87	1,50	8
Vrbové	1397	0,24	7870,35	1,33	16

jász na obyvateľa (Tab. 2). Jaslovské Bohunice sa v rámci celoslovenskej súťaže umiestnilo na 3. mieste v kategórii najazdených km na obyvateľa.

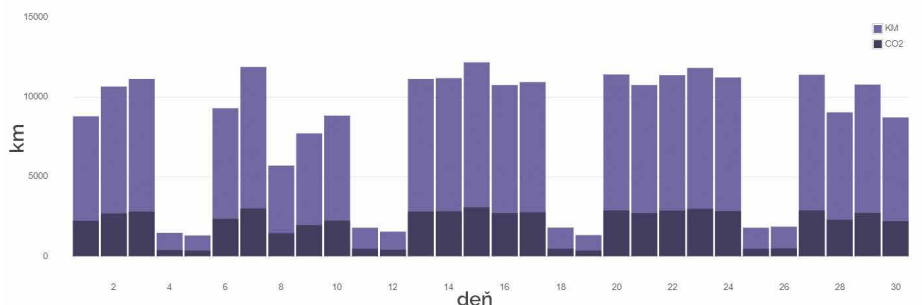
Počas jednotlivých pracovných dní v týždni jazdili účastníci kampane v Trnavskom kraji do práce v priemere veľmi vyrovnané. Rozdiel medzi najpopulárnejším a najmenej populárnym dňom bolo 145 jász. Najviac jász (1622) sa priemerne uskutočnilo v pondelok a utorok, naopak najmenej (1477) v stredu. Priemerný denný počet jász spolu s víkendami dosiahol takmer 1 200. V absolútnych počtoch sa najviac jazdilo do práce v stredu a štvrtok, ale je to výsledkom toho, že v júni sa tieto dni vyskytli až 5-krát, kým ostatné iba 4-krát (Graf 1).



Graf 1: Počet realizovaných jász účastníkov kampane v Trnavskom kraji podľa dní
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Z vývoja počtu najazdených km a ušetrených CO₂ vyplýva, že cyklistická doprava bola populárnejšia v druhej polovici júna (Obr. 1). Síce nepoznáme dôvody, prečo sa od polovice júna zmenilo dopravné správanie účastníkov kampane, ale predpokladáme, že jedným z hlavných činiteľov bolo počasie. Počas prvých dvoch týždňov sa totiž viackrát vyskytlo daždivé počasie, čo jednoznačne negatívne vplýva na počet cestujúcich bicyklom. Absolútne najviac, viac ako 12-tisíc km bolo najazdených 15. júna (streda). Približne 1,2 až 1,8-tisíc km realizovali účastníci kampane počas víkendových dní. Spomedzi jednotlivých pracovných dní bol najmenej populárny 8. jún (streda), kedy okrem dažďa sa vyskytol aj silný vietor (Meteoblue 2022).



Obrázok 1: Vývoj počtu najazdených km a ušetrených CO₂ v Trnavskom kraji (zdroj: dopracenabicykli.eu, upravené autorom).

Ďalším ukazovateľom, ktorý nám umožňuje lepšie pochopiť fungovanie cyklistickej dopravy v kraji, je dĺžka jednotlivých jazd vykonaných medzi miestami pobytu a práce zapojených jednotlivcov. Je pozoruhodné, že až 60% presunov bolo kratších ako 5 km a ochota ľudí používať bicykel rastúcou vzdialenosťou postupne klesla. Tento fakt iba potvrdzuje význam cyklistickej dopravy, ktorá je druhom dopravy na krátke vzdialenosti. Avšak priemerná dĺžka presunov bola 6,7 km, čo odzrkadľuje aj fakt, že viac ako 2-tisíc jazd (6%) bolo dlhších ako 20 km (Graf 2). K tomu výrazne prispievali účastníci kampane, ktorí sú vášniví cyklisti, u ktorých vzdialenosť hráva menšiu rolu, resp. jednotlivci, ktorí chcú uspieť v súťaži a preto necestujú do práce vždy po najkratšej trase.



Graf 2: Počet jazd účastníkov kampane v Trnavskom kraji podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Medzi zamestnávateľmi, ktorých zamestnanci najfrekventovanejšie používali bicykle na každodenné dochádzanie za prácou zaraďujeme Bekaert Hlohovec, a.s., Plastic Omnium Auto Exteriors, s.r.o, Saneca Pharmaceuticals a. s (Hlohovec), Trnavský samosprávny kraj, Johns Manville Slovakia, a.s., Mesto Trnava, ZF Slovakia, a.s. (Trnava), I.D.C. Holding, a.s. (Sereď), Slovenské elektrárne, a.s. (Jaslovské Bohunice), SEMIKRON, s.r.o. (Vrbové) (Tab. 3).

Výstupmi kampane sú okrem kvantitatívnych údajov aj hlásenia o nedostatkoch na komunikáciách v jednotlivých mestách a obciach (Obr. 2). Tieto hlásenia sú prospešnou informáciou pre samosprávy, aby urobili vhodné opatrenia v prospech bezpečnosti, komfortu a plynulosti cyklistickej dopravy na tých úsekoch, kde sa vyskytuje určitá dočasná alebo trvalá prekážka, negatívny jav, resp. nedostatok. Ako príklad uvádzame hlásenia z Trnavského kraja, ktoré boli nasledujúce:

- „Neupravená cesta z Koplotoviec k napojeniu na cyklotrasu“ (Hlohovec)
- „Veľmi frekventovaná cesta pre autá“ (Piešťany)
- „Osvetlenie prechodov pre chodcov“ (Hlohovec)
- „Cesta po krajnici hrboľatá“ (Hlohovec)
- „Vyasfaltovanie cesty“ (Hlohovec)
- „Rozbitá cesta a chýbajúce chodníky“ (Hlohovec)
- „Cesta vo veľmi zlom stave“ (Jaslovské Bohunice)
- „Spadnutý strom“ (Jaslovské Bohunice)
- „Úzky prechod popri železničnej trati cez most“ (Hlohovec)
- „Strmý zjazd z hrádze“ (Hlohovec)
- „Práce pri ceste a čiastočne na ceste“ (Sládkovičovo)
- „Rozbitá cesta“ (Hlohovec)
- „Zarastený chodník“ (Trnava)
- „Trčiaci roxor“ (Hlohovec)

Tabuľka 3: Najaktívnejší zamestnávateľa v Trnavskom kraji podľa počtu realizovaných jázd (zdroj: dopracenabicykli.eu, spracované autorom).

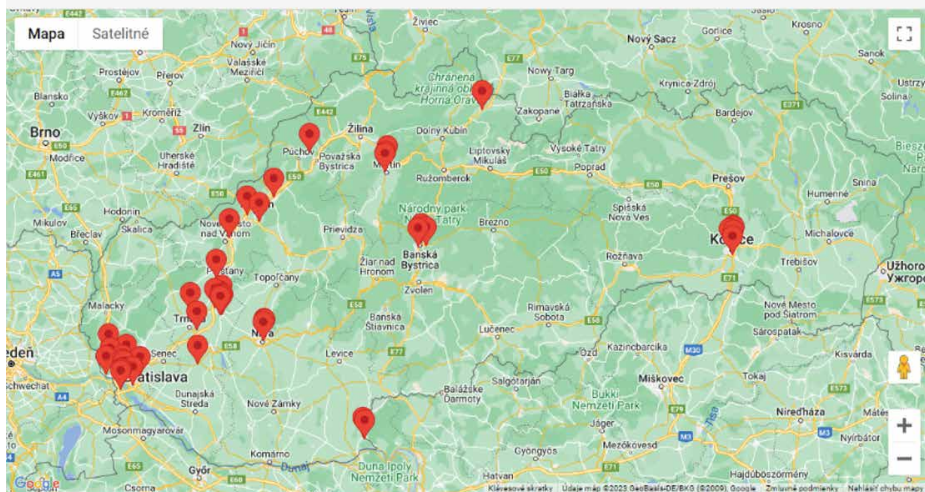
Poradie	Zamestnávateľ	Počet jednotlivcov	Počet jázd	Najazdených km	CO2 (kg)
1.	Bekaert Hlohovec, a.s.	77	2015	14980,94	3874
2.	Plastic Omnium Auto Exteriors, s.r.o.	65	2007	10773,23	2765
3.	Trnavský samosprávny kraj	116	1929	7992,66	5470
4.	I.D.C. Holding, a.s.	75	1889	8705,83	2220
5.	Johns Manville Slovakia, a.s.	69	1757	20294,71	5163
6.	Slovenské elektrárne, a.s.	61	1419	19092,37	4933
7.	SEMIKRON, s.r.o.	52	1280	7620,87	2271
8.	Mesto Trnava	52	1204	3078,26	1268
9.	ZF Slovakia, a.s.	45	1089	5579,56	1568
10.	Saneca Pharmaceuticals a. s.	41	1075	6618,06	1724



Hlásenia



Vytvorte hlásenie o nedostatku na cyklotrase, ceste či chodníku! Označte problémové miesto v mapke (ideálne pridajte aj fotku), a my po skončení kampane odovzdáme podnet vášmu mestu, aby mohlo zrealizovať nápravu.

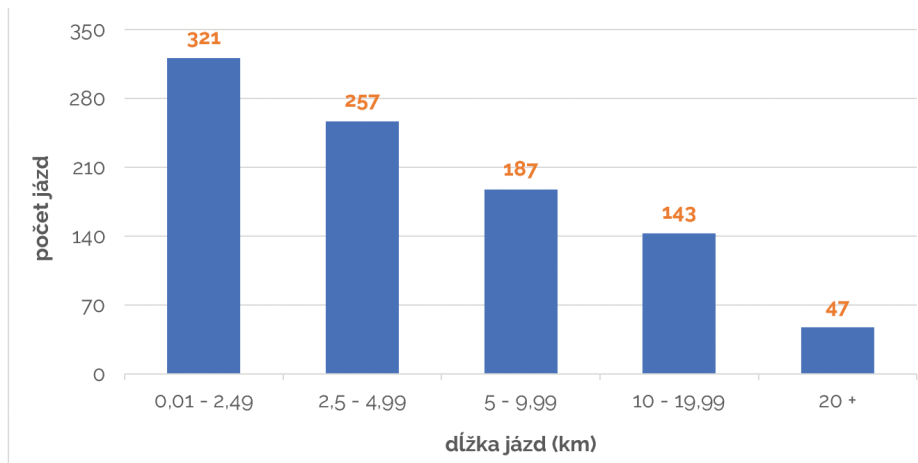


Obrázok 2: Hlásenia účastníkov kampane o nedostatkoch na území Slovenska (zdroj: dopracenabicykli.eu).



Dunajská Streda

Mesto Dunajská Streda ako jediná zapojená samospráva z okresu Dunajská Streda sa zúčastnila súťaže s 50 účastníkmi, ktorí počas júna absolvovali na bicykli viac ako 950 ciest. Viac ako 30% z nich sa uskutočnilo na krátke vzdialenosti (do 2,5 km) a malo vnútromestský charakter. Ďalšie intenzívnejšie väzby existovali medzi okresným mestom a okolitými obcami vo vzájomnej vzdialenosti do 10 km (Graf 3). Medzi tieto obce patria predovšetkým Kútníky, Malé Dvorníky, Vrakúň a Dunajský Klátov. Presuny presahujúce dĺžku 10 km sa realizovali v najväčšom počte z Dolného Štálu. Priemerná dĺžka jedného presunu vychádzala na 6,4 km, čo je takmer rovnaká hodnota ako priemer Trnavského kraja.



Graf 3: Počet jazd účastníkov kampane v meste Dunajská Streda podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 2: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Dunajská Streda (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



0 200 400 600 800 m



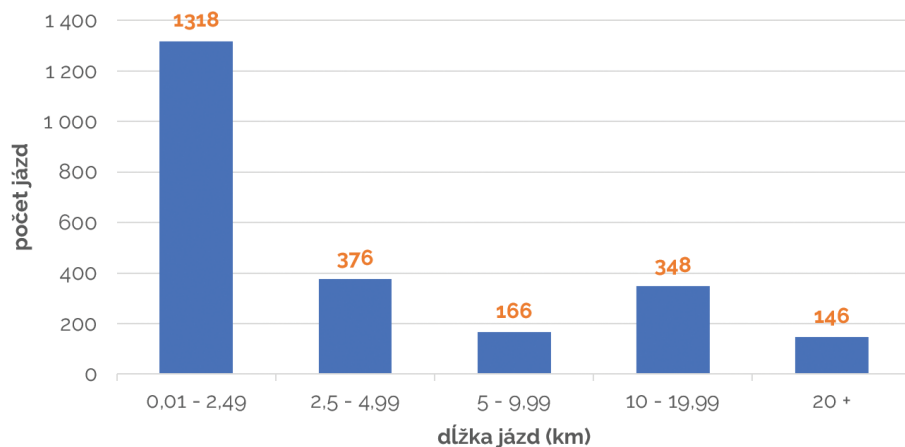
Mapa 3: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Dunajská Streda
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

Najintenzívnejšie využívané ulice v meste boli Hlavná ulica, Gabčíkovská cesta, Malodvornícka cesta, Povodská cesta a Jilemnického ulica (Mapa 2). Zamestnávateľia, ktorí realizovali najvyšší počet jász sú Základná škola Jilemnického 204/1 (Jilemnického), METRANS /Danubia/, a.s. (Povodská cesta), Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s. (Kračanská cesta), Súkromné gymnázium s vyučovacím jazykom maďarským (Smetanov háj) a ČOV Gabčíkovo. Najviac ciest malo začiatok a koniec v blízkom okolí sídel vymenovaných zamestnávateľov (Mapa 3).

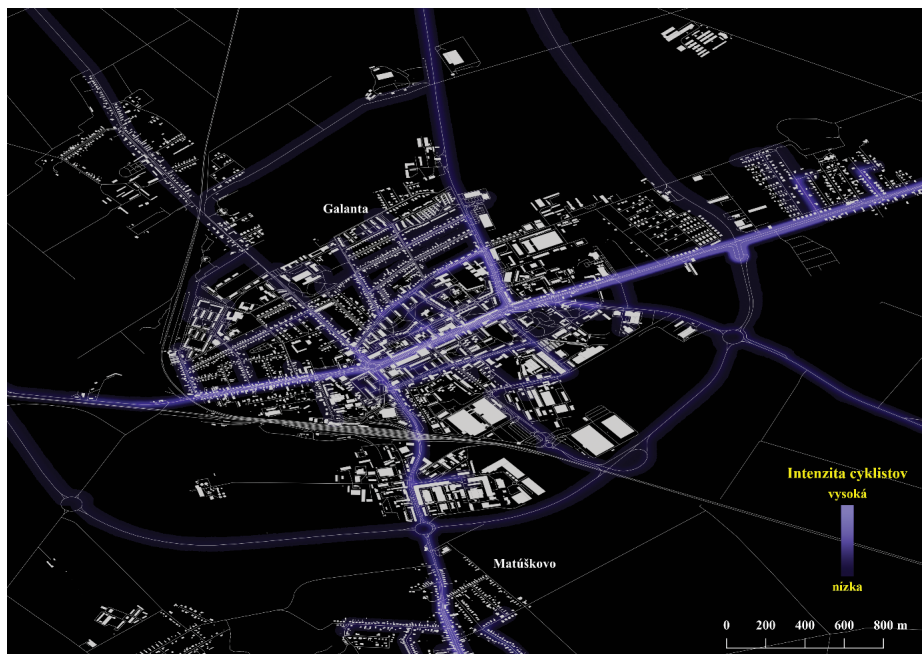


Galanta

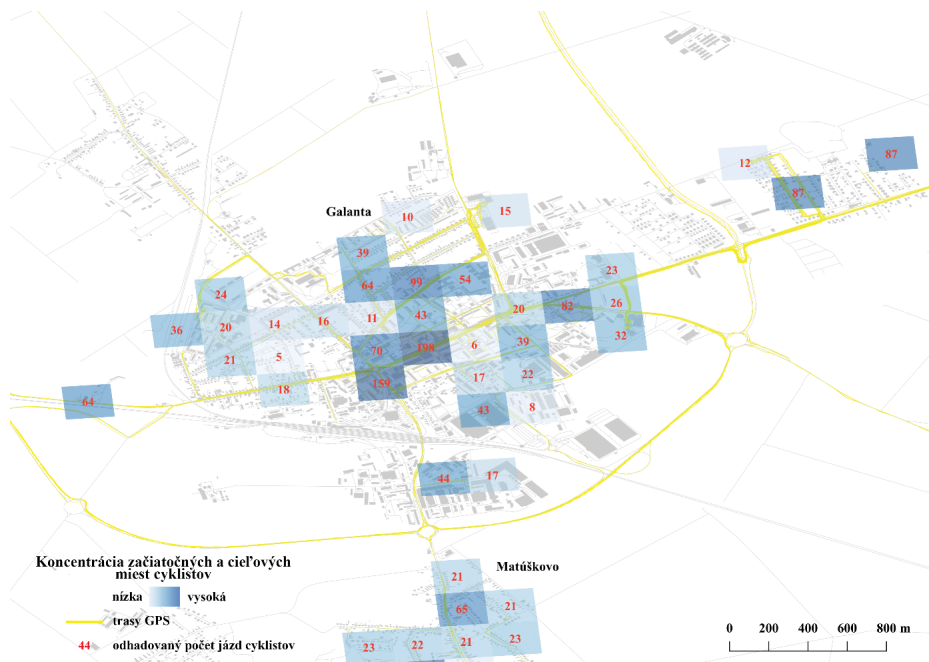
Mesto Galanta reprezentovalo v kampani 102 účastníkov, ktorí za mesiac používali svoje bicykle na prekonanie vzdialenosti medzi miestami pobytu a práce vyše 2 350-krát. Približne 60% ciest bolo vykonaných vo vnútromestskom, resp. vnútroobecnom prostredí, keďže pod Galantou sa prihlásili do súťaže aj viacerí zamestnávateľi z Matúškova. Počet jazd na dlhšie vzdialenosti už výrazne poklesol v porovnaní s vnútromestskými presunmi (Graf 4). V dĺžke 2,5 - 10 km sa uskutočnili jazdy najčastejšie medzi dvojicami Galanta - Matúškovo, Galanta - mestská časť Kolónia. Vzťahy okresného mesta s Gáňom a Sládkovičovým boli už menej intenzívne. Pozoruhodné je ochota účastníkov realizovať cesty nad 10 km v podobnom počte ako cesty v rozmedzí 2,5 - 10 km.



Graf 4: Počet jazd účastníkov kampane v meste Galanta podľa dĺžky presunov
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 4: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Galanta
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 5: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Galanta (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

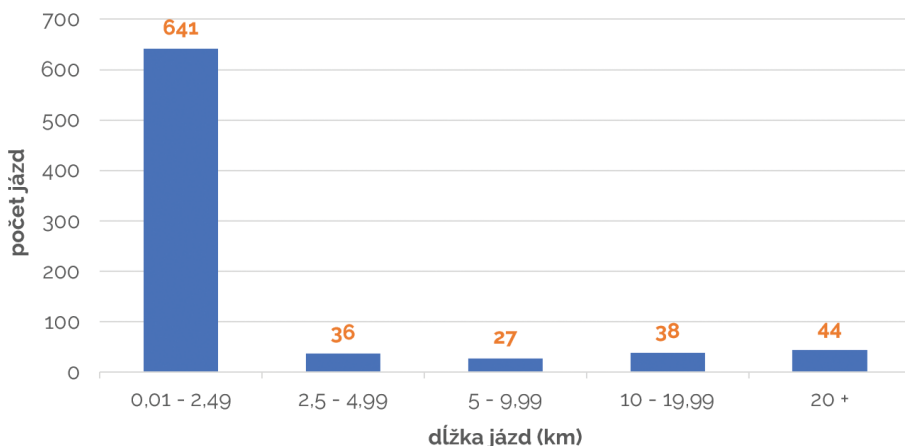
Väčšina týchto ciest sa uskutočnila cez Kolóniu po Vážskej cyklomagistrále. Ich začiatkové a konečné body sa nachádzali na území mesta Šaľa a Sereď. Priemerná dĺžka jazd jednotlivcov z mesta Galanta bola 5,8 km.

Jednoznačne najvyťaženejšou ulicou Galanty z hľadiska cyklistickej dopravy bola Hlavná ulica. Nasledovali ju cesta III/1343 smerom na Kolóniu a Vážsku cyklomagistrálu, Bratislavská ulica, Vajanského ulica, cesta II/561 v Matúškove a Ulica Esterházyovcov (Mapa 4). Aspoň 60 ciest bolo vykonaných zamestnancami, ktorí pracujú u nasledovných zamestnávateľov: Ada Group s.r.o. (Bratislavská), Materská škola v Matúškove a Obec Matúškovo, Základná škola Sídliisko SNP (Šafárikova), Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky - Dopravný inšpektorát Galanta (Hlavná), Materská škola Clementisove sady (Clementisove sady), Základná škola M.R. Štefánika (Štefánikova), FORES s.r.o. (Hviezdoslavova), Galantská knižnica a Mestský úrad (Mierové námestie), JASPLASTIK - SK spol. s.r.o. (Matúškovská cesta), Footballandia o.z. (Zornička) a Autoprofit s.r.o. (Šalská) (Mapa 5).



Sládkovičovo

Za mesto Sládkovičovo sa zapojilo do tohtoročnej kampane 39 jednotlivcov, ktorí celkovo realizovali na bicykloch takmer 800 jász. Viac ako 80% z nich tvorili domáci obyvatelia, ktorí nielen bývajú, ale aj pracujú v meste. Túto skutočnosť potvrdzuje aj priemerná dĺžka presunov, ktorá dosiahla 4,71 km, čo je nižšia hodnota ako priemer jednotlivých samospráv z Trnavského kraja. Vo vzdialenostiach nad 5 km bolo vykonaných približne 110 jász (Graf 5), z ktorých najviac smerovalo do susednej Galanty a Veľkých Úľan. Niekoľko jász sa uskutočnilo aj do iných miest, ako sú napr. Dunajská Streda, Sereď, Senec a Hlohovec.



Graf 5: Počet jász účastníkov kampane v meste Sládkovičovo podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 6: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Sládkovičovo (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



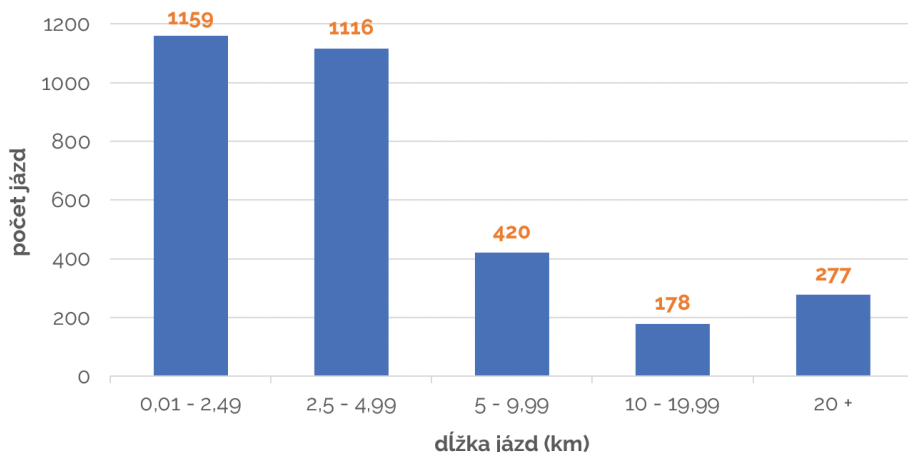
Mapa 7: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Sládkovičovo (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

Najväčšia intenzita cyklodopravy bola počas júna jednoznačne zaznamenaná na Fučíkovej ulici. Medzi ďalšie intenzívne využívané ulice patrí Košútska ulica, Školská ulica, Budovateľská ulica a Sídliisko Jána Dalloša (Mapa 6). Medzi zamestnávateľmi, ktorí generovali cyklodopravu v Sládkovičove zaraďujeme Súkromnú strednú odbornú školu – Magán Szakközépiskola a Mesto Sládkovičovo (Fučíkova), O.F. MILL, spol. s r. o. (Košútska), Základnú školu s materskou školou K. Kuffnera (Školská), Bekaert Slovakia, s.r.o., Pierre Baguette s.r.o. (Veľkoúfanská cesta) (Mapa 7).



Sereď

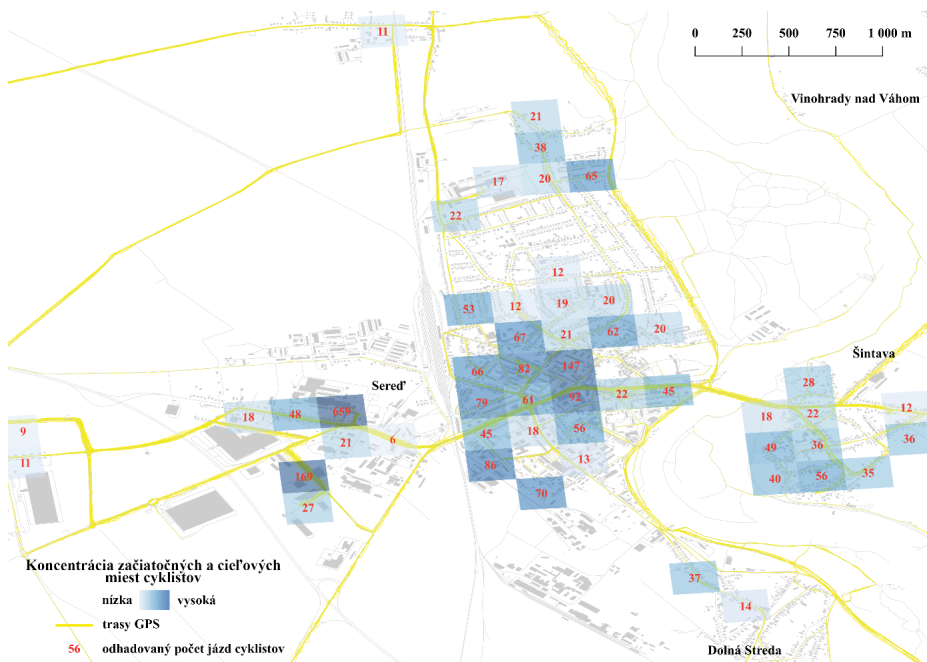
Najaktívnejšou samosprávou v súťaži z okresu Galanta bolo mesto Sereď so 129 prihlásenými účastníkmi a vyše tromi tisíckami absolvovaných ciest. Z toho takmer 2 300 ciest (72%) bolo vykonaných do vzdialenosti 5 km (Graf 6). Priemerná dĺžka presunov účastníkov dosiahla 5,9 km. Okrem vnútromestských presunov sa veľmi populárnymi východiskovými lokalitami stali najbližšie susedné obce Šintava (takmer 20% zo všetkých ciest) a Dolná Streda. Jazdy, ktorých dĺžka bola 5 - 10 km, sa najčastejšie realizovali z obcí Vinohrady nad Váhom a Váhovce. Jednotlivci, ktorí počas jedného presunu najazdili aspoň 10 km, začínali alebo ukončili svoje cesty najčastejšie v Trnave, Galante a Šali.



Graf 6: Počet jazd účastníkov kampane v meste Sereď podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 8: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Sereď (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



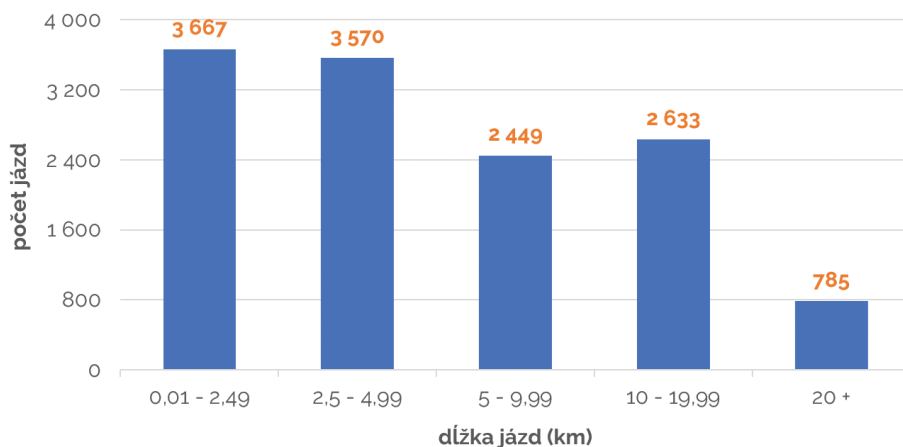
Mapa 9: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Sereď (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

Absolútne najvyťaženejšou komunikáciou mesta bola cesta I/62 (Ulica Dionýza Štúra, Ulica Milana Rastislava Štefánika a Šintavská ulica) a Trnavská cesta. Ich nasledovali Cukrovarská, Železničná a Ulica Andreja Hlinku (Mapa 8). Tento obraz najviac ovplyvnili so svojim dopravným správaním zamestnanci nasledujúcich pracovísk: I.D.C. Holding, a.s. (Trnavská cesta), Špeciálna základná škola Sereď (Fándlyho), Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny (Vonkajší rad), LLARIK, s.r.o. (Pažitná), Gymnázium Vojtecha Miháľika (Kostolná), Alfun Sk s.r.o. (Priemyselná), Quehenberger Logistics SVK a.s. (Nový Majer) a Mesto Sereď (Námestie republiky) (Mapa 9).

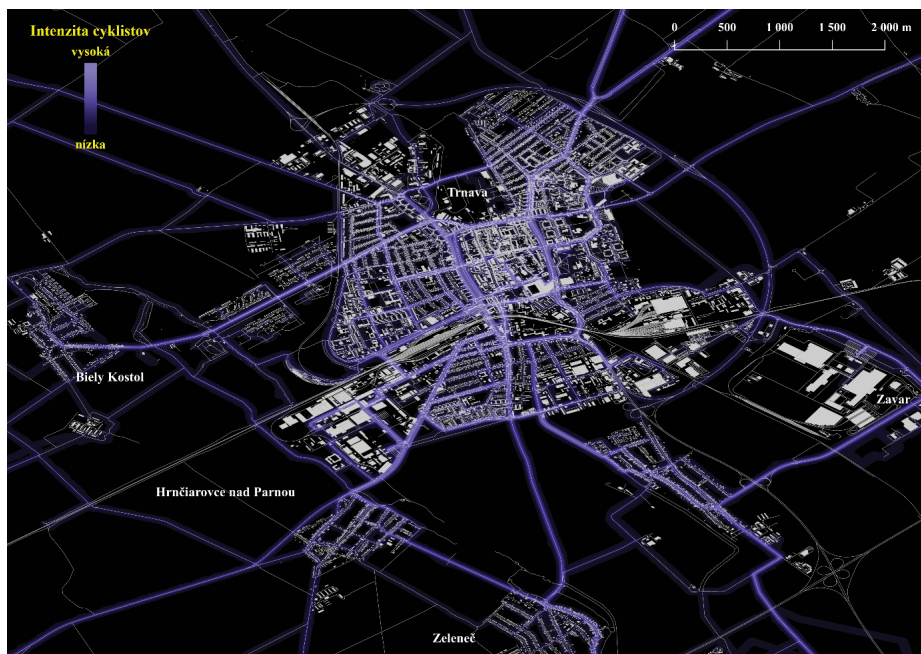


Trnava

V Trnavskom kraji sa s najvyšším počtom účastníkov prihlásilo do tohtoročnej kampane Mesto Trnava, ktoré sa považuje za najpriateľskejším mestom pre cyklistov nielen na území kraja, ale aj na celoslovenskej úrovni. Trnavu zastupovalo v kampani 619 účastníkov, ktorí počas júna najazdili na bicykloch približne 13-tisíc jász. Viac ako 7 200 jász (55 %) uskutočnili v celej dĺžke v rámci mesta domáce obyvateľstvo, resp. dochádzajúci zamestnanci za prácou z iných obcí, ktorí do Trnavy prišli iným dopravným prostriedkom, ale poslednú časť cesty absolvovali na bicykli. Zvyšných takmer 5 900 jász (45%) bolo realizovaných z obcí vzdialených od Trnavy viac ako 5 km (Graf 7), čo vyplýva



Graf 7: Počet jász účastníkov kampane v meste Trnava podľa dĺžky presunov
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



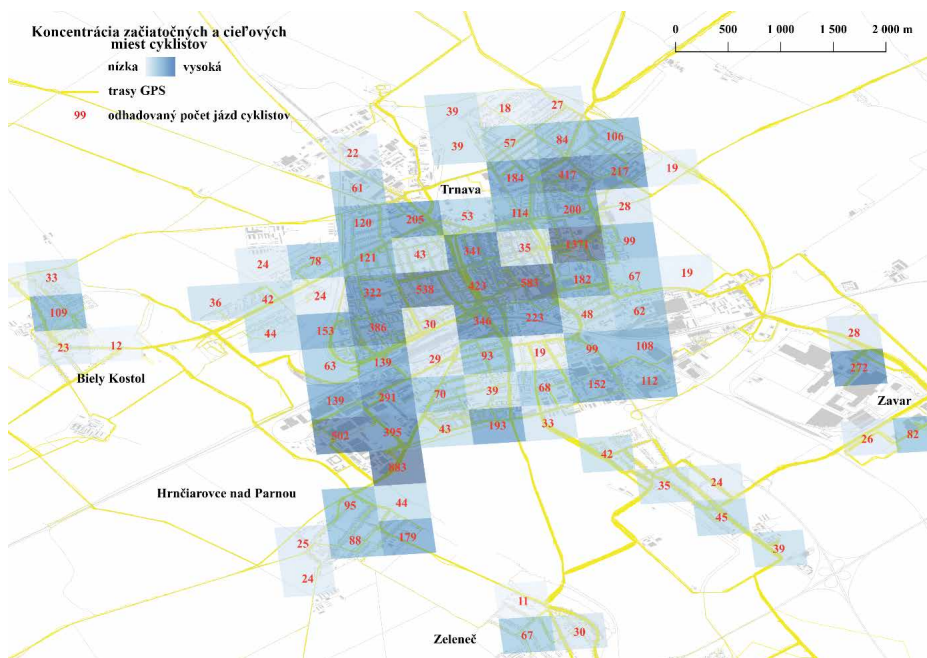
Mapa 10: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Trnava
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



z postavenia mesta (krajské mesto) a jeho atraktivity, ktoré vytvárajú spádovú oblasť na pravidelné dochádzanie za prácou, vzdelaním alebo službami pre okolité obce, a zároveň priťahujú obyvateľov obcí z väčších vzdialeností. Výsledkom je, že priemerná dĺžka jász účastníkov dosiahla až 7,4 km, čo je medzi zapojenými samosprávami z Trnavského kraja druhá najväčšia vzdialenosť.

Najvyťaženejšími ulicami mesta boli Bratislavská, Dohnányho, Hospodárska, Rybníková, Hlboká a Špačinská cesta. Medzi populárne a pomerne frekventovane využívané komunikácie (viac ako 500 jász) patrí aj Ulica Terézie Vansovej, Študentská ulica, cyklochodník cez Park Janka Kráľa smerom na Kamenný mlyn, Trhová, Paulínska, Dolné bašty, Kollárova, Coburgova, Strojársená, Zelenečská, chodník do Modranky, Tamaškovičova, Sladovnícka, Starohájska a Ulica Vladimíra Clementisa. Vzhľadom na okolité obce bola najintenzívnejšia cyklistická doprava evidovaná smerom na Hrnčiarovce nad Parnou a Biely Kostol. Nasledovali ich cesty smerom na Špačince a Malženice, z ktorých vynikla silná väzba medzi Jaslovskými Bohunicami a Trnavou. Južným smerom sa najviac ciest uskutočnilo do Trnavy zo Zelenča, resp. z okolitých obcí (Zavar, Križovany nad Dudváhom, Vlčkovce a Opoj) cez Modranku (Mapa 10).

TOP zamestnávateľmi, ktorí sa najviac podieľali na tvorbe obrazu cyklistickej dopravy sú Trnavský samosprávny kraj (Starohájska a Študentská), HKS Forge, s.r.o. (Coburgova), ZF Slovakia a.s., Johns Manville Slovakia, a.s. a BOGE Elastmetall Slovakia, a.s. (Strojársená), Slovenské elektrárne, a.s., Jadrová a vyraďovacia spoločnosť, a.s. (Jaslovské Bohunice), Stellantis Slovakia (Zavar), Mesto Trnava (Trhová), ŽOS Trnava, a.s. (Koniarekova), Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky - Krajské riaditeľstvo policajného zboru Trnava (Kollárova) a Materiálovotechnologická fakulta STU v Bratislave (Jána Bottu) (Mapa 11).

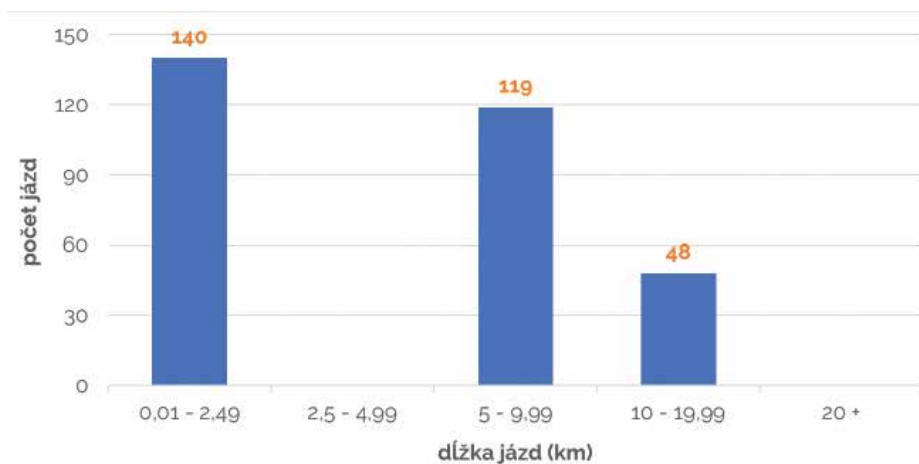


Mapa 11: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Trnava (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

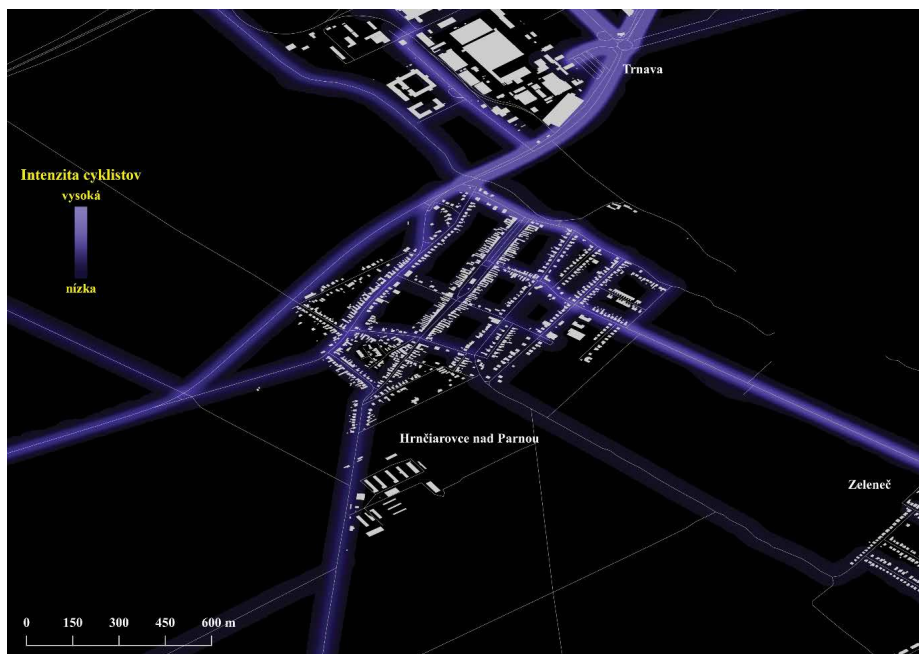


Hrnčiarovce nad Parnou

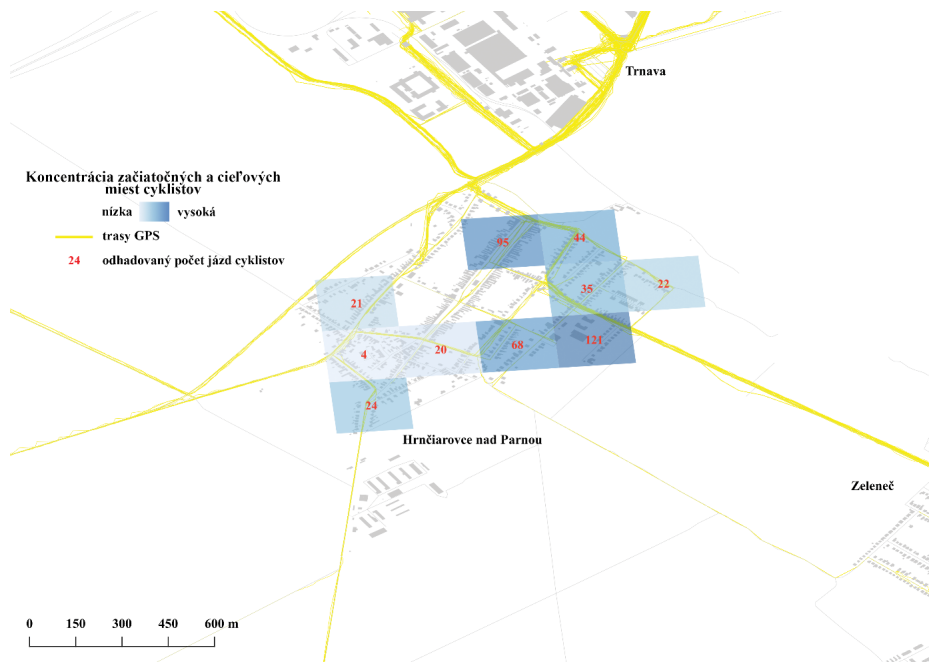
Dobrým príkladom toho, že udržateľná mobilita sa netýka výlučne iba urbánneho prostredia, je obec Hrnčiarovce nad Parnou. Do kampane obec prihlásilo 12 účastníkov, ktorí počas júna najazdili na bicykloch 307-krát. Takmer polovica jazd sa realizovala v rámci intravilánu obce na kratšie vzdialenosti ako 2,5 km (Graf 8). Jazdy, ktoré dosiahli dĺžku aspoň 5 km a smerovali do obce, sa začínali alebo skončili v Trnave alebo vo Voderadoch. Priemerná dĺžka presunov bola 5,2 km.



Graf 8: Počet jazd účastníkov kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou podľa dĺžky presunov. (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 12: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

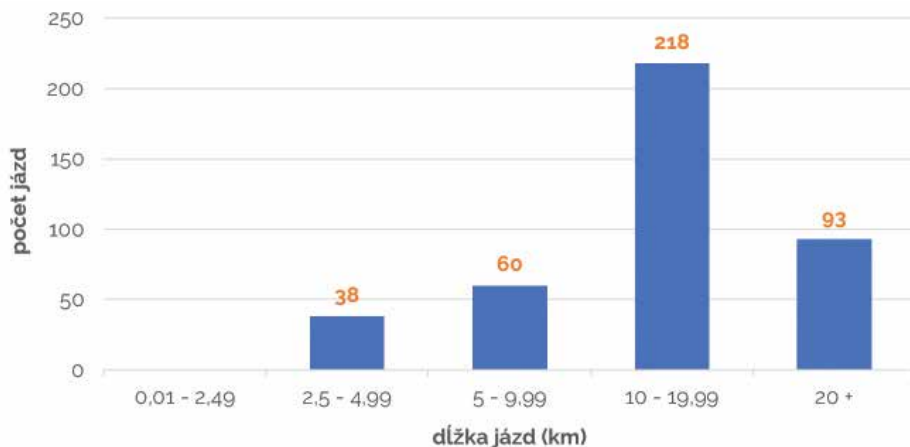


Mapa 13: Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou.
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

Na intenzitu cyklistickej dopravy v obci mali veľký vplyv jazdy tranzitného charakteru, ktoré smerovali do krajského mesta z okolitých obcí (napr. zo Zelenča a Cífera) cez Hrnčiarovce nad Parnou. Najväčšia intenzita bicyklujúcich obyvateľov bola evidovaná na Bratislavskej (smer Trnava), Mlynárskej a Kostolnej ulici (smer Zelenč). Na nich nadväzujú ďalšie pomerne frekventované používané komunikácie: Farská ulica, Cíferská ulica a Ulica Sv. Martina (Mapa 12). Najvyššia hustota začiatočných a finálnych bodov jazd na území obce je výsledkom aktivít zamestnancov obecného úradu (Farská), Základnej školy s materskou školou v Hrnčiarovciach nad Parnou (Kostolná) a rezidentov bývajúcich na Ulici Sv. Martina (Mapa 13).

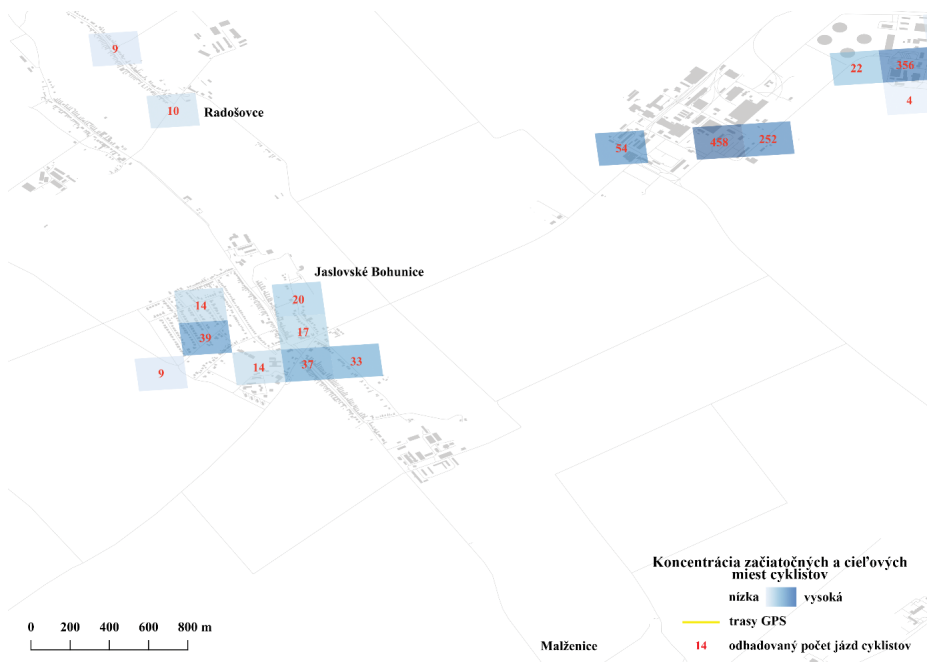
Jaslovské Bohunice

Obec Jaslovské Bohunice mala v súťaži zaregistrovaných 20 jednotlivcov, vďaka ktorým zaznamenala vyše 400 jász. Zaujímavosťou je, že ani jedna osoba z účastníkov nerealizovala jazdu kratšiu ako 2,5 km, a zároveň približne 310 ciest (76%) bolo dlhších ako 10 km (Graf 9). Vzhľadom na túto skutočnosť nie je prekvapením, že priemerná dĺžka presunov bola až 14,9 km. Nad 10 km sa jazdy uskutočnili najčastejšie medzi sídlami Jaslovské Bohunice – Trnava a Jaslovské Bohunice – Hlohovec. Spomedzi presunov na vzdialenosti 2,5 až 10 km vytvorila najintenzívnejšie väzby atómová elektrárňa s obcami Jaslovské Bohunice, Pečeňady a Malženice.



Graf 9: Počet jász účastníkov kampane v obci Jaslovské Bohunice podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).





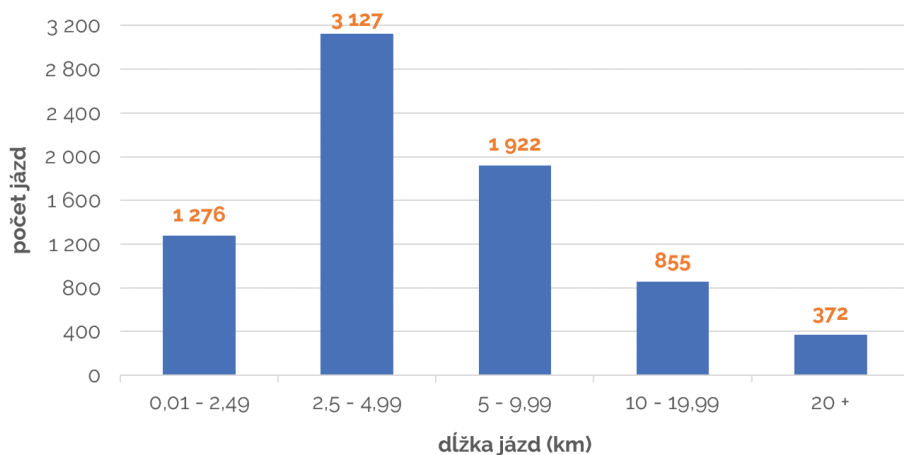
Mapa 15: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v obci Jaslovské Bohunice (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

Najväčšia intenzita bicyklujúcich obyvateľov bola zaznamenaná smerom na atómovú elektrárňu z obce Žilkovce na ceste III/1311 a tiež v areáli atómovej elektrárne. Cesta III/1311 bola využívaná intenzívne aj smerom z obce Jaslovské Bohunice na atómovú elektrárňu a cesta III/1300 smerom na Špačince (Mapa 14). Tieto intenzity sú však výsledkom nielen 400 jazd účastníkov prihlásených za obec Jaslovské Bohunice, ale aj zvyšných vyše 1 500 jazd, ktoré absolvovali účastníci iných samospráv. Na bicykli sa v najväčšom počte prepravili do práce zamestnanci nasledujúcich firiem: Jadrová a vyradovacia spoločnosť, a.s., Slovenské elektrárne, a.s. a Bonul s.r.o. (areál atómovej elektrárne) (Mapa 15).



Hlohovec

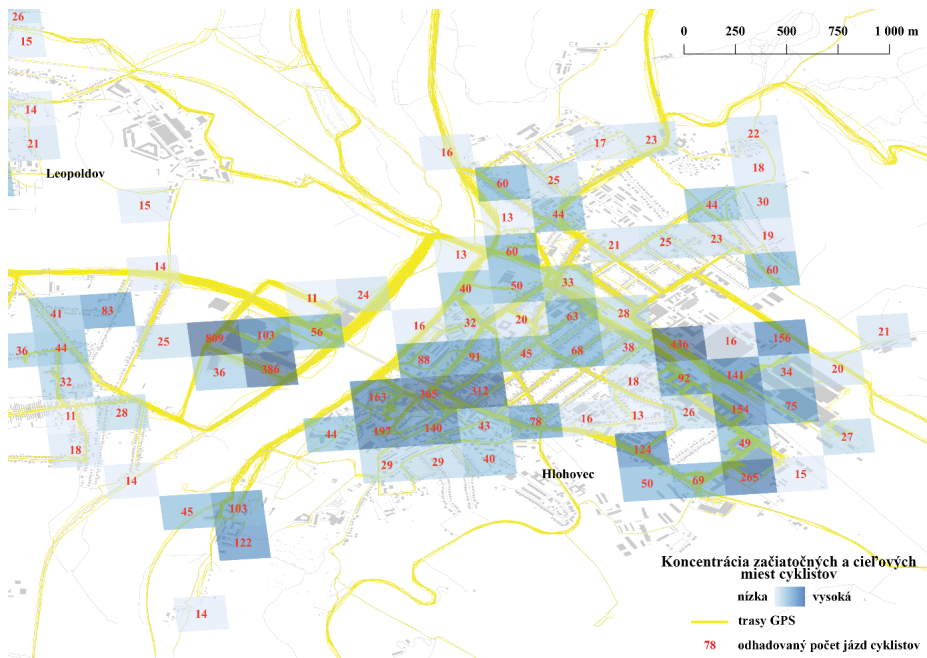
Mesto Hlohovec sa zúčastnilo súťaže s 293 účastníkmi, ktorí medzi svojimi miestami pobytu a práce absolvovali viac ako 7 500 jász na bicykli. Viac ako polovica jász (cca. 4-tisíc) sa uskutočnila v rámci intravilánu mesta do vzdialenosti 5 km. Do kategórie 5 - 10 km sa zaradila približne štvrtina presunov (Graf 10), z ktorých vyčnievala silná väzba medzi mestami Hlohovec a Leopoldov. Ďalšie silné vzťahy v tejto vzdialenostnej kategórii vytvoril Hlohovec s Madunicami a Červeníkom, ale za zmienku stojí aj vzťah s Koplotovcami, Klačanmi a Trakovcami. Počet presunov



Graf 10: Počet jász účastníkov kampane v meste Hlohovec podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 16: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Hlohovec (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 17: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Hlohovec (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

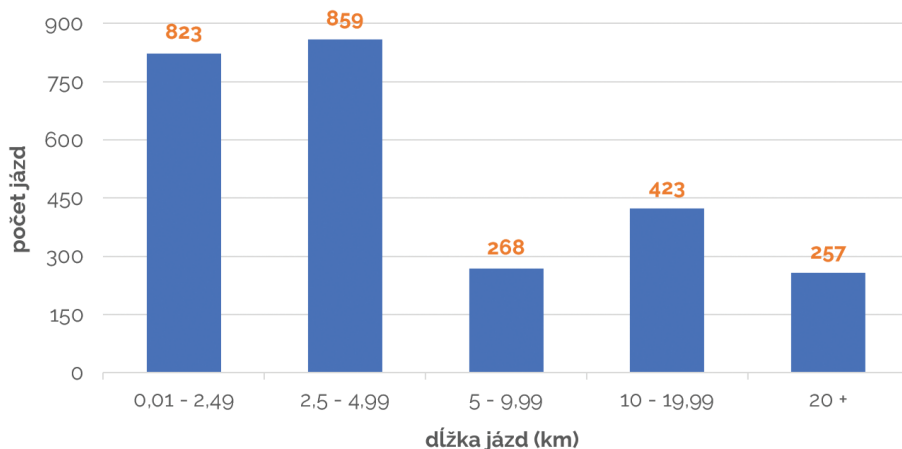
nad 10 km už výrazne poklesol v porovnaní s presunmi v kategórií 5 – 10 km. Vytvorili ich najmä obyvatelia Trnavy a iných obcí zo vzdialenejšieho okolia Hlohovca, ktorí pracujú v tomto meste. Z celkového hľadiska mali presuny jednotlivcov priemernú dĺžku 6,8 km.

Najviac využívanými komunikáciami v meste boli Vážska cyklomagistrála na pravom brehu Váhu a Železničný most. Veľkej popularite sa tešila Ulica SNP, Priemyselná ulica, cyklotrasa na ľavom brehu Váhu, Hviezdoslavova ulica, Bezručova ulica, Zábranie, Ulica Martina Benku a Mierová ulica. Vo vonkajších častiach mesta bola zaznamenaná vysoká intenzita cyklistickej dopravy nielen na Ulici SNP (smer Leopoldov), ale aj na Dukelskej ulici, ktorá vedie smerom na Koplotovce a Tepličky (Mapa 16). Na celkovej intenzite cyklistickej dopravy sa najviac podieľali Plastic Omnium Auto Exteriors s.r.o. a GPV Slovakia s.r.o (Priemyselná), Mesto Hlohovec (M. R. Štefánika), Bekaert Hlohovec, a.s. (Mierová), Saneca Pharmaceuticals a. s. (Nitrianska), Enviral, a.s. (Leopoldov), Finančné riaditeľstvo SR - Daňový úrad Hlohovec (Podzámska) a preto je najvyššia hustota začiatkových a cieľových bodov bicyklujúcich obyvateľov logicky na miestach, kde uvedené firmy a organizácie sídlia (Mapa 17).



Piešťany

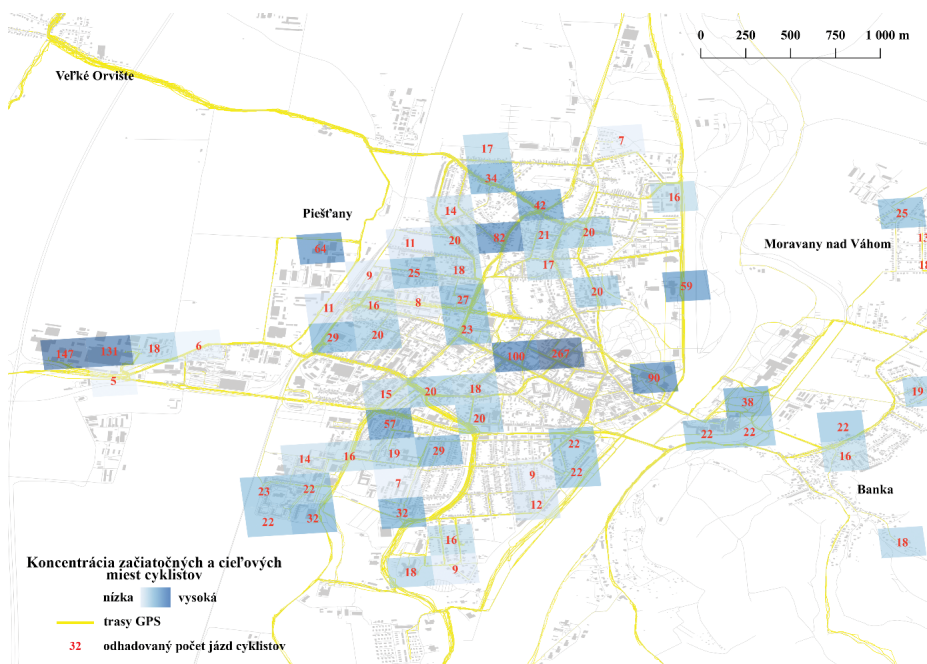
Ďalším mestom v Trnavskom kraji, ktoré sa zúčastnilo kampane so 127 jednotlivcami sú Piešťany. Účastníci, ktorí reprezentovali Piešťany vykonali na bicykloch počas júna 2 630 jász. Z nich približne 1 700 uskutočnilo domáce obyvateľstvo kratšie vzdialenosti ako 5 kilometrov v rámci mesta a v menšej miere aj dochádzajúce obyvateľstvo do mesta zo susedných obcí Banka a Moravany nad Váhom. Zvyšných takmer 950 presunov bolo dlhších ako 5 km. Tie sa najčastejšie realizovali z obcí vzdialených 10 – 20 km od Piešťan (Graf 11). Dôvodom je najmä existujúci dochádzkový tok



Graf 11: Počet jász účastníkov kampane v meste Piešťany podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 18: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Piešťany (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 19: Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Piešťany (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

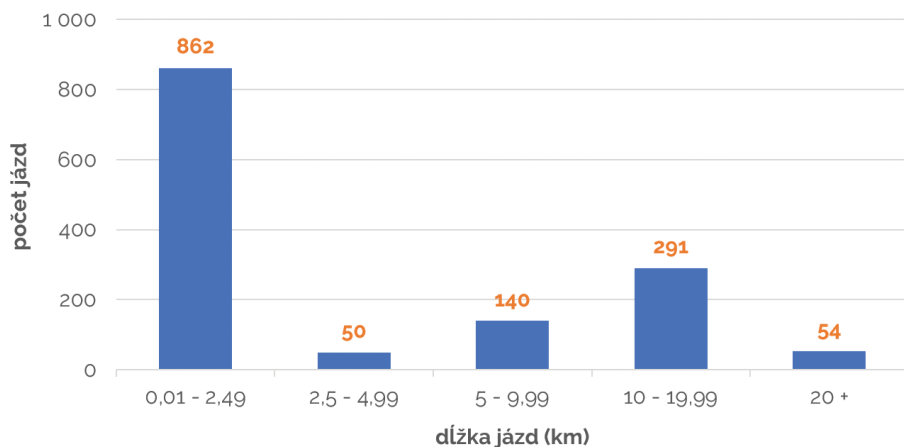
medzi mestom Piešťany a mestom Vrbové. Menší vplyv na to mali aj účastníci, ktorí dochádzajú za prácou z Piešťan do Jaslovských Bohuníc, resp. do Piešťan z Drahoviec. Z uvedených faktov vyplýva, že priemerná dĺžka presunov účastníkov bola až 7,9 km. Z okolitých obcí vzdialených 5 – 10 km od mesta dominovali jazdy začínajúce a končiacie v Krakovanoch, Hornej Strede a Bašovciach. Jazdy nad 20 km boli realizované z rôznych obcí a miest, najčastejšie z mesta Trnava.

Medzi ulice s najvyššou intenzitou cyklistickej dopravy na území mesta sa zaradila Žilinská ulica, Kláštorská ulica, Orviská cesta a Vrbovská cesta. Pozornosť si zaslúži aj Bratislavská ulica, Krajinská ulica, Krajinský most, Kolonádový most, križovatka Winterovej, Kukučinovej a Rázusovej ulice, Vajanského nábrežie, križovatka Nitrianskej a Teplickej ulice, Nábrežie Ivana Krasku, Dlhá ulica, Dopravná ulica, Ulica A. Hlinku a Vodárenská ulica (Mapa 18). Najvyššiu koncentráciu začiatočných a cieľových bodov nájdeme v oblasti sídel nasledujúcich zamestnávateľov: Mesto Piešťany (Námestie SNP), Balneologické múzeum Imricha Wintera (Beethovenova), TIP travel a.s. (Teplická), ON Semiconductor Slovakia, a.s. a Stakotra Manufacturing, s.r.o. (Vrbovská cesta), Slovenské liečebné kúpele Piešťany, a.s. (Winterova), Národný ústav reumatických chorôb (Nábrežie Ivana Krasku), EKOM spol. s r.o. (Priemyselná), LSE - Life Star Emergency, s.r.o. (Žilinská) (Mapa 19).



Vrbové

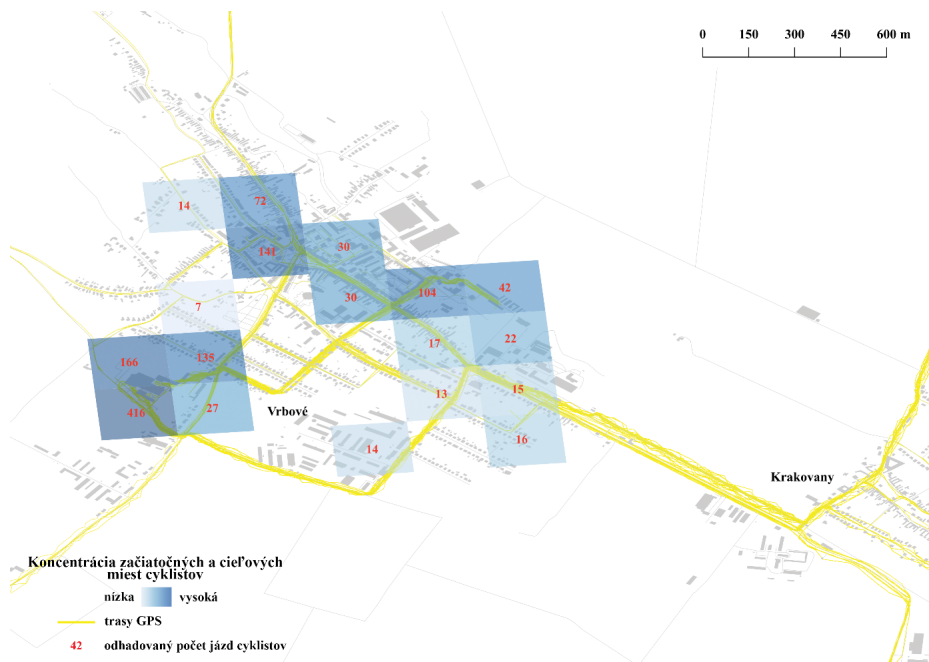
Druhou prihlášenou samosprávou z okresu Piešťany bolo mesto Vrbové so 62 účastníkmi, ktorí počas jedného mesiaca najazdili na bicykloch medzi svojimi miestami pobytu a práce takmer 1 400-krát. Viac ako 860 presunov (62%) zo všetkých ciest bolo kratších ako 2,5 km a malo vnútro-mestský charakter. Počet jász do vzdialenosti 2,5 – 5 km už výrazne poklesol v porovnaní s predchádzajúcou kategóriou. Avšak z celkového hľadiska len čiastočne platí princíp, podľa ktorého počet jász bude rastúcou vzdialenosťou klesať, keďže v kategórii 5 – 10 km a najmä 10 – 20 km



Graf 12: Počet jász účastníkov kampane v meste Vrbové podľa dĺžky presunov (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 20: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Vrbové (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 21: Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Vrbové (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

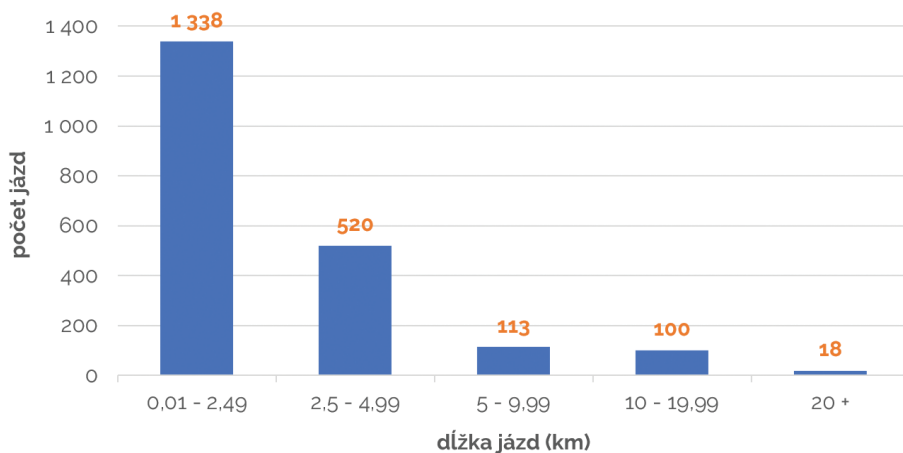
môžeme sledovať stúpajúcu tendenciu (Graf 12). Napríklad dĺžku 10 – 20 km dosiahol až 20 % presunov. Priemerná vzdialenosť jednej jazdy vychádzala na 5,6 km. Jazdy dlhšie ako 2,5 km, ale kratšie ako 10 km, sa v najväčšom počte odohrali medzi mestom Vrbové a obcou Krakovany. V menšom počte sa končili alebo začínali v obciach Trebatice a Borovce. Väčšina jász dlhších ako 10 km sa uskutočnila medzi mestami Piešťany a Vrbové.

Najvyťaženejšími ulicami mesta boli Piešťanská cesta, Šteruská cesta a Družstevná ulica. Intenzita cyklistickej dopravy bola v rámci mesta nadpriemerná aj na nasledujúcich uliciach: M. A. Beňovského, Námestie slobody, Hollého, Komenského, Krížna, Mieru a 6. apríla (Mapa 20). So svojim dopravným správaním prispievali k vytvoreniu obrazu o cyklistickej doprave zamestnanci firiem a organizácií ako sú: SEMIKRON s.r.o. (Šteruská cesta), RACEN spol. s r.o. (Piešťany) a Mesto Vrbové (Milana Rastislava Štefánika). Najväčšia koncentrácia začiatkových a cieľových miest na území mesta sa nachádzala jednoznačne na sídle Semikronu, ktoré nasledovalo okolie mestského úradu a rôznych rezidenčných častí mesta (Mapa 21).

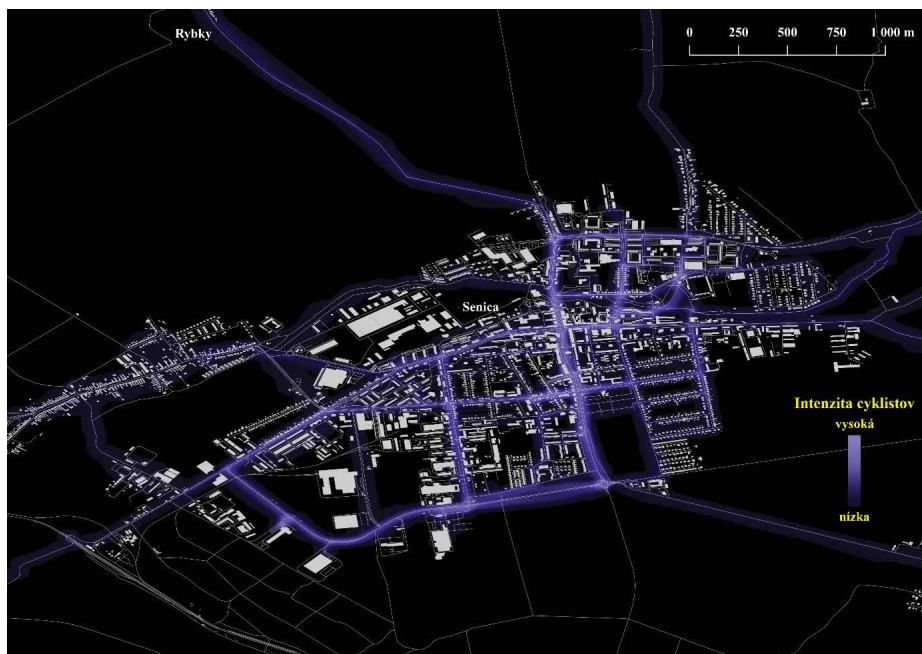


Senica

Mesto Senica zastupovalo v tohtoročnej kampani 88 účastníkov, ktorí počas júna používali bicykel ako hlavný dopravný prostriedok takmer 2 100-krát. Najviac populárne boli jazdy na krátke vzdialenosti do 2,5 km, keďže prihlásení zamestnanci realizovali celkovo až 1 338 jász (64%), ktoré nepresiahli túto dĺžku. Na väčšie vzdialenosti sa intenzita cyklistickej dopravy postupne znižila. Vo vzdialenostnej kategórii 2,5 - 5 km bolo vykonaných ešte 520 presunov (25%), kým v kategórii 5 - 10 km už iba približne 110 presunov (5%). Potvrdilo sa, že rastúcou vzdialenosťou poklesá ochota obyvateľov používať bicykel za účelom dochádzky do práce (Graf 13). Priemerná



Graf 13: Počet jász účastníkov kampane v meste Senica podľa dĺžky presunov
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 22: Intenzita využívania trász účastníkmi kampane v meste Senica
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 23: Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Senica (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

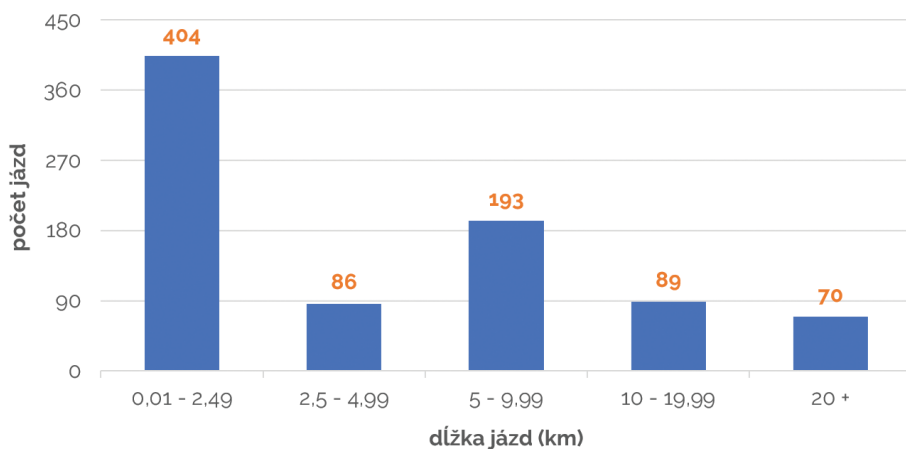
dĺžka presunov účastníkov bola 2,9 km, čo je najmenšia hodnota spomedzi všetkých zapojených samospráv z Trnavského kraja. Približne 85% jász sa uskutočnilo v rámci katastrálneho územia mesta. Zvyšných necelých 15 % bolo vykonaných medzi Senicou a obcami z jej blízkeho okolia (Rybky, Dojč, Prietrž, Smrdáky, Koválov, Rovensko a Sobotište).

Najfrekvencovanejšie využívané komunikácie mesta sa počas júna stali Hurbanova ulica, Námestie oslobodenia, Vajanského ulica, Bottova ulica, Kaplinské pole, cyklotrasa v Mestskom parku, Ulica Jána Mudrocha, Sadová ulica a Dlhá ulica. Na nich nadväzujú o niečo menej frekvencovane využívané ulice, ako sú Štefánikova, Hviezdoslavova, Železničná, Priemyselná, Štúrova, Laca Novomeského, Sotinská, Brezová a Komenského (Mapa 22). Najvyššiu koncentráciu cieľových a začiatočných miest nájdeme na sídlach TOP zamestnávateľov, ktorí v najvyššej miere ovplyvnili cyklistickú dopravu v meste. Ide najmä o Záhorské osvetové stredisko, Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny Senica (Vajanského), Control Informatika SR, s.r.o. (Štúrova), IKO Sales International NV, organizačná zložka podniku zahraničnej osoby, Maccaferri Manufacturing Europe s. r. o. (Kaplinské pole), Centrum voľného času Senica (Sadová), Domov sociálnych služieb a zariadenie pre seniorov Senica, Slovenská sporiteľňa, a.s. (Štefániková), ArcelorMittal Construction Slovakia s.r.o. (Železničná), Obchodná akadémia Senica (Dlhá), Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Senici (Priemyselná) (Mapa 23).

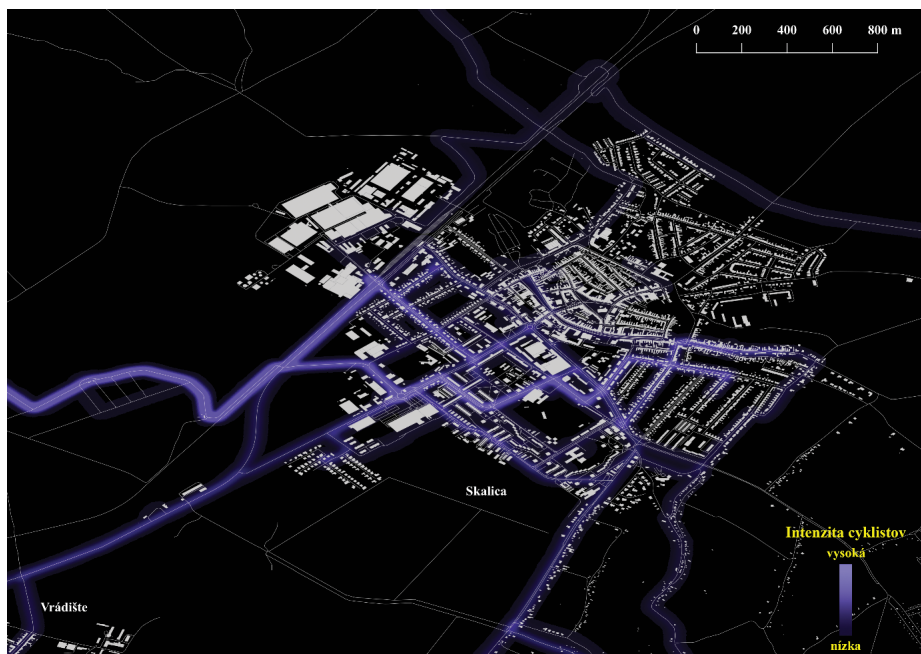


Skalica

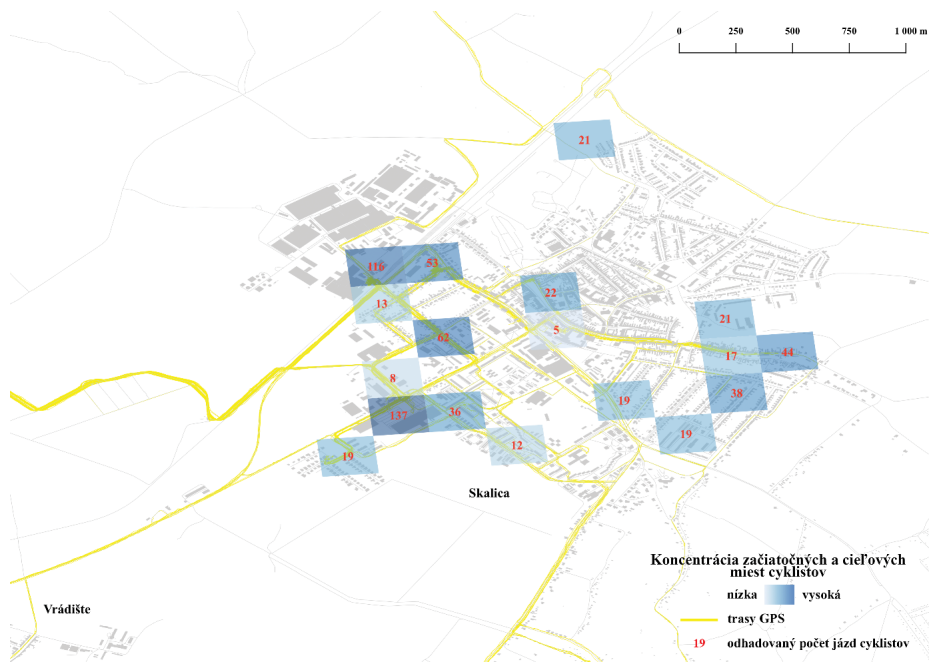
Poslednou samosprávou z Trnavského kraja, z ktorej sa do súťaže prihlásilo 35 osôb, je mesto Skalica. Účastníci z mesta absolvovali počas júna na bicykli 842 ciest medzi ich miestami trvalého pobytu a zamestnania. Takmer polovica ciest mala kratšiu dĺžku ako 2,5 km, pričom výlučne išlo o presuny vykonané v rámci mesta. Druhou vzdialenostnou kategóriou, v ktorej bola realizovaná približne štvrtina ciest, je 5 až 10 km. Tento stav vyplýva z presunov vykonaných najčastejšie medzi Skalicou a Holíčom, resp. Skalicou a Vrádištom. Zvyšných 245 jász bolo rozdelených už pomerne rovnomerne medzi vzdialenostnými kategóriami 2,5 – 5 km, 10 – 20 km a nad 20 km



Graf 14: Počet jász účastníkov kampane v meste Skalica podľa dĺžky presunov
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom)



Mapa 24: Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Skalica
(zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).



Mapa 25: Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Skalica (zdroj: interné údaje OCI BB, spracované autorom).

(Graf 14). Z obcí, ktoré sú lokalizované vzdialenejšie ako 10 km od Skalice vyčnievali Kopčany, Petrova Ves a Unín.

Najväčšia intenzita cyklistickej dopravy bola zaznamenaná na Záhorskej cyklomagistrále (Ulica Mallého a Rybníčná ulica v intraviláne, miestna komunikácia smerom na Skalické rybníky a mesto Holíč v extraviláne). Medzi ďalšie frekventovane využívané komunikácie môžeme zaradiť cestu II/426 smerom von z mesta na Holíč, Ulicu Dr. Clementisa, Jurkovičovú ulicu, Športovú ulicu a križovatku Koreszkovej, Športovej a Hurbanovej ulici (Mapa 24). Koncentrácia začiatočných a cieľových miest jazd účastníkov bola najvyššia okolo sídel jednotlivých zamestnávateľov, ktorí zároveň zodpovedajú za vzniknutý stav cyklistickej dopravy na jednotlivých komunikáciách (Mapa 25). Medzi nimi patria: Protherm Production, s. r. o. (Jurkovičova), Finančné riaditeľstvo SR - Daňový úrad Skalica (Mallého), Vaillant Group Slovakia, s.r.o. (Pplk. Pljušťa), Fortaco s. r. o. (Holíč) a Zariadenie sociálnych služieb Zelený dom Skalica (Čulenova).



Záver

Cieľom tejto publikácie bolo poukázať na možnosti zmysluplného využívania lokalizačných údajov pri plánovaní a navrhovaní siete cyklotrás a iných opatrení na podporu rozvoja tejto formy udržateľnej mobility. V podmienkach Slovenska totiž doteraz bol oveľa častejšie aplikovaný princíp rozhodovania sa na základe pocitov ako práca s dátami, ktoré vyjadrujú reálne existujúce zvyklosti správania sa obyvateľov pri dennom dochádzaní do zamestnania alebo relácie medzi jednotlivými obcami a mestami. Výsledkom je, že cyklotrasy, ktoré boli primárne určené na dopravné účely a nie na rekreačné alebo turistické, veľakrát nespĺňajú princíp hodnoty za peniaze a majú menší spoločenský úžitok.

Jazdy účastníkov kampane Do práce na bicykli odhalili v 12 zúčastnených mestách a obciach Trnavského kraja nielen miesta, kde bola koncentrácia ich začiatočných a cieľových bodov najvyššia, ale aj najfrekventovanejšie ulice z pohľadu cyklistickej dopravy. Takisto sa zistilo, ktorí zamestnávateľia ovplyvnili celkový obraz cyklistickej dopravy v regióne najviac a majú k nej jednoznačne pozitívny postoj. Patria k nim predovšetkým rôzne priemyselné podniky, vzdelávacie inštitúcie, miestne úrady a inštitúcie štátnej správy. V jednotlivých mestách však predstavili prihlásení zamestnávateľia iba časť z celkového počtu zamestnávateľov, ktorí na ich území v súčasnosti existujú. Z tohto dôvodu môžeme chápať tieto dáta ako pomôcku, ktorá síce nevyjadruje úplný stav cyklistickej dopravy, ale jej význam a hodnota sa zvýši, ak chceme pochopiť, prečo ľudia využívajú ulicu A intenzívnejšie ako ulicu B alebo C.

Predpokladá sa, že akékoľvek tzv. procyklistické opatrenie bude zvyšovať počet ľudí používajúcich bicykel, ale je potrebné si stanoviť priority, ktoré majú naň najväčší pozitívny efekt. Práve v tomto kontexte vystupuje do popredia dôležitosť používania dát vyjadrujúcich aktuálnu situáciu cyklistickej dopravy v regióne. Ak chceme dosiahnuť pokles podielu osobnej automobilovej dopravy na úkor cyklistickej dopravy, tak nemenej relevantné je zistiť, kde je najvyššia koncentrácia obyvateľov a ktoré firmy alebo organizácie majú najviac zamestnancov, a tým aj najväčší potenciál generovať budúcich cyklistov. Sme presvedčený, že kombináciou rôznych typov dát môžu vzniknúť v našich samosprávach lepšie riešenia podporujúce udržateľnú mobilitu a dáta z kampane Do práce na bicykli sú jednou z alternatív.

Zoznam príloh

Zoznam grafov

Graf 1:	Počet realizovaných jazd účastníkov kampane v Trnavskom kraji podľa dní	14
Graf 2:	Počet jazd účastníkov kampane v Trnavskom kraji podľa dĺžky presunov.....	15
Graf 3:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Dunajská Streda podľa dĺžky presunov	18
Graf 4:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Galanta podľa dĺžky presunov.....	20
Graf 5:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Sládkovičovo podľa dĺžky presunov	22
Graf 6:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Sereď podľa dĺžky presunov	24
Graf 7:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Trnava podľa dĺžky presunov.....	26
Graf 8:	Počet jazd účastníkov kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou podľa dĺžky presunov	28
Graf 9:	Počet jazd účastníkov kampane v obci Jaslovské Bohunice podľa dĺžky presunov...	30
Graf 10:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Hlohovec podľa dĺžky presunov	32
Graf 11:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Piešťany podľa dĺžky presunov.....	34
Graf 12:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Vrbové podľa dĺžky presunov	36
Graf 13:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Senica podľa dĺžky presunov.....	38
Graf 14:	Počet jazd účastníkov kampane v meste Skalica podľa dĺžky presunov	40

Zoznam máp

Mapa 1:	Mestá a obce zúčastňujúce sa v kampani Do práce na bicykli na území Trnavského kraja	12
Mapa 2:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Dunajská Streda	18
Mapa 3:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Dunajská Streda.....	19
Mapa 4:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Galanta	20
Mapa 5:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Galanta	21
Mapa 6:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Sládkovičovo	22
Mapa 7:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Sládkovičovo	23
Mapa 8:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Sereď	24
Mapa 9:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Sereď ...	25
Mapa 10:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Trnava.....	26
Mapa 11:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v meste Trnava..	27
Mapa 12:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou	28
Mapa 13:	Identifikácia začiatkových a cieľových miest účastníkov kampane v obci Hrnčiarovce nad Parnou	29
Mapa 14:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v obci Jaslovské Bohunice	30

Mapa 15:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v obci Jaslovské Bohunice	31
Mapa 16:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Hlohovec	32
Mapa 17:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Hlohovec.....	33
Mapa 18:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Piešťany.....	34
Mapa 19:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Piešťany	35
Mapa 20:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Vrbové	36
Mapa 21:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Vrbové .	37
Mapa 22:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Senica	38
Mapa 23:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Senica..	39
Mapa 24:	Intenzita využívania trás účastníkmi kampane v meste Skalica	40
Mapa 25:	Identifikácia začiatočných a cieľových miest účastníkov kampane v meste Skalica .	41

Zoznam obrázkov

Obrázok 1:	Vývoj počtu najazdených km a ušetrených CO ₂ v Trnavskom kraji.....	15
Obrázok 2:	Hlásenia účastníkov kampane o nedostatkoch na území Slovenska.....	17

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1:	Výsledky celoslovenskej súťaže na úrovni samosprávnych krajov	13
Tabuľka 2:	Výsledky celoslovenskej súťaže na úrovni samospráv v Trnavskom kraji	14
Tabuľka 3:	Najaktívnejšie zamestnávateľia v Trnavskom kraji podľa počtu realizovaných jazd..	16

Zdroje

1. METEOBLUE. 2022. Archív počasia v meste Trnava. Dostupné na internete:

https://www.meteoblue.com/sk/po%C4%8Dasie/historyclimate/weatherarchive/trnava_sloven-sk%c3%a1-republika_3057124?fcstlength=1m&year=2022&month=6

2. OBČIANSKA CYKLOINICIATÍVA BANSKÁ BYSTRICA - OCI BB. 2022.

Interné údaje o jazdách účastníkov kampane Do práce na bicykli z roku 2022.

3. OFICIÁLNA STRÁNKA KAMPANE DO PRÁCE NA BICYKLI 2022.

Dostupné na internete: <https://www.dopracenabicykli.eu/>.



DO PRÁCE[®]
NA
BICYKLI



KI
RA

KRAJSKÁ
INOVAČNÁ
ROZVOJOVÁ
AGENTÚRA

TT
SK

TRNAVSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ

