

# Dobre utajení cyklisti

Počty cyklistov v celoštátnych sčítaniach dopravy v rokoch 1995–2010

Jaroslav Semančík, 2013  
Bystricykel, Považská Bystrica

**Zhrnutie.** Hoci v rámci pravidelných celoštátnych sčítaní dopravy sú sčítavani aj cyklisti, ich počty sa na rozdiel od intenzít motorovej dopravy ďalej nespracúvajú a nikde nezverejňujú. Tento článok prináša analýzu údajov o cyklistoch z rokov 1995–2010 získaných na základe zákona o slobodnom prístupe k informáciám. Aké boli na Slovensku dosahované maximálne intenzity cyklistov, kde, ako sa od deväťdesiatych rokov zmenili. Na základe toho odhaduje zmeny vo využívaní bicykla a porovnáva vývoj v jednotlivých okresoch. Na príklade Považskej Bystrice ukazuje, ako by mala vyzerat' výsledná zverejnená podoba počtu cyklistov z celoštátnych sčítaní dopravy. Ide o prvú analýzu týchto údajov a výzvu k ich dôkladnejšiemu spracovaniu.

## Motivácia

Základnou víziou *Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike* schválenej vládou v tomto roku je dosiahnuť do roku 2020 podiel cyklo dopravy 10 % na celkovom objeme osobnej dopravy. Koľko je to dnes? Nevieme. Už pri príprave analytickej časti Cyklostratégie sa ukázalo, že o dnešnom využívaní bicykla na Slovensku nevieme takmer nič. O to väčšia škoda je, keď štátna inštitúcia takéto údaje má, ale ani pri strategickom plánovaní na národnej úrovni sa nepoužijú, pretože sa o nich jednoducho nevie.

Slovenská správa ciest (SSC) vykonáva každých 5 rokov celoštátne sčítanie dopravy. Na cca. 2600 úsekoch ciest na celom území Slovenska sčítači zaznamenávajú objemy dopravy členené podľa jednotlivých druhov vozidiel vrátane cyklistov. Sčítanie sa realizuje v letnom období a opakuje v desiatich termínoch, získané dáta preto možno považovať za veľmi dobre očistené od vplyvu počasia, ktoré má rozhodujúci vplyv na premávku cyklistov. Údaje o premávke motorových vozidiel potom SSC spracuje do tabuľkovej i grafickej podoby a zverejní na svojej webstránke. Údaje o premávke cyklistov nespracuje, nezverejní a, ako sa zdá, zabudne, že ich vôbec sčítavali.

Dlhšiu dobu som mal neformálnu informáciu, že v rámci celoštátnych sčítaní sa počítajú aj cyklisti. Keď sa však s výsledkami neuvažovalo ani pri príprave Národnej cyklostratégie, rozhodol som sa vyžiadať si počty cyklistov od Slovenskej správy ciest sám, podľa zákona o slobodnom prístupe k informáciám. Na prvú žiadosť, e-mailom, nereagovali vôbec. Na druhú, poštou, som dostal odpoveď, že „požadované informácie mi nemôžu poskytnúť, pretože cyklistická doprava nie je predmetom celoštátneho sčítania dopravy“. Až po podaní odvolania na Ministerstvo dopravy ako nadriadený orgán sa v archívoch SSC počty cyklistov našli a po troch mesiacoch od prvej žiadosti som mal CD s údajmi na stole.

Zvyšok tohto textu je o tom, čo zaujímavé sa mi v získaných údajoch podarilo nájsť.

## Zaujímavé zistenia

Od Slovenskej správy ciest som dostal dáta o cyklistoch z sčítaní dopravy v rokoch 1995, 2000, 2005 a 2010. Jediným údajom bola intenzita cyklistickej premávky v špičkovej hodine na jednotlivých úsekoch ciest. Počet úsekov, na ktorých sa sčítavalo, bol každý rok trochu iný a pohyboval sa okolo 2600. Na približne desatine z úsekov nie sú dáta úplné – hodnota za niektorý rok chýba.

## Hodinové maximá

Ako prvé sa ponúka pozrieť na maximálne zaznamenané počty cyklistov za hodinu, ktoré sa na Slovensku vyskytli.

Maximálne intenzity cyklistov v špičkovej hodine				
rok	1995	2000	2005	2010
cyklistov / hod.	645	653	511	312
okres	Piešťany	Dunajská Streda	Komárno	Komárno
číslo cesty / úseku	000499 / 81911	000063 / 81522	000063 / 81572	000064 / 80432

Je vidieť, že pred rokom 2000 na najvyužívanejších úsekoch ciest prešlo v špičkovej hodine viac než šesťsto cyklistov za hodinu. Pre predstavu to je priemerne desať za minútu alebo 10–20 čakajúcich a následne prechádzajúcich cyklistov v každom cykle svetelnej križovatky, čo už sú takpovediac „holandské“ intenzity. Pri zatiaľ poslednom sčítaní v roku 2010 bola zaznamenaná už len polovica z tohto počtu.

Nasledujúca tabuľka ukazuje, kde sa dlhodobo udržiavali najvyššie intenzity cyklistov a ako sa menili počas rokov.

Úseky s maximálnymi intenzitami					
okres	číslo cesty / úseku	1995	2000	2005	2010
Liptovský Mikuláš	000018 / 90202	618	489	499	263
Komárno	000063 / 81572	503	551	511	212
Komárno	000573 / 82711	475	527	450	269
Komárno	000573 / 82712	453	479	354	171
Považská Bystrica	000517 / 92371	586	506	258	81
Piešťany	000061 / 80232	580	448	251	123
Dunajská Streda	000063 / 81522	134	653	482	100
Piešťany	000061 / 80231	366	532	380	90
Považská Bystrica	517001 / 93792	549	448	259	91
Nové Zámky	064020 / 83181	268	523	339	186
Spišská Nová Ves	536005 / 02314	?	537	397	162

Vidieť, že intenzity cyklistov začali po roku 2000 rapídne klesať. V Liptovskom Mikuláši na menej než polovicu stavu z roku 1995, v Považskej Bystrici spadli dokonca na jednu sedminu (spôsobené pravdepodobne zatvorením Považských strojární a neskôr aj presedlaním obyvateľov na motorovú dopravu). Na poslednom uvedenom úseku v okrese Spišská Nová Ves chýba údaj z roku 1995, inak by bola niekde okolo štvrtého miesta (takto je až 21.).

Prvých desať okresov v rebríčku úsekov s maximálnymi intenzitami je: Liptovský Mikuláš, Komárno, Považská Bystrica, Spišská Nová Ves, Piešťany, Dunajská Streda, Nové Zámky, Trenčín, Senica, Martin.

Rapídny pokles cyklistov u týchto „cyklistických premiantov“ vedie k otázke, či je takýto aj celkový vývoj na Slovensku, resp. do akej miery.

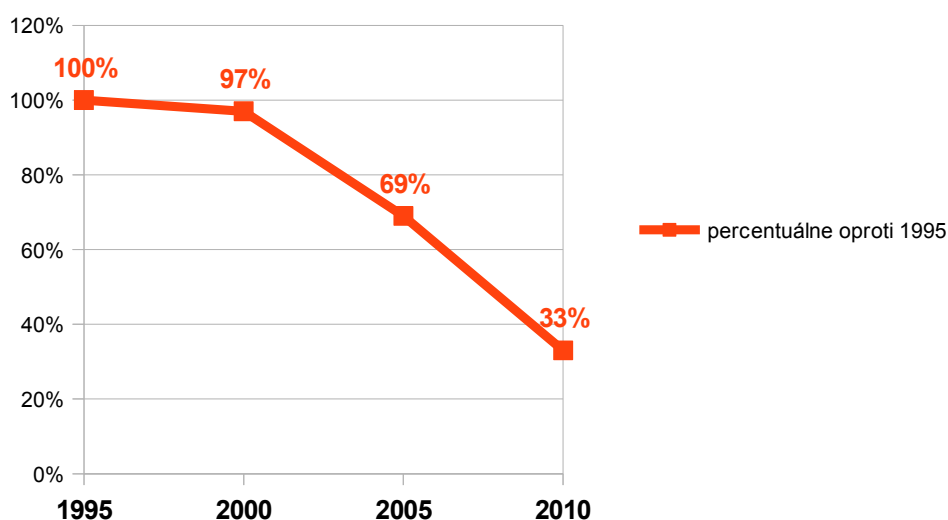
## Celkový obraz

To ako sa vyvíjal počet cyklistov celoštátne, napovie súčet všetkých zaznamenaných cyklistov v jednotlivých rokoch. Samotná hodnota súčtu nevytvorí o ničom – niektorí cyklisti mohli byť

započítaní viackrát, na viacerých úsekoch, množstvo iných sa naopak pohybovalo po komunikáciách, kde sa nesčítavalo, alebo v teréne. (Taktiež špičková hodina mohla na každom úseku nastať v inú dobu.) Výsledok teda nemožno považovať za počet cyklistov na Slovensku v určitéj jednu hodinu. Veľkú vypovedaciu hodnotu má však to, ako sa toto (zakaždým rovnako získané) číslo menilo počas rokov.

Kvôli správne porovnaniu medziročného vývoja boli do súčtu zahrnuté len tie úseky ciest, kde existovala hodnota v každom zo štyroch sledovaných rokov. Ďalej boli vyradené úseky z mesta Košice, kde je z dát zjavné, že v roku 2010 cyklisti neboli započítaní. Do súčtu vstupovalo 90 % zo všetkých úsekov (2439 z 2695), preto výsledky aj na tejto neúplnej sade dobre aproximujú skutočnosť. Nasledujúci graf ukazuje, ako sa vyvíjal celkový počet cyklistov, ak stav v roku 1995 označíme ako 100 %.

### Celkový vývoj špičkovej intenzity cyklistov



Tento graf zobrazuje ako sa v priebehu rokov 1995–2010 menila celková intenzita cyklistov v špičkovej hodine. Zároveň dáva aspoň nejaký odhad toho, ako sa vyvíjalo dopravné využívanie bicykla na Slovensku v uvedenom období. Treba zdôrazniť, že dopravného využívania, nie nutne celkového počtu cyklistov. Nárast rekreačných cyklistov sa v celoštátnych sčítaniach dopravy, ktoré prebiehajú najmä na významnejších komunikáciách prejaví len málo.

Pokles je v skutočnosti pravdepodobne o niečo menší, než sa zdá z výsledkov celoštátnych sčítaní. Zvyšujúci sa počet áut na cestách odrádza cyklistov od jazdy v hlavnej premávke a niektorí volia miestne komunikácie, chodníky alebo sporadicky pribúdajúce cestičky pre cyklistov, kde nie sú pri celoštátnych sčítaniach dopravy zaznamenaní. Počasie sa naopak na výsledkoch mohlo podpísať len minimálne, sčítanie totiž prebiehalo v desiatich rôznych termínoch v letnom období.

Za uvedené obdobie sa aj prepravné výkony verejnej dopravy znížili na polovicu, prepravné výkony individuálnej automobilovej dopravy naopak o polovicu vzrástli. Zbohatli sme a presadli do áut. Relatívne voči výške priemernej mzdy na Slovensku stálo auto v roku 2010 len tretinu z toho, čo v roku 1995. Rovnakým vývojom prešla západná Európa v päťdesiatych a šesťdesiatych rokoch minulého storočia a podiel bicykla na doprave v európskych mestách prudko poklesol. Vid' nasledujúci graf (z publikácie *Cycling in Netherlands*).

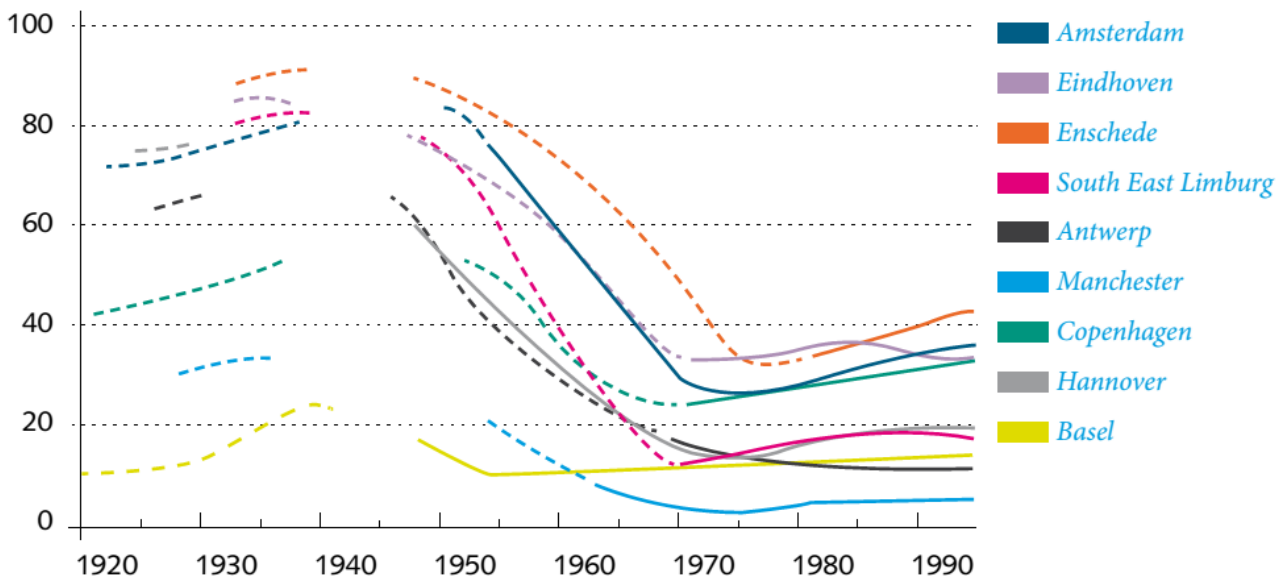


Figure 5: Historical development in bicycle share in 9 European cities Source: A.A. Albert de la Bruheze and F.C.A. Vervaart. Bicycle traffic in practice and policy in the twentieth century, 1999

V mestách a na vidieku je situácia odlišná. Kým vo väčších mestách sa bicykel už začína vnímať ako moderný, trendový dopravný prostriedok a jeho doteraz minimálne využívanie začína mierne rásť, v menších sídlach veľkú časť tradičného dochádzania na bicykli prebral automobil a bicykel má imidž zastaralosti. Subjektívny pocit, či cyklistov pribúda alebo ubúda je preto veľmi ovplyvnený tým, kde bývame.

Netreba tiež zabúdať na to, že od posledného sčítania v roku 2010 sú propagácia a rozvoj cyklo dopravy silnejšie než kedykoľvek predtým a klesajúci trend sa už možno začína obracať. Ukáže sa v sčítaní o dva roky.

### Kde cyklistov pribudlo a kde ubudlo

Existujú miesta kde aj napriek celkovému poklesu cyklistov pribudlo? Nasledujúca tabuľka ukazuje, že áno. Zobrazuje kde došlo v roku 2010 k najväčšiemu nárastu cyklistov oproti roku 1995 a tiež kde nastal najväčší pokles.

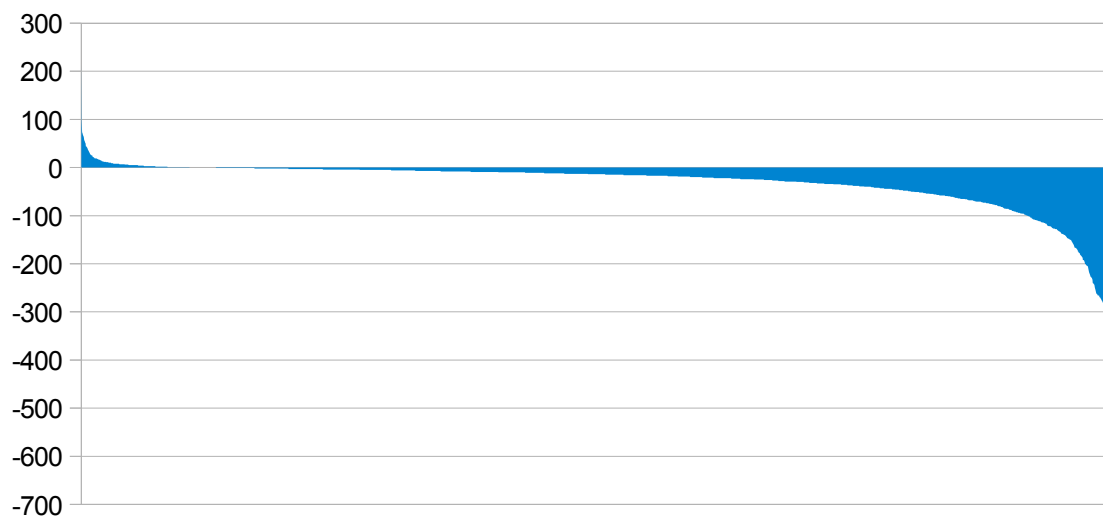
Úseky s najväčším nárastom a najväčším poklesom intenzity cyklistov						
okres	číslo cesty / úseku	1995	2000	2005	2010	2010 – 1995
Galanta	062002 / 80292	75	127	113	287	+212
Dunajská Streda	506005 / 82871	54	104	266	152	+98
Myjava	000499 / 81881	69	80	43	142	+73
...	...	...	...	...	...	...
Považská Bystrica	000517 / 92371	586	506	258	81	-505
Považská Bystrica	517001 / 93791	601	191	72	40	-561
Piešťany	000499 / 81911	645	89	284	12	-633

Kým v Považskej Bystrici je dnes počet cyklistov skutočne len zlomkom oproti minulosti, neúmerne veľký pokles zaznamenaný na úseku v Piešťanoch z 284 na 12 cyklistov má zrejme iný dôvod. Pravdepodobne vybudovanie samostatnej cestičky mimo hlavnej vozovky kde prebiehalo sčítanie.

Lepší obraz o tom ako sa zmenila špičková intenzita cyklistov od roku 1995 do 2010 dáva nasledujúci graf. Zmena počtu cyklistov na každom z cca. 2500 cestných úsekov je nanosená ako veľmi

úzky stĺpec a tieto zoradené podľa veľkosti. Stĺpec smerujúci od osi  $x$  nahor znamená nárast, smer nadol pokles.

### Rozdiel v počte cyklistov v roku 2010 oproti roku 1995

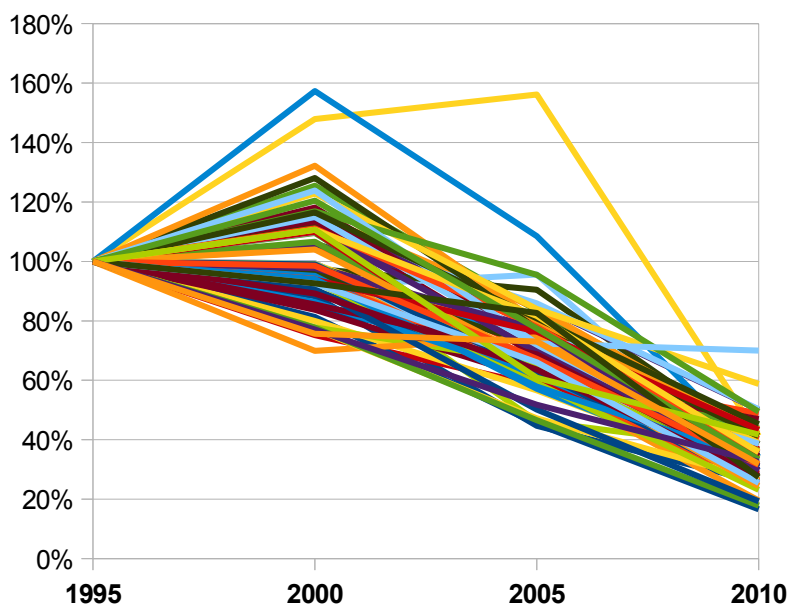


Vidieť, že k nárastu počtu cyklistov došlo len na jednej desatine sčítacích úsekoch (v grafe najviac vľavo) na zvyšných 90 % úsekoch došlo k poklesu. Celkovému počtu cyklistov, ktorí pribudli odpovedá veľkosť plochy nad nulou (osou  $x$ ) a počtu cyklistov, ktorí ubudli nepomerne väčšia plocha pod nulou.

### Vývoj v jednotlivých okresoch

Ako sa menila intenzita cyklistov v jednotlivých regiónoch? Odpoveď dáva nasledujúci graf, ktorý je analógiou celkového vývoja, ale samostatne pre každý okres. Každá čiara odpovedá vývoju špičkovej intenzity cyklistov na cestách okresu voči jej hodnote v roku 1995.

### Vývoj v okresoch



Vidieť, že v roku 2000 sa ešte situácia v okresoch vyvíjala rozlične, niekde ich počet vzrástol, inde poklesol, zmena sa pohybovala v rozsahu cca. od 70 % do 130 % z počtu v roku 1995. Neskôr už začal počet cyklistov všade klesať. Najväčší prechodný nárast v rokoch 2000 a 2005 zaznamenali okresy Gelnica a Banská Štiavnica, v roku 2010 sa už ale prepadli na úroveň ostatných okresov. K najmenšiemu poklesu do roku 2010 došlo v okresoch Stará Ľubovňa a Snina, na 70 %, resp. 59 % z intenzity v roku 1995. K najväčšiemu poklesu naopak v okresoch Hlohovec, Považská Bystrica a Trnava, pod 20 %. Presné hodnoty pre každý okres sú v nasledujúcej tabuľke.

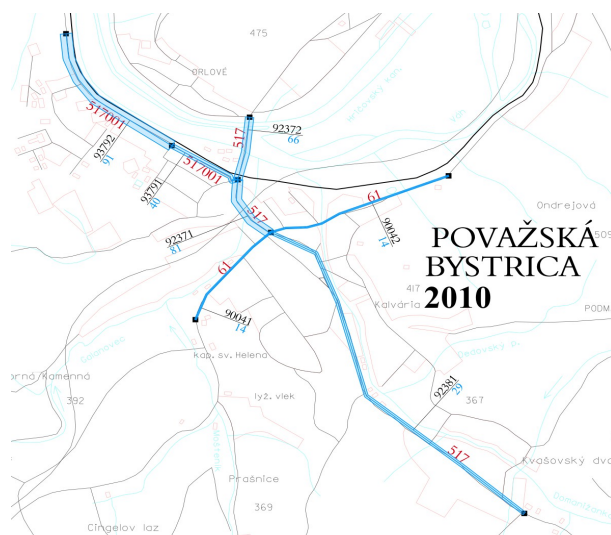
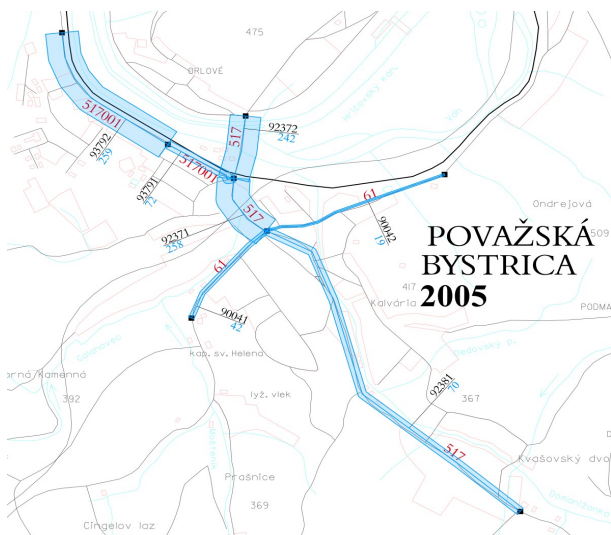
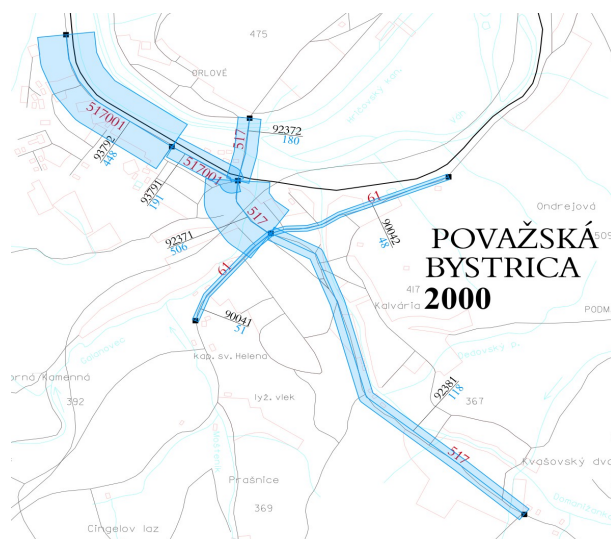
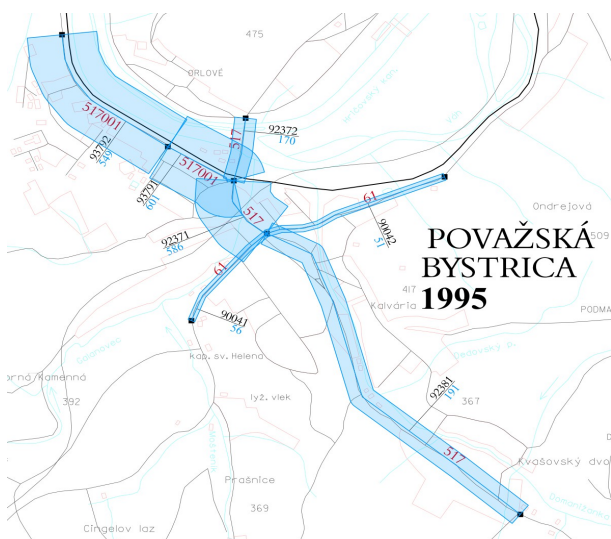
Vývoj v okresoch				
okres	1995	2000	2005	2010
Bánovce n. Bebravou	100%	88%	45%	26%
Banská Bystrica	100%	104%	69%	40%
Banská Štiavnica	100%	148%	156%	41%
Bardejov	100%	125%	84%	43%
Brezno	100%	113%	68%	31%
Bytča	100%	92%	96%	30%
Čadca	100%	98%	90%	39%
Detva	100%	99%	46%	37%
Dolný Kubín	100%	106%	85%	50%
Dunajská Streda	100%	116%	84%	42%
Galanta	100%	75%	58%	26%
Gelnica	100%	157%	108%	34%
Hlohovec	100%	81%	45%	17%
Humenné	100%	99%	63%	49%
Ilava	100%	99%	73%	39%
Kežmarok	100%	110%	62%	44%
Košice -okolie	100%	118%	73%	34%
Komárno	100%	110%	86%	50%
Krupina	100%	111%	59%	36%
Kysucké Nové Mesto	100%	94%	66%	32%
Levice	100%	115%	78%	31%
Levoča	100%	99%	60%	20%
Liptovský Mikuláš	100%	85%	75%	37%
Lučenec	100%	96%	73%	32%
Malacky	100%	84%	68%	31%
Martin	100%	95%	63%	26%
Medzilaborce	100%	80%	57%	28%
Michalovce	100%	107%	65%	28%
Myjava	100%	84%	61%	47%
Námestovo	100%	99%	61%	39%
Nitra	100%	96%	72%	35%
Nové Mesto n. Váhom	100%	78%	66%	36%
Nové Zámky	100%	98%	77%	35%
Púchov	100%	70%	74%	34%
Partizánske	100%	89%	67%	32%

Vývoj v okresoch				
okres	1995	2000	2005	2010
Pezinok	100%	95%	57%	27%
Piešťany	100%	90%	61%	28%
Poltár	100%	94%	61%	25%
Poprad	100%	77%	47%	27%
Považská Bystrica	100%	78%	47%	18%
Prešov	100%	118%	71%	34%
Prievidza	100%	115%	72%	28%
Revúca	100%	128%	78%	41%
Rimavská Sobota	100%	99%	65%	28%
Rožňava	100%	111%	70%	32%
Ružomberok	100%	132%	80%	44%
Sabinov	100%	110%	61%	29%
Senec	100%	86%	62%	30%
Senica	100%	99%	63%	25%
Skalica	100%	111%	78%	36%
Snina	100%	123%	84%	59%
Sobrance	100%	117%	96%	49%
Spišská Nová Ves	100%	85%	69%	30%
Stará Ľubovňa	100%	124%	72%	70%
Stropkov	100%	117%	81%	45%
Svidník	100%	93%	59%	23%
Šaľa	100%	98%	77%	30%
Topoľčany	100%	104%	66%	24%
Trebišov	100%	94%	76%	43%
Trenčín	100%	94%	58%	33%
Trnava	100%	91%	50%	19%
Turčianske Teplice	100%	99%	67%	32%
Tvrdošín	100%	111%	82%	36%
Veľký Krtíš	100%	120%	77%	33%
Vranov nad Topľou	100%	89%	64%	28%
Zlaté Moravce	100%	93%	66%	25%
Zvolen	100%	93%	83%	27%
Žarnovica	100%	111%	61%	42%
Žiar nad Hronom	100%	77%	52%	33%
Žilina	100%	76%	73%	32%

Bratislava a Košice chýbajú kvôli neúplným dátam.

## Ukážka grafického spracovania

Údaje o motorovej doprave zverejňuje Slovenská správa ciest aj v grafickej podobe pre jednotlivé mestá, kraje i celú republiku. Takéto najnázornejšie spracovanie v celom rozsahu dát už nad možnosti jednotlivca, preto len ako ukážka vývoj cyklistickej dopravy v Považskej Bystrici.



## Záver

Jediné údaje o cyklistoch, ktoré sa mi podarilo od Slovenskej správy ciest získať, sú intenzity cyklistov v špičkovej hodine za roky 1995–2010. Či má SSC o cyklistoch aj ďalšie dáta (napr. celkové denné objemy ako u motorovej dopravy), vie len ona sama. Podľa neformálnych informácií existujú nejaké údaje o cyklistoch aj za staršie roky.

Tento príspevok možno brať ako inšpiráciu, čo sa dá v dlhodobozbieraných dátach nájsť alebo ako odrazový mostík ku ich komplexnejšiemu spracovaniu a zverejneniu podobne ako sa realizuje u motorovej dopravy. K tomu vyzýva aj opatrenie 4.2 Výskum v oblasti cyklotransporty a cykloturistiky Národnej cyklostratégie, zodpovedným je ministerstvo dopravy, ktoré je zároveň nadriadeným orgánom Slovenskej správy ciest; ja môžem ponúknuť svoju spoluprácu.

Kompletné tabuľky a zdrojové dáta použité pre tento článok sú pre záujemcov umiestnené na stiahnutie na adrese: [www.bystricykel.sk/blog/dobre-utajeni-cyklisti](http://www.bystricykel.sk/blog/dobre-utajeni-cyklisti)

Hoci tu opísaný výrazný pokles využívania cyklistickej dopravy od deväťdesiatych rokov nie je radostným zistením, možno v ňom nájsť aj pozitívne posolstvo. Cyklotransporty môže byť na Slovensku oproti dnešku určite najmenej dva až trikrát viac – už to tak raz bolo.