

Cyklistická doprava

Číslo 11 rok 2014 ročník V
ISSN 1338-0486

11



Obsah

Cyklobusy v BB 4.str.

Čo sľúbili primátori 5str.

Nové cyklotrasy 8.str.

Tipy ako jazdiť na jeseň po lese 11.str

Téma: Cyklokoordinátori 13 -4.str

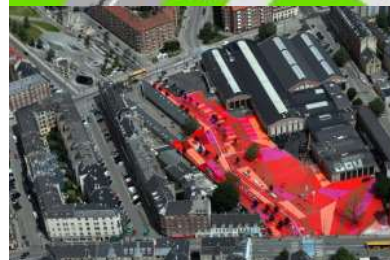
4x Chorvátsko na bicykli 25. - 26str.

Návrh bezpečného cyklopriechodu v Detve 27.str.

Vesmírna jazda - esej 28.str.

Superkilen 29.str.

Bazilej fotoreport 30 str.



Pedál.

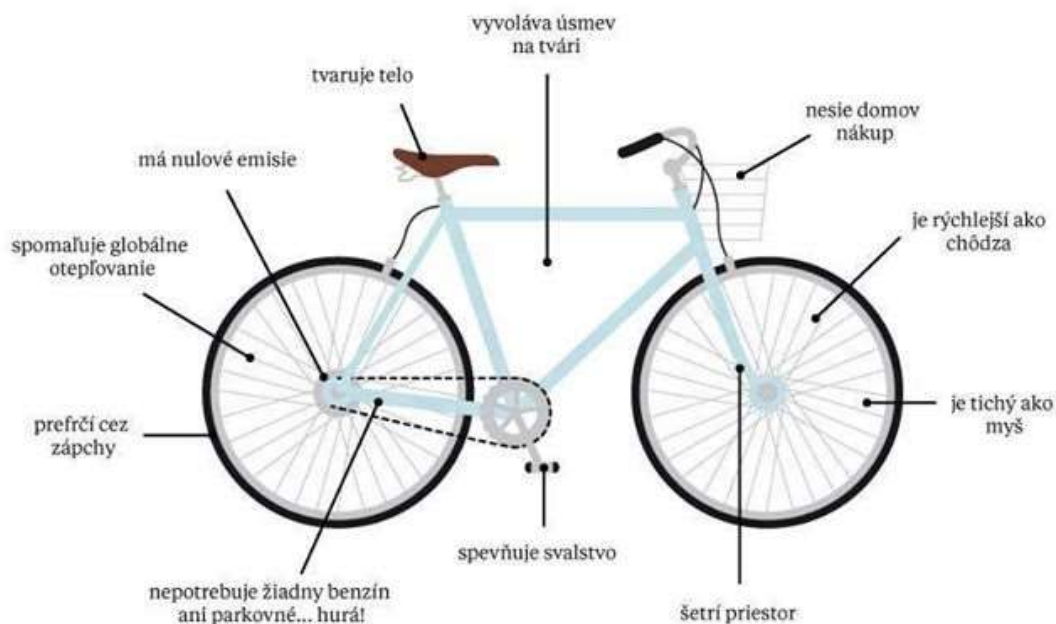
Máme po komunálnych voľbách a ako vidieť z výsledkov. Cyklistika resp. , táto téma si posilnila, jednak sa stala obľúbenou v predvolebnom boji, pričom nie je úplne jasné, či každý z politikov vedel o čo ide☺

Každopádne je tu obrovský záväzok pre tých, ktorí boli zvolení, aby pokračovali v podpore cyklodopravy. Toto číslo by mohlo mať pokojne podtitul cyklokoordinátorské, kde sme sa zamerali jednak na hodnotenie cyklokoordinátorov z pohľadu občianskych iniciatív ako aj sebareflexiu koordinátorov samotných. Navyše ak máme od 1. Októbra schválený predpis pre navrhovanie cyklistických komunikácií.

Príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia

Benefity bicykla



Cyklobusy v BB prepravili 15 tisíc cestujúcich



Služby cyklobusových liniek, ktoré s cieľom spojiť Banskú Bystricu so sieťou turistických cyklotrás v okolitých horách prevádzkuje pre mesto Banská Bystrica firma SAD [Zvolen](#), využilo v tohtoročnej sezóne 2 132 cykloturistov a peších turistov. Mesto ich prevádzku dotovalo sumou 14 717 eur, z čoho 10-tisíc na to pôvodne vyčlenilo mestské zastupiteľstvo v rozpočte mesta a zvyšok presunul primátorskou zmenou rozpočtu primátor Peter Gogola. Pôvodne vyčlenená suma sa totiž vyčerpala ešte v auguste a vedenie mesta malo záujem, aby cyklobusy premávali do konca septembra. „Cyklobus sa aj v tejto letnej sezóne napriek nevyspytateľnému počasiu tešil značnému záujmu verejnosti, čo ma, samozrejme, veľmi teší. Aj z tohto dôvodu sa mesto rozhodlo najstť potrebné finančné prostriedky, aby ho turisti či cyklisti mohli plnohodnotne využívať až do úplného konca sezóny.

Bezpečnú a pohodlnú prepravu cyklistov do extravilánu vyznačených cyklotrás v krásnom banskobystrickom okolí vnímam ako ideálny podporný nástroj turizmu, o čom svedčí spomínaný záujem o cyklobus,“ uviedol pre agentúru SITA Gogola. Cyklobusy, ktoré tvorí autobus s prívesom na prevoz bicyklov, začali tento rok premávať 31. mája a jazdili na troch jednospojových linkách cez dni pracovného pokoja. Trasy liniek boli rovnaké ako vlani, a to zo Strieborného námestia v centre Banskej Bystrice do sedla Malý Šturec na hranici Veľkej Fatry a Kremnických vrchov, do sedla Donovaly na hranici Veľkej Fatry a Starohorských vrchov a k lyžiarskemu stredisku Šachtičky na kopci Panský diel nad Banskou Bystricou. Spoje na Malý Šturec a na Donovaly vyrážali ráno spoj na Šachtičky popoludní.

Cestovné bolo na dopoludňajších dlhších linkách dve eurá, na popoludňajšej krátkej linke jedno euro za osobu vrátane bicykla. Projekt cyklobusov z Banskej Bystrice do okolitých hôr sa začal v roku 2012. Kým v prvý rok sa na prevádzke liniek finančne podieľalo mesto Banská Bystrica spolu s Banskobystrickým samosprávnym krajom (BBSK), druhý rok oblasť organizácia cestovného ruchu Stredné Slovensko s BBSK, tento rok BBSK od projektu odstúpil a rozdiel medzi nákladmi a výnosom z cestovného dopravcovi preplácalo iba mesto Banská Bystrica. Oblasť organizácia cestovného ruchu Stredné Slovensko tento rok dotovala prevádzku novej cyklobusovej linky zo Sliača cez Zvolen do Banskej Štiavnice.

Bystrica.sme.sk
Imhd.sk

Čo sľúbili zvolení primátori na podporu cyklodopravy.

Tak zvolili sme si zástupcov a nových starostov a primátorov miest a obcí, ktorí nám nasľubovali podporou pri rozvoji cyklistiky. Tu je výber z ich sľubov. Odložme si ich aj o 4 roky☺

Banská Štiavnica: Vytvoríme projekt prímestských lesov v lokalite Červená studňa až Veterné sedlo s prepojením na projekt bežkárskeho trati, cyklotrás a bežeckých trás a turistických chodníkov v súlade s týmto projektom dobudujeme oddychové a vyhliadkové miesta pri týchto trasách”

Bardejov: Rozširovanie siete cyklotrás.

Čadca: Vytvoríme ucelený systém cyklotrás – vyznačíme a vybudujeme trasy pre cyklistov v súčinnosti s projektom „Strieborná Kysuca”.

Detva: Budeme pokračovať v budovaní cyklistickej cestičky z amfiteátra k železničnej stanici.

Humenné: Projekt výstavby cyklotrás je pripravený v spolupráci s Oblastnou organizáciou cestovného ruchu. Na jeho realizáciu požiadame financie z eurofondov v programovacom období 2014 – 2020. Prepojíme existujúce a nové cesty pre bicykle na regionálne cyklotrasy. Lokalitu Gaštanová – Dubník na ... premeníme na oddychovú a relaxačnú zónu s parkom a cyklotrasou...”

Komárno: Komárno leží pri medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 6. Vďaka vývoju za posledné roky je možné pohodlne jazdiť na bicykli na východ a na sever od mesta, avšak spojenie medzi Komáromom a jeho najväčšou mestskou časťou, Novou Strážou ešte chýba, a preto dodnes treba jazdiť po kamenistej hrádzi alebo medzi uháňajúcimi autami. Rovnako chýbajú cyklistické infraštruktúry v intraviláne mesta. Budeme iniciovať rokovanie v záujme výstavby chýbajúcej cyklotrasy Komárno-Nová Stráž-Číčov. V intraviláne mesta vytvoríme cyklistické dopravné koridory. V rámci mesta vytvoríme pre cyklistov odpočívadlo, kde si budú môcť oddýchnuť, prípadne vykonať aj menšiu údržbu.

Košice: V najbližších dvoch rokoch pribudne 40 kilometrov nových cyklotrás.

Levice: Budem podporovať vybudovanie cyklotrás z oblastí hromadnej bytovej zástavby do priemyselných zón a k nákupným strediskám.

Levoča Dobudujeme cyklistické chodníky v meste a okolí”

Liptovský Mikuláš: Hlavný ťah pre mesto musí byť priepustnejší ale najmä bezpečnejší pre chodcov a cyklistov. Dopravné zmeny budeme robiť iba po dohode s občanmi. "

Lučenec: Do konca volebného obdobia presadím vybudovanie cyklotrasy Lučenec – Halič.

Malacky: Ponúkam projekty sprístupnenia lesoparkov a výstavbu inline a cyklo rekreačných chodníkov.

Martin Budeme budovať nové cyklotrasy a s cyklotrasou spojíme Martin s priemyselnou zónou v Sučanoch. Taktiež cyklotrasou prepojíme Martin s Priekopou a Vrútkami. Nábrežie rieky Turiec premeníme na oddychovú zónu s cestou pre korčuliarov.

Michalovce, 1. Budeme pokračovať v značení a v prípade získania externých finančných prostriedkov, o ktoré sa budeme usilovať, aj v budovaní mestských cyklotrás. 2. Budeme podporovať aktivity KSK a okolitých obcí, ktoré povedú k vzniku cyklotrás v regióne, osobitne Zemplínskej cyklistickej magistrály."

Modra: Vybudovanie cyklotrás, súvisiaceho mobiliáru a bežkárskeho tratí.

Nitra: Výstavba cyklotrás a ďalších športovísk.

Piešťany: "Budem sa usilovať, aby sa pokračovalo v realizácii nových cyklochodníkov s prepojením južnej časti mesta so severnou pre bezpečný presun na bicykli."

Poprad: Zokruhovanie cyklochodníka."

Prešov: " „Cyklistom každodennú bezpečnú jazdu“ Vybudujem modernú cyklistickú infraštruktúru. Bicykel sa stane každodennou alternatívou pre dopravu v meste.

Šaľa: Vybudovanie cyklotrasy Šaľa – Duslo, spolupráca pri oprave asfaltového povrchu hrádze.

Stará Ľubovňa: Nasledujúce programové obdobie Európskej únie nám dáva poslednú šancu na budovanie cyklotrás pre široké masy ľudí. Pôvodná cyklotrasa do Vyšných Ružbách už dávno nevyhovuje ani základným požiadavkám a je na ňu neustále počuť kritiku. Mojm cieľom je v spolupráci s okolitými obcami vybudovať cyklotrasu s asfaltovým povrchom minimálne na trase Stará Ľubovňa – Hniezdne s možným napojením na Vyšné Ružbachy a Chmeľnicu. Táto trasa môže vynikajúco slúžiť aj pre ľudí cestujúcich za prácou na bicykli do Starej Ľubovne. Cyklodoprava ako alternatíva ku motodoprave bude rovnako podporovaná

z Európskych peňazí a je potrebné byť na to pripravený a využiť túto možnosť. Cyklisti, mamičky s kočíkmi, či korčuliari potrebujú v Starej Ľubovni a okolí miesto na svoje aktivity!

Spišská Nová Ves: Podstatne rozšírime sieť cyklotrás, cyklochodníkov ... v meste

Topoľčany: Napojenie mesta Topoľčany na 80 km vybudovaných cyklotrás Považského Inovca, vytvoriť cyklomapy regiónu.

Trenčín: "Vybudovať cyklotrasy a napojiť ich na medzinárodné cyklistické koridory."

Turčianske Teplice: Vyznačíme cyklochodníky v meste a vybudujeme nové cyklotrasy v regióne."

Zvolen: " Vybudovanie skutočnej a funkčnej cyklotrasy Sekier – mesto a budovanie širokej siete cyklotrás."

Žiar nad Hronom: V spolupráci s okolitými obcami vytvoriť projekty na cyklotrasy a uchádzať sa o dotácie na tieto projekty. Spojiť Lutilu a Žiar cestou pre cyklistov. Vyhradíme cyklotrasy aj na komunikáciách v meste.

Žilina: - Budovanie ďalších cyklotrás v meste;- odbremenenie centra mesta od automobilovej dopravy;- sofistikované požičovne bicyklov na mnohých miestach;- prepojenie mestských a krajských cyklotrás.



Slovensko pedáluje aj v Bruseli.

Ak by ste nemali, čo robiť 4 decembra, môžete sa zúčastniť okrúhleho stola zameraného na podporu cyklistiky, ktorú bude hostiť slovenské zastúpenie v Bruseli. Viac info a registrácia: www.ecf.com/events/cycling-for-growth/

Rimavská Sobota odovzdala novú cyklotrasu.

Rimavskosobotská samospráva odovzdala do užívania pre verejnosť prvú časť cyklotrasy do Rekreačnej oblasti Kurinec-Zelená voda. Pri tejto príležitosti sa vo štvrtok, 6. novembra konala slávnostná prvá jazda na bicykloch. Pásku prestrihli rimavskosobotský primátor Jozef Šimko a poslanci mestského zastupiteľstva Viliam Vaš a František Auxt. Prítomný bol aj reprezentant Slovenska v cestnej cyklistike Kamil Juhaniak.

Zdroj: gemerland.sk



Nové cykloodpočívadlo na Eurovelo 6 – dokonca aj s pumpou!

Konečne cykloodpočívadlo ako má byť. Prístrešok, cyklostojany a dokonca aj pumpička na dofúkanie kolesa s ramenom na zavesenie bicykla na opravu. Odpočívadlo sa nachádza na slovenskom úseku Eurovela 6. v blízkosti bufeta Šimani. Pribudnúť má ešte cyklomapa. Dobrý príklad aj pre ostatných ako sa to má robiť!



V Žiline môžu cyklisti pohodlnejšie čakať na semafóroch

Pilotný projekt zameraný na lepšie pohodlie pre cyklistov realizovalo OZ MULICA v spolupráci s mestom Žilina. Inštalovalo jednak držiaky na držanie pre cyklistov na semafóroch ako aj nášlapné stojaníky. Tie slúžia cyklistom na to, aby nemuseli zosadať z bicykla a počkať na bicykli, kým dostanú zelenú.

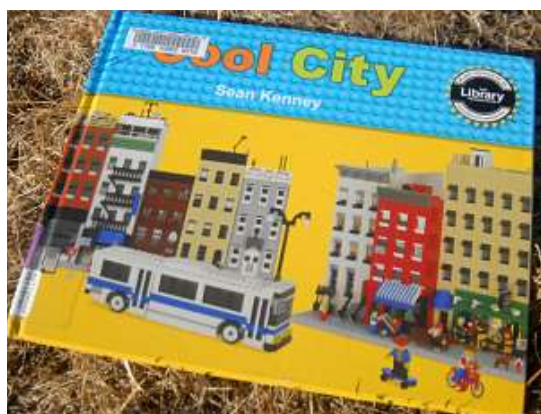


Nová cyklotrasa Komárno – Kravany nad Dunajom.

V piatok 24.10.2014 slávnostne odovzdali nový úsek cyklotrasy Komárno – Kravany nad Dunajom. Obec Moča pritom preinvestovala z eurofondov na tento účel 2 193 172,18 EUR. Cyklotrasa vedúca z Komárna až do Kravian nad Dunajom meria 30,34 km, z toho 18 km predstavuje stavaná cyklistická komunikácia a 12,34 km bolo vyznačených. Celková suma projektu dosiahla výšku 2 492 670,58 EUR. Z toho ERDF 2 118 769,99 EUR (85%), Štátny rozpočet 249 267,05 EUR (10%) a kofinancovanie prijímateľov 124 633,54 EUR (5%).

Rozmýšľate, čo kúpiť deťom pod stromček? Kúpte im Lego design book COOL CITY.

Ak ešte neviete, čo kúpiť vašim ratolestiam pod stromček a radi sa hrajú s legom, máme tu pre vás jeden tip. Hrať sa a zároveň vzdelávať to je sen každého úspešného didaktika:-) Povedal si to aj autor Sean Kenney (Lego dizajnér) publikácie Cool city, ktorí pripravili rôzne projekty, na ktoré je možné použiť stavebnicu Lego. Jednak si môžete postaviť mesto, ale čo je pre nás zaujímavé, deti si môžu postaviť a namodelovať tzv. kongescie alebo dopravné zápchy. Môžu sa teda hrať na to, ako napríklad vyriešiť rôzne situácie napríklad v doprave. Dokonca aj namodelovať cestičku pre cyklistov.



Holand'ania navádzajú rýchlejších cyklistov na cesty.

Cyklisti sú všelijakí. Niektorí chodia po chodníkoch, lebo sa boja po ceste, iní radšej chodia po ceste, lebo aj cyklotrasy sa im zdajú pomalé. Hlavne pre rýchlych cyklistov sa rozhodli v Holandsku odskúšať pilotný projekt v meste Franekeradeel a Ried, ktorý spočíva v tom, že cyklisti rýchlejší ako 30 km/h budú môcť využívať cestu namiesto cestičky pre cyklistov. Ide o úseky, ktoré sú jednak v intraviláne a v extraviláne. Samotné úseky boli vyznačené špeciálnou dopravnou značkou, ktorá im to povolí. Na cyklotrasách boli zase vyznačené úseky, kde budú môcť ísť maximálne 30 km / h.



Výsledky boli nasledovné. V meste Ried v extraviláne však rýchli cyklisti využívali radšej cestičku pre cyklistov najmä z dôvodu, že automobily tam išli rýchlosťou väčšou ako 60 km / h.

Počas testu v intraviláne mesta Franeker percento rýchlych cyklistov, ktorí išli po cyklocestičke pre cyklistov, zas kleslo zo 4 % na 1%. Naopak počet cyklistov jazdiacich na ceste, ktorá im to dovoľovala, sa zvýšil z 1 % na 6 %.

Londýnsky taxikár vymyslel LED náramok pre cyklistov.



zdroj: indic8or.com

Londýnsky taxikár si dlho všímal cyklistov, ktorí sa mu kde tu kedy motali okolo auta a zistil, že ich odbočovanie nie je to pravé orechové. Preto sa rozhodol pretaviť myšlienku bezpečných náramkov do reality. Vymyslel náramok na princípe LED technológie, ktorý si môžu cyklisti, deti alebo každý účastník cestnej premávky dať na ruku. V prípade, že bude odbočovať iba jednoducho ruku upaží a vodiči budú vidieť kde odbočuje. Nič zložité. Je to vlastné také svetielko aké máte možno aj vy vzadu na bicykli, akurát že je oranžové.

Cena cca. 23 Euro. Možno si niečo vyrobíte aj vy a lacnejšie:-)

Holandské mesto Krommenie inštalovalo prvú solárnu cyklocestičku

Povrch cestičky je pokrytý tvrdeným sklom cez ktoré sa napája napr. pouličné lampy a semafory. Ide síce o testovací projekt, ale určite ide o zaujímavú technológiu. Čo zaujímavé nie je je cena, 100 metrov za 3 milióny Euro je dosť.

V budúcnosti to chcú rozšíriť na infraštruktúru, ktorá dokáže nabíjať domácnosti, automobily alebo elektrobicykle.





Tipy ako jazdiť v lese na jeseň

Text a foto:

Eva Tinková, OZ Pedál, tinkova@ozpedal.sk

Jeseň je parádne obdobie na jazdenie, hlavne keď sa príroda vyfarbí. Jesenný deň však môže začať hmlou, prejsť do slnečného dňa keď je fakt teplo a tma v lese padne skôr ako by človek chcel. Klasické tipy na jazdenie ako vrstvenie, funkčné veci, rukavice, nohy v teple, čiapka na hlavu, svetlá a niečo do dažďa sú základom. Pridávame aj pár iných tipov.

1. Poľovnícka sezóna

Jeseň milujú aj poľovníci, preto sledujte kde sú poľovačky napríklad na

www.wolf.sk/sk/spolocne_polo_vacky, iný zdroj sme zatiaľ nenašli ak viete o lepšom dajte nám vedieť na info@ozpedal.sk.

Aby ste boli dobre odlíšiteľný od zveri, noste výrazné farby - oranžová je najlepšia. Popríklad robte aj hluk, samozrejme s mierou.

2. V listnatom lese spomaľ

V niektorých oblastiach je jeseň pomerne suchá, traily budú teda tvrdé a rýchle. Napadané lístie môžu skrývať vymleté jarky od vody, kusy polien, kamene a iné prekvapenia. Ak trail nepoznáte na 100% percent, jazdite opatrnejšie. V prípade klasického jesenného počasia s rannými hmlami počítajte že kamene, korene, mostíky – všetko bude šmyklavejšie, preto si dobre vyberajte stopu. Sedte na zadku, aby zadné koleso malo lepší záber a kľudne trochu sfúknite duše prípadne zväžte výmenu plášťov za tie, ktoré lepšie držia v blate. Pozor, tieto však nebudú tak dobre držať na iných povrchoch ako šotolina a pod.

3. Údržba

Prevencia je lepšia ako hasenie problému potom a aj lacnejšia. Brzdové doštičky sa za mokra opotrebovávajú skôr, tak že ich na jeseň kontrolujte častejšie.

Na údržbu bajku používajte prípravky ktoré sú na to určené a s mierou. Bežné prostriedky na umývanie riadu obsahujú soli ktoré môžu žrať Váš bajk. Pozor na príliš veľa lubrikantu, ten priťahuje špinu.

4. Navigácia v lese

Zísť z trailu na jeseň v mori popadanom lístí je ľahšie ako v hociktorom inom ročnom období. Sledujete preto značky a smerovky. V prípade že zídete z trailu, vráťte sa po svojich stopách a hľadajte značky a stopy niekoho iného.

5. Blatník

Na jeseň sa určite zide blatník aspoň nad predné koleso. Ak chcete zabiť dve muchy jednou ranou, tak zainvestujte do blatníka od OZ Pedál. Kúpou blatníka podporíte výstavbu a údržbu trailov.

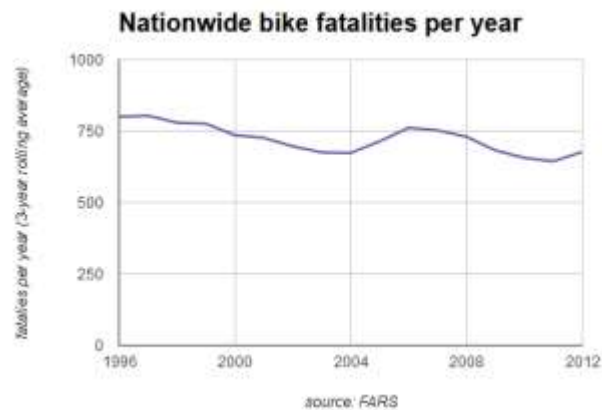
Objednávky:

<http://www.ozpedal.sk/dirtdefender>

FCB:<http://www.ozpedal.sk/dirtdefender>

Štatistika z USA – Viac cyklociest menej nehôd

V USA zažívajú procyklistické skupiny a správcovia infraštruktúry vojnu ohľadne toho, či sa počet dopravných nehôd znížil alebo zvýšil. Odporcovia cyklodopravy argumentujú tým, že počet úmrtí cyklistov sa zvýšil v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Procyklisti zase argumentujú tým, že sa jednak navýšil podiel ciest vykonaných na bicykli ako aj sa zvýšila dopravná infraštruktúra pre cyklistov. To v porovnaní s danými dátami prináša nový obraz o to, že sa počet dopravných nehôd alebo rizika spojených s cyklodopravou znižuje. Počet úmrtí sa historicky mierne znižuje.



Téma čísla: Cyklokoordinátori.

Máme tu čas, kedy je vhodné pozrieť sa na funkciu cyklokoordinátorov. Jednak z pohľadu ako ich vnímajú cykloaktivisti a taktiež pre objektivnosť ako sa vnímajú oni.

Požiadali sme mestské organizácie zaoberajúce sa cyklistikou aby ohodnotili ich prácu. Dnes hodnotí Jaroslav Semančík z Bystricy:

Na **Mateja Tinku** za Trenčiansky kraj, môžem povedať len to najlepšie. Je aktívny, ústretový, dobre sa s ním spolupracuje. Nevynecháva Cyklokonferenciu, na jar organizoval aj miestnu konferenciu na pôde TSK. Mal v pláne aj výjazdy do okresných miest na rozhýbanie pomerov. Sám čas od času zdvihne telefón a zavolá, poinformuje čo je nové, zaujíma sa. Keď sa na miestnom gymnáziu uvažovalo s osadením stojanov, niekto prehodil, či by to nevedel zafinancovať kraj ako zriaďovateľ školy. Keď som mu to ako podnet napísal, prejednal to na TSK a následne sa pripravuje projekt pilotných cyklostojanov spolufinancovaných TSK pre školy.

Keď som minulý rok čítal v predstavení cyklokoordinátorov, že zatiaľ nemá s cyklodopravou skúsenosti, skôr len s rekreačnou cyklistikou, vravel som si, že to bude zas len úradník, ktorému to prideli. Našťastie sa moje obavy nenaplnili a ako Trenčiansky kraj predtým v tomto smere úplne spal, tak už sa to zmenilo.

Do práce národného koordinátora **Petra Klučku** veľmi nevidím. Len sa národná cyklostratégia naplňa pomalšie, než som čakal aj podľa udávaných termínov a zatiaľ necítim v praxi nejaké zmeny. Mohol by viac komunikovať aj s ľuďmi "bez dekrétu". Napr. zobrať na vedomie existenciu mailing listu cykloaliancia@zduzujuceho.vela.ludi, ktorí sa cyklodoprave venujú alebo o ňu zaujímajú a pridať ho ako jedného z adresátov správ zo stretnutí krajských cyklokoordinátorov. To predsa nič nestojí. Český koordinátor rozosiela newsletter všetkým, ktorí o to majú záujem. V našich podmienkach by mohol byť vhodnou formou pravidelný stĺpček v časopise Cyklistická doprava "Čo nového v Cyklostratégii". Ešte ma trochu prekvapilo, ako sa ministerstvo postavilo ku kampani Do práce na bicykli.

O práci **K. Molnárovej** ani **A. Kollárovej** neviem nič.

Jano Roháč podľa mňa zastupuje neziskovky dobre. Preposiela im všetko, čo má k dispozícii, keď treba, pýta sa na názor.

Následne hodnotíme aj Michal Malý z O.Z. Cyklokoalície.

Peter Klučka - národný cyklokoordinátor

Klady: pomoc pri presadzovaní viacerých aktivít, promptné odpovede, dobrá komunikácia a organizácia stretnutí

Oslovovanie primátorov všetkých 138 miest na bike2work i cyklokonferenciu. Ich zapojenie však bolo malé, a bude v budúcnosti potrebné ešte aktivitu zvýšiť. Progres v preprave s bicyklom vlakmi, nakoľko pochádza z prostredia železníc.

Zápory: Výchova policajtov k lepším cykloriešeniam napreduje dosť pomaly. Pomalé presadzovanie trvalého finančného mechanizmu, nezriadenie centrálnej webstránky Bike2work, neexistencia rozpočtu na Bike2work. Neexistencia stránky o cyklodoprave, infraštruktúre, výchove (ako www.cyklodoprava.cz), z ktorej by mohli mestá a projektanti čerpať.

Kristína Molnárová - členka tímu cyklokoordinátora

Klady: Dobrá komunikácia, elán.

Zápory:

Vzhľadom na to, že v apríli opustila tento post, nepovažujeme za potrebné ani možné podrobnejšie jej prácu hodnotiť.

Ladislav Findl - cyklokoordinátor BSK

Klady: Výborne koordinuje prácu v rámci župy. Špeciálna pochvala za Juravu. Pravidelne sa zúčastňuje zasadnutí bratislavskej Cyklokomisie.

Zápory: Vzhľadom na špecifický dualizmus BSK-BA by bolo potrebné ešte trochu zlepšiť spoluprácu kraja s mestom. Trasy mimo mesta sú pomerne rozvinuté, ich napojenie na okraj mesta nie je zvyčajne doriešený.

Neutrálne: Zrejme z politických príčin (rozdielna stranícka príslušnosť primátora a župana) bolo župe údajne odporúčané, aby neriešila projekty v rámci mesta -- toto je zrejme skôr politický problém nesúvisiaci úplne s problematikou cyklotrás. Je však potrebné ho otvoriť a vyriešiť.

V rámci "dualizmu" nám tiež nie je jasné, nakoľko sa môžu uplatniť hierarchické vzťahy (je krajský cyklokoordinátor nadradený mestskému?) -- toto je skôr otázka do pléna, ako kritika.

Michal Feik - cyklokoordinátor BA

Klady: Mnoho zrealizovaných projektov, presadenie pro-cyklistických opatrení a celkovo myšlienok, vedenie bratislavskej cyklokomisie.

Zápory: Pracovný čas rozdrobený na viacero aktivít (verejná doprava, cyklo, elektromobilita, trhy, hradby, občiansky rozpočet, všeobecne PR mesta), pričom na cyklo je potrebný fulltime človek; v BA nie je doriešený systematicky dohľad nad projektmi, čo je vlastne hlavnou úlohou koordinátora. Michal Feik sa kvôli pracovnému vyťaženiu nezúčastňuje

pravidelne rokovaní dopravnej komisie. Unikajú tým veci (zmeny križovatiek), ktoré sa nepodari zachytiť, situáciu je nutné zachraňovať zo strany občianskych združení; v niekoľkých prípadoch (Twin City a pod.) doriešenie nie je vôbec zrejmé a k náprave môže v najhoršom prípade dôjsť až za desiatky rokov.

Ako poradca primátora by mal zabezpečiť spoluprácu oddelení magistrátu a to, aby ich práca prispievala (alebo aspoň nezhoršovala podmienky) k rozvoju cyklodopravy.

Záveru systémových cyklokomisií sú nedostatočne/len veľmi pomaly premietané do praxe (spolupráca s políciou: kontrola MPH 30 km/h, odstupu; Plnenia opatrení 3.3.A-F Akčného plánu udržateľného energetického rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy; dobíhanie starých "restov" <http://www.cyklokoalicia.sk/zoznam-miest-s-ignorovanou-cyklodopravou/>).

Rozpočet za 2013 nebol vyčerpaný, a i keď existujú objektívne dôvody (projekty, pomalosť obstarávania a p.), peniaze bolo možné operatívne presunúť na potrebné aktivity s menšou byrokratickou záťažou (najmä, ak podľa plnenia rozpočtu boli náznaky, že sa nevyčerpá). Cyklokoalícia poskytla zoznam návrhov, na aké aktivity je užitočné minúť peniaze z nerealizovaných rozpočtov (resp. v menšej miere i peniaze ušetrené na verejnom obstarávaní), žiadne z nich však neboli realizované.

Problém s alokáciou času a manažovaním projektov skúšalo mesto riešiť najatím externého projektového manažera (Atilla Érsek) ako pomocníka cyklokoordinátorovi. Tento zrejme prispel k úspešnému ukončeniu projektov, ale systematicky dohľad sa ani počas jeho pôsobenia nezlepšil (t.j. neodbremenil cyklokoordinátora dostatočne, aby sa ten mohol venovať hlavnej naplni cyklokoordinátora). Vzhľadom na záujem realizovať aktivity v komerčnej sfére sa Atilla Érsek rozhodol ukončiť pôsobenie pre bratislavský magistrát.

Napriek dlhému zoznamu záporov, hodnotíme prácu M. Feika pozitívne. Apelujeme však na systematickejšie riešenia a vyhradenie pracovného času.

Ján Roháč - cyklokoordinátor neziskových organizácií

Nebola začatá diskusia medzi NO a koordinátormi, s výnimkou medzinárodnej cyklokonferencie, kde sa taktiež nezúčastnili všetci cyklokoordinátori. Oceňujeme jeho iné aktivity (Ekopolis, cyklosčítačky). Každopádne, o túto pozíciu sa neuchádzal, je dobrovoľná, čiže z tohto hľadiska mu nie je možné nič vyčítať.

Anna Kollarová – cyklokoordinátor za Úniu miest Slovenska

Pravidelne sa zúčastňuje zasadnutí cyklokomisie. Okrem toho sme nezaregistrovali samostatnú aktivitu. P. Kollárovú si vážime ako dlhoročnú odborníčku. Ponúkli sme jej možnosť prostredníctvom nášho združenia presadiť podmienky pre úpravu chodníkov (technická úprava, dlažba, kvalita a pod.), na našu ponuku sa však rozhodla nereflektovať.



A čo samotní cyklokoordinátori? Ako sami hodnotia svoju prácu? Tu sú ich odpovede, žiaľ neodpovedali nám všetci.

Národný cyklokoordinátor Peter Klučka

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

Pozitívne, optimisticky a s jasnou predstavou postupného a cieľavedomého presadzovania cyklistiky ako bežnej súčasti nášho každodenného života.

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

NAŠARTOVAŤ IMPLEMENTÁCIU JEDNOTLIVÝCH OPATRENÍ NÁRODNEJ CYKLOSTRATÉGIE ! Niekde s väčšou, niekde s menšou akceleráciou. Implementácia „cykloopatrení“ je totiž ako beh na dlhé trate. Nie je možné robiť závery krátko po vybehnutí na trať. Je dlhá a plná neočakávaných objektívnych prekážok. Behám maratóny už niekoľko rokov a viem, že „chlieb sa láme na 37,5 kilometri“. Držme preto tempo a nespomaľujme na ceste do cieľa. Konkrétne sa mi v prvých úvodných kilometroch podarilo to najpodstatnejšie. Presadzovať cyklistiku do povedomia širokej odbornej a laickej verejnosti ! Osvetou, kampaňami, pracovnými stretnutiami, osobným príkladom. Postupne, ale stabilne ! A ešte konkrétnejšie: podarilo sa mi presadiť širokú podporu cyklodopravy do IROP 2014 – 2020.

Čo sa vám nepodarilo?

Presvedčiť svoje okolie o nutnosti trvalej a konštruktívnej spolupráce v záujme celého cyklistického peletónu. Pomaly ale isto sa to však zlepšuje. Konkrétne sa mi nepodarilo vytvoriť národný webový portál.... Neexistenciu otvorenej verejnej komunikačnej platformy vnímam ako závažný nedostatok. Je to jedna z oblastí, na ktorú sa chcem v budúcom roku zamerať.

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Vo veľmi pomalom „štarte na bránu“ viacerých „cyklohráčov“ z manšaftu štátna, regionálna, komunálna správa, ale žiaľ aj družstva „široká laická a odborná verejnosť“. Napriek našej snahe nezasvieti okamžite „cyklokontrolka“ vo všetkých hlavách s guľatou pečiatkou pri dôležitých rozhodnutiach v oblasti riadenia a legislatívy, zabezpečenia financovania, rozvoja infraštruktúry, ako aj osvetu, výskumu a vzdelávania (aby som obsiahol všetky priority našej Cyklostratégie). Zostáva iba naďalej trpezlivo hlásať „slovo cyklistické“ na všetkých úrovniach a využiť k tomu

*všetky možné dostupné prostriedky. V odôvodnených prípadoch aj zmenou legislatívy.
Prvé lastovičky sú už na svete, tak trpezlivo pomôžme vzlietnuť aj tým ďalším a „cyklojar“ sa určite dostaví.*

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

Tých predmetov za uplynulý „cyklorok“ bolo viac a na mojom vysvedčení vidím známky od jedničky po päťku. Najviac si cením výbornú z vytrvalosti.

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

So svojou prácou som spokojný aj keď je stále čo zlepšovať. Po zhodnotení neúspechov a ich príčin viem na čo sa zamerať. Áno vedel.

Trnavský samosprávny kraj

Liboša Kozmová

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

pozitívne

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

Spolupráca medzi zainteresovanými subjektami, komunikácia s aktérmi pôsobiacimi v oblasti cykloturistiky, ako aj presadzovanie cyklistickej dopravy ako rovnoprávny druh medzi ostatnými druhmi dopravy.

Čo sa vám nepodarilo?

Bez odpovede.

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov; cykloturistické trasy sú veľmi často situované na cestách I. a II. triedy, ktoré nie sú vhodné pre bezpečnú cyklistickú dopravu.

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

Áno, som.

Nitriansky samosprávny kraj.

Karol Jurica

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

Odpoveď: Som vo funkcii iba od 15.5.2014, takže ani nie pol roka. Hodnotenie by som nechal na druhých.

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

Za toto obdobie sa nám podarilo otvoriť niekoľko nových cyklotrás v regióne financovaných z projektov cezhraničnej spolupráce SK-HU. Ako napr. Komárno – Kolárovo, Komárno – Moča v celkovej sume cca 5 mil,-€. Okrem toho sme preznačili a nanovo vyznačili niekoľko nových cyklotrás v NSK v spolupráci so Slovenským cykloklubom Piešťany v rámci projektu "„Vytýčenie, vyznačenie a obnova cykloturistických trás v NSK", ktorý je financovaný na roky 2014 -2015 z rozpočtu NSK vo výške 80 tis. €.- jedná sa o výber najatraktívnejších trás, ktoré sa legalizovali v roku 2013. Dominuje im Hrebeňovka Tríbeča, ako atraktívna MTB cyklomagistrála v projekte MTB Bike Park Tríbeč. V súčasnej dobe riešime vyznačenie cca 50 km cyklotrás po obciach okolo mesta Nitra. Taktiež sme vypracovali projekt na vybudovanie cyklistických chodníkov medzi Nitrou, Vráblami a Podhájskou, ktorý pripravujeme do RIÚS .Celková suma potreby finančných prostriedkov je vyše 6 mil. € . Projekt je v štádiu vybavovania územného rozhodnutia.

Čo sa vám nepodarilo?

Problémy sú so získavaním finančných prostriedkov na budovanie cyklotrás a taktiež s majetkovým vysporiadaním pozemkov pod cyklotrasami.

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Ako v predchádzajúcej otázke.

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

Neviem sa ohodnotiť.

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

Všetci sme nahraditeľní, ale mám ešte veľa plánov, prakticky som na začiatku. Bol by som rád keby po mne bolo niečo vidieť.

Trenčiansky samosprávny kraj

Matej Tinka

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

Začiatky boli ťažké v tom zmysle, že bývalé vedenie kraja mi nepodpísalo ustanovenie za cyklokoordinátora, resp. nemal som schválené doplnenie pracovnej náplne. Prejavilo sa to napr. tým, že pripravená žiadosť na cezhraničný mikroprojekt s Juhomoravským krajom v oblasti rozvoja cykloturistiky nebol podpísaný mnou neznámych dôvodov. Zmenou vedenia, ako aj nadriadených som začal mať priestor na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Stanovili sme priority na rozvoj tohto druhu dopravy a realizujeme ich. Samozrejme nie všetko ide ľahko, ale postupnými krokmi a vytrvalosťou sa dosahujú ciele.

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

- 1. Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky je jedna z priorít Trenčianskeho samosprávneho kraja (ďalej len „TSK“),*
- 2. Nespočetne veľa stretnutí so zástupcami obcí a miest TSK ohľadom rozvoja cyklo v ich oblasti,*
- 3. Organizovaný seminár na tému: Cyklistická doprava a cykloturistika v TSK,*
- 4. Zrealizovaná dohoda o spolupráci so Slovenským cykloklubom,*
- 5. Organizovaná konferencia na tému: Cyklistická infraštruktúra,*
- 6. Historicky po prvýkrát sa podarilo do rozpočtu TSK zadať finančné prostriedky na konkrétne projekty v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky pre rok 2015,*

7. Minimálne 20 výjazdov na bicykli v rámci projektu „Navrhňte cyklotrasu v TSK“ s navrhovateľmi trás (mapovanie trasy pomocou GPS, fotodokumentácia),
8. Na web stránke TSK pribudol banner cyklodoprava a cykloturistika v TSK, kde informujeme občanov o našich aktivitách, ako aj aktivitách Slovenského cykloklubu a MDVRR SR.
9. Spustenie www.vazskacyklotrasa.sk
10. Vytvorenie prezentačného cyklogologa,
11. Osveta v rámci kampane „Na bicykli do práce“,

Čo sa vám nepodarilo?

1. Pritiahnuť niektorých starostov a primátorov na cyklistickú konferenciu v Trenčíne, ale aj na medzinárodnú cyklokonferenciu v Bratislave,
2. Presvedčiť zástupcov mesta Trenčín, že rozvoj nemotorovej dopravy závisí nie len od európskych zdrojov, ale hlavne od priority mesta a stanovenie si primeranej finančnej čiastky v rozpočte,
3. Zrealizovať jednotné cyklostojany v školách po celom kraji,
4. Cyklomapy,
5. Obnoviť cykloturistické značenia,
6. Zostali my nezmapované viaceré lokality, ktoré sú z pohľadu cykloturistiky veľmi zaujímavé.
7. V rámci medzirezortnej pracovnej skupiny, ktorej som člen: Plná podpora financovania na rok 2015, tak ako je to v TFM.

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Koncepčné hľadisko: Momentálne pracujeme na Generele dopravy TSK, ktorého súčasťou je aj riešenie cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

Koncepčné hľadisko nám pomôže v tom, že aj mestá a obce budú mať možnosť plánovania a motiváciu niečo začať robiť v tejto oblasti.

Finančné hľadisko: Takisto sa pripravuje nový dotačný program, ktorý by mohol nakopnúť miestne samosprávy na rozvoj tohto druhu dopravy.

Personálne hľadisko: Mestá a obce v drvivej väčšine nemajú dopravného inžiniera vo svojej organizačnej štruktúre.

Otázkou zostávajú reálne kompetencie cyklokoordinátora na regionálnej úrovni, nakoľko riešenie cyklistickej dopravy v intraviláne je dominantou miest a obcí.

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

Pri jednom rozhovore mi kolega povedal, že robíš to veľmi dobre – takže odpoveď je 1 ☺

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

Úprimne, áno som, pretože to oceňujú viacerí, najmä môj zamestnávateľ. Určite si viem predstaviť aj iného, ale z mojej strany robím maximum pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v našom kraji. Každý človek má svoje povolanie v ktorom sa nájde a ja som sa našiel v tomto. Riešenie dopravy z komplexného hľadiska je moja záľuba a preferovanie cyklistickej dopravy „srdcovka“.

Žilinský samosprávny kraj

Peter Mráz

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

Práca cyklokoordinátora je veľmi zaujímavá a z dôvodu, že problematika cyklodopravy a cykloturistiky bola doteraz skôr v úzadí, aj veľmi prospešná. Zaujímavé je najmä riešiť návrhy nových cyklistických trás a vytvárať tak ich súvislú sieť. Nevýhodou je, že táto práca nie je jedinou mojou pracovnou náplňou, keďže som zamestnancom odboru dopravy a regionálneho rozvoja ŽSK, kde mám v pracovnej náplni aj riešenie problematiky ciest II. a III. triedy, a preto nemám dostatočný časový priestor na jej plnú realizáciu.

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

Za najdôležitejšie považujem poradenstvo a pomoc pri spracovávaní projektových dokumentácií budovania cyklotrás miest a obcí na území ŽSK, zaradenie projektov budovania cyklotrás do Prílohy A: „Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (SRVOND SR 2020)“ dokumentu: „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Fáza I“ schválený uznesením vlády č. 311 z 25. júna 2014 a taktiež schválenie projektu Rajeckej cyklomagistrály.

Čo sa vám nepodarilo?

Hodnotiť čo sa nepodarilo v čase, keď sa všetko iba krejuje, je predčasné.

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Najväčším problémom, tak ako v každej oblasti, sú financie. Ďalším problémom je povedomie obyvateľstva o potrebe a význame cyklodopravy a cykloturistiky a v neposlednom rade sú to problémy so zdĺhavým procesom vysporiadavania pozemkov a s verejným obstarávaním.

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

Ako som uviedol, je predčasné niečo hodnotiť za tak krátky čas.

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

So svojou prácou a s prácou cyklokoordinátora som spokojný, i keď, a to najmä popri mojej základnej pracovnej náplni na odbore dopravy a regionálneho rozvoja, je časovo náročná. Samozrejme, viem si na tejto funkcii predstaviť aj niekoho iného, veď nikto nie je nenahraditeľný, no mal by to byť človek, ktorého by táto práca bavila a mal by už skúsenosti a poznatky, a to nielen z oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, ale aj z oblasti projekcie, zo stavebnej oblasti, z oblastí vybavovania dokladov, verejného obstarávania, eurofondov a v neposlednom rade aj z oblastí financií.

Bratislavský samosprávny kraj

Ladislav Findl

Ako by ste zhodnotili svoje pôsobenie vo funkcii cyklokoordinátora?

Je to práca, ako každá iná... Riešim všetko, čo súvisí s cyklistikou, či už cyklodopravu, cykloturistiku, cyklo legislatívu, cyklo podujatia, cyklo propagácia...

Myslím, že za posledné obdobie sa toho spravilo dosť, ale vždy sa dá spraviť viac... J.

V rámci možnosti, ktoré som na úrade BSK mal, je vidieť kus roboty za nami...

Čo sa vám podarilo za čas vo funkcii cyklokoordinátora?

Postavili sme Cyklomost slobody v Devínskej Novej Vsi, vybudovalo sa niekoľko desiatok kilometrov nových cyklotrás, a viac než 100 km cykloturistických tras aj tam, kde sa to vela rokov ani nedalo...

Podarila sa riešiť legislatíva spolu s Cykloalianciou a inými NGO.

Dostali sme hlavne cyklotrasy do územného plánu BSK, ďalej to rozvíjame do rôznych stratégií, štúdií a samozrejme i do projektov (napr. JuRaVa). Naštartovala sa spolupráca aj so susednými štátmi v oblasti cykloturistiky a cestovného ruchu...

Pripomienkovali sme množstvo investičných zámerov, aby sa nezabudlo i na cyklistov...

Spolupracujeme s rôznymi organizáciami, aby sa zlepšili podmienky či už na cyklodopravu, cykloturistiku, informácie o cyklistike, cestovnom ruchu, kraji...

Je to rozmanitá práca, človek sa tu nenudí... J A pracovná doba je nepretržitá..., koordinátor sa musí starať stále o čosi, takže veľmi ja osobne veľmi nepoznám, čo je to voľný víkend...

Čo sa vám nepodarilo?

Z projektov sa nám nepodaril najmä projekt rekonštrukcie povrchov na EuroVelo 13 – Cesta Železnej opony, je to legislatívny problém, ale snažíme sa to riešiť i naďalej, a dúfam, že sa to čoskoro legislatívne dotiahne do víťazného konca...

Kde vidíte najväčšie problémy z hľadiska rozvoja podmienok pre cyklodopravu a cykloturistiku?

Bohužiaľ nedarí sa meniť legislatívu v takej miere, ako by sme si predstavovali. To je najväčšia brzda rozvoja cyklotrás na Slovensku... Samozrejme i majetkovo – Pravne veci, ale to súvisí pravé so zmenami v legislatíve...

Na niektorých úradoch je problém i občas niektorý úradník, takže si koordinátor musí hľadať cesty, ako doriešiť jednotlivé problémy, či povolenia, rozhodnutia... v tomto state je stále dosť veľká papierová byrokracia... L

Toto sú problémy, ktoré sa nedajú vyriešiť hneď, je to dlhodobejší proces...

Ak by ste sa mohli hodnotiť akú známku by ste si dali? Od 1 (najlepšie) do 5 (najhoršie).

1- ☺

Ste so svojou prácou spokojní, vedeli by ste si predstaviť niekoho iného namiesto seba?

Mňa tato práca baví, či to robím dobre, musia posúdiť iní...

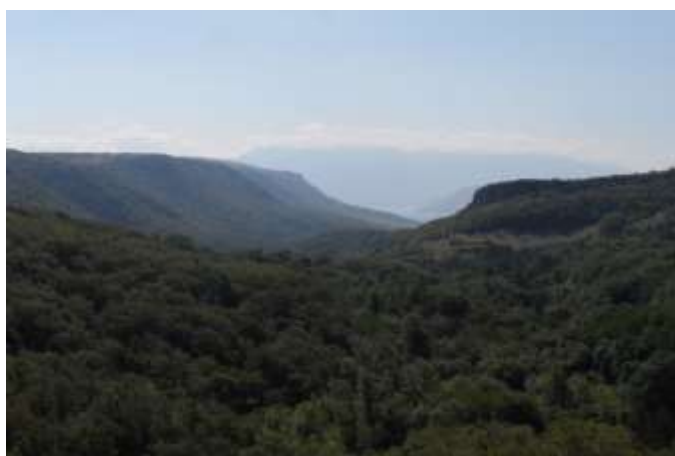
Namiesto mňa to môže robiť ktokoľvek, ak si trúfa... ☺

Konkrétnu osobu si neviem predstaviť... ono to zas nie je tak jednoduché...

Všetkým respondentom ďakujeme za odpovede.

4x Chorvátsko na Bicykli

Bože, ale ten čas letí, ako by to bolo včera keď sme v Splite blúdili a hľadali kde vlastne sme ☺. A tento rok sme už 4x navštívili s bicyklami Chorvátsko ako páni. Tento rok si to odniesla Istria. Ako vždy začali sme v Kriváni na stanici tento rok s novým členom Maťom. Naložili sme bicykle do vlaku Poľana a šup ho do Bratislavy. Stade sme pekne smerovali do Viedne – Ljubljana – Rijeka. Toto spojenie má jednu výhodu. V noci začnete cestovať a už o 18:00 sa kúpete v mori.



Druhý deň sme smerovali na ostrov Krk, Cesta na Krk je zaujímavá, vstupujete na ostrov pomocou dlhého nádherného mostu. A nebojte sa mýto platí len pre autá, nie pre cyklistov. Hneď po zástavkách na moste sme odbočili z hlavnej cesty a smerovali do dediniek Čižići a Vrbnik mestá známe blatovými kúpeľmi a vstupom na pláž cez mini jaskynku. Krása Istrie je nevyčerpatelná. Stade pekne do

Bašky, nádherným lesom, lemovaným útesmi. Škoda že ďalší deň sme museli tých 10 km čo sme išli dole, šľahať hore. Ale stálo to zato. Všetci sme išli na ďalší ostrov – Cres. Vždy keď nastupujeme do trajektu sa mi páči, že cyklisti idú prvý a potom z hora pozerajú ako pekne parkujú autá.

Trajekt nás previezol na Cres a po oprave defektu (3tieho a posledného) sme sa presunuli do rovnomerného mesta Cres, kde sme sa uložili na pekný nočný spánok. Pekné mestečko.

Ráno sme sadli na bicykle a šup ho do kopcov. Tento rok bol asi najkopcovitejší zo všetkých. Cieľom bol Valún. Po ceste sme narazili aj na 18% stúpanie. Až som sa spotil kým som ten bicykel vytlačil ☺. Prvý krát sme zažili búrku, avšak až v noci pod stanom. Ráno tiež bolo prekvapenie v stane. Škorpión. Keď som ho zbadal mal asi 2m, ale inak bol taký ako dlaň.





No nič bolo sa treba pobaliť a ísť do nášho najvzdialenejšieho cieľa – Mali Lošinj.

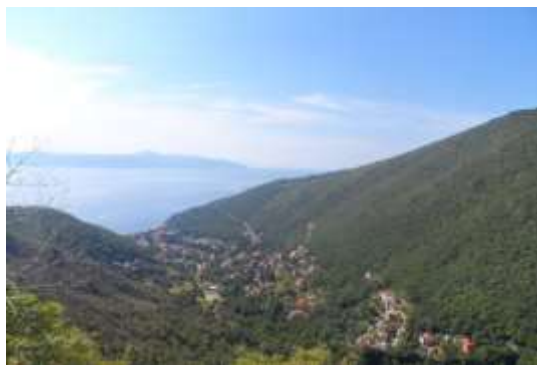
Cestička
bola
celkom
v pohod
e, dobre
sa
bicyklov



alo. Ani sme sa nenazdali a 60 km bolo za nami (samozrejme, že nie Bratislavských ale takých Oravských). Toto mesto je nádherné. V strede námestie, parky, pláže. A hlavne klúd. A večer vystúpenie na námestí mažoretiek ☺.

A večer vystúpenie na námestí

Ďalší deň sme vyrazili na cestu naspäť. Po ceste sme sa stavili ešte na noc v Crese, či išli pozrieť zátoky v Sveti Petar-u. A šup znova na trajekt a sme na pevnine. A smerujeme do Mosčeničky Draga , do nášho posledného kempu.



Mesto opradené históriou ponúka nádherné prostredie. Pre mňa sú však aj nádherné okolité hory, preto sa na druhý deň do nich vyberám. Navštevujem najkrajší okolité vrchy a fotím.

Pravdaže hľadám a blúdim, pretože v Chorvátsku nemajú prepracované turistické značenie tak ako u nás. Ale domáci a troška trpezlivosti a som tam kde som chcel byť. Hore.

No a posledný deň nás len čaká presun do Rijeky a späť domov. Výlet sa vydaril, milujem tieto oddychové dovolenky. A prežili sme všetci Ja, Marián a aj Martin ☺. Hmm ale čo budúci rok? Žeby Čierna hora, Dubrovnik, alebo vyhrá niečo iné :)

Radovan Červienka

(celý fotoalbum nájdete na:

<https://picasaweb.google.com/rado.cervienka/Chorvatsko2014NaBicykli>

Návrh bezpečného cyklistického priechodu v Detve.



Základom návrhu je nevyhovujúci priechod ktorý spája dve oblasti v meste Detva.

Na križovaní sa nenachádza žiadne vyznačenie cyklistického priechodu, namiesto toho bolo zvolené ukončenie a začatie cyklistickej cestičky. Na dopravných značkách nebolo vyznačené spoločný chodník pre chodcov a cyklistov. A na cestnej komunikácii nebol vyznačený žiadny priechod pre chodcov, iba vodorovné vyznačenie.

Návrh pozostáva z odstránenia všetkých nedostatkov a doplnenia tak, aby zodpovedal súčasnej legislatíve a hlavne bezpečnosti a plynulosti najzraniteľnejších účastníkov – chodcov a cyklistov. Do návrhu sa doplnilo podfarbenie, alebo úprava zvislých dopravných značiek.

Dokumentácia bola odovzdaná mestu Detva, pre možnú realizáciu.

Radovan Červienka





Foto: autoevoliution.com

Vesmírna jazda

Podľa mierneho vetra a slnka pod mrakom boli dobré predpoklady na absolvovanie úspešnej cyklotúry. Vyleštený strieborný bicykel ako vesmírna raketa nedočkavo čakal na prvé kilometre. Na štarte som bol prvý. Tak som oprel bicykle o strom, sadol som si do jeho tieňa a čakal na ďalších jazdcov. Dobré sa sedelo a neskôr aj driemalo....

Telegram z riadiaceho strediska Vesmírnych dovolenkových jázd (VDJ) poslaný ako inak elektronickou poštou obsahoval informáciu, že Ústredným vesmírnym počítačom (ÚVP) som bol medzi vyvolenými hráčmi z celej Svetovej cyklistickej únie spolu s mojím synom Maťkom na jazdu po planéte BIKE. Okrem toho obsahoval požiadavky na niekoľko strán ako sa pripraviť na absolvovanie vesmírnej cesty. Okrem iného aj požiadavka upraviť svoju hmotnosť o 20 kg dolu, potravu a pitie tekutín počas šiestich mesiacov do odletu konzumovať výhradne zo zaslaných obalov podobných v akých je zubná pasta a malinovsky v igelíte. Všetko to vraj bude sledované a zaznamenávané modernými kamerami o ktorých nebudem mať ani potuchy.

Kamaráti mi začali hovoriť Medziplanetárny Jožko. To keď ma videli jazdiť aj v nečase okolo obce a popri tom nasávať ako kapor návnadu akési brečky s názvami ľudských požívatín. Najviac posmeškov sa mi dostalo pri absolvovaní veľkých odskočení do kriakov, ktoré podľa pokynov bolo nutné robiť vo vyrovnanej polohe tela. Neviem prečo, ale tento úkon mi robil najväčšie problémy a s tým spojené nesúhlasné pípanie akejsi miniatúrnej vysielacky nado mnou. Vydržal som spolu s Maťkom všetky nástrahy tréningu. Veď budeme medzi niekoľkými z Modrej planéty ktorí skúsia hrať golf mimo nej ! Deň D odletu okrídleného korábu sa blížil. Ešte pobyt v oceľovom veternej diere kde testovali moje telo a bicykel na najnižší odpor vzduchu . Zrejme strach z opustenia matky zeme. Čo sa mám báť ? Naopak, tešil som sa. S heslom : Keby neexistoval bicykle, bolo by ho treba vymyslieť, nastupujem do oceľovej opachy. Cesta ubehla rýchlejšie ako som očakával. Dokonca som postupne získaval hladkosť pokožky na tvári ako po holení a nie naopak.

Odborníci to vysvetlili tým, že rýchlosťou sme predbehli čas a sme o niečo mladší. Bodaj by to vydržalo najdlhšie ! Nevyržalo. Červené svetlá spolu s nápisom „Vystupovať „ ukončili naše sny o večnej mladosti. Ďalej presun vozidlami na elektrický pohon k velodrómu zakrytého pologuľou z plexiskla.

Pre každého jazdca bola pripravený jedna, silným svetlom vysvietená dráha. Sedel som pripútaný v kresle podobnom u zubára. Na hlave niekoľko senzorov, zrejme na meranie úspešnosti tlačenia do pedálov. V rukách riadiadla zo vzácného kovu na ktorých svietili oranžové tlačidlá. Vedľa v pohotovostnej podobe žmurká svojimi svetielkami plechový robotík. Po chvíli dlhšej mi plechovým hlasom oznámil, že si mám pomyslieť aký čas si želim dosiahnuť. Stalo sa. Na palici zasvietilo svetielko a plechový sused hlási že som v cieľi. Podobne skončil Maťko, ktorý ako prémiu získal krásny zvonček v tvare rakety. Cesta ubehla rýchlejšie ako som očakával. Dokonca som postupne získaval hladkosť pokožky na tvári ako po holení a nie naopak.



Foto: ilustračné cycleside.com

Odborníci to vysvetlili tým, že rýchlosťou sme predbehli čas a sme o niečo mladší. Bodaj by to vydržalo najdlhšie ! Nevýdržalo. Červené svetlá spolu s nápisom „Vystupovať „ ukončili naše sny o večnej mladosti. Ďalej presun vozidlami na elektrický pohon k velodrómu zakrytého ploguľou z plexiskla. Pre každého jazdca bola pripravený jedna, silným svetlom vysvietená dráha. Sedel som pripútaný v kresle podobnom u zubára. Na hlave niekoľko senzorov, zrejme na meranie úspešnosti tlačenia do pedálov. V rukách riadidlá zo vzácneho kovu na ktorých svietili oranžové tlačidlá. Vedľa v pohotovostnej podobe žmurká svojimi svetielkami plechový robotík. Po chvíli dlhšej mi plechovým hlasom oznámil, že si mám pomyslieť aký čas si želim dosiahnuť. Stalo sa. Na palici zasvietilo svetielko a plechový sused hlási že som v cieľi. Podobne skončil Maťko, ktorý ako prémii získal krásny zvonček v tvare rakety.

Nastal čas odletu. Bol veselý pri pomyslení na skutočnú pozemskú jazdu, pri ktorej je najkrajšie bez podvádžania dojsť do cieľa. No najmä uznalivé pohľady kamarátov okolo . Mali sme čo rozprávať o vesmírnej jazde ? Iba ak niekoľkokrát opakovať to isté: Všade dobre, na vlastnej trase najlepšie.

Svetová tlač priniesla podrobnú reportáž o našom vesmírnom výlete. Že vraj bola kladná, ale my sme ju nečítali.

„Jožko, Jožko, zobuď sa. Ideme na to !“, budí ma kamarát. Otváram oči a mohutne naskakujem na bicykel. Bolo mi ho ľúto ostatných ktorí nemali práve dobrú formu. Tak ich čakám pri bufete. Veď kto by menil našu nádhernú a nádhernú planétu v modrom a jej gravitáciu !

Jožko ROZBORA





Príklad dobrého mestského zásahu v Kodani – Superkilen

Text Marián Gogola,

Foto: archdaily.com, kk.dk, detail-online.com

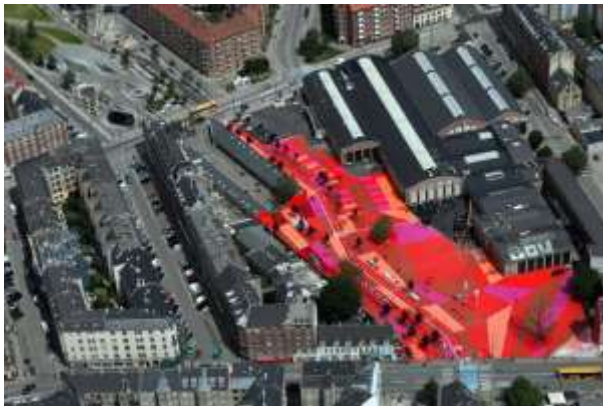
Mesto Kodaň sa rozhodlo revitalizovať svoju mestskú časť Nørrebro spôsobom, ktorý by bol inšpiratívny aj pre iné mestá alebo mestské časti. Z verejného obstarávania vyšiel víťaz, ktorý samotné územie revitalizoval tak, že vytvoril unikátny verejný priestor, ktorý môže byť inšpiráciou aj pre iné mestá.

Samotný verejný priestor s plochou niečo vyše 30 tisíc metrov štvorcových je rozdelený do troh tematických oblastí:

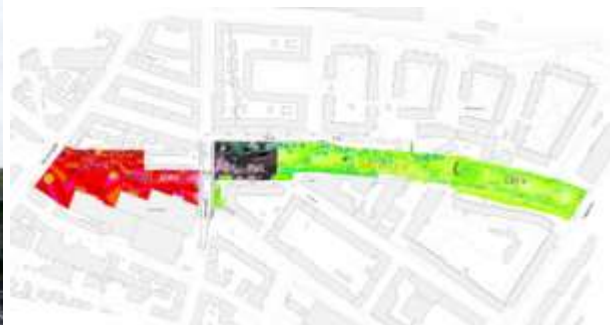
1. červená námestie,
2. čierny trh
3. zelený park.

V rámci riešenia sa vytvorili viaceré oddychové zóny, ktoré slúžia, či už deťom na hranie, alebo aj starším obyvateľom na oddych, prípadne si pocvičiť. Z hľadiska dopravy celú oblasť pretína cestička pre cyklistov, prostredníctvom ktorej sa môžu obyvatelia napojiť do ďalších mestských častí. A niečo čo môže byť inšpiratívne je fakt, že celá oblasť je domovom pre vyše 650 rôznych národností, čím sa stáva skutočne etnicky rôznorodým priestorom na život. Prvky ako marocká fontána, alebo ghanské stĺpiky len dopĺňajú túto rôznorodosť takým spôsobom, aby sa každé etnikum cítilo ako doma.





Superkilen je výsledkom spolupráce medzi architektmi Bjarke Ingels Group (BIG), nemeckých Topotek1 and dánskej skupiny Superflex. To, že za toto riešenie získali viacero ocenení asi ani netreba rozprávať. Veru pekný príklad ako da realizovať dobré územné plánovanie pre ľudí. Zaujímavosťou je fakt, že mobiliár darovali aj rôzne krajiny, napr. pár lavičiek darovala aj Česká republika.



Náklady na rekonštrukciu cca. 7,7 miliónov Euro.



Bazilej fotoreport
Foto: Ján Roháč

Zaujímavé možnosti riešenia cyklodopravy z Bazileja nám cez fotografie sprostredkoval Ján Roháč. Myslím, že fotografie nepotrebujú komentár☺





Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 11 Rok 2014 Ročník V Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

facebook

skupina Slovensko na bicykli
stránka Cyklodoprava.sk



#cyklodoprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková → sestakova@vud.sk

Ing. Jaroslav Martinek → jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Radovan Červienka → rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. → info@mulica.sk

Ing. Martin Bolo → bolo@vud.sk

Foto titulka a záver: Ján Roháč

