

Cyklistická doprava



Pedál.

Listy padajúce zo stromov nám ukazujú jeseň v plnej kráse. V plnej kráse prebehlo aj leto, Európsky týždeň mobility a konferencia Cyklistická doprava. Pomaličky poniektorí už odkladajú bicykle do pivníc a pripravujú svoje tukové vankúšiky na prežitie zimy. Ale samozrejme sú aj taký ktorým nevadí zima, a na bicykli prežijú aj biele záveje. Či ste už odložili alebo neodložili bicykel určite si nenechajte ujsť toto číslo cyklistickej dopravy, kde zase za chvíľu môžete snami prebicyklovať celý svet. Dozviete sa o novinkách z Košíc či Zvolena ale aj z Prahy či Dánska. Čaká vás pár slov o konferencii, či nejaká ta informácia o cyklotúre a fotoreport zo zahraničia.

Tak sa pekne usadte a prajeme príjemné čítanie

Radovan Červienka/redakcia



Obsah.

Z domova (Košice, Zvolen, Trnava..)

Zo sveta (Anglicko, Praha, Holandsko, Dánsko..)

Vybrali ste si správny druh dopravy?

Úspešný 5.ročník konferencie cyklistická doprava.

Cyklotúra Makov.

Cykloinfraštruktúra v Rige. - fotoreport

Cyklobájka: bicyklom proti infarktu

Fotka mesiaca

Cyklorada

Z domova.

Trhovisko ani cyklochodník na Juhu nebudú

Nie všetky plánované investičné akcie pre ľudí budú na Juhu aj zrealizované. Niektoré padli práve na nezájme obyvateľov či zhotoviteľov.

KOŠICE. Mesto Košice pridelo Juhu 7 800 eur na zriadenie cyklistického chodníka na Jantárovej ulici. Cyklisti si ho žiadali už roky. Do elektronickej aukcie na zhotoviteľa cyklotrasy, ktorá sa uskutočnila v júli, sa však nikto neprihlásil. Juh tak požiadala mesto o zmenu účelu a transfer využil pri výstavbe nového detského ihriska na Fibichovej. Tisíc eur si Juh pripísal z exekúcie v rámci dane z nehnuteľnosti a 6 800 eur z prenájmu reklamnej plochy. Tie poputovali na výstavbu Adventure golf na Alejovej. Do rozpočtu pribudla aj štátna dotácia 4 900 eur na dopravnú výchovu. „Budú použité na praktický výcvik na dopravnom ihrisku v športovo–zábavnom areáli na Alejovej,“ uvádza správa. Mestská časť tento rok uvažovala aj o výstavbe väčšieho trhoviska na sídlisku Železníky, za miestnym obchodným centrom. Na tento účel vyčlenila 25 600 eur. „Po zmene umiestnenia 5 trhových stolov za OC nebol záujem o poskytovanie služieb zo strany predávajúcich ani kupujúcich. Stoly sa tak premiestnili na pôvodné miesto a výstavba trhoviska sa z tohto dôvodu ruší,“ vysvetľuje úrad. Pôvodne bolo z rezervného fondu na spoluúčasť financovania auta na rozvoz stravy vyčlenených 2 700 eur. Celková obstarávacía cena auta, však bola nižšia ako predpokladaná, preto na spolufinancovanie dá Juh iba 1 150 eur. Ministerstvo práce poskytlo na toto auto dotáciu 10 330 eur. Poslanci schválili aj 1 600 eur na nákup štyroch počítačov z dôvodu havarijného stavu starších kusov. <http://kosice.korzar.sme.sk/c/6963082/trhovisko-ani-cyklochodnik-na-juhu-nebudu.html#ixzz2haR5MfEl>

Polícia hľadá svedkov dopravnej nehody, po ktorej zomrela cyklistka

ZVOLEN. V utorok dopoludnia, krátko pred jedenástou hodinou, našli v priekope pri ceste medzi Zvolenom a Kováčovou, pred odbočkou na R1, mŕtvu cyklistku. Ide o 64-ročnú ženu z Kováčovej, ktorú zrazil neznámy vodič. K úmrtiu cyklistky došlo v pondelok večer medzi 20.00 až 22.00 hod.

Podľa vyjadrenia súdneho lekára, žena pri nehode utrpela smrteľné zranenia, pomliaždenie mozgu so zlomeninou lebky, ktoré vznikli bezprostredným kontaktom hlavy s exteriérom vozidla. Čas smrti stanovil medzi 20.00 až 22.00 hod. v pondelok. Následne neznámy vodič manipuloval s telom nebohej ženy, pričom ju z miesta nehody premiestnil, odtiahol na poľnú cestu. Neskôr spolu s bicyklom a osobnými vecami telo premiestnil do suchého koryta Kováčovského potoka pod betónové premostenie.

„Neznámy vodič dopravnú nehodu neoznámil a odišiel na neznáme miesto,“ povedala krajská policajná hovorkyňa Mária Faltániová. Pri nehode došlo k poškodeniu zadnej časti bicykla a pravdepodobne aj k poškodeniu prednej pravej časti doposiaľ neznámeho vozidla. Na mieste boli prítomní aj znalci z odboru dopravy a z ústavu súdneho lekárstva. Dopravná nehoda je v štádiu vyšetrovania.

„Opätovne prosíme občanov o pomoc pri jej objasňovaní,“ dodala Faltániová. Akékoľvek informácie o aute ako aj o vodičovi, ktorý z miesta nehody ušiel, môžu svedkovia oznámiť na telefónnom čísle 158.

zdroj: <http://zvolen.sme.sk/c/6962816/policia-hlada-svedkov-dopravnej-nehody-po-ktorej-zomrela-cyklistka.html#ixzz2haTSGlxs>

Autá sa takmer dotýkajú cyklistov, tí by zaviedli povinný odstup

Pred tromi rokmi americký taxikár nepozorne obiehajú cyklistu a zranil ho. Narazil na vášnivého cyklistu a starostu Los Angeles Antonia Villaraigosa a ten nanovo zadefinoval vzťah vodičov a cyklistov.

Vodiči teraz musia pri predbiehaní bicyklov dodržiavať odstup troch stôp (91,44 centimetra). Novinku podpísal guvernér Kalifornie tento týždeň, podobné pravidlo platí aj v ďalších 22 amerických štátoch.

„Ak by s takouto iniciatívou súhlasili ministerstvo vnútra a polícia, určite by sme to podporili. Chceme túto otázku otvoriť,“ hovorí slovenský národný cyklokoordinátor Peter Klučka.

Polícia neodpovedala, či by povinný odstup mohol pomôcť zvýšiť bezpečnosť cyklistov. Na našich cestách zahynú ročne desiatky cyklistov, vlani ich bolo 25, v roku 2000 až 81.

Dopravný expert Jozef Drahovský si myslí, že stanovenie odstupu by bezpečnosť zvýšiť mohlo. „Museli by sme však zároveň nanovo definovať, čo s obíhaním.“

Naráža na rovnaký problém, o akom diskutovali aj v Kalifornii. Tamjší guvernér Jerry Brown odmietol podpísať zákon, ktorý by vodičom pri predbiehaní cyklistov umožnil prekročiť aj dvojitú plnú čiaru, ak by to bolo bezpečné a nešli by rýchlejšie ako 24 kilometrov za hodinu.

Plnú čiaru pri predbiehaní nemôžu prekročiť ani naši vodiči a pri šírke niektorých našich ciest by to znamenalo, že by museli ísť za cyklistom aj kilometre.

„Zvyšovať bezpečnosť cyklistov by sme mali najmä ich presmerovaním z hlavných trás, a to budovaním separátnych cyklistických chodníkov,“ mieni Drahovský.

Klučka si myslí, že povinný odstup by mal byť vecou kampane a až potom zákona.

„Podobná veľká kampaň práve beží vo Francúzsku. Robia to voľnou formou, cyklisti majú na sebe reflexné vesty, vzadu majú nápis dodržuj 1,5-metrovú vzdialenosť a za tým smajlík,“ hovorí.

Slovenskí policajti neuvažujú ani nad ďalšou inšpiráciou zo zahraničia, ktorou je povinné vyhodenie smerovky pri predchádzaní cyklistu. V Česku to platí už roky.

„Pokiaľ vodiča za vami na cyklistu spustením smerovky neupozorníte, môže sa stať obeťou tragickej nehody. Pokiaľ pred sebou narazíte na vodiča, ktorý toto pravidlo neuplatňuje, cyklista môže skončiť pod vašimi kolesami,“ vyzýva na webe české ministerstvo dopravy.

<http://auto.sme.sk/c/6949682/auta-sa-takmer-dotykaju-cyklistov-ti-by-zaviedli-povinny-odstup.html#ixzz2haTiQBqX>

AD: Cyklokoordinátori.

Ešte na doplnenie vyjadrenia ostatných krajských koordinátorov prinášame odpoveď z Trnavského samosprávneho kraja.

1.Mohli by ste sa stručne predstaviť? (stačí pár informácií, kde pracujete, čomu sa venujete)

Libuša Kozmová. Na Úrade Trnavského samosprávneho kraja som zamestnaná od roku 2007 ako referentka na Odbore podpory podnikania a cestovného ruchu. Moja práca spočíva v organizovaní propagačných a prezentačných akcií Trnavského samosprávneho kraja, vo vybavovaní agendy v oblasti propagácie Trnavského samosprávneho kraja a v spolupráci pri činnostiach súvisiacich s implementáciou projektov.

2. V čom vidíte vlastný prínos v úlohe krajského cyklokoordinátora?

Skúsenosti s cyklodopravou nemám žiadne, v podobnej funkcii budem po prvýkrát.

3. Máte osobné skúsenosti s riešením cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

4. V čom vidíte silné a slabé stránky pre rozvoj cyklodopravy alebo cykloturistiky vo vašom kraji?

Silné stránky – rovinatý charakter krajiny vhodný pre rozvoj rodinnej cykloturistiky

Slabé stránky – cyklotrasy sú vedené zväčša po cestných komunikáciách, čo má mimoriadne negatívny vplyv na bezpečnosť cyklistov

– nedostatočný počet cykloturistických trás, ktoré by viedli k odľahčeniu motorovej dopravy.

Z domova.

Pri bazilike vymačili cyklochodník

Odrázky, ktoré smerujú od Hviezdoslavovej ulice smerom k Bazilike sv. Mikuláša, vymedzujú od pondelka nový cyklochodník.

TRNAVA. Cyklistom, ktorí prechádzajú od Námestia sv. Trojice na sídlisko Družba, vymedzila radnica vlastný priestor. Reflexné kocky v uličke Mikuláša Schneidra Trnavského, medzi budovou Stefaneia a Arcibiskupským úradom, osádzali začiatkom týždňa traja pracovníci.

Značenie je nalepené v strede ulice priamo na dlažbočných kockách, priestor pre chodcov tak zostal pri múroch budov. Niektorým cyklistom, sa však nové odrázky príliš nepozdávajú a na svojej Facebookovej stránke ich združenie Bercajgel označilo za zbytočné.

Na webovej stránke odkazprestarostu.sk upozornil na nevzhľadnosť značenia aj Peter Bročka, podľa ktorého sa podobné prvky na historickú ulicu nehodia.

Podľa informácií z radnice bolo vymedzenie cyklochodníka práve na tejto ulici výsledkom spoločenskej požiadavky.

<http://trnava.sme.sk/c/6947680/pri-bazilike-vyznacili-cyklochodnik.html#ixzz2haRMjHJg>

L. MIKULÁŠ: Za vybudovanie cyklochodníkov v kruhovej križovatke zaplatí mesto

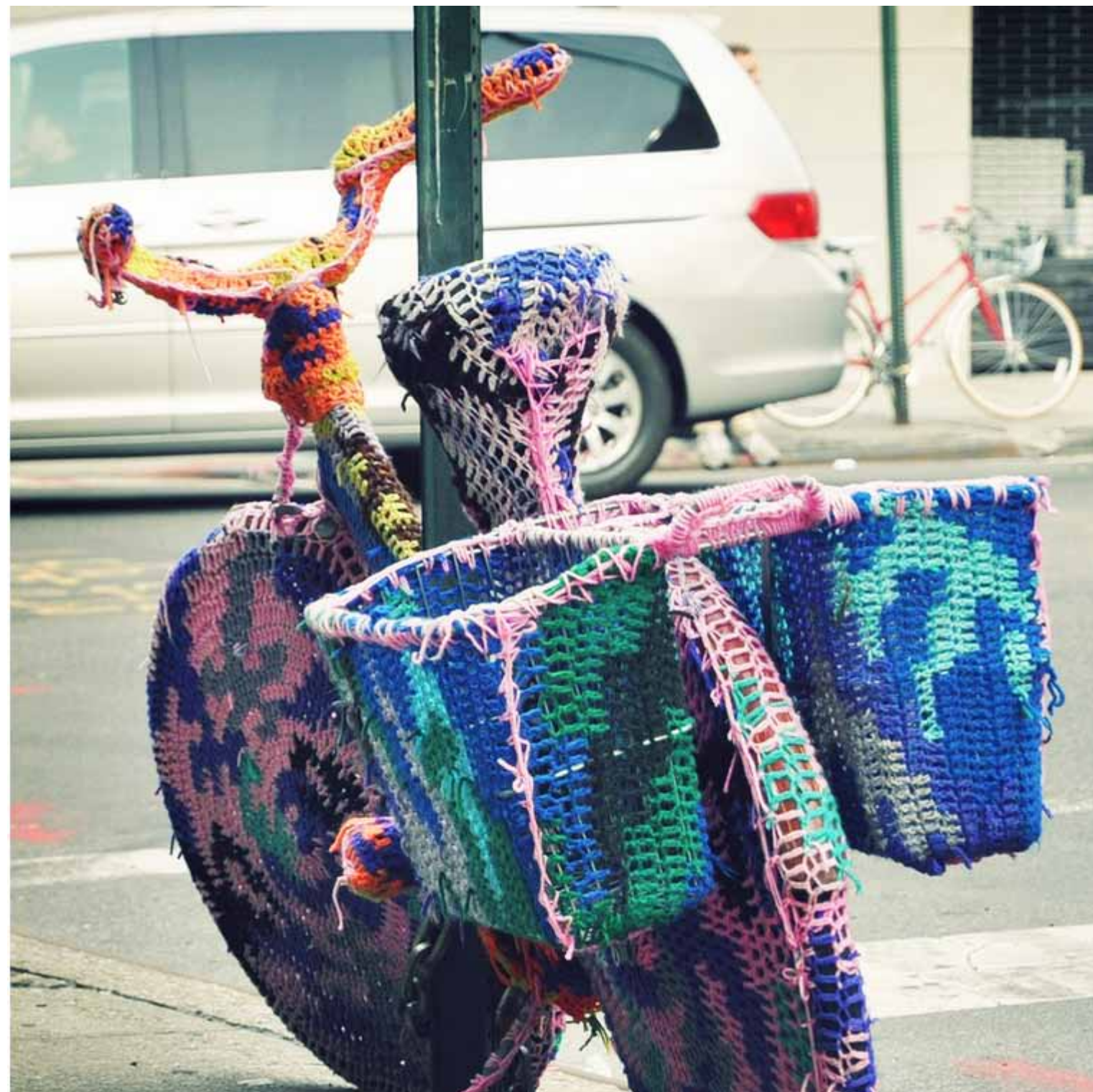
Liptovský Mikuláš 26. septembra (TASR) – Vedenie liptovskomikuláskej radnice sa na dnešnom pracovnom stretnutí s predstaviteľmi Slovenskej správy ciest (SSC) dohodlo, že prevezme do svojej správy sporné úseky cyklochodníkov ústiace v kruhovej križovatke, postavenej pred pár rokmi, a z vlastných zdrojov uhradí dodávateľskej spoločnosti za ich vybudovanie približne 30.000 eur.

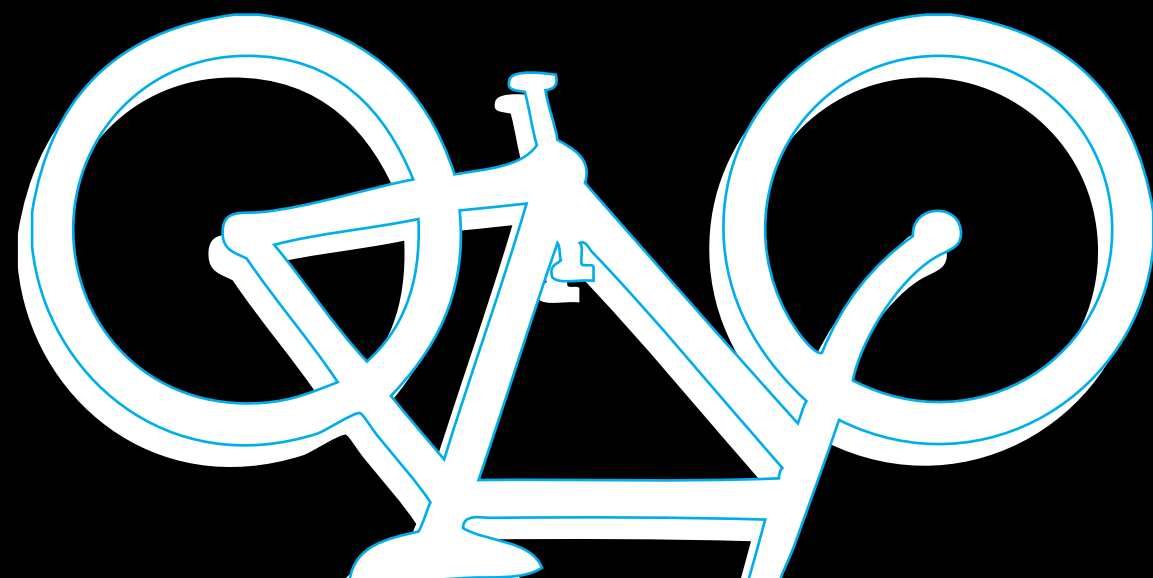
„Naším pôvodným zámerom bolo iba prerobiť frekventovanú križovatku na kruhovú. Mesto vzniklo požiadavku zahrnúť do toho dispozične aj realizačne cyklistické chodníky a zdôvodňovalo to tým, že podalo žiadosť o príspevok z eurofondov. Napokon dosiahlo ich zahrnutie do stavebného povolenia,“ vysvetlil pre TASR Jozef Chochula z Investičnej výstavby a správy ciest SSC Žilina.

Preto vtedy dospeli so samosprávou k dohode, že SSC zabezpečí dispozičné vyriešenie cyklistických chodníkov v novobudovanej kruhovej križovatke, aby ju nebolo treba neskôr zbytočne prerábať. „Zhotoviteľská firma vybudovala cyklochodníky prakticky na dobré slovo mesta,“ skonštatoval Chochula.

„Som rád, že sme sa všetci stretli a dohodli, lebo nepríjemný čierny Peter ostal na zhotoviteľovi, ktorým bola ochotná miestna stavebná firma. Morálny záväzok nás tlačil robiť všetko pre to, aby sme našli schodné riešenie. Nechcem obviňovať predchodcov, lebo úmysel s možnosťou zahrnúť to do eurofondov bol dobrý, no bohužiaľ, príslušný projekt neuspel,“ dodal viceprimátor Jozef Repaský.

<http://www.hlavnespravy.sk/l-mikulas-za-vybudovanie-cyklochodnikov-v-kruhovej-krizovatke-zaplati-mesto/148728/>





Zo sveta.

Dánske skúsenosti: Kampane na bicykli do školy majú zásadný význam

Každoročne v septembri sa približne 140 tisíc detí v Dánsku zúčastní kampane Na bicykli do školy. Tento typ kampane má už vyše 10 ročnú tradíciu, keďže trvá od roku 2002. Kampaň prebieha dva týždne a počas tohto obdobia sú vyčíslené benefity na 165 001 eur, čo predstavuje približne 14 % celkového objemu financií vyčlenených na kampaň. Odborníci odhadujú, že počas kampane je menej dopravných nehôd, čo má pozitívny vplyv na zdravie ako aj na ekonomiku.



Socio-ekonomické benefity pre roky 2009-2012	EUR
náklady kampane	- 1,195,311
náklady ušetrené na dopravných nehodách	- 458,974
Náklady ušetrená na daniach	-194,292
predĺženie života	880,889
zdravotné benefity	742,697
náklady na dopravu a redukcia kongescií	389,992
Celková čistá hodnota	+ 165,001

Ako vidieť, investovať do zdravia sa určite oplatí, veď deti sú (trošku pateticky, ale fakticky povedané) našou budúcnosťou. Takže aj naše Ministerstvo dopravy, by mohlo vyčleniť nejaké financie na podobný typ kampane.

zdroj: <http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/26/it-pays-off-to-bike-to-school/>

V Prahe pribudli nové cyklopruhy.

V mestskej časti Praha 4 pribudli v septembri nové cyklopruhy. Tie jednak zlepšia podmienky pre cyklistov a podporia ich v dopravnom ponímaní a využívaní pozemnej komunikácie spolu s motoristami, ktorí si budú musieť na cyklistov zvyknúť. Jazdné pruhy sú pritom vedené vo väčšine prípadov popri parkovacích miestach. Čo sa týka samotnej realizácie, samotná technická správa mala už od roku 2009 zadanie, podľa ktorého sa malo toto opatrenie realizovať, avšak na skutočnú realizáciu došlo až po 4 rokoch. Miesto pre pruhy na našlo na bývalej 4 pruhovej komunikácii, ktorá bola takto zbytočne nadimenzovaná na automobily.

Realizácia cyklopruhov bola uskutočnená v rámci údržby, kedy sa upravili a odstránili napríklad aj výtlky. Celkovo pribudlo cca. 2,3 km nových cyklopruhov a piktokoridorov.

zdroj: prahounakole.cz



Cyklisti v San Francisku volajú po väčšej tolerantnosti policajtov

Cyklisti v San Francisku to nemajú vôbec ľahké. Desiatky prípadov, ktoré evidujú svedčia o "kvázi" šikane zo strany miestnej polície, ktorá si vynucuje trestanie cyklistov podľa subjektívneho hodnotenia. Cyklisti nemajú nič proti tomu, ak by porušili dopravné pravidlá, ale ide im o to, aby boli viac rešpektovaní políciou a aby polícia radšej skutočne riešila oblasti, ktoré je nutné z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky riešiť a nestrpčovala im život. Za týmto účelom cyklokoalícia v SF vytvorila na svojej stránke formulár, kde môžu cyklisti nahlásiť nevhodné správanie policajtov voči cyklistom.



zdroj: <http://www.sfbike.org/main/calling-for-fair-and-equal-treatment-by-the-police/>

Zo sveta.

V Anglicku učia ženy ako sa nebáť bicyklovať po ceste.

„Nechodte k obrubníku, ale zostaňte v strede cesty“, tak takto nejako to vyzeralo v Londýne, kde postaršia pani bicyklovala v reflexnej veste pred nákladným automobilom. Zúčastnila sa totiž cykloškoly, v rámci ktorej, sa ženy učia nebáť sa jazdiť v premávke. Túto akciu vymyslel predavač bicyklov Noam Cohen, ktorý je zároveň aj cykloinštruktorom.

Urobil si totiž menší prieskum na vzorke 100 žien, pričom 67 z nich odpovedalo, že nevlastnia bicykel, pretože sa na ňom boja ísť po ceste. 72 z nich zase povedalo, že nevedia ako si opraviť bicykel. Pritom sa podľa britskej cyklostratégie očakáva zvýšenie počtu žien, ktoré bicyklujú o 1 milión. To ho motivovalo k tomu, aby začal organizovať 90 minútové cykloškoly, v rámci ktorých sa ženy naučia jednak teóriu, ako aj to, ako jazdiť v premávke. Uprednostňuje princíp vidieť a byť videný, teda radšej sa motať pred autom, kde má vodiť väčšiu šancu zbadáť vás a rešpektovať, ako sa plahočiť niekde pri úplnom kraji cesty. Samotný kurz stojí 30 libier a ženy si ho pochvaľujú.

zdroj:guardian.co.uk



Holandania chcú požičovať drevené bicykle pre firmy.

Letisko Schiphol chce požičovať drevené bicykle pre firmy, ktoré pôsobia v jeho blízkosti. Po úspechu z Amsterdamu chcú práve stavať na takýto spôsob požičovania bicyklov, keďže si myslia, že práve drevené bicykle by mohli prilákať a odlíšiť zákazníkov. Išlo by o akýsi branding, kedy biznis zamestnanci by mohli používať takéto drevené bicykle na prepravu v rámci Zuidas štvrte. Nápad na spomínaný spôsob požičovania sa zrodil po tom, čo známa firma JC Decaux urobila podobným spôsobom systém na carsharing, keď požičovala zamestnaným veľmi štýlové autíčka, na ktorých sa ľudia radi vozili a predvádzali.



Vybrali ste si správny druh dopravy?

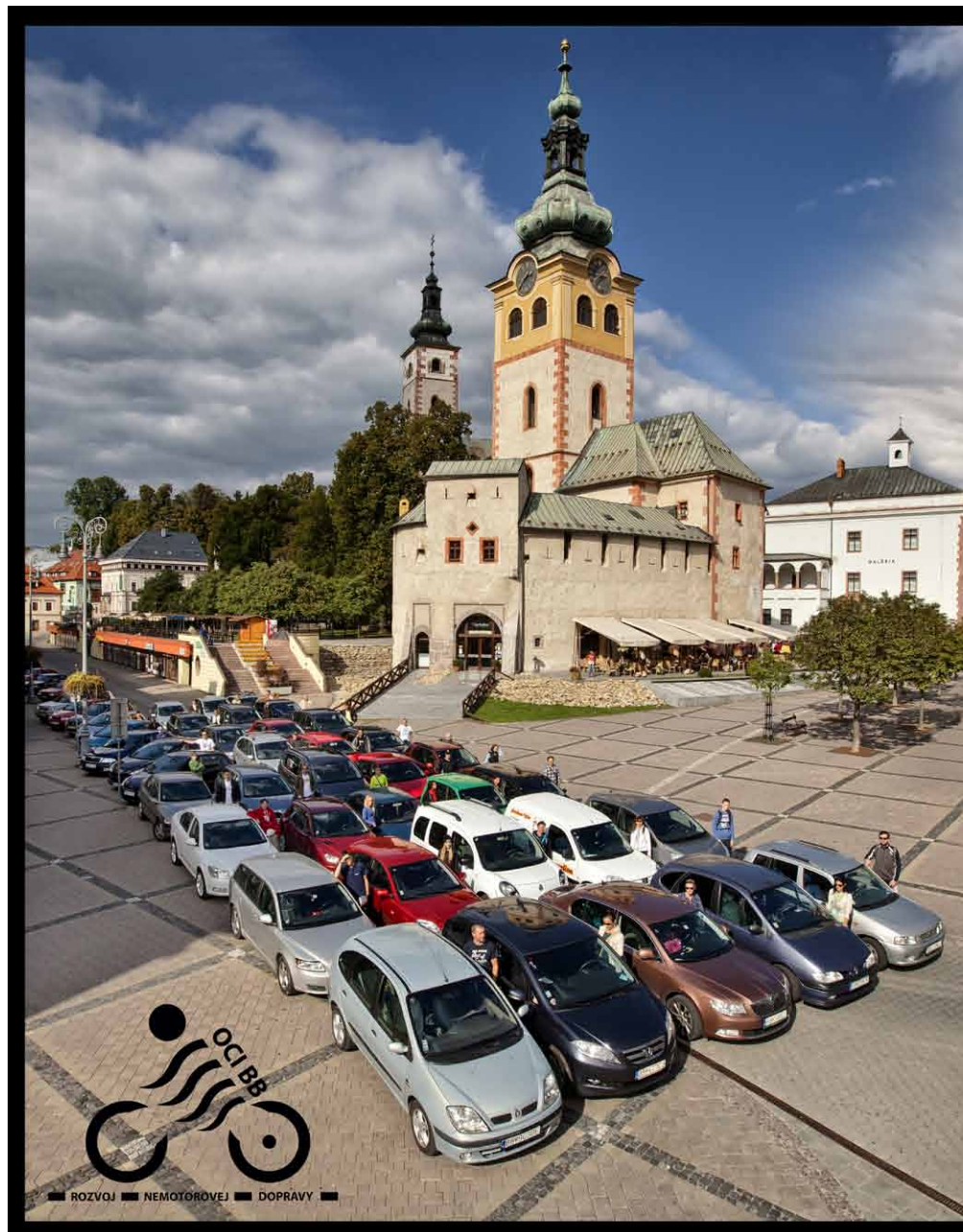
V závere Európskeho týždňa mobility, na Svetový deň bez áut, sa pred banskobystrickým barbakanom konalo netradičné fotenie. Jeho cieľom bolo vytvorenie série obrázkov, ktoré by dokumentovali, aký rozsiahly priestor dokážu v mestských uliciach zabrať tri druhy dopravy. Princíp akcie bol jednoduchý: 40 áut, 40 cyklistov a 40 cestujúcich v mestskej hromadnej doprave, bolo odfotených na rovnakom mieste a z tohožného uhla, čím vzniklo porovnanie ich celkovej plochy, ktorú zaberajú vo verejnom priestore. Fotenia sa zúčastnilo takmer 100 dobrovoľníkov, ktorí prispeli svojimi autami, či bicyklami. „Takáto fotka nevzniká každý deň a som preto rada, že som sa na nej mohla aj so svojim štvorkolesovým miláčikom objaviť“, hovorí Banskobystričanka Martina, ktorá prišla s autom zo Sásovej a pokračuje: „Akurát ma trochu prekvapilo, že autá naozaj zabrali kopec miesta. A to ich je tu iba 40. Keď sa ich na cesty vyroja tisíce, tak sa už vôbec nečudujem, že bývajú zápchy.“ Práve poukázanie na správny výber dopravy a odľahčenie banskobystrických ciest od hustej premávky, bolo hlavným cieľom organizátorov z Občianskej cykloiniciatívy (OCI BB). Banská Bystrica totiž patrí medzi mestá s najhoršou kvalitou ovzdušia na Slovensku, trpí množstvom dopravných zápch a veľkým problémom je aj parkovanie. Fotka by preto mala ľuďom ukázať, že využitím alternatívnych druhov

dopravy sa môže veľa problémov, s ktorými mesto denne zápasí, zmierniť alebo dokonca vyriešiť.

„Realizácia tejto ojedinelej fotografie zabrala mnoho dní príprav, ktoré z veľkej časti pozostávali najmä z vybavovania potrebných povolení, keďže bolo potrebné na niekoľko hodín zastaviť premávku na námestí Štefana Moysesa,“ vysvetľuje Andrea Štulajterová z OCI BB. Uvedené miesto si občianske združenie nevybralo náhodou. Zámerom totiž bolo, aby sa na fotke objavili dominanty mesta, podľa ktorých bude pôvod obrázkov ľahko identifikovateľný. Na uzavretom námestí sa nakoniec objavil aj autobus MHD a vysokozdvížné vozidlo, z ktorého plošiny vytvorili fotografi desiatky záberov. „Hovorí sa, že je lepšie raz vidieť, ako stokrát počuť. O tom, že autá na našich cestách zaberajú priveľa priestoru, sa hovorí už veľmi dlho. Chceli sme preto ľuďom názorne ukázať, ako to vyzerá v praxi. Veríme, že fotografia inšpiruje ľudí, aby sa zamysleli a snažili sa druhy dopravy striedať, čím pomôžu pri riešení dopravnej situácie v meste, tiež sme chceli jedinečnou fotografiou spropagovať naše pekné mesto“ uzatvára Štulajterová.

Špeciálne poďakovanie patrí všetkým, viac ako 100 dobrovoľníkom, ktorí trpezlivo pózovali fotografom.

Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica.



Report

Cykloinfraštruktúra v Rige

Marián Gogola

Hlavné mesto Lotyšska má približne 600 tisíc obyvateľov. Na mesto, ktoré má rovinatý terén tam jazdí pomenej cyklistov. Odborné odhady hovoria o 1-3 % podiele cyklistov v rámci modal splitu. Ak by sme sa pozreli bližšie na ich infraštruktúru pre cyklistov, tak hneď pochopíme prečo.



Riga aspoň , čo som doteraz zažil je majstrom v označovaní spoločných chodníkov pre chodcov a cyklistov. Majstrami v tom, že dokážu označiť ledva 40 cm chodník na spoločné užívanie cyklistov a chodcov.



Samostatná segregovaná infraštruktúra pre cyklistov pozostáva z približne 33 km cyklistickej siete, pričom minimum tvorí čisto segregovaná infraštruktúra, teda cestičky pre cyklistov.

Existing and perspective bicycle routes in Riga

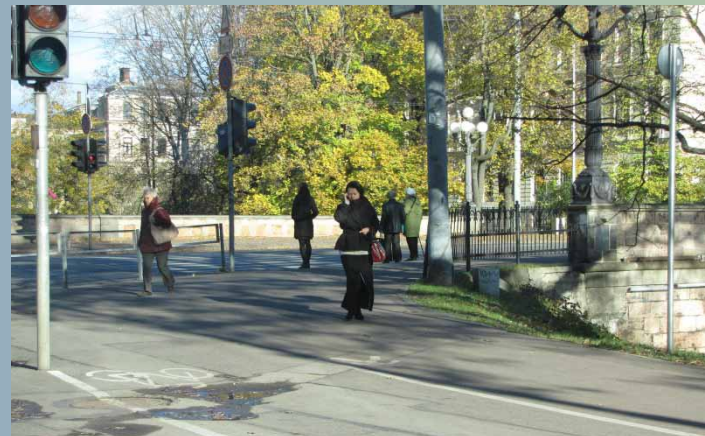


Total length of bicycle routes is 33 km

16 km is under construction

23 km are planned to construct by 2013

Viacero komunikácií je vedených mimo hlavný dopravný priestor a opticky vodorovne rozdelený medzi cyklistov a chodcov.



Report

Ďalším klasickým príkladom technokratického projektovania je osadenie začiatku a konca cyklotrasy, resp. spoločného chodníka pre cyklistov a chodcov. Takéto označenie môžete pokojne nájsť aj pred terasou .



Positívne možno vnímať používanie menších zvislých dopravných značiek, čo mi príde efektívnejšie až na to samostatné vyznačovanie.



V prípade stojanov možno potvrdiť , že majú univerzálne stojany na bicykle, pričom niektoré sú aj v tvare písmena „R“ ako Riga.



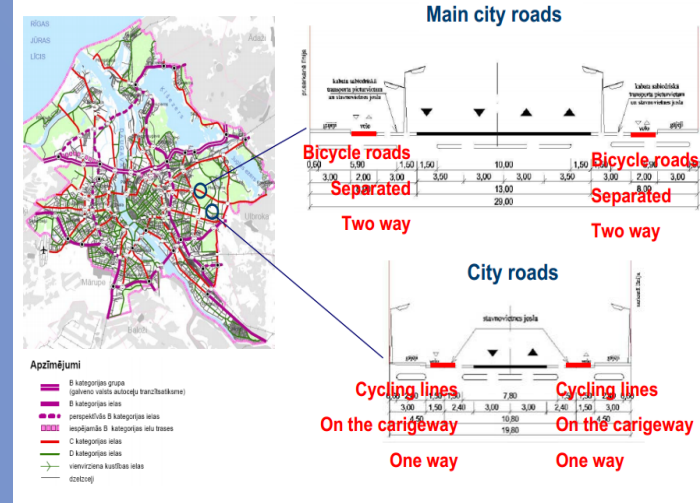
Riga má aj svoj systém verejných bicyklov založených na princípe NetBike, akurát, že tu sa nazývajú Sixtbike. 9 stanovísk ponúka celkom 130 bicyklov.



V územnom pláne Rigy sa postupne počíta s infraštruktúrou pre cyklistov.

Spatial plan of Riga 2006 - 2018

The clasification of streets



Nikde majú dokonca malé značky navádzajúce cyklistov na cyklochodník aj v smere odbočenia.



Samozrejme, aj most, ako inak riešia pre cyklistov spolu s chodcami, pričom jazdný smer je jasne vyznačený.



Záverom možno skonštatovať, že Riga má určite potenciál na to, aby sa stala cyklomestom, len ešte musí trochu viac zlepšiť dopravnú infraštruktúru pre cyklistov a hlavne ju projektovať ako pre klasický dopravný systém.

Zdroj: Archív autora

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/workplan/urban/documents/Batumi/presentations/askolds.klavins.pdf>

Bicyklom proti infarktu

Jozef Rozbora

Ráno sa zobudím, vstanem, idem do kúpeľne, pozriem sa do zrkadla a - čo v ňom vidím? Zelenú tvár na modrastom krku, namiesto bicepsov vechtíky, plecía takej formy, že sa na nich môžem napichnúť. Pozriem sa dolu na nohy. Tam vidím obe končatiny ako suché konáriky. Hľadím na to všetko a rozmýšľam, kam ma až dovedol pokrok? Len sa neusmievať, veď aj vás tam dovedol, prípadne dovedie. Pretože z dvadsiatich štyroch hodím desať ležíme, dvanásť sedíme a len dve hodiny visíme na mestskom dopravnom prostriedku. Ak náhodou niekto vyjde peši na druhé poschodie, spolubývajúci o ňom hovoria, že vykonal smelý čin. Po takomto zdesení mi napadla myšlienka : Treba sa hýbať. Slnko, voda, vzduch!

Rýchlo sa umyjem, na začiatok zdravého životného štýlu vo vlažnej vode, pretože keby som vsunul ruky pod studenú, určite by som dostal zápal pľúc. V garáži začínam hľadať starý bicykel, ktorý dokonale spustol tak, že by bolo nebezpečné na ňom jazdiť. Rýchlym krokom, auto zostalo v garáži, sa ponáhľam do obchodu kúpiť nový bicykel a nové, kvalitné cyklistické oblečenie. Najväčší problém bol vybrať si vhodnú pokrývku hlavy, odborne povedané prilbu. Ja som si vybral jasno zelenej farby akú nosieva Sagan, ale pomaľovanú pestrými vzormi. Tlačila ma na hlavu, aj po rozšírení jej obvodu. Nepomohlo, bola určená deťom. Z obchodu odchádzam smutný z toho, že moja platobná karta zostala tenká ako vlas. Takto začínam svoj boj proti infarktu.

Prvá jazda – jazda do práce. Vbehnem na pracovisko a s úžasom sledujem, že kolegovia sú už prilepení k monitorom počítačov. Nik sa nehýbe. Sedia! Keď mi šéf prideli prácu, utekám do vedľajšieho oddelenia prebrať si podklady. Po obede hypnotizujem hodiny v počítači, aby odsýpali rýchlejšie. Už len tri minúty, dve, jedna – padla!

Vyrazím po parkovom chodníku vyhradenom pre cyklistov. Zrazu narážam na stĺp. Kde sa tu berie stĺp! Pozriem sa lepšie – veď je to nejaký muž v bielych trenírkach a modrom drese s nápisom: „ Behom k zdraviu“. Okolo neho bežia viacerí, z nozdier sa im valí para a tento si tu stojí. Delikátne sa mu prihovám: „ Hlupák. Kde si sa tu len tak vzal? Tento chodník je pre cyklistov. Život tu vrie, národ sa odvracia od infarktu a ty jediný stojíš. Nezavadzaj!“

Obchádzam toho slimáka a pridávam na akcelerácii. Počas jazdy cez mobil počúvam pokyny domácej – kúpiť banány, lístky do kina, opravovňa dáždnikov... Rýchlejšie, rýchlejšie. Infarkt zaostal, už ho zozadu vôbec nepočuť. Dnes som mu utiekol. Konečne doma. Vtiahnem do kúpeľne a pozerám sa do zrkadla. Vidím v ňom potomka našich predkov so zaprášenou tvárou na zapotenom krku. Hlavou mi prebehne myšlienka: „Dnes som tomu utiekol.“

Večer, keď som zaľahol do postele bolelo ma všetko. Najmä nohy a chrbát. Konečne som sa dobre vyspal. A tie krásne sny! O čom? Napríklad o tom, ako aj ja dokážem po čase jazdiť s úsmevom na zadnom kolese bicykla ako Peťo Sagan.

Ale opäť prichádza zajtrajšok, a ja znovu vyrážam na svojom dvojkolesovom tátošovi na cestu k úniku pred infarktom...

Cyklorada

Nie je dôvodom umiestňovať pred priechody pre cyklistov značku Ukončenie cyklistickej cestičky. Zákon upravuje jazdu cyklistov cez priechod pre cyklistov. Ide len o biznis pre firmy vyrábajúce dopravné značenie.

Uspešný 5. ročník konference Cyklistická doprava 2013

Marián Gogola

Včera sa skončil 5. ročník odbornej konferencie Cyklistická doprava 2013. Zúčastnilo sa na nej vyše 70 účastníkov, či už z radov občianskych aktivistov, študentov, úradníkov, miest a obcí, samosprávnych krajov, zástupcov akademickej obce, obchodných firiem, ako aj verejných dopravcov. Konferenciu slávnostne zahájila 1.viceprimátorka mesta Žilina, pani Slavomíra Brezovská, ako aj riaditeľ odboru kultúry a cestovného ruchu Žilinského samosprávneho kraja pán Peter Kubica. Úvodnou prednáškou boli prezentované projekty CentralMeetbike a Mobile 2020, ktoré celú konferenciu financovali. Najskôr prezentovala Soňa Šestáková z VÚD ciele a konkrétne realizované opatrenia, ktoré sa uskutočnili z projektu CMB. Svoj pohľad a význam projektu Mobile 2020 prezentoval pán Vladimír Hudek z REC Bratislava.

Ďalšou prednáškou bola prezentácia národného cyklokoordinátora Petra Klučka z Ministerstva dopravy, ktorý prezentoval národnú stratégiu, ako aj nasledujúce činnosti, na ktoré je naviazaná. Účastníci živo diskutovali s národným koordinátorom, pričom boli zvedaví na mieru realizácie stratégie ako spôsob koordinátorstva. Pekným porovnaním bolo následné vystúpenie českého národného koordinátora Jardu Martinka z CDV, ktorý prezentoval niekoľkoročné skúsenosti z tejto oblasti, a taktiež dal pár trefných rád, ktorými by sa mali riadiť tí, čo sa chcú tejto problematike venovať. Zdôraznil, že nie vždy ide všetko ľahko a



niekedy sa musí aj improvizovať. Veľmi očakávanou prednáškou bol príspevok o pripravovaných Technických podmienkach pre cyklistov od Radovana Červienku (Dopravoprojekt), ktorý je aj ich autorom. Publiku boli prezentované nové riešenia a metodika, ktorá doteraz v podmienkach SR chýbala. Viacerí sa následne pýtali na možnosť pripomienkovania, a taktiež odporučili upresniť niektoré veci najmä z hľadiska cykloturistického značenia.

Spojenie občianskej participácie do zlepšovania podmienok pre cyklistov a chodcov prezentovali členovia OZ MULICA, a to konkrétne Martin Krištof, Michal Žarnay a Jozef Víšek. Ukázali ako sa dá, keď sa chce, na základe pripomienok od občanov, menšími opatreniami zlepšiť a uľahčiť obyvateľom ich mobilitu. Následne Jozef Víšek prezentoval štúdiu plošného riešenia cyklistickej dopravy vo vybranej mestskej časti.

Ako sa rozbicyklovala Bratislava, bol názov

prednášky od Tomáša Peciara z OZ Cyklokoalícia, ktorá robí veľmi veľa na podporu a propagáciu cyklodopravy v našom hlavnom meste prostredníctvom viacerých zaujímavých kampaní.

V tematickej oblasti technológie, vystúpil Ján Roháč (Nadácia Ekopolis) a prezentoval prvé skúsenosti s používaním cyklistických sčítačov, pričom zúčastnených pozval na jeho reálnu prehliadku v Žiline. Nasledovala prezentácia pána Jaroslava Piroha (3D models), ktorý hovoril o možnostiach 3D modelovania pre zviditeľnenie konkrétneho regiónu, ako aj možnosti využitia v cykloturistike alebo cyklodoprave.

Štefan Čeman z firmy Ride, prezentoval potenciálne možnosti využitia elektrobicyklov na hocikaký účel, na ktorý sa v súčasnosti používa bicykel, pričom zdôraznil najmä ich technologické výhody.

Andrea Štulajterová z OCI Banská Bystrica prezentovala prednášku zameranú na nízkonákladové opatrenia súvisiace najmä s propa-



gáciou cyklodopravy v mestách.

Dana Sitányová informovala o projekte Advance a Endurance s cieľom vychovať mestských audítorov, ktorí budú technicky a odborne fundovaní, aby mohli robiť audity za cieľom vypracovania Mestských plánov mobility.

Luboš Slobodník z mesta Žilina informoval o prínosoch projektu Central Meetbike pre mesto Žilina, a to najmä v konkrétnych investíciách, ktoré pomohli zlepšiť technickú vybavenosť pre cyklistov.

Posledným bodom konferencie bolo predstavenie krajských regionálnych koordinátorov, a to menovite: za Košický kraj – Adriana Šebešová, Bratislavský kraj - Laco Findl, Banskobystrický kraj - Imrich Fekete, Žilinský kraj - Peter Mráz a Trenčiansky kraj - Matej Tinka. Jednotliví koordinátori povedali o svojich skúsenostiach, resp. neskúsenostiach a ochote spolupracovať s jednotlivými hráčmi, ktorí sa venujú cyklodoprave alebo cykloturistike. Diskusia bola miestami búrlivá, pretože očakávania sú veľké. Na záver ešte vystúpil Jarda Martinek, ktorý povedal, že by nechcel byť ani v jednej koži, či už národného alebo krajského koordinátora a povedal zúčastneným, aby im dopriali čas.

Posledným bodom bola návšteva vybraných cyklostanovišť na bicykli, ktoré prezentovali dobré, ako aj zlé riešenia cykloinfraštruktúry v meste Žilina. Účastníci pod vedením Mariána Gogolu (ŽU, OZ MULICA) navštívili jednotlivé stanovišťa, ako napr. automatický sčítač, kde im bola predvedená jeho funkcia, taktiež si pozreli CykloDielňu recykel.

Svoje dojmy z prvého dňa si potom mohli vymieňať na výbornej večeri.

Druhý deň konferencie začal prednáškou Miroslava Kadlíčka z mesta Trnava, ktorý prezentoval nové riešenia realizované mestom za posledný rok. Nasledovala prednáška Juraja Hlatkého zo Slovenského cykloklubu, ktorý otvorene hovoril o problematikách bodoch, ktoré je nutné riešiť z pohľadu naplňovania národnej stratégie národným cyklokoordinátorom pre oblasť cykloturistiky. Nasledovala prednáška Ladislava Findla z Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý prezentoval posledné aktivity vykonané krajom za posledný rok v cyklistike.

Jano Roháč potom prezentoval príspevok o Eurovele 13 cesta Železnej opony, ako o zaujímavom projekte, ktorý

má zásadný význam aj pre Slovensko. Cez prestávku sa udeľovali ceny Pedál za rozvoj v oblasti cyklodopravy. Cenu získalo mesto Trnava, Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica a Žilinský samosprávny kraj. Srdečne gratulujeme.

Po prestávke pokračovala konferencia príspevkom od Mareka Modranského SAD Zvolen, ktorý prezentoval možnosti podpory VOD, ako aj konkrétne aktivity, ktoré viedli k prevádzkovaniu cyklobusov v Banskobystrickom kraji.

Radovan Červienka následne prezentoval najväčšie chyby v dopravnom značení cyklistických komunikácií, ktoré ešte stále vidieť aj na nových cyklokomunikáciách v rôznych mestách na Slovensku.

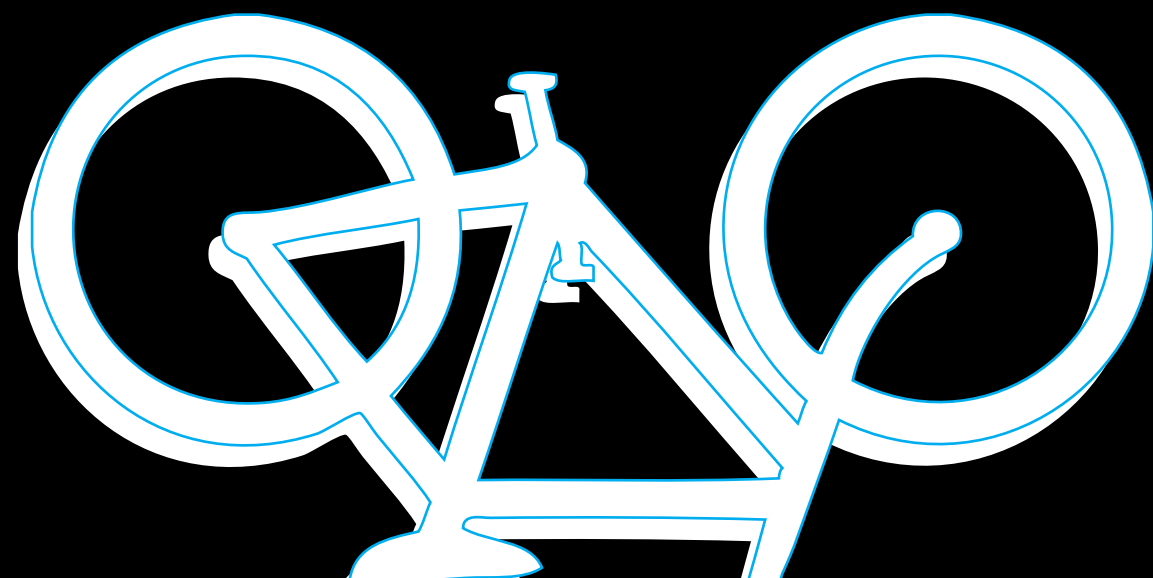
V poslednom bloku vystúpil Marián Gogola (Žilinská univerzita, OZ MULICA), ktorý hovoril o tom, či nové cyklokomunikácie a za akých podmienok prilákajú nových cyklistov, a ako k tomu môžu pomôcť metódy modelovania prognózovania v doprave. Nasledovala prednáška Vierky Štupákovvej z mesta Prešov, ktorá prezentovala veľmi zaujímavé aktivity v Prešove na podporu cyklistiky, ako aj súčasný stav cyklodopravy. Martin Bolo z VÚD predniesol príspevok ohľadne mapovania cyklistických komunikácií vo vybraných mestách, ktoré sú rozdelené podľa typov, pričom predstavujú skutočné dĺžky a charakteristiky.

Zaujímavé dáta z výstupov SSC z 5 ročných sčítaní dopravy prezentoval Jaroslav Semančík (Oz Bystricykel), ktorý upozornil na negatívny trend výskytu cyklistov medzi rokmi 1995 až 2010 na väčšine sčítaných úsekoch.

Poslednou prednáškou bola prezentácia projektu BikeKia, prostredníctvom ktorého sa buduje zaujímavá cyklotrasa medzi Budatínskym hradom a hradom Strečno. Prezentovali ju Jana Benke a Andrea Heglasová zo Žilinského samosprávneho kraja. Teší nás, že konferencia nebola len pasívnym miestom na prednášky, ale skutočne aktívnym fórom a workshopom, kde sa konštruktívnou kritikou navrhovali zaujímavé riešenia pomáhajúce zlepšiť podmienky v cyklodoprave, ako aj cykloturistike a v konečnom dôsledku pomôžu všetkým, ktorí bicyklujú. Záverom musíme poďakovať všetkým, ktorí sa jednak zúčastnili na konferencii ako aj tým, ktorí ju pomohli pripravovať, a to mestu Žilina, OZ MULICA, VÚD ŽILINA, REC Bratislava.

Veríme, že sa opäť o rok stretneme na ďalšom ročníku konferencie, pričom horúcim kandidátom na usporiadanie je mesto nazývané ako krásavica na Dunaji. :-)





Report

Cyklotúra – všetky cesty vedú do Detvy.

Radovan Červienka

Trasa: Makov – DETVA (Makov – Bytča – Ovčiarsko – Rajec – Fačkovské sedlo – Prievidza – Žiar nad Hronom – Sklené Teplice – Banská Štiavnica – Svätý Anton – Hontianske Nemce – Senohrad – DETVA)

Počet dní : 2,5 dňa

Km: 90,6 + 84,4 + 78,9 =253,9 km

Už 4 rok dokazujeme spolu s kamarátom Petrom, že všetky cesty na bicykli vedú do Detvy. Po trasách Bratislava – Detva; Košice – Detva, Trstená – Detva, sme si na konci septembra povedali, že tento rok to zoberieme „zhora dole“ , avšak až tak dole to nebolo.

Piatok ráno a ja volám Peťovi do vlaku, že môj vlak zrušili (Železnice Slovenskej republiky). Nakoniec sa však podarilo dôjsť tak, ako sa malo a stretávame sa v Žiline, kde pokračujeme vlakmi do Makova.

Po vystúpení z vlaku pomaličky začíname pekne stúpať na Pančavu, teda na horský priechod Makov. Po ňom nás čaká príjemné klesanie do Bytče, kde navštevujeme obedový stánok – hypermarket na stanici.

Následne sa vydávame smerom na Ovčiarsko, teda obchádzame Žilinu. Ako obyčajne sa naša skratka podarila a naša cesta vedie po nejakých poľných cestách do Hričova, popri kravínoch. Peťo je nadšený, že vždy vyberiem takú dobrú skratku .

Po dorazení do Rajca sa pres stúpaním posilňujeme na Fačkovskom sedle. Pomaličky stúpame, a niečo pred 1800 dorážame hore k chate. Vedúci nám odvrkuje, že nemá miesto (ak sa správa ku všetkým turistom a cyklistom takto, chápem prečo nás zahraničný návštevníci obchádzajú, no biznis je biznis), tak sa spúšťame do Nitrianskeho Pravna, kde sa ubytovávame a dávame takú klasickú večeru tri pivá .



Krásne ráno a my pokračujeme po ceste do Prievidze, kde fotím cyklistické zaujímavosti mesta, a následne prichádzame do Žiaru nad Hronom, kde navštevujeme ich námestie. Po oddychu sa rozhodujeme, že ideme do Banskej Štiavnici cez Sklené Teplice, takže budeme prechádzať cez Štiavnické vrchy. Počasie je úžasné a my pomaličky šliapeme do Teplíc. Krásna obec známa svojimi kúpeľmi nás privítala prameňmi s 52 stupňovou teplotou a nápisom, že voda má močopudné účinky..... Mala. Aspoň sme si mohli viac oddýchnuť po ceste. Človek si už myslel, že je hore, keď prišla obec Podhorie. Po jej zdolaní sme si mysleli, že nás čaká príjemné klesanie, alebo rovinka do Banskej Štiavnice. Prd.Vstup do Štiavnice popri Kalvárii a do kopca padol po 80 km úplne super . Ale nakoniec sme to zvládli. Pekne sme sa ubytovali, navštívili mesto a pripravili sa na nedeľnú trasu domov.

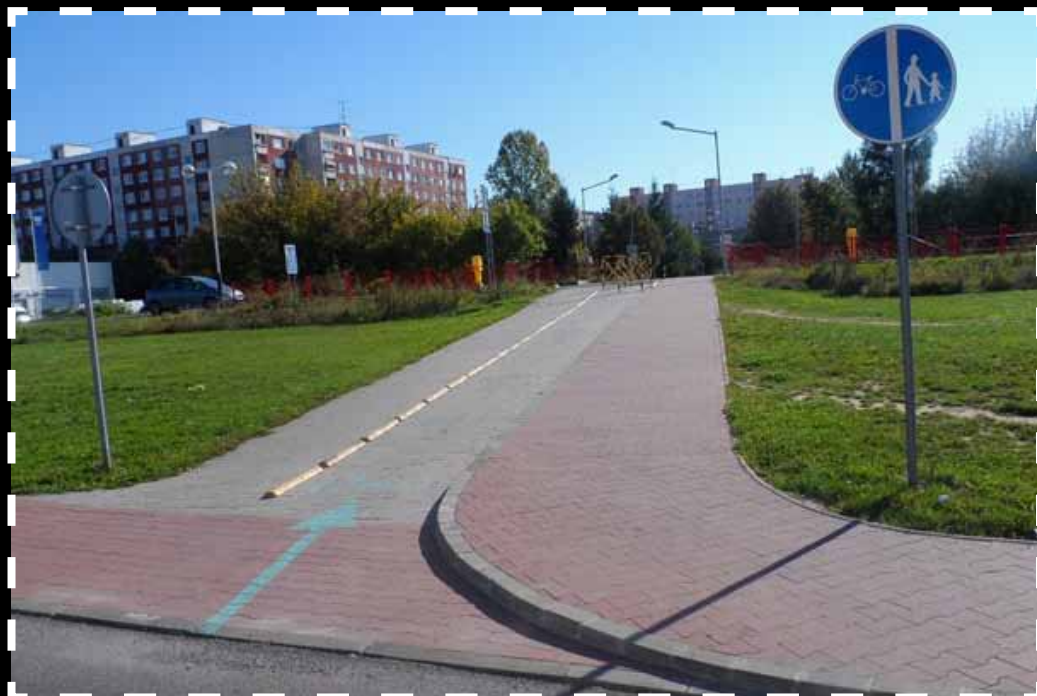
Nedeľa ráno. Peťo išiel kúpiť raňajky, ja sa zatiaľ balím. Odchádzame z Banskej Štiavnice a pomaličky sa blížime k obci – Svätému Antonovi a jeho kaštieľu. Nádherné miesto,



ktoré odporúčam navštíviť.

Pokračujeme smerom k Hontianskym Nemciam, kde to začína. Túto časť cesty poznáme z prvého ročníka našej cyklotúry, takže vieme, že to nebude len do kopca, ale aj z kopca.. Nevadí aspoň nie je nuda. Odbočujeme na Senohrad a obdivujeme tu krásu lesov. Po vyčerpávajúcej trase prichádzame do Senohradu, kde sa občerstvujeme a následne pokračujeme do posledného úseku - do Zájazdovej a Slatinských lazov. Navštevujeme ešte obory (napríklad danieliu), kde neskôr na vrchu zbadáme majestátnu Poľanu, a teda aj Detvu. Spúšťame sa dolu Slatinskými lazmi, kde sa k nám pripája kamarát Maroš ako člen nášho uvítacieho výboru. Ešte sa zastavíme na Klokoči a ďalšou skratkou prechádzame do Stožku (chvalabohu pas od nás nechceli). Peťo je nadšený z našej skratky . A nakoniec len a len Detva.

Tak a pekné tri dni za nami. A čo na budúci rok? Necháme sa prekvapiť, nie?



Aj takto navádzajú cyklistov do protismeru. Na značke je pravá strana vyznačená pre chodcov, ale pritom je na zemi šípka vpravo vyznačujúca smer jazdy cyklistov. Zaujímavé, však?

Foto: Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 10 Rok 2013 Ročník IV Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

Časopis bol podporený z projektu Central Meetbike (3CE343P2) v rámci programu Central EUROPE.



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA
Bláhova 449/21
01004 Žilina
Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková
Ing. Jaroslav Martinek
Ing. Radovan Červienka
Ing. Marián Gogola, PhD.
Bc. Marcela Pecárová
Ing. Martin Bolo

sestakova@vud.sk
jaroslav.martinek@cdv.cz
rado.cervienka@gmail.com
info@mulica.sk
marcela.pecarova@gmail.com
bolo@vud.sk

Spolupracovníci:

Ján Rozbora

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info