

Cyklistická DOPRAVA



Pedál.

Pestrý peletón cyklistov pripravujúcich „Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“ je v týchto dňoch na trati predposlednej etapy. V jej cieli v pondelok 22. apríla ho čaká prerokovanie materiálu v poradnom orgáne vlády SR – Hospodárska a sociálna rada vlády SR (sociálni partneri). Držme im všetci palce aby celý peletón prešiel v závere mesiaca apríl bez pádov a defektov do poslednej etapy – časovky, ktorou je prerokovanie „Cyklostratégie“ vo vláde SR. Vzápätí odštartujeme všetci spoločne našu dlho očakávanú „TOUR DE CYKLOSTRATÉGIA“!

S úsmevom a dušou cyklistu.

Pepsi



Obsah.

Správy z domova

(Zvolen, Banská Bystrica, Bratislava, Ružomberok, Tatry)

Správy zo sveta.

(BikeSpike, Britské železnice, Mníchov)

Cyklocestička v Novom Meste nad Váhom

Ako ide Lipsko na cyklodopravu. Rozhovor s Torbenom Heinemannom. Vedúcim odboru dopravného plánovania a cestnej výstavby v meste Lipsko.

Lexikón časť.2 – S úsmevom sa jazdí lepšie

Cyklorada

Cyklofejtn

Cyklohoroskop

Foto mesiaca

Z domova.

Cyklotrasa medzi Zvolenom a Bystricou? Realizovať sa má začať ešte tento rok

O cyklotrase medzi Zvolenom a Banskou Bystricou sa hovorí už dlho. Konečne začína projekt Rodinná cestička Banská Bystrica – Zvolen dostávať reálnejšie kontúry.

Aj keď sa o cyklotrase medzi Zvolenom a Banskou Bystricou hovorí už niekoľko rokov, dodnes sa toto atraktívne prepojenie nepodarilo zrealizovať.

Pôvodne sa mal realizačný plán dokončiť už



v novembri 2012 a v prvom polroku tohto roka sa mal začať realizovať. **„Realizačný projekt je už hotový, momentálne prebieha verejné obstarávanie dodávateľa,“** prezradila krajská vedúca oddelenia cestovného ruchu Denisa Palajová.

Začiatok realizácie

Momentálne začiatok realizácie projektu závisí od výsledku verejného obstarávania. **„Ide o to, či prebehne verejné obstarávanie v poriadku a v predpokladaných lehotách,“** objasnila Palajová a dodala, **„chceli by sme začať s realizáciou ešte v priebehu tohto roka.“**

Ako naznačovali pôvodné plány, tak s výstavbou sa začne na úseku Zvolen – Sliač, ktorá má viac ako 4,9 kilometra. **„Všetko závisí od memoranda o spolupráci, pretože podľa neho majú obce, cez ktoré povedie trasa, identifikovať vlastníkov majetkov v tejto časti,“** nechala sa počuť krajská vedúca oddelenia cestovného ruchu.

Informácie o cyklotrase

Začiatok úseku je navrhovaný vo Zvolene pri cestnom moste na ulici Jána Kollára, trať potom pôjde po ochrannej hrádzi Hrona smerom na Sliač. Tam prekonáva koryto sielnického potoka a následne aj koryto Hrona a po ochrannej hrádzi a miestnej komunikácii vedie k ulici Š. Záhorského, kde sa tento úsek končí. Trasa je navrhovaná v súbehu s vodným tokom Hron a zväčša vedie po jeho ochranných hrádzach.

Cena realizácie

Cena realizácie úseku Zvolen – Sliač momentálne nie je známa, pretože to závisí od sumy vysúťaženej vo verejnom obstarávaní. Prvá časť by sa mala napokon dokončiť v priebehu tohto roka. **„Všetko závisí od vyhlásenej súťaže, ale dúfame, že sa to podarí ešte v tomto kalendárnom roku,“** prognózuje Palajová.

Druhý úsek

V súčasnosti sa pracuje aj na druhom úseku cyklotrasy. **„Presný časový odhad je veľmi náročný, pretože majetkovo-právne vzťahy sú komplikované, ale BBSK sa snaží, aby celá cyklotrasa bola zrealizovaná v čo najkratšom čase,“** ozrejmila Denisa Palajová a na záver dodala, **„záväzný je pre nás aj stanovisko rôznych orgánov, akým je napríklad Povodie Hrona.“**

<http://bystrica.dnes24.sk/cyklotrasa-medzi-zvolenom-a-banskou-bystricou-by-sa-mala-zacat-realizovat-uz-tento-rok-150469>

Novučičký cyklochodník v Bratislave: Môžete sa naň len pozerieť cez zátarasy!

Nový hladký asfalt, čerstvo namaľované čiary a osadené dopravné značenie. Nový cyklochodník na Astronomickej ulici v bratislavskej mestskej časti Ružinov je síce plne nachystaný, no cyklisti si ešte nejakú dobu počkajú, kým budú môcť jeho kvalitu otestovať. Cyklochodník je totiž zatarasený. „Najprv sa vybuduje chodník pre cyklistov a potom niekto rozhodne, že pozemok aj s týmto chodníkom jednoducho predá. Teraz musia cyklisti aj chodci chodiť po tráve. Je to postavené na hlavu,“ postažoval sa čitateľ Peter.

Cyklisti aj chodci sa musia prejsť po tráve. Autor: Peter/tip Za všetko môže stále rozostavaná stavba polyfunkčného objektu, ktorý nie a nie dokončiť. „Je to len dočasné obmedzenie v súvislosti s budovaním polyfunkčného domu s podzemnou garážou, ktorý má stavebné povolenie ešte z roku 2009. Pod časťou



chodníka bude podzemná garáž, preto je nevyhnutné ho načas oplotiť. Cyklistický chodník bude opäť sprístupnený na náklady investora,“ uviedla hovorkyňa mestskej časti Ružinov Miroslava Strosová. <http://vas.cas.sk/clanok/7587/novucicky-cyklochodnik-v-bratislave-mozete-sa-nan-len-pozerat-cez-zatarasy.html>



Z domova.

Mikroprojekty prinesú nové cyklochodníky

PODTATRANSKÝ REGIÓŇ

V rámci tretej výzvy Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013 v prioritnej osi III Podpora miestnych iniciatív boli úspešné i tri mikroprojekty v našom regióne, súvisiace so skvalitnením cykloturistickej infraštruktúry.

Niečo vyše 50-tisíc eur získali na takzvané „mäkké“ cyklotrasy v Kežmarku, Sp. Belej a Veľkej Frankovej. „U nás ide o spoločný poľsko-slovenský projekt, pričom my budeme upravovať 420 metrov cyklotrasy, ktorá sa napojí na 900-metrový úsek na poľskej strane, ktorého realizácia bola podporená z rovnakého programu,“ skonštatoval starosta V. Frankovej Ondrej Krempaský. Na stavbu už v obci majú hotovú projektovú dokumentáciu, momentálne vybavujú stavebné povolenie a dokončujú vysporiadanie pozemkov. „Získali sme vyše 56-tisíc eur, ktoré použijeme nielen na spevnenie cyklochodníka makadamom a následné polozenie asfaltového koberca, ale aj na inštaláciu siedmich informačných tabulí v regióne, značenie cyklotrás a vydanie máp,“ dodal starosta, ktorý ukončenie projektu očakáva v októbri tohto roku.

Kežmarok za takmer 57-tisíc získaných eur vybuduje 1 220 metrov dlhý cyklochodník z hrubozrnného penetračného makadamu od garáží za sídliskom Sever až po Zlatnú dolinu, situovanú v mestskom lesoparku. „Je to prvá etapa plánovanej cyklotrasy, ktorá má spojiť Kežmarok so Spišskou Belou. Hotová by mala byť niekedy na jeseň tohto roku. Na ďalšiu 1 380-metrovú časť hľadáme prostriedky z iného zdroja,“ vysvetlil Ľubomír Vývlek z oddelenia regionálneho rozvoja a cestovného ruchu na Mestskom úrade v Kežmarku.

Aj podporený kežmarský projekt ráta s vybudovaním značenia nielen novej, ale aj už existujúcich cyklotrás a s vydaním propagačných materiálov a máp.

Aj Spišská Belá z programu cezhraničnej spolupráce získala približne 56-tisíc eur, ktoré využije na tri konkrétne aktivity. Prvou z nich je zakúpenie mechanizmu na údržbu existujúceho asfaltového cyklochodníka do T. Kotliny, druhou je úprava približne 400-metrového cyklistického spojenia Sp. Belej a Kežmarku v časti medzi Kaštieľom v Strážkach a kežmarskou Pradiarňou. „Aj v našom prípade pôjde o takzvanú „mäkkú“ cyklotrasu, čiže povrch bude tvorený špeciálnou kombináciou štrku a makadamu. Už sme začali s prípravami, predpokladám, že gro výstavby sa uskutoční v letných mesiacoch a jej ukončenie je naplánované do konca tohto roka,“ vysvetlil primátor Sp. Belej Štefan Bieľak. Treťou aktivitou mesta v spomínanom projekte bude osadenie informačných panelov o cyklotrasách pri všetkých vstupoch do mesta. (bšl)

<http://noviny24.sk/aktuality/3576/Mikroprojekty-prinesu-nove-cyklochodniky.html>

Národný cyklokoordinátor dozrie na cyklotrasy. Bude mať aj tím

K stovkám dopravných úradníkov má pribudnúť desať špecialistov na cyklodopravu.

BRATISLAVA. Viac ako štvrtinu všetkých presunov v mestách absolvujú Holanďania na bicykloch. Ako často bicyklujú obyvatelia Slovenska, nikto netuší.

Naše úrady nevedia ani to, koľko kilometrov cyklotrás v mestách máme.

Zmeniť by to mala nová Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky, ktorú by mal do praxe zavádzať národný cyklokoordinátor s desaťčlenným tímom.

Do roku 2020 by v slovenských mestách malo pribudnúť tisíc kilometrov trás na bicyklovanie. Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky plánuje ministerstvo dopravy predložiť vláde v apríli.

Až tretina všetkých jazd autom je podľa ministerstva kratšia ako tri kilometre a bicyklom by sa najmä v mestách dali prejsť rýchlejšie.

Chýbajú najmä v mestách

Trasy

Na bicykel

- na Slovensku je oficiálne 530 cyklotrás s dĺžkou 10-tisíc kilometrov,
- najviac ich je v žilinskej (2200 km) a banskobystrickej župe (2140 km),
- pre cestné bicykle je vhodných 47 % cyklotrás, pre horské bicykle 53 %

Zdroj: Národná stratégia cyklodopravy

Slovensko má síce oficiálne až 10-tisíc kilometrov cyklotrás, no veľká časť z nich vedie po bežných cestných ťahoch a trasy v mestách z toho tvoria len zlomok. Dnes nevieme ani to aký.

Výskumný ústav dopravný vlni oslovil všetkých 138 miest, no odpovedalo len 67, v ktorých narátali necelých 150 kilometrov.

Práve od rozvoja cyklistickej dopravy si pritom ministerstvo sľubuje výrazné dopravné, ekologické aj zdravotné prínosy.

Na rozvoj cyklistickej infraštruktúry má ísť preto podľa stratégie len v rokoch 2014 až 2016 vyše 45 miliónov eur.

Prevažná väčšina z nich má ísť z eurofondov, menšiu časť by dal štát, župa a obce.

Využívať eurofondy na tento účel sa snažia samosprávne kraje už dnes, ich možnosti sú však pri súčasnom nastavení operačných programov obmedzené.

„Dôležité bude, ako sa nastaví čerpanie eurofondov na najbližšie obdobie, štát by nám mal pomôcť aj úpravou legislatívy, ktorá rozvoj cyklotrás často brzdí,“ hovorí Vladimír Laššák z banskobystrickej župy.

Hlavný bicyklista

Dohliadať na projekt by mal národný cyklokoordinátor s desaťčlenným tímom za 262-tisíc eur ročne.

„Opatrenia sa dotýkajú viacerých rezortov, samospráv a rôznych občianskych združení, preto je nutné od začiatku koordinovať činnosti všetkých subjektov,“ vysvetľuje hovorca ministerstva Martin Kóňa.

Dnes sa o sieť cyklotrás stará až 74 rôznych subjektov. Kóňa tvrdí, že nejde o nový úrad, lebo cyklokoordinátormi by mali byť doterajší zamestnanci ministerstva a žúp.

Stratégiu to však môže premeniť na byrokratické plánovanie od stola, obávajú sa cyklisti. „Je dôležité, aby to neboli opäť len úradníci, ale ľudia, ktorí sa v regióne cyklodoprave venujú a majú v problematike aj rozhľad zo sveta,“ hovorí Daniel Ďuriš zo združenia cyklokoalícia.

Dobрым príkladom sú podľa neho Spojené štáty, kde si dopravný inžinier musí prejsť na bicykli trasu, ktorú zakresľuje.

„U nás máme naopak zdokumentovaný prípad, ako si inžinier prechádza budúcu cyklotrasu autom.“

Ministerstvo tvrdí, že špekulovať o personálnom obsadení cyklokoordinátorov je predčasné.

„Národnú stratégiu musí najskôr odobriť vláda,“ upozorňuje Kóňa.

<http://www.sme.sk/c/6730286/narodny-cyklokoordinator-dozrie-na-cyklotrasy-bude-mat-aj-tim.html#ixzz2Nh0NO0aO>

Z domova.

Mondi SCP myslí aj na cyklistov.

Ružomerská Mondi SCP ako jeden z najväčších zamestnávateľov (ak nie najväčších) v Ružomberku umožňuje svojim zamestnancom dopravu na bicykli. Dokonca aj v závode, avšak počas zimy to majú z bezpečnostných dôvodov zakázané. Pochvalu majú za umožnenie parkovania, aj keď tie stojany nie sú bohviečo. Pred závozom dokonca pre cyklistov vybudovali komunikáciu, ktorá predstavuje vodorovným značením oddelený chodník pre chodcov a cyklistov, akurát, že značky nemajú dobre.

Čo ma zaujalo bolo maličké parkovisko s vyznačením parkovania pre bicykle. Asi unikát v SR:-)!



Zo sveta.

BikeSpike aplikácia, ktorá vám môže pomôcť nájsť stratený bicykel

Tím cyklonadšencov z Chicaga chce rozbehnúť biznis so zariadením a systémom BikeSpike, ktoré bude schopné monitorovať prostredníctvom GPS údaje o pohybe vášho bicykla. Môže slúžiť jednak na monitorovanie vášho výkonu, napr. pre športovcov, kde je v súčasnosti veľa podobných aplikácií. Pridanou hodnotou je možnosť zakúpenia prístroja, ktorý sa pripevní na bicykel a z neho sa potom prenášajú údaje do vášho mobilu. Teoreticky by ste tak mohli sledovať bicykel, ktorý vám ukradnú, avšak len do chvíle, kým zlodej nezistí, že takéto zariadenie je na bicykli pripevnené.:-)

držiak na fľašu s monitorovacím zariadením



Projekt je ešte vo fáze získavania peňazí na rozbeh a výrobu prvých zariadení, takže ak sa vám tento nápad páči, môžete ho podporiť cez kickstarter.com sumou od 1 dolára cez 149 dolárov, v čom dostanete zariadenie a 1 ročný plán na prenos dát až po 10 tisíc dolárov, kde dostanete karbónový bicykel so zariadením a 2 ročným predplatením služieb.

Britské železnice chcú zaviesť požičiavanie bicyklov.

Po vzore Holandska, chcú aj britské železnice zaviesť model požičiavania bicyklov na železničných staniciach. Pilotné schémy sa majú prevádzkovať na železničných staniciach v Londýne, severnom Anglicku, v Liverpoole a Manchestri. Len pre porovnanie, keď v Holandsku v roku 2010 zaviedli možnosť požičať si bicykel, v prvý rok sa prihlásilo 100 tisíc záujemcov. V roku 2012 ich bolo už 140 tisíc. Okrem toho bolo vykonaných viac ako 1200 000 ciest na bicykli, či už vlastníckmi Holandskej železničnej karty alebo turistami. zdroj:fietsberaad.nl a OVfiets.

Mníchov realizuje bezpečné križovatky pre cyklistov

Mníchovská radnica sa rozhodla zlepšiť bezpečné prostredie pre cyklistov na križovatkách. A to konkrétne tým, že im umožňuje bezpečne odbočovať prostredníctvom predradených stopčiar – v rámci križovatky. Cyklista má teda rovnaké možnosti ako motorista, má svoj priestor, z ktorého môže odbočovať. Na križovatkách sa teda vyznačil pruh pre cyklistov, ktorý ho pekne uvedie do križovatky, nie je vyznačený na celom úseku, ale iba zhruba 20 metrov pred križovatkou.

Predtým:

situácia predtým



realizácia značenia



Report

Cyklocestička v Novom meste nad Váhom

Radovan Červienka



Pri mojej návšteve Veľkej Javoriny som mal pri čakaní čas si pozrieť aj mesto pod týmto pohorím Nové Mesto nad Váhom.



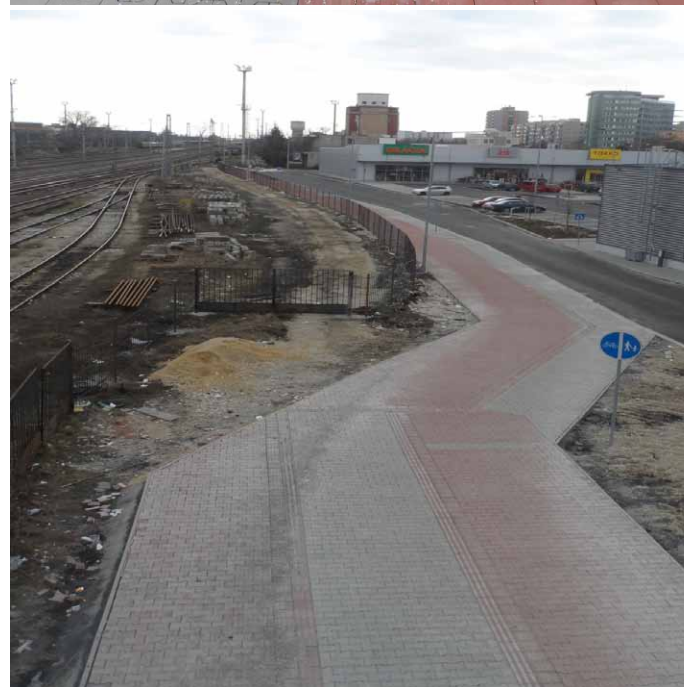
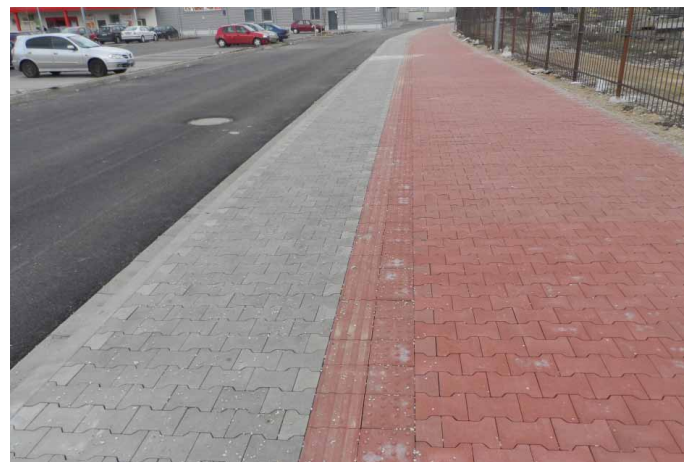
Popritom som narazil na (asi) novú cyklocestičku v okolí nákupného centra Kaufland v blízkosti autobusovej a vlakovej stanice. Cyklocestička rieši pohyb cyklistov v okolí nákupného centra a napája sa na nadchod ponad železnicu. Cyklistická cestička je celkom dobre vyriešená z pohľadu imobilných, avšak z oblasti cyklistickej dopravy má niekoľko zaujímavostí.

Hneď na začiatku cyklocestičky ma prekvapila prepadajúca sa dlažba. Toto je dôkaz zlého podložia. Väčšinou je to problém dodávateľa, ktorý aby ušetril za odvoz stavebného odpadu, nahádže ho do podložia a následne zasype štrkom. Ako vidno voda na dlažbe stojí, čo je zaujímavé, nakoľko odvodnenie dlažieb býva bezproblemové.



Cyklocestička je celá tvorená z červenej dlažby a časť pre chodcov zo šedej zámkovej dlažby. V určitom bode teda sa pripájajú chodci k cyklistom. Jednotlivé skupiny ľudí sú oddelené vodiakov čiarou pre nevidiacich. Cyklistická časť je väčšia (3-4m). Aj keď je to všetko v norme a všetko urobené dobre; širšia časť vyhradená pre cyklistov láka aj chodcov. A keďže naši policajti chodcov na cyklistických komunikáciách úplne ignorujú

(narozdiel od zahraničia) bolo by lepšie keby mali aj chodci taký istý široký chodník. Ale pri danej intenzite šírka, čo je v súčasnosti postačuje, ako píšem je to len vec rešpektovania zákonov.



Na danej cyklocestičke chýba niekoľko značiek. Jedna je aj ukončenie cyklocestičky. V blízkosti nadjazdu sa cyklisti krížia s chodcami a v tomto

mieste mala byť radšej cyklocestička ukončená, nakoľko rampu na nadjazde využívajú aj chodci (vozičkári, matky s kočíkmi..).



Cyklocestička pokračuje aj popri zdravotnom stredisku. V súčasnosti tam nebolo namaľované žiadne vodorovné ani zvislé dopravné značenie, takže parkovanie auta je celkom legálne. Avšak je nutné toto opraviť alebo doplniť.

Report



Na začiatku resp. na konci tohto cyklocestičkokruhu sa nachádza zaujímavý priechod síce značka priechod pre cyklistov tam už je osadená, priechod samotný tam namalovaný nie je. Tiež priechod pre chodcov má zaujímavý tvar. Avšak predpokladám, že toto bude doplnené v rýchlej dobe.



Na otázky ohľadom cyklocestičky sme sa opýtali aj MsÚ v Novom Meste nad Váhom. Pripájam odpovede:

1. Tá cyklocestička vypadala celkom nová, stavalo ju mesto

Cyklocestička je nová , vybudoval ju Kaufland v Novom Meste nad Váhom.

2. Som si všimol na jednom mieste sa začína prepadať (asi zlé podložie), bude sa to opravovať?

Áno na jednom mieste sa prepadlo, ale to bola porucha Trenčianskej vodohospodárskej spoločnosti, a.s. Trenčín, ktorá bude daná do pôvodného stavu do 30.4.2013.

3. Na cestičke nie sú vyznačené vodorovnou čiarou priechody?

Na cestičke budú význačné čiarou priechody taktiež do 30.4.2013 .

4. Všimol som si že pred (asi) zdravotným strediskom tak čudne začína a následne ide cez nejakú bránu tam parkovalo auto. Chcem sa spýtať to tiež bude ako priechod pre cyklistov.

Áno táto cestička ide pred lekárňou pokračuje i pred bránou /ktorá je nefunkčná/. Auto, ktoré tam parkuje bude riešené cez Mestskú políciu Nové Mesto nad Váhom.

Možno raz sa dočkáme na Slovensku cyklocestičky bez chýb. No zatiaľ taká nie je. Dúfam že nový technický predpis pre navrhovanie cyklistických komunikácií tomuto len pomôže. Fotogalériu nájdete na stránke www.cyklodoprava.sk



Rozhovor

Ako ide Lipsko na cyklodopravu. Rozhovor s Torbenom Heinemannom. Vedúcim odboru dopravného plánovania a cestnej výstavby v meste Lipsko.

Zhováral sa Marián Gogola

Torben, mal si možnosť vidieť viaceré mestá na Slovensku a stretnúť viacerých ľudí, ktorí sa sťažovali na podmienky pre cyklistov, ako to vidíš ty z tvojho pohľadu?

Vidím paralelu medzi Slovenskom a Nemeckom (jeho východnou časťou) v 90tich rokoch minulého

storočia, kedy aj naše mestá čelili enormnému rastu individuálnej automobilovej dopravy. Podobne ako u vás, aj u nás, dopyt po zlepšení podmienok pre cyklistov bol od občanov. Bol to akými spoločenský problém so znečistením ovzdušia, či už automobilmi, ťažbou uhlia a pod.

Aký bol vtedy podiel cyklistov v Lipsku?

Podiel sa pohyboval okolo 5%.

Čo ťa zaujalo, či už v pozitívnom alebo negatívnom zmysle.

V pozitívnom, že sú tu cyklisti a skutočne ich podmienky sú ťažké. Pozitívom je potenciál, teda máte dostatočne široké ulice pre integráciu cyklistov do dopravného priestoru, avšak je nutné vyriešiť niektoré záležitosti, ktoré sa týkajú dopravného plánovania, parkovania a pod. negatívne na mňa zapôsobili najmä nevhodné riešenia pre cyklistov, ktoré by sa v Nemecku nemohli zrealizovať.

Ako to riešite vy v Lipsku?

Snažíme sa o systematický prístup v rámci dopravného plánovania, čo znamená skutočne preferovať tie druhy dopravy, ktoré najmenej v rámci daného územia spôsobujú negatívne dopady. Nie je to však proces, ktorý vznikne zo dňa na deň. Je dôležité komunikovať s občanmi a pýtať sa ich názory. My napríklad máme stretnutia s každou mestskou štvrťou, napríklad teraz sme mali v sobotu stretnutie s občanmi, ktorí chceli výstavbu cesty, ktorá sa naplánovala pred 20 rokmi, avšak v súčasnosti nie je potreba jej výstavby. Inak každý mesiac má náš odbor dopravy pravidelne stretnutie s občanmi. No a na takomto stretnutí sa stretnú tí, čo za, čo sú proti, potom tí čo sú proti obom a musíte im to odborne vysvetliť.

A čo problematika parkovania?

No za 10 rokov sme zrušili počet parkovacích miest z 870 na 350 miest, pričom poplatok za parkovanie sa zvýšil o 200 % na súčasné 2 Eura za hodinu.

Takže aj pre cyklistov existuje viacero riešení?

Samozrejme. Je nutné vziať do úvahy, že existuje celé spektrum cyklistov. Máme cyklistov, ktorí jazdia po ceste rýchlo a neboja sa spoločnej jazdy s automobilmi. Tých ktorí sa boja ísť po ceste, zase nemôžete nútiť, aby šli s autami, ale vytvoriť im vhodnú alternatívu. Nie vždy sa to dá, ale je vždy možné riešiť cyklotrasy alternatívne. Napr. v Nemecku sa môžu deti do 10 rokov po chodníkoch.

Prináša vám takýto systematický postoj aj „ovocie“?

Áno, napríklad za rok 2012 sme dostali národnú cenu za trvaloudržateľné mesto, špeciálne v kategórii kvality života a štruktúre mesta, čo už niečo znamená. Napríklad v 90 rokoch minulého storočia na tom Lipsko nebolo dobre, mali sme vyše 20 % nezamestnanosť, ľudia odchádzali, ešte aj v súčasnosti máme v centre mestá opustené byty, ale situácia sa pomaly zlepšuje a mesto chce zlepšovať životný štandard pre svojich obyvateľov. No ale aby som odpovedal na otázku, od roku 2003 sa môžeme popýšiť tým, že nastal pokles využívania automobilov v prospech hromadnej dopravy, cyklistov a peších.

Na čo ste hrdí v rámci cyklodopravy?

Na to, že mesto má približne 396 km siete cyklistických komunikácií. Minulý rok sme vybudovali prvú cykloulicu, avšak ani to nezostalo bez problémov, pretože sme zrušili parkovacie miesta, čo vyvolali aj negatívne reakcie. Máme nový cyklogenerel v rámci ktorého sme si stanovili nové ciele a to zvýšiť podiel cyklistov z 14,4 % za rok 2008 na 20 % v roku 2020, taktiež znížiť podiel smrteľných nehôd cyklistov o 25 % do roku 2025, oproti roku 2002 a taktiež zlepšiť spokojnosť obyvateľov mesta s podmienkami pre cyklistov. Len pre porovnanie v roku 1990 sme mali 70 km cyklotrás. V 2008 sme mali v centre mesta 600 cyklostojanov, dnes je ich tam 2x viac približne 1300, navyše máme dve cyklogaráže na univerzite pre 1700 bicyklov, 700 stojanov po celom meste a 1200 stojanov na zastávkach MHD. Za 14 rokov

sa podiel cyklistov zvýšil o 310 %. Taktiež sme v Lipsku vyvinuli nový typ zastávky pre električky s vyvýšením cyklopruhom (Novemembr 2008) a toto technické riešenie sa stalo častou národných odporúčaní v rámci technických noriem (ERA 2010). *Pozn. ak si chcete pozrieť toto riešenie zadajte :maps.google.com „Könnerneritzstraße 106, Leipzig“ a prepnete si na Street view.*

Spomenul si generel cyklistickej dopravy, je to samostatný dokument, alebo je to súčasť generelu dopravy? Pýtam sa preto, lebo niektorí naši odborníci tvrdia to, že sa nedá vypracovať generel cyklistickej dopravy bez generelu dopravy.

To je úplná hlúposť. Generel cyklistickej dopravy totiž detailne rozoberá cyklistickú infraštruktúru, čo generel dopravy nemôže. Vo svete je úplne bežné, že sa vypracúvajú samostatné genereli cyklistickej dopravy, pričom prax ukázala, že je to dobre. Cyklogenerel si vyžaduje rovnakú pozornosť a detail ako každý iný generel, My sme napríklad pri tom našom, ktorí poníma obdobie od 2010-2020 mali za 3 mesiace približne 60 stretnutí.

Čo by si odporučil naším úradníkom alebo odborníkom?

Definovať spoločné ciele na zlepšenie podmienok pre cyklistov pre každodenné bicyklovanie ako aj nájst individuálne riešenia ako naplniť tieto ciele. Ďakujem za rozhovor.

Kto je Torben Heineman?

Od roku 2007 vedúci Odboru Hlavného plánovania v Úrade dopravného plánovania a výstavby. Študoval architektúru a mestský dizajn na univerzite Wiesbaden, Politechnike Wroclawskej ako aj dopravné inžinierstvo na Technickej univerzite Drážďany.

S úsmevom sa jazdí lepšie

(Úsmevný mini lexikón cyklistu)

ČASŤ DRUHÁ F -L

f		bajku
acka	– úder do tváre všetkým zlodejom svetiel	gavalier - muž ktorý dáva dámam prednosť pred strmým kopcom
fajront	– vítaný oddych pre spustené nohy	generálka – víťazka vojenského preteku na erárnych bicykloch
fantazmagória	– vybudovanie novej cyklo trasy do dvoch rokov	groteska – predstavenie alkoholom znaveného jazdca
figa	– postavenie našich prstov pravej ruky na žiadosť o požičanie bajku	
fontána		h
fontána	– nádoba nevhodná na umytie bicykla	
forhend	– úder rukou do stromu s hornou rotáciou pri jazde v lese	hajzeľ – kolega čo si nedovolene skrátil trasu
frajer	– kolega ktorý miesto jazdenia chodí za ženami	haluz – prekážka na ceste po ktorej sa váľame po asfalte
frniak	– červeno modrá časť tváre večne smädného cyklistu	hárem – miesto pre všetky manželky vencami ovenčeného víťaza etapy
fušer	– kolega ktorý odtrhol pri hustení duše ventilok	hastroš – rozprávková postavička na strašenie bojazlivých jazdcov pri rybníkoch
g		hladomor – stav cyklistovej rodiny po nákupe najnovšej výbavy
gadžo	– oslovenie cyklistu členmi početného etnika	hlaváč – kolega v civile riadiaci Ministerstvo cyklistiky
gamba	– ovisnutá časť úst po videní najnovšieho modelu	hnilý – virtuálny cyklista pri PC jazdiaci z domu

holopupkár	– cyklista z Detvy	intímny	– skutočný vzťah k svojmu bicyklu
horec	– obľúbený koreň cyklistov namočený do borovičky	invalid	– človek ktorému odobrali sedlo na dvoch kolesách
horenos	– majiteľ skladacieho bicykla z Hornej Dolnej	inžinier	– človek ktorý vie rozobrať a opraviť aj zvonček
hostinec	– dom slúžiaci na zaliatie žiaľu po troch defektoch	j	
ch		jahoda	– lesný plod ktorý sa neodporúča trhať počas jazdy
chaos	– stav po hláške v peletóne že etapa sa predlžuje	Jánošík	– hrdina ktorého by nechytily ak by mal bicykel
chlpáč	– pes ktorého sme oholili predným kolesom	jazyk	- časť tela ktorú máme pri stúpaní až pod bradou
choroba	– neliečiteľný stav po rozbití bicykla	jednotkár	– pretekár jazdiaci s číslom 111
chválenkár	– každý muž vlastniaci najnovší model TREK - u	joga	– telesné cvičenie pri vyťahovaní ruky z rozbitého kolesa
chvost	– jediné miesto v peletóne kde určite nefúka vietor	jeleň	– podoba cyklistu po nahliadnutí do mapy s cyklotrasami
i		ježibaba	– rozhodkyňa ktorá nás diskvalifikovala po skrátení si trasy
ignorant	– kolega jazdiaci v meste zásadne na červenú	k	
imitácia	– sedlo ktoré sa tvári že je z pravej kože	kačica	– vodný vták často krát končiaci v kolese namiesto na pekáči
imobilný	– sused po návšteve zlodejov v jeho garáži s bicyklami	kaki	–predpísaná farby dresov a ponožiek členov ozbrojených síl
imunita	– odolnosť organizmu proti zápalu sedacieho nervu	kaleráb	– to čo tlačíme do hlavy začiatočníkov o technike jazdy na blate
infarkt	– stav po zistení že nám nefunguje GPS počas jazdy v Boubíne	kamarát	– človek ktorý nám poskytne aspoň jeden dúšok vlastného piva
inteligent	– kolega ktorý vie vysvetliť prečo nechal manželku doma	kameňolom	– miesto kde sa neodporúča jazdiť v čase

použitia dynamitu

kandeláber – mnoho krát posledná brzda pri jazde z baru

kapor – sladkovodná ryba ktorá sa rada vozí pred Vianocami na riadidlách

kára – dvojkoľosový vozík v ktorom si vozíme fľaškovú chmeľovú stravu

karotka – vhodná zelenina počas jazdy v noci

kaskadér – kolega jazdiaci z kopcov bez zadnej brzdy

kazisvet - ničiteľ cyklistických značiek

kilometer – nekonečná jednotka dĺžky pred cieľom etapy

klincovka – pomenovanie cyklotrasy pri fabrike na klince

kochať sa – potešenie z pohľadu na kolegyňu hlboko sklonenú nad riadidlami

koleso – často krát predmet vajcového tvaru po náraze do steny

komédia – vyhlasovanie výsledkov pretekov s jedným pretekárom

korhel' – ten ktorý má bicykel opretý iba pri krčme

kosa – krajové označenie chladu kedy aj zvončeky mrznú

kufor – zariadenie na tretre ktoré sa pravidelne zasekáva pri zoskoku z bicykla

kožuch – vhodný odev pre bajkera po zjazde z Lomnického štítu

kroj – pestré krajové oblečenie jazdcov z Chodova

kýbel' – nádoba pre naše nervy po troch pádoch

II

laborovať – jazda po zamrznutom Laborci

lakeť – spoľahlivý kĺb pri finiši do cieľa

lampáreň – miesto pre naše sťažnosti na špatné počasie

latrína – primitívny záchod pre jazdcov ktorí mali na raňajky mlieko

lavór – nádoba kde končia naše nervy po sezóne

letuška – kolegyňa v sedle v silnom vetre

lexikón – slovník ktorý radi čítame počas jazdy

lipican – plnokrvný bajker počas zjazdu v Himalájach

lízing – možnosť získať nový bicykel ešte pred smrťou

lotéria – hra v ktorej vyhrávajú iba tí čo došli do cieľa etapy

Cyklofejtón – Šrotovanie bicyklov

Jozef ROZBORA

Konečne sme sa dočkali ! Vrchnosť nášho spolku cyklistov rozhodla po radikálnom kroku k obnoveniu jazdeckej výbavy. Na mimoriadnej schôdzi bolo jednomyselne rozhodnuté o zošrotovaní starých bicyklov a poskytnutie príspevku na kúpu nových. Veď aj my, žijeme, hoci aj s krízou na krku.

Prijaté podmienky na realizáciu šrotovania boli presne stanovené. Kto prinesie na zošrotovanie bicykel starší ako desať rokov, dostane príspevok 10 euro na kúpu nového. Jednoduché, ale v praxi zložité. Mnohí z nás to pochopili aj nasledovne.

Za mierny úplatok necháme predajcovi starého bicykla pozmeniť dátum nákupu; od dôchodcov rybárov ktorí nejazdia odkúpime starožitné mašinky alebo z kúpených pred rokom urobíme kaliky. Vedomí si aj svojho poslanca ochrany životného prostredia vyzbierame všetky odhodené bicykle na smetisku a z rybníka, čím sa zníži percento úrazov detí, ktoré sem chodia hulákať pri ohňoch.

Aj heslo akcie sme vyhlásili : „ Staré do šrotu, nové pod nás“, čo však spôsobilo ostrý nesúhlas našich žien, ktoré si udice zamenili za seba. Aby bol doma pokoj, bolo heslo doplnené o bicykle. Nič už nebránilo zahájiť akciu.

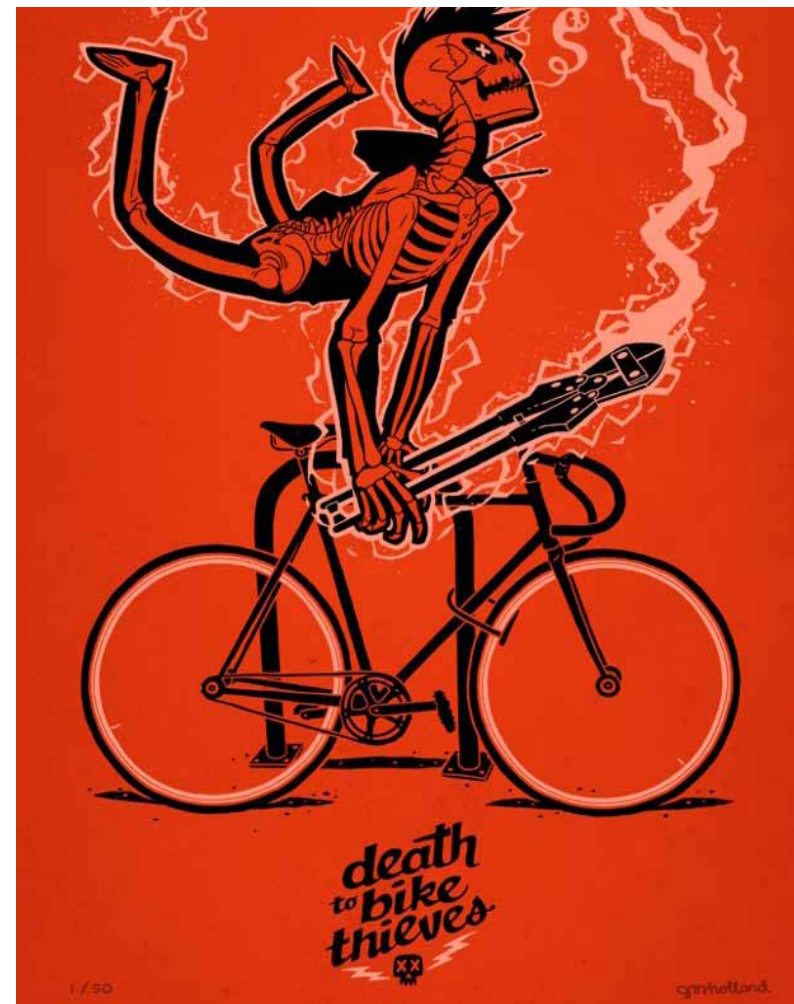
Prvý problém nastal pri zadovážení šrotovníka, pretože niektorí gazdovia ponúkali svoje, ktorými dávnejšie pripravovali krm pre domáce zvieratá. Vynašiel sa miestny kováč ktorý zmajstroval piecku na tavenie kovov a umelých hmôt z ktorých zvyčajne bývajú bicykle vyrobené. Výnimku tvorili iba detské, ktoré mali byť polámané tak, aby sa dali použiť ako kolíky pre rajčiny.

Jednoduché, že ? Ale nebolo to také priamočiare. Niektorí dovedli svojich kamarátov z iného chotára, ba dokonca hraníc ! Pito Stojka dotrepal bicykle od mnohopočetných pokrvných príbuzných z osád od

Prešova.

Najväčší problém však nastal v momente, kedy pokladník po spustení šrotovania zahlásil finančnú insolventnosť – nemal v kase ani cent, čo bránilo vyplatiť sľúbený príspevok na nákup nových bicyklov. Iba kováč obišiel dobre, pretože pred šrotovaním žiadal vopred vyplatiť celú sumu, že vraj na prevádzku šrotovníka ktorý má spolu so šrotovačom vysokú spotrebu tekutín na chladenie, najmä chmeľových.

Naša snaha o zníženie následkov krízy vyšla naprázdno. Nevadí, bude ešte na čom jazdiť, pretože ako správni hospodári sme si jednu bicykel uchovali. Síce ošúchaný ale veľa krát vyskúšaný ktorý nás určite nesklame ani počas krízy...





උපකල්පනය වූ ඔරුදිව්වල, පාලනය, නිවැරදි, ජිවිතය, නිවැරදි, සමස්තයෙන්, ඔබගේම ඔබගේ...

ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම ඔබගේම

Baran - narodení od 21. marca do 20. apríla

Toto znamenie symbolizuje typ búrlivej, ťažko ovládateľnej energie. Riadia sa zásadou „vždy vpred!“ Chyba je j len v tom, že sú postavení každý iným smerom, a tak to „vpred“ vyznieva veľmi relatívne. Majú ohromnú zásobu pevnej vôle a sú predurčení viesť iných, sú rodení vodcovia, vedúci alebo v krajnom prípade vodiči motoriek na cyklistickej dráhe. Často sa ostávajú do konfliktov so svojim okolím, vyvolávajú spory a komplikujú si vzťahy s inými ľuďmi. Ľahko sa vymaňujú z vplyvu rodičov a ženia sa takí mladí a nebývajú vhodnými celoživotnými partnermi.

Ženy tohto typu patria veľmi často medzi tie, čo sa podobajú mužom. Majú výrazný sklon zaujímať popredné miesto v okruhu svojej pôsobnosti. Ich výbušnosť, bojovnosť a neznášanlivosť je v manželstve neprijateľná. V obliekaní si nedajú si veľmi radiť, dbajú aby boli vždy elegantné ale niekedy to preženú.

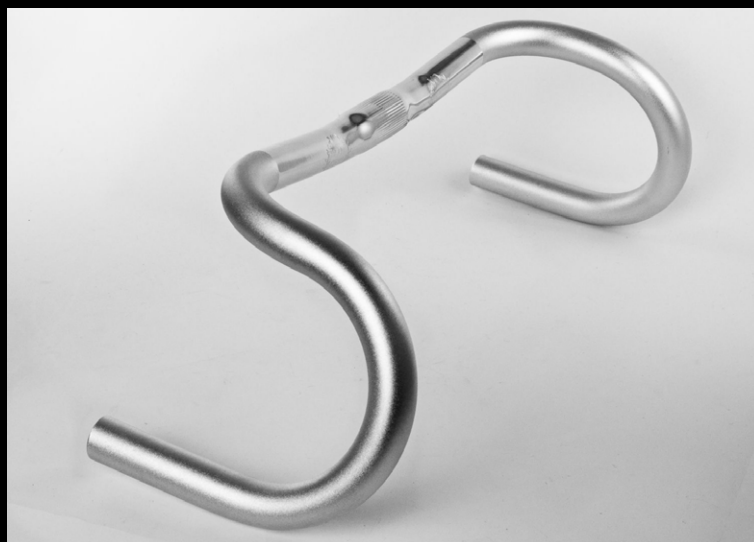
Ich nadmerná živelnosť a ješitnosť spôsobuje, že rýchlo strácajú skutočných kamarátov, ktorí nemajú záujem o spoločné jazdy. Ako pozitívne možno uviesť, že svojou rýchlou reakciou pri jazde z vysokých kopcov. Mnoho z nich, ktorí sú narodení v kladnej konštelácii kozmického vplyvu sú vynikajúci predsedovia cyklistických spolkov a krúžkov pre mladých cyklistov.

Ženy v manželstve odkladajú svoj vodcovský kabát do kúta a obliekajú si zásteru aby mohli čo najrýchlejšie pripraviť pre manžela cyklistu vábne a

kaloricky výdatné jedlá. Im stačí iba sedieť na lavičke pozorovať ako manžel špiní v blate mláky športové oblečenie, ktoré s láskou vyprali .

Za priaznivý deň považujeme utorok, za harmonické znamenia Leva a Strelca, za súhlasnú farbu bicykla červenú .

Váš cyklistický astrológ Jozef R.



Čo robiť keď vás napadne pes.

Odpovedá –

Mgr. Miroslav Jancek

vedúci oddelenia koordinácie a metodického riadenia odbor integrovaného záchranného systému sekcia integrovaného záchranného systému a civilnej ochrany Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

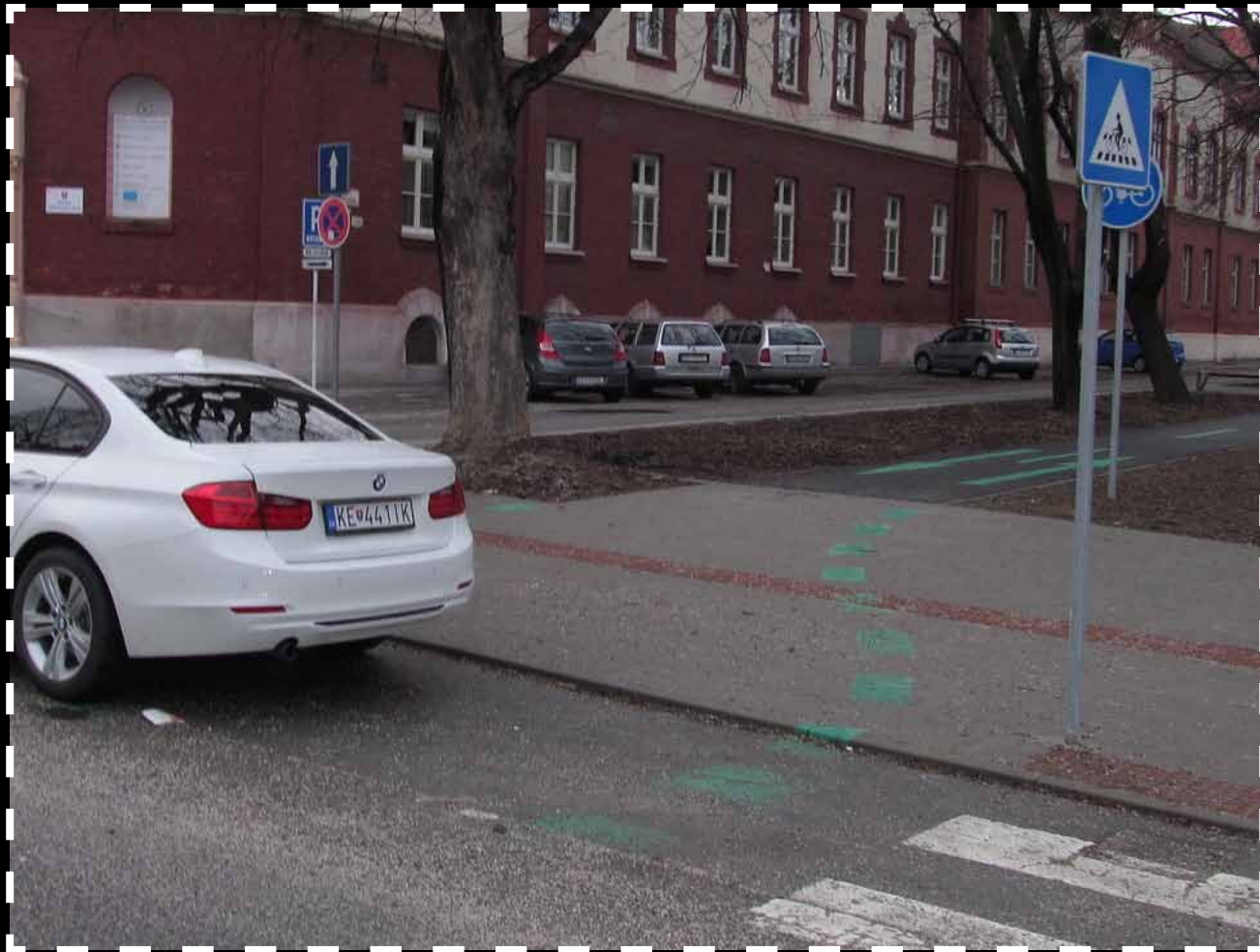
Občan by sa mal v prvom rade snažiť vyhýbať akémukoľvek nebezpečenstvu, ktoré mu hrozí. V prípade, ak sa danému nebezpečenstvu nedalo vyhnúť, prípadne sa nebezpečenstvo nedalo odvrátiť a došlo k uhryznutiu psom, treba okamžite vyhľadať lekársku pomoc. Ak sa jedná o rozsiahle poranenie s veľkým krvácaním alebo došlo k inému zraneniu po páde z bicykla (napr. k zlomenine) môže sa občan obrátiť na linku 112. Pri malých, ľahkých zraneniach však treba brať zreteľ na to, aby sme zbytočne nevolali na linku 112, pretože v danej chvíli môže niekto iný potrebovať pomoc. To však neplatí, ak je pes veľmi agresívny, útočí na ľudí alebo je bez sprievodu. Koordináčne stredisko v takomto prípade totiž vyrozumie Policajný zbor, čím sa skráti doba, počas ktorej sa príslušníci PZ dostavia na miesto a tým sa môže predísť prípadným ďalším zraneniam.

Podľa § 4 ods. 3 zákona č. 282/2002 Z. z., ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov „Za psa vždy zodpovedá držiteľ psa alebo osoba, ktorá psa vedie alebo nad psom vykonáva dohľad.“ A podľa § 4 ods. 4 príslušného zákona „Držiteľ psa a ten, kto psa vedie, je povinný oznámiť svoje meno, priezvisko a adresu trvalého pobytu osobe, ktorú pes pohrýzol; ten, kto psa vedie, je povinný oznámiť osobe, ktorú pes pohrýzol, aj meno, priezvisko a adresu trvalého pobytu držiteľa psa. Súčasne je povinný skutočnosť, že pes pohrýzol človeka bez toho, aby bol sám napadnutý alebo vyprovokovaný, ak sa nepoužil v nutnej obrane alebo v krajnej núdzi, oznámiť obci, kde je pes evidovaný.“ Za nesplnenie danej povinnosti je možné uložiť pokutu až do výšky 165 eur pre držiteľa psa, alebo pre toho, kto psa viedol.

Ďalší postup po uhryznutí psom:

1. najprv zistenie či pes, ktorý pohrýzol osobu bol očkovaný (ak sa osoba, ktorá psa vedie alebo nad ním vykonáva dohľad nachádza nablízku). Majiteľ psa je povinný vám oznámiť svoje osobné údaje.
2. návšteva u veterinára (Zápis z vyšetrenia zoberiete so sebou na vyšetrenie u lekára. Všetky náklady u zverolekára hradí majiteľ psa.)
3. ošetrenie u lekára
4. zápis z vyšetrenia u lekára, ako aj zápis o vyšetrení psa u veterinára treba odovzdať na príslušnom infekčnom oddelení.
5. Majiteľ psa absolvuje so psom návštevu u veterinára ešte na piaty a štrnásty deň po uhryznutí. Zápisy z vyšetrení treba opäť doručiť na infekčné oddelenie.





Dnes Vám predstavujeme moderné parkovanie v Košiciach.
Tak ako obyčajne policajný zbor toto ticho toleruje
Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 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. Jaroslav Martinek

Ing. Soňa Šestáková

Ing. Radovan Červienka

Ing. Marián Gogola, PhD.

Mgr. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz

sestakova@vud.sk

rado.cervienka@gmail.com

info@mulica.sk

menobodkapriezevisko@gmail.com

Spolupracovníci: Jozef Rozbora

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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