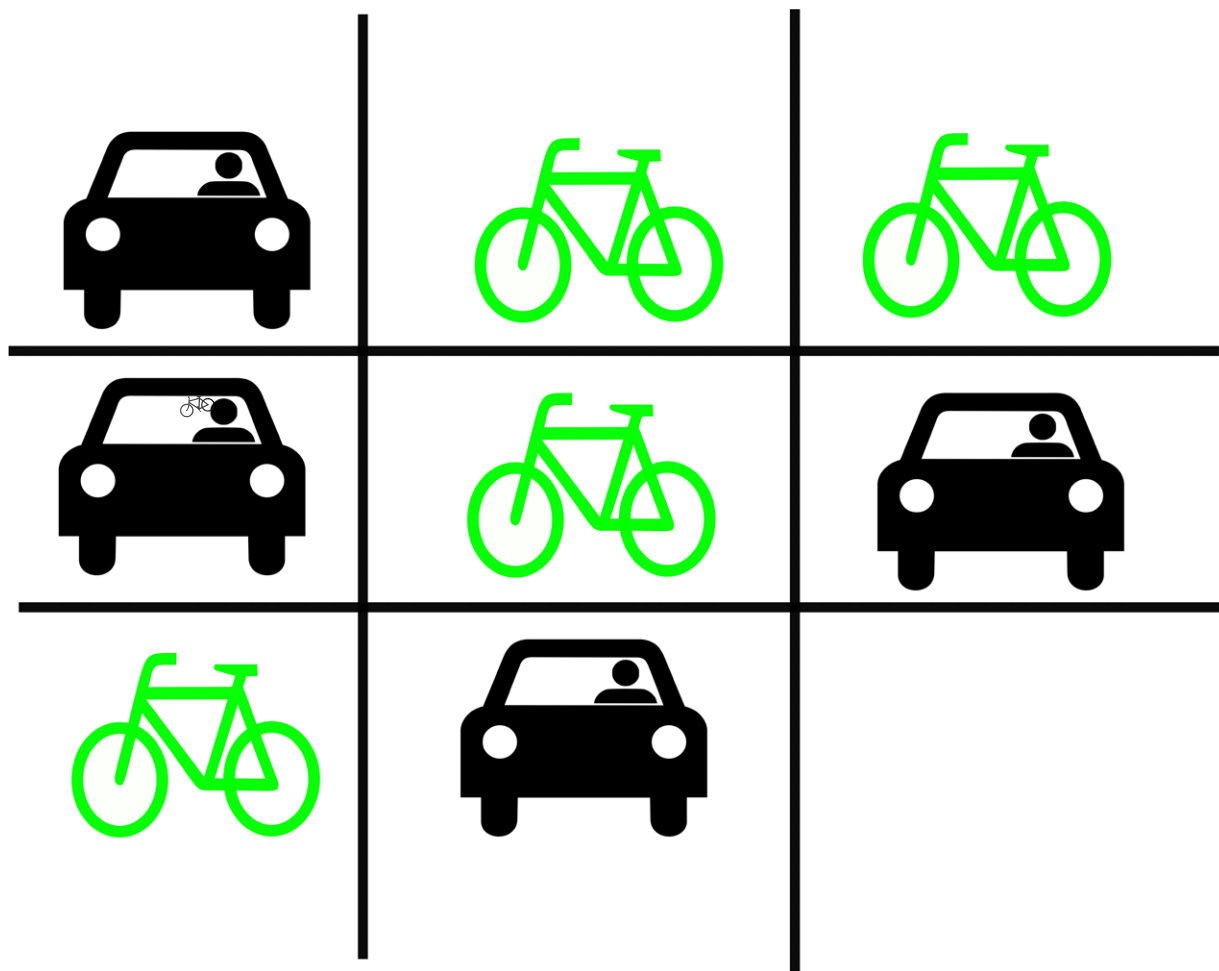


Cyklistická doprava



Pedál.

Prišlo leto Jupíííí. Konečne sa človek ráno zobudí a nemusí sa obliekať ako cibuľa. Nahodí kraťasy (alebo minisuknu) a tričko a ide sa. No, ale kde sa ide? No jasné, ide sa za počítač čítať náš časopis. Vlastne nie len náš, ale aj váš. Váš všetkých, ktorí ho čítajú, píšú nám námety, príspevky na stránku, či na socialne siete. No a čo toto číslo prináša? No ako vždy začneme rôznymi správami z domova a zo sveta, potom články o cyklodoprave prebehne nejakou radou a skončíme zaujímavým obrázkom z Košíc. No a keď sa doinšpirujete tak šupito na bicykel a troška zhodiť zopár kíľ z tých upršaných a zimných dní. Tak želim pekné čítanie a pravdaže pekné bicyklovanie

Rado/redakcia



Obsah.

Dezider, Hubert, Rebeka a Uršula

Jazdíte na bicykli po chodníkoch? – prieskum

Na bicykli do práce – kampane

Mestské samosprávy odstraňujú bicykle

Viac cyklistického tréningu pre deti neznamená viac bicyklovania

Cyklorada.

Foto mesiaca

...

Z domova.

Dezider, Hubert, Rebeka a Uršula

V utorok 27. marca 2012 boli vo Zvolene pokrstené a do užívania uvedené prvé štyri bicykle na zdieľanie. Myšlienka, ktorá s úspechom funguje v mnohých mestách sveta, sa na Slovensku stále iba udomácňuje a funguje s väčším či menším úspechom prevažne z iniciatívy združení či občanov.

Vo Zvolene boli impulzom pre vznik zdieľania bicyklov diskusie s vysokoškolákmi. Mnohí z nich z rôznych príčin nemajú k dispozícii svoj bicykel, ale radi by nejaký používali na presuny po meste. A tak dobrovoľníci Združenia Slatinka najskôr opravili staršie bicykle darované dobrými ľuďmi, pričom všetky dostali rovnakú zelenú farbu, a spoločne s budúcimi užívateľmi vymysleli systém číselných zámok na bicykle vrátane pravidiel na zdieľanie. Po krste boli všetky štyri bicykle umiestnené na verejné priestranstvá do stojanov. Tu ich môže používať zatiaľ obmedzený okruh kamarátov, známych, známych kamarátov a kamarátov kamarátov. Bicyklom s dvoma mužskými a dvoma ženskými menami čoskoro pribudnú ďalší kamaráti. Po vyhodnotení fungovania a zistení spätnej väzby od užívateľov bude systém zdieľania vylepšovaný, a to aj podľa kapacít Združenia Slatinka.

Zdroj: Združenie Slatinka

Do súťaže na požičiavanie bicyklov v hlavnom meste sa nikto neprihlásil

Hlavné mesto plánovalo v lete zaviesť automatický systém požičiavania bicyklov, do súťaže na poskytovateľa tejto služby sa však nikto neprihlásil. Informoval o tom primátor Milan Ftáčnik na tlačovej besede a zároveň uviedol, že bicykle by mohli začať požičovať na jar budúceho roka.

Mesto malo dvoch záujemcov, tí sa však nakoniec do súťaže nezapojili, za čo podľa primátora pravdepodobne môžu príliš striktné podmienky, ktoré mesto stanovilo. Ako Ftáčnik uviedol, záujemcov teraz plánuje mesto osloviť priamo a zvažujú aj to, že oslovia poskytovateľa tejto služby vo Viedni a ďalších.

Bratislavská samospráva chcela prvú etapu projektu požičiavania bicyklov spustiť počas letných mesiacov tohto roku. V prvej etape v júli a auguste mesto plánovalo vybudovať prvých osem cyklostáníc. Malo ísť o lokalitu Hviezdoslavovho námestia a Námestia Milana Rastislava Štefánika, lokalitu pri Novom moste, Sade Janka Kráľa, Karloveskom ramene či pri obchodných centrách Aupark, Eurovea a River Park.

V druhej etape od apríla 2013 plánovali systém rozšíriť o ďalšie tri kontaktné miesta, a to na Poštovej ulici, pred Ekonomickou univerzitou v Petržalke a na parkovisku Železná studnička. Požičiavanie bicyklov malo mať neobmedzenú, celoročnú prevádzku.

Cyklistickou dopravou chce bratislavská samospráva riešiť jeden z najväčších problémov mesta, a tým je hustá doprava

a tiež výrazný nedostatok parkovacích miest. Ako informoval Andrassy, v tohtoročnom rozpočte mesta vyčlenili na budovanie nových a rozširovanie existujúcich cyklistických trás 491-tisíc eur.

http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11032590&p1=62784

Z domova.

Cyklochodník v Tatrách je úspešným projektom

V budovaní cyklotrás v oblasti Vysokých Tatier a Pienin sa bude pokračovať aj naďalej.

POPRAĎ 27. apríla (WEBNOVINY) – Cyklistický chodník zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny považuje primátor Spišskej Belej Štefan Bielak za jeden z najúspešnejších a verejnosťou najviac oceňovaných projektov spolufinancovaných z eurofondov v oblasti Tatier.



„Prvých deväť kilometrov za ten prvý rok bolo dôkazom toho, že je to možno jedna z najlepších investícií do cestovného ruchu v našom regióne Tatier, ktorá naštartovala nielen domácich obyvateľov, ale začali ju vyhľadávať aj obyvatelia regiónu a ľudia, ktorí prichádzali zvonku,“ povedal pre médiá primátor Štefan Bielak.

Cyklochodník otvorilo mesto už vlni 1. mája. O tom, že chodník je naozaj využívaný svedčí aj prieskum, ktorý si robilo mesto a v najsilnejšie dni sa na cyklochodníku pohybovalo až okolo 1200 cyklistov za jeden deň.

Nový cyklochodník zo Spišskej Belej do Tatranskej Kotliny je hlavnou časťou projektu Belianske Tatry - spolu a lepšie, ktorý v týchto dňoch mesto oficiálne ukončilo. Na záver projektu vydalo mesto publikáciu spoznajme krásy Belianskych Tatier, ktorá má byť aj akousi pozvánkou pre návštevníkov do tejto časti Tatier.

V projekte treba pokračovať

Takmer ročné skúsenosti s cyklochodníkom však ukázali aj to, že v projekte treba pokračovať a potrebné bude aj dobudovanie doplnkovej infraštruktúry pri nástupe na parkovisku, či ďalšie doplnkové služby. Cykloturistika nie je podľa Bielaka len samotná cyklotrasa, ale aj ďalšia doplnková infraštruktúra, ktorú je potrebné vybudovať.

Celkové náklady na projekt predstavovali 1,8 mil. eur, z toho 1,5 mil. eur stála samotná výstavba cyklotrasy. Mesto sa na projekte podieľalo piatimi percentami, z eurofondov získalo mesto 75 % nákladov a 20 % zo štátneho rozpočtu.

Mesto Spišská Belá v spolupráci s ďalšími samosprávami v rámci Mikroregiónu Belianske Tatry pripravuje predĺženie cyklotrasy až na hranicu s Poľskom, cez Ždiar a Tatranskú Javorinu v dĺžke vyše 20 km. Ďalšia trasa smeruje z Tatranskej Kotliny do Tatranskej Lomnice.

Pripravený je projekt cyklotrasy zo Spišskej Starej Vsi do Červeného Kláštora, ktorý sa napojí na cyklotrasu do poľskej Szczawnice. Tieto projekty sú už projektovo pripravené, chýbajú len peniaze. Vlastný projekt cyklotrás má pripravené aj mesto Vysoké Tatry, ktoré by sa malo napojiť na

cyklochodník v Tatranskej Kotline, čím by mal vzniknúť malý tatranský okruh.

Chystajú aj veľký tatranský okruh

Samospráva v oblasti Tatier pripravuje aj projekt veľkého tatranského okruhu v dĺžke vyše 300 km, ktorý by mal spojiť poľskú stranu Tatier so slovenskou cez Oravu, Liptov a Spiš a Podhalie.

Tento projekt zatiaľ nebol úspešný v poslednom kole hodnotenia projektov cezhraničnej poľsko-slovenskej spolupráce. Medzi veľkým a malým tatranským okruhom cyklotrás sa pripravuje sieť „mäkkých cyklotrás“. Niektoré z nich v oblasti Vysokých Tatier by mali byť vyznačené už v tomto roku.

Na projekte mäkkých cyklotrás už spolupracujú aj oblasťné organizácie cestovného ruchu, ktoré vznikli v oblasti Vysokých Tatier a Pienin. Podľa primátora Spišskej Belej, projekt budovania cyklotrás v rámci malého i veľkého okruhu okolo Vysokých Tatier je plánom na najbližšie programovacie obdobie.

„Verím, že dobrá správa do regiónu príde čoskoro a budú sa dať použiť peniaze na budovanie cyklotrás,“ povedal Bielak. Pre rozvoj cykloturizmu sú však významné aj mäkké cyklotrasy, ktoré sa dajú využívať aj bez výraznejších investícií.

<http://www.webnoviny.sk/slovensko/cyklochodnik-v-tatrach-je-uspesnym/492953-clanok.html>



Z domova.

V Snine uviedli do života prvý cyklochodník

SNINA. V Snine sa v týchto dňoch rozšírili možnosti pre aktívne trávenie voľného času. Pribudol tam nový cyklochodník s informačnými panelmi, ktorý je prvým svojho druhu na území mesta.

Ako TASR informovala hovorkyňa sninskej radnice Zuzana Krupa, celková dĺžka trasy cyklochodníka s názvom Za históriou Sniny je približne 10 kilometrov. "Nachádza sa na ňom deväť infopanelov s troma veľkoplošnými mapami, na ktorých je okrem iného vyznačená trasa cyklochodníka a jeho jednotlivé zastávky," priblížila hovorkyňa. Spomínané infopanely na jednotlivých zastávkach poskytujú informácie o histórii Sniny, ktorá sa týka napríklad rodinnej kaplnky Rhollovcov, sninského kaštieľa, miestneho vojnového cintorína či sochy sv. Jána Nepomuckého na sninskom majeri. Informácie o novom cyklochodníku či spomínanej histórii Sniny, môžu získať návštevníci a obyvatelia mesta aj z letákov, ktoré dala radnica vytlačiť v slovenskom, ukrajinskom, maďarskom, anglickom a poľskom jazyku. Výstavbu cyklochodníka Za históriou Sniny financovala miestna samospráva. Náklady celého projektu ohodnotila Krupa na viac ako 1900 eur.

<http://humenne.korzar.sme.sk/c/6378948/v-snine-uviedli-do-zivota-prvy-cyklochodnik.html#ixzz1vcTWrfk1>

Na Jahodnej pribudol nový cyklochodník

Až doteraz spájala Jahodnú s obľúbenou chatou Lajoška len červená turistická značka. Od uplynulej soboty sa to však zmenilo, keďže Mestské lesy otvorili medzi oboma týmito miestami nový úsek cyklotrasy v dĺžke 8,2 km s prevýšením cca 420 metrov.

KOŠICE. Nový modro značený cyklochodník výrazne zvýši bezpečnosť chodcov na turistickej trase, keďže sa vyhýba najmä cez víkend veľmi exponovanému turistickému chodníku. Začína sa na Jahodnej, odkiaľ stúpa do kopca smerom k „novej“ zjazdovke. Tú traverzuje a potom prevažne vrstevnicou pokračuje po príjemnej lesnej ceste kopírujúc tzv. starú židovskú cestu až po chatu Lajoška. Nový cyklochodník sme si prešli aj my, odporúčame ho stredne zdatným cyklistom na horskom alebo aj crossovom bicykli. Kondičku preverí najmä úvodný „šlapák“ z Jahodnej ako aj ten záverečný k Lajoške, „zvýšných“ 6 kilometrov sa dá zvládnuť aj bez tlačenia bicykla. Návrat z Lajošky môže byť tou istou trasou alebo po druhej strane smerom na Vyšný Klátov a lesnou cestou cez Jergovu studňu späť na Jahodnú.

Košický lesopark pretína viacero cyklotrás

Mestské lesy za posledných 6 rokov vyznačili v košickom lesoparku viacero cyklochodníkov. Najdlhší je 25 km dlhý „zelený“ medzi Alpinkou - Dianou - Nemcovou dolkou - Findorákovou pri Jahodnej a Alpinkou. Ďalšou je 22,5 km

trasa z Krásnej cez Heringeš, Košickú Novú Ves a Zelený dvor do obce Ťahanovce. Okrem nich je v prevádzke aj cyklochodník Sokoľ - Kráľova studňa - Kavečany v dĺžke 13,5 km, na ktorý sa za Jánošovou lúkou na Gajdošovej napája spojka zo zelenej cyklotrasy od chaty Diana. Od minulého roka je v prevádzke aj modrá cyklotrasa Bankov - Girbeš - Klatovianka - Nižný Klátov

<http://kosice.korzar.sme.sk/c/6372545/na-jahodnej-pribudol-novy-cyklochodnik.html#ixzz1vcTcEgnk>

V Humennom dnes otvorili zrekonštruovanú južnú časť Námestia slobody aj s cyklocestičkou

Mesto Humenné dnes slávnostne otvorilo južnú časť Námestia slobody, ktorá prešla v uplynulom období rozsiahlou rekonštrukciou. Náklady na stavebný projekt financovaný z Európskej únie, štátneho rozpočtu SR a mestskej pokladnice, dosiahli 1.959.333 eur.

Ako TASR informovala Alexandra Varcholová z tlačového referátu Mestského úradu v Humennom, modernizáciu námestia realizovala spoločnosť Eurovia SK. "Pri rekonštrukcii sa použilo 279.000 zámkových dlažieb, 4830 metrov štvorcových nového trávnik, zasadilo sa 1450 kríkov, kvetín a drevín. Na centrálnej ploche námestia zároveň pribudla socha rodiny," konkretizovala Varcholová.

Rekonštrukčné práce na Námestí slobody odštartovali preložkami a revitalizáciou podzemných inžinierskych sietí. Zhotoviteľ stavby následne pripravil územie pre pokládku novej dlažby a inštaláciu odvodňovacích žlabov spevnených plôch.

Súčasnou systémom verejného osvetlenia v tejto časti mesta je opravené elektrické vedenie a niekoľko nových stĺpov s dvojsvetlami. V priebehu rekonštrukcie tu pribudol zároveň 345-metrový cyklistický chodník, 45 lavičiek, vyše 20 odpadkových košov, dve fontánky s pitnou vodou, stojany na bicykle a viacero informačných tabúl. Priechody pre chodcov v blízkosti obnoveného námestia sú po novom vybavené svetelnou signalizáciou.

Na otvorení zrekonštruovanej časti Námestia slobody sa dnes zúčastnil aj predseda parlamentu Pavol Paška. Obyvateľom Humenného zaželel, aby bolo v budúcnosti ich mesto úspešné aj pri ďalších pokusoch o jeho modernizáciu. Zároveň vyzdvihol solidaritu Európskej únie, ktorá sa podobne ako v iných lokalitách Slovenska, podieľala aj na financovaní úprav humenského námestia. Primátorka Jana Vaľová požiadala obyvateľov Humenného, aby si jeho vynovenú časť chránili a neničili ju. Ako dodala, v modernizácii námestia chce samospráva pokračovať aj v budúcnosti. "Budeme sa snažiť ho ďalej zveľaďovať," uzavrela Vaľová.

<http://www.teraz.sk/regiony/v-humennom-dnes-otvorili-zrekonstruovan/8818-clanok.html>

Z domova.

S oteplením narastá počet nehôd spôsobených chodcami a cyklistami

Polícia zaznamenala na území Trnavského kraja v apríli 116 dopravných nehôd, čo je o 8 viac, ako v rovnakom období minulého roka. Pri 15 dopravných nehodách asistoval alkohol, v tomto ukazovateli sme zaznamenali nárast o 6 prípadov. Z hľadiska následkov dopravných nehôd, boli v apríli 4 osoby usmrtené, 13 bolo ťažko zranených a 51 sa zranilo ľahko.

Najčastejšou príčinou vzniku dopravných nehôd v kraji bolo podľa slov hovorkyne KR PZ v Trnave Martiny Kredatusovej porušenie povinností vodiča, nedovolená rýchlosť jazdy, porušenie povinnosti účastníka cestnej premávky (bezohľadnosť, nerešpektovanie dopravného značenia, neprispôsobenie správania situácii v cestnej premávke a pod.) a nesprávna jazda cez križovatku.

Najväčší podiel na vzniku dopravných nehôd majú vodiči motorových vozidiel, sedem dopravných nehôd zavinili cyklisti a šesť chodci. Podiel chodcov a cyklistov na vzniku dopravných nehôd sa zvýšil v apríli v porovnaní s vlaňajškom

o desať. V jarnom období sa na cestách pohybuje čoraz viac cyklistov, chodcov a korčuliarov, preto polícia upozorňuje na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky a na zvýšenú opatrnosť.

ILUSTRÁČNÉ FOTO: Polícia

“Pripomíname, že podľa zákona je chodec povinný používať predovšetkým chodník. Po chodníku sa chodí vpravo. Kde chodník nie je, alebo je neschodný, chodí sa po ľavej krajnici alebo čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky. Po krajnici alebo po okraji vozovky môžu ísť chodci vedľa seba najviac dvaja. Nemôžu však ohroziť ani obmedziť cestnú premávku. Za zníženej viditeľnosti mimo obce musí mať chodec idúci po krajnici alebo okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo odev. Pri prechádzaní cez cestu musí použiť priechod pre chodcov, nadchod alebo podchod. Nesmie vstúpiť na priechod, ak vzhľadom na rýchlosť prichádzajúcich vozidiel nemôže bezpečne prejsť cez vozovku. Mimo priechodu smie cez cestu prechádzať len kolmo na jej os a len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel ich nedonúti zmeniť smer a rýchlosť jazdy. Chodec sa nesmie bezdôvodne zdržiavať na ceste, ani sa zastavovať. Taktiež prekonávať zábradlie a iné zábrany je zakázané,” upozorňuje Martina Kredatusová. Neraz sme svedkami toho, že korčuliari sa pohybujú po ceste, po nesprávnej strane. Podľa polície je potrebné si osvojiť, že korčuliari sa podľa zákona považujú za chodcov. Pohybujú sa po chodníku a po cestičke pre cyklistov vždy vpravo jednotlivo za sebou a svojou jazdou nesmú nikoho ohroziť.

Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Kde takáto cestička nie je, jazdí sa pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou. Nepripustné je jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť druhý bicykel, ručný vozík, zviera a predmety, ktoré ohrozia cyklistu a ostatných účastníkov cestnej premávky. Cez cestu a po priechode pre chodcov môže cyklista prejsť len ak zosadne z bicykla, vtedy sa stáva chodcom. Za zníženej viditeľnosti musí mať cyklista na sebe reflexné prvky, alebo oblečený reflexný prilbu a dieťa do 15 rokov aj v obci.

<http://www.trnava-live.sk/2012/05/18/s-oteplenim-narasta-pocet-nehod-sposobenych-chodcami-a-cyklistami/>



Z domova.

Trnavskí študenti budú jazdiť do školy na štýlovo prerobených retro bicykloch

Občianske združenie Back - Space zložené najmä zo študentov Fakulty masmediálnej komunikácie UCM v Trnave, v spolupráci s Pecobikes.sk pripravili pre trnavských študentov netradičný cykloprojekt-KOLOKOLO. Staré a nepotrebné bicykle postupne opravujú a za symbolickú cenu ich v septembri poskytnú študentom na prepravu po meste. Infraštruktúru doplnili v uplynulých dňoch aj o pozinkované stojany. Prvé z nich už stoja pred budovou UCM na Skladovej ulici.

Prečo?
Fakulta masmediálnej komunikácie Univerzity sv. Cyrila a Metoda v Trnave využíva tri budovy, medzi ktorými sa študenti často a zdĺhavo presúvajú. Približne 2,5 km vzdialenosť musia stovky študentov denne prejsť aj niekoľkokrát. Presun autom komplikujú časté dopravné zápchy a nie každý študent vlastní auto. MHD jazdí len raz do hodiny a presun pešou chôdzou trvá viac ako 40 minút.

Jedine na bicykli!
Skupina nadšencov cyklistiky na čele s Adamom Peciarom z



Pecobikes.sk sa preto rozhodla využiť pozitívny trend posledných rokov, kedy bolo v Trnave vybudovaných niekoľko cyklistických chodníkov. V spolupráci so študentmi z občianskeho združenia Back – Space pripravili spoločný projekt KOLOKOLO s cieľom poskytnúť študentom približne 20 štýlovo prerobených starých bicyklov. „Keď sa mi dostanú do rúk, je to kopa šrotu. Sú hrdzavé, treba ich rozobrať a súčiastky poslať na lakovanie. Potom znova zložiť, vymeniť komponenty. Zatiaľ máme zrekonštruovaných niekoľko bicyklov, v pivnici však leží ďalších pätnásť kúskov,“ približuje Adam Peciar z Pecobikes. Za symbolickú sumu 15 EUR budú môcť tieto „oživené“ bicykle využívať študenti počas jedného semestra, a to nie len na cestu do školy, ale aj vo voľnom čase. „Prostredníctvom projektu chceme prebudiť v študentoch chuť a vôľu chodiť radšej na bicykli ako na autách, ukázať im že jazdiť na bicykli je štýlové, zábavné a zdraviu a životnému prostrediu prospešné. Celé to spustíme v septembri“ približuje Patrik Hudák z Back – Space o.z.

Nie len bicykle, ale aj stojany. Projekt KOLOKOLO nekončí „len“ pri bicykloch. Patrik Hudák z Back – Spaceu a Adam Peciar už nainštalovali prvé pozinkované stojany, a to pri budove UCM na Skladovej ulici. „V prvej fáze by mali byť stojany umiestené prioritne pri budovách univerzity, neskôr by mohli pribudnúť i ďalšie na frekventovaných miestach Trnavy. Všetko závisí od úspešnosti projektu,“ dodal Patrik Hudák.

Cykloprojekt KOLOKOLO je určený pre všetkých nadšencov cyklistiky. Viac info hľadajte na www.kolokolo.info

Zo sveta.

Bitka sociálnych sietí aj pre bicykle?

Portál Copenhagenize publikoval zaujímavý článok, ako si dvaja giganti na poli sociálnych sietí Facebook a Google, nedajú pokoj ani s bicyklami. V Dubline, ktoré je hlavnou európskou pobočkou Google a Facebooku, sa prostredníctvom kampane, spoločnosť Facebook snažila dostať svojich zamestnancov z aut na bicykle. Vytvorila preto svoju skupinu, nafarbila bicykle do modrej farby ako má aj Facebook. Aké bolo prekvapenie jedného zo zamestnancov Facebooku, keď ráno našiel na svojom bicykli, nálepku s odkazom od spoločnosti Google. Taký írsky žartík:-)



Mestské samosprávy odstraňujú bicykle

Krajiny ako Holandsko čelia problémom, ktoré u nás nemajú a ešte asi dlho nebudú mať obdobu. Mestské samosprávy podnikajú „útoky“ na bicykle a aktívne ich odstraňujú z ulíc. Znie to neuveriteľne, je to ale tak..

Keďže Holanďania nie sú národ barbarov, ale národ umiernených cyklistov, tieto kroky, ktoré podnikajú samosprávy nie sú samoučelné a anti-cyklistické, práve naopak, slúžia širokej cyklistickej verejnosti. Dôvod pre to je jednoduchý. O bicykle, ktoré odstraňujú, stratili ich majitelia záujem. Sú to skrátka opustené bicykle, siroty, ktoré neslúžia



už na nič dobré, len zaberajú na verejných priestranstvách miesto.

Mestá ako Utrecht, Den Bosch (holandské mesto cyklistiky 2011), Haarlem a Tilburg investujú nemalé čiastky do kampaní na odstraňovanie opustených bicyklov s cieľom zvýšiť atraktivitu verejného priestoru a poskytnúť miesto pre ďalšie bicykle.

Mesto Tilburg sa rozhodlo odstraňovať opustené bicykle hravým spôsobom: bicyklom, ktoré boli „podozrivé“ z opustenosti, boli nainštalované papierové masky. Takýmto spôsobom chcela miestna samospráva nielen poukázať na tento problém, ale zviditeľniť aj takzvaný „sirotinec“ pre odstránené opustené bicykle (Tilburg Fiets Afhandel Centrale).

Ak bol bicykel odstránený z dôvodu jeho opustenia, jeho majiteľ má stále šancu si ho zo sirotinca vyzdvihnúť po zaplatení „sirotského poplatku“ vo výške 10€. Štatistiky z tohto mesta ale hovoria, že len o 2 % všetkých opustených a odstránených bicyklov prejaví ich majiteľ záujem. Okrem toho sa odhaduje, že asi 1 z 5 bicyklov odparkovaných v podzemných parkoviskách pre bicykle je



opustený. V Utrechte bolo pri jednej „upratovacej akcii“ v centre mesta odstránených 609 bicyklov. Na tieto bicykle bol nainštalovaný modrý oznam, ktorý bol po 28 dňoch odstránený – pochopiteľne spolu s bicyklom. Len z oblasti hlavnej vlakovkej stanice bolo od roku 2009 takýmto spôsobom odstránených viac ako 4500 opustených bicyklov. „Sirotský poplatok“ na opätovné získanie bicykla vyjde v tomto meste na 12,5€. Mesto Den Bosch prednedávnom taktiež zriadilo tzv. „odložisko“ na opustené bicykle. Webová stránka mesta umožňuje skontrolovať, či nejaký z dovezených bicyklov do tohto „odložiska“ nie je práve váš. Vďaka tejto stránke bolo možné za posledných pár mesiacov nájsť aj 130 ukradnutých bicyklov a vrátiť ich právoplatným majiteľom. Množstvá opustených bicyklov v Amsterdame sú úplne iné. Počty takýchto bicyklov sa tu rátať na desaťtisíce, pričom najviac ich je v oblasti vlakovkej stanice Amsterdam-Zuid. V Amsterdame sa ale rozlišujú dva druhy opustených bicyklov. Jeden druh sú opustené bicykle „vraky“ a druhý druh sú iba opustené bicykle. „Vrak“ bicykla je definovaný ako bicykel, ktorý je v takom stave, že jeho oprava je nemožná, alebo ktorého oprava by stála viac ako je cena samotného bicykla. Takéto bicykle sú odstraňované zo svojho miesta okamžite. Ročne sa takýchto „vrakov“ len na železničnej

Zo sveta.

stanici Zuid „nazbiera“ približne 500. Na rozdiel od „vrakov“, opustené bicykle sú schátralé, je ich možné ale opraviť. Tak ako v iných holandských mestách dostanú takéto bicykle varovnú nálepku, ktorej platnosť vyprší po siedmych dňoch. Po tomto termíne je nálepka (aj s bicyklom) nekompromisne odstránená.

„Siroťnec“ pre amsterdamské bicykle sa volá Fietsdepot a nachádza sa v oblasti s menom Westelijk Havengebied. O bicykle sa tu starajú maximálne po dobu troch mesiacov, počas ktorej má majiteľ šancu vyzdvihnúť si bicykel za poplatok 10€.

Ďalšie mesto – Haarlem taktiež čistilo v posledných mesiacoch svoje ulice od bicyklov. Zameralo sa okrem opustených aj na zle alebo nebezpečne zaparkované kusy. Zle zaparkovaným bicyklom je udelená nálepka, ktorá vymedzuje majiteľovi tohto bicykla nekompromisný časový

limit 4 hodín na odstránenie svojho parkovacieho prehrešku. Oveľa prísnejšie sa zaobchádza s nebezpečne zaparkovanými bicyklami – v týchto prípadoch sa ušetrí nálepka a bicykle sú odstránené okamžite. V prípade opustených bicyklov je systém zisťovania ich opustenosti nasledovný: na bicykel je nalepená jedna nálepka na koleso a rám. Ak sa s bicyklom pohne, nálepka sa poruší a je jasné, že na ňom niekto jazdil. V opačnom prípade neporušená nálepka stará jeden mesiac znamená pre hliadku ďalší prípad bicykla smerujúceho do „sirotinca“. Opatrenia na odstraňovanie nepoužívaných bicyklov sa týkajú aj ďalších miest ako Arnhem, Hardenberg, ako aj každého väčšieho holandského mesta.

Pre Holanďanov spôsobujú opustené bicykle nikdy sa nekončiaci problém zaberania miesta na verejných priestranstvách, ktorý nebude nikdy možné vyriešiť, pokiaľ budú ľudia v Holandsku bicyklovať. Bodaj by sme aj my mali problémy ako Holanďania...

zdroj: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=news&mode=newsArticle&repository=Towns+actively+re+moving+bicycles>



Pozvánka na 4. ročník konferencie

Cyklistická doprava 2012

ktorá sa uskutoční v dňoch 10. – 11.10.2012 v Košiciach.



Tematické oblasti konferencie:

- Cyklistická doprava ako plnohodnotný dopravný systém
- Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
- Cykloturistika a jej výzvy v rámci SR
- Rozvoj podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku a zahraničí
- Možnosti financovania cyklistickej dopravy

Konferencia je určená inštitúciám zodpovedným za dopravu ako aj politikom, odborníkom, urbanistom, architektom, dopravným inžinierom, občianskym aktivistom, občianskym združeniam a iniciatívam, ktoré sa venujú tematike cyklistickej dopravy ako aj širokej laickej verejnosti.

Miesto konania: Hotel Dália****, Löflerova 1, 040 01 Košice



Vložené : 5€ (od 16.9.2012 10 €)

V cene vloženého sú konferenčné materiály, obed (10-11. októbra). Viac informácií ako aj online registračný formulár nájdete na webstránke: www.cyklodoprava.sk/konferencia

S pozdravom.

Ing. Marián Gogola /organizačný výbor

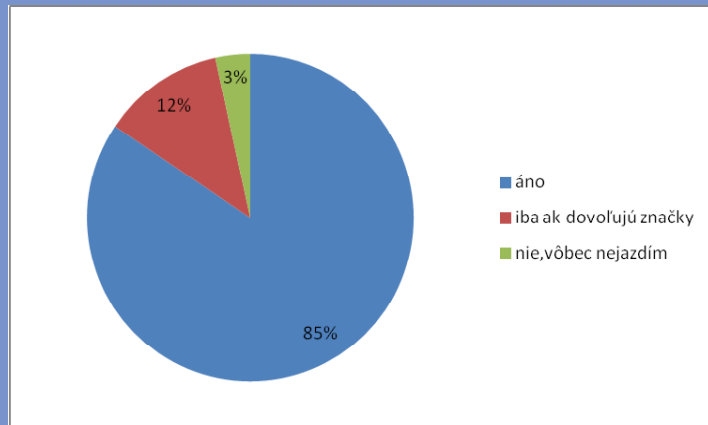




நிர்மலா நல்லது !

Téma

Jazdíte na bicykli po chodníkoch?

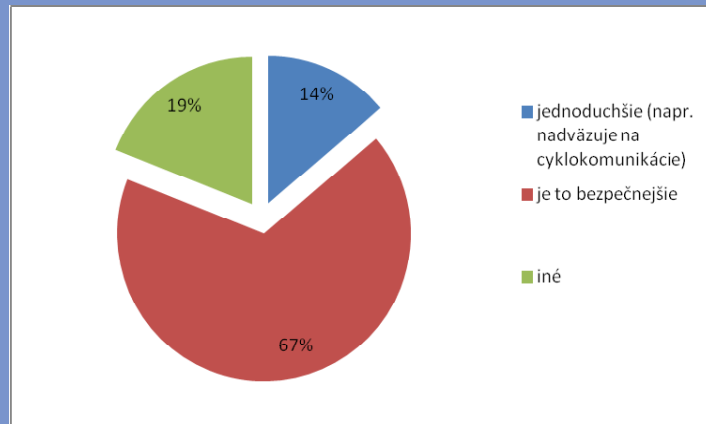


Na našom portáli sme sa vás opýtali, aký máte názor na jazdu na bicykli po chodníkoch. Tu sú výsledky nášho prieskumu.

Jazdíte na bicykli po chodníkoch?

84,5% z vás odpovedalo, že áno, pričom čisto legislatívnu jazdu na chodníkoch, ktorú dovoľujú dopravné značky využíva 12,1 %. Zbytok jazdí na bicykli iba po cestách.

V druhej otázke mali respondenti definovať dôvod, prečo jazdia na bicykli po chodníkoch.

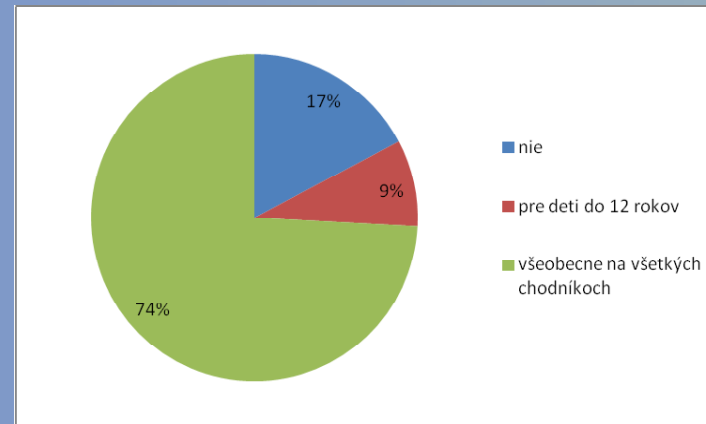


Z hľadiska dôvodu 67% respondentov uviedlo, že sa cítia na chodníkoch bezpečnejšie oproti cestám. Ako iné dôvody respondenti najčastejšie uvádzali veľa automobilov na ceste a z toho prameniace nebezpečenstvo, hlavne keď idú napr. na bicykli aj s deťmi. Ako ďalší dôvod uvádzajú rýchlejší spôsob dopravy, kvalitnejší povrch oproti ceste. Niektorí uviedli, že vo svojich menších mestách jazdia na ceste, ale vo väčších zase po chodníkoch.

Tretia otázka znela: Ste za povolenie jazdy na bicykloch na chodníkoch?

Tu až 74 % opýtaných bolo za povolenie jazdy po chodníkoch vo všeobecnosti, 9 % opýtaných bolo za čiastočné zavedenie napr. pre deti do 12 rokov a 17 % bolo proti.

Ak by sme si to zhrnuli, tak z prieskumu vyšiel fakt, že väčšina z nás jazdí po chodníkoch, pričom jazdu na ňom považujete za bezpečnejšiu oproti jazde na ceste. Je to fakt, ktorý by si mali uvedomiť najmä kompetentní pri vytváraní podmienok pre cyklistov. Môže za to aj fakt, že chodník môže pre niekoho predstavovať, takú kvázi cyklocestičku,

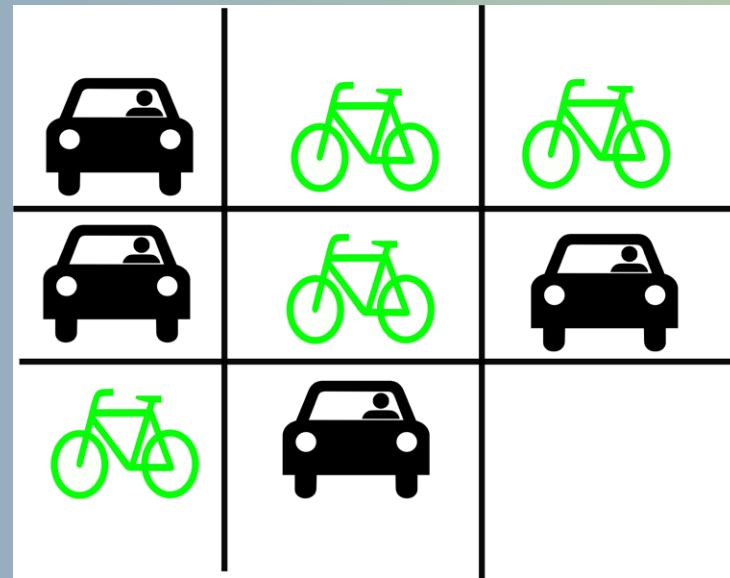


na ktorej sa cítíme menej ohrození. V prípade umožnenia všeobecného povolenia jazdy na bicykli po chodníkoch by respondenti túto možnosť privítali. Iste môžeme polemizovať o tomto poslednom bode, ale myslím, že z hľadiska priechodnosti tohto návrhu by sa mohlo navrhnúť minimálne povolenie pre deti.

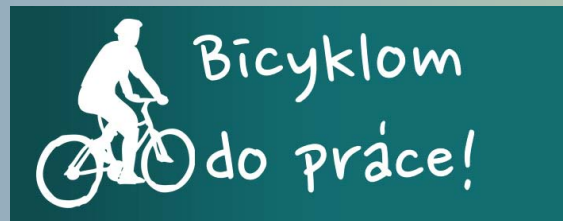
Respondenti boli z miest a obcí Bratislava, Banská Bystrica, Pezinok, Nitra, Šahy, Maňa, Žilina, Košice, Kežmarok, Liptovský Mikuláš, Zvolen, Prešov, Prievidza a Trnava. A zo zahraničia Tamworth UK, Praha a Ostrava (ČR).

Na bicykli do práce

Konečne aj na Slovensku sa rozbehli tento rok niektoré mestá, ktoré spustili svoje kampane za účelom propagácie dochádzania do práce na bicykli. Iste, nie je to možno v takom rozsahu, ako to robia niektoré zahraničné mestá, ale už aj toto je úspech. Je len smutné, že to neorganizujú samotné mestá samé od seba, ale opäť iniciatíva prišla z občianskych



združení. Medzi tieto mestá parí banská Bystrica, Nitra a Žilina. V Banskej Bystrici trvá súťaž počas mája a môžu v nej súťažiť, tak jednotlivci ako tímy firiem. Ako hlavný organizátor vystupuje OZ OCI Banská Bystrica. Majú celkom zaujímavé ceny a tiež celkom dobrý ohlas. Druhým mestom je Nitra, kde súťaž organizuje OZ Kraj, takže ak ste z Nitry, dúfam, že ste sa už všetci prihlásili. Tretím mestom je Žilina, kde sa táto kampaň organizuje OZ MULICA a to v rámci špeciálnej ekokampane trvajúcej od mája do septembra. Totiž okrem cyklistov, sa do súťaže môžu zapojiť aj tí, čo chodia do práce peši ako aj MHD. Navyše, výsledky z týchto miest sa porovnávajú aj v rámci Slovenska a výsledkom bude vyhodnotenie najkampane z celoslovenského hľadiska. Ak náhodou viete o ďalšom meste, kde prebieha kampaň s Bicyklom do práce, dajte nám vedieť.



Téma

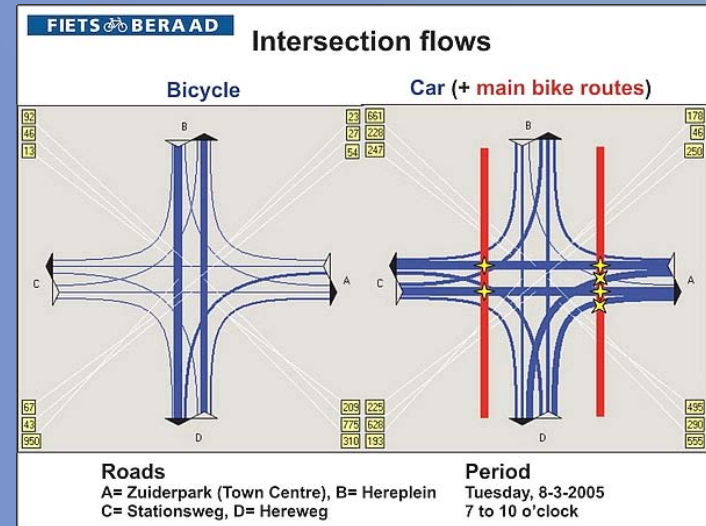
Križovatka so zeleným signálom pre všetky smery pre cyklistov z Groningenu.

Marián Gogola

Poviete si, zelená na semafóroch pre všetky smery a pre cyklistov? To , čo už môže byť za blbosť? No nie je.V holandskom Groningene, ktorý je jedným z najcyklistickejších miest (55% cyklistov v delbe prepravnej práce) na svete sa snažili vyriešiť problém, ako zvýšiť kapacitu na križovatke pre cyklistov.

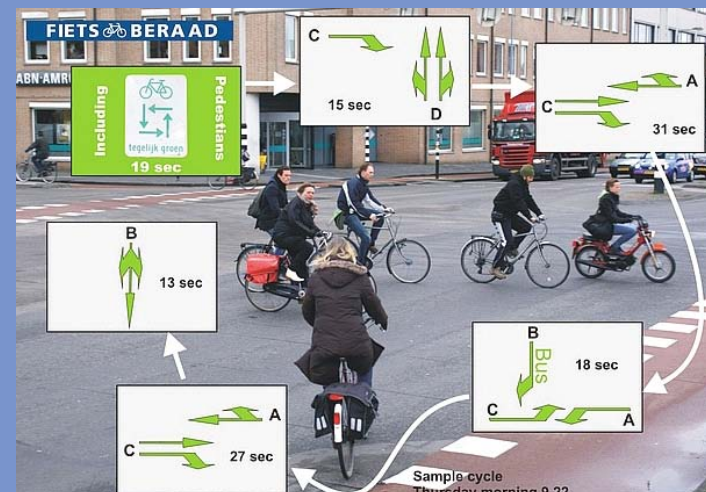


Aby sme zhruba vedeli, aké dopravné intenzity na nej sú, snád' nám pomôže nasledujúci obrázok.



A ako to všetko funguje? Samotný signálny plán sa aktualizuje na základe intenzity premávky. Cyklisti a chodci majú svoju vlastnú fázu. Mimo špičky majú cyklisti zelenú dvakrát počas cyklu a počas špičky iba v prípade, že si to vyžiada intenzita cyklistov.

Maximálna dĺžka cyklu je 120 sekúnd, čo znamená, že cyklisti môžu niekedy čakať aj 40 sekúnd, pričom podľa holandských noriem by to malo byť max. 15 sekúnd. Samotná križovatka je, ale súčasťou koordinácie 3 malých križovatiek.



Do samotnej križovatky vedú 4 vstupy, pričom na 3 sú klasické cestičky pre cyklistov a na 4 vstupe je cyklopruh oddelený od pruhov pre automobily gumennými zábranami.



Hlavné výhody takéhoto riešenia križovatky:

- neexistuje konflikt medzi nákladnými automobilmi a automobilmi , ktoré odbočujú a cyklistami idúci rovno.
- v ľavo odbočujúci cyklisti môžu odbočo



Aj keď v prípade, že všetky smery dostanú zelenú môžu pôsobiť na prvý pohľad chaoticky, skúsenosti ukazujú, že opak je pravdou. Cyklisti, vždy dokázali vyriešiť smerovanie bez akýchkoľvek problémov.



Zásadnou podmienkou pre toto riešenie je fakt, že cyklisti na všetkých smeroch môžu dostať zelenú iba za predpokladu, že na všetkých smeroch majú automobily červenú. Inak by to bolo veľmi zaujímavé:-)

zdroj: fietberaad.nl

Riešenia.

Viac cyklistického tréningu pre deti neznamená viac bicyklovania

Mgr. Richard Weber

Britské ministerstvo dopravy (Department for Transport) vydalo prednedávnom hodnotiacu správu týkajúcu sa využívania bicykla ako dopravného prostriedku u školopovinných detí. Výsledky správy nie sú nijak optimistické. Čísla ukazujú, že počty detí využívajúcich bicykel ako svoj dopravný prostriedok sú v Británii extrémne malé. Napriek snahám a rôznym programom snažiacim sa prijať deti využívať bicykel na osobnú prepravu, od roku 2006 do roku 2011 nebolo možné zaznamenať žiaden nárast využívania bicykla u tejto cieľovej skupiny.

Ľudia, realizujúci projekty cyklistického tréningu detí to možno robia s najlepšimi úmyslami, no výsledky ich práce nie sú viditeľné. Aj keď je veľkému počtu detí v Británii poskytnutý tréning, nevedie ich to k zmene ich správania. Pochopiteľne, treba tento problém chápať v širších súvislostiach – situácia na cestách v Anglicku je stále pre cyklistov veľmi nepriaznivá a nebezpečná, čo zapríčiňuje, že iba malé množstvo rodičov dovolí svojim deťom použiť bicykel na cestu do školy.

Z tohto pohľadu je správanie rodičov voči svojim deťom veľmi zodpovedné, ale na druhej strane je celá situácia aj veľmi smutná, pretože rodič nemá v podstate na výber.

Štatistika, ktorú vytvorilo ministerstvo dopravy hovorí aj o tom, ako bicykluje široká verejnosť. Podľa tejto štatistiky klesol podiel vykonaných ciest na bicykli od roku 2006 do roku 2010 zo 16 ciest na človeka za rok na 15 vykonaných ciest.

Zaujímavé na tejto štatistike je to, že prichádza v čase, keď sa v Anglicku často hovorí o náraste cyklistiky a cyklodopravy. Predpoklad, že v Anglicku skutočne narastá podiel vykonaných ciest na bicykli, sa musí odzrkadliť aj v takýchto oficiálnych štatistikách, teda v prípade, že sa jedná o podstatný nárast. Ako sa však ukazuje, ak sa jedná v Anglicku o nárast cyklistiky, tak len v malom množstve, alebo len v istom regióne.

Keď chceme z takýchto štatistík vyvodiť závery pre vývoj počtu cyklistov v skupine školopovinných detí, neostáva nám nič iné, než konštatovať, že pokiaľ sa dospelí nebudú cítiť na cestách bezpečne a nenastane skutočný nárast využívania bicykla v tejto skupine, nemôžeme očakávať nárast využívania bicykla v skupine školopovinných detí. Ten nenastane ani keby sa na školách realizovalo niekoľkonásobne viac cyklistických tréningov pre deti.

Cyklistická revolúcia, tak ako ju niektorí nadšenci nazývajú, je stále len ich vytúženým snom, ktorý stále čaká na svoje (na)plnenie aj v oficiálnych štatistikách. Netreba byť ale kvôli tejto stagnácii pesimistický. Súčasná štatistika je len informácia, ktorá bude v budúcnosti slúžiť na porovnávanie budúceho stavu s minulým, teda súčasným stavom.

Vyplýva z toho celého ale jedno ponaučenie. Podpora „ľahkých opatrení“ ako napríklad tréningy bicyklovania zlyhali, zlyhajú a budú zlyhávať, pokiaľ sa budú realizovať v situácii, keď sa podmienky na uliciach nebudú meniť. A to sa stane len vtedy, keď dostanú cyklistická komunita financovanie, ktoré je nevyhnutné na vykonanie skutočnej zmeny, ktoré prijme ľudí zo všetkých skupín využívať bicykel ako svoj dopravný prostriedok.

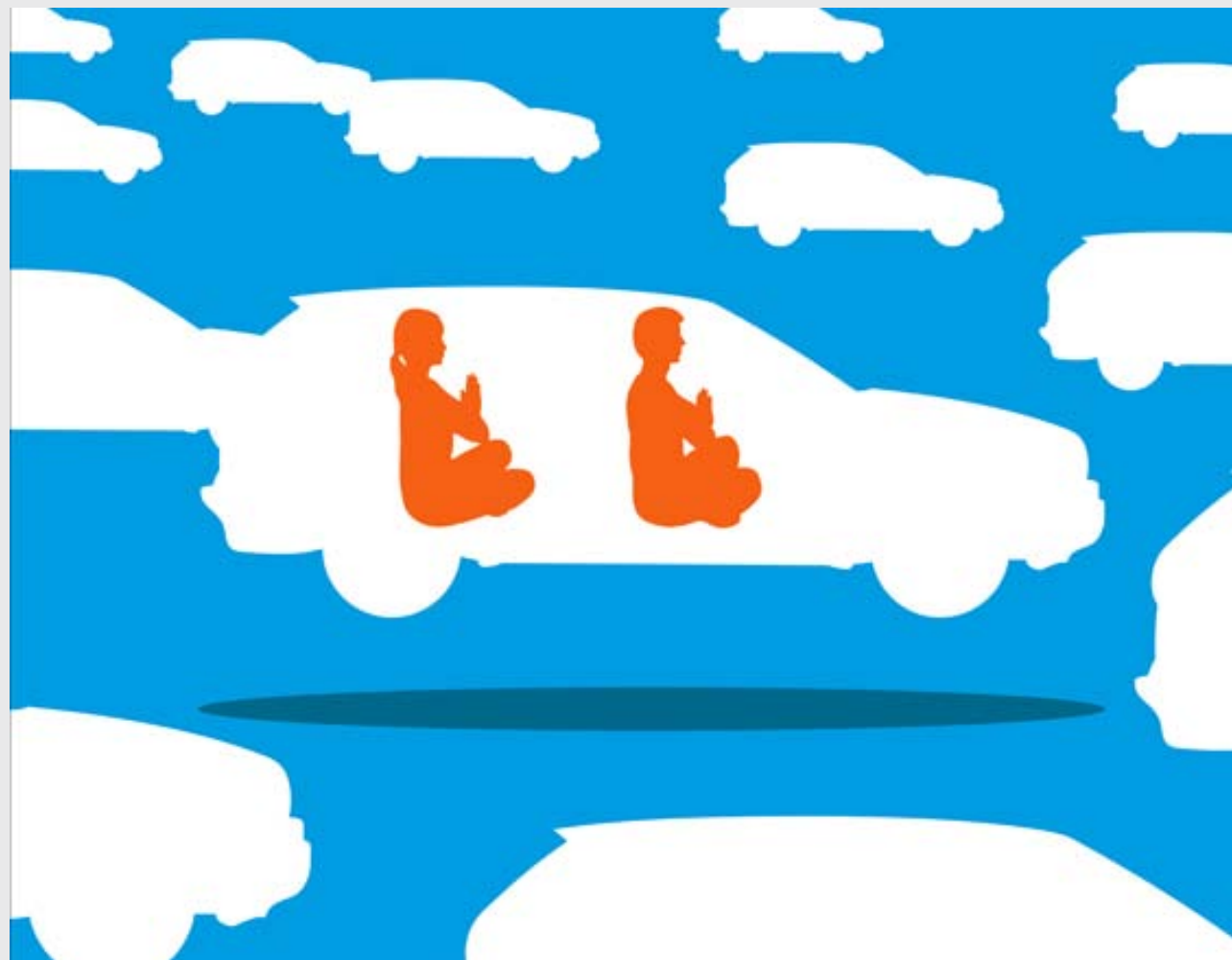
zdroj: <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2012/04/britain-more-training-but-less-cycling.html>



Cyklofikcia – Taký klasický deň cyklistu.

Práve mi zazvonil budík. Och bože 10 hodín. No nič, idem ja pekne do roboty. Pekne sa umyjem, natiahnem elastáky a sadnem si k raňajkám. Otvorím noviny a hromždím „bože to v tých novinách nie je už nič, samá cyklistika, samé otvorenie cyklocestičiek“ zhrozený, že už týždeň sa nestala žiadna autonehoda. Rozmýšľam, kde som si včera zapotrošil prilbu. No nič, hádam si ju nájdem po ceste. Pomaličky si vykračujem dole do pivnice, odomykám a som rád, že začínam až tak neskoro, nemusím sa pretláčať k môjmu bicyklu pomedzi ostatné. Tak bicykel je vybratý a pomaličky vychádzam pred panelák. „Aha, prilba“, zhíkнем. Jasné, včera keď som prišiel, som si ju zložil pred vchodom do paneláku a zabudol som ju tam. Chvalabohu, že sú Slováci takí čestní a nekradnú. Nasadzujem si ju na hlavu a priblížim sa k cyklodiaľnici. Asi po 5 – tich minútach sa mi podarilo nasadnúť do prúdu cyklistov. Väčšinou nebýva tak veľa cyklistov, ale teraz opravuje SSC (Slovenská Správa Cyklocestičiek) neďaleko úsek cyklocestičky, tak je presmerovaná doprava. „Tiež to nevedia robiť v noci, keď nie je taká hromada cyklistov“ hromžím. Pomaličky sa presúvam k robote. Mám to iba úbohých 10 km, však kto by takú cestu teraz chodil autom, nie. Blížim sa ku križovatke s cestou. Od vybudovania cestného obchvatu a ropnej krízy už tadeto nechodí toľko aut. Ale pozerám do diaľky, že nejaké sa približuje. Všimol

si ma tiež vodič a dáva mi svetelné znamenie, že môžem bezpečne prejsť, nie je sa čoho báť. Taká bežná klasika. No dorazil som do roboty. Oprel som bicykel o stĺpik verejného osvetlenia



k autobusovej stanici. Načo zamykať. Akurát prišiel autobus MHD. Každý autobus má aj cyklovozik, to je pre tých vzdialenejších. Bože to boli časy keď nebola MHD stratová a neprepravovala

bicykle. Pípam si príchod do roboty a ešte prehodím pár slov s kolegami. Podebatili sme, kde sa kto bol bicyklovať, ako sa ich deti nechcú hrať na počítačoch, ale len vonka blázniť, o tom ako si poslanci skoro zrušili imunitu a ideme pracovať. Idem do kancelárie robím hlavného technika v cyklobike. Ono je to bývalá automobilka, ale keďže na Slovensku už nie je taký záujem o autá začali vyrábať bicykle. Otváram email „Hm, zase žiaden spam, to je už taká nuda“ a pozerám že mi z Ministerstva dopravy, sekcie cyklistickej dopravy poslali nové znenie normy pre projektovanie cyklistických komunikácií. Bože, tento týždeň už 5te doplnenie. Prelistujem, skonštatujem, že dobrá práca a šup ho robiť.

Po 6tich namáhavých hodinách v práci je čas

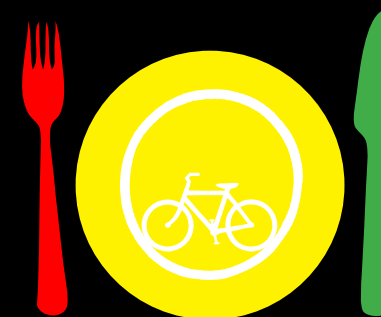
isť pomaličky do mesta. Tak sa prezlečiem a smerujem k bicyklu. Popritom ešte stretnem kolegu a ten sa ma pýta, že mi daruje svetlo na bicykel. Blbý, čo by som s nimi robil, aj keď je zadarmo nechcem. Nejdem ešte domov, máme ešte stretnutie cyklistických organizácií. No pravdaže, po ceste som dostal defekt a keďže som si zabudol náhradnú dušu skočím do cykloservisu a dám si ho opraviť. S úsmevom ma privíta majiteľka, zavolá muža a ten mi to za 10 minút opraví. Ako obyčajne na Slovensku opraví to dobre a pravdaže za takúto somarinu nepýta peniaze. No z meškaním a s ospravedlnením som dorazil na stretnutie mestských cykloorganizácií, zástupcov mesta, polície. Akurát sa jednotlivé občianske združenia predbiehali, ktoré zadarmo pomôže cyklistom v meste. Však bežná vec nie?. Potom prišlo prerokovanie nejakej cyklokomunikácií. Boli tam maličké chybičky, ale pravdaže všetci si ich všimli a do realizácie určite pôjde bez chýb. „Však ešte to by nám chýbalo, takú hanbu si robiť“ som si pomyslel. Akurát za mnou dorazil Slovenský cyklokoordinátor a tiež sa ospravedlnil, že mešká, ale akurát prerozdeľoval na projekty finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu na cyklistiku. Ešte mi volá kamarát, či nejdem na pivo. Pravdaže nejdem, však na bicykli sa nemôže piť. Prídem domov a rozmýšľam, že som si zase niekde zabudol prilbu. No čo už nájde sa. Osprchujem sa a sadnem si k televízoru. Správy zase nudné, žiadna krádež, nehoda, nikto nikoho nezastrelil, neoklamal. Nič idem ja spať, dobrú noc.

Radovan Červienka

Cyklorada.

V prípade ak jazdíte po ceste a vidíte ako odbočuje zo zástavky autobus, pustite ho pred seba. Aj keď to nenariaďuje žiaden zákon, buďte aspoň vy zhovievavý voči ľuďom v autobuse. On by vás musel znova predbehnúť a znova by ste museli dýchať jeho výfukové plyny.

Radovan Červienka



NOM NOM NOM

(mňam, mňam, mňam)

komunitná recyklačná zábavka po Criticalmass Bratislava

29.6 v YMCA + HOpKIRKu,

Pozor!!! Zbierka na nový SOUNDSYSTEM

soundsystem.criticalmass.sk

Cyklodoprava súťaž pre študentov!.

Píšete diplomovú alebo bakalársku prácu na tému cyklistická doprava, udržateľná mobilita alebo cykloturistika?

Pošlite nám svoju prácu a zapojte sa do našej súťaže o najlepšiu záverečnú prácu v oblasti cyklistická doprava.

Prihlasovanie: cyklodoprava@cyklodoprava.sk



V Košiciach nielenže cyklistom na námestí prechádzajú cyklisti, ale aj terasy si začali umiestňovať reklamy na cyklocestičku. Smutné nerešpektovanie cyklistov.

Foto: Ivan Kováčik

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 5 Rok 2012 Ročník III 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
menobodkapriezvisko@gmail.com

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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