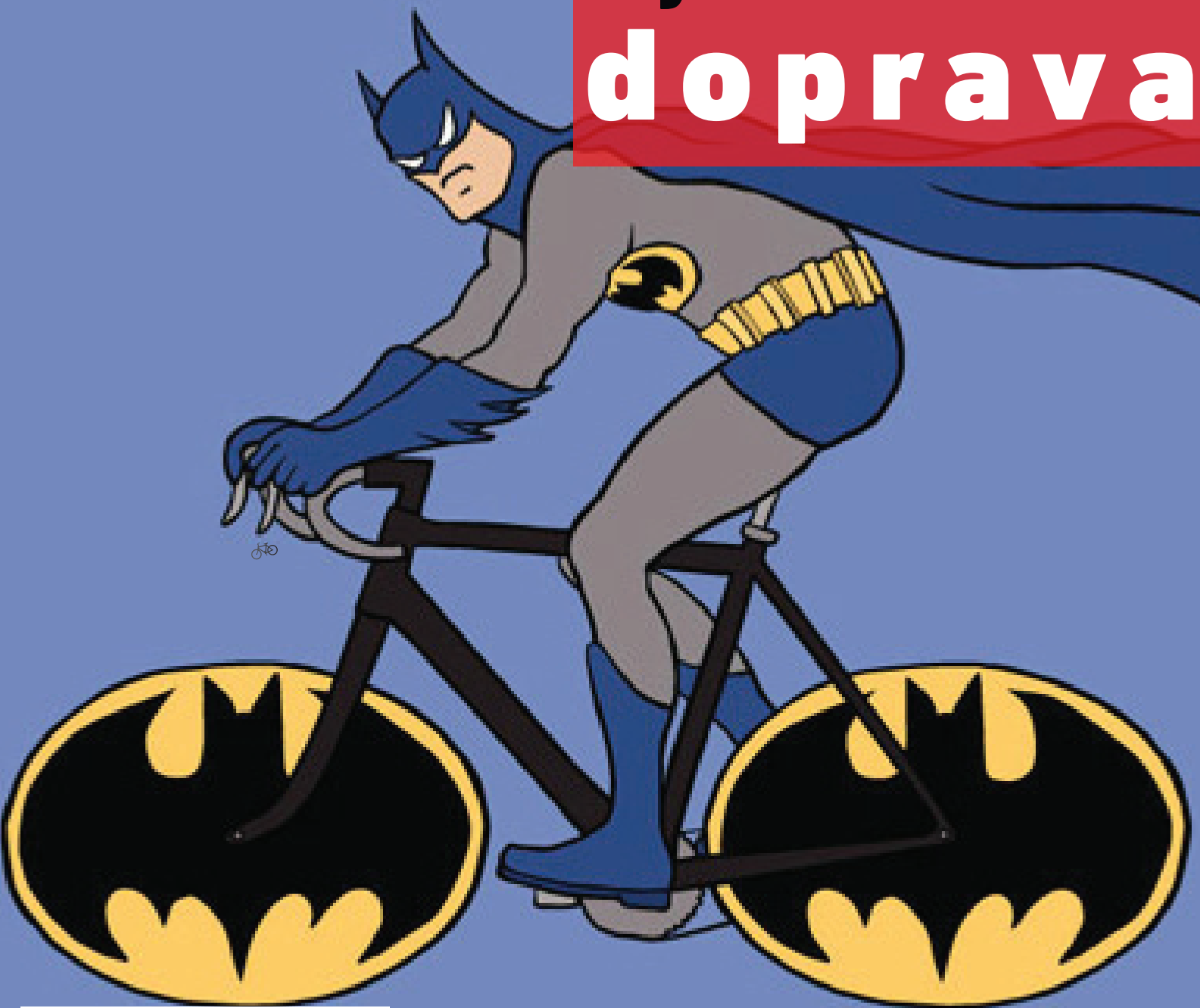


Cyklistická doprava



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Pedál.

Podobne ako v prírode, aj jeseň roka priniesla zaujímavú „úrodu“ v podobe správ z cyklo dopravy. Dobré je, že niektoré mestá plánujú rozšíriť sieť cykloinfraštruktúry. Medzi také patria napr. Poprad, Spišská Nová Ves, Liptovský Mikuláš alebo Hlohovec. Niektoré napr. Žilina, prišli na to, že im stúpa počet cyklistov. Žiaľ niekedy si samosprávy robia aj „medvediu službu“ o čom svedčí nešťastne navrhnutý cyklochodník v Prešove. O tom ako sa dá krásne užívať v Chorvátsku nielen pri mori, ale aj na bicykli nám priblíži ďalší cykloturistický cykloreport. Sme radi, že sa cyklo doprava stáva témou, ktorá zaujíma aj mladých. O tom svedčí, zaujímavý príspevok porovnania cyklistickej infraštruktúry v Bratislavskom kraji a kraji Nordburgenland v Rakúsku. Prečítať si môžete aj pozvánku na zaujímavé konferencie, či už v Česku alebo aj u nás na Slovensku. Veríme, že tieto informácie budú pre vás osožné a nejakú tu z nich si vyberiete

Príjemné čítanie.
Marián Gogola/redakcia



Obsah.

Správy z domova.
Poprad, Spiš, Hlohovec
Cyklisti jazdia po bratislavskej hrádzi podgurážení.
Chcete pozerať film! Zapedáľujte si!

Správy zo sveta
Česko bude mať nové MTB značenie
Cyklologistika v mestách

Pozvánky na konferencie:
Bike Brno 2012

Cyklistická doprava 2012 Košice

Žilina zaznamenala nárast podielu cyklistov.

Cykloturistika - Chorvátsko na bicykli 2

Chceli by ste predsadené stopčiary na križovatkách pre cyklistov ? infografika

POROVNÁVACIA ANALÝZA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY
V BRATISLAVSKOM REGIÓNE A REGIÓNE

NORDBURGENLAND

Cyklorada

Foto mesiaca

Cykloklik

Z domova.

Na cyklochodníku pod Tatrami je nával: Denne ním prejde 2 000 športovcov!

Zmenil sa na letné korzo! Najznámejší cyklochodník medzi Popradom a Svitom využilo podľa monitoringu za 12 dní takmer 24-tisíc cyklistov a korčuliarov.

Najstarší cyklochodník pod Tatrami spája Poprad so Svitom.

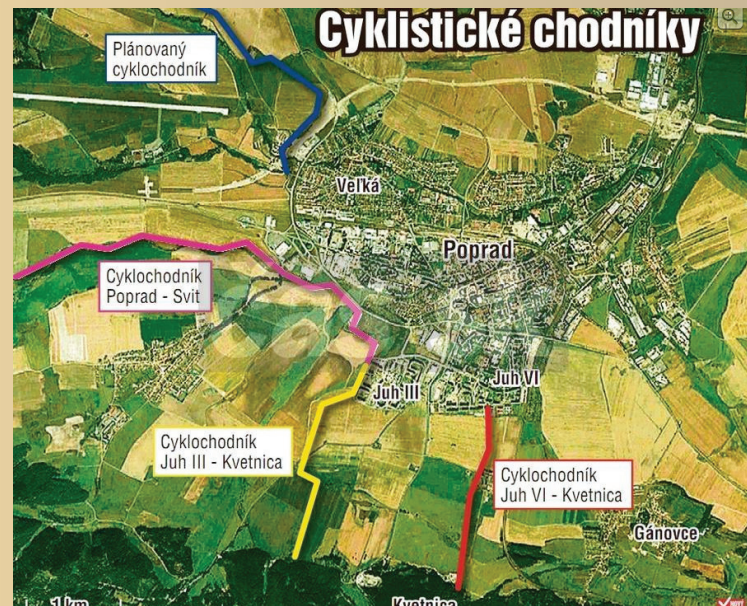


Aj vysoká návštevnosť dokazuje, že sieť cyklochodníkov pod Tatrami by potrebovala rozšíriť.

Monitoring využitia cyklistického chodníka urobili od 26. júna do 7. júla vo Svite. Číslo, ktoré vyskočilo, len potvrdilo obľúbenosť tejto vymoženosti pod Tatrami. **„Číslo ma vôbec neprekvapilo, pretože sám som pravidelným užívateľom chodníka, takže viem, koľko je tam ľudí,“** í Ján Ryša z Mestského úradu vo Svite. Podľa neho býva najviac ľudí na chodníku podvečer, keď prídu z práce, a taktiež cez víkendy. **„Chodia sem nielen domáci, ale aj ľudia zo širokého okolia. Pravidelne stoja pri chodníku autá z Liptovského Mikuláša či zo Spišskej Novej Vsi,“** ľuje aktívny korčuliar. Aj pre vysoké zaťaženie by 12-kilometrová sieť cyklochodníkov v okolí Popradu potrebovala ďalej rozšíriť.

„Mali by ten chodník predĺžiť napríklad do Spišskej Belej, lebo tam je 9 kilometrov dlhý cyklochodník Spišská Belá – Tatranská Kotlina,“ navrhuje Jozef Hrubovčák z Popradu, ktorý cyklochodník pravidelne zdoláva na svojom bicykli. Obľúbenosť trás potvrdzujú aj v samotnej Spišskej Belej. **„My sme si urobili vlastný prieskum vtedy, keď sme cyklochodník otvorili. Vtedy sme na ňom za jeden deň napočítali 1 200 ľudí. Bola to naozaj špička,“** hovorí Štefan Bieľak, primátor Spišskej Belej. Najbližšie je v plánoch mesta Poprad cyklistické spojenie so Starým Smokovcom vo Vysokých Tatrách. Cyklochodník dlhý 12,5 km by mal stáť necelých 6 miliónov eur a mal by sa stavať na tri etapy.

Najznámejšie cyklistické chodníky



otvorili v minulom roku. Je dlhý 9 kilometrov.

Zdroj:

<http://www.cas.sk/clanok/230813/na-cyklochodniku-pod-tatrami-je-naval-denne-nim-prejde-2-000-sportovcov.html>

Samotné oficiálne otvorenie by malo byť v septembri.

Samotných Bratislavčanov však trápi zlé napojenie z centra mesta, ktoré je miestami až nebezpečné.

foto a zdroj: sme.sk

Spišská Nová Ves pripravuje cyklochodník pri Hornáde

Mesto Spišská Nová Ves pripravuje výstavbu cyklochodníka na nábreží Hornádu.

SPIŠSKÁ NOVÁ VES. V prvej etape ide o úsek od Zoologickej záhrady až po supermarket Tesco. Zámer výstavby cyklochodníka je momentálne pred vydaním územného rozhodnutia. Po úspešnom územnom konaní a nadobudnutí právoplatnosti územného rozhodnutia bude pokračovať príprava územia s prihliadnutím na majetkovoprávne pomery v území. „Na uskutočnenie diela, ktoré má plniť zároveň úlohu protipovodňovej ochrany, uvažujeme využiť prevažne grantové prostriedky. Predpokladané celkové náklady na projekt sú približne dva milióny eur,“ informovala Edita Sýkorová z Mestského úradu v Spišskej Novej Vsi. Mesto má záujem postaviť cyklochodník na nábreží Hornádu čo najskôr. Rozhodujúcimi momentmi pre vybudovanie cyklochodníka bude podľa Sýkorovej vysporiadanie pozemkov, stavebné povolenie a získanie dostatku financií na výstavbu.

Až do Raja

Mesto sa tiež podieľa na príprave desaťkilometrovej cyklotrasy zo Spišskej Novej Vsi od supermarketu

Tesco cez Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce až do Hrabušíc, ktoré sú nástupnými miestami na túry do Slovenského raja.

Na tomto projekte spolupracuje mesto Spišská Nová ves so zainteresovanými obcami a Košickým samosprávnym krajom. Financie na tento projekt chce mesto získať najskôr z Nórskeho finančného mechanizmu a až následne z ďalších zdrojov. Chodník by bol nemotoristickou cyklotrasou s rekreačno-športovým využitím. S výstavbou tohto cyklochodníka by sa mohlo začať v roku 2014. Zámerom mesta do budúcnosti je napojenie cyklotrasy na turistické trasy v tatranskom regióne.

zdroj: <http://spisskanovaves.korzar.sme.sk/c/6516541/spisska-nova-ves-pripravuje-cyklochodnik-pri-hornade.html#ixzz25JeQtHtw>

Cyklochodník sa stáva realitou

Uprostred letných prázdnin začali Verejnoprospešné služby s dlho očakávanou výstavbou cyklochodníka. Mikulášska radnica uvoľnila prvé prostriedky na úvodnú etapu realizácie projektu. Stavebné povolenie z roku 2010 tak začína naplňať svoj zmysel.

„Naši predchodcovia na sklonku svojho funkčného obdobia podali žiadosť o financovanie výstavby chodníka z eurofondov. Projekt za 1,1 milióna eur však vo februári 2011 sitom žiadostí neprešiel,“ informoval primátor Alexander Slafkovský. Dĺžka cyklochodníka na území mesta je 4,5 kilometra. Viesť má od mosta ponad Smrečianku v Okoličnom po most cez Váh pri mestskom úrade.

„Aj keď sme odkázaní iba na vlastné zdroje, rozhodli sme sa s výstavbou začať. Vybrali sme technicky aj finančne menej náročný úsek,“ vysvetľuje primátor. Dlhý bude 450 metrov, poteší predovšetkým cyklistov a korčuliarov zo sídliska Nábrežie. Naň nadväzuje po prekročení hlavnej cesty asfaltový pás tiahnuci sa brehom Váhu až k rodinným domom na okraji sídliska.

„Náklady na budovaný úsek vyčíslili Verejnoprospešné služby na 31-tisíc eur. Verím, že pomôže zvýšiť kvalitu života

Z domova.

obyvateľov Nábřežia. Je to najstaršie sídlisko v meste a modernizačný dlh je tu veľký. Cyklochodník by mal byť jedným z krôčikov na jeho zníženie," doplnil Alexander Slafkovský. Plánom radnice je v jeseni zopakovať dva roky starú neúspešnú žiadosť o spolufinancovanie výstavby chodníka z európskych peňazí. „Očakávame, že bude vypísaná príslušná výzva a že v nej uspejeme," hovorí Jozef Repaský, zástupca primátora. Má na starosti aj riadenie projektov financovaných Európskou úniou. „V prípade, že sa nám to nepodarí, budeme pokračovať v etapovitom budovaní celej trasy z mestských peňazí tak, aby bola kompletná v horizonte štyroch až piatich rokov," uzavrel J. Repaský.

Zdroj:
<http://www.mikulas.sk/sk/samosprava/oznamy.php?lmd=2725>

Provizórny
cyklochodník nie
je najšťastnejším
riešením. V piatok
sa na ňom stala
prvá kolízia

Chceli pomôcť bezpečnej jazde cyklistov cez mesto. Skončilo sa to rozhodnutím ukutým za horúca. Na vyznačených cyklotrasách, ktoré sú priamo na chodníkoch pre chodcov, sa stala už prvá kolízia. Nešťastné riešenie je vraj len dočasné.

Nešťastné riešenie?

Len nedávno sa mesto rozhodlo oddeliť chodcov a cyklistov. Nástroj, ktorým sa to malo podariť, sú zelené čiary na chodníkoch. Kvôli nim sa v piatok stala na Masarykovej ulici oproti pošte prvá kolízia medzi chodcom a cyklistom. Okoloidúci len krútili hlavami nad nešťastným riešením. **„Videl som, ako sa pani zaplietla do cesty cyklistovi. Stalo sa to priamo tu, na chodníku pri kine Scala. Tým čiaram som najprv nerozumel. Až potom som si všimol, že na začiatku ulice, na križovatke pri Tescu, sú vyznačené bicykle. Hneď pri zastávke je však aj stánok so zeleninou. Ľudia nemajú kde stáť, lebo vedľa sú čiary pre cyklistov,**"opísal svoje postrehy pracovník z prevádzky na Masarykovej ulici. Ako bude situáciu riešiť mesto? **„Je nám veľmi ľúto, ak došlo k takejto kolízii. Projekt cyklochodníkov, ktorý sa momentálne realizuje ešte nie je dokončený. Vyznačené čiary majú práve predchádzať kolíznym situáciám. Zámerom bolo zabezpečiť časť chodníka pre cyklistov a časť pre chodcov. Postupne bude osadené aj dopravné značenie, ktoré by malo podobným situáciám predísť. V prípade, že sa bude situácia opakovať, budeme sa to snažiť napraviť,**"poskytla stanovisko pre Večerník Veronika Kmetóny Gazdová.

Cyklisti majú ísť na cesty

Na konci júna sme vás informovali aj o inom projekte Central MeetBike, ktorý by mal cyklistov opäť začleniť do cestnej premávky. Koordinátorka miestnych aktivít v projekte Apolónia Sejková si myslí, že vyhradenie priestoru pre cyklistov priamo na chodníkoch pre chodcov v centre mesta nebolo najšťastnejšie riešenie. **„Vo štvrtok som už cez ten chodník na Masarykovej išla. Preferovala by som, ak by sa skôr počkalo na akčný plán, ktorý je už vypracovaný, na prvý generel cyklistickej dopravy v Prešove. Budú sa musieť určite riešiť jazdné pruhy pre cyklistov priamo na ceste. Verím, že nedôjde k zhoršeniu vzťahov medzi chodcami a cyklistami,**"povedala na margo nových vyznačených chodníkov Sejková.

„Spomínané značenie by som nazvala len ako provizórnym riešením, ako bezpečne previesť cyklistov cez Masarykovu ulicu. Vo štvrtok sa konalo stretnutie pracovníkov odboru dopravy, projektantov, ktorí pripravujú značenie a pracovníkov na projekte Central Meetbike. Budú sa musieť hľadať aj iné riešenia ako ich previesť ulicou. Treba

podotknúť, že projekt cyklochodníkov ešte nie je dokončený. Najideálnejším riešením by bolo zapojenie cyklistov do dopravy na cestách a na križovatkách vytvoriť predsunutú stop čiaru. To znamená, že cyklisti vyrazia skôr ako ostatné vozidlá vtedy, keď zasvieti zelená," upozornila tiež Viera Štupáková, koordinátorka projektu Central MeetBike pre expertné činnosti.

<http://povecernik.sk/clanok/provizorny-cyklochodnik-nie-je-najstastnejším-riesením-v-piatok-sa-na-nom-stala-prva-kolízia.html>

Cyklochodník
s novým úsekom:
Odolá dielo
vandalom?

Mesto Hlohovec, po dohode s Povodím Váhu Piešťany, využilo teleso hrádze a v etapách vybudovalo cyklochodník, ktorého celková dĺžka je 5,7 km. Novú trasu denne využíva množstvo ľudí. Pribudli na ňom oddychové miesta s lavičkami a dopravné značky.

V roku 2008 bola realizovaná prvá časť, od bitúnku po Svätopeterskú ulicu, tento úsek bol predĺžený smerom na Koplotovce v roku 2010, povrch hrádze po Nemocnicu s Poliklinikou (NsP) bol upravený v roku 2009, v tomto roku bol cyklochodník predĺžený smerom na Dolnú Sihoň.

Už predchádzajúce úseky, riešené úpravou koruny hrádze rieky Váh naznačili, že ľudia tieto možnosti športovania privítali a v hojnej miere využívali. Preto vypočutie prianí o dobudovanie cyklochodníka bolo už len otázkou času a finančných možností. V tomto roku sa v rozpočte mesta vyčlenili finančné prostriedky na tento účel, verejnou súťažou bol vybraný dodávateľ a v júli bola verejnosti odovzdaná časť cyklochodníka od NsP po koniec hrádze za objektom

mestskej ČOV.

Trasa predstavuje 2,2 km, počas prác boli vyrovnané nerovnosti povrchu hrádze, vysypané kamennou drvinou a bol natiahnutý asfaltový povrch. Vzhľadom na okolitú vegetáciu bol povrch pred realizáciou stavebných prác ošetrový dvojnásobným chemickým postrekom a pod kamennú drvinu bola uložená geotextília, aby sa zabránilo prerastaniu tráv a burín do konštrukcie povrchu.

Na troch miestach slúžia rozšírené priestory ako odpočinkové plochy pre cyklistov a korčuliarov, sú tu umiestnené lavičky, odpadkové koše a stojany na bicykle. V trase upravenej hrádze sú osadené otvárateľné oceľové zábrany zamedzujúce prejazd automobilov.

Cyklisti, korčuliari, bežci, chodci, ale i tí, ktorí majú radi prechádzky v okolí Váhu, určite privítajú tento nový úsek cyklochodníka. Zostáva nám iba veriť, že dopravné značky, lavičky a odpadkové koše odolajú vandalom a spoločnými silami si dokážeme ustrážiť dielo, ktorého hodnota je 122,5 tisíc eur a od júla slúži Hlohovčanom.

Zdroj:
http://www.hlohovec24.sk/clanky?extend.139909_Cyklochodnik-s-novym-usekom:-Odola-dielo-vandalom ?



Z domova.

Cyklisti jazdia po bratislavskej hrádzi podgurážení alebo Takmer 40 percent cyklistov na hrádzi nafúkalo

Z 526 cyklistov zastavených na hrádzi až 200 pred jazdou pilo alkohol.

BRATISLAVA. Z celkového počtu 526 cyklistov zastavených na hrádzi až 200 požilo pred jazdou alkohol. Každý desiaty z nich dokonca nafúkal viac ako jedno promile. Vyplýva to z prieskumu poisťovacej spoločnosti Genertel, ktorý realizovala na prelome júla a augusta.

Väčšina z nepoctivých cyklistov mala v krvi 0,3 až 0,5 promile (63 ľudí) alebo 0,5 až 0,7 promile (62 ľudí). Zákon pritom pitie alkoholu pred jazdou na bicykli zakazuje. Za nedodržanie právnej normy hrozí narušiteľom pokuta až 800 eur. Pri odmietnutí dychovej skúšky je to do 1300 eur.

Cyklisti pod vplyvom alkoholu pritom predstavujú potenciálne riziko vzniku dopravnej nehody. Len za prvých šesť mesiacov tohto roka zahynulo na cestách 13 cyklistov, čo je o šesť viac ako za prvý polrok 2011.

Témou pitia alkoholu pred jazdou na bicykli by sa mala na septembrovej schôdzi zaoberať aj Národná rada SR. Most-Híd chce totiž povoliť cyklistom 0,5 promile alkoholu v krvi. Podľa bugárovcov by to umožnilo mužom vypíť liter desaťstupňového piva či 80 ml 40-percentného destilátu.

Ženy by si mohli pred jazdou na bicykli dopriať 0,6 litra desaťstupňového piva. Minister vnútra Robert Kaliňák(Smer-SD) prirovnal tento návrh k otváraní Pandorinej skrinky.

: <http://bratislava.sme.sk/c/6503368/takmer-40-percent-cyklistov-na-hradzi-nafukalo.html#ixzz25JgiOoIK>

Chcete pozerat film? Zapedáľujte si!

Nezisková organizácia Bike LAB (pod krídlami Orbis Institute Slovakia) ponúka zaujímavé riešenia a sítě elektrický pohon zabezpečovaný prostredníctvom šliapania do pedálov bicyklov. Takýmto spôsobom sa dá počúvať hudba, pozerat kino a pod. Akurat , že v prípade kina je potrebný minimálny počet ľudí, ktorí budú ochotní šliapať do pedálov:-) V súčasnosti je to cca. 12 -16 ľudí. Projekt Bike lab sa už úspešne predstavil v minulom roku alebo tento rok na Trenčianskej Pohode 2012 ako aj pri premietaní filmu na Cyklo kine -Mágio pláž.



zdroj:orbisinstitute.sk

V Liptovskom Mikuláši (asi) skončí parkovanie na cyklistických pruhoch

Mesto Liptovský Mikuláš sa môže popýšiť funkčnými cyklistickými pruhmi. Tieto cyklistické pruhy sa vybudovali v rámci upokojenia dopravy na ceste I/18, kde sa zo štvorpruhovej cesty stala dvojpruhová a po krajoch pribudli cyklistické pruhy. Išlo o jediné riešenie na Slovensku, keď sa zúžil priestor pre autá a na úkor nich vybudoval priestor pre cyklistov.

Avšak na časti došlo neskôr k osadeniu dopravnej značky IP 15 – parkovanie so šikmým staním. Teda vozidlá parkujú s časti na chodníku a s časti na cyklopruhu. Je zaujímavé, že tieto značky sú osadené pri rodinných domoch, teda miestach kde by mal mať každý garáž vo svojom dvore.

Cyklisti sú následne nútení vozidlá obchádzať po pruhu pre vozidlá, teda cyklopruh vôbec nemôžu využívať. Takéto obchádzanie je veľmi nebezpečné, nakoľko vodič vozidla nemusí očakávať, že cyklista mu vojde do dráhy, lebo má tam svoj pruh. Takisto môžu cyklistu zranit aj dvere auta ktoré sú tiež v jazdnej dráhe vodiča.

Žiadali sme teda informáciu kto a prečo to povolil. Žiadosť o informácie sme poslali na Mestský úrad v Liptovskom Mikuláši, na Mestskú políciu v Mikuláši a ma Políciu. Reakcia bola v celku okamžitá zo všetkých strán. Mestská polícia konštatovala, že žiaľ nemá žiadne právne kroky (čo má aj pravdu) na pokutovanie alebo odstránenie vozidiel a že vie o tejto problematike.

Mesto v stanovisku informovalo, že zvolá rokovanie s dopravným inšpektorátom a pokúsi sa tento problém

vyriešiť.

Na základe nami podaných informácií podal krajské dopravný inšpektorát v Žiline žiadosť na Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie na odstránenie týchto značiek:

Citát z mailu:

Krajský dopravný inšpektorát Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Žiline vykonal dňa 26.07.2012 kontrolu Vami uvedeného stavu na ceste I/18 v Liptovskom Mikuláši. Na základe vykonanej kontroly zaslal dňa 02. 08. 2012 žiadosť na Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline o odstránenie dopravného značenia IP 15b (častočné parkovanie na chodníku) v úseku cesty I/18 km 450,050 – 450,400 v oboch smeroch.

S pozdravom kpt. Ing. Peter Olejár
V súčasnosti teda rozhoduje KÚpCDaPK v Žiline o odstránení dopravných značiek. Značky sú v súčasnosti ešte na svojom mieste, ale je veľký predpoklad, že dôjde k ich odstráneniu a teda aj k zvýšeniu bezpečného prejazdu cyklistov.



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****, Löfflerova 1, 040 01 Košice

Vložné : zadarmo (pozor počet miest je obmedzený!)

V cene vložného sú konferenčné materiály, obed (10-11. októbra).

Viac informácií ako aj online registračný formulár

nájdete na webstránke: www.cyklodoprava.sk/konferencia

10.októbra

8:00 - 9:00

Registrácia

9:00 - 9:30

Zahájenie konferencie

I.blok prednášky

9:30 -12:00

Peter Klučka

Aj ministerskí úradníci už šliapu do pedálov.

Juraj Hlatký

Cykloturistika na Slovensku v roku 2012

Andrea Štulajterová

Plánovanie nemotorovej dopravy na území mesta Banská Bystrica

Radovan Červienka

Najčastejšie chyby dopravného značenia cyklistických komunikácií

Tomáš Peciar

Posuny vnímania mestskej cyklistiky v Bratislave.

Adriana
Šebešová

BICY- Cities & Regions of Bicycles

obed

12:00 - 13:00

III.blok

13:00 - 16:00

Ladislav Findl

Cyklistika v Bratislavskom samosprávnom kraji

Martin Ždila

Slobodný cykloatlas sveta (a aj Slovenska).

Ján Kokarda

Budovanie cyklotrasy Košice – Sárospatak

Martin Krištof

RECYKEL - alebo ako úspešne recyklovať staré bicykle

Anna Kollárová

Technické podmienky - „TP Inštrukcia o dopravno – inžinierskej dokumentácii (DID)“ 1/2012 a ich aplikácia v riešeníach cyklistickej dopravy v SR.

Radoslav Jonáš

Výhody a vlastnosti cyklotrás z betónu

Sándor Tóth

Segedínska cyklistika

diskusné fóra

16:00 - 17:00

cyklodoprava

cykloturizmus

Hodnotiaci seminár **Európsky týždeň mobility v Karpatoch**

19:00

večera +
spoločenský večer

11.09.2012

9:00 - 12:00

Ladislav Rovinský

Cyklistická doprava v Európskom hlavnom meste kultúry.

Jaroslav Martinek

Nová česká cyklostratégia

Soňa Šestáková

Národná cyklostratégia v SR. Konečne!

Viera Štupáková

Skúsenosti s rozvojom cyklistiky z Prešova

Vladimír Letovanec

Generel nemotorovej dopravy v Banskej Bystrici

obed

12:00 - 13:00

Martin Halabrín

Výstupy projektu „Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky

Miroslav Kadlíček

Cyklistická doprava mesta Trnava

Ján Roháč

Monitoring cyklistickej dopravy automatickými sčítačmi Eco-Counters

Marián Gogola

Možnosti riešenia cyklistickej dopravy v dopravnom plánovaní za súčasných podmienok na Slovensku

16:00

Ukončenie konferencie



Zo sveta.

Česko bude mať nové značenie pre MTB cyklistov

Česká mountainbiková asociace (Čemba) sa rozhodla zaviesť nový systém cyklistického značenia pre tých nadšencov horskej cyklistiky, ktorí radi šantia po horách a v teréne. Cieľom MTB značenia je:

- spojiť súčasné a budúce úseky do celistvých trás atraktívnych pre terénnu cyklistiku
- Rozdeliť tieto trasy podľa obtiažnosti a uľahčiť užívateľov voľbu adekvátnej trasy.
- Označiť doteraz neoznačené trasy vhodné pre terénnu cyklistiku a rozšíriť možnosti jej prevádzkovania a v prípade potreby vytvoriť alternatívu voči frekventovaným turistickým trasám, napr. peších turistov.

Cieľom MTB značenia nie je:

- Zdvojovať pešie a cykloturistické značenie KČT. K súbehu s týmito trasami by malo dôjsť iba vo výnimočných prípadoch.

Delenie trás podľa farieb:

červená - diaľkové a kostrové trasy

modrá – regionálne trasy

zelená - lokálne miestne trasy

žltá – miestne trasy a spojky medzi ostatnými MTB trasami

zdroj:<http://www.plzenskonakole.cz/>

Pozitívny mestský cyklooznam z Kodane.

- Tomu sa hovorí pekný príklad mestskej PR. Samospráva Kodane umiestnila na jestvujúcej cyklocestičke nasledovnú tabuľu s oznamom.
- Foto: Jaime Dieppa from Citibici.es
- "Ahoj cyklisti! Už čoskoro budete môcť jazdiť na bicykli popri radnici na novej a bezpečnej cyklocestičke širokej 2,8 metra." Snáď nás raz prekvapia aj naše mestá! (samozrejme myslím pozitívne).
- zdroj: copenhagenize.com



Cyklologistika v mestách

Spojiť bicykel a logistiku a povýšiť ju na logistický systém, tak to si zaumienilo konzorcium miest z Kodane, Bruselu, Grazu, Ferrari, Londýna, Utrechtu, Cambridgu, Plovdiv, Aba Luli a odborníkov z ECF,FGM-AMOR, britskej cyklokuriárskej spoločnosti Outspoken Delivery. V rámci rovnomenného projektu Cyclelogistics chcú predstaviť využitie bicykla na mestskú logistiku a prepravu najrozličnejších vecí, ktoré by až tak nepotrebovali prepravu nákladnými automobilmi. Od projektu si jednak sľubujú zlepšenie životného prostredia ako aj efektívnejšiu mestskú logistiku.

zdroj:cyclelogistics.eu



Ich hlavné ciele možno zhrnúť nasledovne: prepraviť viac tovaru bicyklami namiesto automobilmi motivovať samosprávy aby vytvárali regulačné rámce a politiky na aplikovanie cyklologistiky a aby ju aj využívali podporiť obyvateľov, aby využívali bicykel na prepravu vecí, či už na nakupovanie alebo zábavu, a aby taktiež obchodníci poskytovali takýmto zákazníkom vhodné podmienky Testovať a analyzovať rôzne nákladné bicykle a propagovať ich rôznym cieľovým skupinám, či už fyzickým alebo právnickým osobám, samosprávam a pod.

Podľa odhadov projektu by mohla byť štvrtina tovarov prepravovaná bicyklami a ušetrila by tak verejné priestranstvá, zlepšila dopravnú premávku ako aj životné prostredie. Pritom aj u nás stretnúť niekoho kto vezie alebo ťahá na bicykli najrozličnejší tovar, nie je nič neobvyklé.



ԸՄԿԱՌՈՂԱԶՈՎ Կ ԽՐԱԶԻՑԼԻՆՎԵ, ԴՐԱՅԻՆՎԵ, ՆԻՔԻՎԵ, ՇԻՆԼԻՆՎԵ, ՇՎՈՒԼՈՎԵ, ԿՈՇԻԸՐԻՆՎԵ, ԽՆԱՑԻԿԵՅ ԽՅՔԻՐԻԸ..

நிர்மல நிர்மல நிர்மல நிர்மல நிர்மல !

Report

Chorvátsko na Bicykli 2

Prečo dva? Na to je jednoduchá odpoveď. Minulý rok sme prvý krát navštívili Chorvátsko a samozrejme na bicykli. Prešli sme od Splitu na Makarsku, vystúpili na Svätý Jure (1748 mnm) a prebicyklovali Brač. Ten výlet sa nám tak zapáčil, že sme sa do Chorvátska vybrali znova. No pre tento rok sme si vybrali ostrovy HVAR a KORČULA.



1. deň cesta tam:

Ako inak, vlakom. Nastúpili sme na vlak u nás v Detve. Následne sme prestúpili v Bratislave, vo Viedni a v Záhrebe, kde sme išli pekne vlakom. Ráno nás už čakal Split. Vlaky na seba nadväzovali. Hneď ako sme vystúpili, tak nás čakali naši

dvaja kamaráti a pokračovali sme dvojhodinovou plavbou trajektom na ostrov HVAR.

2.deň - Starý Grad

Po dorazení nás pravdaže zaujímal obchod s jedlom (a inými materiálmi).

Po posilnení sme vyrazili do mesta Stary Grad (mesto zapísané v UNESCO), kde sme sa ubytovali v kempe. Ako obyčajne, stany sme rozložili pekne pod stromami, aby sme si mohli vychutnávať pekne tieň a cikády. Tento kemp sa stal našim domovom na nasledujúce tri dni. Po vybalení sme navštívili prvú pláž.

Následne sme sa ešte vybrali troška pobicyklovať na kraj ostrova a popozerať ešte aj ďalšie malé plážičky. No na naše sklamanie od tej v meste, boli tieto pláže veľmi špinavé. Nad Starym Gradom je pekne urobená vyhládka, skade vidíte celé mesto.



3. deň – Hvar a okolie

Po vyspatí (ja neviem ako vy, ale ja sa vždy dobre vyspím v stane) sme sa dohodli na našej dnešnej cyklistickej trase. Dohoda bola navštíviť mesto HVAR. Vybrali sme si teda

okruh, kde navštívime aj ostatné mestečky a pláže na okolí. Na začiatku nás čakal pekný „stupáčik“. Poviem vám bola to dobrá rozcvička. Po ceste ako vždy sme využívali všetky tieň (a aj figovníky na oberanie). Na vrchu nás čakala pekná oddychová zóna, ako aj z peknými výhľadmi na jednotlivé strany ostrova. Potom nás čakal len nádherný zostup do mesta Hvar. Na jednotlivých trasách boli aj cyklistické značky, ktoré boli umiestnené asi po 1km. Teda stále ste vedeli kde ste. Ide o nové značenie. Dokonca nájdete na značkách či je trasa pre cestný, alebo pre horský bicykel.



V Hvare nás očarila nádherná scenéria s hradom na vrchu. Pravdaže množstvo pláží bolo tiež super. Navštívili sme teda našu tretiu pláž.

Po pozretí mesta sme sa vybrali ďalej. Čakala nás dedinka Zarače. Pravdaže tam sme tiež navštívili pláž. Zo Zarače pri



pohľade na tie majestátne Hvarske kopce nám až úsmev stárpol, keď sme si predstavili, že tade pôjdeme naspäť. No vybrali sme sa. Nakoniec to vôbec nebolo náročné, nakoľko na ceste bol tunel a teda som mohol prvý krát v živote ísť cestným tunelom na bicykli. Perfektný zážitok. Od tunela to bolo len dole kopcom do nášho Kempu. Cesta nakoniec netrvala dlho zo Zarače asi nejakých 45 minút. Celková trasa mala asi 45km.

4.deň.- čertov tunel

No aj tretí deň bolo treba bicyklovať. Tento raz nás čakala trasa do ďalšieho kútu Hvaru do oblasti za čertovým tunelom do ZAVALI. Trasa mala asi 65 km. Od Stareho Gradu vlastne len stúpate a klesáte a stúpate a stúpate. Na ceste nás však čakalo jedna zaujímavosť. Čertov tunel. Ten názov sme mu dali my. Je tam zákaz vjazdu pre bicykle. Tunel ma 2,2m na šírku a 2,5m na výšku, nie je osvetlený, vo vnútri nie je asfalt, ale len štrk a jamy. Po rozhovore s vodičmi a s cyklistami, ktorí sa vynorili z tunela sme sa



Report

rozhodli, že pôjdeme aj my ním. No poviem vám bola to jazda ako do pekla . Ale prešli sme. Po vyjdení z tunela a asi po polhodinovom predychávaní sme sa kochali už krásnou scenériou. A už sme sa spustili len dole k plážam. Na tomto okraji sme navštívili dve. Jednu v Zavalí a jednu z názvom Jagodna ktorú môžem len odporúčať. A keď poviete v bare ako ste tam prišli, tak vám aj zadarmo polejú . Po vykúpaní, popozieraní zákutí tejto strany bolo treba ísť naspäť. Tento raz sme sa dohodli, že už cez tunel nepôjdeme a že to



obídeme pekne po vrchole. A urobili sme dobre. Bola to cesta nádherných výhľadov po obidvoch stranách ostrova, keďže sa vyštveráte na vrchol Hvaru a potom idete pekne po vrchole. Uvidíte nádherné ostrovné rastlinstvo. Cesta nás zaviedla do Humacu. Cesta bola z makadamu alebo bola v pohode zjazdná pre bicykle. Z Humacu nás ešte čakalo 20 km po ceste do Stareho Gradu. Ale cesta je už len dole kopcom. Po dorazení do kempu nás už čakala narodeninová dyňa , nakoľko jeden člen výpravy oslávil svojich 28 rokov .

5 deň.- presun medzi koncami ostrova.

Ako obvykle ani tento deň sa nám nepodaril vstať skoro ráno. Však to poznáte zazvoní budík, urobíte klep a spíte ďalej. Tak to bolo aj dnes. Tento deň bol posledný v tomto kempe a čakalo nás pobalenie stanov, naloženie na bicykle a pekne cesta na druhú stranu ostrova do mesta Sučuraj. Trasa má približne 60km. Po ceste nás čakala zástavka v Jelse, kde sme sa pravdaže okúpali. Mne osobne sa pláž v Jelse páčila najviac, bola aj plytká a aj dlhá. Po návšteve informačného centra sme pokračovali ďalej smerom do Sučuraju. Inak odporúčam ak budete v Chorvátsku navštevovať informačné centrá. V každom dostanete mapu okolia zadarmo, čo celkom poteší pri orientácií. Z Jelsy do Sučuraju je asi 10 km kopec hneď na začiatku. Asi v strede sme sa rozlúčili s našimi kamarátmi, ktorý sa vrátili do Stari Gradu, lebo ďalší deň cestovali domov. Tento presun sa mi zo všetkých páčil najviac a aj vám ho odporúčam, ak sa niekedy vyberiete. Popri ceste rastú figy, či hrozno, nádherné pohľady na okolie, či milý ľudia ktorých stretnete vám dodávajú silu na cestu.



Čo sa týka dopravy na ceste musím povedať, keby bola aj na Slovensku taká, by sme mohli skákať od radosti. Vodiči sú disciplinovaní, ani jeden vás neobieha v blízkosti bicykla, ale pekne po druhej strane, tiež vás zdravia či už svetlami alebo trúbením. Radšej idú za vami, ako by sa mali tlačiť. Je to až taký nezvyk oproti Slovensku. Je to jednoducho kultúra a zvyk.

6 deň.- cesta z ostrova na ostrov

Dnes sme mali len cestovateľský deň. Hneď ráno keď sme stali okolo 10:00 sme sa okúpali na pláži v kempe na Sučuraj a o 13:00 sme vyrazili na trajekt do Drveníka. Tam sme si pekne obzreli mesto, okúpali sme sa o 19:00 sme išli pekne trajektom na Korčuľu. Bola to výletná dvojhodinová trasa. Po dorazení na ostrov Korčuľu do mesta Korčuľu už bola tma a tak len šup do kempu a prespať.



7 deň.- putovanie celým ostrovom

Tak konečne, prvý krát sa nám podarilo stať skoro ráno. Neuveriteľné však . Už o 06:30 sme boli na bicykloch a na ceste na druhú stranu ostrova na Veľkú Luku. Zatiaľ, čo jeden kamarát išiel pozrieť do mesta my sme sa pomalinkým tempom vybrali do kopcov. Korčuľu je dosť hornatý ostrov ale ako sme sa presvedčili cesta až tak nie je.



Do kopca idete tak 15km z 50 tich . Kamoša sme počkali na kopci pri jednom stánku s ovocím, kde sme sa pohostili. Tu som si všimol, že Chorváti sú neuveriteľný bordelári. Ako som videl už minulý rok, keď sme prechádzali poza hlavné prímorské cesty, kde bol samý bordel, aj tu napríklad predavač si otvoril pivo, zahodil štoplík, fľašu. Pláže mimo centra boli dosť zanedbané.



Ale späť k trase. Po posilnení a dorazené tretieho člena výpravy sme sa vybrali ďalej. Cesta nám išla celkom dobre. Ani neviem, ako a boli sme v Blate . Nie v ozajstnom, ale

Report

len v dedine Blato. A stade to už bolo len na skok do Veľkej Luky. Po príchode do mesta som potešil, lebo začal byť úpek. No po tom ako som zbadal tabuľu kemp 6 km, mi až ovisla sánka. Veru z mesta do kempu bolo ešte 6 km s toho väčšina do kopca. Teda kemp sa nenachádza priamo v meste, ale na takom cípe ostrova na vrchu. Polohu má fakt dobrú nakoľko sa nachádza na vrchu a na všetky strany máte do 1 km pláže. Je ich tam mnoho. My sme sa tam ubytovali a hneď sme pálili na jednu s nich. Mám rád takéto maličké plážičky, málo ľudí, klud. A naháňanie kraba . Večer v kempe bol úžasný, nakoľko bola jasná noc a padali hviezdy tak to bolo nádherné divadlo



8 deň.- Veľká Luka a okolie

Tento deň sme sa tiež chceli vybrať ešte bicyklovať, ale na koniec sme sa rozhodli že pôjdeme len pozrieť okolné pláže a mesto. Mesto je tiež pekné má nádherný kostol. Pláže som už opisoval. V meste nie je až taká pekná, ako v okolí toho kempu.

9 deň.- Začína cesta domov

O 13:00 sme sa pozerali na príchod nášho trajektu zo zákutia Veľkej Lúky. Našli sme maličkú pláž kde sme naň vyčkávali. Už nás čakala len trojhodinová plavba do Splitu a večerný presun domov. Split už poznáme dobre, tak sme pekne vedeli kde treba ísť. Aj tu sme ešte sa posledný raz okúpali, nakúpili zásoby a pekne nasadli na vlak smerom domov.



10 deň – Slovensko a koniec

Pomaličky sme dorážali na Slovensko. Tak ako aj cestou tam aj naspäť sme išli cez Viedeň. Večerom nás už čakala domáca strava.

Naša dovolenka dopadla výborne, navštívili sme dokopy 13 pláží, prebicyklovali 300 km, postretávali mnohých milých ľudí, nazreli do zákutí kde sa autom nedostanete. Bolo síce jedno malé zranenie, ale našťastie nie vážne. Chorvátsko na bicykli nesklamalo.



Chceli by ste predsadené stopčiarly na križovatkách?

Tak takáto bola anketová otázka pre našich čitateľov. Na našu anketovú otázku ste odpovedali nasledovne:

Respondenti boli z týchto miest: Bratislava, Trnava, Trenčín, Pezinok, Liptovský Mikuláš, Pezinok, Žilina, pričom uviedli tieto lokality.

Chceli by ste vo Vašom meste predradené stopčiarly pre cyklistov na križovatkách?

Áno 90.9 %

Nie 9.1 %

Bratislava:

- zahradnicka/karadzicova;krizna/karadzicova;legionarska/radlinskeho;zilinska/sancova
- trnavske myto;racianske myto;suche myto;safarikovo nam.;nivy"

Žilina: spanyolova-okružná,predmestská, komenského-okružná,háľková-okružná,hviezdoslavova- kálov

Pezinok:

hlavne križovatka Holubyho Jesenského, kde je výjazd od železničnej stanice

Liptovský Mikuláš: všade

Samozrejme konečne posúdenie je na odborníkoch, ale je dobré že aj samotní cyklisti vedia povedať, kde by nové úpravy potrebovali.



Zaujímajú vás informačné technológie v spojení s bicyklom. Potom si určitepozrite internetovú stránku projektu SAFECYCL.EU, ktorá približuje najrozličnejšie technológie, ktoré môžu pomôcť uľahčiť život cyklistu. O viacerých sme informovali aj v našom časopise, takže vám možno nebudú až tak neznáme.

Projekt bude mať aj konferenciu, ktorá sa uskutoční vo Viedni dňa 25.októbra, pričom vstup je zdarma.

Miesto: Planungsauskunft, Rathausstraße 14-16, 1 poschodie,miestnosť č.121 Viedeň.

Ak máte záujem zúčastniť sa konferencie, napíšte na nasledovné emaily: Zbynek Sperat (zbynek.sperat@cdv.cz) alebo (h.zoer@mobycon.nl).

POROVNÁVACIA ANALÝZA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY V BRATISLAVSKOM REGIÓNE A REGIÓNE NORDBURGENLAND

V tomto článku vám prezentuje zaujímavý príspevok študenta Bc. Michala Kollára z Univerzity Komenského, ktorý sa podujal zmapovať cyklotému vo svojej diplomovej práci, ktorý sa zapojil do súťaže o najlepšiu diplomovú prácu s cyklistickou problematikou.

Regióny Nordburgenlandu(ďalej NBGLD) a Bratislavského kraja(ďalej BSK) sa v časoch Rakúsko-Uhorskej monarchie rozvíjali spoločne. Od polovice minulého storočia sa však rozvíjali úplne nezávisle od seba, NBGLD v rámci západného – kapitalistického sveta, BSK v rámci východného – socialistického sveta. Veľa krát sme sa už stretli s porovnávaním týchto dvoch regiónov na základe viacerých charakteristík, doposiaľ sa však nikto nevenoval porovnaniu cyklistickej infraštruktúry. My, ako prví sa budeme tomu venovať v nasledujúcom článku.

V prvom rade sa budeme venovať kvantitatívnemu porovnávaniu. Celkový počet cyklotrás v BSK je takmer 2 krát vyšší ako v NBGLD. Cyklotrasy v BSK majú poväčšine tzv. úsečkový charakter, t.j. z bodu A do bodu B a naspäť. Na druhej strane, v NBGLD sa často stretávame s tzv. okružnými cyklotrasami. Priemerná dĺžka cyklotrás v NBGLD je takmer 41 km, zatiaľ čo v BSK len čosi vyše 17 km. Celkový počet km cyklotrás (k januáru 2012) nám uvádza tabuľka č. 1. Či už s MTB trasami, alebo bez nich má NBGLD, ktorý je o 300km2 menší ako BSK, podstatne viac kilometrov legálnych cyklotrás ako konkurenčný slovenský región. V NBGLD sa však často stretávame s tým, že na jeden ceste určenej

cyklistom sú vyznačené 2 a niekedy aj 3 trasy. Ak je teda cesta dlhá 10km, počet km cyklotrás sa nám zdvojnásobí, resp. strojnásobí, čím sa umelo zvyšuje celkový počet km cyklotrás (v NBGLD o 200km).

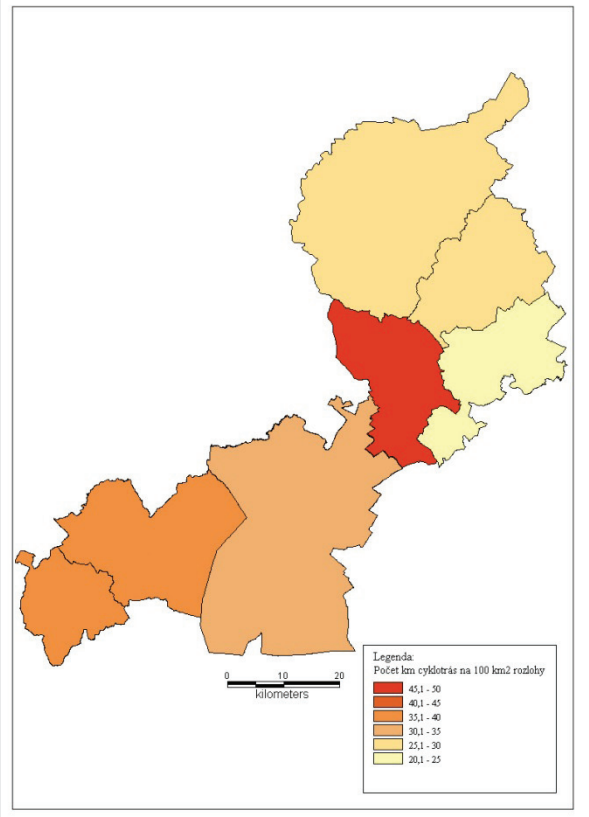
Tabuľka č. 1:

Porovnanie cyklotrás	Nordburgenland	Bratislavský kraj
Počet cyklotrás	22	40
Deklarovaný počet km cyklotrás s MTB trasami	899	683
Deklarovaný počet km cyklotrás bez MTB trás	851	567
Počet km cyklotrás bez tzv. zdvojených trás(plus MTB)	685	600
Počet km cyklotrás na 100 km ² územia	35,57	29,23
Počet km cyklotrás na 1000 obyvateľov regiónu	4,29	0,95

zdroj: Danzer – Horvath (2012), Winkowitsch (2012), Zoffmann (2011), Bridzik (2012), Findl (2012),

Ak porovnáваме hustotu cyklistickej siete na úrovni menších regiónov(vid'. mapa č.1), tak zisťujeme, že najvyššia hustotu cyklotrás nájdeme v meste Bratislava, čo je spôsobené najmä existenciou početných trás v Malých Karpatoch. Na druhej strane však v Bratislavskom okrese č.1 „Staré mesto“ cyklotrasy prakticky úplne absentujú. Po meste Bratislava ďalej nasledujú NBGLD regióny Eisenstadt a Mattersburg. Najhoršie skončil okres Senec. Ak porovnáваме počet km cyklotrás na 1000 obyvateľov(vid' mapa č.2), tak zisťujeme, že suverénnej najhoršie sa umiestnilo mesto Bratislava. Na druhej strane, najlepšie dopadol okres Neusiedl am See, najmä vďaka riedkemu osídleniu obyvateľstva a veľkému počtu km cyklotrás. Nadpriemerné hodnoty dosahujú ešte Malacky.

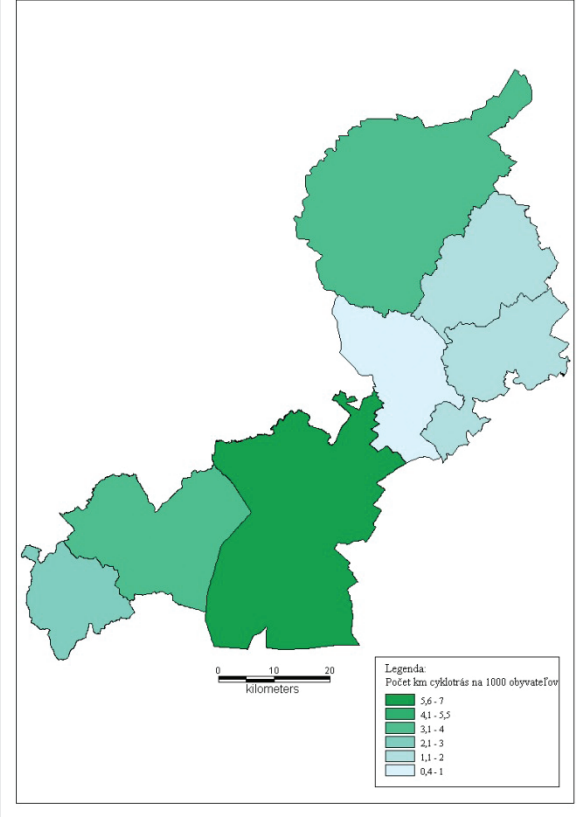
Mapa č. 1:
Počet km cyklotrás na 100 km2 rozlohy regiónu



zdroj: vlastný výskum

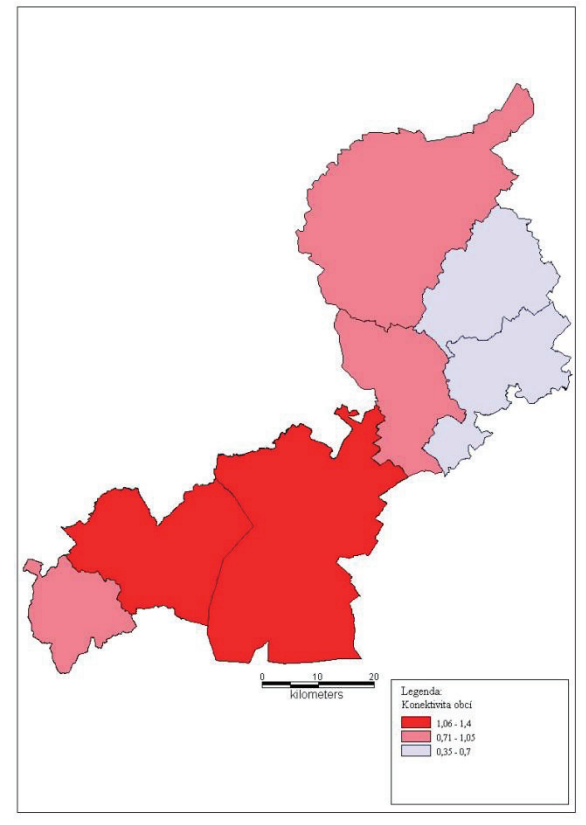
Pri porovnávaní konektivity (prepojenosti) obcí cyklotrasami najlepšie dopadli NBGLD regióny Neusiedl am See a Eisenstadt, v ktorých sú (až na pár výnimiek) prepojené takmer všetky obce. Najhoršie sa umiestnil okres Senec, jeho východná časť je nepokrytá a región považujeme za periférny. Z hľadiska infraštruktúry cyklotrás považujeme za najvyspelejší a pre cyklistiku a cyklistov najpriaznivejší región Neusiedl am See, naopak najzaostalejší a pre cyklistiku a cyklistov nie príliš priateľský je región Senec.

Mapa č.2:
Počet km cyklotrás na 1000 obyvateľov regiónu



zdroj: vlastný výskum

Mapa č.3:
Konektivita obcí cyklotrasami

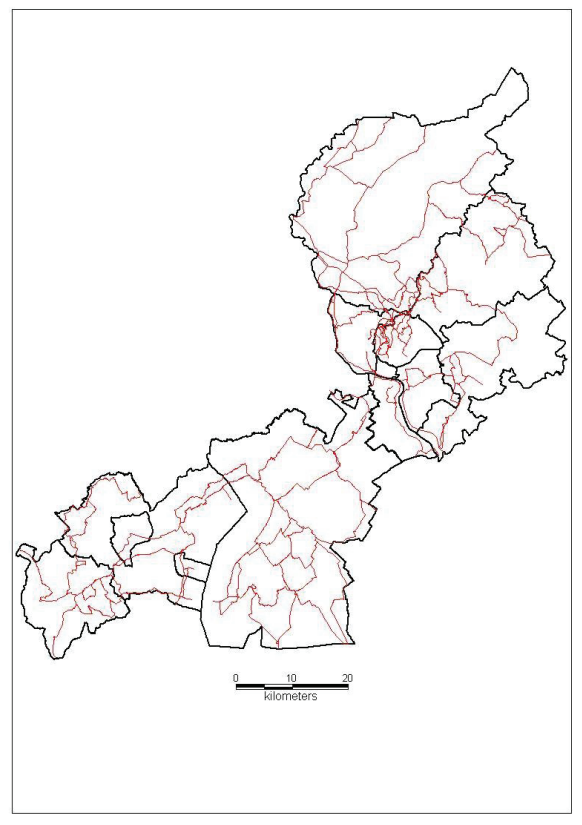


zdroj: vlastný výskum

Pri porovnaní povrchu cyklotrás zisťujeme, že v oboch regiónoch je viac ako 80% cyklotrás tvorených spevneným povrchom (asfalt, betón). Významnejší je tento podiel v NBGLD, kde to je viac ako 90% (viď graf č. 1). Pri porovnaní jednotlivých typov trás dedukujeme, že podiel cyklochodníkov je v BSK prekvapujúco vyšší ako v NBGLD. Podiel trás na účelových komunikáciách(v NBGLD sa volajú Güterwege) je v NBGLD takmer 2 krát vyšší ako v BSK(graf č.2). Graf č. 1:

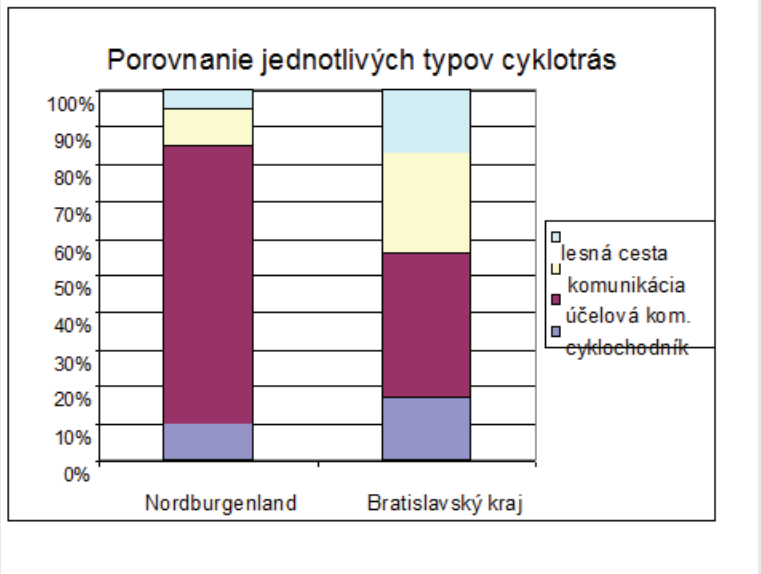
zdroj:Zoffmann (2011), Findl (2012), vlastný výskum

Mapa č.4:
Sieť cyklotrás oboch regiónov



zdroj: vlastný výskum

Graf č. 2:



zdroj:Zoffmann (2011), Findl (2012), vlastný výskum

Ak porovnáваме 95 km dlhý úsek cyklotrasy B10 (NBGLD) a 19 km dlhý úsek cyklotrasy 001a (BSK) zisťujeme, že na trase 001a úplne absentujú odpočívadlá a rozhľadne. Pri porovnaní počtu smerových tabúl konštatujeme, že na B10 sa nachádza trojnásobne viac smerových tabúl ako na trase 001a. Na informačné a náučné tabule je však bohatšia trasa 001a.(viď tabuľka č.2)

Tabuľka č. 2:
Porovnanie vybavenosti (v absolútnych číslach) najdôležitejších trás v sledovaných regiónoch

Číslo cyklotrasy	Názov cyklotrasy	Počet km	Smerové tabule	Infotabule, náučné tabule	Odpočívadlá	Rozhľadne
B10	Neusiedlersee Radwanderweg	95	109	27	26	4
001a	Dunajská cyklotrasa	19	9	8	0	0

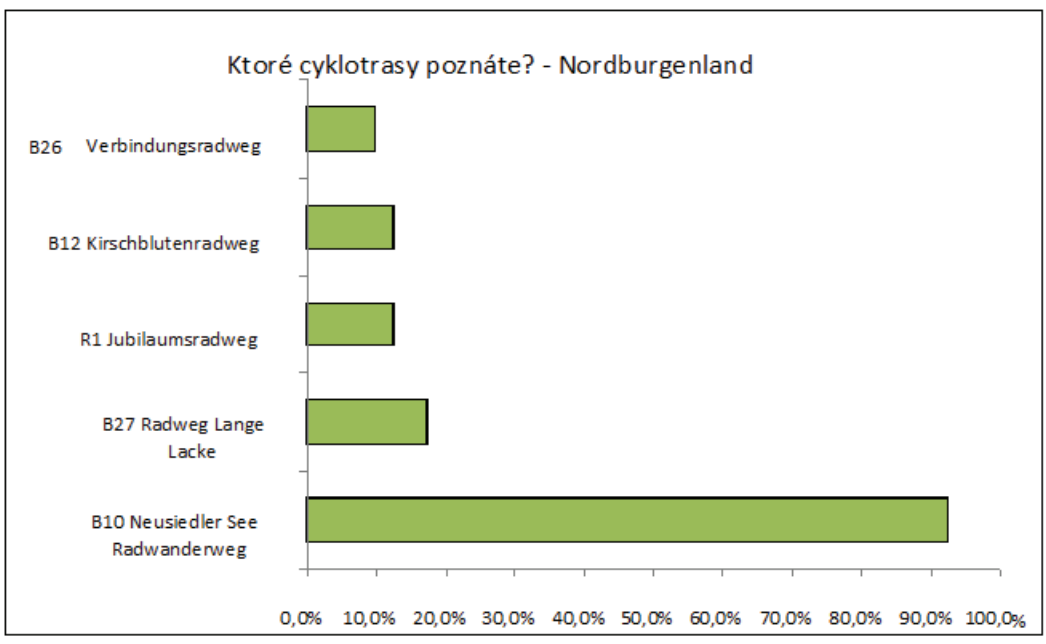
zdroj: vlastný výskum

V regiónoch sme zrealizovali aj anketu, v ktorej nás zaujímalo, že ako sú cyklisti spokojní s úrovňou cyklistickej infraštruktúry v konkrétnom regióne. Rozhovory sme zrealizovali na vzorke 80 respondentov, dotazník mal vopred určenú štruktúru. Uvedme si teraz pre nás najdôležitejšie závery vychádzajúce z prieskumu. V jednej z otázok sme sa respondentov pýtali na cyklotrasy konkrétneho regiónu, ktoré poznajú, resp. ich aspoň navštívili. S pomedzi NBGLD respondentov pozná cyklotrasu B10 Neusiedlersee Radwanderweg až 92,5% respondentov. R1 Jubiläumsradweg už niekedy absolvovalo 12,5% ľudí, rovnaké percento aj B12 Kirschblütenradweg. Najobľúbenejšia cyklotrasa z vyššie spomínaných je jednoznačne trasa B10, až 90% respondentov si to myslí.

Graf č. 3

zdroj: vlastný výskum

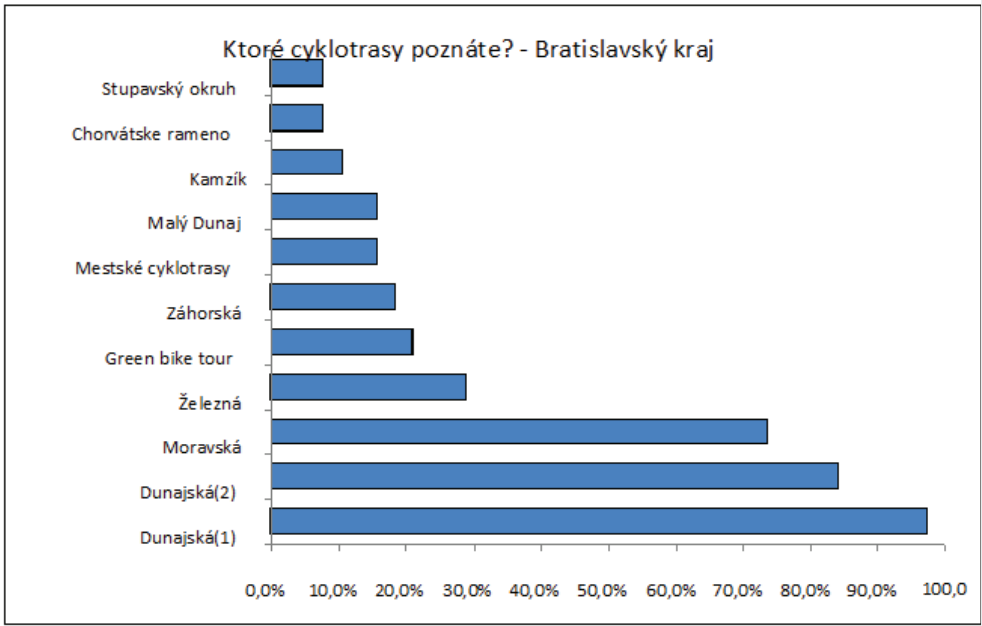
Celkovo až 97,4% anketovaných v BSK pozná Dunajskú cyklotrasu č. 001a. Na druhom mieste sa umiestnila Dunajská č. 001, ktorú uviedlo 84,2% cyklistov. Ďalej nasleduje Moravská s 73,7%. Viac ako ¼ respondentov pozná cyklotrasu na Železnej studienke. 21% už aspoň raz absolvovalo trasu s názvom Greenbike tour. Najobľúbenejšou cyklotrasou bola: Dunajská č. 001a + č. 001, nasledoval okruh Green bike s 12,5%.



Graf č. 4

zdroj: vlastný výskum

Kvalitu povrchu cyklotrás hodnotí až 57,5% NBGLD respondentov ako veľmi dobrú, ďalších 40% cyklistov zvolilo na 5 stupňovej škále číslo 2=dobrá. Dopytovaní bratislavského kraja boli celkovo priemerne spokojní(t.j. známka 3), až 50% z nich. V prípade otázky: „Ako hodnotíte kvalitu značenia cyklotrás?“ už NBGLD cyklisti neboli až takí spokojní ako v predošlej otázke, aj keď na jednej strane sa podiel veľmi spokojných respondentov zvýšil na 62,5%. Znížil sa podiel spokojných respondentov, teda známka 2 na 25%, a, naopak, vzrástol počet priemerne spokojných na 12,5%.



Tabuľka č.3:

Wie bewerten Sie die Qualität der Radwegmarkierung(Beschilderung)? – NBGLD								
		Total	Veková kategória				Pohlavie	
			<39	40-49	50-59	60<	muž	Žena
	Base unw.	40	5	9	10	16	19	21
	Base wght.	40	5	9	10	16	19	21
1 = veľmi dobre	Percent	62,5%	40,0%	44,4%	70,0%	75,0%	73,7%	52,4%
2	Percent	25,0%	40,0%	33,3%	20,0%	18,8%	26,3%	23,8%
3	Percent	12,5%	20,0%	22,2%	10,0%	6,3%		23,8%
4	Percent							
5 = veľmi zle	Percent							
SUM	Percent	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mean	Percent	1,5	1,8	1,8	1,4	1,3	1,3	1,7
Top-2-Box	Percent	87,5%	80,0%	77,8%	90,0%	93,8%	100,0%	76,2%
Bottom-2-Box	Percent							

zdroj: vlastný výskum

BSK cyklisti boli s kvalitou značenia cyklotrás podstatne menej spokojní ako s kvalitou povrchu cyklotrás. Alarmujúco nízky je počet veľmi spokojných, ktorých je len 7,5% spomedzi všetkých opýtaných. Naopak, 10% respondentov je veľmi nespokojných(t.j. známka 5)

Tabuľka č.4:

Ako hodnotíte kvalitu značenia cyklotrás? – BSK

		Total	Veková kategória			Pohlavie	
			18-29	30-49	50<	muž	Žena
	Base unw.	40	10	13	17	25	15
	Base wght.	40	10	13	17	25	15
1 = veľmi dobre	Percent	7,5%			17,6%	12,0%	
2	Percent	10,0%	20,0%	15,4%		12,0%	6,7%
3	Percent	37,5%	40,0%	46,2%	29,4%	36,0%	40,0%
4	Percent	35,0%	10,0%	38,5%	47,1%	32,0%	40,0%
5 = veľmi zle	Percent	10,0%	30,0%		5,9%	8,0%	13,3%
SUM	Percent	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mean	Percent	3,3	3,5	3,2	3,2	3,1	3,6
Top-2-Box	Percent	17,5%	20,0%	15,4%	17,6%	24,0%	6,7%
Bottom-2-Box	Percent	45,0%	40,0%	38,5%	52,9%	40,0%	53,3%

Ako pri predošlých škálových otázkach, aj pri otázke: „Ako hodnotíte vybavenosť územia?“ boli NBGLD cyklisti podstatne spokojnejší ako bratislavskí. 63,2% respondentov hodnotí vybavenosť územia veľmi dobre. Najmenej spokojní sú v tomto prípade 60-roční a starší. S vybavenosťou územia sú BSK respondenti priemerne spokojní až nespokojní. Zarážajúci je hlavne počet nespokojných cyklistov, ktorých je až 57,5%.

Prejdime teraz na otázku: „*Chýba Vám niečo z hľadiska vybavenosti územia?*“ V prípade NBGLD vzorky, 52,5% opýtaných nechýba nič. 85% BSK respondentom niečo chýba. BSK respondentom chýbajú hlavne servisy a lepšie značenie. Okrem toho im ešte chýbajú stojany na bicykle a cyklotrasy ako také.

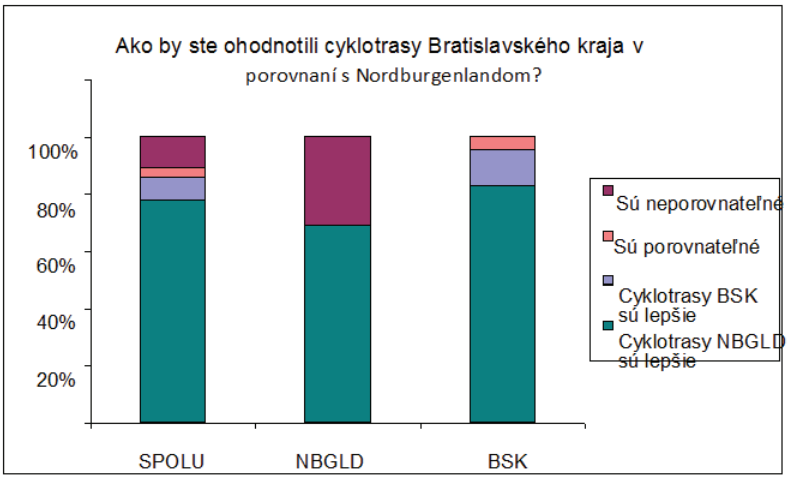
Otázku: „*Počuli ste o nejakých nových projektoch výstavby cyklotrás?*“ vyhodnocujeme len pre bratislavskú časť ankety. 85,7% respondentov si spomenulo na projekt: lávka pre cyklistov Schloss Hof – Devínska Nová Ves. 33,3% cyklistov uviedlo projekt výstavby cyklotrasy medzi Devínom a Karlovou Vsou. Okrem toho sme ešte zaznamenali odpovede: cyklopruh Košická (28,6%), Zelená Kopčianska cesta (14,3%).

Na otázku: „*Je podľa Vás propagácia (marketing) cyklistiky ako takej dostatočná?*“ odpovedali NBGLD respondenti nasledovne: 70% opýtaných si myslí, že áno, iba jeden človek zastáva názor, že nie a zvyšok sa k tejto otázke nevedel vyjadriť. V Bratislavskom kraji nám pribudla jedna možnosť odpovede a to : *áno aj nie*, túto možnosť zvolilo prekvapujúco veľa respondentov, konkrétne hovoríme o 37,5% z celkového počtu ľudí zapojených do Bratislavskej ankety. Takmer polovica respondentov, t.j. 45% sa vyjadrila, že propagácia nie je dostatočná

Prejdime na poslednú otázku nášho prieskumu: „Ako by ste ohodnotili cyklotrasy Bratislavského kraja v porovnaní s Nordburgenlandom?“ Túto otázku sme ako jedinú vyhodnocovali za oba regióny spoločne. 77,8% respondentov považuje Nordburgenlandské trasy za lepšie. Iba 8,3% opýtaných si myslí presný opak. Iba jeden respondent sa domnieva, že sú porovnateľné a 11,1% dopytovaných považuje trasy za neporovnateľné. (viď graf č. 2)

Graf č. 5:

zdroj: vlastný výskum



Na úplný záver si ukážeme ako môže byť región pozitívne a negatívne propagovaný. V tomto prípade neplatí: „*aj zlá reklama je dobrá!*“

Obrázok č. 1:
Útulňa Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 2:
Útulňa Bratislavský kraj



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 3:
Povrch cyklotrasy Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 4:
Povrch cyklotrasy Bratislavský kraj



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 5 :
Vyhliadky ako turistická atrakcia-Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 7:
Značenie cyklotrás – Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 6:
Bunkre ako turistická atrakcia-Bratislavský kraj



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 8:
(Chýbajúce) značenie cyklotrás-Bratislavský kraj



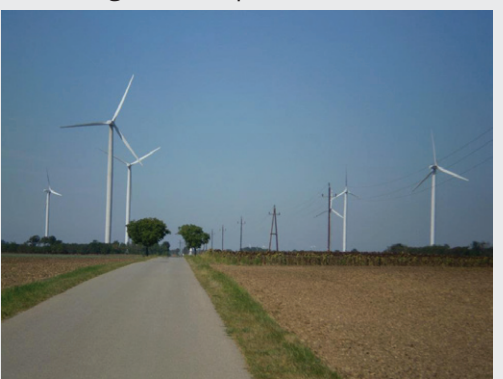
zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 9:
Odpočívadlo - Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 11:
Nordburgenland – početné veterné turbíny



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 10:
Odpočívadlo –Bratislavský kraj



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 12:
Bratislavský kraj – početné ...



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 13:
Informačná tabuľa - Nordburgenland



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 14:
Informačná tabuľa –Bratislavský kraj



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 15:
Romantické zákutia v Nordburgenlande



zdroj: vlastný výskum

Obrázok č. 16:
Romantické zákutia v Bratislavskom kraji



zdroj: vlastný výskum

Aj na Slovensku sú stanovený pomer
Intenzita – šírka komunikácie:

Jednosmerná cyklistická komunikácia

Špičková intenzita	Min. šírka komunikácie
0-150	1,00
151-750	2,50
751	3,75

Obojsmerná cyklistická komunikácia

Špičková intenzita	Min. šírka komunikácie
0-50	1,00
51-150	2,50
151	3,75

Nultý ročník cyklobrania

Cyklokuchyňa, Intergalaktická obluda a hlavne ľudia

1. deň:

Na toto obdobie veľmi horúci štvrtok strávený v práci, s dráždivým pocitom blížiaceho sa originálneho trojdňa, som zaklopila notebook a vysadla na bicykel. S heslom najprv práca a potom pláca som sa vytrtúľala z tehlových zákutí po vyprahnutom asfalte až k miestu zvanému Intergalaktická obluda. Čo to je?..... Asi najlepšie miesto, ktoré cyklorganizátori mohli vybrať.

Vedľa pestrofarebnej plechovej oblude (búde) sa mi pred očami otvoril priestor so zelenou trávčkou posedeníkom, minibaríkom, u-rampičkou. Okolo piatej poobede tam už posedávalo niekoľko rastamladíkov s pivkom a zvuk U-rampy fičal na plné obrátky.

Na tejto „roztomilej záhradke“ boli pripravené cyklo stojany už zaplnené bicyklami spomínaných návštevníkov. Na špeciálnej vyvýšenine sa tkveli opustené bicyklíky na predaj a kútik s náradím a náhradnými dielmi čakal na svoje využitie. S nesmelým pocitom a zdráhaním som vošla do tohto „cykloraja“ a spýtala sa kľúčovú otázku tam sediacich ľudí s rukami zaplatlanými snád až po lakte: „Tak čo chlapi, bude sa dnes zvärať?“

Chlapík v oranžovom tričku sa potešil, skoro až vyskočil od radosti, že jeho teoretická príprava nevyjde nazmar. Po pár osviežujúcich kofolách od sympatickej výčapníčky zo zázračnej búdky (minibar), sme si zasadli k jednému stolu a rozprávali sa o „CO2, MIG/MAG a TIG“ zväračkách. Boli sme tam asi tri devuchy a niekoľko junákov. Ja, ako nádejná zväračka, som sa radšej nič nepýtala a radšej som si obzerala na papierí nakreslené typy zvarov a spôsoby zvárania.

Po krátkych prípravách sme vyfasovali žlté kombinézy a zväračské masky. „Sekundant“ Dano nám narezal a vybrúsil skúšobné tyče, no a po niekoľkých svetielkujúcich zvaroch sme sa postupne prepracovali k dokonale hrajúcim a správne vyzerajúcim zväracím „červíčkom“. Takto sme sa dookola striedali, hecovali a fotili. Večerným výsledkom nietorých mužských vytrvalcov prvého dňa cyklobrania, bol dokonale zvar dvoch a viacerých tyčových elementov.

Po náročnej fuške sme si pochutnali na vynikajúcom vegánskom jedle (výborné Cícerové šťastie s chlebom a dvoma druhmi šalátu). *Jolana, Krivos atd...*

Počas celej akcie tu bolo k dispozícii náradie na opravu bicyklov

a aj ľudia pripravení poradiť pri oprave a údržbe bicyklov. Miestami bolo počuť zvuk cyklokolašťa, ktoré odporne pripravil a dohliadal na legálny priebeh súťaženia Miško P. a ktorým si záujemci mohli vykrútiť zaujímavé ceny.

Ako pokročil čas a a slnko už dávno zašlo, prišiel ten správny okamih na pohyblivé obrázky premietané na obludiu stenu. Filmový dokument o bajkeroch s názvom B.I.K.E. (pocitovo vybratý Filmovou komisiou Cyklobrania z veľkej konkurencie rôznych cyklofilmov) nám miestami vyrážal dych svojou autenticitou a zanietením hlavných aktérov. Anglicko-americký film o šialených gangoch - Black Label a Happy Fuck Clown Club, ktoré doslova bojujú na dvoch kolesách za lepšiu zajtrašok....hmmm.... Trošku drsný filmík na mňa, ale takto sa veci vo svete dejú a posúvajú.

V každom prípade to bol úžasný pocit sedieť v tomto teplý augustový deň vonku a spoločne nasávať atmosféru cykloobludy.

2. deň:

Pri braní sa aj ostalo, ale keďže to bol normálny piatkový pracovný deň, tak zo mňa sa obluda stala až po robote. Cyklokuchyňa však nelenila a zavarila nám na výborný veganský guláš *Jolana, Krivos atd* a na krásny hrdý tallbike. Na pomoc pri zváraní tohto kúska prišli skúsenejší zvärači, ba priam sám Maestro Deneško. Zváralo sa o 106 a dobrá vec sa podarila, lebo hneď v ten deň tento freak bike vyrazil do bratislavských ulíc.

Tak ako nám nevadili autá na ceste, tak ani škaredé počasie nám neprekazilo chuť vyraziť na dlho očakávanú Pir4tsku Critical mass. „Maska“ pod maskou, papagáj na ramene, meč z kartónu a jednooký pirát toto všetko sa zvolna rútilo ulicami Bratislavy. Účasť vcelku hútna bola navyše podporovaná vyhrávacím bicyklom a spomínaným tall bajkom. Zvuky reage a ska z cyklokuchynského sound systému selektovane Ďurim – známym aj ako Selektor špinavý trombón ako i klasiky od selektora Toma, sa s nami niesli z námestia SNP, Obchodnou ulicou, Hodžovým námestím cez Pražskú až do Obludy. Tam na nás čakal horúci vegan gulášik od Vegan Jihad šikovnic z Cyklokuchyne.

Ani sme sa nestihli dooblizovať po chutnom jedle a už na nás DJ Ichchi – najšikovnejší a najaktívnejší man v slovenskej soundsystémovej kultúre vybalil hudbičku na tancovanie. Počasie sa neumúdrilo, tak sme krepčili pod slnečníkmi. Atmosféra vonku bola neodolateľná a pozreli sme si aj vystúpenie ohňového muža zvaného KOVI. No a potom sme už boli natoľko zahriati, že sme sa aj trochu obnažili.

Náladičky teda neubúdalo, no hodín ano, a preto sme sa

presunuli zo záhrady dnu, kde nás okúzlil svojim výberom hudby sám pán Tomáš. A to ani nemusel použiť megafon. A ďalej?...., ďalej si už aj tak nikto nič nepamätá.

3. deň

Posledný deň začínal tiež v upršanom a chladnejšom móde, ale od zväračky mánie sa neupustilo a výsledkom bol tento krát cargo bike. Bicák na troch kolesách určený na prevoz rozmernejších a nespratných vecičiek.

Súčasne sa v tento deň konal kurz defenzívnej jazdy v centre mesta, takže „machri“ z cyklokoalície učili neskúsených cyklistov „ako sa na cestách nezabiť“. Ako bol spomenul autor článku v časopisu SME.

Ja som si pospala trocha dlhšie po predchádzajúcej noci a poobede som sa vychystala na závod orientačných mestských pretekov na bicykloch - Cyklobranie Alleycat.

S vedomosťou iba strohých informácií ohľadne tejto akcie som sa pripojila ku skupinke skúsených bajkerov, ktorí už netrpezlivo čakali na námestí SNP. K pomyslenej štartovacej linke sa nás nazbieralo dvanásť. Chrbtami k pomníku a pohľadom na naše bicykle položené na zemi niekoľko metrov pred nami, nás rozhodcovia odštartovali.

Samotný rozbeh a nasadenie na bicykle nám už naznačil tvoriace sa skupinky či jednotlivcov v tomto závode, v ktorom nejde len o rýchlosť a šikovnosť v bicyklovaní, ale aj o vynaliezavosť a základné vedomosti o Bratislave. Každý pretekár pred začiatkom preteku dostal miniceruzu a pokyny na papierí. Do tabuľky s očíslovanými stanoviskami bolo potrebné do prázdných miest vpísať odpovede na otázky vyplývajúcu z daného miesta. To aby bol dôkaz, že pretekár prešiel všetkými miestami medzi štartom a cieľom v intergalaktickej oblude. Prvá indícia bola všetkým jasná, takže z námestia sa vyštartovalo k Justičnému palácu, kde sa v jeho blízkosti nachádza dobre známy antikvariát. Tam nás čakali jednoduché počty 1+2+3+4+5+6+7+8+9..... a nasmerovanie na najväčší otvorený trh na Miletičovej ulici. Poniektorí sme sa tam zdržali, lebo sme nemohli nájsť stánok 122, ako sme vydedukovali z indície. Napokon sa nám to podarilo a vtedy sme už vedeli, že budeme tvoriť štvorčlennú skupinu až do cieľa. Prostredníctvom podobných indícií a úloh sme vďaka vzájomnej spolupráce našli rôzne miesta v Bratislave. Najstarší dom v oblasti zvanej 500 bytov. Cez most Apollo sme zašli do sadu Janka Kráľa a medzi znameniami zverokruhu sme hľadali to správne, kde bola umiestnená ďalšia indícia. Späť sme prešli mostom Lafranconi a popri nábreží sme si do zadania zapísali informácie z miest, ako nové futbalové ihrisko, nikdy nedostavaný bazén v blízkosti

židovského cintorína, či pamätník bratislavského poludníka Samuela Mikovíniho. Zapotili sme sa aj pri Starom evanjelickom lýceu, aby sme skladaním písmenok získali smerovanie na Pražskú ulicu až do hostinca 7. Perón. Čakal nás tam Tomáš s výberom dvoch drinkov na posilnenie. No a napokon cieľová stúpačka do obludy.

S uvítacím výkrikom „No konečne“ sme sa pripojili k ostatným závodníkom a spolocyklobraníkom, aby sme mohli spoločne zapíť túto dvojhodinovú cyklotúru. Absolútny víťaz získal bicykel, pretekári na druhom a treťom mieste sa tešili najmä z farebných a suchých cyklodresíkov, do ktorých sa hneď poprezliekali. Ale ostatní tiež neodišli na prázdno. Dokonca aj naša bandička v zoskupení štyroch cyklistov sme dostali pohár ako cenu útechy za posledné miesto v alleycat race. Jednoducho každému sa nejaká tá cykloдробnosť ušla. Ale čo neušlo určite nikomu, je vynikajúci pocit z hravého potulovania sa po meste na dvoch kolesách, ktoré zodpovedne zostavil vskutku tvorivý tím Cyklobrania: AliD, Tomáš, Vanda, Miško M. a Dano. A hlavne, vďaka alleycatu sme podaktorí objavili zaujímavé miesta v Bratislave, o ktorých sme možno ani netušili.

Unavení, ale nabití energiou sme sa pustili do vegánskych hamburgerov z Robi mäsa, ktoré nám opäť zabezpečili kamaráti z cyklokuchyne. Pri mľaskaní a popíjaní sme si pozreli výber krátkych videí s cyklo tematikou. Tieto „kráťsky“ nám svojim odborným okom povyberala Filmová komisia Cyklobrania. Pravdu povediac pre mňa toto premietanie bolo zaujímavejšie a zábavnejšie ako dlhý film o cyklogangoch. S predpokladom nastávajúcej tancovačky sme sa popresúvali do vnútra. Na programe bola živá kapela z Trnavy - Wilderness, ktorá mňa osobne k tancovaniu neurvala, ale poniektorí sa vyzvrtali. Plánovaný DJ na samotný záver sa nekonal, ale v podstate sme už všetci boli unavení a vyštavení, že sme sa postupne povytáčali každý svojou cyklocestičkou domov. Myslím, že nultý ročník cyklobrania nebol vôbec nultý, lebo celé tri dni bol na jedničku. ;) Ďakujeme!



Cyklokonferencia v TRNAVE

Bolo to klasické letné ráno. Kalendár ukazoval stred 5. septembra. Bol čas na Verejnú konferenciu o cyklistickej doprave v meste Trnava. Dopravným prostriedkom, ktorým som sa dostavil na radnicu bol samozrejme bicykel. Príjemné prekvapenie v podobe stojanov na bicykle v areáli mestskej radnice bol iba začiatok. Začínalo sa o deviatej, no podľa módy sa meškalo pätnásť minút. Dress code som neuhádol a tak som hájil tričkovú komunitu v záplave košiel, no to nie je vôbec dôležité. Zastúpenie bolo veľmi pestré, od cyklistických aktivistov z občianskych združení, uvedomelých občanov - cyklistov, cez mestských úradníkov a poslancov až po policajtov a pánov z ministerstva.

Po pohodlnom usadení sa v kreslách pre poslancov to vypuklo pár slovami Tomáša Peciara, člena Cyklokoalície z Bratislavy a zároveň spoluorganizátora. Nasledoval prvý príspevok v podaní Miroslava Kadlíčka z Mestského úradu Trnava. Oboznámil nás so všetkými typmi cyklotrás v Trnave. S existujúcimi, s naprojektovanými, s potenciálnymi či navrhovanými. Jedným z hlavných bodov bolo spojenie okrajových častí Trnavy s centrom, za účelom rozvoja cyklistiky a cykoturistiky. Spomenul aj koncepcie rozvoja, zhodnotil ich aj z finančnej stránky a dal nám do pozornosti výskum z roku 2007, v ktorom majú bicyklisti pri percentuálnom zastúpení všetkých dopravných prostriedkov veľmi pekné číslo 7%. Dnes je to pravdepodobne ešte viac.

V rámci prvého bloku pokračoval pán Peter Klučka z ministerstva dopravy. Prezentáciou nám načrtol pripravovaný návrh Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykoturistiky na Slovensku. Hlavnými bodmi stratégie sú Legislatíva, Infraštruktúra, Financovanie a Osveta. Hoci je zameraná na cyklistov a pre cyklistov, jej cieľom je zrovnoprávniť všetkých účastníkov cestnej premávky a oslabiť hegemoniu áut a automobilovej dopravy na slovenských cestách. Predpokladaný dátum



predloženia vláde Slovenskej republiky je jar 2013 a dôležitým faktorom je, že nejde o nejaký úradnícky výmysel, ale o dielo, pripravené v spolupráci s ľuďmi z praxe (odborníci, aktivisti, cyklisti).

Nasledoval tzv. Coffee break, keď si mohli účastníci vychutnať občerstvenie od sponzora - "4 friends chocolate and coffee." V jeho rámci nás samozrejme opustili fajčiari, ktorí sa socializovali vonku, no i tak to bol priestor na vzájomné zoznámenie a konverzáciu.

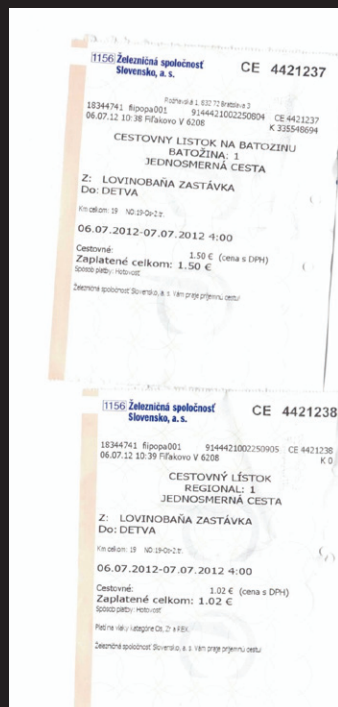
Po prestávke sa slova ujali Tomáš Peciar, Daniel Ďuriš a Vera Kiseľová z cyklokoalície, ktorí nám ukázali ako vyzerá mestská cyklistika vo svete, plus pridali svoje postrehy, návrhy a pripomienky z Trnavy. Účelne nám predstavili koncept "šťastného človeka" a čo všetko by malo fungovať, aby boli ľudia šťastní. V rámci konceptu spomenul dôležité faktory, ako budovanie cyklotrás a zároveň aj stojanov, organizovanie cyklistických jžd mestom za účelom pripomenutia sa, zavedenie tzv. Bikesharingu, čo je požičiavanie mestských bicyklov, obmedzenie rýchlosti áut na 30, dokonca až na kacír-

skych 20 km/h, či v neposlednom rade správne vedená osvetová PR kampaň na podporu a rozvoj.

Ich príspevok voľne prešiel do plánovanej otvorenej diskusie, v rámci ktorej bol spomenutý aj jeden z najväčších problémov cyklistiky v Trnave - krádeže bicyklov. Je známy fakt, že ľudia majú bicykle, no boja sa na nich jazdiť, aby si ich po uzamknutí a spustení z očí ešte našli. V neprospech ľudí hovorí aj fakt, že dosiahnuteľnosť zlodějov bicyklov a návratnosť ukradených bicyklov je takmer nulová. Padol zaujímavý návrh, že by sa malo legislatívne zaviesť to, čo sa stalo pri kukurici. Za krádež dvoch kláskov z poľa môžete sedieť dva roky. K slovu sa dostali aj páni policajti, ktorí zhodnotili svoju účasť na konferencii kladne, no poukázali na to, že majú legislatívne zviazané ruky a robia iba to, čo im je prikázané. Občania sa sťažovali na nebezpečie, ktoré číha na cestách, a najmä na nedisciplinovaných vodičov áut a nebezpečné úseky trnavských ulíc.

To bol koniec konferencie, ktorá bude mať určite svoje pokračovanie, i keď možno v menej formálnom duchu. Spojenie všetkých zložiek - verejnosť, samospráva, polícia, ministerstvo - by mohlo napomôcť k ďalšiemu dialógu a spoločnému rozvoju cyklistiky a riešeniu pridružených problémov. Úplným záverom bol o 19. hodine organizovaný Bercajgel, ktorý bol svojou rekordnou účasťou pomyselnou čerešničkou na plodnom dni pre cyklistiku. Ďakujeme organizátorom Bronco n.o. a OZ Cyklokoalícia.

Autor clanku: Patrik Hudák



Vedeli ste že u nás môže byť lístok na bicykel drahší ako lístok na vlak:

Foto: Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 9 Rok 2012 Ročník III Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli 

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