

Cyklistická DOPRAVA

F A m i l y



Pedál.

Tak už to máme čierne na bielom. Cyklopriemysel vyprodukuje benefity v ekonomickom vyhodnotený vyše 200 miliárd euro za rok. Tak na takéto zaujímavé výpočty prišli vedci z ECF. Bolo by dobré, keby si tieto čísla osvojili aj naši zodpovední, ktorí sa práve radi oháňajú ekonomickými číslami a štatistikami. Prinášame vám opäť zaujímavé číslo, v ktorom nájdete už aj konkrétny program na konferenciu cyklistická doprava, ktorá bude 25-26.9. v Žiline. Takže, kto nie je prihlásený, nech sa prihlási, počet voľných miest je už veľmi málo.

Príjemné čítanie.

S pozdravom.
Marián Gogola/redakcia



Obsah.

Správy z domova. (Trnava, Žilina, Košice, Prešov, Sereď, Banská Bystrica)

Správy zo sveta. (Portland, Čína, Kodaň, Zürich)

Po Chorvátsku na bicykli po tretie .

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2013 v Žiline.

S eleganciou na bicykli.

Cyklobájka –Bicykel na háku

Používanie reflexných prvkov a prilby v krajinách EÚ

Cyklorada

Foto mesiaca

Z domova.

Nové cyklotrasy prepoja Trnavský a Juhomoravský kraj

Skalica 18. augusta (TASR) – V Skalici otvoria dve nové cyklotrasy. Milovníci bicyklovania sa na ne po prvý raz vydajú v utorok 20. augusta o 10. hodine od Mondokovho križa. Prvá, 1,744 kilometra dlhá trasa smeruje do rekreačnej oblasti Mlýnky a druhá viac ako 4,5 kilometra dlhá trasa zasa do Zlatníckej doliny. Výstavba oboch cyklistických chodníkov je v rámci projektu Cyklotrasy bez hraníc. Jeho súčasťou má byť aj vybudovanie ďalších dvoch trás vedúcich do rekreačnej oblasti Radějov a k Baťovmu kanálu v Českej republike. Celkové náklady projektu predstavujú sumu viac ako 875.000 eur. Vyše 744.000 eur sa mestu podarilo získať z Programu cezhraničnej spolupráce SR – ČR na roky 2007 až 2013.

Ako sa uvádza v projekte, jeho hlavným cieľom je zlepšenie cezhraničnej spolupráce a zvýšenie dostupnosti a napojenia prihraničného regiónu na už jestvujúcu sieť cyklotrás a budovanie nových cyklistických chodníkov.

„Ide o zvýšenie atraktivity územia pre rozvoj turizmu, obslužnosti a bezpečnosti obyvateľov žijúcich v prihraničnom regióne. Zároveň sa zlepší prepojenosť Trnavského a Juhomoravského kraja,“ uvádza sa v projekte.

<http://www.24hod.sk/nove-cyklotrasy-prepoja-trnavsky-a-juhomoravsky-kraj-cl240304.html>

Cyklotrasu Strečno – Budatín opäť podporí Kia

Žilinský samosprávny kraj (ŽSK) a spoločnosť Kia Motors Slovakia pokračujú v spolupráci v oblasti budovania nových a obnovy existujúcich cyklistických chodníkov. Nadviazali tak na doterajšie úspešné partnerstvo, ktoré spečatili vlani v septembri podpisom deklarácie o spolupráci. Automobilová spoločnosť poskytla v minulom roku župe finančnú podporu vo výške 100-tisíc eur, vďaka ktorej sa podarilo vybudovať cyklistický chodník v rámci projektu „Cyklotrasa Hrad Budatín – Hrad Strečno: Trasa A“.

Cyklisti na horských bicykloch tak už od mája využívajú novú, približne päťkilometrovú cyklotrasu medzi Vodným dielom Žilina a Budatínskym hradom. Na trase bola osadená lávka cez biokoridor, pribudli odpočívadlá, lavičky a stojany na bicykle. V júni sa na spomínanom úseku označili všetky križovatky a rázcestia, aby sa na nej mohol cyklista spoľahlivo orientovať. Trasa má tak nadštandardnú hustotu prvkov cykloturistickej orientácie a po dokončení má ambíciu zaradiť sa k najkrajším cyklotrasám na Slovensku. Žilinskej župe sa tiež podarilo so súhlasom Krajského pamiatkového úradu v Žiline vyznačiť samostatný chodník určený pre cyklistov priamo na území Budatínského parku. Doteraz v ňom platil prísny zákaz vstupu s bicyklami, po novom je cyklistom umožnený peší prechod cez park, pričom svoje bicykle pretlačia vyhradeným a označeným chodníkom.

„Teší ma, že spolupráca so spoločnosťou Kia pokračuje i v tomto roku. V týchto dňoch sme získali od automobilky ďalších 50-tisíc eur, ktoré budú využité na ďalšiu etapu budovania cyklotrasy. Už v auguste pokračuje projekt výstavbou ďalšieho strategického napojenia úseku na Vodné dielo Žilina v časti Hydrouzol. Aktuálne prebieha výstavba na Budatínskom moste, ktorá cyklistom zabezpečí bezkolízne napojenie na existujúci cyklochodník na cestnom moste a budú tak môcť pokračovať v smere do centra mesta alebo sa vrátiť na Vodné dielo po ľavom brehu Váhu. Verím, že sa nám do

roku 2016 podarí cyklisticky prepojiť hrady Budatín a Strečno,“ uviedol žilinský župan Juraj Blanár.

<http://www.zilinadnes.sk/spravodajstvo/cyklotrasu-strecno-budatin-opat-podpori-kia>

Menšia vojna medzi cyklistami a chodcami

Na turistickom chodníku, ktorý spája Čermel a Alpinku, bude po troch rokoch opäť platiť zákaz vjazdu cyklistom. Tí sa bránia, že pre neprispôsobivých cyklistov musia „trpieť“ aj tí ohľaduplní.

Ťažnosti chodcov, ktorých ohrozujú cyklisti obľubujúci rýchlu a nebezpečnú jazdu dole kopcom z Alpinky na Čermel, neustále pribúdajú. Výsledkom bude opätovné osadenie značky, ktorá zakazuje vstup na lesný chodník. Cieľom je zamedziť prístup cyklistom, ktorí svojou nebezpečnou jazdou ohrozovali chodcov, a to najmä mamičky s deťmi.

„Chodievam sem na prechádzky so synom pravidelne každý víkend. Tento turistický chodník je veľmi populárny, stretávame tu na prechádzkach dôchodcov, mladé páry, bežcov aj cyklistov. Už neraz sa stalo, že cyklista na poslednú chvíľu zabrzdil pred chodcom, ktorého v tej rýchlosti skoro nevidel. Viem si predstaviť, že takto by mohlo dôjsť aj k nejakému zraneniu,“ povedala Emília Hlochová (35). Na uzavretie chodníka pre cyklistov reagovala: „Som zvedavá, či to budú rešpektovať.“ Chodník by mali kontrolovať príslušníci lesnej stráže, ktorí budú dohliadať na dodržiavanie obnoveného zákazu.

Cyklistom sa samozrejme tento zákaz nepáči a tvrdia, že ak ho už chcú zaviesť, nech platí len smerom dole z Alpinky na Čermel. Zároveň podotýkajú, že chodci často krát zaberajú cyklistický chodník, či už v meste, alebo na Hlavnej ulici.

„Chodci sa v meste správajú rovnako neohľaduplne ako niektorí cyklisti na turistickej trase. Bez obzretia

prechádzajú po cyklistickom chodníku, ktorý je riadne vyznačený. Keď je v meste veľa ľudí, tak je takmer nemožné sa im vyhýbať a kľučkovať pomedzi nich. Možno by tam mohli dať zákaz vstupu chodcom na cyklistický chodník,“ poznamenal Oliver Koval' (29). <http://www.kosicelive.sk/mensia-vojna-medzi-cyklistami-a-chodcami/>

Ministerstvo dopravy podporí cez granty cykloprojekty v hodnote 278-tisíc eur

Bratislava (28. augusta 2013) – Až 28 projektov na rozvoj cyklistickej dopravy predložili záujemcovia na ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Na svoj projekt môžu od rezortu dopravy získať maximálne 20-tisíc eur a celkovo bude v rámci tejto výzvy rozdelených takmer 278-tisíc eur.

„Peniaze investované do nových cyklotrás alebo zariadení pre cyklistov, pomôžu zlepšiť situáciu v doprave zároveň, však aj podporia rozvoj cestovného ruchu,“ povedal hovorca ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) Martin Kóňa.

Už do konca roka na Slovensku pribudnú nové cyklochodníky, zmodernizujú sa existujúce cyklocesty a budú sa budovať aj moderné cyklopointy. Medzi projektmi, ktoré sa aktuálne na ministerstve posudzujú, je aj vybudovanie „rest pointu“ na turistickej trase Eurovelo 13. Predbežne sa uvažuje o jeho umiestnení niekde v širšom centre Bratislavy. O grant sa uchádza napríklad aj projekt obnovy a prípravy cyklotrás v západnej časti Euroregiónu Slaná – Rimava. Za

Z domova.

peniaze z MDVRR by sa mohol podporiť aj projekt na bratislavskej hlavnej stanici, kde by mal vzniknúť nový „lock point“.

Po jeho dokončení si už budú môcť cyklisti zamknúť svoj bicykel na hlavnej železničnej stanici bez toho, aby sa obávali o jeho bezpečnosť. Všetky prihlásené projekty sa aktuálne na MDVRR vyhodnocujú a po ich schválení by sa pridelené peniaze mali preinvestovať ešte do konca tohto roku.

Martin Kóna
hovorca Ministerstva dopravy,
výstavby a regionálneho rozvoja SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
t.č.: + 421 918 825 059
mail: martin.kona@mindop.sk

Košický kraj má všetky
cyklotrasy pokope v
publikácii



Publikácia “Cyklotrasy v Košickom kraji” je vydaná za účelom vytvorenia komplexného prehľadu cykloturistických trás, ktoré sa nachádzali na území Košického samosprávneho kraja ku koncu roku 2011.

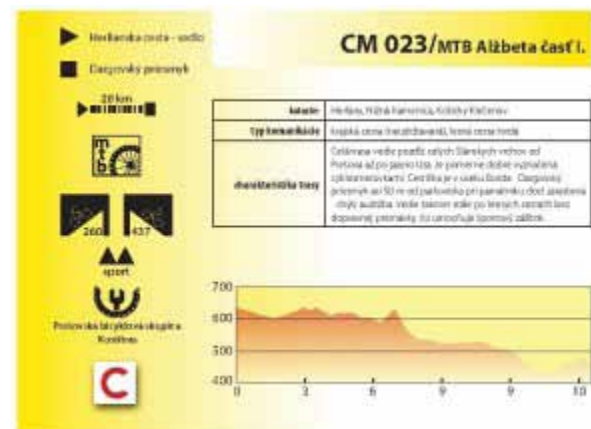
Brožúrka obsahuje nasledujúce informácie:

1. Metodika získavania informácií
- Teda ako sa jednotlivé cyklotrasy tvoria;
2. Cyklotrasy v Košickom kraji

Rozdelené podľa jednotlivých oblastí :

ABOV

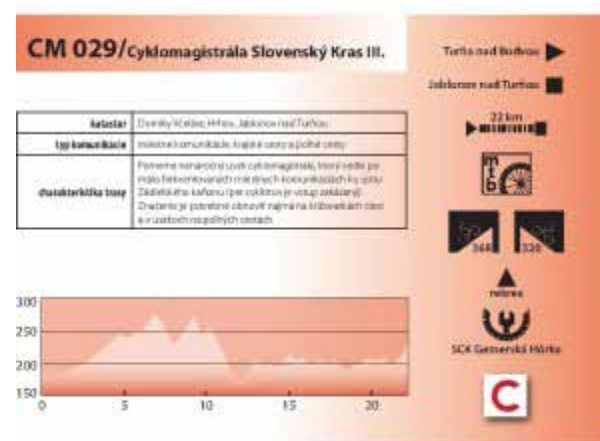
V regióne bolo zistených celkom 10 oficiálne značených cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 223,5 kilometrov. Hlavnú os tvoria magistrály CM 023 MTB Alžbeta – horská trasa vedená po hrebeni Slanských vrchov a CM 039 Hornádska cyklomagistrála – vedená údolím v tesnej blízkosti rieky Hornád. Abov je historicky bohaté územie, cez ktoré od staroveku prechádzali obchodné cesty. Hlavnou geografickou charakteristikou je Košická kotlina, ktorú obklopujú okolité pohoria. Na východe sa zo severu tiahnu Slanské vrchy a na západe Volovské vrchy. Väčšina sídiel sa sústreďuje okolo riek Hornád a Torysa. V Above sú zriaďovateľmi cykloturistických trás Mestské lesy Košice, KST KRTKO Košice, OZ Sosna, Mikroregión Hornád a Prešovská bicyklová skupina Kostitras. Cyklotrasy v regióne sú určené pre rôznych užívateľov, prevládajú trasy pre horské bicykle a športovo zdatnejších cyklistov.



GEMER

V regióne bolo identifikovaných celkovo 16 cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 433,5 km. Takmer polovicu z nich tvorí jediná cyklomagistrála CM 029 Slovenský kras, ktorá sa snaží prepojiť všetky lokality v okolí Národného parku Slovenský kras jednou trasou. Vytvára tak zvláštnu slučku, ktorá sa na niektorých miestach pretína ako križovatka sama so sebou, čo môže byť pre návštevníka mätúce (červené smerové značenie smeruje do všetkých strán). Všetky cykloturistické trasy vedú po existujúcich komunikáciách, pričom v mnohých prípadoch kopírujú hlavné cesty 1. a 2. triedy. Takmer výlučným správcom cyklotrás je SCK Gemerská Hôrka. Hlavnou charakteristikou oblasti sú krasové planiny, ktoré sa dvíhajú nad okolitým terénom. Žiaľ priamo cez tieto náhorné plošiny nie je vedená žiadna cyklotrasa. Na území sa nachádza viacero zaujímavých kultúrno - historických pamiatok, ktoré sa radia ku gotickému slohu a v ich okolí vedú cyklotrasy. Medzi najväčšie atrakcie však patria krasové jaskyne, zaradené do dedičstva UNESCO a to predovšetkým Ochtinská aragonitová jaskyňa, Gombasecká jaskyňa a jaskyňa Domica. Na Gemeri

prevažujú cyklotrasy, ktoré sú určené športovým cyklistom na trekingových bicykloch.

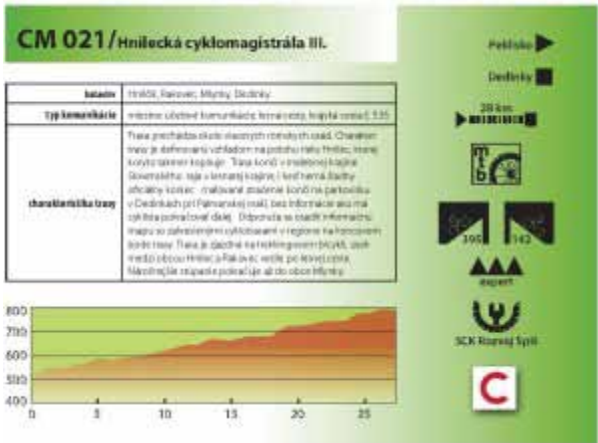


SPIŠ

V regióne Spiš bolo zistených 24 oficiálne značených cyklotrás s celkovou dĺžkou takmer 400 kilometrov. Z toho hlavnú kostru tvoria národné cyklomagistrály CM014 Spišská a CM021 Hnilecká. Do územia veľmi okrajovo (v dĺžke cca 2 km) zasahuje aj Hornádska cyklomagistrála CM 034 v katastri obce Hrabušice. Väčšina cykloturistických trás je v správe združenia Rozvoj Spiš. Cez územie prechádza úsek medzinárodnej Karpatskej cyklistickej cesty v dĺžke 45 km (Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Ukrajina a Poľsko), na ktorej absentuje smerové značenie a bolo by vhodné jeho doplnenie. Trasa je v správe Prešovskej bicyklovej skupiny Kostitras. Trasy vedú výlučne po existujúcich komunikáciách rôzneho charakteru – od ciest v správe kraja, cez miestne komunikácie, až po lesné účelové cesty. Značenie na trasách v správe Rozvoj Spiša je dobré, doplnková turistická vybavenosť je veľmi nízka, rovnako ako aj malý počet informačných panelov, ktoré by umožnili návštevníkovi lepšiu orientáciu v regióne.

Z domova.

Spíš charakterizuje predovšetkým Národný Park Slovenský raj, cez ktorý vedie celkovo 10 cyklotrás, väčšina je situovaná do ochranného pásma národného parku. Sú určené predovšetkým pre športovo zdatných cyklistov na horských bicykloch, čo platí pre väčšinu cyklotrás v regióne.



ZEMPLÍN

V regióne Zemplín bolo identifikovaných celkovo 11 cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 250 kilometrov. Základnú kostru siete cyklotrás tvorí Dolnozemplínska cyklomagistrála CM 017, ktorá v súčasnosti končí v Tokajskej oblasti. V tejto lokalite sa nachádza aj najvyššia koncentrácia cyklotrás. Región je charakteristický predovšetkým riekami tečúcimi cez Východoslovenskú nížinu, ktorá tvorí väčšinu územia Zemplínu. Takmer všetky cyklotrasy sa tejto rovine „vyhýbajú“ a vedú po členitom teréne okrajových pohorí Zemplínske vrchy a Vihorlat. Cyklotrasy prechádzajú po existujúcich komunikáciách s nízkou intenzitou cestnej premávky, prevažujú cyklotrasy pre priemerne zdatných cyklistov, vhodné aj pre rodiny

s deťmi. Na väčšinu trás je odporúčaný trekingový bicykel. Región Dolného Zemplína je známy predovšetkým vďaka stredisku vodných športov Zemplínska Šírava, Medzibodrožie a Tokajskej vínnej oblasti. Pre návštevníkov je lákavá tematicky ladená regionálna cyklotrasa po Vihorlatských úzkokoľajkách, ktorá prevádza návštevníka po menej známych lokalitách územia so zaujímavým technicko – historickým kontextom.



Každý kraj obsahuje cyklotrasy aj so všetkými popismi ako je prevýšenie, klesanie, typ komunikácie, aký účel cesty atď.

PUBLIKÁCIA JE ZADARMO A nájdete ju na nasledovnom linku: http://web.vucke.sk/files/cestovny_ruch/cyklotrasyksk_2013.pdf

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2013.

- V dňoch 25.-26.septembra 2013 budú všetky cyklotrasy viesť do Žiliny. Uskutoční
- sa tam totiž už 5. Ročník konferencie Cyklistická doprava. Konferencia je bezplatná a budú na nej prezentované veľmi zaujímavé témy, či už z riešenia cykloinfraštruktúry, cykloturistiky, technológií ako aj systematickej politiky. Je určená, či už dopravným projektantom, inžinierom, policajtom, úradníkom ako aj aktivistom a akademickej obci.
- Zaregistrovať sa môžete na www.cyklodoprava.sk. Pozor počet miest je obmedzený!

Kedy: 25 a 26 septembra 2013

Miesto: bude ešte upresnené.

Účasť na konferencii je bezplatná, avšak je limitovaná cca. 100 miestami.

V prípade, že sa chcete podeliť o nové prístupy, riešenia, ste vítaní registrovať sa aj ako prednášateľ.

Na registráciu môžete využiť nasledujúci online registračný formulár.

25.9		1. deň konferencie	
8:00 -9:00		registrácia účastníkov	
9:00- 9:30		privítanie účastníkov zahájenie konferencie	
9:30 - 12:00			
	Klučka	Peter (MD)	Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike - plnenie opatrení
	Martinek	Jaroslav (CDV)	Česko šlape a jede!
	Červienka	Radovan (Dopravoprojekt)	Technický predpis - cyklistické komunikácie
		prestávka	
	Krištof	Martin (OZ MULICA)	Participácia občanov na zlepšovni podmienok pre nemotorovú dopravu
	Peciar	Tomáš (OZ Cyklokoalícia)	Ako sme rozbicyklovali Bratislavu
12:00 - 13:00	obed		
13:00 -15:00			
	Roháč	Ján (Nadácia Ekopolis)	Skúsenosti s automatickým sčítaním cyklistov
	Piroh	Jaroslav (3dmodel)	Zobrazenie oficiálnych cyklistických trás v 3D .
	Čeman	Štefan (Ebike)	Ebike a jeho využitie v doprave
	Víšek	Jozef (OZ MULICA)	Štúdia plošného riešenia cyklodopravy na sídlisku Vlčince III v Žiline
			Plány trvalo udržateľnej mobility a cyklistická doprava - skúsenosti z projektov ADVANCE a ENDURANCE.
	Sitányiová	Dana (Žilinská univerzita)	Prínos projektu CentralMeetbike pre mesto Žilina
	Slebodník	Luboš (Mesto Žilina)	
15:00 - 15:30		prestávka	
15:30 -16:00		Predstavenie regionálnych cyklokoordinátorov	Matej Tinka,Ladislav Findl,Andrea Šebešová
16:00 - 18:00		Návšteva Cyklodielne Recykel + cykloHotspots (workshop)	Návšteva cyklodielne,kde sa zo starých bicyklov stávajú nové, ako aj prhliadka riešení cykloinfraštruktúry v Žiline s diskusiou možného riešenia
18:00 - 20:00	večera+diskusia		

		2.deň konferencie	
26.9.2013			
9:00 - 12:00	Cykloturistika		
	Hlatký	Juraj (Slovenský cykloklub)	Novinky v oblasti cykloturistiky za rok 2013.
		Ladislav (Bratislavský samosprávny kraj)	Cyklotrasy v Bratislavskom samosprávnom kraji
	Findl	Ján (Nadácia Ekopolis)	EuroVelo 13 Cesta Železnej opony
	Roháč		
		prestávka	
	Modranský	Marek (SAD Zvolen)	Rozvoj ekologickej dopravy vo vzťahu k verejnej doprave.
	Červienka	Radovan (Dopravoprojekt)	Dopravné značenie v oblasti cyklistickej dopravy
12:00 - 13:00	obed		
			Pritiahnu nám nové cyklocestičky nových cyklistov? Možnosti modelovania a prognózovania cyklistickej dopravy.
13:00 - 15:00	Gogola	Marián (Žilinská univerzita)	Prešov pre cyklistov - plánovanie a propagácia cyklistickej dopravy v Prešove
	Štupáková	Viera (OZ Kostitras)	
		prestávka	
	Bolo	Martin (VÚD)	Mapovanie cyklistickej infraštruktúry na Slovensku
	Heglasová	Andrea (Žilinský samosprávny kraj)	BikeKIA-tvorme spolu krajinu cyklistov!

Sprievodné akcie	cyklosčítač	návšteva lokality cyklosčítača a ukážka dát
	požičanie bicyklov	počas konferencie bude k dispozícií obmedzený počet bicyklov a ebicyklov na požičanie
	Žilina hot spots - workshop	dobré a kontroverzné príklady riešenia cyklodopravy v Žiline
		Hlboká cesta (vyústenie, úprava povrchu)
		nové cyklostojany
		prepojenie V10 a H3 - ul.Sv.Cyrila a Metóda
		cyklotrasa do kopca V6
		ul.Vysokoškolákov
		Bulvár - pruhy na chodníkoch
		nám.A.Hlinku - cyklistom vstup voľný
		Vodné dielo Žilina
	cyklofilmy	premietanie počas prestávok
		Zmena programu vyhradená!

Z domova.

Pešia zóna v Banskej Bystrici je otvorená cyklistom

Mesto Banská Bystrica pokračuje v podporovaní cyklistických aktivít. Generel cyklistickej dopravy, cyklistické stanovište, alebo nová cyklistická jednosmerka (recenzia bude uvedená v novom čísle časopisu Cyklistická doprava). Aj tieto cyklistické opatrenia boli prijaté mestom v priebehu jedného roka. Mesto však pokračuje a púšťa na námestie aj cyklistov. Na rozdiel od susedného Zvolena (ktoré teda ostane jediné mesto bez možnosti vstupu cyklistov na námestie) si jednoznačne povedalo, že cyklisti, tak ako vo všetkých veľkých mestách budú mať prístup na námestie. Od zajtra im té umožnia nové dopravné značky.

„Mesto týmto krokom pokračuje v implementácii vypracovaného Územného generelu nemotorovej dopravy (ÚGND), ktorý v marci 2012 odovzdali primátorovi mesta aktivisti Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica,“ uviedla hovorkyňa mesta Martina Kanisová.

Cyklisti však budú mať pohyb obmedzený na rýchlosť 10 km/h. **„Pri väčších skupinách chodcov by mal spomaliť a ak si to vyžaduje situácia, zastaviť. Odporúčam jazdiť stredom námestia, čo najďalej od dverí, brán či sedenia, kde môže nečakane vyjsť chodec. Cyklista by mal jazdiť čo najviac priamočiaro. Len tak, môže chodec z diaľky predpokladať jeho dráhu a vytvoriť koridor,“** upresnila Andrea Štulajterová, štatutárna zástupkyňa Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica a manažérka pre rozvoj nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica.

„Verím, že Banskobystričania prijmú túto zmenu pozitívne a skúšku tolerantnosti vo verejnom priestore zvládnu na výbornú,“ dodala Štulajterová.

Ako motiváciu a odmenu za ohľaduplnú jazdu budú v pondelok 26. 8. od 14:00 hod. do 18:00 hod. príslušníci mestskej polície a aktivisti z OCI BB cyklistom rozdávať tachometre a zvončeky na bicykle.

Prešov chýbajú prepojenia na medzimestské cyklistické trasy

Prešov 11. augusta (TASR) - Prešov má množstvo aktivít na podporu cykloturistiky a veľký potenciál pre turistov na bicykli, ale problémom je nedostatočné spojenie mestských cyklotrás s diaľkovými trasami.

„Hustota áut na cestách II. a III. triedy je pomerne nižšia, takže ľudia si stále ešte môžu vychutnať jazdu aj po normálnych cestách určených pre automobily tak, aby sa tam nestretli až tak často s automobilovou dopravou. Infraštruktúra, samozrejme, chýba. Sú naozaj miesta, kde sa bicyklom ťažko prebojujete, aby nedošlo k ohrozeniu. Keď sa bavíme o cykloturistike, týka sa to najmä toho, ako sa bezpečne dostať z mesta Prešov do ostatných odľahlejších subregiónov,“ konštatovala pre TASR koordinátorka miestnych aktivít projektu Central MeetBike Apolónia Sejková.

Podľa nej v Prešove chýba aj prepojenie niektorých sídlisk, napríklad Sekčova, s centrom mesta. Momentálne sa pracuje na predĺžení chodníka zo Sekčova na Šváby a prepojenie by sa malo začať stavať už čoskoro. V štádiu predprípravy je

cyklochodník od mestskej haly až na Šváby.

Pozitívom je podľa Sejkovej cyklochodník okolo Torysy, ako aj jeho prepojenie na Veľký Šariš, no práve tieto miesta sú dnes preplnené.

Cesta do Hanisky

„Krásnou medzimestskou trasou je napríklad cesta do Hanisky, aj keď kúsok chodníka za mestskou halou ešte chýba. Dá sa odtiaľ dostať až na Borkút, Kyslú vodu a Cemjatu. A na Cemjate je tiež trasa v Školských lesoch. No práve na Cemjate je teraz zlé prepojenie z mesta. Pre Sekčovčanov je úžasná trasa zo Sekčova cez Teriakovce do pohoria Slanských vrchov,“ uviedla Sejková.

Za svoje najobľúbenejšie miesto na cykloturistiku označila Slanské vrchy. Problémom je však frekventovaná oblasť Sigord, kde je dnes množstvo stretov s cyklistami, čo by sa podľa Sejkovej nestávalo, keby tam bola dlho omieľaná cykloželeznica.

Aj keď cykloturistika sa stáva stále populárnejšia, koordinátorka aktivít projektu Central MeetBike povedala, že Slovensko má ešte čo robiť, aby sa vyrovnalo Holandsku, Nemecku či Taliansku.

Prichádzať s aktivitami na podporu cyklistiky a cykloturistiky je aj cieľom spomínaného projektu. V súčasnosti začína od pondelka (12. 8.) registrácia do súťaže a kampane Do práce na bicykli, ktorá vyvrcholí v septembri počas Európskeho týždňa mobility. Aj to podľa Sejkovej prispeje k tomu, že v najbližších týždňoch bude v meste Prešov ešte viac cyklistov.

<http://www.teraz.sk/regiony/presov-cykloturistika-chodniky/54979-clanok.html>

SEREDĽ: Na bicykli do obchodu alebo aj Bike to shop povedané po našom..

Možno si povieť aký skromný názov, veď je to len preložené, ale skrýva sa za tým viac. Totiž neviem či sme prví na Slovensku, ale rozhodne ide o veľmi zaujímavý a odvážny projekt. Rozhodli sme sa urobiť niečo pre naše zdravie, naše životné prostredie a ukázať napredujúcej Európe, že aj u nás vieme presadzovať zdravú mobilitu.

Opíšem v stručnosti projekt „Na bicykli do obchodu“, jeho hlavným cieľom je presvedčiť ľudí, že realizovať ich pravidelné nákupy potravín, či tovarov v miestnych obchodoch na bicykli, je jednoduchšie, lacnejšie, rýchlejšie a zdravšie, než použitím motorového prostriedku. Chceme teda, aby sa do projektu zapojili všetci, ktorí si povedia, že to skúsia, že ide o správny krok a my ich za to patrične odmeníme a tým aj motivujeme.

Keďže ide o lokálny projekt, uskutoční sa zatiaľ v meste Sereď a organizovať ho bude miestny cykloklub ŠK Cyklo Tour Sereď. Začiatok projektu, kedy sa začnú zbierať registrácie účastníkov bude 28. a 29. septembra, a vyhodnotenie projektu ako aj odmeňovanie prebehne mesiac na to, teda 26.-27. októbra 2013.

Projekt bude mať aj vlastnú webovú stránku www.nabicyklidoobchodu.sk a aj facebookovú stránku <https://www.facebook.com/pages/Na-bicykli-do-obchodu/637248742975525>.

O výsledkoch a celkovej úspešnosti projektu vás budeme informovať.



Zo sveta.

Portlandčan vytvoril vlastný bikesharing systém.

Cena jedného stanovišta s automatickým vybavovacím systémom, ktorý požičiava bicykle a je na solárny pohon, stojí cca \$45.554. Pre mesto akým je Portland, by bolo potrebné aspoň 75 staníc, čo by vyšlo na 3.4 miliónov amerických dolárov. No ale so zaujímavým nápadom prišiel portlandčan Kiel Johnson, ktorý navrhol vlastný systém verejných bicyklov. Kvôli nemu týždeň nespal, ale stálo to za to. Vytvoril 4 stopy vysokú stanicu so zabudovaným dotykovým zámkom a internetovým pripojením, ktorá je pre dva bicykle. Jeho cieľom je predávať takéto stanice pre apartmánové domy za tisíc alebo dvetisíc dolárov. Zatiaľ má 5 záujemcov. :-)

Je nutné povedať, že tento systém nie je ani tak konkurentom klasických bikesharingových systémov, ale skôr prototypom pre nové komunitné systémy verejných bicyklov. Držíme palce.

zdroj:bikeportland.org



16 čínskych párov sa oddalo na bicykloch.

Život prináša aj veselé príhody. K nim patrí aj manželstvo. Zaujímavé to bolo pre 16 čínskych párov, tí sa totiž oddali na bicykli. Pre najľudnatejšiu krajinu ide o viac ako symbolický počín, keďže za posledné roky sa Čína stáva krajinou s najväčším nárastom individuálneho motorizmu. Aký bol úmysel tejto spoločnej svadobnej cyklojazdy nikto nevie, vie sa len, že všetci mladomanželia boli vysokoškooláci, ktorí pracovali ako dobrovoľníci v jednom meste.



zdroj:www.dailymail.co.uk/

Ekonomické benefity cyklistiky v EÚ sú ohodnotené na 200 miliárd Euro

Keď nemecká kancelárka Angela Merkel otvárala prestížny cykloveľtrh Eurobike, tak v tom istom čase ECF publikovalo zaujímavú štúdiu týkajúcu sa benefity z cyklistiky. Vykalkulované všetky interné a externé benefity ako aj zahrnutie obratu cyklistického priemyslu, ECF odhadla benefity vyše 200 miliárd Euro za rok, čo predstavuje viac ako 400 Euro na každého obyvateľa EÚ. Najväčší podiel má dopad na zdravie a to 110 miliárd ročne.

Samotný výpočet bol realizovaný na základe nástroja vyvinutého Svetovou zdravotníckou organizáciou (WHO), nazvaného ako HEAT. ECF zároveň upozornila politikov, že sa málo robí na propagáciu aktívnej mobility, najmä čo sa týka zdravotných benefítov.

V nasledujúcej tabuľke je prehľad základných druhov benefítov:

Tak toto treba vytlačiť a ukázať politikom! zdroj: Ecf.org

Type benefitu	v € pre rok 2010 v EU-27
1 Zdravie: zníženie úmrtnosti	€ 114 – 121 mld
2 Zníženie kongescii	€ 24.2 mld
3 Ušetrenie paliva v US\$ 100/ barel	€ 2.7 – 5.8 mld
4 Zníženie emisii CO2	€ 1.4 – 3.0 mld
5 Zníženie znečistenia ovzdušia	€ 0.9 mld
6 Zníženie hluku	€ 0.3 mld
7 Turizmus	€ 44 mld
8 Cyklistický priemysel	€ 18 mld
Spolu	€ 205 – 217.3 mld

Briti dostanú 77 miliónov libier na cykloinfraštruktúru.

Britské cykloskupiny sa potešili. Žiadali od vlády, aby poskytla finančnú injekciu na budovanie celoštátnej cykloinfraštruktúry ako to majú napr. v Holandsku. Ich prosby boli vyslyšané a vláda rozhodla, že uvoľní cca 77 miliónov libier na základný fond pre rozvoj cykloinfraštruktúry.



Balík peňazí si rozdelí týchto 8 miest: Manchester, Leeds, Birmingham, Newcastle, Bristol, Cambridge, Oxford a Norwich. Konkrétne Greater Manchester (£20 miliónov), West Yorkshire (£18.1 miliónov) a Birmingham (£17 miliónov). Žiadosť po financiách priniesla úspechy aj v oblasti športovej cyklistiky, či už na Olympijských hrách alebo naposledy na Tour de France.

Celkový finančný balík, s ktorým môžu cyklopriaznivci počítať, sa pohybuje na úrovni £148 mil. libier, pričom zvyšok budú dotovať mestské samosprávy. Tým pádom investície vyjdú na 10 libier na obyvateľa za rok.

zdroj:<http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2013/aug/12/cycling-groups-welcome-government-fund>

Zo sveta.

Nový systém verejných bicyklov v Kodani s tabletmi!

Tak toto tu ešte nebolo. Po tom, čo sa tento rok skončila jedna éra verejných bicyklov v Kodani, ktoré fungovali na základe vratného depozitu, prichádza dánska metropola s niečím úplne prevratným. Nový systém verejných bicyklov používa inovatívnu technológiu, ako aj bicykle. Systém sa nazýva Go Bike a zaujímavý je napríklad tým, že súčasťou bicykla je tablet, na ktorom sa vám zobrazujú polohy cyklostanovišť, ako aj mapa na navigovanie. Navyše, je integrovaný s verejnou osobnou dopravou (MHD), ak pôjdete metrom, tak ho môžete nechať pred stanicou a na výstupnej zastávke si požičiate ďalší. Poskytuje informácie o odchode vlakov, ako aj možnosť kúpiť si online cestovné lístky.



Zürich testuje nové električkové koľaje priateľské k cyklistom.

Švajčiarsky Zürich testuje nové električkové koľaje. Ich hlavnou výhodou je to, že budú bezpečnejšie pre cyklistov.



Ako? Kým doterajšie koľaje mali medzery, kde cyklista mohol nebezpečne zapadnúť kolesom, tak nové, budú mať tieto medzery vyplnené špeciálnou gumou, ktorá umožní komfortnejší prejazd nielen pre cyklistov. Na dĺžke 90 metrov budú testovať tento nový typ koľají, ktoré práve z dôvodu častého križovania cyklistami majú zlepšiť pohodlie ich jazdy. Avšak nebude to zadarmo. Tento ani nie 100 metrový úsek vyjde na cca. 334 tisíc euro. Nuž čo, Švajčiari na to majú. Na hornom obrázku je starý typ koľaje a na dolnou, nový "priateľskejší" pre cyklistov.

zdroj:fietsberaad.nl

zdroj:<http://gobike.com/>



S eleganciou na bicykli

Marcela Pecárová.

Bicykel je azda najbežnejší nemotorový dopravný prostriedok na celom svete. Nečudo, jeho praktickosť sa osvedčila mnohým ľuďom, ktorý ním nahradili auto či mestskú hromadnú dopravu. Poskytuje akýsi pocit voľnosti a slobody, odvezie vás kam len chcete a umožňuje prechádzať takými cestami a skratkami, kde by ste sa s autom nedostali. A vyžaduje v porovnaní s autom minimálnu údržbu. V európskych veľkomestách, kde počet áut a dopravné zápchy dosahujú svoje maximá, sa mestskej cyklistike nesmierne darí. Obyvatelia týchto miest si totiž uvedomujú, že práve bicykel je ich „záchrana“ a sa stal neoddeliteľnou súčasťou mestskej kultúry. Prispôbili dopravnú infraštruktúru tak, aby sa cyklista relatívne bezproblémovo mohol pohybovať cyklochodníkmi po meste. Preto nie je ničím zvláštnym, stretnúť napríklad v Kodani mužov v oblekoch, ponáhľajúcich sa do práce alebo ženy v šatách a podpätkoch. Predstava, že si človek prechádza mestom v „bežnom“, necyklistickom oblečení na mestskom bicykli a s košíkom plným dobrôt, je pre nás, Slovákov, až príliš idylická. Približne v 90-rokoch, keď nastal veľký trend vlastniť horský bicykel, sme si postupne vypestovali vzťah k cyklistike ako rekreačnému športu. V mestách rapídne narástol počet áut a cyklisti sa z miest presunuli do prírody (nie, že by cyklistika v prírode bola zlá). Našťastie posledných pár rokov možno pozorovať zmenu tohto stavu. Ľudia sa k bicyklom v meste opäť vracajú, aj keď cyklochodníkov je stále ako šafranu. Ako sa inšpirovať cyklistami zo západu a pritom rešpektovať tunajšie podmienky?

V prvom rade je potrebné si uvedomiť a veľmi dobre poznať dopravu v meste, aby človek vedel, kde sa bezpečne a rýchlo dopraví na potrebné miesto. Slovenské mestá zvyknú byť väčšinou členité, je potrebné pedálovať do kopca, ísť do premávky a pod. Preto odporúčam myslieť na bezpečnosť. Nielen dobrou výbavou bicykla (odrazové svetlá, reflexné prvky, prehadzovačka, zvonček...), ale aj myslieť na vlastné zdravie a i napriek neoblúbenosti cyklistickej prilby, zvážiť jej nosenie. Okrem klasických športových prilb sa dá kúpiť aj mestský variant, ktorý je tvarovo prijateľnejší a dokonca aj farebnejší.



thebirdwheel.com

Ani na bicykel samotný nezabúdajte. Ak pre vás nie sú financie problém, štýlový holandský bicykel dnes už jednoducho objednáte cez internet. V rôznych prevedeniach a farbách, s výbavou akú potrebujete. Jednou z výhod holandských bicyklov je najmä to, že pri

bicyklovaní máte vystretý chrbát, na rozdiel od horských bicyklov. Niektoré majú integrovaný bezpečnostný zámok proti krádeži a ochranný kryt na reťazi, takže sa vám nemôže stať, že sa vám nohavice alebo sukňa do nej zaseknú. Samozrejme košík na odloženie kabelky, tašky alebo na čohokoľvek iné, nesmie chýbať. Voľné ruky sú jedným z dôležitých prvkov, ktoré vám zaručia pohodlnú jazdu.

Ak však financií nemáte na rozhadzovanie, nezufajte, starší cestný bicykel nájdete napríklad v bazáre. Prípadne sa poobhliadnite, či vo Vašom meste existuje OZ alebo skupina nadšencov, ktorí sa venujú oprave a spojzdneniu starých bicyklov. Pred jeho kúpou však skontrolujte jeho stav, hrdzavá alebo nebodaj nebrzdiaca „rachotinka“ by nebola veľmi užitočná.



mrnewton.net

Konečne sa dostávam k oblečeniu. Najideálnejšia je kombinácia pohodlia a štýlovosti. Vyberajte si odevy, ktoré sú z prírodných materiálov a dovoľujú Vám dostatočnú pohyblivosť, keďže ide o aktivitu, pri ktorej sa aj trochu zapotíte. Ak chcete využívať bicykel na cestovanie do práce, zvážte, či máte v prípade potreby možnosť sa kde prezliecť. V takomto prípade Vás takmer nič neobmedzuje a máte výhodu. V cyklo krajinách jazdia ženy aj muži bežne v elegantnom pracovnom oblečení, ale ak si na toto netrúfate, skúste postupne pridávať elegantnejšie prvky s ohľadom na Váš bežný štýl oblekania. Vyskúšajte napríklad namiesto trička a riflí, vziať si bavlnenú blúzku alebo košeľu a k nej farebné nohavice.

Patrite medzi ženy, ktoré rady nosia šaty a sukne? Ani to nie je problém, stačí zvoliť správnu dĺžku a strih. Úzke puzdrové sukne alebo minisukne radšej nechajte na inú príležitosť. Voľné strihy do A, s dĺžkou tesne nad kolená alebo aj dlhšie varianty do polovice lýtok, sú ideálne. V nich budete môcť pedálovať a pritom neodhaliť nič, čo by ostatní nemali vidieť. Oceníte ich hlavne v horúcich letných dňoch.



kubadabrowski.blogspot.com

V chladnejšom období pridáte trenčkot, koženú bundu alebo kabát a môžete vyraziť do ulíc. Na zimné slovenské neodhrabané cesty a chodníky si netrúfne každý, ale ak sa vyzbrojíte odhodlaním a adrenalínom, zvládnuť sa dajú.



garancedore.fr

Vždy nechápavo krútim hlavou, ako dokážu niektoré ženy bicyklovať v topánkach na vysokom podpätku. Možno si už na to zvykli, ale hazardovať so zdravím neradno. Stačí ak sa noha na pedáloch pošmykne a ďalej si už viete sami predstaviť tú scénu. Nižší podpätok, prípadne nižšia klinová podrážka sú prijateľné, hlavné je aby bola obuv stabilná a pohodlná.

Čo sa týka doplnkov, v tomto smere v podstate nie ste obmedzovaní. Dá sa jazdiť aj s klobúkom na hlave, len sa uistite, že Vám naozaj dobre sedí a pri čom i len malom vetríku neodletí. Rovnako ako aj šály a šatky. Keď už sa človek naozaj zžije s bicyklom, nie je pre neho ani daždivé počasie prekážkou. Pršíplášť alebo plášť s kapucňou sú určite lepším riešením, ako v jednej ruke držať dáždnik a v druhej riadidlá. Opäť bezpečnosť je na prvom mieste.



thesartorialist.com

Nečakám teraz hromadnú revolúciu a vyhadzovanie cyklistických dresov, ale verím, že niekoho článok inšpiroval a možno sa odhodlá vyskúšať zmenu. Pre viac inšpirácií skúste pozrieť napríklad webové stránky copenhagencyclechic.com, thesartorialist.com alebo stockholmstreetstyle.com.

Bicyklovaniu zdar!

Používanie reflexných prvkov a prilby v krajinách EÚ,

Zdroj: ec.europa.eu

Ján Šimčík

Krajina	Reflexné prvky a vesta	Prilba
Slovensko	povinné len pri zníženej viditeľnosti	v mestách a obciach je povinná prilba pre cyklistov mladších ako 15 rokov a mimo miest pre všetkých cyklistov
Česká republika	reflexné prvky sa odporúčajú	pre cyklistov do 18 rokov povinná od 18 rokov sa odporúča
Maďarsko	povinné len v noci a pri zníženej viditeľnosti mimo obcí a miest	nie je povinná
Poľsko	nie sú povinné	nie je povinná
Rakúsko	nie sú povinné	je povinná len pre deti do 12 rokov
Nemecko	nie sú povinné	nie je povinná
Holandsko	nie sú povinné	odporúča sa
Belgicko	odporúča sa	odporúča sa
Anglicko	nie sú povinné	nie je povinná
Írsko	nie sú povinné	nie je povinná
Francúzsko	povinné mimo miest a obcí a za zníženej viditeľnosti	nie je povinná
Španielsko	nie sú povinné	povinná mimo obcí a nepovinná pri vysokých horúčavách a pri dlhých stúpaniach
Portugalsko	nie sú povinné	nie je povinná
Taliansko	mimo miest a obcí a za zníženej viditeľnosti	nie je povinná
Malta	po zotmení	odporúča sa
Slovinsko	nie sú povinné	je povinná
Cyprus	nie sú povinné	nie je povinná
Grécko	nie sú povinné	nie je povinná
Bulharsko	nie sú povinné	nie je povinná
Rumunsko	nie sú povinné	odporúča sa
Dánsko	nie sú povinné	nie je povinná
Litva	len v noci a pri zníženej viditeľnosti	odporúča sa pre osoby staršie ako 18 rokov
Lotyšsko	odporúča sa	odporúča sa
Estónsko	nie sú povinné	odporúča sa a pre osoby do 16 rokov povinná
Švajčiarsko	nie sú povinné	nie je povinná
Fínsko	nie sú povinné	pre všetkých cyklistov za všetkých okolností avšak nesankcionuje sa
Švédsko	nie sú povinné	povinná pre cyklistov do 15 rokov

Bicykel na háku

Jozef Rozbora

Hoci majú cyklisti väčšinou vynikajúcu pamäť a pamätajú si, kde jazdili pred dvadsiatimi rokmi, stane sa, že často zabudnú, kde nechali svoje okuliare alebo prilbu.

Kornelovi seniorovi, zručnému tesárovi a ešte zručnejšiemu jazdcovi, narábajúcim riadidlami lepšie ako hoblíkom, začala, i keď sporadicky, vynechávať pamäť. Najskôr zmajstroval dvere s otvorom pre kľučku naopak, neskôr zabudol záseky na zapravenie krovových trámov. Rodina a zákazníci tieto drobné nedostatky tolerovali. Lenže keď vnúčikovi zhotovil hojdacieho kohútika bez oblých spodných častí a manželke nezablahoželal k narodeninám došlo k rodinnej hrmavici. Tú podporili aj kamaráti cyklisti, ktorí pravidelne prinášali časti jeho športovej výbavy s poznámkou, že ich zanechal pri pošte, ktorá náhodou susedí s krčmou. Neprezradili, že zostávali často krát povešané na stromoch pri trase jeho jazdy. Dokonca dochádzalo k škriepke o tom, že on vlastne sa prišiel na značkovанú trasu iba poprechádzať.

Rozhodnutie o liečení nechcel pripustiť s poznámkami, že všetci sa spojili proti nemu a závidia mu jeho športové kvality. Ale po pokrikoch šarvancov o akejsi Rózke, ktorá mu sedí na pleci, hoci manželka je Julka, pochopil nevyhnutnosť liečenia zabúdajúcej choroby. Po zvážení všetkých okolností, no najmä zlej skúsenosti liečby chrípky liekmi, z ktorých opuchol, zveril sa do rúk kamaráta lekára, tiež cyklistu, špecialistu na ostré ázijské ihličky. Tie ihličky, ktorými aj keď za cenu bolesti, menšej

ako ostrý kamienok v kolene, dokážu zmierniť oveľa väčšiu. Bude aj v jeho prípade úspešný, nezlyhajú ihly ostré ako drobné háčiky na ryby?

Liečenie začalo zostra. Tucty ihiel vnikalo do oblasti šije, kde sa má nachádzať centrum pamäti. Kornel bez pohnutia, ako pri viachodinovej jazde, si v duchu spieval pesničky s pohrebnými nápevmi. Raz pri telefonáte lekára, keď započul ako si dohovára dovolenku na cyklotrasách pri Dunaji, doľahla na neho taká clivota, až by plakal. Ťažko sa navracala málo používaná pamäť, ktorá podľa lekárov podobne, ako každá iná časť tela, nepoužívaním lenivie a zakrpatieva.

Hrdinsky vydržal všetky ďalšie predpísané procedúry podobné tým, keď sa malé deti učia rýmovačky. Na konci apríla bol vyliečený! Spoznal to aj podľa toho, že presne vedel ako treba namazať reťaz, na akú hustotu dofúkať duše a vyraziť na bicykli do prírody!

Aj kamaráti si oddýchli, pretože už nebudú musieť nosiť jeho výbavu domov. Iba ak v prípade vyššej moci, presnejšie oslavy úspešnej jazdy v útulnom prostredí, kde už roky s dobrou pamäťou kraľuje ostrá tesárska sekerka od Borga, zaťatá pevne do nalievajúceho pultu.

„Aj cyklistika je epidémia. Akurát nie je prenosná vzduchom“

Report

Po Chorvátsku na bicykli po tretie

Radovan Červienka



Navštívených 11 pláží, prejdených 560 km na bicykli, či kochanie sa nádhernými Plytvickými jazerami. Aj toto sa dá povedať o našom treťom výlete do Chorvátska. Už tretí rok navštevujeme túto krajinu ako našu dovolenkovú destináciu. Tento rok sme si zaumienili pozrieť miesta, kde sa natáčal Poklad na striebornom jazere, teda Plytvické jazerá. A taktiež navštíviť ďalšie tri mestá, ktoré sú súčasťou kultúrneho dedičstva UNESCO - Zadar, Šibeník a Trogir. Cestu sme ukončili vo štvrtom meste, Split. Ale poďme pekne poporiadku.

Cesta do Plytvických jazier a ich návšteva

Keď sme vošli do zákazníckeho centra vo Zvolene, videl som úškrn predavačky a v tú chvíľu som vedel aj čítať jej myšlienky „čo zase idú títo tu kupovať za lístky“. Keď sme povedali kde, už vedela, že sme tam boli, takže kúpa lístkov netrvala dlho. Za 220 € sme mali kúpené lístky pre dvoch aj s bicyklami, cez Viedeň až do Splitu. Nakoľko Detva nie je medzinárodná stanica, na lístkoch sme mali teda napísané Kriváň (dedinka pri Detve) – Split. Ostávalo už len nastúpiť.

Ráno 10.8.2013 sme naložení a pripravení čakali na náš vláčik do Bratislavy. Zázračne nemeškal a tak, sme v pohode v Bratislave stihli aj obed a presunuli sa do Viedne. Tam sme nastúpili už na vlak do Záhrebu a vychutnávali si cestu cez Alpy. Na Slovinsko – Chorvátskych hraniciach to už bola taká klasika. Chorvátski policajti len tak, očkom kukli na naše občianske, usmiali sa a išli ďalej. Slovinskí pohraničiar, nabudení, dobre že občianske nerozpíli a šublerou nezmerali, či náhodou nie sú falošné. Na otázku či nesieme alkohol, sme odpovedali, že už nie, všetko sme v pohode vypili.

Po prestupe v Záhrebe sme si nastavili budíky na 2:30, aby sme neprespali našu zastávku pri Plytvických jazerách a uvelebili sme sa v spiacej polohe v kupé vlaku.

Keď budík zazvonil, ako vždy sme mali chuť ho vyhodit von oknom, chvalabohu, že bolo okno zatvorené. Tak sme sa pekne pozbierali a čakali na našu stanicu. Vlak zastavil a my sme pekne bezproblémovo vybrali bicykle vonku. Všimli sme si, že okrem nás a jedného domáceho, nikto nevystúpil. Po obhliadnutí kde vlastne sme, sme sa rozhodli na vlakovej stanici prespať do rána. Inak na stanici nájdete mimoriadne vybavené sociálne zariadenia, čo ani ja doma nemám. Tak umyť zúbky, vycikať, rozložiť karimatky a spať.



Ráno za svitania, o pol desiatej, keď sme rozlepili oči s úsmevom (hmm ten úsmev nebol až taký veľký), sme sa pobalili, naraňajkovali a šup ho na bicykel, kde sme sa presúvali k nášmu kempu pri Plytvických jazerách. Vzdialenosť medzi stanicou a kempom je cca 30 km. Od kempu sú jazerá vzdialené ešte asi ďalších 15 km.



Cesta bola pokojná, na konci nás čakalo jedno stúpanie, avšak ešte nabudení, sme ho v pohode zvládli. Po príchode do kempu a rozložení stanu, sme už iba polihovali a obdivovali nádhernú prírodu v okolí. Je naozaj úžasná.



Ráno nás čakal autobus na jazerá (autobus je v cene kempu a odváža a dováža ľudí priamo na jazerá). Po príchode a kúpe lístkov (110 kun/osoba/deň) sme sa už len kochali krásnymi výtvormi prírody, neuveriteľnými vodopádmi, či čistotou prírodných jazier. Po celej trase sú drevené chodníky a strážcovia, takže nie je kde zablúdiť. Najväčším jazerom prechádza loďka, ktorá vás prepraví z jednej strany na druhú. V parku nájdete napríklad jaskyňu, kde natáčali známeho Vinnetou-a a jeho poklad na striebornom jazere. Celý deň je čo obzerať a ani neviete ako, a je večer. Inak problém je s WC. Takže ak, tak len za nejaký krík. Ale dávajte si pozor, aby ste pritom do niečoho nestúpili a náhodou sa nešmykli na tom (týmto pozdravujem môjho spolucestovateľa).

Cesta k moru

Keď som sa ráno zobudil (teda keď mi o 05:00 zazvonil budík) a drgol do Maroša (aby už nechrápal, lebo nasáva už stan), bolo jasné, že nás čaká najťažší deň. Presun z Plytvických jazier k moru. Cesta dlhá 90 km a cez niekoľko horských priesmykov (teda horské prérie). Ráno bolo príjemných 8 stupňov, obliekli sme na seba všetko, čo sme mali a šup na bicykel. Už po 6 km nás čakalo prvé stúpanie. Krajina je to nádherná, všade dookola nájdete pohoria, zeleň, úplne niečo iné, ako pri mori. Stále bolo čo pozeráť. Stretli sme aj milého cestára, ktorý nás chcel odviesť na aute a stále hovoril len „hore strmo, hore strmo“, ale my sme sa nevzdali a vyšľapali pekne na bicykloch.



Pred Gospičom (teda z druhej strany národného parku Paklenica) to prišlo. Troška mi pogrulilo v brušku, tak sme museli zastaviť. Odbočili sme na jednu cestu, obkukávam, že autá po nej nechodia, tak šup ku krajnici a...Hmmm...samozrejme, ako som sa zohol, asi presmerovali všetku dopravu z diaľnice na túto cestu. Už som videl ako sa Maroš uchechtáva.



Dorazili sme do Gospiču, kde sme si dali pauzu, lebo nás čakal ešte jeden priesmyk a potom už prielom k moru. Po oddychu sme v pokoji (ale nie v pohode, zničení ako psi ☹) vyšľapali na vrch, kde sme odparkovali bicykle a kochali sa nádherou národného parku. Naraz počujeme šramot. Z lesa vyleteli 5 pilíči. ☹ Ako vstupná brána k moru slúži krátky tunel. Je to zaujímavé, vojdete do tunela v horách a vyjdete a vidíte more. Následne vás čaká 20 km zjazd dole kopcom k moru. Úžasné. Dole nás už čakala prvá pláž a prvý kemp pri mori.

Presun na ostrov PAG



Takú zaujímavú noc som nezažil. Večer Taliani vo vedľajšom stane a v noci sa to rozbehlo. Vietor nabral na sile a stan len tak ohýbalo. Nárazový vietor dosahoval rýchlosť 60 km/h. Priviazaný stan ohýbalo zo všetkých strán.



Nakolko vietor pokračoval aj cez deň bolo rozhodnutie či ísť ďalej alebo nie veľmi napínavé. Nakoniec sme sa rozhodli, že budeme pokračovať ďalej. Naložili sme veci na bicykle a vyrazili na cestu. Našťastie k trajektu to bolo len nejakých 10 km. Avšak odfukovanie a podfúkavanie spôsobila, že cesta nám pripadala ako keby mala 100

km. Ale došli sme. Kúpili sme lístky a hneď sme boli aj na trajekte (však čakal na nás nie ☹). Cesta trajektom trvala cca 25 minút. Po vystúpení na ostrove sme videli krajinu, kde prvý krát pristali Američania na mesiaci. Púšť a skaly. A samozrejme cesta a kopec (to nesmelo chýbať). No ako sme postupovali k Novaljie, krajina postupne zelenala. A vietor postupne ustupoval. Do mesta Novaljia sme došli zničení. Čakala nás tam už len pláž, kemp a spánok. Ráno po prebudení sme sa dohodli, že si urobíme len taký ľahký deň na oddych a presunieme sa iba o 15 km ďalej. Tak sme sa vyvalili na pláž a šup oddychovať. No a večer pekne presun.

PAG



Ďalší deň po otvorení očí sme vedeli, že dnes ukončíme pobyt na ostrove (teda polostrove) a prejdeme po moste na pevninu. Pobalení sme sa vydali do centrálného mesta ostrova do mesta Pag. Mesto sa nachádza v zálive a ten je prepojený niekoľkými mostmi. Nakolko sme zvolili stratégiu ráno a večer bicyklovať a cez páľavu vylihovať, navštívili sme okrem mesta aj pláž. Cesta ďalej bola úchvatná. Čakala nás soľanka (miesto kde z morskej vody vyrábajú soľ) alebo zaujímavý oblúkový most, ktorý spája pevninu a ostrov. Po ceste sme stretli niekoľko Slovákov. Naším cieľovým mestom bol Ražanac. Mesto s výhľadom na celý park Paklenica, ako aj so zaujímavou históriou.

Návšteva Zadaru a Biogradu



Do Zadaru to išlo celkom rýchlo, čakali nás len dva – tri húpačky (poznáte to hore – dollee, hoooree – doleee) a boli sme tam. Tabuľa Zadar je vzdialená skoro 4 km od centra. V centre sme pravdaže navštívili historické zaujímavosti a potom šli na pláž, kde sme prečkali úpek. No a potom nás čakala cesta do Biogradu, pekne po pobreží s nádhernými výhľadmi. V Biograde sme hľadali dlhší kemp, pretože ten centrálny bol veľmi drahý, ale našťastie bolo z čoho vyberať. No a večer len pekne do centra obkukávať pamiatky.

Smer Šibeník



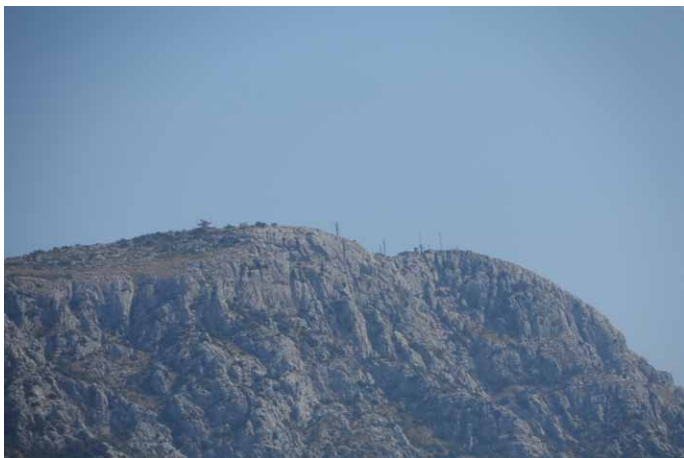
Ráno, pekne vstať, pobaliť sa, a šup na bicykel. Píše sa dátum...vlastne ani neviem aký, po ceste sme už aj zabudli aký je deň. Nevadí, však o tom je dovolenka. ☐ Tak sme nasadli a išli do Šibeníka. Po ceste nás čakali ešte nejaké zástavky. Najprv pohľad na Vranke jazero, zaujímavá lokalita pri pobreží, potom pláž na Pirovací, ktorá je posledná na Zadarskej časti pobrežia. Prvý krát sa dá uvidieť Šibeník pred mostom ponad rieku, ktorá spája pobrežie s národným parkom Krka. Nádherný pohľad. V Šibeníku sa oplatí navštíviť katedrálu, ktorá patrí do svetového dedičstva UNESCO. Po návšteve celého Šibeníku, pozretí námestia, či kochaní sa veľkou výletnou loďou (prišla sa pozrieť na nás ☐), čo priplávala do prístavu, pokračujeme ďalej. Opúšťame Šibeník a smerujeme do kempu Žaboric, ktorý je asi 10 km smerom k Splitu.



Trogir, posledná zastávka pred odchodom



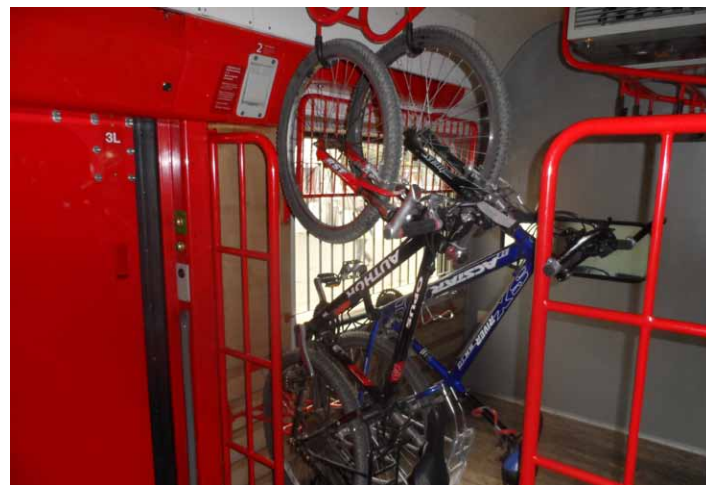
Pokračovanie našej cyklistickej cesty smeruje popri pobreží až do mesta Trogir. Výhľady sú naozaj nádherné a stoja za to. Po ceste navštevujeme ešte pláž v Žaborici. Do Torgiru prichádzame pred večerom, keď obiehame rad vozidiel čakajúci na vstupe. Navštevujeme krásy mesta zapísané v zozname UNESCO a šup ho do kempu na polostrove. Kde sa rozkladáme asi 10m od mora. Pohodička. ☐



Split

Ráno sa zobudím a čo vidím? Na breh vyplavilo nejakých tuleňov. A pri našom stane je dáka veľká obluda. Keď kuknem lepšie, zisťujem, že je to len nejaká partia Talianov v spacákoch. ☐

No nič, tak samozrejme ich pobudíme (však my sme už hore ☐). Dnes nás čaká presun do Splitu cez všetky Kasteli (nový, starý, Sučurac...). Po ceste obzeráme letisko, kde akurát štartuje lietadlo. Pomaličky prichádzame do Splitu, kde už sme ako doma. Hneď smerujeme na pláž. Tam nás čakajú posledné chvíle strávené v Chorvátsku.



Je načas sa vrátiť späť

Je čas nastúpiť do vlaku a tým sa vrátiť do reality. Určite to každý poznáte, ten pocit, keď sa vám nechce ísť domov.

Nastúpené, vlak sa pohol a ja si už mením moje cyklistické tričko (po 8 dňoch) za obyčajné. Po ceste sa zastavíme v Záhrebe, kde obzerám Bikesharing, ktorý za rok stihli zaviesť v Chorvátsku. Joj, keby to tak išlo aj u nás. Prichádzame do Viedne, potom do Bratislavy, do Zvolena a nakoniec do Detvy.

Ďalšia super dovolenka za nami. ☐ A čo o rok?





උපදෙස්දායකයන් වූ ධාරිතාවය, ප්‍රතිචාරය, නිෂ්පාදනය, නිෂ්පාදනය, නිෂ්පාදනය, නිෂ්පාදනය, නිෂ්පාදනය, නිෂ්පාදනය...

ධාරිතාවය ප්‍රතිචාරය නිෂ්පාදනය නිෂ්පාදනය නිෂ්පාදනය

**Pri návrhu cyklistickej cestičky
primknutej k chodníku pre chodcov,
je nutné uvažovať o oddelení pomocou
dlažby pre nevidiacich.**

Radovan Červienka

Súťaž o najlepšiu bakalársku alebo diplomovú prácu.

Vážení študenti, ak ste napísali tento školský rok nejakú zaujímavú diplomovú alebo bakalársku prácu, ktorej témy súvisí s cyklistickou dopravou, pošlite nám ju, možno získate zaujímavú cenu.:)

Redakcia



Hladní policajti parkujú na cyklistickom pruhu.
Oni proste môžu všetko.

Foto: Šimon

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 8 Rok 2013 Ročník IV Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

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



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

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

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

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Martin Bolo	bolo@vud.sk

Spolupracovníci: Jana Benke, Ján Rozbora, Ján Šimčík

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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