

Cyklistická doprava

Číslo 10

Ročník 1

Rok 10

ISSN 1338-0486

Obsah

Správy z domova 3

Správy zo sveta 5

Cyklotechnológie 7

V Žiline vybudovali nové úseky pre cyklistov. 9

Cyklovel'trh Bike Brno 10

Aktivizmus 14

Rozhovor s Jaroslavom Martinkom 15

Cyklistika a VUC - IV.časť. 17

Cykloklik 20

Foto mesiaca 20

Pedál

Máme tu opäť jeseň a s ňou možno už aj trošičku smutnejšiu atmosféru, keďže podmienky na bicyklovanie ako v lete už nie sú. Preto sme pre vás pripravili niekoľko zaujímavých článkov, či už bohatý informačný blok z diania z domova a zo sveta, vid' napríklad geniálne riešenie cyklocestičky v priekope z Holandska. Začiatkom mesiaca sa v Brne uskutočnil jedinečný veľtrh zameraný na šport ako aj cyklistiku a samozrejme, nemohli sme pri tom chýbať ani my. Pre nadšencov technológie sme pripravili

krátke články o zaujímavých dizajnoch bicyklov. Ako taký ďalší štartér bude pôsobiť rozhovor s Jaroslavom Martinkom z Českej republiky, ktorý má toho v oblasti cyklodopravy preskávané skutočne veľa. Taktiež uzavrieme náš seriál o cyklistike a vyšších územných celkoch, ktorý nám trošku poodhalil, ako je to s podmienkami pre cyklistov v jednotlivých samosprávnych krajoch.

Prijemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia



JEDNOSMERNÝ CYKLOPRUH - NEZMYSEL ZA 178-TISÍC EUR?

Renáta Jaloviarová

Nový cyklistický pruh, ktorý len nedávno pribudol na hlavnej ceste v Turzovke, označili predstavitelia mesta a aj niektorí cyklisti za nezmysel.

Po cyklopruhu na hlavnej ceste v Turzovke sa môže jazdiť len v jednom smere od Čadce na Makov.

Autor: Renáta Jaloviarová, Pravda

Takmer päťkilometrový úsek je totiž označený len ako jednosmerný, navyše je na frekventovanej ceste do Česka, čo ho robí nebezpečným. Naopak, Žilinský samosprávny kraj, ktorý cyklopruh na ceste dal vyznačiť, tvrdí, že tam pribudol práve pre vyššiu bezpečnosť cyklistov.

Tí sa však sťažujú. „Cyklisti jazdia často v protismere cez jednosmerný cyklochodník. Vznikajú kolízne situácie, keď sa stretávajú dvaja-traja cyklisti oproti sebe, problém reagovať majú aj vodiči. Cyklistom v protismere pri vyhýbaní hrozia čelné zrážky s autom,“ opisuje vlastné skúsenosti s jednosmerným cyklopruhom paralympionik Vladimír Gajdičiar, ktorý v Turzovke trénuje na trojkolesovom bicykli a pripravuje sa na majstrovstvá sveta v bežeckom lyžovaní. Nové vodorovné a zvislé označenie na ceste v Turzovke bolo financované z eurofondov a spolu s cyklopruhom vyšlo na 178-tisíc eur. „Do dosť vyťaženého dopravného uzla na štátnej ceste pribudol jednosmerný cyklopás, je to nezmysel,“ myslí si primátor Turzovky Miroslav Rejda. Okrem toho kysucké obce už dlhšie pripravujú cyklotrasu mimo hlavnej cesty popri rieke Kysuca. Ak by kraj na ňu prispel, obce by mu boli vďačné.

Ten si však obhajuje svoje. Cyklisti by podľa podpredsedu kraja Jozefa Štrbu mali dodržiavať značenie a jazdiť len v smere, ktorý je na ňom vyznačený. Cestu späť si môžu vybrať - buď normálne po hlavnej ceste, alebo cez obec. „Celý cyklopruh bol navrhnutý ako jednosmerný, ako je to na ňom aj vyznačené. Je to odsúhlasené v rámci projektovej dokumentácie,“ upozornil Štrba. Nepredpokladá, že by sa cyklopruh mohol zmeniť na obojsmerný v celom úseku. Nedovoľuje to šírka cesty. O iných možnostiach riešenia však kraj plánuje ešte rokovať s dopravným inšpektorátom, úradom dopravy aj predstaviteľmi Turzovky.

http://cestovanie.pravda.sk/jednosmerny-cyklopruh-nezmysel-za-178-tisic-eur-frc-/sk-kcestovanie.asp?c=A100917_175747_sk-kcestovanie_p12



Pravda

ZVOLENSKÉ NÁMESTIE PATRILO CYKLISTOM

Cyklojazdou chceli účastníci Dňa bez áut pripomenúť motoristom, že cyklisti sú rovnocennými účastníkmi dopravy.

ZVOLEN. Premávka v meste Zvolen ani včera, počas Dňa bez áut, ktorý je vyvrcholením Európskeho týždňa mobility, neutíchla. Bola rovnaká ako po iné dni. Mimovládne organizácie v spolupráci so zvolenskou radnicou však zorganizovali pre verejnosť rôzne aktivity, ktorých spoločným cieľom bolo podporiť využívanie verejných priestorov na zábavu ľudí.

Na zvolenskom námestí mali deti k dispozícii dopravné ihrisko i rady mestských policajtov. „Deti ovládajú pravidlá cestnej premávky, no často na ne pri jazde na bicykli v zápale hry zabúdajú. Treba ich stále upozorňovať na

nebezpečenstvá, ktoré im hrozia,“ hovorí inšpektor mestskej polície Jozef Michalík.

O opravu bicyklov sa postaral odborník. Tvrdí, že bicykle majú stále miesto v našom živote. „Roboty mám dosť, keby som robil 24 hodín denne, mám čo opravovať.“

Dobrovoľníci Slovenského Červeného kríža boli pripravení poskytnúť prvú pomoc zraneným, poukážky na opravy bicykla alebo bicyklové vybavenie. Účastníci podujatia hrali i živé Človeče nehnevaj sa. Vyhralo družstvo Občianskeho združenia Delfin, ktoré získalo 700 eur na realizáciu verejnoprospešného projektu.

Súčasťou akcie bolo vyhlásenie výzvy „Desať bodov pre rýchle zlepšenie dopravnej situácie v meste“, ktorú organizátori adresujú vedeniu mesta. Chcú upozorniť,

aby mesto pri rekonštrukcii ciest myslelo aj na cyklistov. Napríklad, keď sa robia priechody pre chodcov, aby boli naplánované aj priechody pre cyklistov. Ďalším bodom je upozornenie na fakt, že cyklisti, ktorí prídu do mesta zo sídlisk a chcú pokračovať v ceste vlakom alebo autobusom, nemajú možnosť bezpečne „odparkovať“ bicykle na autobusovej či vlakovej stanici. Chýbajú tu totiž úschovne. Prvými signatármi výzvy boli účastníci Dňa bez áut, ale zber podpisov bude pokračovať do konca októbra.

O 17 hodine z námestia odštartovalo asi 20 cyklistov na prvú neformálnu spoločnú jazdu na sídlisko Sekier. Cieľ jazdy bol na hrádzi Mŕtovskej priehrady. Podľa slov Martiny Paulíkovej zo Združenia Slatinka by motorová a bezmotorová doprava mali byť vyvážené a touto jazdou chceli motoristom pripomenúť, že cyklisti sú rovnocennými účastníkmi dopravy. „Počas jazdy na sídlisko nám jeden vodič vynadal, že na ceste zavadziam,“ konštatovala Paulíková. Takéto neformálne jazdy sa konajú už vo viac ako 300 mestách sveta vždy posledný piatok v mesiaci september. Ich cieľom je, aby si vodiči všimli cyklistov a pri riadení vozidla s nimi ráтали. Jazdy nie sú protestom, bicyklisti zvyčajne neblokujú ulice a doprava nie je zastavená či riadená políciou.

<http://zvolen.sme.sk/c/5561805/zvolenske-namestie->

Bezpečný bicykel

Viete, ktoré prvky sú na vašom bicykli povinné? Istotne sú to tieto: Predné odrazové sklo - biele, zadné odrazové sklo - červené, predný svetlomet, dve na sebe nezávislé brzdy, odrazové sklá na pedáloch oranžovej farby, odrazové sklá oranžovej farby na oboch stranách kolies a vaše riadidlá musia mať zaslepené otvory.

<http://www.becep.sk/index.php/akcie/17-zodpovedny-cyklista>



Mini sčítanie cyklistickej dopravy v Bratislave na novom moste

Ing. Jozef Schwarz, BicyBa

Dňa 21.9.2010 sa robila v Bratislave cyklojazda po problémových bratislavských cyklotrasách.

V rámci propagácie akcie (rozdávanie letákov) sa spravilo improvizované sčítanie cyklistickej dopravy pri Novom moste. Výsledky sú nasledovne:

Sčítanie cyklistickej dopravy dňa 21.9.2010 – Nový most, Rybné námestie

Nový most – lávka pre cyklistov

- A Smer Petržalka
- B Smer Rybné námestie

Rybné námestie priechod cez cestu k nábrežiu

- C Smer Slovenské národné múzeum popri Dunaji
- D Smer PKO popri Dunaji
- E Smer Rybné námestie

čas	A-B	B-A	C-D	D-C	D-E	E-D
7:00-7:15	2	1	1	1	1	0
7:15-7:30	7	1	0	1	3	1
7:30-7:45	10	4	0	0	3	6
7:45-8:00	5	1	1	3	2	1
8:00-8:15	3	2	3	1	1	2
8:15-8:30	7	1	1	4	3	5

Konečne aj slovenský minister na bicykli!

Minister obrany Ľubomír Galko podporil Medzinárodný deň bez áut, ktorý sa konal 22.9.2010. Z ministerstva obrany vyštartoval krátko pred ôsmou hodinou rannou na bicykli. Spreádzala ho osobná ochranka, pričom ako povedal: „Išli tí členovia ochranky, ktorí sa vedú bicyklovať.“

„Na bicykli som ešte odkedy som ministrom nesedel, predtým som mal problémy s kolenom, po banálnej operácii som dlho ležal v nemocnici, čiže každý pohyb vítam,“ uviedol Galko.



Štvorčlenné „družstvo“ svižne vyrazilo hustou premávkou na detské neurologické oddelenie do bratislavskej nemocnice na Kramároch, kde minister navštívil choré deti. Malí pacienti dostali rôzne darčeky, z ktorých mali veľkú radosť. Minister potom v obleku a iba s jedným členom ochranky vyrazil na Úrad vlády. Starostlivo dodržiaval predpisy, celú cestu sa usmieval, ranný vzduch mu zrejme robil dobre. Na úrad vlády dorazil vysmiaty a spokojný.



Správy zo sveta

V Amsterdame porovnali 1 parkovacie miesto vs bicykle.

Na jedno parkovacie miesto v Amsterdame s rozmermi (6 x 2 metrov) môžete zaparkovať až 12 bicyklov. Amsterdamskí radní chcú totiž zlepšiť podmienky pre parkovanie bicyklov hlavne pri zaujímavých miestach ako sú múzea a iné objekty občianskej vybavenosti.



Odkvap, lavička a stojan v jednom a z New Yorku!.

Skvelým príkladom účelného využitia priestoru na ulici je mesto New York (USA) so svojim multifunkčným „zariadením“. Jedná sa o kryt ventilácie metra, ktorý bolo potrebné vyvýšiť, aby sa zabránilo vtekaniu dažďovej vody do vetracích šácht. Dizajnér Grimshaw Billings Jackson vymyslel domyselné spojenie krytu a stojanov na bicykel s posedením na lavičke. Výsledok si môžete pozrieť na nasledujúcom obrázku:

Zdroj: http://ny.curbed.com/uploads/2008_09_Grimshaw%20Street%20Furniture.jpg, http://ny.curbed.com/archives/2008/10/01/curbedwire_still_more_street_furniture_to_hold_off_the_floods_humongous_high_line_waiting_list.php



Povolila v Dánsku cyklistom odbočenie vpravo na červenú?

Zdroj: copenhagenize.com

Dánske cyklistické kruhy v poslednom období nadšene debatujú o riešení, ktoré sa týka cyklistov a síce ide o odbočenie vpravo na červenú. Aj keď dánska polícia povedala, že odbočenie si majú odsúhlasiť samotné samosprávy, určite ide o zaujímavý počin.

Na vysvetlenie uvediem, že takéto odbočenie je dovolené napr. aj v Nemecku.



Český minister dopravy si pozrel Prahu z bicykla.

Zdroj: cyklostrategie.cz

Na pozvanie iniciatívy AUTO*MAT absolvoval na bicykli minister dopravy ČR Barta približne hodinovú cestu po Prahe. Doprevádzal ho Ing. arch. Tomáš Cach z pražskej cyklokomisie, spolu so zástupcami AUTO*MATu a novinárov. Minister sa zoznámil s dopravno-urbanistickými riešeniami niekoľkých miest v Prahe 1 a 2, ktoré ilustrujú súčasný stav cyklo dopravy. Taktiež si sám vyskúšal podmienky pre cyklistov v premávke na pozemných komunikáciách. Na záver prehliadky sa zúčastnil tlačovej konferencie spolu s ďalšími veľvyslancami Dánska, Holandska a Rakúska.



V Plzni odštartovali Týždeň mobility módnou prehliadkou

Zdroj: plzenskonakole.cz

Módnou prehliadkou odštartoval program tohtoročného Týždňa mobility v Plzni. Niekoľko bicyklov a elektrobicyklov s vymodenými dámami brázdilo v Smatanových sadoch, pričom zaujali okoloidúcich. Organizátori akcie chceli ostatným dokázať, že v oblekoch a v kostýmoch sa dá jazdiť na bicykli do práce ako je tomu napríklad v Dánsku alebo Holandsku.



Ako sa dajú využiť priekopy na cestičky pre cyklistov.

www.fietsberaad.nl

Istý dizajnér Jean-Paul de Garde vymyslel koncepciu cestičiek pre cyklistov, ktoré sú umiestnené v telese priekop alebo rigolov, ktoré poznáme z okrajov ciest. Cyklokomunikácia je zložená z prefabrikátov, ktoré sa tvarovo zmestia do priekop. Výhody tohto návrhu spočívajú v tom, že nie je potrebné vyrúbať stromy, ktoré inak padnú za obeť, ak práve zaberajú miesto tam, kde by mala ísť

cestička pre cyklistov. Taktiež nie je nutné zaoberať sa prevedením vody, ktorá v takejto priekope alebo kanáli môže byť. Okrem toho, takýto spôsob riešenia sa môže využiť na úschovu vody ako aj zníženie nákladov na čistenie priekop. Niektoré z holandských municipalít už prejavili záujem o tento vynález. Toto riešenie by určite našlo uplatnenie aj na Slovensku.



V Helsinkách začali sčítavať cyklistov.

Už aj v Helsinkách vo Fínsku majú nový automatický cyklosčítač, ktorý bude pomáhať mestskej samospráve analyzovať údaje o cyklistoch.

Zdroj : copenhagenize.com



Cyklotechnológia

Lunartic Bicykel

Monika Nedelková

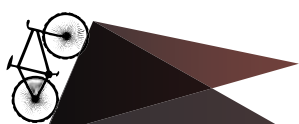
Bicykel s kolesom bez špíc si prirodzene všimnete skôr. Človek si môže pomyslieť, že jazda na takomto bicykli je veľmi zvláštna na pohľad. Tento variant, Lunartic cyklus, bol navrhnutý Lukom Douglasom a je určený ako nominácia na Cenu Jamesa Dysona. Na prvý pohľad je tento bicykel samozrejme smiešny. Veľké zadné koleso vám však zaistí zdravú dávku rýchlosti a zdá sa, že posilňuje stabilitu. Lunartic je návrh mestského bicykla, ktorý objavuje kombináciu odlišných veľkostí plášťov, ozubeného pásového pohonu a prevodové koleso bez náboja ako unikátny prototyp, ktorý naozaj funguje. Väčšie kolesá sa pohybujú rýchlejšie, sú stabilnejšie a zabezpečujú pohodlnú jazdu, zatiaľ čo malé kolesá sú ľahké, kompaktné a lepšie sa s nimi manévruje. Pásové pohony sú čisté, tiché, nevyžadujú

údržbu a koleso bez náboja vytvára viac priestoru. Takýto dizajn sa sústreďuje na kombináciu výhod oboch veľkostí kolies, ktorá poskytuje rovnováhu v rýchlosti, veľkosti a kvalite jazdy. Absencia náboja umožňuje jednotlivým častiam pohybu dozadu, vo vnútri zadného kolesa, a skracuje tak základňu kolesa pričom si zachováva bežnú geometriu. Tento prototyp bol navrhnutý ako dôkaz teórie Lunarticu, je súčasťou koncoročného projektu dizajnu a technológie a zatiaľ nepredstavuje finálny produkt na výrobu. Uvažuje sa o masovej produkcii ako súčasť univerzity v Loughborough, odporúča sa však práca na ďalšom vývoji. Zdroj: <http://teed.nl/2010/08/16/lunartic-cycle-fiets-zonder-spaken/>



Bicykel s bambusovým rámom

Bambus je nielen šetrný k životnému prostrediu a trvalo udržateľný výrobok, ale aj veľmi silný - silnejší ako oceľ, zdá sa - ľahký a pružný kus materiálu. Nepoznáme lepší materiál na výrobu tyčí, podláh, žalúzií a plotov. Pre Diega Cárdenasa Landerosa z Mexika je bambus tiež zlatou baňou. Rám jeho Bamboocyclu UH-02 je z tohto unikátneho druhu rastliny. Na celkové dokončenie bicykla použil aj oceľ a uhlíkové vlákna. Avšak, vzhľadom na tento krásny dizajn váži len 8,8 kg. Bicykel je vhodný pre každodenné použitie, a dokonca aj relatívne cenovo dostupný: 800 amerických dolárov. Zdroj: <http://teed.nl/2010/09/20/fiets-met-bamboe-frame/>



v Žiline vybudovali nové úseky pre cyklistov.

**Pohľad na nové značenie
na Hlbokej ceste na
sídlišku Vlčince.**



Marián Gogola

Mesto Žilina ako jedno z mála miest tento rok splnilo záväzok vybudovať nové cyklokomunikácie v dĺžke cca. 2 km. Magistrátu sa podarilo predĺžiť cyklotrasu z najväčšieho mestského sídliska Vlčince do centra mesta, pričom sa zmenilo aj doterajšie dopravné značenie a použilo sa značenie nové.

**Nové značenie na
ulici Republiky.**



Okrem toho sa na niektorých uliciach odstránil problém s parkovaním automobilov na chodníkoch, kadiaľ už vedú nové cyklokomunikácie, napr. na ulici Republiky. Zaujímavosťou je to, že sa použilo nové zelené značenie na oddelenie priestoru pre peších a cyklistov.

Mesto Žilina konečne ukázalo, že sa dá aj elegantne bojovať proti narastajúcemu motorizmu a popritom vytvárať jednoduché podmienky pre ekologický druh dopravy, ktorý v tomto prípade reprezentuje cyklistická doprava.

**Vyznačenie nového
priechodu pre
cyklistov.**



**A ešte pre porovnanie
ako to vyzeralo pred
vyznačením.**





**Typický obraz
parkovania
automobilov na ulici
Republiky je už
našťastie minulosťou.**



**Tam, kde to šírkové
pomery nedovoľovali
boli zrealizované
spoločné chodníky pre
peších a cyklistov.**

Cykloveľtrh Bike Brno 2010 nielen o športovej cyklistike

V dňoch 7-10.10 sa v Brne uskutočnil najväčší stredoeurópsky veľtrh, ktorý sa zameriaval na cyklistiku v rámci Sport Life Brno a všetko s ňou súvisiace, okrem neho paralelne prebiehali Caravaning Brno a Boat Brno. Počas týchto dní prebiehali veľa akcií od autogramiád známych cyklocestovateľov až po možnosť otestovať si najnovšie bicykle a elektrobicykle.

Mňa zaujala napríklad retroznačka Favorit, ktorá predstavila niekoľko novinek, napríklad svoju skladačku. Mohli ste si vyskúšať najrozličnejšie elektrobicykle alebo ľahobicykle, prípadne iné cyklozariadenia.

Je potešiteľné, že na veľtrhu sa medzi zahraničnými účastníkmi nestratili ani zástupcovia zo Slovenska.

Medzi zaujímavé osobnosti patrilo určite víťaz etapového cyklistického závodu Giro d'Italia (2001 a 2003), taliansky pretekár Gilberto Simoni. Z ďalších osobností je možné spomenúť aj čerstvého majstra sveta v kros country Jose Antonia Hermidu. Zaujímavý je koncept elektrobicykla A2B, ktorý nesie batériu v zadnej časti, viď obrázok. O nič menej sa nenechal zahanbiť dizajnový kúsok elektrobicykla GoCycle, ktorý má všetko ukryté v ráme, takže ani neviete, že ide o elektrobicykel.

Medzi cyklozaujímavosťami určite patrila cyklistická štvorkolka, alebo bicykel, ktorý môžete použiť aj na snehu.



**Testovanie elektrobicyklov
v plnom prúde.**



Skladačka Favorit.



Nový elektrobicykel A2B.



Dizajnový elektrobicykel GoCYcle.



Zaujímavá reklama českého bicyklového priemyslu, ktorý upozorňuje na neprimeraný rast motorizmu, čo tak slovenský cyklopriemysel?



Cykloštvorkolka.



Bicykel aj do snehu.



**Prípadne ak vás omrzelo
šliapať klasicky do pedálov,
môžete šliapať aj vertikálne**

Bicykel na vertikálne šliapanie.



**Na výstave bolo
prezentovaných aj viacero
konceptov skladačiek.
Mňa upútala tá od rakúskej
firmy Maderma.**

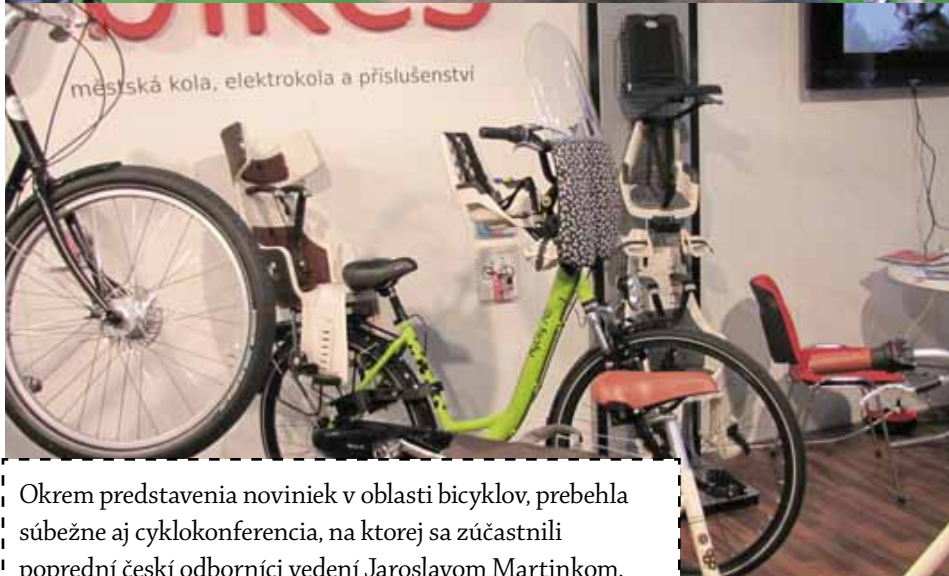
**Štýlový City Scooter II-
rakúskej firmy Maderna.**



Na výstave ste mohli vidieť zaujímavé bicykle aj pre rodinnú cyklistiku, napríklad bicyklový set bicykla s vozíkom, ktorý je umiestnený vpredu.



Bicykel ZIGO s vozíkom.



Mestský bicykel s výbavou pre rodinu.

Počas konferencie Bike conference.

Okrem predstavenia noviniek v oblasti bicyklov, prebehla súbežne aj cyklokonferencia, na ktorej sa zúčastnili poprední českí odborníci vedení Jaroslavom Martinkom. Na konferencii bola predstavená okrem iného aj nová cyklostratégia aj najnovšie poznatky z oblasti rozvoja cyklistickej dopravy v Čechách.

Prednášky si môžete pozrieť na nasledovnom linku: <http://www.cyklostrategie.cz/akce/#event384>
Snáď sa takejto akcie dočkáme aj na Slovensku.



1. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Len tak sa previezť.

A kade? Hm, cez našu horu vedie pekná asfaltová cestička, pôjdem ňou. Všet je super, lepšia ako naše cesty. Hmm, ale vlastne nemôžem, nie je to oficiálna cyklotrasa, pretože je nevyznačená. **A prečo nemôžem?** Platí zákon o zákaze jazdy cyklistov po lesoch. **A prečo nie je označená?** No lebo ju nemal kto? A prečo nemal kto?

No lebo nikto neurobil štúdiu, nezobral za nakreslenie pár čiar prachy a nevedia teraz kade to vyznačiť. **Aha a prečo to vedia v tom kraji bez toho a tu nie.** No ehmm, vieš ako iný kraj iný mrav, iné euro a iné podmienky. Aha, tak naštartujem auto a idem do obchodu.

2. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Pôjdem sa previezť do susednej dediny, je tam jarmok :). Ale kade? **Čo kade, po ceste.** V tej premávke, čo som chorý, však samá nehoda. Hmm, tak pôjdem po chodníku pre chodcov. Po chodníku nemôžem. **Prečo?** Lebo je to zakázané v zákone, cyklista nemôže použiť chodník pre chodcov. **Aha, tak sa idem hrať hru.**

3. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? V meste je dobrý film v kine, pôjdem kuknúť. Ale kade? **No po ceste.** Hm, minule tam zrazilo cyklistu pôjdem radšej po BUS-pruhu. **To vlastne nemôžem.** Prečo? **Lebo podľa zákona je zakázané ísť bicyklom po pruhu pre autobusy, ten je len pre autobusy a taxíky.** Tak si pustím film doma.

4. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Pôjdem za kamošom a niečo vymyslíme. Pôjdem po tom novom cyklochodníku, čo tak propagovali. Hmm, ale minule som tade išiel a len natreli farbu na starý chodník, ale diery ostali. Asi majú málo peňazí na meste. **Ale prečo potom vystavali nový cyklochodník vedľa v ulici, keď tam nikto nejazdí.** Hmm, asi majú veľa peňazí.

5. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Kuknem na internet. Ale kam? **Na stránke obce nie sú žiadne informácie.** Čo tak nejaké občianske združenie zaoberajúce sa cyklistikou? **Hm, samé ich akcie a žiadna mapa kade ísť.** No nič, idem pozrieť do chladničky.

6. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kam? Pôjdem pozrieť

na koniec mesta, je tam festival. Ale kade? No po navrhovaných cyklochodníkoch. **Ale ešte sa nič z nich nepostavilo.** Prečo sa nestavajú nové cyklochodníky, však už boli spracované štúdie? **No lebo idú voľby a peniažky treba inde.** No prečo susedná dedina stavia? **No lebo idú voľby.** A čo sa stalo so štúdiami? **Sú v šuplíku.** Tak nič, idem pozeráť superstár.

7. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Na námestie, je tam nejaká cyklistická akcia. Ale načo, keď nás tam bude pár? **Dostanem reflexný prvok, ktorý mi bude svietiť v izbe.**

8. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Po tom novom cyklochodníku, čo je vybudovaný popri ceste. Hmm, po tom, čo vypadá ako húsenková dráha, pretože na každých 5 metroch je znížený prah pre vjazd vozidiel do dvora. **A prečo to tak je?** To je taká slovenská novinka. **A budem musieť pred každým priechodom pre cyklistov zosadať z bicykla.** A prečo? **Lebo je to taká slovenská novinka dávať pred každý priechod pre cyklistov značku „zosadni z bicykla“** Pôjdem radšej po ceste, tam sa ide lepšie.

9. Sadnúť na bicykel a ísť. Ale kde? Pôjdem za frajerkou. Ale ako? **No po novom chodníku pre cyklistov.** Hm, ale predierať sa pomedzi tých pešoch, psov, behajúcich či ľudí s kočíkmi a korčuliarov sa mi nechce. **A prečo to nekontrolujú?** A kto? **Pôjdem na aute.**

10. Sadnúť na bicykel a ísť? A kam? Do hory nemôžem je to zakázané, po ceste nejdem, je to nebezpečné, po cyklistickom chodníku nemôžem, žiadny nemáme, po chodníku pre chodcov nemôžem je to protizákonné. **A prečo? Pretože všetci nato ...** A tí, čo na to nekašľú, sa nevedia dohodnúť medzi sebou. **A keď sa dohodnú medzi sebou, nemajú peniaze. A keď sa nájdú ľudia, ktorí sa dohodli, majú peniaze, chcú niečo urobiť pre cyklistickú dopravu na Slovensku, tak si chcú nahrabať. A keď sa nájdú ľudia, ktorí sa dohodli, nemajú peniaze, chcú niečo urobiť pre cyklistickú dopravu na Slovensku, chcú to zadarmo, vždy sa stretnú s ľuďmi, ktorí na to A tí, čo na to nekašľú, sa nevedia dohodnúť medzi sebou. A keď.... A stále dookola.**

Rozhovor s Jaroslavom Martinkom

koordinátor pre cyklistickú dopravu v Českej republike.

Marián Gogola

Začiatky určite neboli ľahké, ako a kde si sa dostal k riešeniu cyklostratégie v Čechách?

Cyklistikou se zabývám celý svůj profesní život. Po promoci v roce 1993 jsem šel pracovat na olomoucký magistrát, kde jsem koordinoval podporu cyklistiky v Olomouckém kraji. V roce 1997 jsem odešel do CDV. Bral jsem to jako výzvu a musím říct, že jsem měl obrovské štěstí na lidi ve vedení. Příprava vládního dokumentu tzv. cyklostrategie trvala zhruba 3 roky. Když jsme ji pak dávali do vlády (v roce 2004), především jsme nechtěli, aby to byl jen další papír do šuplíku. Spíš jsme to brali jako podklad pro hledání klíčových partnerů, kteří nám pomohou uvést myšlenky do života. Z cyklostrategie se spousta věcí odvinula a dodnes je dobrým základem, na který se dá navazovat. Spousta věcí se nepodařila. Jsem ale přesvědčený, že v rámci našich lidských možností jsme dělali a i dnes děláme maximum. Proto tě taky možná překvapím s mojí odpovědí na tvou první poznámku – „začátky určitě nebyly lehké“. Já osobně totiž nevnímám dobu před 13 lety za těžké období, ale za dobu, která přinášela první výzvy a první problémy a ty bylo potřebovat překonat. Dnešní doba přináší jiné výzvy a jiné problémy, ale ty je potřeba překonávat. Takže ve své podstatě je to pořád stejné. A myslím si, že za dalších dvacet let na tom budeme stejně.



V dnešnom čísle sme si pre vás pripravili ďalšiu lahôdku a to rozhovor s českým koordinátorom cyklistickej dopravy , Ing. Jaroslavom Martinkom.

Vieme, že Slovensko a Česko je na dvoch rôznych pozíciách, čo si myslíš, prečo je tomu tak?

Kdysi dávno v roce 2003 jsem zahajoval cyklokonferenci citátem krále Šalomouna, který jsem mírně modifikoval do českého cyklistického prostředí: „Když jsem se rozhlédl pod sluncem, viděl jsem, že běh nezáleží na rychlých a boj na statečných, ba ani živobyť na moudrých, bohatství na šikovných a přízeň na zkušených, ba ani na tom kolik máme informací o cyklistické dopravě, kolik máme kde známých, kolik máme peněz, ale o všem rozhoduje čas, příležitost a náhoda.“ A pak jsem ještě dodal. „Myslím si, že České republice přeje právě nyní příhodný čas a má právě nyní příležitost s podporou cyklistické dopravy něco udělat.“ A zdá se, že jsme tu šanci fakt využili. Jiný důvod mě nenapadá. A nebo si myslíš, že je to tím, že jsme chytřejší a umíme spolu lépe komunikovat? :)

Vedel by si poradiť, čomu sa vyvarovať pri tvorbe cyklostratégie na Slovensku?

Víš, že ani nevím. Ale jednu radu ti přeci jen dám. Tento život mi opakovaně ukazuje jednu pravdu. Pokud má někdo nutkání něco udělat, říkám „běž a udělej to“. Neexistuje jedna univerzální rada. Každý z nás má jiné možnosti a schopnosti. A každý může prospět i v rámci svých malých možností. Pokud chceš, cestu si najdeš – to je moje zkušenost. A teď jsem četl dobrý citát od Václava Havla: „Naděje není v tom, že věci, které děláš, dopadnou dobře. Naděje je v tom, že máš jistotu, že věci, které děláš, mají smysl.“ Chyb se prostě nevyvaruješ. Přijdou ze stran, ze kterých bys to nejméně čekal. Ale pokud budete mít nad chybami nadhled a jasný cíl, tak se o slovenskou Cyklostrategii nebojím.

Na Slovensko chodíš často, v akom stave vidíš rozvoj cyklodopravy na Slovensku v súčasnosti?

Odpověď je velmi jednoduchá. Vaše města mají velké rezervy, ostatně jak ty naše. Možná jsme trochu dále než vy, ale oproti jiným evropským městům jsme všichni na chvostu. To je třeba si přiznat. Záleží jen na vašich městech, zda si to opravdu přiznají a zda s tím něco budou chtít dělat.

Ako koordinátor cyklodopravy sa určite stretávaš často s politikmi, akým spôsobom ich presviedčaš, aby sa postavili za tvoju vec?

Tak předně bych chtěl říci, že i politik je jen člověk. Tím chci říci, že potkáš mnoho politiků, se kterými si lidsky prostě sedneš. Prostě stanete se kamarády a s některými si i tykám. Ty pochopitelně není potřeba přesvědčovat. Naopak. Oni mě pomáhají realizovat mé myšlenky, oni dále přesvědčují své okolí. To je samozřejmě ten ideální scénář. Pak jsou samozřejmě i jiní, kteří kolo moc nemusí. Je pak nepřesvědčuji. Když už mám možnost s nimi mluvit, nebo jim přednášet, tak se dnes už snažím vyhybat základním tématům, proč vůbec podporovat cyklistickou dopravu, ale spíše konstatuji reálné skutečnosti a hovořím o problémech, které brání cyklistické dopravě v dalším rozletu. Nejde ale jen o setkávání. Je třeba s nimi udržovat kontakt nejen prostřednictvím konferencí, ale i prostřednictvím informací na www.cyklostrategie.cz, nebo na www.cyklokonference.cz. Vzájemná výměna informací je velice důležitá pro další vývoj. Proto také připravujeme newsletter s pozvánkami na akce, informacemi o nově otevíraných stezkách a o novinkách v cyklodopravě a cykloturistice vůbec.

Akým způsobem sa vám podarilo zabezpečiť, aby cyklistická infraštruktúra dostávala systematicky finančnú podporu zo štátu?

To ani nechtěj slyšet. Prostě ve správnou chvíli a na správném místě byl člověk, který mohl ovlivnit, že do připravovaného zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury vsunul větku o podpoře výstavby cyklostezek a bylo to. Pak už jen to chtělo čas, kdy najednou všem došlo, že je to dobrá podpora a že je o ni zájem a tak se začal postupně navyšovat rozpočet. Za 10 let šlo tak nakonec do cyklistických stezek více jak jedna miliarda korun. No a pak tu máme ještě Strukturální fondy EU. Tam zase bylo nutné, abychom si pohlídali rok 2006, tj. rok, kdy se teprve tvořila pravidla pro čerpání financí pro období 2007 – 2013. Objížděli jsme kraje a přesvědčovali jsme je o tom, aby nezapomněli na kolonku pro cyklistické stezky – nezapomněli. A výsledek – Doposud šlo na cyklostezky téměř 3,0 miliardy korun.

Jardo,minulý mesiac sa vám podarila skvelá vec, keď sa novelizovala vyhláška o prevádzke na pozemných komunikáciach,ktorá má zásadný dopad na cyklistiku. Vedel by si čitateľom povedať, ako je to pre vás dôležité?

Pro mě osobně je to vzkaz, že je vůle po změnách, které jsou spojeny i s konkrétními opatřeními. To je asi to nejdůležitější. Změny na Ministerstvu dopravy se rozhybaly za vedení Gustava Slamečky. Koncem roku 2009 na MD vznikla pracovní skupina pro změnu legislativy, ve které jsou zastoupeni kromě ministerstva také reprezentanti krajů, měst, Policie ČR, CDV, projektantů a odborné veřejnosti. Skupina nejprve vytvořila podklady pro změnu již zmiňované vyhlášky, ale to byl teprve začátek. Jejím současným cílem je připravit pracovní podklady pro návrh novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Návrh se bude zaměřovat na doplnění

základních pojmů, na vymezení jednotlivých pravidel pro vzájemné vztahy mezi cyklisty a ostatními účastníky silničního provozu, ale i na otázky k vozíkům, nákladním kolům a elektrokolům. Návrh by měl být hotový na jaře příštího roku. A to je pro mě nejdůležitější, že práce na změnách pokračují, neboť česká legislativa má stále velký dluh vůči cyklistické dopravě. Nová vyhláška je zatím jen příslovečnou vlaštovkou, která by mohla přinést jaro. Část procyklistických řešení, které vyhláška zavádí, již byla nějakým způsobem možná i v předchozích letech. Značky byly ovšem definované jen obecně jako dodatkové tabulky či nápisy na vozovce. V praxi existovalo několik variant jedné značky a pro povolení a instalaci značky často rozhodovalo to, zda zodpovědný pracovník sympatizuje s cyklisty. Jasná definice podoby značek má tak velký význam pro projektanty dopravních řešení a v důsledku i pro cyklisty.

Ktoré mestá sú pre teba osobne inšpiratívne z hľadiska riešenia cyklistickej dopravy v zahraničí a ktoré napr. v Čechách?

Už dlouho pracujeme na změně našeho webu www.cyklostrategie.cz a jedna z kapitol odpovídá na tvou otázku. Je jasné, že teď nemohu říci vše, co tam bude, neboť dané informace by zabraly celý náš rozhovor, ale aspoň kousek ti ukáži, co tam bude – dovolím si citovat z našeho nového webu:

Inspirace - švýcarský a dánský model

Je mnoho způsobů, kterými je možné česká města inspirovat k podpoře cyklistické dopravy. Prostřednictvím zahraničních kontaktů se v současné době zaměřujeme především na švýcarský a dánský model cyklistické infrastruktury, který by mohl být uplatněn v českém prostředí. A proč dva modely? Často je slyšáno z mnoha stran, že Česko se nikdy nemůže srovnat s Dánskem, či Nizozemskem. Není to pravda! Jsou přeci regiony, kde tyto



možnosti máme – třeba v Pardubicích. Ale pak jsou zase jiné regiony, kde je opravdu reliéf poněkud kopcovitější, třeba v Brně, či v Praze. Pak tedy srovnávejme Brno a Prahu s jinými městy, například švýcarskými. Bern, Zurich, nebo Luzern mohou inspirovat dopravní odborníky v tom, že za málo peněz lze hodně udělat. Švýcaři totiž dokáží velmi úspornými opatřeními vhodně regulovat dopravu tak, aby pohyb po městě byl bezpečný a pohodlný. Švýcarský model je vhodnější pro většinu českých měst. Je finančně a prostorově méně náročný a je snazší jej budovat postupně – tam, kde opatření zatím není, pokračuje cyklista ve společném provozu s motoristy. Tím je zajištěna návaznost v každé fázi budování systému. Dánský model by bylo možné uplatnit pouze v některých českých městech, a to jen ve spojení s celkovou dopravně-urbanistickou koncepcí, jež by cyklistické dopravě přiřkla zásadní význam. Pak ten článek samozřejmě dále pokračuje, ale to už se nechte překvapit. No a pak tam uvádím tři inspirativní příklady. A proč ony byly vybrány? Opět, počkejte na novou podobu stránek a uvidíte.

● Pardubice – cyklistická laboratoř & princip aplikace dánského modelu do českého prostředí. Novinky o městě sledujte na adrese: www.mestonakole.eu.

Praha, Brno – cyklistické laboratoře & princip aplikace švýcarského modelu do českého prostředí. Novinky o městech sledujte na adrese: cyklo.praha-mesto.cz, www.prahounakole.cz/, www.brnonakole.cz/. (Praha a Brno jsou

města, která byla dosud s cyklistickou dopravou spojována pouze okrajově. Každý si je vědom, že prostorové možnosti takovýchto měst jsou značně omezené. Při jakémkoliv přetváření, resp. doplňování vnitřních struktur města je nutné koordinovaně a koncepčně potřebné prvky integrovat. Evropsky ověřený integrační model je tzv. švýcarský, na jehož základě lze současný uliční prostor vhodně přerozdělit tak, aby všichni jeho uživatelé byli v tomto území soběstační, tj. aby byly odstraněny bariéry pro co nejširší škálu obyvatel (uživatelů).)

Kto je Jaroslav martínek?

Ing. Jaroslav Martínek, narozený 12.7.1969, Hrachovinka 13, Olomouc – Chomoutov, 783 35, e-mail: jaroslav.martinek@cdv.cz, mobil: 602 503 617
Vzdělání: absolvent VUT FAST v Brně, obor Konstrukce a dopravní stavby, silniční a městské dopravní inženýrství. Promoval v roce 1993.

Odborné zkušenosti:

Čtyři roky působil na městském úřadě v Olomouci a od roku 1997 pracuje na CDV, v současné době pak ve funkci vedoucího oblasti nemotorové dopravy, se specializací na rozvoj cyklistické dopravy v České republice. V roce 2009 byl jmenován ministrem dopravy Národním koordinátorem rozvoje cyklistické dopravy ČR a tuto tunčici vykonává doposud. Podílel se mimo jiné na projektech a pracích pro MD, zejména na přípravě vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. V současné době se podílí významnou měrou na implementaci daného materiálu, poskytuje koordinační a metodickou pomoc krajům, obcím a Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Podílel se na zpracování publikace „Rozvoj cyklistické dopravy v ČR – II.díl“ (2001), publikaci „Cyklostrategie: Cíle, Realizace, vyhlídky“ (2005), nebo na metodickém materiálu „21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu“ (2007), metodiky „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty“ (2008). Pořádá pravidelné národní cyklokonference. Spravuje webové stránky www.cyklostrategie.cz a www.cyklokonference.cz.

Koníček: má rád běh



CYKLISTIKA A VÚC IV

Doprava a pohyb sú dve nerozdeliteľné veci. Všetci veľmi často sa doprava berie len sadnúť do auta a ísť. No však na svete je aj iný dopravný prostriedok ako auto. Napríklad taký bicykel. U nás sa len pomaličky dostáva do popredia a ľudia si zvykajú, že počas mestských kongescií je bicykel oveľa rýchlejší a prispôsobiteľnejší dnešnému uponáhľanému svetu. Vo veľa krajinách prišli na to, že investovanie do cyklistickej

dopravy sa oplatí, preto majú už dávno vybudované cyklistickú infraštruktúru. Na Slovensku je tento proces len v plienkach a je na našich volených zástupcoch, aby sa tento proces rozbehol naplno. Medzi volených zástupcov ľudu patria aj ľudia na VÚC. Teda sme im napísali, ako sa oni pozerajú na cyklistiku a čo robia preto, aby sa v ich kraji rozvíjala.

Týchto 6 otázok im bolo pomocou mailu zaslané.

- Čo robí Váš zastupiteľský úrad pre cyklistickú dopravu? Ako ju podporuje a ako financuje výstavbu cyklistických chodníkov?
- Koľko finančných prostriedkov vynaložil na cyklistiku? Ak pripravujete nejaké cyklistické akcie tak kde a kedy sú? Aké iné informácie my viete poskytnúť ohľadom cyklistiky?

- Máte nejakú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy (nejaký plán výstavby chodníkov, značenia atd.).

V tomto čísle uvádzame informácie o posledných dvoch VÚC, ktoré chýbali v našom časopise VÚC Košice a VÚC Banská bystrica.

VÚC BANSKÁ BYSTRICA

Internetová stránka kraja: <http://www.vucbb.sk/>

Základné informácie o kraji

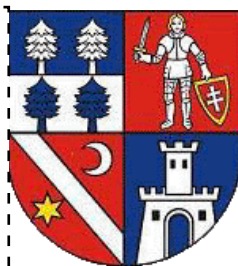
Rozloha: 9455 km²

Počet obyvateľov: 662121

Počet okresov: 13

Sídlo kraja: Banská bystrica

História kraja siaha do čias Keltov, Kvádov i Rimanov. Významný rímsky cisár Marcus Aurelius napísal na brehoch rieky Hron svoje filozofické dielo „Hovory k sebe samému.“ V čase sťahovania národov sa tu v 6. storočí usadili natrvalo Slovania. Po zániku Veľkej Moravy sa územie stalo súčasťou Uhorska a v 13. storočí sa v kraji začali usádzať osadníci z cudziny, najmä z Nemecka. Kolonizácia oživila baníctvo a hutníctvo, ktoré v tom čase patrilo k prestížnym nielen v Uhorsku, ale aj v stredovekej Európe. Po bitke pri Moháči roku 1526 sa cesta otvorila Turkom, juh kraja sa stal súčasťou Osmanskej ríše. Zmeny priniesla 1. aj 2. svetová vojna ako aj roky 1968 a 1989, kedy sa mesto Banská Bystrica stalo sídlom kraja a od roku 2002 aj sídlom Banskobystrického samosprávneho kraja. Kraj leží v južnej časti stredného Slovenska obkolesený desiatkami chránených území s maximálnou nadmorskou výškou 2043 metrov (Ďumbier) a minimálnou 130 metrov (Ipeľská kotlina). Hodnoty mimoriadneho krajinného významu predstavujú národné parky Nízke Tatry, Slovenský raj, Muránska planina a Veľká Fatra i chránené územia ako Štiavnické vrchy, Ponitrie, Cerová vrchovina či Poľana, ktorá je súčasne aj biosférickou rezerváciou v rámci programu UNESCO Človek a biosféra. BBSK sa rozprestiera na rozlohe 9 455 km² a týmto číslom sa v rámci SR radí k najrozľahlejším krajom na Slovensku. Napriek tomu má oproti ostatným málo obyvateľov - len 662 121. Hustota na 1 km² predstavuje necelých 70 obyvateľov, čo je najmenej zo všetkých krajov. Nachádza sa tu 516 obcí a v 24 mestách žije 55 % obyvateľstva. V produktívnom veku je v súčasnosti v BBSK podľa údajov Štatistického úradu z posledného sčítania obyvateľov v roku 2001 vyše 62 % obyvateľstva, čo je v súlade s priemerom v SR. Takmer 19 % predstavujú dôchodcovia a staršia populácia. Zámerom BBSK je podporovať najmä rozvoj regiónov prostredníctvom ponuky kvalitných projektov v rámci Európskej únie,



vznikajúcich priemyselných parkov, rozvíjajúcej sa infraštruktúry a moderného dopravného spojenia. V budúcnosti možno očakávať prosperitu cez prílev investorov a tým i rast nových pracovných príležitostí a zlepšenie kvality života ľudí aj v tejto časti Slovenska.

Cyklistická doprava v Banskobystrickom samosprávnom kraji

Na náš email odpovedal z úradu Banskobystrického samosprávneho kraja pán Mgr. Imrich Fekete (Odbor cestovného ruchu a kultúrneho dedičstva).

Dobrý deň,

Na základe Vašej otázky - otázok, si Vás dovoľujeme pozvať na pripravovaný cykloseminár v meste Tisovec, ktorý sa uskutoční dňa 18.06.2010 o 14:00 hod., na ktorom budú odprezentované aktivity samosprávneho kraja v prospech rozvoja cyklo dopravy.

Žiaľ, na tomto seminári sme sa nemohli zúčastniť. Jeden z dôvodov neúčasti bol aj čas, keďže o tomto seminári sme sa dozvedeli z mailu 16.6.2010. Škoda, že organizátori tento seminár nepropagovali viac. Možno v takom prípade by mohlo byť viac príspevkov, alebo viac ľudí, organizácií, ale aj odborníkov a tým väčšia propaganda cyklistickej dopravy.

VÚC KOŠICE

Internetová stránka kraja: <http://www.vucke.sk>,

Základné informácie o kraji

Rozloha v km²: 6 753

Počet obyvateľov: 769 068

Počet okresov: 11 (Gelnica, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves, Trebišov)

Počet miest: 17

Počet obcí: 440

Sídlo kraja: Košice

Košický samosprávny kraj zaberá viacero historických území. Každé z nich je jedinečné, spolu vytvárajú rozmanitý a pozoruhodný celok, plný nádherných kontrastov. Geograficky je rôznorodý. Najmohutnejším pohorím v západnej časti je Slovenské Rudohorie. Srdcom kraja je Košická kotlina, ktorú z východu ohraničujú Slanské vrchy. Za nimi sa už rozprestiera Východoslovenská nížina. Vody z nej zbiera rieka Bodrog. Miesto, kde opúšťa územie Slovenska, je s nadmorskou výškou 94 metrov najnižšou slovenskou kótou. Na území kraja sú štyri veľkoprošné chránené územia. Skvostom medzi nimi je Slovenský raj vyhlásený v roku 1988 za národný park, s typickými hlbokými tiesňavami, kaňonmi a vodopádmi. Vyhľadávané Kláštorisko ponúka ruiny stredovekého kartuziánskeho kláštora. Na juhozápade kraja je naše najrozsiahlejšie krasové územie Slovenský kras. UNESCO ho vďaka bohatstvu krasových javov a osobitným druhom flóry a fauny zaradilo do siete medzinárodných biosférických rezervácií. Na severovýchode kraja pôsobí impozantným dojmom sopečné pohorie Vihorlat, s klenotom prírody – jazierkom Morské oko. V povodí rieky Latorica možno nájsť unikátne chránené územie nížinného typu – jedinečný lužný les, ktorý prekrýva mŕtve ramená rieky so vzácnymi rastlinnými a živočíšnymi spoločenstvami. Historické dedičstvo kraja dokumentujú architektonické skvosty, predovšetkým hrady, zámky, kaštiele i celé historické centrá miest. K európskym unikátom patrí najrozsiahlejší slovenský hrad - Spišský hrad s rozlohou vyše štyri hektáre. UNESCO ho zaradilo do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva. Jeden z najzachovalejších hradov je na Gemeri – Krásna Hôrka. Skvostom je renesančný kaštieľ v Betliari s pôvodným interiérom a bohatými zbierkami trofejí. Získal cenu Europa Nostra za pamiatkovú obnovu. Jedným najkrajších barokových komplexov na Slovensku je premonštrátsky kláštor v Jasove. Krásny barokovo-klasicistický kaštieľ s anglickým parkom možno nájsť v Trebišove, Michalovce sa pýšia klasicistickým kaštieľom. Atrakciou Zemplína sú drevené kostolíky, ktoré sú najzápadnejším prejavom architektúry východného kresťanstva. Vzácnosťou Košického kraja je tokajská oblasť, kde sa pestuje a dorába jedinečné tokajské víno, najušľachtilejšia sorta na Slovensku. Tokajské víno označil francúzsky kráľ Ľudovít



**KOŠICKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ**
plný inšpirácie

IV. za kráľa vín a víno kráľov. Len v tejto geografickej oblasti, na južných svahoch Zemplínskych vrchov, sú najvhodnejšie klimatické a pôdne pomery na pestovanie špeciálnych odrôd hrozna.

Cyklistická doprava v Košickom samosprávnom kraji

Na náš mail nám odpovedala Mgr. Tunde Dzurov Vargová z Odboru kultúry a cestovného ruchu

Dobrý deň pán Červienka,

odpovedám Vám na Váš e-mail zo dňa 14. júna 2010.

Košický samosprávny kraj dal podnet k vypracovaniu

2 štúdií uskutočniteľnosti: Cyklotrasy v koridoroch

Gotickej cesty, Cyklotrasy v koridoroch Vínnnej cesty.

Spolu s týmito materiálmi boli vydané aj propagačné

materiály: Cyklospievodca Vínnna cesta, Cyklospievodca

Gotická cesta. Všetky tieto materiály môžete stiahnuť z:

http://www.vucke.sk/APIR/sk/Urada_KSK/Cinnosti_KSK/Cestovny_Ruch/KoncepcneMaterialy/Stranky/default.aspx

Čo sa týka financií, zatiaľ neboli výstavby cyklotrás financované (píšem vám za referát Cestovného ruchu), nepripravujeme žiadne cyklistické akcie existujú v kraji celkom slušne fungujúce združenia, ktoré tieto aktivity zabezpečujú.

Neviem sa Vám vyjadriť k Vaším otázkam iba od roku 2007, odkedy referát funguje, skúste kontaktovať pána Ing. Filipa milan.filip@vucke.sk, ktorý sa tejto problematike venoval už skôr.

S pozdravom

Ďakujeme za odpoveď, no žiaľ pán Ing. Filip nám neodpísal.

Ako sa vraví iný kraj, iný mrav. U nás to pre jednotlivé kraje platí na 100%. V jednom kraji napíšu že nemajú prostriedky v druhom že idú stavať cyklomost. V jednom že nemajú na to zázemie, že je to starosť jednotlivých miest, v druhom si dávajú vypracovávať rôzne štúdie.

Počas štyroch mesiacov sme vám predstavili názory jednotlivých krajov. Tieto názory neboli vôbec upravované a boli zverejnené od slova do slova.

Poznámka autora.

Pri písaní tejto série článkov som sa stretol s veľkou ochotou jednotlivých ľudí na VÚC. Chcel by som všetkým poďakovať za čas a odpísanie na môj mail. Osobitne ďakujem ľuďom z VÚC Bratislava, Trenčín a Trnavy, kde naďalej komunikujeme a som rád že som tam tých ľudí spoznal. Všetkým VÚC želim veľa úspechov v oblasti cyklistiky :).

Však všetci sme cyklisti.

www.Fietzersbond.nl

Webstránka www.Fietzersbond.nl je venovaná holandskému cyklistickému združeniu, ktorého hlavným cieľom je podpora rozvoja cyklo dopravy v Holandsku. Medzi ich hlavné činnosti patrí zlepšovanie podmienok pre budovanie cyklokomunikácií, zvyšovanie bezpečnosti pre cyklistov, boj proti krádeži bicyklov ako aj zvyšovanie miest pre zaparkovanie bicyklov. Združenie má vyše 35 tisíc členov a vyše 120 pobočiek. Stránka obsahuje veľké množstvo materiálov ohľadne cyklistiky vo vzťahu k mestu, iným druhom dopravy a pod., ktoré sú však dostupné iba v holandčine. Avšak pomocou Google translatora je možné ich preložiť aj do slovenčiny.



Foto mesiaca

**„Kvalitný úsek“
Dúbravskej radiály v
Bratislave. Po tomto
chodníku odporúčame
si zobrať
„superodtlmený“
bicykel.**



facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklickej doprave

Číslo **10** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: **www.mulica.sk/cyklisticka_doprava**

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: **info@mulica.sk**

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

Design & dtp :

Emília Jesenská	emilia@jesenska.net
-----------------	---------------------

Spolupracovníci na tomto čísle: Bc. Michal Kulla,

Aj vy sa môžete zúčastniť na tvorbe tohoto časopisu. Máte niečo nové v oblasti cyklistiky u vás v okolí? Kontaktujte redakčnú radu!!!



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí

