

Cyklistická doprava

Číslo 3

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

Cyklosprávy z domova 3

Cyklosprávy zo sveta 4

Aktivizmus 5

Cyklomagistrála okolo Bratislavy. 8

Cyklistika a MHD I. 10

Cyklistická doprava vo Vancouveri 11

Cyklotechnológia 12

Cyklodoprava v Detve 14

Na bicykloch po Hodvábnej ceste. 15

Základné pojmy a názvoslovie 21

Cykloklik 22

Listáreň 23

Editoriál 23

Pedál

Sme radi, že vás časopis oslovil a posielate svoje postrehy, nápady a články, veď časopis tvoríte aj vy. Obsah čísla bude preto obsiahlejší a rôznorodý, slovom "z každého súdka niečo". Okrem iného sa dočítate o pripravovaných cyklotrasách na Slovensku, predstaví sa Bystricykel z Považskej Bystrice ako aj dlhoročná cyklistická aktivistka Vierka Štupáková z Prešova. V rámci predstavenia jednotlivých regiónov sa dočítate o cyklomagistrále

Redakcia

okolo Bratislavy, súčasných možnostiach prepravy bicykla MHD ako aj osobným automobilom. A keďže technológie hýbu svetom, niečo si povieme aj o novom koncepte mobility, kde bicykel zohráva významnú úlohu. Zároveň pripájame tri pozvánky, jednu na svetovú odbornú konferenciu o cyklistickej doprave v Kodani, druhú na stretnutie všetkých, ktorí majú neodbytnú potrebu „mútiť“ vody v rozvoji cyklodopravy na Slovensku a na jednu akciu, ktorá múti aspoň lokálne vody – cyklojazdu v Žiline. Ako perličku pripájame seriál cestopisu „Na bicykli po Hodvábnej ceste“. Pekné čítanie.

FOTO MESIACA

Značka odfotená v našom hlavnom meste na ulici Odborárska .
Asi sa jedná o nejaký módny doplnok Bratislavy.



Cyklosprávy z domova

Ružomberok chce novú cyklotrasu

Ružomberok 9. februára - Zámer vybudovať v Ružomberku a jeho okolí cyklotrasu začínajú predstavitelia miestnej samosprávy postupne realizovať. Nechali vypracovať štúdiu cyklotrás v meste a blízkom okolí, uskutočnili prvé rokovania o trase a v priebehu najbližších mesiacov chcú začať s procesom vysporiadania pozemkov. „Cyklotrasa by mohla viesť z Podsucej cez centrum mesta až do Hrabova a Čutkovskej doliny. Pri jej projektovaní i realizácii jednotlivých úsekov musíme dodržiavať požadovanú šírku cyklotrasy, bezpečnosť, zabezpečenie vyhovujúceho povrchu a ďalšie podmienky. Trasy musia byť logické, no zároveň technicky realizovateľné. Výstavba sa nám preto javí ako dlhodobá záležitosť,“ vysvetlil bližšie situáciu primátor Ružomberka Michal Slašťan. Zatiaľ najjednoduchším úsekom na riešenie sa javí ulica Makovického v Ružomberku. Preto začne mesto s uskutočňovaním svojich plánov pravdepodobne na tomto úseku. Cyklotrasu budú môcť využívať nielen rekreační cyklisti, korčuliari a v zime aj bežkári, ale bude slúžiť aj pre ľudí dochádzajúcich do práce na bicykli. Zvýši sa tak bezpečnosť na cestách a zníži sa nehodovosť cyklistov a korčuliarov, ktorí doteraz v Ružomberku museli na svoj šport využívať len chodníky či cestné komunikácie. „Chceme občanom vybudovať kvalitnú a bezpečnú cyklotrasu. Pri jej budovaní však budeme musieť prizerať aj na záujmy chodcov a automobilistov. Verím ale, že tento rok sa veci pohnú výrazne dopredu aspoň na niektorých úsekoch,“ ukončil primátor.

Zdroj: www.ruzomberok.eu

Cyklotrasa medzi Spišskou Belou a Tatranskou Kotlinou bude realitou

V rámci Programu cezhraničnej spolupráce 2007–2013 Slovenská republika - Poľská republika Mesto Spišská Belá podalo spolu s Gminou Bukowina Tatranszka spoločný projekt pod názvom „Belianske Tatry - spolu a lepšie“ na podporu rozvoja cezhraničnej spolupráce v oblasti turizmu. Koncom mája bol tento projekt vyhodnotený ako úspešný a mesto Spišská Belá získa nenávratný finančný príspevok vo výške 1 745 000 EUR (95 % z celkových nákladov projektu), pričom celkové náklady projektu sú 1.836.844 EUR (cca 55,3 mil. Sk) a spolufinancovanie z rozpočtu mesta je vo výške 91 842,- EUR (cca 2,8 mil. Sk). Hlavným cieľom je vybudovanie cyklotrasy medzi Spišskou Belou a Tatranskou Kotlinou v dĺžke cca 9 km. Pôjde o cyklochodník rovnaký, aký je dnes vybudovaný od konca mesta po Beliansky rybník - čiže s asfaltovým povrchom o šírke 3 m so 4 premosteniami - po celej dĺžke po pravej strane vedľa štátnej cesty. Cyklotrasa bude začínať v Spišskej Belej pri parkovisku na konci už existujúceho cyklochodníka k Belianskemu rybníku. Pokračuje pozdĺž Belianskeho potoka, štátnej cesty I/67, okolo Šarpanca a penziónu Limba, až po zastávku Čarda v Tatranskej Kotliny. Na trase sú navrhnuté 4 odpočívadlá, kde budú umiestnené drevené prístrešky s exteriérovými mapami regiónu Belianskych Tatier a s príslušenstvom (lavičky, stôl, odpadkový kôš, stojan na bicykle). „Práce na výstavbe cyklochodníka sa môžu začať až po výberovom konaní dodávateľa stavebných prác, čo bude trvať niekoľko mesiacov, ale našou snahou je začať práce ešte v tomto roku a dokončiť ich niekedy v lete 2010. Tento projekt je 1. etapou veľkého projektu budovania cyklotrás v podhorí Belianskych Tatier, ktoré máme naprojektované a na ktoré budeme rovnako sa snažiť získať finančné zdroje. Na samotnú cyklotrasu je predbežne určených 1.571.284,- EUR (47,3 mil. Sk). V rámci tohto projektu sa okrem výstavby cyklotrasy zrealizuje aj veľká marketingová kampaň nášho mesta a okolia Belianskych Tatier za 153 208 EUR (takmer 4,7 mil. SKK).“

Zdroj: www.spisskabelata.sk

Bystrickýkel z Považskej Bystrice

Iva Poslušová

V Považskej Bystrici sa mestskej cyklistike venuje občianske združenie Bystrickýkel. Našou prvou aktivitou bolo pripomienkovanie návrhu územného plánu Považskej Bystrice a neskôr niekoľkých štúdií pripravovaných mestom.

V súčasnosti sa snažíme presadiť do mestského rozpočtu vyčlenenie finančných prostriedkov na spracovanie generelu cyklistickej dopravy. Dopravná koncepcia mesta totiž i napriek silnej tradícii bicyklovania v Považskej Bystrici sa tomuto druhu dopravy v meste nevenuje a územný plán berie cyklistiku takmer výlučne ako rekreačnú aktivitu. Rozpočet mesta bude schvaľovať zastupiteľstvo na marcovom zasadnutí.

Bystrickýkel podnietil zriadenie pracovnej skupiny pre riešenie cyklistickej dopravy v meste Považská Bystrica, ktorej členmi sú okrem členov združenia zástupcovia mesta a mestskej polície. Pracovná skupina by sa mala systematicky venovať zlepšovaniu podmienok pre pohyb na bicykli a hľadať konkrétne riešenia. Bod, ktorý sa ponúka na prvé zasadnutie skupiny je úprava dopravného značenia v centre mesta, ktoré pohyby cyklistov v tomto priestore zakazuje.

Cyklosprávy zo sveta

Pozvánka na Velo-city Global 2010

22. až 25. júna sa bude v Kodani konať najväčšia svetová konferencia zameraná na riešenia cyklistickej dopravy.

Určená je jednak politikom, dopravným inžinierom, urbanistom a architektom ako aj aktivistom.

Viac na: www.velo-city2010.com



V Mexico city spustili systém verejných bicyklov

Mesto Mexico City spustilo nový systém verejných bicyklov nazvaný Ecobici. V prvej fáze projektu je umiestnených 1000 bicyklov na 85 stanovištiach. Aby ste mohli využívať systém, musíte sa najskôr zaregistrovať na webstránke a zaplatiť ročný poplatok vo výške 300 pesos (cca. 17 EURO). Mesto si od zavedenia systému sľubuje zníženie kongescii na už beztak vysoko preplnenej dopravnej sieti.



Čo sa môžeme učiť od Maďarov.

V Maďarsku spustili veľkú mediálnu kampaň za používanie bicyklov pri cestách do práce. Cez vtipné video spoty chcú prilákať viac cyklistov a tým znížiť individuálny motorizmus. Videá sú krátke a krásne vystihujú podstatu. Videá si môžete pozrieť na nasledovných linkoch:

http://www.youtube.com/watch?v=3DA2e-vbyFY&feature=player_embedded



Google mapy umožňujú vyhľadávanie aj pre cyklistické trasy

Spoločnosť Google spustila 10. marca možnosť vyhľadávať vo svojich mapách trasy pre cyklistov. Takže okrem pešej dopravy a MHD sa môže vyhľadávať ďalší ekologický druh dopravy. Navyše je možné umiestniť si na svojej stránke aj mini googlovskú aplikáciu, pomocou ktorej môžete návštevníkov navigovať ako sa bicyklom dostať tam, kde bývate. Je to určite zaujímavá možnosť, avšak nie vždy sa určenie trasy podarí. Funguje celkom dobre v USA, kde vám pomocou „Street view“ ukáže aj kam máte zabočiť. V Európe táto aplikácia zatiaľ dobre nefunguje (skúšal som SR, ČR aj Holandsko). Aj keď je dostupná na Slovensku, Google trasu nevyhľadal.



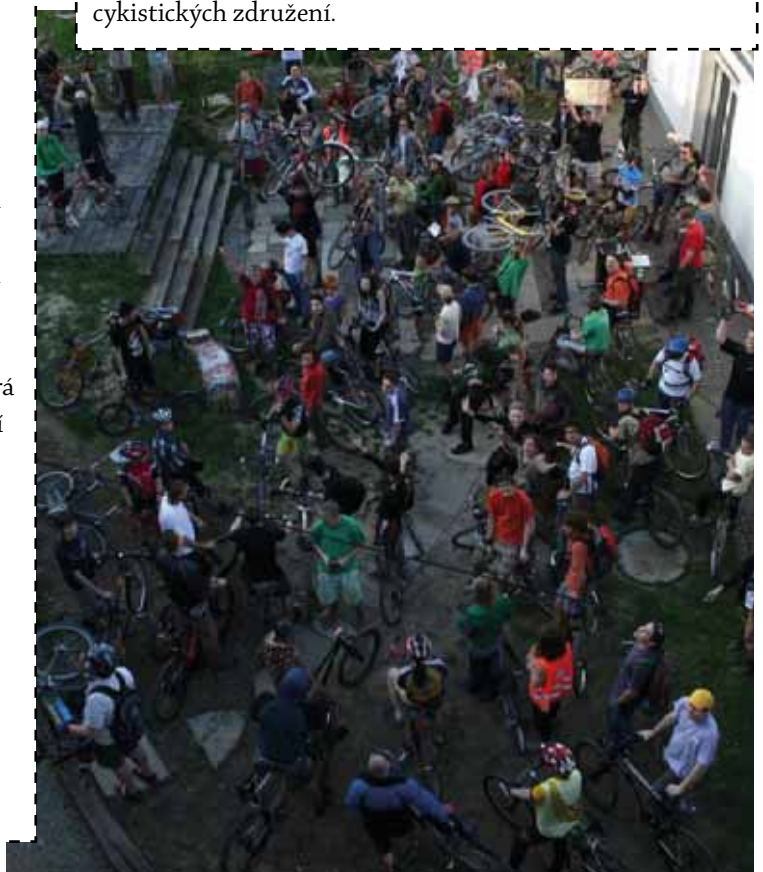
Aktivizmus

Cyklojazdy v Žiline sa zúčastní veľvyslankyňa holandského kráľovstva.

V Žiline sa dňa 22. apríla uskutoční 6. cyklojazda. Hlavným účelom cyklojazd (22. apríla, na Deň zeme prebehne cyklojazda vo viac ako sto mestách sveta) je stretnúť sa, spoločne sa baviť, súťažiť s vetrom o preteky. Cyklojazda je aktívnym činom pre komunitu, pre seba, stretnutím a v druhej rade tlakom na motoristov, politikov nech pustia bicykle na cesty, chodníky, do miest. Už šieste stretnutie má podtitul FREE ZEBRA – a je spojené s kampaňou za zvýšenie bezpečnosti a ohľaduplnosti automobilistov nielen ku peším na prechodoch pre chodcov a zvýšenie frekvencie zelenej pre chodcov. Organizátori vyzývajú cyklistov nech sa ozvučia rapkáčmi, trúbkami, zvončekmi aby zobudili cyklosezónu, prehlúčili motori a ozdravili vzduch mesta. Ak nás bude počuť, začujú nás aj tí, ktorým treba hlas smerovať.

Cyklojadu otvorí jej excelencia, pani Daphne Bergsma, veľvyslankyňa Holandského kráľovstva na Slovensku, ktorá sa cyklojazdy zúčastní aktívne. Trasa dlhá 8 km za zakončí v parku na Bôriku výstavou návrhou revitalizácie štvrti, ktoré pripravili študenti architektúry z Bratislavy a Nitri v rámci workshopu Mesto_Záhrada v marci. Vernisáž bude spojená s exhibíciou cyklotrialistov. Na samotný záver premietneme na Stanici Žilina Záriečie v slovenskej premiére film Auto*mat režiséra aktivistu a otca Martina Marečka, ktorý pojednáva o „zrode“ cykloaktivizmu v Čechách. Premietanie bude doplnené diskusiou s členmi združenia Automat z Prahy. V rámci kampane FREE ZEBRA sa uskutočnia freezingy,

karneval na prechode pre chodcov. Spoločná exhibícia skaterov, workshop na ozvučovanie byciklov, výrobu závesných vozíkov na bicykle a niekoľko iných aktivít. Aj preto budeme radi, ak prijmete pozvanie do Žiliny na pracovné stretnutie Cyklistickej aliancie v tomto termíne. Bude pre nás ctou hostovať zástupcov hlavných cyklistických združení.



Pracovné stretnutie Cyklistickej aliancie – 20. apríl!

V rámci cyklistickej koordinačnej platformy by sme vás chceli pozvať na workshop – pracovné stretnutie s cieľom zadefinovania si konkrétnych aktivít platformy. Stretnutie sa uskutoční v utorok 20. apríla od 9:00. Pre tých, ktorí by radi prišli už v Pondelok večer, je pripravený voľný program - premietnutie filmu Automat a spoločná večera. Výsledkom stretnutia bude dohoda ohľadne postupu a naplánovania konkrétnych aktivít pri rozvoji podmienok pre cyklistickú dopravu na celoslovenskej úrovni. Program stretnutia je nasledujúci:

- Požiadavka zastrešenia cyklistickej dopravy rezortným ministerstvom
- Požiadavka vytvorenia finančného fondu, z ktorého by sa financovali cyklistické komunikácie
- Otázka formálnosti alebo neformálnosti Cyklistickej aliancie
- Ďalšie vaše návrhy a pripomienky lokálneho charakteru

Ubytovanie a stravu hradí hosťiteľ stretnutia – občianske združenie Mulica. Vaše návrhy, pripomienky a prihlášky na nocľah radi uvítame na info@mulica.sk.

Rozhovor s cykloaktivistkou Vierkou Štupákovou



Narodila sa v Žiline, vyrastala v Martine, žije v Prešove. Najlepšie je jej na horách. Nevie dobre plávať. Najradšej má jeseň pre krásne farby. Bicyklovanie považuje za otázku kultúrnosti a vyspelosti národa. Rovnako tak aj stav pamiatok, parkov alebo kúpeľov.

Na Slovensku ťa ľudia poznajú ako horlivú zástankyňu cyklistickej dopravy. Ako si sa k tomu dostala a prečo?

Ako veľa iných vecí v živote, problematika cyklo dopravy sa mi jednoducho stala. A keďže som sa niečo o dopravných stavbách učila v škole, mala som k téme pomerne blízko. Nemala som bicykel, ale mala som pred sebou tému - výzvu, ktorá ma zaujala okrem iného svojou takmer nepoškvrnenou povestou - takmer žiadne dostupné informácie a úradníkmi deklarovaná úplná zbytočnosť sa vôbec niečím takým zaoberať. Minimálna šanca na úspech! No kto by to nechcel skúsiť...

V Prešove si pred niekoľkými rokmi spolu zakladala občianske združenie Kostitras. Čo ťa k tomu viedlo? Ako v súčasnosti fungujete?

Chceli sme sa osamostatniť od Nadácie Zelená nádej, ktorej profil a priority boli inde. Tu sme pôsobili len ako „bicyklová skupina pri Nadácii Zelená nádej“ no a my sme chceli mať vlastné meno. Tak vznikol Kostitras. To bolo pred 15-timi rokmi. Dnes sme v období mierneho útlmu činnosti, verím že je to len prechodné štádium. Rozvoju cyklistickej dopravy sa však venujeme naplno i keď nie pod hlavičkou Kostitrasu.

Ak porovnáš situáciu teraz a povedzme pred 10 rokmi, vidíš nejakú zmenu?

Musím si častejšie farbiť vlasy a už nevydržím toľko ponocovať ako pred tým, ale inak je to OK:-)

Kde sú podľa teba najväčšie problémy systematickej podpory cyklistickej dopravy na Slovensku?

Ryba smrdí od hlavy. Chýba nám priaznivá dopravná politika štátu pre čisté druhy dopravy, problémom je aj nezájem miest investovať do rozvoja cyklistickej infraštruktúry. Osobne považujem za dost veľký problém aj nekooperatívny prístup Slovenskej správy ciest, napríklad pri rekonštrukciách mestských komunikácií.

Na Slovensku absentuje systematická podpora zo strany štátu, prečo si myslíš, že tomu tak je?

Chýba nám slovenský Jaroslav Martinek - odborník a zároveň horlivý popularizátor cyklo dopravy nielen medzi ľuďmi ale aj medzi politikmi. Presadiť systematickú podporu cyklo doprave vyžaduje nielen osobnú zaangažovanosť, ale aj inštitucionálnu podporu. V Čechách to je Centrum dopravného výzkumu a Ministerstvo dopravy. Verím, že v blízkej budúcnosti sa vyprofiluje niečo aj u nás.

Máš nejaké obľúbené cyklistické mesto? Ak áno, ktoré a prečo?

Prešov má najlepšiu infraštruktúru, Martin má najsympatickejších cyklistov, Košice najsexi cyklopolicajtov. Amsterdam má najviac vtipných konferenčných bicyklov, Barcelona najviac verejných mestských bicyklov a Peking najviac cyklistov. Najkrajšie art cyklotrasy sú v Anglicku (napr. Tarka trail) a najnákladnejšie v Amerike. Mám veľa obľúbených cyklistických miest, každé pre niečo iné.

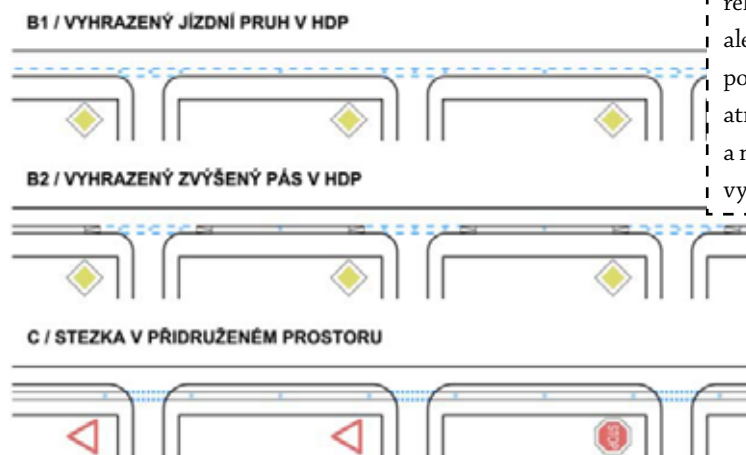
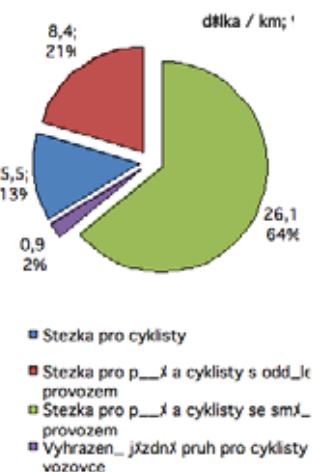
Integrace bez legrace

Odpovídá dosavadní způsob rozvoje cyklistické infrastruktury požadavkům na rychlost, komfort, bezpečí a přímost?

Je nutné předeslat, že tento článek se zabývá výhradně cyklistickou dopravou – nikoliv tedy cyklistikou jako formou rekreace. V článku bude použit příklad Pardubic – města s největším podílem cyklistické dopravy v ČR (zhruba 20% cest do škol nebo zaměstnání je vykonáno na kole).

Vojtěch Jirsa

Zastoupení jednotlivých druhů infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích (Jirsa, 2008)



Popis dosavadního přístupu k rozvoji infrastruktury pro cyklisty v ČR

Je zvykem, že základním principem při budování infrastruktury pro cyklisty je její segregace od automobilové dopravy. Cyklisté jsou odvedeni z hlavního dopravního prostoru do přidruženého na takzvané stežky pro cyklisty, nebo nejčastěji na stežky pro pěší a cyklisty (buď s odděleným, nebo společným provozem chodců a cyklistů). Graf 1. Ilustruje zastoupení jednotlivých druhů infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích.

Pokud je stežka k dispozici, je cyklista dle platné legislativy povinen ji použít. Od této chvíle dává automobilům v hlavním dopravním prostoru vždy přednost. Pokud je křížení stežky a silnice označeno jako přechod pro chodce, musí dokonce sesednout z kola. Tímto způsobem, s úmyslem zvýšit bezpečnost cyklo dopravy, dochází k její degradaci, snížení přepravní rychlosti a komfortu cyklistů. (viz obr. 1)

V Pardubicích je ve většině případů (64% - viz graf) cyklista odveden na stežku pro pěší a cyklisty se smíšeným provozem – jinými slovy je v podstatě odveden na chodník. Zde je třeba přizpůsobit rychlost pěšímu provozu. Takto separovaná infrastruktura může vyhovovat některým uživatelům - rekreačním cyklistům, rodičům s dětmi, případně starším lidem, ale není optimálním řešením pro město. Pod heslem zlepšení podmínek pro cyklisty, ztrácí segregací cyklistická doprava svou atraktivitu. Navíc je takováto infrastruktura velmi nákladná a náročná na prostor. Z tohoto důvodu je prakticky nemožné vytvořit ucelenou síť prostorově segregovaných tras. .

Povinnost cyklisty dát přednost v jízdě - různé druhy infrastruktury (Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, T. Cach, 2008)

Integrovaná infrastruktura pro cyklisty – nechme cyklisty v hlavním dopravním prostoru

Koncem roku 2008 byla publikována Ministerstvem dopravy ČR nová metodika, která shrnuje problematiku tzv. integrace cyklistické infrastruktury – „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty“ (dostupná na stránkách www.cyklostrategie.cz). Metodika, která čerpá ze zahraničních i domácích zkušeností, představuje vyhrazené jízdní pruhy, řídicí pruhy, prostory pro cyklisty v křižovatkách a další integrační opatření a uvádí, kdy je vhodné je použít.

Myslenka integrace je prostá – cyklisté jsou ponecháni v hlavním dopravním prostoru. Z prostoru pro automobily (který je v současné době často zbytečně naddimenzovaný) je část vyčleněna pro cyklisty.

Integrace je odpovědí na problémy spojené ze segregací cyklo dopravy do přidruženého prostoru. Pro přehlednost jsou v následující tabulce uvedeny možné výhody a nevýhody integrované infrastruktury ve srovnání se segregovanou. Vždy je ovšem třeba komplexně posoudit konkrétní situaci.

Výhody a nevýhody integrované infrastruktury ve srovnání se segregovanou.

Výhody

- Cyklista neztrácí přednost v jízdě
- Cyklista není omezován pěšimi a naopak
- Bezpečnost v křižovatkách - řidiči automobilů si zvykají na přítomnost cyklistů
- Nízká cena - integrační opatření často mohou být realizovány pouhou změnou dopravního značení
- Zklidnění automobilové dopravy v důsledku zúžení jízdních pruhů a přítomnosti cyklistů
- Menší náročnost na prostor – často lze realizovat tam, kde by jiné opatření nebylo možné – dosažení ucelenosti sítě
- Vhodné pro zobousměrnění jednosměrek pro cyklisty

Nevýhody

- Někdy špatná kvalita povrchu u krajnice – díry, kanalizace, kaluže, v zimě sněh
- Nižší pocit bezpečí – zejména při projíždění podél parkovacích pruhů
- Nevhodné při vysokých intenzitách automobilové dopravy nákladní (těžké) automobilové dopravy, nebo rychlostech > 50 km/h při minimálních šířkových parametrech

Pardubický příklad

V Pardubicích bylo vybudováno zhruba 40 km stezek pro cyklisty (i když v mnoha případech byl pouze umožněn vjezd na chodník). Segregace cyklistů od automobilové dopravy byla automatickým předpokladem při rozvoji infrastruktury. Vzhledem k charakteru uličních profilů nebylo možné separovanou infrastrukturu vybudovat u mnoha důležitých městských komunikací. Současná síť stezek v Pardubicích je neucelená a často přerušovaná, je pomalá. Paradoxně byly stezky budovány na místech, kde to není vzhledem k charakteru komunikací vůbec potřeba. Často byly nesmyslně utráceny peníze za infrastrukturu, která spíše komplikuje situaci cyklistů a chodců. Na základě zkušeností, zhodnocení dosavadní situace a poznatků z nové metodiky změnilly Pardubice svůj přístup k rozvoji cyklistické infrastruktury. Aby bylo možné vyhovět skutečným potřebám cyklistů, byly pilotně zobousměrněny dvě jednosměrky. Několik dalších návrhů čeká na realizaci. Dalším krokem bude vypracování technického plánu cyklistické infrastruktury, která již

nebude automaticky předpokládat segregaci cyklistů, naopak bude usilovat o jejich integraci. Při vzrůstajícím významu cyklo dopravy a vzrůstajících intenzitách cyklistů, které přichází automaticky s rozvojem infrastruktury, nabývají integrační opatření na významu. Pokud je cyklistů hodně, je jejich koexistence na společných stezkách s chodci nepředstavitelná. Tento fakt se již projevuje v některých profilech v Pardubicích, kde se budou paralelně se stávající stezkou v dohledné době realizovat i integrační opatření - vyhrazené jízdní pruhy. Není nutné, aby rozvoj infrastruktury v jiných městech opakoval známé chyby. Kdyby v Pardubicích nebyla od počátku hlavním předpokladem v budování infrastruktury segregace cyklistů, mohl by dnes být podíl cyklistů na dopravě srovnatelný s některými zahraničními cyklistickými městy. Integrační opatření nejsou vždy lepší než stezky pro cyklisty, ale pro městskou dopravu jsou ve většině případů vhodnější. Skúsenosť z Pardubic vraví – nebráňte sa cyklistom na cestách, oplatí sa to.

Cyklomagistrála okolo Bratislavy.

Pri jazdách na bicykloch do zahraničia ma vždy potešilo, keď sme na začiatku mesta narazili na cyklochodník. To ma viedlo k myšlienke vytvoriť Cyklomagistrálu okolo Bratislavy, ktorá by mohla byť finančne nenáročná skôr. Bratislava má na to predpoklady, veď väčšia časť trasy by využívala už existujúce cyklotrasy a po zvyšku cyklisti jazdia, i keď povrch nie je asfaltový.

Čo by Bratislave priniesol takýto okruh-obchvat?

Zabezpečil by bezpečný tranzit cudzincom i našim cyklistom, prichádzajúcim z hociktorého smeru. Vždy by narazili na orientačný panel, ktorý by ponúkol možnosti bezpečného obídenia, buď severom, alebo juhom, pričom tu by mali do centra mesta len kúsok.

Petržalčanom by ponúkol novú dostupnosť do Karpát na bicykloch, bez návratu po tej istej trase, bez použitia auta k ich prevozu a bez zataženia parkovísk týmito autami. Myslím, že Petržalčanov nebaví sa vozit stále po hrádzi, pretože sa boja cez mesto prejsť na bicykli, hlavne s malými deťmi a nie každý má auto pre štyri bicykle.

Tento 60 km okruh umožňuje rekreačným cyklistom absolvovať bezpečný celodenný výlet okolo Bratislavy, umožní

organizovať víkendové výlety na bicykloch so sprievodcom, i viac denné pre cudzincov prichádzajúcich loďami.

Cyklomagistrála ponúka na trase a odbočeniach z nej prístup k množstvu zaujímavých pamätihodností (historické centrum Bratislavy, Štefánikova mohyla, hrad Pajštún) a prírodných krás, rekreačných možností (kúpanie, člnkovanie, turistika) a tiež možnosť napojenia na ďalšie zaujímavé cyklotrasy (Vínna cesta, Devín, alúvium Moravy, VD Gabčíkovo, mlyny Malého Dunaja, pútnické miesto Marianka...).

Súčasne s cyklomagistrálou by bolo v budúcnosti potrebné vybudovať prístupové cyklochodníky z mestských častí, aby sa všetci občania mesta mohli dostať bezpečne do jej okolia.

Z centra mesta a z Petržalky možno na okruh nastúpiť medzi Novým a Prístavným mostom, na trasu Dunajskej cyklomagistrály. Nábřežím a popod Starý most a most Apollo po hrádzi prídete k Prístavnému mostu, odkiaľ sa dá ísť po hrádzi do Rusoviec, Čunova až Gabčíkova. Tu treba odbočiť na cyklochodník po Prístavnom moste a pokračovať po ňom k lávke cez Bajkalskú ulicu, po ktorej sem prichádza z Ružinova cyklochodník. Pred lávkou choďte po cyklochodníku doprava kúsok popri Bajkalskej ceste a potom na Nové prístavisko až k Malému Dunaju. Z tejto Dunajskej cyklomagistrály za mostíkom cez Malý Dunaj odbočíte vľavo na cyklochodník popri Malom Dunaji, ktorým sa dostanete až do Vrakuňe. Tu prejdete cez Malý Dunaj novou lávkou pri moste na Hradskej ulici. Sem sa tiež dostanete cyklotrasou z druhého konca Ružinovskej cyklomagistrály. Za mostom pokračujte hneď doprava po ceste popri Malom Dunaji spolu so zelenou cykloznačkou po panelovej ceste, tá sa zmení na štrkovú a neskôr pri plote letiska zase na panelovú. Po tej pokračujte aj po opustení zelenej cykloznačky pri moste so signalizačným zariadením pre lietadlá, ktoré tu lietajú už pekne nízko. Zelená pokračuje rovno popri Malom Dunaji do Mostu pri Bratislave, popri jazere Zelená voda. Popri oplotení letiska smerom na sever sa dostanete k Štefánikovej mohyle pri Ivanke pri Dunaji. A ďalej s červenou turistickou a zelenou cykloznačkou smerom na Ivánku pri Dunaji pokračujte po Šúrsky kanál. Po jeho pravej hrádzi pokračujte až po NPR Šúr. Podjazdmi pod mostmi prekrížite št. cestu 61/E571/, železnicu, diaľnicu i cestu Vajnory - Čierna Voda. Za ňou začína NPR Šúr, do ktorého sa dostanete, keď pôjdete ďalej po hrádzi po most spájajúci Vajnory a Biologický ústav SAV. Pokračujte po hrádzi, kým pri Šúrskom rybníku nezídete na panelovú cestu, ktorá Vás privedie k mostu a ceste, ktorou sa tiež dostanete do NPR a k ústavu. Vy pokračujte vľavo po ceste cez most a podjazdmi pod železnicou a št. cestou 502 vyjdete na rázcestie v Sv. Jure, ktorý máte po pravici. Poľnou cestou vľavo do kopčeka poza kostolík a kúsok cez vinohrad sa dostanete na asfaltku popod vinohrady. Pokračujte smerom do Rače a pred konečnou električiek vstúpte zase do vinohradu a popri jeho kraji prídete k mostíku cez potok, za ktorým už po miestnej komunikácii pokračujte ulicou Pri vinohradoch na Námestie hrdinov. Odtiaľto po modrej cykloznačke a aj turistickej pokračujte do Malých Karpát. Na rázcestí asfaltiek za lyžiarskym vlekom odbočte vľavo na Dolný Červený kríž (cestou vpravo by ste prišli na Biely kríž a odtiaľ sa dá pokračovať



do Sv. Jura, alebo cez Košariská do Borinky a Stupavy), kde sa napojíte na Štefánikovú magistrálu a zelenú cyklotrasu vedúcu na Železnú studničku. Minierte rázcestie Krasňany s odbočkou na Peknú cestu, rázcestie U Slivu, odkiaľ vedie cesta do Marianky a rázcestie Hrubý vrch s odbočkou do Lamača cez Kačín. Pri Snežienke je odbočka na Kamzík a pri Železnej studničke ďalšia miernejšia odbočka na Kačín a do Lamača. Pokračujte k Červenému mostu, kde pred ním pri parkovisku odbočte doprava po panelovej ceste do kopca ponad železnicu, za ním miestnou cestou pri koľajniciach do Lamača. Minierte odbočku k OD Tesco peším podchodom pod železnicou a prejdete novým mostom ponad železnicu a svetelnou križovatkou ponad diaľnicu do Dúbravky. Tu pred zimným štadiónom odbočte vľavo do uličky k športovému areálu Krčace, popred futbalový štadión, kúpalisko Rosnička a Juventu pokračujte na Liščie údolie. Prejdite lesoparkom a cestou pokračujte až po rázcestie so Svrcou ulicou. Tu choďte vľavo do kopca a vpravo okrajom areálu UK prídete k nadchodu nad Botanickou cestou. Po cyklochodníku prídete k mostu Lafranconi, cezeň lávkou pre cyklistov na druhú stranu Dunaja, kam prichádza z Bergu cyklotrasa. Odtiaľto po hrádzi k Novému mostu, cez ktorý sa poľahky dostanete do centra Starého Mesta.

Ak som dal tip na zaujímavý cyklovýlet, ktorý ste ešte nerobili a zapáči sa Vám myšlienka cyklomagistrály okolo Bratislavy, podelte sa o svoje dojmy s ďalšími, ktorých to môže zaujať. Budem rád, ak sa o tom bude hovoriť, čím viac, tým lepšie. Možno sa dostane až tam, kde potrebujeme, aby sa ľady pohli. Projekt som už ponúkal všelikde, ale bez odzvy. Možno niekto neznámi, kto toto číta a nie je mu budúcnosť Bratislavy a našich detí ľahostajná, bude mať možnosť prispieť niekde na správnom mieste k presadeniu a k realizácii dobrej veci, Cyklomagistrály okolo Bratislavy.

Cyklistika tvorí vo veľkých mestách nenahraditeľný spôsob prepravy. Cyklistika tiež spĺňa podmienky ekologickej dopravy. No dostať sa na niektoré miesta môže byť náročné, priam nebezpečné. Rovnako náhla zmena počasia, či technické problémy cyklistike neprospievajú a ak je človek už na ceste do cieľa je to veľmi nepríjemné. Jednou z možností ako sa prepraviť v meste je Hromadná doprava. MHD obsluhuje väčšinou celé mesto a je sa s ňou možné dostať skoro všade. No je možné ňou prepravovať bicykle? Bicykel je veľký a môže zaberať aj veľkú plochu v dopravnom prostriedku, no stále menšiu ako auto na ceste. Preto sme dňa 25.1.2010 prostredníctvom emailu položili nasledovnú otázku prevádzkovateľom MHD vo všetkých krajských mestách na Slovensku.

Otázka znela:

Chcel by som sa touto cestou spýtať či je možné a za akých podmienok prepravovať bicykle v MHD XXX.. Popríklad ak by ste mi mohli napísať aká je vaša stratégia (ak nejakú máte) v tejto oblasti. Ďakujem.

Pri hľadaní kontaktov mi výrazne pomohla stránka www.imhd.sk, ktorá ponúka rozsiahle informácie o MHD vo všetkých väčších mestách na Slovensku. Jednotlivé odpovede prichádzali pomaličky, niektoré vôbec neprišli. A boli rôzne.

Trnava: SAD Trnava, a.s. (www.sadtrnava.sk)

MHD v Trnave zabezpečuje súkromná spoločnosť SAD Trnava, a. s. na 16 linkách pomocou 36 autobusov. Premávka je zabezpečovaná od cca 4:30 do 22:30. Rozsahom dopravy možno trnavskú MHD zaradiť medzi menšie, keďže vzhľadom na veľkosť a usporiadanie mesta zabezpečuje najmä dopravu za pracovnými a školskými príležitosťami počas pracovných dní. Cena základného cestovného je 0,50 €.

Na naše otázky nám odpovedal Ing. Juraj Kuzma, riaditeľ divízie dopravy. Odpoveď prišla promptne.

Odpoveď:

- 1 Bicykle nie je možné v MHD Trnava prepravovať
- 2 Pokiaľ je nám známe mesto Trnava ako objednávateľ MHD neuvažuje s možnosťou prepravy bicyklov v autobusoch. Ďakujeme za odpoveď, aj keď nepotešila. Podobné otázky budeme musieť adresovať aj na mestá či VÚC-ky. Sme preto zvedaví, ako sa vyjadrí primátor Trnavy. Samozrejme je možné, aby prišla iniciatíva aj zo strany prevádzkovateľa. Všetko sa dá, len treba chcieť.

Len zo zvedavosti sme si klikli na cestovný poriadok MHD a zistili sme, že intenzita spojov je dosť malá, takže je možné, že do cieľa by sme predsa len zašli rýchlejšie peši.

Nitra: Veolia Transport Nitra, a.s. (www.veolia-transport.sk)

V meste pod Zoborom zabezpečuje mestskú autobusovú dopravu (používa sa skratka MAD) Veolia Transport Nitra, a.s. Doprava na 28 linkách je zabezpečovaná len autobusmi, ktoré premávajú od cca 5:00 do 22:30. Počet a pravidelnosť spojov je na vysokej úrovni. Vozidlový park, ktorý tvorí 90 vozidiel, z toho 40 úplne alebo čiastočne nízkopodlažných sa neustále obnovuje. Cena základného cestovného je 0,60 €.

Nami odoslaný mail na adresu sekretariátu našiel svoju cestu až k riaditeľovi, kde sa objavila aj odpoveď na našu otázku. Bola to prvá odpoveď rozsiahlejšieho typu a vysvetľovania.

Dobrý deň p. Červienka,

Odpoveďou na Vami sledovanú oblasť sa nemáme možnosť pochváliť. Naša spoločnosť neprevádzkuje žiadne špeciálne „cyklobusy“ a preprava bicyklov nie je v bežných spojoch MHD Nitra povolená. V ostatných rokoch sme pomerne veľa investovali najmä do riešení pre zdravotne postihnutých cestujúcich (bezbariérové spoje, akustické hlásenie zastávok), otázka prepravy bicyklov zatiaľ nevystupovala ako zvlášť aktuálna.

V súčasnosti nedokážeme odpovedať, či v budúcnosti pristúpime k nejakým zlepšeniam podmienok pre cestujúcich, ktorí by mali záujem v rámci MHD prepravovať so sebou bicykel. Na základe skúseností zo zahraničia sa totiž domnievame, že pre prepravu bicyklov je potrebné najprv vytvoriť podmienky - prispôbiť interiér autobusov, resp. skôr na túto možnosť myslieť už pri objednávke nových vozidiel. Prosté „papierové“ povolenie prepravy bicyklov v autobusoch bez adekvátneho technického riešenia by podľa nášho názoru bolo prázdny gestom, navyše nie celkom bezpečným pre ostatných cestujúcich v preprave. V prípade ďalších otázok ma bez váhania kontaktujte.

Ostávam s pozdravom.

Veolia Transport Nitra a.s.,

Bc. Vladimír Šimko

Ďakujeme pánovi Šimkovi za odpoveď. Myslím si že mail je dostatočne rozsiahly a aj sebakritický, takže k mailu netreba nič dodávať a len dúfať že niekedy....

Nitra a Trnava nám už odpovedali, ale čo ďalšie krajské mestá? V nasledujúcich číslach uverejníme ich odpovede.



Cyklistická doprava vo Vancouveri

Prípravil: Marián Gogola

Vancouver (Kanada) nám ešte dlho zostane vyryté v pamäti ako miesto, kde sa konali posledné a pre Slovensko najúspešnejšie zimné olympijské hry. S cca. 600 tisíc obyvateľmi predstavuje mesto, ktoré je charakteristické vysokou životnou úrovňou ako aj ekologickým prístupom k životnému prostrediu. V meste využíva cyklistiku ako dopravu približne 3,6 % obyvateľov, ktorí majú k dispozícii približne 179 km cestičiek pre cyklistov. V rámci celej Vancouverskej metropolitnej oblasti je to podiel približne 1,7% zo všetkých ciest a 1 380 km cestičiek pre cyklistov. Súčasťou cyklistickej infraštruktúry sú aj zelené cesty, tzv. greenways a to zelená cesta v celkovej dĺžke 24 km nazvaná ako Central Valley Greenway.



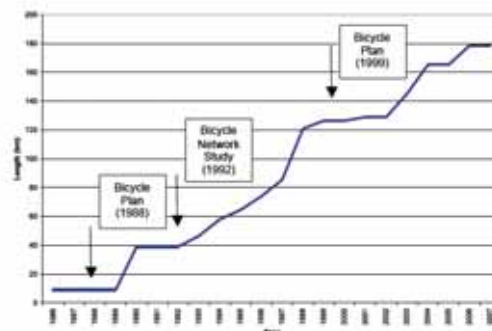
Porovnanie vybudovaných cyklistických komunikácií

Oblasť cyklistickej dopravy má na starosť regionálny dopravný úrad Translink. Ten je zároveň zodpovedný, za všetky druhy dopravy v meste. Vypracoval ambicióznú dopravnú stratégiu s názvom Transport 2040, ktorá v sebe zahŕňa investície a podporu spoločnosti pre využívanie verejnej osobnej, cyklistickej a pešej dopravy ako aj vybudovať kvalitný, bezpečný a dostupný dopravný systém. Zaujímavá je hlavne stratégia nazvaná „Cyklistika pre každého“, ktorá má za cieľ poskytnúť nasmerovanie na to, ako môže cyklistická doprava prispieť k dosiahnutiu cieľov Transport 2040. Tento rok úrad napríklad zverejnil návrh regionálnej cyklistickej stratégie, ktorá je v občianskom pripomienkovom konaní. Výdavky spojené s výstavbou cyklistickej infraštruktúry predstavovali v roku 2007 približne 6,8 milióna kanadských dolárov, pričom predchádzajúce roky sa vynaložilo priemerne 4,8 milióna kanadských dolárov.

Vancouver nepatrí medzi top cyklistické mestá vo svete ani v severnej Amerike. Čo je teda na tomto meste zaujímavé? To, za čo si zaslúžilo našu pozornosť, spočíva v cieľavedomom prístupe, ktorý umožňuje podporovať a rozvíjať podmienky pre cyklistickú dopravu.

Celé to odštartoval Vancouverský cyklistický program, ktorý vznikol už v roku 1988. Následne naň nadväzovala cyklistická štúdia z roku 1992, ktorej cieľom bolo zintegrovanie cyklistov do dopravnej infraštruktúry mesta. Výsledkom bolo, že cestičky pre cyklistov sú zväčša umiestnené ako súčasť miestnych ulíc. V roku 1999 vypracovali nový Generel cyklistickej dopravy, ktorého cieľom bolo zistiť, či zodpovedá súčasným požiadavkám obyvateľov. Jeho dôraz sa kládol na štyri „E“ kategórie a to: „Education“ – vzdelávanie, „Enforcement“ - presadenie, „Encouragement“ – podpora a „Engineering“ - inžinierstvo. Súčasťou týchto opatrení bola vypracovaná politika a Public relation opatrenia ako cyklistické mapy, brožúrky, zriadená hot-line linka pre cyklistov a pod. Dôležitou súčasťou bolo vybudovanie ďalších kilometrov cyklistických komunikácií, takže oproti roku 1988, kedy bol vypracovaný prvý Generel cyklistickej dopravy sa počet cyklistických komunikácií znásobil.

Figure 3.2: Bicycle Route Construction in Vancouver, 1986-2007



Povolený vjazd do jednosmernej ulice

Zaujímavosťou je fakt, že na rozvoj cyklistickej infraštruktúry prispieva aj University of British Columbia približne 100 tisíc kanadskými dolármi ročne. A to napr. na preznačenie 4 pruhovej cesty na 2 pruhovú s pruhmi pre bicykle, vybudovaním bezpečných parkovísk pre bicykle a pod. V rámci mestskej hromadnej dopravy je možné využívať aj bicykel, ktorý je možné so sebou bezplatne vziať. Taktiež je možné na vybraných zastávkach využívať bezpečné cyklistické boxy na úschovu bicyklov. Zastávky kde je možné využiť „Zamykateľné cykloboxy“ Dôležité je spomenúť, že cyklistická doprava je podporovaná aj na úrovni provincie (British Columbia) a to v kľúčových strategických dokumentoch ako je Provinčný akčný plán a Plán rozvoja VOD. Okrem štátnych inštitúcií sa podporou cyklistickej dopravy venujú aj neziskové organizácie, ktoré sú veľmi aktívne. Napr. vo Vancouvri existuje od roku 1998 aj Vancouverská cyklistická koalícia - VACC (Vancouver area cycling coalition). VACC je nezisková organizácia, ktorej cieľom je napomáhať rozvoju cyklistickej dopravy, pričom disponuje v 7 mestských častiach aj cyklistickými komisiami, ktoré sa vyjadrujú k problematike cyklistickej dopravy. Navyše pracuje na viacerých aktivitách ako je vzdelávanie, pripomienkovanie opatrení, ktoré sa dotýkajú cyklistickej dopravy, podpora využívania cyklistiky namiesto osobného automobilu a pod.



Zastávky kde je možné využiť „Zamykateľné cykloboxy“

Cyklotechnológia

Nový koncept mobility v Londýne

Minulý rok vypísali v Londýne súťaž ohľadne nových konceptov mobility. Táto súťaž bola zameraná na to, ako by mala vyzerat mobilita v Londýne v roku 2030. Štyria mladíci na čele Martenom Wallgrenom (Švédsko) vyhrali cenu SeymourPowell s konceptom nazvaným Londýnska záhrada. Koncept mimochodom vyhral aj cenu za najlepší Eco dizajn vo Frankfurte nad Mohanom. &

Nápad v sebe spája využitie elektrických autobusov, taxíkov ako aj „bicykloskútrov“, čím sa podľa ich predstáv vytvorí ekologicky čistá zóna bez automobilov.

Zaujímavý je hlavne koncept bicykloskútra, pozri obrázok.

Ten môže pracovať v troch režimoch.

- Prvý ako normálny bicykel, pričom sa nabíja batéria.
- Druhý režim : využitie ako stacionárny bicykel – Energia sa dá využiť na nabíjanie batérie.
- Tretí režim : využitie ako skúter – poháňaný elektrickou energiou z batérie.

Dizajn bicykla je skutočne prepracovaný, pretože je ľahko skladovateľný a nezaberá veľa miesta. Dizajnéri zašli tak ďaleko, že navrhli aj autobusovú zastávku, ktorá sa dá využiť aj na parkovanie na bicykla. Zastávka je pritom energeticky sebestačná, využíva energiu zo slnka, vody a vetra.



A perlička na záver. Energiu, ktorú ste si vytvorili šliapaním do pedálov bicykloskútra, môžete využiť ako platidlo na jazdu autobusom.

A keďže šikovného dizajnéra si všimla Toyota, momentálne je u nich na stáži.

Viac na: <http://martenwallgren.blogspot.com/>.



Možnosti prepravy bicykla osobným automobilom

Veľa ľudí má na bicykli prejdené mnohé miesta v blízkosti svojho bydliska. Keď však má cyklista záujem ísť ďalej a spoznávať krásy iných krajov, má niekoľko možností. Jednou z nich je aj preprava bicykla osobným automobilom do miesta, kde sa následne bude bicyklovať.

Spôsoby prepravy bicyklov v osobnom automobile:

- Na streche,
- vo vnútri,
- na ťažnom zariadení,
- na piatych dverách.

Každý z uvedených spôsobov prepravy má svoje výhody a nevýhody, či už z hľadiska obstarávacej ceny, bezpečnosti prepravy, problematiky nakladania, ochrany voči odcudzeniu a iných faktorov.

Preprava na streche

Jeden z najefektívnejších spôsobov prepravy bicyklov na automobile. Umožňujú prepravu až 4 bicyklov, ľahkú manipuláciu s nimi, sklápanie nosiča na prístup k batožinovému priestoru a ich uzamknutie k nosiču. Možno ich použiť na automobily so šírkou väčšou ako 1600 mm. Pri ich montáži je nutné premiestniť evidenčné číslo vozidla na nosič, aby bolo dobre čitateľné.

Za najväčšiu nevýhodu možno považovať ich cenu.



Preprava na piatych dverách

Sú vhodnou variantov pre tých, čo nemajú namontované ťažné zariadenie. Nosič sa jednoducho pripevní na zadné dvere typu automobilov hatchback a combi. Môžeme na ňom prepraviť 2 bicykle a svojim priestorom nezakrýva evidenčné číslo vozidla ani osvetlenie.



Preprava na streche

Pri tomto druhu prepravy je nutné mať na streche automobilu namontovaný strešný nosič, na ktorý sa pripevní nosič na bicykle. Jeho výhodou je najmä nízka cena. V súčasnej dobe sa robia nosiče už aj s možnosťou zabezpečenia voči ukradnutiu, čo v minulosti nebolo zvykom. Za nevýhodu možno považovať fakt, že cyklista musí vlastnou silou bicykel vyložiť na strechu automobilu, čo môže určitej skupine ľudí robiť problém.



Preprava na streche

Okrem možnosti prepravy bicykla (či už v celku, alebo rozobratého) v batožinovom priestore bez zaistenia, je vhodnou alternatívou držiak na bicykel určený do interiéru automobilu. Umožňuje upevnenie niekoľkých bicyklov za prednú vidlicu a popruhom upevnenie zadných kolies. Kostra bicykla sa zaistí do držiaka na vodiacej lište sedadla, treba však demontovať jedno alebo viac sedadiel, čím sa môže celý proces stať časovo náročným a namáhavým. Najväčšou výhodou je, že bicykel je celý čas vo vnútri vozidla čím je chránený voči zlodziejom, ale aj poveternostným vplyvom.



Pri výbere vhodného nosiča na bicykle určite mnoho cyklistov bude brať do úvahy cenu jednotlivých druhov. Z toho dôvodu uvádzam orientačné ceny nosičov. Ich hodnota sa pohybuje v širokom rozmedzí podľa toho koľko bicyklov umožňujú prepraviť, vyhotovením, bezpečnostnými prvkami a inými faktormi.

Preprava bicykla

Orientačné ceny v €	Strecha	ťažné zariadenie	vo vozidle	piate dvere
	50- 150	200- 560	90- 110	130- 300

Pripravovaný cyklistický chodník v Detve 2.časť.

Nebolo by zlé, keby sme mohli konštatovať, že cyklochodník v Detve je už vo finálnej fáze realizácie. Ešte veľa vody potečie detvianskym potokom kým si budeme môcť povedať hotovo. Zatiaľ môžeme konštatovať, že sme pokročili o krok ďalej k budovaniu hlavného cyklochodníka.

V auguste 2009 sa skonštituovala pracovná skupina, ktorá pracuje pri Mestskom úrade v Detve na podnet Cykloklubu Poľana, ktorý začal v roku 2002 riešiť cyklochodník a dal impulz na opätovné riešenie budovania hlavného cyklochodníka v Detve.

Tomuto všetkému predchádzal aj veľký záujem občanov mesta, čo sme sa presvedčili, keď študenti Spojenej školy z cvičnej firmy Jedna stopa, s. r. o. urobili prieskum v meste, dotazníkovou formou na všetkých typoch škôl, anketou na stránke mesta Detva a v uliciach mesta.

Pracovná skupina sa schádza podľa potreby, stretnutia pracovnej skupiny koordinuje Ing. Ján Lupták a Mgr. Oľga Feješová.

Pripravil: Mgr. Oľga Feješová



V pracovnej skupine spolupracujú zamestnanci úradu z rôznych oddelení, ktorí sú nápomocní pri riešení cyklochodníka, členovia Cykloklubu Poľana a niektorí poslanci mestského zastupiteľstva. Ako bolo už v minulom čísle tohto časopisu spomenuté, k spracovaniu projektovej dokumentácie bolo potrebné, aby sa vypracovala štúdia uskutočniteľnosti, ktorá rieši podrobne návrh cyklistického chodníka aj s variantmi z bodu A – železničná stanica, ktorá sa nachádza na začiatku mesta, do bodu B – amfiteáter v starej časti Detvy, ktorý je významným bodom mesta nachádzajúcim sa už za mestom Detva. Cyklochodník bol navrhnutý v celkovej dĺžke 4,6 km. Týmto cyklochodníkom sa zabezpečí dosah cyklistov v celom území Detvy. Chodník bol rozdelený do VIII. etáp aby sa uľahčila jeho výstavba. Jednotlivé etapy je možné samostatne realizovať. Štúdia sa okrem samostatného chodníka zaoberala aj súvisiacimi zariadeniami pre cyklistov.



Štúdia je vyhotovená v tlačenej – papierovej a elektronickej podobe. Členovia Cykloklubu Poľana, štúdiu aj s ďalšími odbornými riešiteľmi vypracovali a v mesiaci október 2009 odprezentovali pracovnej skupine, poslancom na mestskom zasadnutí a záujemcom z verejnosti, aby všetci zainteresovaní nadobudli ucelenú predstavu o budovaní cyklochodníka v Detve.

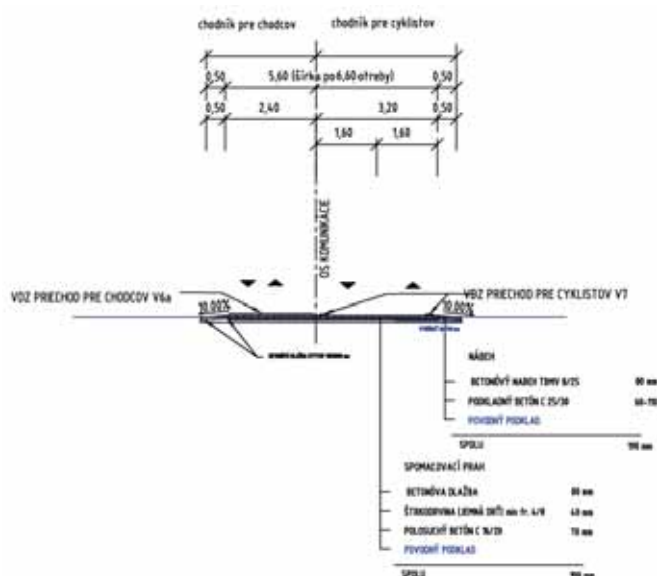
Zámerom riešiteľského kolektívu je nielen vybudovanie cyklochodníka, ale ponúknuť občanom Detvy modernú komunikáciu pre chodcov, cyklistov, in-line korčuliarov, prostre pre ľudí ktorí sa radi pohybujú po čerstvom vzduchu. V časti, kadiaľ bude viesť cyklochodník popri potoku Detvianka sme navrhli revitalizáciu jeho toku, aby sme vytvorili tak príjemné prostredie s mobiliárom, výsadbou a infraštruktúrou, čím by vznikla pekná oáza pre mladých, ale aj starších občanov mesta Detva k posedeniu pri potoku, prechádzkam s malými deťmi atď., tak ako to vidíme aj v iných krajinách európskej únie a „ticho im závidíme“. Na poslednom zasadnutí mestského zastupiteľstva v decembri 2009, poslanci odsúhlasili finančnú čiastku na vyhotovenie projektovej dokumentácie.

V tejto fáze je potrebné, aby sa začalo jednanie s majiteľmi, ktorých pozemky vedú po plánovanej trase v určitých etapách

a dohodlo sa na dlhodobom prenájme alebo ich odkúpení. Problematiku vykupovania pozemkov bude riešiť Mgr. Bystrianska z Mestského úradu. Cykloklub Poľana požiadal Mesto Detva, aby pri tvorbe nového územného plánu mesta zaradili do ÚPM novú trasu cyklochodníka aj s plánovanými vedľajšími trasami, ktoré budú spájať väčšie uzly mesta Detva. Problematiká je etapa č. I v časti zo železničnej stanice, kde musíme vstúpiť do jednania s predstaviteľmi Národnej diaľničnej spoločnosti o zaradení výstavby cyklochodníka etapy č. I do sprievodných investícií pri výstavbe rýchlostnej komunikácie R2 Pstruša – Kriváň.

Žiaľ v čase keď sme začali riešiť cyklochodník tak v navrhovanej etape č. VII na námestí v starej časti Detvy bol rozpracovaný projekt, ktorý je v tomto čase už schválený a bude sa v tomto roku rekonštruovať aj realizovať. Z pôvodného projektu revitalizácie námestia SNP v historickej časti Detvy však naplánovaný cyklochodník projektanti vylúčili kvôli nedostatku finančných prostriedkov (aj keď cyklistický chodník v prvých fázach v štúdiu bol navrhnutý) a tak sa znova musí riešiť dodatočne, čo môže byť problém keďže integrovanie línieovej stavby do priestoru sa stretáva s mnohými komplikáciami.

Priečný rez cyklistického chodníka



Zrušený cyklochodník na námestí SNP



Ďakujeme všetkým, ktorí nás podporujú a pomáhajú pri riešení problémov. Hlavne ďakujem za pochopenie všetkým poslancom mestského zastupiteľstva v Detve, ktorí sú vždy tou hlavnou bodkou pri schvaľovacom procese. Bez podpory v zastupiteľstve by sme nemohli pokračovať ďalej a nedostali by sme sa tam, kde v súčasnosti sme.



Na bicykloch po Hodvábnej ceste.

Radovan Červienka

Keď mi poslal môj kamarát Peťo Jankovič na email 160 stranovú knižku o ceste na bicykli, nikdy som nemyslel že ju dočítam. No len pútavý názov - Hodvábnu cestou na bicykli ma dostal:) a aj keď knižky nečítam, pustil som sa do nej. Keď som čítal 11000 km na sedle bicykla, pripadalo mi to ako zázrak. Nikdy by som nepovedal že môže niečo také niekto zažiť. Smútok, radosť, nenávisť, utrpenie smiech, krádeže, havárie, choroby... hádam všetky pocity čo su na svete. Knižka je vážne pútava a škoda že sa nenašlo vydavateľstvo ktorú by ju vydalo. Určite by to bola pekná reklama pre Slovensko, Slovákov či cyklistiku. Preto aspoň prostredníctvom tohto časopisu vám predstavíme to najkrajšie z 5 mesiacov strávených na dvojkoľesových tátošoch.

Prečo? Prvý, v kom skrsla pod vplyvom čínsko - japonského televízneho seriálu myšlienka prejsť na bicykli po historickej Hodvábnej ceste, bol cyklistický nadšenec Jano Lupták z Detvy. Peter z Malaciek na cyklocestu za polárnym kruhom spoznal Japonku Emiko a Steva z Austrálie. Títo sa potom zastavili so svojimi bicyklami uňho doma a pozvali ho do Japonska. Na cestu do Japonska cez Sibír by nikoho nenahovoril, preto sa rozhodol ísť do Japonska po Hodvábnej ceste spolu s Janom, s ktorým sa poznal z národných vzorov cyklistov. Mňa oslovil na Vanderfeste po videoprezentácii mojej cesty okolo Slovenska po hranici vlastnou silou (pešo, po vode a na bicykli). Zaujala ma myšlienka ísť do Japonska na bicykli po Hodvábnej ceste, pretože som tiež so záujmom pozeral TV-seriál o nej. Bola to silná výzva do ďalšieho nového nepoznaného dobrodružstva. V lete 2001 Peťo s Braňom z Krupiny skúšajú reakciu organizmu cyklistu na púštnu horúčavu v Tunise a na konci roka sa stretáme, aby sme dohodli stratégiu. Jano i ja navrhujeme dať si do loga a prezentovať ako reálny cieľ Hodvábnu cestu a do Japonska ísť ako bonus pre nás i sponzorov, ak na to budeme mať sil a financie. S touto taktikou Peťo zásadne nesúhlasí a až veľmi neskoro som pochopil, prečo. Jano jednoznačne do Japonska

ísť nechce a nevyhovuje mu ani termín odchodu po skončení školského roku, dokedy sa zase pedagóg Peťo nemôže uvoľniť. Vtedy má Jano sezónu a najviac pracovných povinností a tiež ísť do týchto končín a horúčav v tomto období, nepovažoval za najrozumnejšie. Odriekol účasť, ale jeho myšlienka a jeho logo Hodvábnej cesty nám zostali. Našťastie úplne z expedície nevypadol, absolvoval s nami aspoň druhú polovicu od Taškentu. Bola to veľká škoda, že nemohol ísť celú trasu, veľa vecí mohlo byť inak.

Trasu som vybral z dostupnej literatúry a pod vplyvom reálnych možností získania víz. Taktiež pod vplyvom súčasnej politickej situácie, kedy cez Afganistan prejsť neprichádzalo v úvahu a podchádzať ho by bolo v tých horúčavách náročné a naďaleko. Materiálovo sme boli sponzorsky dobre zabezpečení, ale našimi hlavnými finančnými sponzormi zostali predsa len naše manželky.



Slovensko

Na Hodvábnu cestu na bicykloch štartujeme z Bratislavy 29.6.2002 v spoločnosti priateľov len traja, Peter, Braňo a ja. Šliapeme popri Dunaji a rímskom táborisku v Iži, starom ako naša Hodvábna cesta.

Km=0
29.6.

Prejdených km cez štát



Maďarsko

Po odľahčení batožiny od zbytočnosti v Štúrove už sami prechádzame novým mostom do Maďarska a pokračujeme po ceste na Budapešť. Po Szeged.

Km=170
30.6.



Rumunsko

Nachádza sa v severnej časti Balkánskeho polostrova. Severnú a východnú hranicu v dĺžke 362 km a 169 km utvára s Ukrajinou a Moldavskom (450 km), na juhu s Bulharskom (608 km). Na severozápade hraničí s Maďarskom (443 km) a na juhozápade so Srbskom (476 km). Východné brehy obmýva Čierne more v dĺžke 225 km. Od 1. januára 2007 je Rumunsko členom Európskej únie.

Cez novú colnicu za Kiszomborom prechádzame bez problémov do Rumunska na Timisoaru. Šliapeme na Detu, Oršovu, Oravitu k Dunaja. V Moldova Veche stretávame v meste Japoncov na bicykloch, ktorí poznajú Petových kamarátov z Japonska. Ideme nádherným prostredím popri Dunaji na Oršovu. Fotíme sa pri Železných vrátnach a v Turne Severin upútavame pozornosť rádia Sud. V Calafate trajektom prechádzame do bulharského Vidinu.



Bulharsko

Nachádza sa v geografickej a geostrategickej zóne, ktorá spája Európu s Áziou a Čiernomorským regiónom. To predučilo bohatú a rôznorodú históriu krajiny, ktorej územie je jedným z prvých osídlených človekom na európskom kontinente. Krajina susedí na severe s Rumunskom (dĺžka hraníc 608 km), na západe so Srbskom (258 km) a s Macedónskom (248 km), na juhu s Gréckom (493 km) a na juhovýchode s Tureckom (259 km). Východnú hranicu tvorí Čierne more (378 km). Riečnu hranicu tvorí 686 km.

Nechávame za sebou Rumunsko, z ktorého máme veľmi príjemné pocity. Za Vidinom blúdime našťastie na lepšiu cestu na Montanu. Peter v kopcoch nevládze a tak sa cez hrebeň a sedlo Petrochan prevážame do Sofie stopom. Som z tohto konania smutný, lebo myšlienka čistoty našej cesty je týmto krokom vážne poškodená. Neospravedlňuje to ani meškanie voči harmonogramu a presne vybaveným vízam. K stopovaniu sa z takéhoto dôvodu pristupuje až tesne pred hranicou pred uplynutím víz a to aj na rovine. Pri stanovení denných dávok sme precenili svoje sily a podcenili čas na oddych a relaxáciu. Jeden deň za mesiac ako rezerva pri takejto ceste určite nestačí. Po obhliadke Sofie a jej pamätihodností v sprievode chlapca, ktorý pracoval v Brne, trávime večer na našom veľvyslanectve. Sofiu opúšťame po diaľnici na Ichtiman, Plovdiv a Svilengrad. Po kolízii s bulharskými vojakmi a následnom páde z bicyklov mňa a Braňa tesne pred tureckou hranicou, túto už prechádzame bez problémov.

Km=491
8.7.



Turecko

Prevažná časť krajiny patrí k Ázii. Turecko obmývajú štyri moria a susedí s viacerými krajinami. V európskej časti sú to Bulharsko a Grécko a v ázijskej časti má spoločné hranice s Gruzínskom, Arménskom, Azerbajdžanom, Iránom, Irakom a Sýriou. Turecko je prevažne hornatá krajina. Nížiny sa nachádzajú len v európskej časti. Príjemné pláže sú na pobreží Egejského mora a v južnom Turecku pri Stredozemnom mori. Obyvateľstvo sa skladá prevažne z Turkov a národnostných menšín, z ktorých najväčšie zastúpenie majú Kurdi. Turci vyznávajú islamské náboženstvo. Celú cestu od hranice až do Istanbulu tvoria malé stúpania a klesania. V tejto horúčave veľmi nepríjemné, lebo niet sa kam ukryť do tieňa. Do Istanbulu prichádzame neskoro v noci

Km=462
13.7.

a tak prespávame v parku. Ďalší deň už v centre mesta, v hoteli Elena, odkiaľ konečne po riadnej hygiene vyrážame do mesta na obhliadku pamiatok. Stíhame len tie najbližšie a najslávnejšie, ako Modrú mešitu, Aya Sofiu, Univerzitu a Veľký bazár. Európsku časť Istanbulu opúšťame v sprievode policajtov po diaľnici cez most Galata ponad Bosporskú úžinu. V ázijskej časti pokračujeme smerom na Šile k moru, popri ktorom chceme ísť až do Trabzonu a odtiaľ sa vrátiť do vnútrozemia do Erzurumu. Tento plán nám narušil opitý mladý vodič, ktorý ma nabral odzadu autom. Okrem odretého boku, pokriveného bicykla a zlomeného zadného ráfiku sa mi našťastie nič vážnejšie nestalo. I tak trávime pol dňa na policajnej stanici a odchádzame až v noci stopom do Izmitu, kde nám môžu opraviť bicykel, aby bol pojazdny. Bližšie servis nie je. Zase nevyužívame druhú a poslednú možnosť oddýchnuť si a okúpať sa aspoň v Čiernom mori (po Marmanskom). V Izmite v servise dobrý predný ráfik prehadzujeme dozadu



a dopredu dávame obyčajný hliníkový. Mením aj zadný nosič. Ináč to nešlo. Po tejto časovej strate vraj nemá zmysel vracat sa k moru a tak pokračujeme vnútrozemím na Duzce, Bolu, Gerece, Tosyu, Osmancik a Amasyu. Odtiaľto cez Tasovu, Erbaau, Susehri, Erzincan do Erzurumu. Táto trasa vedie veľmi peknými dolinami, obklopenými horami fantastických tvarov. Na bicyklovanie je náročná, takže sme si kopcov užili, ale ešte častejšie sa cez ne zase prevádzali stopom. V mestách i na vidieku je veľa pekných, moderných stavieb, ale na ich okraji sú aj strašné chatrče. V horách si ľudia na kúrenie sušia hnoj, lebo stromy tu už nie sú. Veľmi praktické je umiestnenie všetkých dielní a služieb v jednej ulici na kraji mesta. Pekný zvyk je, keď sa v nedeľu celé rodiny, i viac generácií vyberú za mesto na piknik. Tu v tráve pri ceste oddychujú, hrajú sa a popíjajú čaj. Všetci Turci k nám boli milí, povzbudzovali nás a pozývali na čaj. V Erzurume, v ktorom sa napájame na trasu hodvábnej cesty, venujeme pol dňa obhliadke mesta a historických pamiatok, ktorých sme zatiaľ veľa nevideli. Odtiaľto sa vydávame smerom na Horasan, Agri a Dogubayazit, kde prechádzame popod majestátny a zasnežený Ararat k iránskej hranici. Z Turecka do Iránu bicykle prenášame po schodoch a cez mrežové dvere, kadiaľ púšťajú chodcov.

Irán

Km=1270
31.7.

Iránska islamská republika (Džomhúrije ismlamíje Írán), je štát v juhozápadnej Ázii. Iránu vládnu 10 ajatolláhovia (islamskí duchovní hodnostári). Ich vláda je hlavne strategická. Pôsobia v rôznych komisiách a výboroch. Praktickým uskutočňovaním politiky je poverená vláda vedená prezidentom. K opatreniam, ktoré prijíma prezident, sa môžu ajatolláhovia vyjadrovať. Vyskytuje sa tu akási dualita moci, kde sa prelína svetská a duchovná moc ajatolláhov. Iránska časť colnice je pekná, čistá, moderná a nás púšťajú prednostne dopredu bez akýchkoľvek problémov, na rozdiel od svojich. Asfaltky sú v Iráne kvalitnejšie, ľudia ešte milší a prívetivejší, ako v Turecku. Chodia pekne poobliekani, v tradičných oblekoch, ale i v európskom štýle. Zdravia nás ľudia pri ceste i mávajú z prechádzajúcich áut, ktoré sú však starších ročníkov a strašne dymia, čo je snáď jediné mínus tejto krajiny, okrem toho, že cenu za všetko si musíte vopred dojednať. Vodiči jazdia ohľadupľnejšie a autá nás viac obchádzajú, ako v Turecku. O to viac však vytrubujú, až je to nepríjemné. Takto nás zdravia, povzbudzujú i upozorňujú na seba. Z hraničného Maku, umiestneného v nádhernom kaňone pokračujeme na Evogli, Marand, Tabríz a do Miyanu. V ňom sa chceme dostať k mešite, ktorú sme videli z cesty. Na tržnici nás zastavuje policajt a privolané auto nás odvádza na policajnú stanicu. Po objasnení, kto sme a čo chceme, sme ponúknutí studeným melónom a prepustení. Pokračujeme smerom na Zangan, Takestan, Qazvin, Karag a vstupujeme do Teheránu, dúfajúc v skoré dosiahnutie našej ambasády. To, čo nás v tomto meste čaká, je ako zlý sen. 20 km v hustej premávke strašne dlhými ulicami by sme za svetla nezvládli bez pomoci mládenca na mopede a neskôr jedného staršieho pána, ktorý nám už potme zabezpečil odvoz dodávkou na novú adresu našej ambasády. Keď nám už v týchto nočných hodinách nikto neotvára, vedú nás prespať do blízkeho parku

a neskôr nám prinášajú i večeru. Za všetky tieto starosti, prevoz i jedlo nechcú vôbec nič. Po troch dňoch oddychu v Teheráne, návšteve rezidencie šacha Rézu Pahlavího, vojenského múzea i bazáru, opúšťame toto megamesto s množstvom krásnych budov, zelených parkov pod nádhernými horami, ale i s ulicami prepĺnenými autami a chudobnými okrajovými časťami. Za Teheránom začína step - polopúšť, široko ďaleko pustá rovina zarastená iba bodliakmi. Zelen' je iba pri rieke a pri dedinách vďaka dômyselnému systému zavlažovania poličok. Ideme cestou na Semnan, Damgan, Šahrud. Cestou obdivujeme staré dediny, zbytky pevností, mešit a studní, všetko z tehál. Za Mayamey obdivujeme ruiny Miyandast, ktoré teraz reštaurujú. Túto oázu obohnanú múrom tvorí množstvo nádvorí s miestnosťami, ktoré slúžili ako útočisko pre karavány putujúce touto nehostinnou krajinou. Za Sabzevarom nám personál vrátnice závodu prináša občerstvenie a koberec na oddychovanie. Tiež sa sprchujeme a perieme si veci v ich závodnej kúpeľni. V Mashade navštevujeme obrovskú tržnicu a obdivujeme fantastický chrámový komplex so zlatými vežičkami a kopulami, s obrovskými sálami pokrytými zrkadlami. K hranici s Turkmenistanom prechádzame pestrofarebnými horami s nádhernými kaňonmi a obrovskými suchými riečišťami. Posledných 30 km k hranici nás sprevádzajú vojaci a potom policajti. Úplne pokazili pekné dojmy z pohostinného Iránu.



Turkmenistan

Turkménsko je štát v strednej Ázii. Hraničí s Afganistanom, Iránom, Uzbekistanom a Kazachstanom. Je bývalou zväzovou republikou Sovietskeho zväzu, členom SNŠ. turkménsko je najrovinatejšia Stredoázijská krajina. Rozkladá sa v púštnom pásme na juhu Strednej Ázie. 80% rozlohy zaberá púšť Karakum, ktorá je súčasťou Turanskej nížiny. Prevažnú časť púšte tvoria pieskové presypy. Pozdĺž Kaspického mora sa rozkladá slanisková Kaspická nížina, na ktorej sa nachádzajú ložiská ropy a zemného plynu. Na východe do Turkménska zasahuje pohorie Kugitangtaou dosahujúce výšky až 3000 metrov nad morom. Prechod do Turkmenistanu cez hranicu v Sarachse je bez problémov, len plný zvedavých otázok a obdivu nad naším putovaním. Za hranicou si nás hneď vyzdvihujú zástupcovia cestovnej kancelárie, ktorá nám zabezpečila pozvanie, bez ktorého nie je možné získať ich víza. Presvedčam ich, že nepotrebujeme ich drahé doprovodné vozidlo a po zaplatení len za pozvanie pokračujeme už sami. V Mary nás prichyľuje kamarát z hranice, ktorý nás sprevádza po tomto útulnom mestečku, plnom fontán a obrovských plagátov ich prezidenta. Tiež nás odviezol do historického Mervu, jedného z najstarších miest Hodvábnej cesty na našej trase. Vďaka jeho pozvaniu spoznávame národné jedlá a život ľudí v bytovke i na vidieku. Žijú jednoduchým a skromným životom. Veľa nezarobia, ale ani sa od roboty nepretrhnú. Tí čo podnikajú sa majú lepšie. Dlhú sa v Turkmenistane nezdržujeme, i keď by sme tu radi pobudli, veď tu sa dá bez problémov dohovoriť po rusky a v dobrom spomínajú na Československo. Na prechod krajiny máme len 5 dní, pri dlhšom pobyte by sme potrebovali ďalšie drahé povolenia. Prechádzame púšťou Karakum a rieku Amurdaria prekonávame po pontónovom moste.



Uzbekistan

Uzbekistan, dlhý tvar Uzbecká republika, je štát nachádzajúci sa v Strednej Ázii. Hlavné mesto je Taškent. Na západe a severe susedí s Kazachstanom, na východe s Kirgizskom a Tadžikistanom, na juhu s Afganistanom and Turkménskom. Je bývalou zväzovou republikou Sovietskeho zväzu, člen SNŠ. Podstatnú časť krajiny zaberá púšť Kyzylkum, delta Amudarje (45000 km²) a plošina Usturt. Púšť pokrývajú vo veľkej miere piesočné presypy miestami spevnené krovinatým porastom. V severozápadnej časti krajiny sa nachádza v súčasnosti rýchlo vysychajúce Aralské jazero. Na juhu vybiehajú horské chrbty Ťan-šanu (Turkestanský, Zeravšanský a iné), ktoré dosahujú výšky 2000-4000 m n. m. V horských dolinách žije okolo 80% obyvateľstva.

Do Uzbekistanu prechádzame bez problémov, avšak po prvej obhliadke batožiny. Asi to bolo kvôli súčasnej kontrole z hora, našťastie sú spokojní len s otváraním brašní. Pokračujeme na Bucharu, ale pred ňou si ideme pozrieť chrámový komplex Chor Bak. V Buchare máme šťastie a celý deň nám robí sprievodcu historickou časťou Anvar, ktorého priateľka pracuje na našej ambasáde v Taškente. Buchara má veľmi pekne zachovanú historickú časť s rekonštruovanými mešitami, bazármi a malebnými starými uličkami. Cestou na Samarkand spoznávame kladné i záporné stránky pohostinnosti Uzbekov, keď nás najprv pozvú k stolu a potom chcú od nás zaplatiť. Prijímame pozvanie do rozostavaného hotela v Samarkande a tiež na svadbu, ktorou nazývajú oslavu obriezky malých chlapcov. V Samarkande okrem historických pamiatok, z ktorých najkrajšia je Registan, navštevujeme i starý nemecký pivovar, v ktorom im pivo varí český sládko. Cestou do Taškentu prechádzame pred Džizakom pohorím s prielomom nazvaným Temerlánove vráta, ktorými prechádza súčasne cesta, železnica i rieka. Raritou a ďalším štátom na našej ceste je, keď prechádzame z Uzbekistanu do Uzbekistanu 26 km cez Kazachstan a len cez policajné kontroly. V Taškente na našom veľvyslanectve nás čaká príjemné zvítanie a pohostenie. Stíhame i nahrávanie v Oriat Dono FM rádiu i pre Uzbecké rádio. Spomenuli nás i v televízii. Vlakom zo Slovenska docestoval i Jano, štvrtý člen našej expedície, ktorý s nami absolvuje zvyšnú časť cesty. Po štyroch dňoch oddychu opúšťame novovybudované (po strašnom emetrasení v 1966) hlavné mesto Uzbekistanu smerom na Angren. Za ním prechádzame cez hory s tunelmi a v sedle Kamčyk trávime noc v izbe Horskej služby a v spoločnosti stavbárov, ktorí tu budujú nemeckou technológiou betónovú cestu cez tieto hory. Z hôr schádzame do Ferganskej doliny, prechádzame cez rieku Syrdarja do Kokandu, kde navštevujeme palác Chudar Chana. V Margelane navštevujeme historickú fabriku Yodgorlik, v ktorej stále vyrábajú prírodný hodváb klasickým spôsobom. Posledným známym mestom na Hodvábnej ceste v Uzbekistane je Fergana, v ktorej okrem pekného parku nie je čo historické obdivovať. Všade cestou máme možnosť obdivovať upravené dediny, polia a sady. Taktiež pracovité ženy na bavlníkových poliach a pri ceste, kedy muži buď ich len riadia, alebo sa opierajú o lopatu. Máme pocit, že tu všetci pestujú len melóny a závideli sme ich predavačom, vyvaleným na posteliach pri ceste.

Kirgizsko

Km=1080
12.9.

Kirgizsko alebo Kirgizstan dlhý tvar Kirgizská republika, je štát v strednej Ázii, hraničiaci s Čínou, Kazachstanom, Tadžikistanom a Uzbekistanom. Je bývalou republikou ZSSR, v súčasnosti je členom SNŠ. Kirgizsko je krajinou vysokých pohorí a rozsiahlych dolín. Vypĺňa ho horská sústava Ťan-šanu a Alaja. Územie sa rozkladá v rozmedzí 500 až 7 000 metrov nad morom. Doliny riek Ču, Talas a obvod Ferganskej kotliny ležia vo výške 500 - 1 000 metrov, polovica územia sa rozkladá vo výškach 1000 až 3000 metrov nad morom. Medzi množstvom horských chrbtov (Kungej-Alatau, Kirgizský a Talaský Alatau, Terskej-Alatau, Kadakokty, Alaj a iné) sa nachádza veľa horských dolín, depresí a kotlín, ktoré sa postupne rozširujú na západ. Vo výškach okolo 3000 metrov ležia zarovnané zvlnené plošiny – syrty. Podnebie je výrazné diferencované a závislé od nadmorskej výšky. Do Kirgizska vstupujeme bez víz a bez problémov. V Oši si robíme púť na ich posvätnú horu v centre mesta, z ktorej je naň pekný výhľad. Pred odchodom pri fotení sa pri soche V.I.Lenina nás pozýva k sebe i sám gubernátor, ktorý je našou cestou nadšený. Ved ich mesto oslavuje 3000 rokov svojej existencie. Nasledujúcich 190 km cez hory do dediny Sary-Taš (3144 m.n.m.) šliapeme síce tri dni, ale v náročnom vysokohorskom prostredí a všetci s osobným rekordom cez sedlo Taldyk vo výške 3604 m.n.m. Ideme po veľmi nekvalitných cestách, ale nádhernými horami a spoznáваме srdečnú pohostinnosť miestnych obyvateľov jurt. Nádielka snehu nás núti odpočívať a robíme si len malý výlet v okolí za pasúcimi sa yakmi. Oplatilo sa deň počkať a k čínskej hranici už pokračujeme v slnečnom počasí.



Čína

Km=271
19.9.

Čína je so svojimi skoro 10 miliónmi km² približne taká veľká ako USA alebo celá Európa až po Ural. Z toho vyplýva, že sa jej povrch, klimatické podmienky a s tým aj predpoklady pre ľudský život v regiónoch veľmi odlišujú. Územie Číny je vymedzené prírodnými hranicami: na východe a juhovýchode sú to moria (Žlté more, Východočínske more a Juhočínske more), na juhu, juhozápade a západe a severozápade delia Čínu od jej susedov vysoké horské masívy a na severe stepi a púšte. V Irkeštame opúšťame Kirgizsko a bez problémov vstupujeme do Číny na bicykloch iste ako prví na svete. Problémy začínajú neskôr, pri komunikácii a snahe niečo si kúpiť alebo objednať. S angličtinou sa nechytáme a s posunkovou rečou tiež ťažko. Všetky ceny treba zjednávať, čo stojí drahocenný čas. Všade sme stredobodom pozornosti a musíme si zvykať na ich všade prítomnosť a zvedavé pohľady. Musíme obdivovať ich pracovitosť a závidieť im stále dobrú náladu a úsmev. Veľmi nepríjemné je vytrubovanie čínskych vodičov. Spúšťame sa fantastickou krajinou do slávneho Kašgaru a snažíme sa nemyslieť na to, čo nás tu ešte čaká. V Kašgare je popri mešite Id Kah najzaujímavejšie staré mesto v kontraste s modernou výstavbou mesta. Pri dopĺňaní zásob víname ponuku samoobslúh. Pokračujeme smerom na Aksu s pohorím Ťan Šan po ľavej ruke a púšťou Taklamakan po pravej. Cesty sú tu dobré, len keď ich opravujú alebo budujú, tak ideme aj 40 km po poľnej obchádzke. Stretávame sponzormi dobre vybavenú rodinku z Tajvanu, ktorá chce na bicykloch obísť svet za 400 dní. Za Aksou zbiehame z hlavnej cesty na vedľajšiu s úmyslom navštíviť v Kizile jaskyne Tisíc Budhov. Potom si robíme z Agi Xiangu naľahko cyklovýlet do pohoria Ťan Šan popri rieke Kuča. Vraciame sa do Kuče a za Korlou odbočujeme opäť do hôr, pozrieť si slávnu trasu železnice vybudovanej cez Ťan Šan. Popri nej po ceste sa chceme dostať do Toksunu. Zbiehame z trasy navštíviť lámaistický kláštor a zažívame tu Tibet v malom. V Balguntay končí asfaltka a ďalej pokračujeme po šotoline. Jano si úplne naľahko vylepšuje osobák, keď vybieha na odľahčenom bicykli do sedla Shengli Daban vo výške 4481 m.n.m. Peter s Braňom idú zatiaľ dopredu s tým, že ich ja s Janom po jeho návrate zo sedla dobehne. Nezávisle prekonávame v nákladnom vlaku odplavený 40 kilometrový úsek cesty. Stretáme sa až ráno za Turfanom, keď tu v noci bivakujeme 200 m nezávisle od seba. Tu sa rozchádzame druhýkrát, pretože my ideme ešte raz do mesta pozrieť si múzeum s fosíliami prehistorických zvierat a Sugong Minaret. Posledný raz, s čím sme nerátali, stretáme Peťa s Braňom, už vracajúcich sa z odbočky k soľnému jazeru Aiding, ktoré je s -161 m.n.m. druhé najnižšie položené jazero na svete. Za Horiacim pohorím ešte odbočujeme k zrúcanine starobylého mesta Gaochang. Potom navštevujeme Budhove jaskyne v Bezekliku, kde dostávame poslednú informáciu

o prítomnosti Petra s Braňom. Nezávisle obe dvojice pokračujeme cez Hami do Dunhuangu. Tu sa spája alebo delí Hodvábná cesta na severnú, ktorou prichádzame my a južnú popod púšť Taklamakan. Nachádzajú sa tu skutočné piesočné duny vysoké až 1600 m, lebo doteraz sme poriadne ani nevideli, len samé kamene a prach tvorili sever púšte Taklamakan. Pre turistov tu majú rôzne atrakcie, od sánkovania cez vozenie na ťavách. Tiež sme si ich vyskúšali. Za Dunhuangom sa nachádzajú v Mogao ďalšie Budhove jaskyne. Cez Anxi pokračujeme do Jiayuguanu s nádhernou pevnosťou a prvý krát vidíme slávny čínsky múr, ale ešte z hlíny. V Jiuquane navštevujeme záhradu oddychu s jazerom a klasickými stavbami, vo Wuwei ležiaceho Budhu. V Lanzhou prechádzame Žltú riekou a cez Dinxi a Pingliang pokračujeme až do Xianu fantastickou krajinou, po náhornej plošine rozbrázdenej množstvom kaňonov, ktorých svahy sú pokryté upravenými terasovitými políčkami. 31.10.2002 nám prvý krát od štartu prší počas šliapania, keď nerátam nemnohé nočné dažde. V tento deň dobiehame i cykloturistu z Malorky - Miguela, ktorý s nami šliape až do Xianu, kam spolu prichádzame ďalší deň.



Cesta domov

Km=4816
1.11.

Tu končíme svoje putovanie na bicykloch (z domu mám najazdených 11000 km, Jano o polovicu menej) po najdlhšej a najslávnejšej historickej Hodvábnjej ceste. Ďalej pokračujeme vlakom do Peking. Janovi nedovoľujú pracovné povinnosti uvoľniť sa na dlhší čas a ja som sa rozhodol ešte pred rozdelením sprevádzať ho na ešte dlhšej ceste vlakom Transibírskou železnicou z Peking. Do Bratislavy prichádzame (ja po 142 dňoch) ráno 17.11.2002 plní dojemov a nezabudnuteľných zážitkov.

Peter s Braňom prišli do Xianu o deň skôr a hneď pokračovali na bicykloch až do Peking, kam prišli na slovenskú ambasádu deň po našom odchode domov (9.11.2002). Z Číny pokračovali trajektom do Južnej Kórey, cez Soul do Pusanu, z neho zase trajektom do Japonska. Prechádzajú cez Hirošimu, Kobe do Osaky a po návšteve priateľov späť loďou na kontinent do Vladivostoku a vlakom cez celé Rusko domov (po 176 dňoch 21.12.2002).

Napriek nemnohým problémom, ktoré neobchádzajú žiadnu expedíciu, myslím, že ako amatéri sme všetci podali veľmi slušný športový výkon a tiež pekne reprezentovali Slovensko 17.11.2002 - Slovensko.

O 6,15 prechádzame slovenskú hranicu, v Čadci ruším SMS roaming a volám konečne domov. Pred 7,00 sme v Žiline. Čakáme na rýchlik z Tatier - Lomnicu. Pokojní sme, až náš vagón k nemu pripojili. Žilinu opúšťame len s trojhodinovým meškaním.

Nakoniec tá dlhá cesta vlakom nebola až taká namáhavá a mám pocit, ako by sme predčeserom vyšli z Peking.

V peknom slnečnom počasí nás v Bratislave na stanici vítajú naši najbližší, manželka Michaela s dcérou Peťkou, brat Fero, Janova priateľka Elenka s dcérou Bárkou, priatelia a team z TA3. Tak som dnes 17.11.2002 po 142 dňoch zase v Bratislave. Upotený z dlhého

cestovania, zarastený, vychudnutý, ale šťastný, že som zase doma. A že som manželke splnil sľub, že sa domov vrátim živý a snád i zdravý.

P.S.: Po čase v mnohých denníkoch a časopisoch vyšlo vďaka Peťovej iniciatíve množstvo článkov o našej expedícii. I keď sa v nich hovorí len o jej pozitívach a úspechoch (čo asi hlavne chcú čitatelia čítať), sú v nich mnohé nepresnosti a zavádzajúce informácie. Zase prevláda kvantita a túžba po prezentovaní úspechu nad kvalitou, kontrolou článkov pred ich publikovaním, čo sme chceli s Janom presadiť. Tiež presadzovanie autorstva fotografií sa stretlo u druhej strany s nepochopením. Tak sa stalo, čo sa stať muselo a i na Slovensku ťaháme každá dvojica za seba. Je to veľká škoda, že sa to muselo stať práve prvej a snád úspešnej cykloexpedícii na tom našom malom Slovensku. Ale na Slovensku je to tak. Mne nechcú chlapi poskytnúť „svoje“ fotografie, pokiaľ im ja nedám svoje zápisky pre spoločnú knihu, ktorú by stvoril ich redaktor pod ich réžiou a na ich obraz a slávu. Tak som sa rozhodol, že radšej len s Janom (ktorý mi ešte do Vianoc poslal všetky svoje zábery z diafilmov naskenované na CD) vydáme knihu (a ktorá doposiaľ nevyšla) i bez fotografií z prvej časti, za čo sa čitateľom ospravedlňujem, ale pravdivú a poučnú. Aby sa takéto situácie a problémy v ďalších expedíciách už neopakovali. Ktosi múdry povedal „Merajte úspech cesty nie dosiahnutím cieľa v geografickom zmysle, ale mierou potešenia z cesty! „

A čo na záver?

Za štyri mesiace na cestách som videl veľmi veľa kontrastov. Fantastické prírodné scenérie i neporiadok pri cestách a v mestách. Nádherné historické stavby a zrúcaniny, svedčiace o veľkosti stavebného umenia v minulosti. Taktiež supermoderné novostavby vo veľkomestách v blízkosti hlinených príbytkov najchudobnejších. Videl som prepych i chudobu, akú u nás

nepoznáme. Dotkol som sa histórie i súčasnosti. Všetko protiklady, vedúce k častému premýšľaniu o zmysle života a jeho hodnotách. Existencia týchto extrémov a ich poznanie ma privádzajú k presvedčeniu, že na Slovensku nie sme na tom tak zle, ale tiež k výstrahe pred pretechnizovaním nášho života. Z toho mi vyplýva potreba ctiť si prírodu, jej zákonitosti, chrániť ju ešte viac a neustále sa k nej vracat' nielen v myšlienkách, ale i fyzicky. A v nej obnovenu energiu hospodárne využívať v ostatných činnostiach potrebných k uspokojeniu svojich potrieb.

Význam vody pre život človek pochopí, keď jej nemá nadbytok. Tú na umývanie ešte oželite, ale pitnú už nie. A nielen voda, ale nedostatok i iných požitkov ma viedol a neustále vedie k častému uvažovaniu nad ich zmyslom a významom množstva nielen na ceste, ale hlavne doma. Veď my existujeme v hyperluxuse a nadbytku, o ktorom sa mnohým ľuďom, ktorých sme cestou stretli, ani nesníva. Dokonca mali toho pre život menej, ako my na bicykli. A pritom nevyžerali byť nešťastní. Boli veselí, usmiati a dobrosrdeční. Nezaťaženi výdobytkami civilizovaného sveta, jeho zhonu a stresu. Ako často som im závidel. Veď tento náš výlet je vlastne okrem poznávania diaľav taký malý únik, aspoň pre mňa, do tohto šťastného sveta. Chodím do hôr a na cesty kvôli krásnym zážitkom, ale musel by som byť slepý, keby som tam nevidel to množstvo biedy a neveril, že existuje na ňu nejaké riešenie. Veď ako dobre by sme sa mohli mať všetci, pri troške skromnosti, ohľaduplnosti a dobroprajnosti. Keby ...

Mali sme asi obrovské šťastie na ľudí. To, čo nám zmizlo, bolo len z detskej zvedavosti. Nikto nás neohrozoval, všetci nám pomáhali, ako mohli. Na pohostinnosť sa sťažovať nemôžeme. Možno, že veľký vplyv na pohľad ľudí na nás mal náš úbohý vzhľad a iste i imponujúca myšlienka našej cesty. Náboženská netolerantnosť je výmyslom politikov, k nám boli všetci fantastickí. Náboženstvá ľudí spájajú, bez ohľadu na vieru. Hocikedy sa rád vrátim na miesta nášho putovania bez obáv. A to môžem poradiť všetkým podobným cestovateľom, aby sa problémov neľakali a nedali sa nimi odradiť, len sa na ne pripravili. Všetko je úplne inak, ako sa o tom hovorí a píše v médiách.

A čo dodať na koniec? Cykloturistika ma chytila za srdce a myslím si, že bude navždy obohatením môjho životného štýlu. Som rád, že som to nakoniec nevzdal, došliapal až do konca Hodvábnej cesty a spoznal kus sveta. Ani Jano tomu doma neveril, že to dokážem a pretože sa s tou pochybnosťou zveril Petovi, ten mi to v kritických chvíľach vyhadzoval na oči.

Som hrdý na mojich odšliapaných 11.000 km v sedle bicykla (tretinu obvodu Zeme), ale som smutný, že som na ňom neprešiel celú Hodvábnu cestu v kuse (i keď tých 11.000 km je viac než dĺžka našej trasy Hodvábnej cesty z Istanbulu do Xi-anu) a najťažšie, ale najkrajšie úseky sme zdolávali zo začiatku nečestným spôsobom.

Som sklamaný, ako sme ako tím dopadli. Každý sa nás, čo sme skôr prišli domov, pýtal, prečo sme sa rozdelili? Ja sa tiež pýtam, prečo nás nepočkali, veď my s Janom sme sa neutrhli, oni boli vpredu o deň a nedočkali nás - asi to už nepovažovali za potrebné, keďže my sme nemali v pláne ísť s nimi do Japonska.

Druhá polovina cesty s Janom potvrdila moju teóriu a požiadavku na riadnu stravu a je dôkazom, že veľké výkony možno realizovať len s plným bruchom. Keby sme v jej prvej časti stravovanie tak nepodcenili, iste by sme mali viac energie a podávali i väčšie výkony. A tým, koľko sme schudli sa nemáme veľmi čo chváliť. Hlavne 15 až 20 kg už nie je zdravé a ani normálne. Tomu všetkému sa dalo predísť, keby sa chcelo. My sme však vedeli jediné, chceme to dokázať prejsť, stoj čo stoj.

A ak si niekto myslí, že to bolo na dovolenku trochu drsnejšie, ako je normálne, nech nás nelutuje. Dostali sme, čo sme chceli!

Tiež si myslím, že na Slovensku je veľmi veľa ľudí, ktorí by dokázali podobný výkon zopakovať, ak nie prekonať. Preto si na jeho výnimočnosti až tak nezakladám. Ale všetko je s otázkou, keby ... Je však veľká škoda, že talent, húževnatosť, morálne a vôľové vlastnosti mnohých našich spoluobčanov nenachádzajú svoje zviditeľnenie vďaka zvrátenosti kritérií dnešného života nielen v športe.

A keď sa ma pýtajú, či by som si to ešte raz zopakoval, tvrdím, že nelutujem toho a zopakoval by som niečo také ihneď bez váhania, **ale ...**

Základné pojmy a názvoslovie

Z viacerých zdrojov počuť rôzne variácie názvov a termínov, ktoré sa používajú v súvislosti s cyklistickou dopravou, preto sme si pre vás pripravili taký krátky odborný slovníček pojmov z tejto oblasti.

Bicykel

nemotorové vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily šliapaním do pedálov, ktoré je ovládané cyklistom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle bicykla a drží sa riadidiel, pričom pri jazde má cyklista nohy na pedáloch.

Cyklistická doprava

nemotorový druh dopravy poháňaný ľudskou silou a využívajúci konštrukciu bicykla.

Cyklistická infraštruktúra

súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy.

Cyklistická komunikácia

nemotoristická komunikácia určená výhradne pre cyklistov.

Cyklistická sieť

súhrn vzájomne prepojených územne ohraničených cyklistických komunikácií.

Cyklistická trasa

priestorová čiara určujúca smerový a výškový priebeh cyklistickej komunikácie.

Cyklistický chodník

samostatná nemotoristická komunikácia, určená pre cyklistov, oddelená od iných druhov dopravy deliacim pásom širším ako 70 cm.

Cyklistický pás

je umiestnený v pridruženom dopravnom priestore a je zložený najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,25m.

Cyklistický pruh

je pridružený pruh vyhradený pre cyklistov.

Cyklomagistrála

diaľková trasy ktorá tvorí základnú sieť cyklotrás. Označuje sa maľovanou cykloturistickou značkou červenej farby.

Cykloturistická trasa

je označená trasa prechádzajúca okrajom miest, obcami a extravilánom. Vede po štátnych cestách, účelových komunikáciách v lesnom alebo poľnom prostredí. Označujú sa modrou, zelenou alebo žltou cykloturistickou značkou.

Cykloturistika

forma turistiky, pri ktorej je na presun využívaný bicykel.

Dopravný priestor

je priestor nad tou časťou komunikácie, ktorá slúži vozidlám aj chodcom

Emblémová cyklotabuľa

používa sa pri cyklomagistrálach. Je na nej logo cyklistu, grafický motív a textový význam cyklomagistrály.

Maľované cykloznačky

tvoria hlavný systém orientácie po cyklotrasách a cyklomagistrálach.

Miestna komunikácia

je pozemná komunikácia, ktorá je súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru, alebo vytvára spojenie v jeho záujmovom území.

Nemotorové vozidlo

vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily, alebo zvieracej Sily, najmä bicykel, ručný vozík a záprahové vozidlo. NNemotorovým vozidlom je aj vozík pre telesne postihnutých.

Územný generel dopravy

je podkladom pre spracovanie územno-plánovacej dokumentácie, ktorá následne podrobne rieši otázky rozvoja jednotlivých druhov dopravy.

Cyklklik

Dnes si bližšie predstavíme stránku Vancouverkej cyklistickej koalície ako aj stránku Bicyklovej Bratislavy.

Zaujímavá webová stránka občianskeho združenia VACC vo Vancouveri, ktoré aktívne podporuje a presadzuje cyklistickú dopravu v meste. Okrem toho vzdeláva občanov, vydáva aj svoj časopis, nazvaný Urban cyclist. Taktiež spustili zaujímavý projekt „Na práci do bicykli“, v rámci ktorého súťažia jednotlivé skupiny občanov. Pri budovaní alebo plánovaní novej cyklistickej infraštruktúry pripomienkujú opatrenia mesta v rámci lokálnych komisií.

www.vacc.bc.ca



Bicyklová Bratislava (Bicyba) je občianske združenie, ktoré propaguje cyklistiku v hlavnom meste Slovenska, v Bratislave. Okrem toho sa snaží pomáhať pri rozvíjaní cyklistickej infraštruktúry, taktiež tu nájdete užitočné informácie o pozitívach cyklistiky, cyklistickej vybavenosti v Bratislave ako aj cyklistických službách, ktoré poskytuje.



Listáreň

Dobrý deň,

S radosťou som si prečítal váš časopis, ktorý vyplnil medzeru, ktorá tu už roky chýbala. Zaujala ma hlavne vami navrhovaná Cyklistická aliancia. Chcel by som sa preto spýtať, akým spôsobom sa chcete konkrétne pričiniť o rozvoj podmienok cyklistickej dopravy na Slovensku? Bude cyklistická aliancia mať aj nejaké kompetencie, bude formálne existovať alebo iba na dobrovoľnickej platforme?

Držím vám palce.

Jozef K.

Vážený pán Jozef,

Pokúsime sa vám odpovedať na vaše otázky. Cyklistická aliancia bola založená s úmyslom komunikačnej a kooperujúcej platformy v rámci všetkých spolkov a organizácií, ktoré sa cyklistickou dopravou zaoberajú. Naše konkrétne kroky pri podpore cyklistickej dopravy budú závisieť na spolupráci nás všetkých preto v najbližšej dobre plánujeme zorganizovať stretnutie a workshop, kde by sme sa týmito otázkami chceli zaoberať. Existujú už aj úvahy vytvoriť jednu inštitúciu, ktorá by sa zaoberala touto problematikou, len na takúto činnosť potrebuje odozvu aj od ostatných spolkov alebo inštitúcií, či by takúto inštitúciu privítali alebo nie.

S pozdravom

Redakcia

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 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

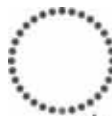
Design & dtp :

Emília Jesenská emilia.jesenska@gmail.com



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda

