

Skutočne podporujeme cyklodopravu – nevymýšľajme koleso

Dr. BORIS VALACH, ideas into energy & PETER ROZSÁR, Cyklokoalícia, jún 2020

EXECUTIVE SUMMARY

Slovenskej republike sa dlhodobo nedarí dosahovať požadované tempo rozvoja cyklistickej dopravy. Jedným z dôvodov nesplnenia 10 %-ného cieľa do roku 2020 (meraného prostredníctvom ukazovateľa podiel cyklistickej dopravy na celkovej prepravnej práci) je defektné čerpanie na tento účel alokovaných finančných nástrojov. Výsledky vôbec prvého dotazníkového prieskumu z marca 2020 realizovaného medzi slovenskými samosprávami tiež potvrdili existenciu viacerých úskalí finančných schém rozvoja cyklodopravy na Slovensku. Analýza podporených projektov novej cyklistickej infraštruktúry mnohými faktormi predpovedá nízku mieru výkonnosti z pohľadu dennej dochádzky. Z výsledkov ďalej vyplýva absentujúce systémové nastavenie čerpania zdrojov umožňujúce relevantným samosprávam pripraviť sa na otvorenie výziev dostatočne a včas. Požiadavky na uchádzanie sa o finančné zdroje sú zároveň neprímerane vysoké, čo odrádza samosprávy od podávania projektových žiadostí. Ako netransparentný a demotivujúci je vnímaný proces ich vyhodnocovania. Na zvrátenie tohto neuspokojivého stavu je potrebné zaviesť transparentné a merateľné kritérium ich vyhodnocovania zodpovedajúce stanovenému cieľu rastu cyklodopravy. Tieto kritériá by mali byť dlhodobo platné a založené na princípe čo najvyššej pridanej hodnoty. Považujeme za vhodné zväziť možnosť využívania rozličných nástrojov zvlášť pre oblasť podpory cyklodopravy a voľnočasového bicyklovania. V neposlednom rade je potrebné uvažovať nad zavedením dvojkolového systému vyhodnocovania projektových žiadostí.

Úvod

Aktuálny podiel cyklistickej dopravy na celkovej prepravnej práci na Slovensku je takmer zanedbateľný. Hoci tento podiel nebol stanovený exaktným spôsobom, posledný prieskum z roku 2015 realizovaný Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) odhadol jej podiel približne na úrovni 2 %. MDV SR (2013, s. 9) pritom v národnom strategickom dokumente, ktorý bol schválený vládou SR 7. mája 2013 pod označením *Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike*, stanovilo cieľ 10 %-ného podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce do roku 2020. V prvej polovici tohto roka však môžeme konštatovať, že spomínaný národný cieľ sa nepodarilo naplniť.¹

Kľúčom k úspechu v nadchádzajúcej dekáde je pousúdenie sa z doterajšieho vývoja. Na prvý pohľad sa môže zdať, že dôvodom je nedostatok finanč-

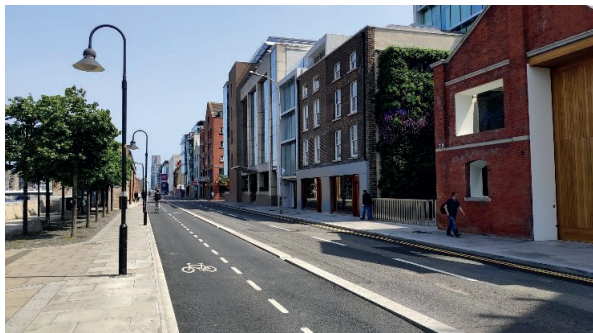
ných zdrojov. Domnievame sa však, že tým skutočným dôvodom je nízka kvalita nástrojov, čoho dôkazom je aj nedočerpanie výzvy v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) či náročné čerpanie vlastných rozpočtov samospráv dedikovaných na rozvoj cykloinfraštruktúry. Samosprávy tiež vnímajú rozporuplne nejednoznačnosť stratégie finančnej podpory. Dotované projekty dokazujú, že nie je jasné, aké sú skutočné zámery a kapacity finančných mechanizmov. Výsledkom je podpora projektov bez vyhodnotenia účelnosti vynaložených finančných zdrojov relevantných pre dosahovanie zvyšovania podielu cyklodopravy.² Sú tieto zámery v súlade s definovaným cieľom? Môže vôbec súčasné nastavenie nástrojov na rozvoj cyklodopravy prispieť k napĺňaniu vlastných národných cieľov, ale aj zelených záväzkov na úrovni EÚ?

1 Uvedené konštatovanie vychádza z kvalifikovaných odhadov a nie z exaktných dát, ktoré v podmienkach SR, bohužiaľ, chýbajú.

2 Dôkazom pretrvávania uvedeného prístupu je viac ako 21-kilometrový úsek, ktorý má spájať Nové Mesto nad Váhom s krajským mestom Trenčín s celkovými oprávnenými výdavkami viac ako 4,3 mil. EUR spolufinancovaný z IROP (SME, 2020).

Čo nám hovorí zahraničná skúsenosť?

Svet cyklo dopravy má svoje jadro v severozápadnej Európe. Čo má táto oblasť spoločné? Uvedený región sa vyznačuje prevažne miernou klímou, zväčša rovinným terénom a to najdôležitejšie – vysokou hustotou obyvateľov.



Autori. 2019. *Dublin: transformácia cesty pre motorové vozidlá na cyklistickú komunikáciu.*

O špecifickom sídelnom systéme Holandska je známe, že ho tvoria kompaktné mestá s krátkymi vzdialenosťami medzi sebou. V konurbácii Randstad žije na približne štvrtine rozlohy Slovenska až 8 miliónov obyvateľov. Práve v tejto časti Holandska ležia významné metropoly cyklo dopravy – Amsterdam, Haag či Utrecht. O charaktere cyklo dopravy napovedá, že až 47 % ciest na bicykli v Holandsku je kratších ako 2,5 km (Pucher a Buehler, 2007). Bicykel je teda pre takmer polovicu dochádzajúcich cyklistov racionálnou voľbou dochádzania na krátku vzdialenosť. Až 66 % obyvateľov Holandska pracuje v sídle svojho bydliska. Uvedené charakteristiky sa podieľajú na dosahovaní vôbec najvyššieho národného podielu cyklo dopravy na úrovni 27 % (Bicycle Dutch, 2018; Planbureau voor de Leefomgeving, 2020). Pri využívaní verejnej osobnej dopravy umožňuje kvalitná cyklistická infraštruktúra používať bicykel na tzv. prvú či poslednú míľu.

Ako to vyzerá a ako by to mohlo vyzeráť na Slovensku?

Jazda na bicykli do piatich kilometrov je pohodlná a umožňuje používanie bežného oblečenia bez nutnosti prezliekania či sprchovania. Napríklad trasu dlhú 4 kilometre v mestskom prostredí je možné zvládnuť za približne 20 minút. V podmienkach slovenských miest ide o typickú vzdialenosť, ktorá sa prekonáva pri jazde z periférie do centra stredne veľkého mesta (napr. 30- až 90-tisíc obyvateľov) a počas ktorej, vzhľadom na dobu jazdy, nie je cyklista výrazne limitovaný nepriaznivým počasím.

Ak by sa alokovanie finančných zdrojov v oblasti cyklo dopravy malo riadiť kritériom najvyššej pridanej hodnoty, tak by to viedlo k podpore takej

infraštruktúry, ktorá kopíruje dochádzkové trasy čo najväčšieho počtu obyvateľov. Vytváranie vnútro sídelných bezpečných trás by bolo doplnené o trasy vedúce k významným dochádzkovým centrá, spravidla priemyselným parkom a iným objektom dennej dochádzky a v niektorých regiónoch s vysokou hustotou obyvateľov aj k spojeniu sídiel navzájom a to z dôvodu optimálnej vzdialenosti medzi nimi. Takéto zhluky sídiel možno nájsť napr. na Strednom Považí, Severnom Turci, Zvolenskej kotline, Podtatranskej kotline či v okolí Prešova. Pri uvedenom type zacielenia by sa dosiahla najvyššia pridaná hodnota vynaložených zdrojov, pretože by boli vytvorené optimálne možnosti pre racionálne využívanie bicykla ako dopravného prostriedku na takmer dennej báze. Cieľom je načrtnúť možné spôsoby definovania štátom podporovaných cyklistických komunikácií so zámerom maximalizovať ich pridanú hodnotu.



ÚV SR. 2019. *Cyklochodník Nitra – Vrábľa, I a II. etapa spolufinancovaný z IROP.*

Vládou schválené dokumenty podporujúce navrhovaný prístup

Vláda SR v poslednom období prijala viacero dokumentov, ktoré si kladú za cieľ ďalší rozvoj cyklo dopravy. V strategickom *Integrovanom energeticko-klimatickom pláne (NECP)* pre obdobie rokov 2021-2030 z decembra 2019 sa priamo uvádza, že cieľom podpory cyklistickej dopravy v SR je „*návýšenie miery využívania cyklo dopravy v rámci intravilánov miest a obcí ako relevantného spôsobu dopravy*“ (MH SR, 2019, s. 310). Na záväzok predchádzajúcej vlády nadväzuje aj záväzok tej súčasnej z *programového vyhlásenia na obdobie rokov 2020-2024*, ktoré za cieľ označuje „*zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave*“ (Vláda SR, 2020, s. 83).

„Cieľom podpory cyklistickej dopravy je navýšenie miery využívania cyklo dopravy v rámci intravilánov miest a obcí ako relevantného spôsobu dopravy.“

MH SR. 2019. *Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021-2030*. s. 310.

O rozvoji dopravy na bicykli ako akcelérатора zeleného rozvoja a nevyhnutného prvku dopravnej mobility pojednávajú aj ďalšie strategické dokumenty vlády. V oblasti klímy je príkladom *Stratégia pre redukciju látok PM₁₀* z dielne MŽP SR (2013, s. 5) schválená vládou SR vo februári 2013. Uvedený dokument v rámci opatrení na redukciju látok PM₁₀ (hrubé prachové častice) v sektore dopravy navrhuje v kombinácii s ďalšími opatreniami posilniť cyklistickú infraštruktúru v sídlach. Koncom februára 2019 schválila vláda SR ďalší strategický dokument spracovaný envirorezortom. *Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (Zelenšie Slovensko)* opätovne podčiarkuje potrebu zvýšenia prepravnej práce zabezpečovanej mestskou cyklistickou dopravou (MŽP, 2019, s. 36, s. 46). Podľa *Koncepcie mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030* vypracovanej MDV SR (2018, s. 46-47) z januára 2018 vnímali samotné mestá budovanie a následnú údržbu cyklotrás ako svoju kľúčovú rozvojovú prioritu (5. miesto z celkovo 53) v období rokov 2014-2020.

Vzhľadom na rozsah a koncepcnosť nemožno opomenúť ani v marci tohto roka prijatý dokument *Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050*, stanovujúci si cieľ dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050. V sekcii dodatočných opatrení napomáhajúcich k dosiahnutiu tohto cieľa, vláda SR odkazuje na „podporu cyklistickej dopravy formou dotácií na vznik novej cyklistickej infraštruktúry a [potrebu] cyklotrasy dopredu plánovať a podporovať v cestnej mestskej infraštruktúre ako jeden z pilierov osobnej dopravy v mestách“ (MŽP, 2020, s. 48).

Finančné nástroje cyklo dopravy – pohľad samospráv

V rámci medzinárodného projektu *Cyclurban+: Mobility Change, not Climate Change* bolo dňa 12. marca 2020 v spolupráci s Národným cyklokoordinátorom Petrom Klučkom spustené jedinečné a vôbec prvé získavanie spätnej väzby zo strany samospráv (Cyclurban, 2020). Z oslovených 223 VÚC, miest, obcí a mestských častí odpovedalo 130 z nich na otázky súvisiace s nastavením súčasného systému financovania cyklistickej dopravy v SR.

Iba 55 % samospráv už niekedy požiadalo o financovanie opatrení zameraných na cyklistickú dopravu, vrátane schém, ktoré nie sú na to výlučne určené. Viaceré z nich argumentovali nedostatočnou informovanosťou a dopytom po chýbajúcom

jednotnom informačnom portáli. Z výsledkov prieskumu vyplýva, že za zásadný problém považujú samosprávy nedostatočný spôsob podpory rozvoja infraštruktúry cyklistickej dopravy. Ako defektný je tiež vnímaný spôsob financovania cyklo dopravy z IROP, v ktorom absentuje systémove nastavenie čerpania zdrojov umožňujúce samosprávam pripraviť sa na otvorenie výziev dostatočne a najmä včas. Samosprávy sú tlačené do realizovania takých úsekov, ktoré majú plniť model vytvorený za účelom prepojenia cyklotrás na úrovni kraja a teda v mierke, ktorá pre cyklo dopravu nevytvára najoptimálnejšie podmienky. Samosprávy tiež žiadajú o majetkové vysporiadanie pod komunikáciami, ktoré znemožňuje výstavbu v blízkosti jestvujúcej cestnej infraštruktúry. Dôvodom je požiadavka na vysporiadanie majetkovo-právnych vzťahov už v štádiu prípravy projektových návrhov a nie až ku dňu uzatvorenia zmluvy.

„Potreba vysokej miery pripravenosti na jednotlivé výzvy. Bez toho, aby bola zaručená úspešnosť žiadosti o NFP, je potrebné vynaložiť veľa peňazí na projektovú dokumentáciu a zabezpečenie povolenia stavby.“

Respondent

Ako netransparentný a demotivujúci vnímajú samosprávy proces vyhodnocovania projektových žiadostí, v ktorom absentujú objektívne, transparentné a zároveň merateľné kritériá, na základe ktorých je ich úspešnosť posudzovaná. Uvedené odrádza samosprávy od uchádzania sa o finančné zdroje, čo potvrdili hneď viaceré z nich.

„Proces hodnotenia nebol vôbec transparentný. Boli len zverejnené výsledky s jednoduchým vysvetlením úspešnosti/neúspešnosti žiadosti. Nie sú k dispozícii hodnotiace háčky, zápisy ako komisia hodnotila, detailné posúdenie podľa každého kritéria.“

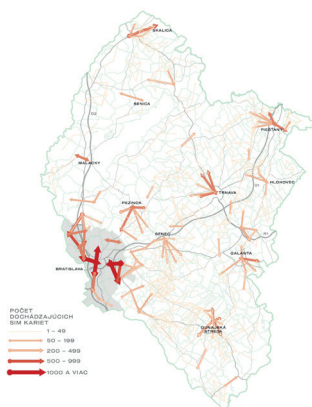
Respondent

Nechuť samospráv je znásobená tým, že podmienky výziev vyžadujú mať pripravené projektové žiadosti až do vysokého stupňa rozpracovanosti projektovej dokumentácie, ktorá je pre samosprávy časovo a finančne nákladná navyše s neistým výsledkom. V prípade nepodporení projektových žiadostí nie sú samosprávam známe dôvody ich neúspechu. Samosprávy tiež priznávajú, že sú takmer úplne závislé na dotačných mechanizmoch pri budovaní cyklistickej infraštruktúry, pričom tento stav sa vďaka rozpočtovým výpadkom v nadchádzajúcom období ešte prehĺbi. Uvedené konštatovanie podčiarkuje dôležitosť správneho nastavenia financovania cyklo dopravy v nadchádzajúcej dekáde, ako aj na zvolení a preferencii finančne optimálnych riešení so zreteľom na pridanú hodnotu vynakladaných verejných zdrojov.

Odporúčaná alternatíva

Súčasný podiel cyklistickej dopravy výrazne zostáva za štátom vytýčeným cieľom 10 % do roku 2020. Je však potrebné dodať, že cyklistická infraštruktúra bola v podmienkach Slovenska stále v pozícii istej novinky a zaznieva viacero hlasov, ktoré konštatujú, že za slabou pridanou hodnotou čerpania a koniec koncov aj výkonu infraštruktúry stojí nízky záujem a slabá odborná pripravenosť samospráv. Tieto skutočnosti sú dôvodom odhadovanej slabšej výkonnosti infraštruktúry v zmysle dennej dochádzky, ktorá by mala byť základným cieľom podpory.

Ako by mala vyzeráť skutočná koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy premietnutá do krajiny? Podľa zákonitostí a katalyzátorov rozvoja cyklistickej dopravy by mala rešpektovať maximálnu vzdialenosť komfortnej jazdy, ktorá zo svojej povahy má charakter potenciálne opakujúcej sa rutínnej činnosti - jazdy do zamestnania či dennými a bežnými povinnosťami v ľubovoľnej časti roka. Zároveň, vzhľadom k výdavkom, ktoré sú spojené s výstavbou segregovaných cyklistických trás, by mala kopírovať také dopravné prúdy, ktoré kombináciou vysokého objemu dochádzajúcich a pomerne krátkej vzdialenosti nesú takýto potenciál. Pri identifikácii takýchto väzieb je žiadúce poznať dráhu všetkých dochádzajúcich, pričom takéto dáta momentálne chýbajú. Pre tento účel považujeme za prínosné využiť dáta o priestorovej mobilite získané pomocou analýzy pohybu SIM kariet mobilných operátorov, ktoré v súčasnosti dávajú najreálnejší obraz o týchto atribútoch.³ Zásadným faktorom úspechu nie je totiž nič iné ako rozvoj infraštruktúry nie tam, kde sa dá komfortne po bicyklovať, ale tam, kadiaľ vedú naše každodenné cesty v dĺžke prijateľnej pre využitie bicykla.



Šveda a Rozsár. 2019. *Intenzita dochádzky podľa SIM kariet medzi obcami s cestnou vzdialenosťou do 7 km - identifikácia rozvojového potenciálu cyklotransportu (BID, Market Locator).*

3 Analýza vykonaná Katedrou regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny PF UK v Bratislave na území BSK a TTSK identifikovala tieto väzby najmä v rámci miest a v ich zázemí.

Manažérske a administratívne posilnenie kapacít prispievajúcich k zmenám legislatívy, majetko-právnych otázok či postavenia jednotlivých subjektov v schvaľovacom procese sa javí ako kľúčové a doposiaľ zanedbávané. Výzvy vyhlásené MDV SR považujeme za vhodný rámec podpory, ktorý je potrebné založiť na kritériách reflektujúcich vysokú pridanú hodnotu. Takto nastavený nástroj umožňuje podporu projektovej prípravy, vznik doplnkovej infraštruktúry, ale aj samotnej výstavby. Pri uplatnení tejto stratégie vie uchádzač počítať s dlhodobou podporou zo strany štátu v rámci celého procesu realizácie cykloinfraštruktúry. •

Aké zmeny je potrebné prijať?

- I. V prípade finančných nástrojov zameriavajúcich sa na rast podielu cyklotransportu na celkovej prepravnej práci je potrebné zreteľne zdefinovať rozhodné kritérium vyhodnocovania projektových žiadostí zodpovedajúce stanovenému cieľu. Merateľnosť a transparentnosť (napr. preferencia projektov s najvyšším potenciálom dopravného využitia) je kľúčom k úspechu. V uvedenom kontexte považujeme za vhodné zvážiť možnosť využívania rozličných nástrojov zvlášť pre oblasť podpory cyklotransportu a voľnočasového bicyklovania⁴.
- II. Dlhodobé a stabilné nastavenie pravidiel pre financovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktoré umožní samosprávam pripravovať projekty podľa zadaných pravidiel a princípov. Systémovo a predpovedateľne zadané nastavenie termínov vyhlasovania výziev z finančných nástrojov.
- III. Zváženie dvojkolového systému vyhodnocovania výziev s cieľom potenciálnej úspory obmedzených verejných zdrojov zo strany samospráv. Zjednodušenie požiadaviek kladených na projektové žiadosti v prvom kole.
- IV. Zvýšenie flexibility fungovania projektových rozpočtov už implementovaných projektov.
- V. Prehľadný „one-stop-shop“ využívajúci platformu Slovensko.sk pre samosprávy pokrývajúci oblasť nástrojov financovania cyklistickej infraštruktúry v SR.

4 Autori pod uvedeným termínom zjednocujú témy cykloturistiky, športovej cyklistiky a rekreačného bicyklovania.

Referencie

Bicycle Dutch. 2018. *Dutch Cycling Figures*. Dostupné online: <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/02/dutch-cycling-figures/?fbclid=IwAR2IzJtJ98Mk26TVPCpfcAhubUlrEJ4YI-VA7ro5nlpHA7EqkDISAUyF5C4U>

Cyclurban. 2020. *CYCLURBAN+ SURVEYS SLOVAK MUNICIPALITIES ON FUNDING OF CYCLING MEASURES*. Dostupné online: <https://www.cyclurban.eu/cyclurban-surveys-slovak-municipalities-on-funding-of-cycling-measures/>

MDV SR. 2013. *Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike*. [pdf]. Dostupné online: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cyklisticka-doprava-a-cykloturistika/narodna-strategia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-a-cykloturistiky-v-slovenskej-republike-7-8-mb-pdf>

MDV SR. 2018. *Koncepcia mestského rozvoja Slovenskej Republiky do roku 2030*. [pdf]. Dostupné online: <https://www.mindop.sk/uploads/media/dc4765f0d90557fb2f4eeeed9bdf13c78f58f128.pdf>

MH SR. 2019. *Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021-2030*. [pdf]. Dostupné online: <https://www.mhsr.sk/uploads/files/ljkPMQAc.pdf>

MŽP. 2013. *Stratégia pre redukciu látok PM10*. [pdf]. Dostupné online: <https://www.enviroportal.sk/uploads/files/ovzdušie/Strategia-pre-redukciu-PM-10-1.pdf>

MŽP. 2019. *Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (Zelenšie Slovensko)*. [pdf]. Dostup-

né online: https://www.minzp.sk/files/iep/publikacia_zelensie-slovensko-sj_web.pdf

MŽP. 2020. *Nízkouhlíková stratégia rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050*. [pdf]. Dostupné online: <https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmeny-klimy/nus-sr-do-roku-2030-finalna-verzia.pdf>

Planbureau voor de Leefomgeving. 2020. *Afstanden woon-werkverkeer nemen toe; hoogopgeleide fulltime werkende man reist het verst*. Dostupné online: <https://www.pbl.nl/nieuws/2020/afstanden-woon-werkverkeer-nemen-toe-hoogopgeleide-fulltime-werkende-man-reist-het-verst>

Pucher a Buehler. 2007. *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*. In *Transport Reviews*. Vol. 28. Issue No. 4. ISSN 0144-1647.

SME. 2020. *Začína výstavba ďalšej cyklotrasy. Spojí Trenčín s Novým Mestom nad Váhom*. Dostupné online: <https://mytrenclin.sme.sk/c/22413854/zacina-vystavba-dalsej-cyklotrasy-spoji-trencin-s-novym-mestom-nad-vahom.html>

ÚV SR. 2019. *Cyklochodník Nitra – Vrable, I a II. etapa spolufinancovaný z IROP*. Dostupné online: <https://www.partnerskadohoda.gov.sk/cyklochodnik-nitra-vrable-i-a-ii-etapa/>

Vláda SR. 2020. *Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky na obdobie rokov 2020-2024*. [pdf]. Dostupné online: <https://rokovania.gov.sk/download.dat?id=8C3B3052696542FDAC8767EF15BED69C-D51B8A1C6062438BECD-3CB863AD97D79>

Bratislava/Hamburg, jún 2020

Autori: Dr. Boris Valach (bv@ideas-into-energy.org), Peter Rozsár (peter.rozsar@cyklokoalicia.sk)

Layout: Matthias Grätz, Baltic Environmental Forum Germany (matthias.graetz@bef-de.org)

Európska klimatická iniciatíva (EUKI) je finančným nástrojom Nemeckého spolkového ministerstva životného prostredia, ochrany prírody a jadrovej bezpečnosti (BMU). Jeho implementáciu podporuje Nemecká spoločnosť pre medzinárodnú spoluprácu (GIZ) GmbH. Hlavným cieľom EUKI je podporovať spoluprácu v oblasti zmeny klímy v Európskej únii (EÚ) s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov.

Názory uvedené v tejto publikácii sú výhradnou zodpovednosťou autorov a nemusia nevyhnutne odrážať stanoviská Federálneho ministerstva životného prostredia, ochrany prírody a jadrovej bezpečnosti Nemecka (BMU).

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Cyclurban+ partneri



nadace
partnerství
| LIDÉ A PŘÍRODA



cyklo**o**alícia

