

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 5

Rok 2017

Ročník VIII

ISSN 1338-0486

#zabicykel



Bratislava, Drážďany, Banská Bystrica, Spišská
Nová Ves, Trenčín, Žilina



Z obsahu.



Nová cyklocestička v Spišskej Novej vsi, str. 4



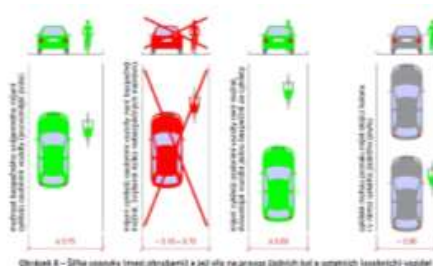
V Bratislave vznikne asi Slovnaft bikesharing, str. 5



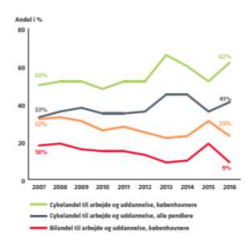
V Žiline mali cykloraňajky, str. 6



PLÁNOVANIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY
V NEMECKÝCH DRÁŽDANOCH, str.7



ČR má nové TP na navrhovanie
cykloinfraštruktúry, str.16



Kodaň láme rekordy – ukázal
posledný cykloreport, str.18

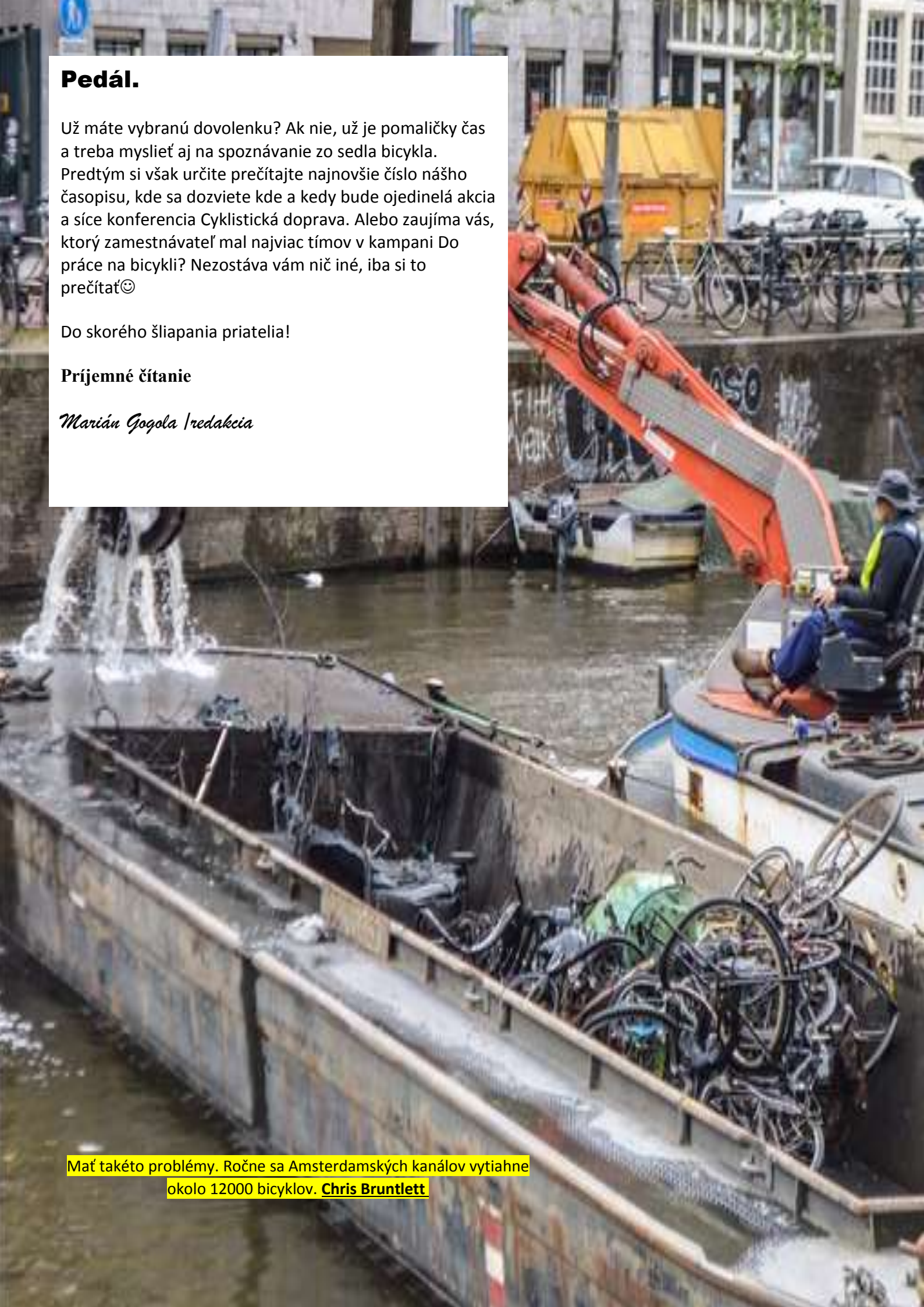
Pedál.

Už máte vybranú dovolenku? Ak nie, už je pomaličky čas a treba myslieť aj na spoznávanie zo sedla bicykla. Predtým si však určite prečítajte najnovšie číslo nášho časopisu, kde sa dozviete kde a kedy bude ojedinelá akcia a síce konferencia Cyklistická doprava. Alebo zaujíma vás, ktorý zamestnávateľ mal najviac tímov v kampani Do práce na bicykli? Nezostáva vám nič iné, iba si to prečítať☺

Do skorého šliapania priatelia!

Prijemné čítanie

Marián Gogola /redakcia



Mať takéto problémy. Ročne sa Amsterdamských kanálov vytiahne okolo 12000 bicyklov. **Chris Bruntlett**

NOVÁ CYKLOCESTIČKA V SPIŠSKEJ NOVEJ VSI NABERÁ JASNÉ KONTÚRY



Výstavba nového cyklochodníka po pravom nábreží Hornádu bola jedným z hlavných plánov vedenia mesta už v roku 2016. Práce na cyklochodníku, ktorý má dĺžku 1 501,86 metrov, boli rozdelené na tri časti.

Ako prvá sa stavala 450 metrov dlhá trasa od Leteckej po Gorkého ulicu vrátane rekonštrukcie križovatky Letecká – Za Šestnástkou. Súčasťou bola podľa slov vedúceho oddelenia výstavby a dopravy Petra Susu aj výstavba protipovodňovej zábrany a verejné osvetlenie.

Minulý rok boli práce na novom cyklochodníku v plnom prúde a začalo sa s výstavbou ďalších dvoch častí. Momentálne sa výstavba nového cyklochodníka blíži do finále.



Zdroj: <http://spisska.dnes24.sk/milovnici-bicyklovania-sa-mozu-tesit-novy-cyklochodnik-v-spisskej-nabera-finalne-kontury-270613>



V krajskom meste Trenčín vybudovali nový úsek cyklocestičky na moste, ktorý nás zase presvedčil o tom, že technokracia je nadovšetko.

Foto: Noro Brázda



Mesto prizvalo strategického investora a síce spoločnosť Slovnafť, ktorá je v rámci skupiny MOL. Samotný bikesharing by mal byť prevádzkovaný spoločnosťou Slovnafť po vzoru systému, aký funguje v Budapešti v Maďarsku. Sľubujú si od toho prilákanie nových cestujúcich a hlavne prilákanie motoristov na bicykle.

Svedčí o tom aj **Memorandum o spolupráci, ktoré podpísali primátor hlavného mesta SR Bratislava Ivo Nesrovnal s predstaviteľmi spoločnosti SLOVNAFT, a.s., Oszkárom Világim a Gabrielom Szabóom.**

Pilotná fáza bikesharingu bude pokrývať najmä najväčšie mestské časti Staré Mesto, Petržalka, Nové Mesto a Ružinov, postupne sa však bude rozrastať aj do ostatných častí hlavného mesta. Bratislava má na daný projekt vyčlenených 460 000 €, spoločnosť SLOVNAFT, a.s., prispeje sumou do 1,5 milióna eur.

Memorandum zaväzuje hlavné mesto SR Bratislavu a Slovnafť k vzájomnej spolupráci pri realizácii bikesharingu, pričom cieľom memoranda je vytvoriť podmienky pre účinnú komunikáciu oboch strán. Konkrétny model spolupráce hlavného mesta SR Bratislava a Slovnafťu bude zakotvený v zmluve o spolupráci, ktorej podpis je ďalším krokom partnerov. Detaily ako názov systému, jeho pokrytie, počet bicyklov a výber dodávateľa budú spolupracujúce strany komunikovať verejnosti postupne.

Pripomeňme, že doteraz v Bratislave funguje komunitné Biele bicykle, ktoré prevádzkuje OZ Cyklokoalícia.

zdroj: slovnaft.sk

CYKLORAŇAJKY ŽILINA.



Vyššie 70 cyklistov sa v Žiline 20. júna osviežilo na cyklotraňajkách, či už pri zhone do práce alebo do školy.

Niektorí cyklisti nám síce nezastavili, ale nevadí. Sme radi, že sme mohli spolu podporiť budovanie cyklotrás v Žiline s postojom #zabicykel. Okrem občerstvenia sme sa ich aj pýtali, odkiaľ kam jazdia na bicykli.

Milo nás prekvapili intenzity cyklistov vyššie 100, pričom ku koncu sme už veru nemali čo dávať, za čo sa ospravedľujeme a musíme navýšiť rezervy. Všetkým, ktorí chodia na bicykli ďakujeme a veríme, že sa nájdú v našej fotogalérii (aspoň tým ktorí sa chceli odfotiť:-).

Akcia len potvrdila fakt, že Žilinčania ako aj ľudia dochádzajúci z okolia nie sú spokojní so stavom cykloinfraštruktúry v Žiline a teda mesto by už malo konečne začať zlepšovať podmienky pre cyklistov skutočne reálne.

Cykloraňajky zorganizovala OZ MULICA spolu s dobrovoľníkmi, najmä zo Žilinskej univerzity.



PLÁNOVANIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY V NEMECKÝCH DRÁŽĎANOCH

Text: Milan Veterník

Bicykel je v Drážďanoch považovaný za bežný, flexibilný a cenovo výhodný dopravný prostriedok, a to najmä v mestskej premávke. Celková dĺžka cyklistickej infraštruktúry je v súčasnosti viac ako 400 kilometrov. Počet cyklistov sa od roku 1991 viac ako stonásobil. Tieto vysoké čísla sú výsledkom dlhoročného a cieľavedomého plánovania,

Vedenie cyklistov pred križovatkou na spoločnom chodníku pre chodcov a cyklistov. Na všetkých križovatkách, cez ktoré vedie cyklotrasa sú cyklisti vyvedení ku okraju vozovky, aby ich vodiči áut mohli lepšie vidieť. Samozrejme, všetci vodiči to rešpektujú a akonáhle vidia cyklistu, tak zastavia pred priechodom.



V chránených územiach pamiatkovým úradom, a teda tam, kde nie je možné použiť klasický priechod pre cyklistov, sú použité kovové dopravné gombíky.



Tzv. Schutzstreifen v šírke 1,5 m (min. 1,25 m) je využívaný všade tam, kde nie je možné navrhnuť Radfahrstreifen (šírka 1,85 m a viac). Schutzstreifen je značený prerušovanou čiarou, vyznačuje priestor pre cyklistov, avšak vodiči môžu doň prejsť pri obchádzaní odbočujúceho vozidla vľavo, pričom nesmú ohroziť cyklistov.





Na niektorých miestach v Drážďanoch dosahuje Radfahrstreifen takmer 3 m. Tento cyklistický pruh slúži len cyklistom a autá doň nesmú zasahovať v žiadnom prípade.



Na niektorých územiach Drážďan sa ešte stále vyskytujú aj cyklotrasy, ktoré boli vybudované za bývalej Nemeckej demokratickej republiky.



Riešenie ľavého odbočenia na zložitých križovatkách. Zvislá dopravná značka je prvým signálom, ako prejsť križovatkou bezpečne doľava, vodorovné dopravné značenie Vás zase presne navedie správnym smerom.



Na mnohých svetelných križovatkách majú cyklisti vlastné svetelné signalizačné zariadenia. Ak chcú prejsť cez cestu, musia stlačiť dopytové tlačidlo, ktoré vyvolá zelený signál. Samozrejmosťou sú aj rôzne doplnkové pomôcky pri čakaní na zelenú (držadlá, nožníky a pod.)



Existuje aj iný spôsob, ako klasická zvislá dopravná značka, ako upozorniť cyklistov, že sa nachádzajú na pešej zóne.



Kryté, uzamknuté a pod dohľadom kamier. Takú možnosť majú za 12 €/mesiac zamestnanci administratívnych budov, kde sídlia aj niektoré oddelenia mestského úradu, okrem iných aj oddelenie pre dopravné plánovanie. Pre porovnanie, parkovanie pre automobily na ulici vyjde na 3 €/deň a v garáži 12 €/deň.



Cyklostojany pred gymnáziom (fotené cca o 16:00).



Aby ste si nepoškodili bicykel, na stojanoch pri verejnom športovisku sú takéto stojany s pogumovaním.

Na novom sídlisku bolo myslené pri výstavbe aj na cyklistov. V jednosmernej ulici majú cyklisti povolenú jazdu aj do protismeru a pri každom dome sú stojany pre bicykle.



V blízkosti Technickej univerzity v Drážďanoch sa nachádzajú internáty. Študenti majú k dispozícii aj parkovanie pre autá, avšak parkoviská zívajú prázdnotou. Na rozdiel od toho, stojany pre bicykle boli preplnené a potrebovali by pridať ďalšie.



Stojany pre bicykle sú k dispozícii aj pred menzou, či knižnicou, kde je k dispozícii aj stojan s pumpou, ktorú môžu študenti, ale aj okoloidúci využívať zdarma.



PRIMÁTOR LONDÝNA CHCE ZDRAVÉ MESTO – ZAVEDIE MÝTO PRE AUTÁ S PLATENÍM ZA KAŽDÚ MÍĽU

[Konečne osvietený primátor Sadiq Khan, z Londýna](#)

, ktorý pochopil, že ak chce zdravé mesto a zdravé ovzdušie, musí urobiť niečo s autami. Podľa novej dopravnej stratégie, ktorú publikoval minulú stredu, chce znížiť počet jazd autom o 3 milióny denne.

Cieľom má byť stav, kedy obyvateľstvo Londýna ako ľudia, ktorí doň dochádzajú budú využívať na 80 % ekologickej dopravy a to pešej, cyklistickej alebo MHD. Práve podľa prognózy sa vo výhlade počíta, že sa v Londýne v roku 2041 uskutoční vyše 5 miliónov ciest, pričom tie realizované autom sa majú zredukovať.



Primátor Londýna Sadiq Khan (zdroj:road.cc)

Nástrojom na túto redukciu má byť práve nový spôsob cestného mýta, kde by každý používateľ zaplatil za každú míľu, ktorú autom vykoná.

Ďalším z cieľov sú zdravé ulice, kde sa má podporiť pešia a cyklistická doprava s tým, aby sa ľudia začali hýbať. A teraz si sadnite na stoličku. Na podporu cyklodopravy zdvojili výdavky na 2,1 miliardy libier. To je sen, najmä pre nás.

Samozrejme netreba zabúdať aj na predchádzajúceho primátora Borisa Johnsona, ktorý taktiež zásadne podporil rozvoj cyklodopravy.

A čo naši primátori? Nájdu odvahu povedať, že naše ulice sa znečisťujú autami a prijať možno nepopulárne, ale dôležité opatrenia?

V LONDÝNE FUNGUJÚ CYKLOZDRAVOTNÍCI

Už 17 rokov sa v Londýne prevádzkuje cyklozdravotná služba.

Tá dochádza k pacientom za každého počasia. Zdravotníci si vezú so sebou, tie najnutnejšie zdravotnícke pomôcky a za tento čas už dokázali pomôcť stovkám obyvateľom Londýna. Častokrát sú v Londýne upchatom autami pri pacientoch skôr, ako by boli so sanitkou.

Pripájame pár fotiek z ich činnosti:





Pozvánka

Konferencia Cyklistická doprava 2017

25. – 26.10.2017

Už po 9. krát si vás srdečne dovoľujeme pozvať na konferenciu Cyklistická doprava, ktorú tento rok bude hostiť mesto Trnava. Ako aj po minulé roky aj teraz pre vás pripravujeme zaujímavý program, pričom nosnou témou pre tento ročník sú Plány udržateľnej mobility, keďže u nás sme zatiaľ iba na začiatku a radi by sme sa naučili, ako tieto strategické dokumenty vytvárať, aby boli naozajstnou pomôckou pre mestá alebo obce.

Pokiaľ by ste chceli aj vy prezentovať skúsenosti, budeme veľmi radi. Stačí sa iba zaregistrovať.

[Online registrácia a konferenciu](#) (Kliknite na odkaz)

Konferenciu organizujú OZ MULICA, OCI BB, Nadácia Ekopolis a Mesto Trnava.

VÍŤAZNÝ ZAMESTNÁVATEĽ S TAKMER 200 ÚČASTNÍKMI V KAMPANI DO PRÁCE NA BICYKLI

Do kampane Do práce na bicykli sa tento rok zapojilo až 1166 firiem a organizácií, čím bol prekonalý minuloročný rekord o takmer 400 zamestnávateľov. Spolu s týmto vysokým číslom sme spoznali aj tohtoročného víťaza kategórie “Spoločnosť s najväčším počtom registrovaných účastníkov v kampani”, ktorý posunul latku v porovnaní s vlašajškom poriadne vysoko – za Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky sa zaregistrovalo až 192 súťažiacich. “Policajti” tak minuloročný rekord (111) prekonal o viac než 80 účastníkov a získali pre niektorého zo svojich prihlásených zamestnancov štýlový mestský bicykel DEMA. Celkovo až 6 zamestnávateľov pokorilo hranicu 100 prihlásených účastníkov a v TOP 20 sa nachádzajú len firmy a organizácie, ktoré majú nad 50 registrovaných.

Poradie na striebornom a bronzovom stupienku sa tento rok oproti vlašajšku nezmenilo – na druhom mieste skončila Univerzita Komenského v Bratislave, ktorej veľkú väčšinu prihlásených zabezpečila Jesseniova lekárska fakulta v Martine, a tretia skončila spoločnosť ESET. Títo dvaja zamestnávateľia pritom svoje minuloročné čísla viac než zdvojnásobili! Minuloroční víťazi z Národnej banky Slovenska aj tentokrát patrili medzi najlepších, a hoci skončili až na 4. mieste, ich nárast o takmer 30 súťažiacich je rovnako výborný. Šesticu zamestnávateľov s viac ako 100 zúčastnenými pracovníkmi uzatvára Železničná spoločnosť Slovensko, ktorá vo výbornom finiši prihlásila za posledné dva dni v 20 nových tímoch viac než 70 súťažiacich, a IBM International Services Centre, s.r.o., so 104 prihlásenými zamestnancami.

TOP 50 zamestnávateľov podľa počtu tímov / účastníkov:

1. Ministerstvo vnútra SR
2. Univerzita Komenského v Bratislave, Jesseniova le
3. ESET, spol. s r.o.
4. Národná banka Slovenska
5. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
6. IBM International Services Centre s.r.o.
7. Slovenská sporiteľňa, a.s.
8. Miba Sinter Slovakia s.r.o.
9. Bekaert Hlohovec, a.s.
10. ZF Slovakia, a.s.
11. Adient Slovakia s.r.o.
12. Slovak Telekom, a.s.
13. Orange Slovensko, a.s.
14. Slovenská pošta, a.s.
15. ECCO Slovakia, a.s.
16. Eltek s.r.o.

17. Všeobecná úverová banka
18. Úrad práce sociálnych vecí a rodiny
19. ON Semiconductor Slovakia, a.s.
20. Mesto Trnava
21. Accenture, s.r.o.
 - . T-Systems Slovakia, s.r.o.
22. Materská škola 8.mája 2, Šaľa
23. Univerzitná nemocnica Martin
24. Liptovská nemocnica s poliklinikou MUDr. Ivana Stod
 - . Finančné riaditeľstvo Slovenskej republiky
25. Hotelová akadémia Ľudovíta Wintera, Piešťany
 - . Československá obchodná banka, a.s.
26. Johns Manville Slovakia, a.s.
27. Vaillant Industrial Slovakia s.r.o.
28. Železnice Slovenskej republiky
29. Ministerstvo obrany SR
30. Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky
31. Holcim Business Services s.r.o.
32. Humana People to People Slovakia s.r.o.
 - . SkyToll, a.s.
33. Ringier Axel Springer Slovakia, a.s.
34. Camfil s.r.o.
35. Mesto Hlohovec – Mestský úrad v Hlohovci
36. Ministerstvo životného prostredia SR
37. AT&T Global Network Services Slovakia, s.r.o.
 - . Materská škola Odbojárov 177/8A, Nemšová
 - . Scheidt & Bachmann Slovensko s.r.o.
38. I.D.C. Holding, a.s.
39. BOGE Elastmetall Slovakia, a.s.
40. Slovenské elektrárne, a.s.
 - . SOFTEC, spol. s r.o.
41. Mesto Martin
42. U. S. Steel Košice, s.r.o.
43. Pantheon Technologies s.r.o.
 - . Continental Matador Rubber, s.r.o.
44. HB REAVIS Slovakia a. s.
 - . Mestský úrad Šamorín
 - . Nemocničná a.s.
 - . Národný ústav reumatických chorôb
 - . P&I Personal & Informatik, s.r.o.
 - . TEMPO KONDELA, s.r.o.
45. MESTO LIPANY
46. CHEMOSVIT FOLIE, a.s.
 - . Stredná odborná škola, V. Paulínyho Tótha 31
47. SLOVNAFT, a.s.
 - . SOŠ Lipany
 - . Trenčiansky samosprávny kraj
 - . Základná škola, Nábřežná 95, Nové Zámky
 - . Ústav telesnej výchovy a športu, UPJŠ Košice
48. Enterprise Services Slovakia s. r. o.
 - . First Data Slovakia, s. r. o.
49. Continental Matador Truck Tires s.r.o.
 - . PLH Advanced Engineering SK, s.r.o.
 - . Západoslovenská distribučná, a.s.
50. Air Liquide Welding Central Europe s.r.o.

Z histórie bicykla Od draisovského k „veľkému bi“ : Velocipéd časť 1

Text: Anna Kollárová



Draisienne

Zrod bicykla

12. júla 1817 (?) , jeden 32-ročný Nemec, barón Drais, sediac obkročmo na drevenom ráme, spájajúcom dve kolesá prešiel na svojom stroji za hodinu 14,4 km vďaka činnosti svojich nôh na zemi.

Tento stroj, vo Francúzsku všeobecne nazývaný draisovský, bol v r. 1818 patentovaný pod názvom „vélocipède“, nakoľko jeho cieľom je „kráčať s veľkou rýchlosťou“ (véloce = rýchlo, pède = noha).

Jeho úspech bol krátkodobý. Velocipéd našiel priaznivcov v radoch verejnosti až vtedy, keď vynálezcovia, ako Michaux, ho vybavili pedálmi.



Michaux

Prvý velocipéd s pedálmi

Paríž, marec 1861: jeden klobučník prináša Pierrovi Michaux, zámočníkovi, draisovský bicykel s chýbajúcim predným kolesom na opravu. Jeden z jeho synov, Ernest, sa o to pokúsi a sťažuje si na problémy, ktoré mal, keď sa na ňom pustil so zdvihnutými nohami. Pierre mu poradil dať tam stúpačky, alebo skôr „os pripevnenú k stredu kolesa, ktorá ho bude „točiť ako mlyn“. Takto jednoduchý nápad, ale prvoradého významu, uzrel svetlo sveta: zrodil sa pedál.

„Veľký bi“ (Le grand bi)

Hľadal sa teda spôsob, ako urobiť bicykel rýchlejší.



Grand bi (bois)

(drevený)

Keďže pedále bol uchytené v strede predného kolesa z oboch strán, bolo treba zväčšiť priemer tohto hnacieho kolesa, aby vzrástla vzdialenosť prejdená na každý záber pedálu. Teda priemer predného kolesa sa zväčšoval, zatiaľ čo význam zadného kolesa sa zmenšoval, obmedzujúc sa na to, aby umožňoval zachovať rovnováhu celku.

Takto sa zrodil v 70. rokoch 19. stor. „veľký bi“.

Potom bol „veľký bi“ z dreva nahradený „veľkým bi“ z ocele. Okolo r. 1875, Francúz Jules Truffault odľahčil obruče a vidlice, vyrábajúc ich duté, a to z vyradených pošiev šablí, a skonštruoval tak stroj, na ktorom boli ťažké drevené lúče (vidlice) nahradené ľahkými kovovými, ktoré boli napnuté.

V r. 1881, „veľký bi“ dosiahol takmer dokonalosti, a pri pretekárskych modeloch vážil 10 – 11 kg !

No, hypertrofia predného kolesa (dosiahne 3 m priemer kolies !) spôsobuje bezpečnostné problémy. Keďže prvé vzory, v snahe vyhnúť sa ekvilibristickej logike „veľkého bi“, boli nazvané „safetami“ alebo bezpečnými bicyklami, v súlade s fixnou ideou pádov bola nastroľovaná požiadavka stroja, bližšieho k zemi.



Grand bi (acier)

(oceľový)



ČESKÁ REPUBLIKA MÁ NOVÝ TECHNICKÝ PŘEDPIS PRE NAVRHOVANIE CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Česká republika aktualizovala Technický předpis pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

V prológu sa dozviete:

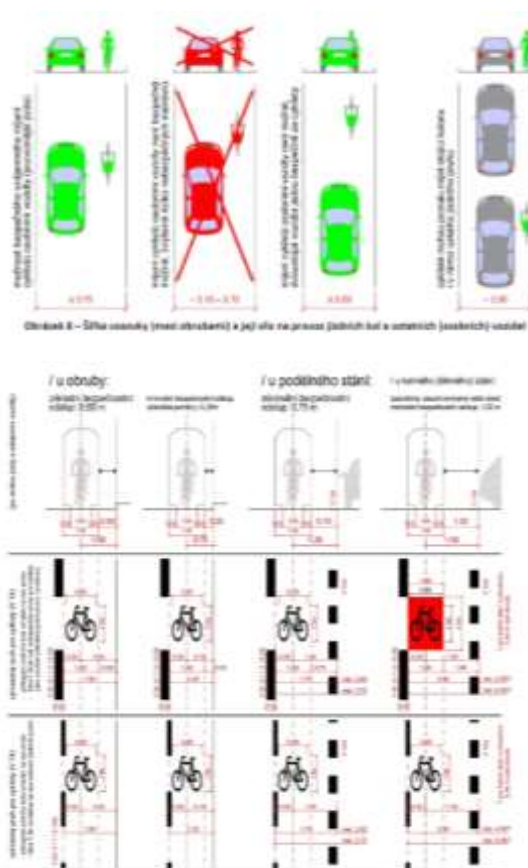
Předchozí verze TP 179 je z roku 2006. Nová verze je výrazně odlišná a reaguje na vývoj v oblasti cyklistické dopravy v posledních deseti letech v Česku (případně dalších evropských zemích):

- výrazné změny legislativy (zejména zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky);
- vznik zcela nových opatření, která se dosud navrhují pouze podle neformálních metodik;
- rozvoj cyklistických opatření užívaných ve vozovce v provozu s motorovou dopravou;
- stoupající význam užívání jízdního kola pro dopravu (zejména v rámci celkového strategického koncepčního přístupu k řešení udržitelné mobility ve městech)

V rámci TP najdete pojmy ako viacúčelový pruh, či cyklistická cesta.

TP najdete tu:

<http://www.pjpk.cz/uvodni-strana/nove-schvalene-technicke-predpisy-ministerstva-6>



Úprava križovatky v Rotterdame

predtým



potom



Mesto Rotterdam upravilo križovatku takým spôsobom, že pre motorovú dopravu zúžila cestu pre cyklistov naopak rozšírila.

Dosiahli to, že teraz cyklisti prejdú križovatkou za kratší čas ako v minulosti.

Zdroj: <http://fietsfan010.nl/uitgelicht/kruispunt-schiekade-heer-bokelweg-verbeterd/>

predtým



potom



KODANĽ LÁME REKORDY – UKÁZAL POSLEDNÝ CYKLOREPORT.

Text: Marián Gogola

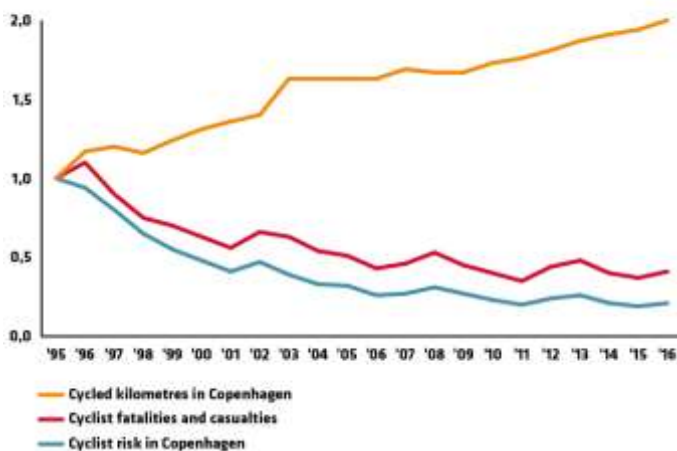
Mesto Kodaň je známe tým, že dlhodobo využíva zber a analýzu dát na splnenie stanovených cieľov v cyklodoprave.

Podľa posledného ročného cykloreportu je cyklodoprava najpreferovanejším druhom dopravy a to najmä preto, že 41 % všetkých ciest do práce a do školy je na bicykli, 62 % obyvateľov tak využíva bicykel do práce alebo do škôl.

Za priemerný deň sa tak nabicykuje 1,4 milióna km na bicykli, čo je oproti roku 2006 navýšenie o 22%. *Tu je možno vidieť výsledky mesta, ktoré z roka na rok pomaličky redukuje parkovacie miesta v centre o cca.2%, takže v Kodani len ťažko zaparkujete s autom (pozn. redakcie).*

V rovnakej perióde sa zvýšil pocit bezpečia cyklistov o 43 % a relatívne riziko dopravnej nehody na bicykli sa znížilo o 23 %.

TREND IN RELATIVE CYCLIST RISK IN COPENHAGEN (1995 = INDEX 100)

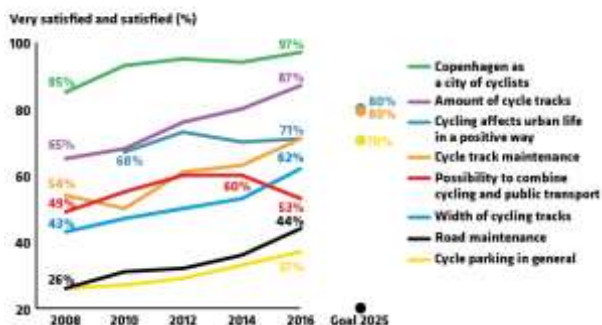


riziko a bezpečnosť cyklistov v Kodani

A čo spokojnosť obyvateľov Kodane s podmienkami pre cyklodopravu?

97 % z nich uviedlo, že sú spokojní alebo veľmi spokojní. Poklesol však počet spokojných cyklistov v kombinácii bicykel + vlak, čo je spôsobené asi preplnenými cykloparkoviskami na stanici.

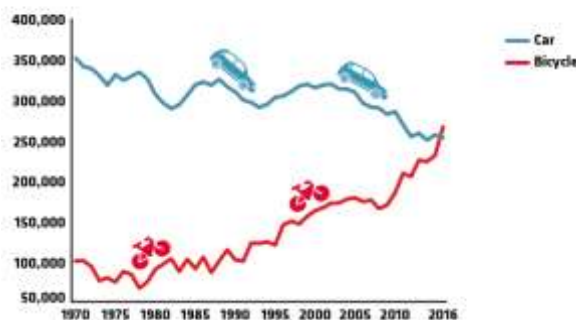
DEVELOPMENT IN SATISFACTION RATE AMONG CYCLISTS 2008-2016



spokojnosť s podmienkami pre cyklodopravu v Kodani

Kodaňania vlastnia o 5,6 krát bicyklov viac ako aut, čo zodpovedá 675 000 bicyklom a približne 120 tis. automobilom. Napokon v roku 2016 prvýkrát prekročilo hranice centra viac bicyklov ako automobilov od roku 1970.

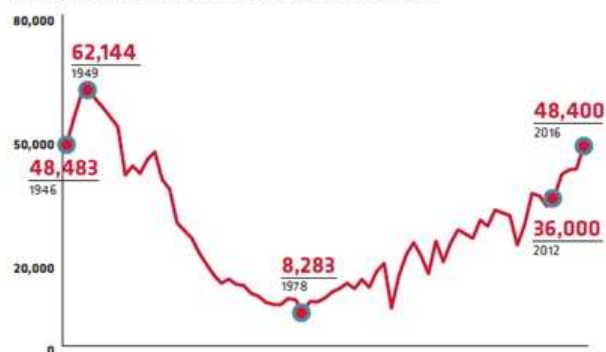
TRAFFIC CROSSING THE CITY CENTER IN COPENHAGEN 1970-2016



v Kodani vlastnia už viac bicyklov ako automobilov

Najbicyklovejšia ulica je Nørrebrogade, kde denne prejde 48800 cyklistov, čo je pravdepodobnejšie najviac na svete. Ulica prešla rekonštrukciou povrchu, rozšírením cyklocestičiek v rokoch 2010-2011 a hneď počet cyklistov narástol o 31 %.

BICYCLES ON NØRREBROGADE, ONE OF THE BUSIEST CYCLING CORRIDORS IN THE WORLD



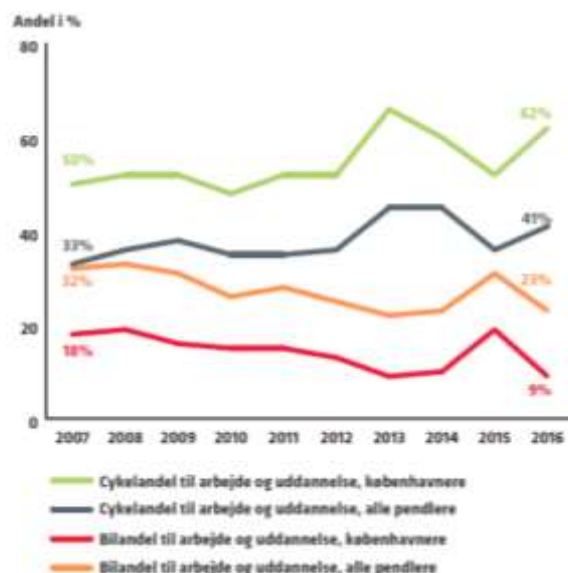
Najbicyklovejšia ulica Nørrebrogade s 48 tis. cyklistov za deň

Počet cyklistov narástol medzi rokmi 2014 -2016 aj na samotných ikonických mostoch ako most Langebro, Bryggebroen a Cykelslangen a to o 21%, 65% a 80% ako aj na novom moste Inner Harbour Bridge, ktorý mal 17000 cyklistov 3 mesiace po inaugurácii v 2016.



cyklopremávka na kodaňských mostoch

Čo sa týka investícií, počíta sa s 23 novými cykloinfraštruktúrami v sume 250 miliónov DKK (€ 33 miliónov). Projekty zahŕňajú aj novú svetelnú signalizáciu s preferenciou pre cyklistov ako aj navýšenie cykloparkovísk na dôležitých staniciach a uzloch.



Zaujímavý je vývoj del'by prepravnej práce, kde cyklisti najmä v meste prevažujú nad motoristami.

Figure: Top 20 over steder med flest cykler parkeret uden for station i indre by i februar 2016



TOP 20 lokalít so zaparkovanými bicyklami

Zdroj: www.cycling-embassy.dk a [cykloreport v Angličtine](http://cykloreport.v)

P.S: Prosím Vás, sľúbme si, že keď to prečítame, dáme to prečítať aj zodpovedným v našich mestách a obciach, nech vidia, že keď začnú podporovať bicykle, výsledok sa dostaví.

Foto mesiaca

-



150 metrov cyklocestičky v Trenčíne, kde musíte aj zosadnúť[Ⓢ] zdroj: Noro Brázda FCB

+



Pán minister dopravy a lokálni koordinátori Do práce na bicykli. Veríme , že sa to prejaví aj rozšírení cykloinfraštruktúry.

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 5 Rok 2017 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

Správy, ktoré nemajú uvedený zdroj sú preberané z portálu www.cyklodoprava.sk

Informácie preberané z iných zdrojov, alebo publikované jednotlivcami nemusia odrážať názor redakcie. Časopis sa distribuuje bezodplatne.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Je to neziskový projekt OZ MULICA. Vychádza mesačne

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

doc. Ing. Marián Gogola, PhD. info@mulica.sk,
info@cyklodoprava.sk

Ing. Martin Bolo martibolo@gmail.com

Ing. Milan Veternik veternik.milan@gmail.com

Všetko najlepšie k narodeninám, bicykel !



Dvesto rokov. Belgický časopis Le Soir nás informuje, že 12. jún je výročným dňom: v tento deň bicykel slávi svojich 200 rokov. Nemecký barón Karl Drais prešiel za hodinu 14,4 km na zvláštnej mašine (ktorá bude nazvaná draisovská), vybavenej dvoma kolesami a riadidlami. Ale bez sedadla a pedálov. Musel ju tlačiť nohami, až kým nevynašli pedál v polovici 60. rokov 19. Storočia.

(Photo DR)

Prevzaté: Ing.A.Kollárová, SZSI



**Holandský kráľ na bicykli otvoril Velocity
2017 - viac nabudúce.**