

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3

Rok 2016

Ročník VII

ISSN 1338-0486

NOVÁ CYKLOTRASA MÁ PREPOJIŤ TRENČIANSKY HRAD A HRAD BRUMOV

Policajti v Banskobystrickom kraji sa školili ako navrhovať cyklotrasy

Novovybudovaná cyklotrasa v Piešťanoch nie je úplne podľa projektu

Meranie brzdného spomalenia bicyklov u rôznych typov cyklistov.

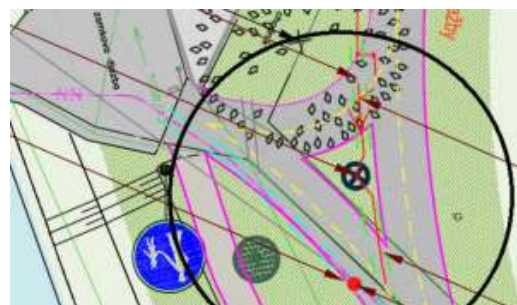
Cyklodoprava v Madride



Z obsahu:



Nová cyklotrasa prepojí Trenčiansky hrad a hrad Brumov str.4



Novo vybudovaná cyklotrasa v Piešťanoch nie je úplne podľa projektu str.6



Policajti v BBSK sa školili ako navrhovať cykloinfraštruktúru str.5



Retardér v Košiciach strpčuje cyklistom život str.7



Využitie sietky na bicykli str. 9



Meranie brzdného spomalenia pre rôzne typy cyklistov str. 10



Madrid – riešenie cyklodopravy str.11

Pedál.

Tak asi čítate pravdepodobne posledné naše číslo... Prečo? Nová technológia Hyperloop začína dobíjať Slovensko a tak už asi nebudeme potrebovať prepravu na bicykloch...:-)

Ale nie, je to iba jemná parafráza na to, koľko financií by sa muselo investovať do technológie, ktorá je síce revolučná, ale v súčasnosti asi nevyužiteľná v našich mestách. Radšej, keby sa kompetentní zaujímali o to, ako zlepšiť podmienky pre cyklistov. Uvidíme...

Príjemné čítanie.

Marián Gogola/redakcia



Ak chcete rozbehnúť dobré riešenia pre svoje mesto, môžete kúpiť úradníkom kartičky s návrhmi ako vytvárať mesto:

<https://www.kickstarter.com/projects/910898498/city-design-method-cards>

NOVÁ CYKLOTRASA MÁ PREPOJIŤ TRENČIANSKY HRAD A HRAD BRUMOV

Celá nová cyklotrasa, ktorá by prepojila Trenčiansky hrad s hradom Brumov na moravskej strane sa má vybudovať v roku 2017. Už teraz je však vybudovaný úsek medzi obcou Horné Srnie a Nemšová z roku 2016.

V súčasnosti sa pripravuje projektová dokumentácia pre ďalšie úseky medzinárodného projektu medzi Trenčianskym a Zlínskym krajom. Na slovenskej strane cyklotrasa bude začínať na štátnej hranici, kde je nutné dobudovať úsek dlhý 1 km. Následne sa napojí na už existujúcu cyklotrasu medzi Horným Srním a Nemšovou. Pokračovať bude po ochrannej hrádzi až do obce Skalka nad Váhom, ďalej cez Zamarovce, starý žel.most cez Trenčín až k Trenčianskemu hradu. Cyklotrasa si vyžiada aj vybudovanie nového mosta / lávky cez rieku Vlárú. Projekt sa má financovať cez cezhraničný projekt. Spomínané obce si od cyklotrasy sľubujú rozvoj regiónu na základe pritiažnutia cykloturistov ako aj zatraktívnenia regiónu.

stav po



zdroje:

- www.tvpovazie.sk/
- MAS Vršatec



stav pred



stav po

**Vo Veľkej Británii po záplavách zostalo
viacero cyklotrás zdevastovaných
v najdaždivejšej zime v histórii.**





**ZÁSTUPCOVIA KRAJSKÝCH A OKRESNÝCH DOPRAVNÝCH
INŠPEKTORÁTOV BBSK SA ŠKOLILI V OBLASTI
NAVRHOVANIA CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

Dňa 16.3.2016 sa uskutočnilo prvé školenie dopravných inžinierov okresných a krajských dopravných inšpektorátov Banskobystrického kraja pre oblasť cyklistickej dopravy. Školenie sa uskutočnilo v priestoroch Krajského dopravného inšpektorátu v Banskej Bystrici a hlavnou témou bolo navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

Postupne sa prechádzali body ako šírkové pomery, návrhové parametre, dopravné značenie, ale aj prvky ktoré sa nenachádzajú v TP 07/2014 a mohli by pomôcť pri bezpečnosti cyklistov. Príslušníci polície boli oboznámení s najčastejšími chybami v projektoch, a s vecami na ktoré si treba dávať pozor (ako napríklad úzke cyklocestičky, zlé podfarbenie atď.).

Školenie, resp. prezentácia moderných prvkov v cyklistickej doprave sa stretla s pozitívnym ohlasom a určite prospeje k tomu, aby sa čo najviac vyhýbalo zle navrhnutým cyklistickým komunikáciám.



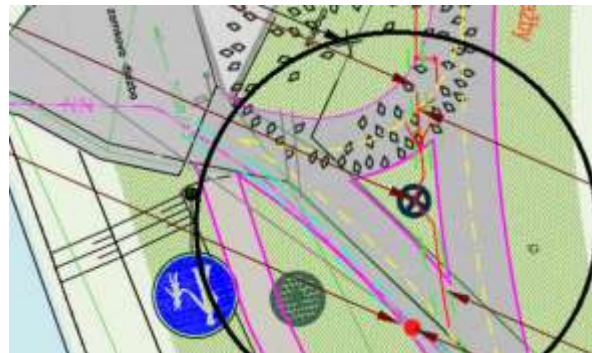
NOVOVYBUDOVANÁ CYKLOTRASA V PIEŠŤANOCH NIE JE ÚPLNE PODĽA PROJEKTU

Na konci roka 2015 mesto Piešťany prevzalo novovybudovaný úsek cyklistickej cestičky. Tá bola vybudovaná v rámci projektu Revitalizácia vodného toku Dubová v km 6,1 – 6,4.

Čo však prekvapilo samostatné mesto bol fakt, že samotná cyklotrasa a hlavne jeden jej úsek nie je vybudovaný v súlade s projektovou dokumentáciou. Aj keď mesto cyklotrasu prevzalo všetky jej súčasti ešte neboli dobudované. Dohodli sa so zhotoviteľom firmou ZEpra, že tak kvôli nevhodnému počasiu na jeseň 2015 urobia na jar tohto roku. Pritom podľa zmluvy o dielo mala firma ZEpra do 45. dní od prebratia staveniska dokončiť a odovzdať komunikáciu pre cyklistov z asfaltobetónu dĺžky 322 m a chodník pre chodcov zo zámkovej dlažby v dĺžke 220 m. Navyše sa malo vybudovať verejné osvetlenie a taktiež rekultivovať zničené plochy zelene.



Zaujal aj nás aj druhý fakt a síce, že podľa projektu bola cyklotrasa projektovaná z AWE Atelier ako prirodzená krivka so zaoblenými niekoľkostupňovými zakriveniami. Krivky boli koncepčne totožné s celým vybudovaným cyklochodníkom od Lodenice až po Teplickú ulicu.



Avšak na veľké prekvapenie mesta bola posledná budovaná časť od Teplickej k ulici Andreja Hlinku realizovaná inak. Ako by ju robili dve rozdielne firmy. Jedna časť je spravená vzorovo podľa projektu a druhá zasa namiesto niektorých zaoblených zakrivení bola vybudovaná so zalomeniami.



Nebolo to pritom prvýkrát, pretože s podobnými problémami sa mesto stretlo aj v minulosti pri budovaní cyklochodníkov na Floreáte, ale vtedy investičné odd. reklamovalo dielo a stavebná firma musela komunikáciu prerobiť.

Jedným z dôvodov tohto stavu je fakt, že mesto Piešťany má v súčasnosti problémy s personálnym obsadením niektorých svojich odborov a tak personálne nedokáže dozorovať všetky stavby.

Každopádne je na pováženie, či by mesto Piešťany nemalo chybný úsek cyklotrasy reklamovať.

V USA VYTVORILI OPEN DATA ŠTANDARDY PRE ÚDAJE Z BIKESHARINGU



Severoamerická asociácia spoločností prevádzkujúcich verejné bicykle (The North American Bikeshare Association) prijala uznesenie, v rámci ktorého prijali tzv. open data štandardy pre údaje zo systémov verejných bicyklov.

Tieto štandardy majú pomôcť pri transparentnosti zdieľania a publikovania dát, ako aj uľahčiť ďalší rozvoj IT technológií, ktoré tieto údaje budú spracovávať. Občania tak budú mať prístup k údajom o systéme, vidieť štatistiky systému, ako napr. ktoré stanice a bicykle sa využívajú najviac, aká je tarifa a pod. Nové štandardy majú názov General Bikeshare Feed Specification (GBFS).

Podobné štandardy zaviedol napríklad Google pri nahrávaní údajov o MHD vo vybraných mestách.

Už v súčasnosti si môžete pozrieť voľne dostupné dáta z niektorých systémov, napríklad na tomto linku: github.com

zdroj: nabsa.net/

RETARDÉR NA CYKLOTRASE V KOŠICIACH STRPČUJE CYKLISTOM ŽIVOT.



Mesto ako správca cyklochodníka v Čermeli nedalo súhlas na namontovanie retardérov, alebo presnejšie zábran či prekážok, ktoré musí cyklista obísť.

Obyvatelia susedných domov ich tam v sobotu osadili svojvoľne.

Hoci na druhý deň ich samotní rozhorčení cyklisti odstránili, magistrát včera informoval, že dá podnet štátnej polícii, aby preverila, akého protiprávneho konania a kto sa dopustil, a páchatel'a riešila.

Obyvatelia argumentujú s tým, že pri výjazde nevidia cyklistov, ktorí by šli po cyklotrase. Pritom si neuvedomujú, že práve s automobilom vchádzajú na cestičku pre cyklistov a je v ich záujme, aby sa presvedčili, či môžu vyjsť. To by potom museli byť retardéry na každej ceste, kde z nejakého dvora alebo ulice môže vychádzať auto.

Zdroj:

<http://kosice.korzar.sme.sk/c/8158609/kauza-retarder-na-cyklochodniku-na-tahu-je-policia-a-mesto.html>

NA CYKLOTRASE MEDZI VEĽKÝM ŠARIŠOM A PREŠOVOM ZAČALI S VÝRUBOM STROMOV.

V súčasnosti je cyklotrasa medzi Prešovom a Veľkým Šarišom v časti Bikoš uzavretá z dôvodu výrubu stromov popri nej.

Podľa televízie TA3 mesto Veľký Šariš sa rozhodlo pristúpiť k tomuto opatreniu po tom, čo v okolí tejto cyklotrasy dochádzalo k zosuvu pôdy z okolitých brehov, najmä v období silných dažďov alebo mrazov. Spôsobujú to jednak stromy, ktoré sú blízko cyklotrasy a jednak určitý podiel má na tomto aj samotná cyklotrasa, ktorá sa vybuďovala v tejto oblasti. Samotné podložie a teleso cyklotrasy bolo totiž umelo vybudované na brehu rieky Torysy na nie veľmi stabilnom podloží. Na úseku cca. 1 km sa preto vyrubujú previsujúce stromy nad cyklotrasou. Celkom má ísť o 250 nebezpečných stromov, pričom do budúcnosti sa nahradia novými drevinami. Niektorí odborníci by privítali, keby sa svah spevnil aj odspodu, pretože ho rieka Torysa pomaličky vymýva. Cyklisti by tak mali mať pripravený bezpečný úsek cyklotrasy na novú sezónu.



NIKE PODPORÍ BIKESHARING V PORTLANDE.

Na rozdiel od niektorých špičkových športovcov, ktorí si pomáhajú dopingom a potom vrhajú zlé svetlo na svojich sponzorov, sa jeden zo "svetových top hráčov" v oblasti športového vybavenia, spoločnosť Nike rozhodla podporiť systém verejných bicyklov v Portlande. Takže známu "fajku" nenájdete iba na oblečení alebo topánkach, ale už aj na bicykloch.

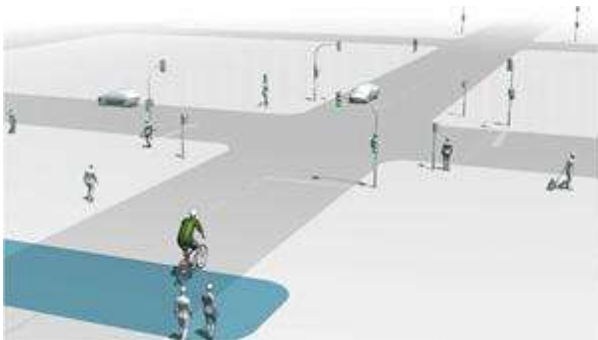


Nike má podporiť na najbližších 5 rokov jednak spustenie systému, ale aj zabezpečiť aspoň podstatné financovania na začiatku projektu. Ide o sponzorstvo vo výške 10 mil. dolárov na spomínaných 5 rokov. Firma tak získa exkluzívne právo na hlavného sponzora systému verejných bicyklov, ktorý sa bude v Portlande nazývať "Biketown" (v preklade cyklomesto). Dodávateľom bicyklov ako aj systému je spoločnosť SOBI (Social bicycles), ktorá prevádzkuje takéto verejné bicykle vo viacerých mestách USA. Systém sa má spustiť v júli tohto roka a na začiatku sa uvažuje so 100 stanicami a 1000 bicyklami. Samotné stanice a ich umiestnenie si mohli napríklad zvoliť aj jednotliví občania, čím preukázali skutočnú mieru občianskeho zapojenia v rámci dopravného plánovania.



Návrh staníc od občanov

NOVÁ APLIKÁCIA SIBIKE MÁ PREFEROVAŤ CYKLISTOV NA KRIŽOVATKE



Predstavte si, že idete na bicykli a blížite sa ku križovatke, ktorá vám zrazu dá signál voľno (po našom zelenú).

Podobnú technológiu predstavili spoločnosť Siemens na veľtrhu inteligentnej dopravy Intertraffic. Ide o technológiu, ktorá bude napojená na aplikáciu v smartfóne. Aplikácia sa nazýva SIBIKE a umožní cyklistovi to, aby bol rozoznaný pred križovatkou.

Následne križovatka umožní cyklistovi prejazd cez križovatku bez toho, aby na nej zastal. Samotnú technológiu idú zatiaľ skúšať v Nemecku.

Technológia by tak mala pre cyklistu vytvoriť tzv. zelenú vlnu cez všetky križovatky. Nevieme, či ide o aplikáciu zohľadňujúcu iba jedného cyklistu alebo nejaké kritické množstvo, kde by to asi malo väčší zmysel.

zdroj: www.siemens.com

VYUŽITIE SAJTKY NA BICYKLI



V minulých dňoch prebehla v Kodani zaujímavá výstava Bike expo, ktorá ako iné výstavy predstavila zaujímavé bicykle, ale navyše aj nové formy využitia bicyklov ako prvkov mobility.

Ako jedno zo zaujímavých riešení bolo napríklad využitie bicykla s bočným vozíkom (tzv. sajtka), ktorý poznáme pri využití u motocyklov.

Zaujímavé riešenie napríklad pre deti, ktoré sa tak nemusia práve dívať iba na váš chrbát. Samotný prívesný vozík vyrába nemenovaná dánska spoločnosť najmä na prepravu detí. Cena sa pohybuje od 1450 euro:-)



Meranie brzdného spomalenia bicyklov u rôznych typov cyklistov.

Ing. Ján Radošovský

V správach občas počujeme o dopravných nehodách cyklistov. Následne sa rieši, kto bol na vine, ako sa nehoda stala a pod. Jedným z parametrov, ktoré sa sledujú je aj brzdné spomalenie, na ktoré som sa zameril vo svojej diplomovej práci.

Cieľom diplomovej práce bolo vykonať praktické meranie brzdných vlastností bicyklov, vyhodnotiť a porovnať namerané údaje pre súdno-znaleckú prax. V práci sa zhrnuli teoretické poznatky o konštrukčných a jazdných vlastnostiach jednotlivých druhov bicyklov.

Na základe týchto informácií a metodiky merania od Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline sa vykonalo praktické meranie brzdného spomalenia bicyklov. Meranie brzdného spomalenia bicyklov sa na základe výsledkov dá považovať za dôležité, pretože má veľký prínos pre súdno-znaleckú prax v oblasti nehodovosti jednostopových vozidiel.

Jednotlivé praktické merania prebiehali najskôr na suchom a potom na mokrom asfaltovom povrchu na testovacej dráhe dlhej 50 metrov, kde boli vyznačená stupnica a počiatočný bod brzdienia. Pri meraní sa použili tri typy bicyklov – trackingový typ Kellys Walker, cestný Vertec RD 1100 a mestský bicykel Liberta.

Na zber údajov sa použil prístroj XL Meter Pro™.

Tento prístroj dokáže zaznamenať jednotlivé druhy brzdného spomalenia. Pred každým meraním sa prístroj kalibroval a správnosť údajov sa overovala takisto manuálnym meraním dĺžky brzdnjej dráhy a časom brzdienia.

Na meraní sa zúčastnili 4 figuranti, v 4 vekových kategóriách – do 15 rokov, do 30 rokov, do 50 rokov a nad 50 rokov. Figuranti spolu vykonali okolo 100 meraní, z ktorých bolo úspešne zrealizovaných 72 meraní.

Namerané údaje som ďalej analyzoval v programe PC – Crash, ktorý dokáže zobrazíť priebehy brzdných spomalení a presné hodnoty spomalenia.

Z meraní vyplynulo, že najlepšie výsledky dosahovali najkúsenejší (rozumej, človek, čo denne denne jazdí na bicykli) a najstarší figurant (kategória 50 a viac rokov), pozri tabuľku. Z analýzy tiež vyplýva že najvyššie brzdné spomalenie dosahujeme najčastejšie oboma brzdami (prednou a zadnou) naraz ale vo viacerých prípadoch sa dosiahlo najvyššie spomalenie pri brzdení len prednou brzdou.

Z meraní ďalej vyplýva, že pri mokrej ceste sa brzdná dráha predlžuje a hodnoty brzdného spomalenia sú nižšie. Takisto môžeme povedať, že cestný a trackingový bicykel majú oveľa vyššie hodnoty brzdného spomalenia oproti staršej mestskej Liberte.

Presné hodnoty merania budú reálne zapracované do softvéru Databáza znalca, ktoré používajú znalci v odbore doprava. Novovytvorená databáza údajov by mala byť nápomocná pri riešení dopravných nehôd s účasťou cyklistov. Analýza preukázala, že cyklisti jazdiaci pravidelne, majú aj lepší reakčný čas potrebný na brzdienie.

bicykel KELLYS		Vekové kategórie															
typ brzdy	V-brake	do 20 rokov				20-35 rokov				35-50 rokov				nad 50 rokov			
typ bicykla	Tracking	Martin				Ján				Peter				Jozef			
Figurant		čas brzdienia(s)	dráha brzdienia(m)	brzdné spomalenie (m.s ⁻²)	rýchlosť (km.h ⁻¹)	čas brzdienia(s)	dráha brzdienia(m)	brzdné spomalenie (m.s ⁻²)	rýchlosť (km.h ⁻¹)	čas brzdienia(s)	dráha brzdienia(m)	brzdné spomalenie (m.s ⁻²)	rýchlosť (km.h ⁻¹)	čas brzdienia(s)	dráha brzdienia(m)	brzdné spomalenie (m.s ⁻²)	rýchlosť (km.h ⁻¹)
merané veličiny																	
predná brzda	suchá vozovka	1,26	4	4,05	20,5	1,24	3,53	4,28	19,8	1,64	4,29	2,96	18,15	1,57	4,36	5,11	24,
	mokrú vozovka	1,44	3,5	3,19	17	1,04	2,48	4,79	17,54	1,66	4,52	2,91	18,46	0,86	2,11	5,01	16,
zadná brzda	suchá vozovka	1,82	4,19	2,77	17,34	1,9	4,79	2,86	18,83	1,59	3,51	2,76	15,84	1,56	3,45	3,14	16,
	mokrú vozovka	2,21	5,08	2,25	17,21	1,88	4,21	2,5	16,51	1,96	4,67	2,33	16,8	2,29	6,29	2,49	20,
brzdy spolu	suchá vozovka	X	X - chybné meranie			0,96	2,67	5,71	19,88	1,51	3,5	3,4	17,57	0,88	2,17	5,52	17,
	mokrú vozovka	1,12	2,4	3,98	15,74	1,15	2,83	4,23	17,62	1,44	3,46	3,1	16,67	0,9	2,27	5,77	18,

Madrid – riešenie cyklodopravy

Text a foto: Marián Gogola



Ak by sme sa dnes pozreli na španielske hlavné mesto Madrid (3,2 mil. obyvateľov) preslávené svojimi múzeami ako Prado, futbalovými veľkoklubmi Atletico alebo Realom Madrid, zaujímavou gastronómiou, mohli by sme si všimnúť dosť zásadný pokrok v riešení udržateľnej dopravy.

Nie Madrid určite nie je cyklomesto v pravom slova zmysle, keď podiel cyklistov nedosahuje na del'be prepravnej práce ani 1 %. Zaujímavé je, ale to, akým spôsobom sa táto južanská metropola rozhodla čeliť narastajúcemu trendu individuálneho motorizmu. Zásadné zmeny v podpore cyklodopravy sa udiali počas minulého obdobia vládnutia súčasnej primátorky Paríža.

Tá sa v snahe riešiť skutočné problémy spôsobené nepriechodnou situáciou pre motorovú dopravu, rozhodla prijať niektoré nepopulárne opatrenia. Dôvodom bolo aj znečistenie ovzdušia, ktoré v niektorých častiach dosahovalo smutné rekordy.

Samotná regulácia statickej dopravy priniesla aspoň aké také ovocie v systematickom riešení rezidentského parkovania. Nenájdete tu divoké parkovanie na chodníku, alebo na trávniku ako u nás. Keďže v centre nie je dostatok miesta, jednoducho išli pod zem. Viaceré podzemné parkoviská, ktoré nijako nenarúšajú charakter mesta sú proste obyvateľmi akceptované.



Automobil vchádza do podzemného parkoviska

Kto nemá osobný automobil, má viacero možností ako sa prepraviť v meste. MHD funguje v meste podľa môjho názoru veľmi dobre, pričom v kombinácii s pešou dopravou je to asi najmenej stresujúci spôsob dopravy.

A čo cyklisti?

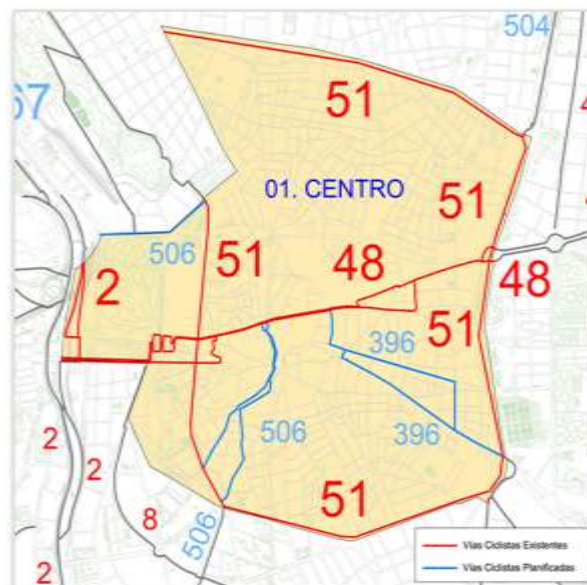
No s cyklistami je to trochu pobiadnejšie. Aj keď má mesto spracovaný plán rozvoja cyklotrás, je vidieť, že je ešte na úplnom začiatku. Samostatné cestičky pre cyklistov, alebo cyklopruhy sú riešením, ktoré je možno vidieť v centre mesta, ale nie na každej ulici. Mesto má taktiež spracovaný zaujímavý Plán mestskej mobility tzv. SUMP.

Radnica si trochu pomohla celkovou organizáciou dopravy aj v prospech cyklistov a to tým, že na skoro všetkých cestách v centre ako aj rezidentských oblastiach je maximálna povolená rýchlosť 30 km/h, poprípade je vždy vyhradený jazdný pruh, kde je maximálna rýchlosť 30 km/h a môžu teda využívať aj cyklisti.

Ak už aj majú segregované cestičky pre cyklistov, tak väčšinou sú riešené ako spoločné obojsmerné s umiestnením na jednej strane.

Podľa posledných správ chce mesto ešte zintenzívniť sieť cyklotrás a dokončiť aspoň kostrovú sieť a to investovaním 40 miliónov Euro!

Čo sa mestu určite podarilo, je spôsob akým prinieslo a zaviedlo systémy verejných bicyklov, tzv. bikesharing. Na začiatku je nutné povedať, že Madrid nie je cyklomesto aj z čisto prozaického topografického problému a tým je hornatosť. Strmost' niektorých ulíc je fakt úžasná, takže jazdiť na bicykli do kopca, môže odradiť nejedného potenciálneho cyklistu.



**Existujúce cyklotrasy (červenou),
navrhované (modrou)**



Podme k bikesharingu. Systém sa nazýva BICIMAD a je zaujímavý samotnými bicyklami. Sú to totiž elektrobicykle. Situované a dostupné sú dobre na viacerých miestach, najmä v centre. Dizajn možno nevyhovuje všetkým, je to taký ženský elektrobicykel, ale systém sa využíva relatívne dobre, či už domácimi, alebo turistami. Je to také riešenie typu all in one, kedy bol do mesta prinesený systém so všetkým a pre každého kto chce bicyklovať, aj keď bicykel nevlastní.

Nevýhodou bicykla je to, že nemá žiaden košík ani nosič. Takže ak nemáte ruksak alebo tašku moc toho neodveziete.

Bicykel si môžete požičať, stačí ak máte debetnú alebo kreditnú kartu a potenciálny bicykel má na slote zelenú farbu, čo znamená, že je nabitý. Naopak pri červenom si musíte počkať.

O to, že sa systém využíva, svedčí aj fakt, že som videl v priebehu dňa viacero rozvozov verejných bicyklov.

Systém má 1560 e-bicyklov, 3126 stojanov pre bicykle a 123 staníc.



Iné zaujímavé riešenia cyklistov, ktoré môžete v meste stretnúť sú napríklad, umožnenie vjazdu pre cyklistov do jednosmerky so zaujímavým dopravným značením.



V meste nájdete aj predradené čakacie priestory na križovatkách pre cyklistov, ktoré s obľubou používajú aj skútre alebo motorky.



V prípade samotných cyklostanov je to však dosť biedne, stojany môžeme nájsť napríklad pri staniciach metra, niektorých inštitúciách, ale povedal by som, že možno menej ako u nás. Ešteže majú ten bikesharing.



Čím, ale môže ísť Madrid príkladom je pretváranie verejného priestoru. V samotnom meste sa presvedčíte na viacerých lokalitách.

Ja by som sa zmienil o jednej. Pri rieke Manzares bol donedávna iba niekoľko prúdový cestný prieťah, ktorý mesto predeľoval. V rokoch 2004 - 2011 sa toto miesto pretransformovalo takým spôsobom, že sa vytvoril umelý park so športoviskami (17 ihrísk), kde si obyvatelia môžu ísť zabehať, zacvičiť, alebo iba tak poprechádzať medzi 25 tisícmi novovysadených stromov!

Škaredú cestu zakryli, takže dnes ani neviete že popod tento park idú automobily.



Navyše tu postavili architektonicky zaujímavý most pre peších a cyklistov pozostávajúci z dvoch častí, ktorý bol ocenený aj množstvom cien za dizajn.



Predtým iba škaredá cesta. (Madrid rio project)



Teraz zaujímavý park popri rieke.



Medzi iné zaujímavosti riešení pre cyklistov možno spomenúť starú železnicu, ktorú v súčasnosti vedie k vyhlídkovej veži Faro de Moncloa a okolo Múzea Ameriky.



Taktiež spôsob akým propagujú cyklistiku v MHD, kde za určitých podmienok (najmä metre) je dovolené odviešť bicykel.



Na konečných staniciach metra, ale nemusí to byť pravidlom, sú umiestnené plagáty, ktoré ukazujú ako sa dostať na tzv. zelenú cestu okolo tzv. Madrid RIO, čo je projekt zelených trás pre peších a chodcov a akejsi mestskej pláže popri rieke Manzares.



Z uvedeného vidieť, že Madrid je v súčasnosti niekde na začiatku cesty transformácie z mesta, ktoré bolo kedy zamerané skoro iba na autá a v súčasnosti vidí, že je nutné vytvárať podmienky aj pre iné druhy dopravy.

Pre nás môže byť príkladom v riešení statickej dopravy, teda parkovania, kde sa s motoristami skutočne nehrajú, sú stanovené určité podmienky a tie sa rešpektujú.



Ďalším príkladom je spôsob riešenia verejného priestoru, zaujímavé a originálne označenia ulíc ako aj samotný život na uliciach, kde to „žije“.

V oblasti cyklodopravy sú skoro na takej úrovni ako u nás, akurát že majú jednu podstatnú výhodu a tou sú financie. Dobrým príkladom môže byť aj to, že sa o tom snažia informovať, napríklad o organizácii dopravy a a ktorý jazdný pruh slúži komu. Toto by sa veru zišlo aj u nás.



Mimochodom zaujímavé je značenie ulíc, okrem názvu ulice, môžete na nárožiach ulíc vidieť aj príslušný obrázok vzťahujúci sa k názvu ulice. Takže tieto tabule sú akýmisi umeleckými dielami.



Každopádne, ak nie kvôli cykloriešeniam, ale kvôli atmosfére ako aj spôsobu riešenia verejného priestoru, určite odporúčam Madrid navštíviť.

Takže. Adiós. Hasta pronto!:-)



V Žiline prebehla krajská konferencia Cyklotour 2015

21.marca 2016 prebehla na Úrade Žilinského samosprávneho kraja krajská konferencia Cyklotour 2015. Odborná konferencia, ktorú organizoval Žilinský kraj bola akýmsi prierezom rôznych oblastí z cyklotopravy a cykloturistiky.

Na konferencii bol predstavený možný spôsob financovania cykloprojektov prostredníctvom rôznych finančných mechanizmov Ing. Kristelom z MDVRR SR. Čo plánuje mesto Žilina predstavil Mgr. Ľuboš Slobodník z mesta Žilina. Prednášku s názvom Využitie dát z automatických sčítačov cyklistov mal Marián Gogola zo Žilinskej univerzity. Národný cyklokoordinátor Ing. Peter Klučka hovoril o potrebe budovania značky CykloSlovakia.

Juraj Hlatký zo ŽSK prezentoval súčasné ako aj plánované aktivity žilinského kraja v oblasti cyklotopravy a cykloturistiky.

V druhej časti konferencie predstavil Slavomír Strečanský rôzne cykloaktivity v rámci Župa Tour 2016. Súvis medzi cykloturistikou, miestnou ekonomikou a benefitom pre všetkých spomenul Juraj Flamiík v prednáške Moravské vinařské stezky – prínos cykloturistického produktu pre región.

Cykloturistický pohľad na cestovanie na bicykli predstavil Peter Jankovič v prednáške Karpatským oblúkom na bicykli.

Podobne aj ďalší cestovateľ Rastislav Cákoci prezentoval Expedičné cestovanie na bicykli . Poslednou, ale o to nemenej zaujímavou prednáškou bolo predstavenie – Certifikácie turistických služieb Vitajte, cyklisti! – Jána Roháča. Veríme, že podobných akcií bude v budúcnosti čoraz viac!



Fotky mesiaca:

■



FOTO:KOSICEDNES.SK

Prekážková dráha pre cyklistov v Košiciach v Čermeli?! To hádam nie!!

+



A niečo z Odense (Dánsko), kde vám novo postavený sčítač oznamuje:
Ďakujeme, že ste cyklista.... Zdroj: www.cycling-embassy.dk

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 3 Rok 2016 Ročník VII 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.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

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

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Čo sa stane, ak vybudujete nové cyklotrasy? Príklad z Londýna hádam nepotrebuje komentár...



citycyclists @citycyclists - 2h

2 brand new London cycle highways. Some ppl still think Londoners aren't using them & threaten to 'rip them up'. Hmm



Na budúce.....

Dajú sa zlepšovať podmienky v našich mestách pre cyklodopravu aj nízkonákladovo?



RFID a monitoring bicyklov?



Cyklodoprava v Brémach



V múzeu spoločnosti Telefonica v Madride venovanej histórii telefónov a iným komunikačným technológiám majú vystavený bicykel, ktorý slúžil pre zamestnanca, ktorý kontroloval telefónnu sieť v meste.

