

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej
doprave a udržateľnej mobilite

Číslo 1 Rok 2022 Ročník XIII ISSN 1338-0486



Írsko a Dánsko to myslia s podporou cyklodopravy vážne

Berlín plánuje referendum o meste bez aut

Lokality so smrteľnými nehodami na Slovensku

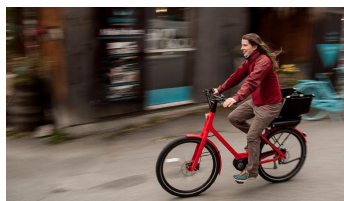
Ako vnímali uplynulý rok známe osobnosti cyklodopravy?

Vyberáme z obsahu

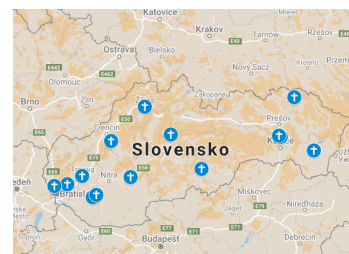
EÚ pripravila balík Zelená a udržateľná mobilita, str.18



Írsko to myslí vážne s
cyklodopravou, str. 4



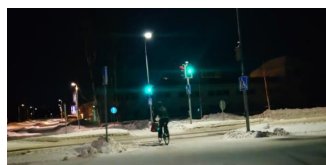
Dánska vláda vyhlásila rok 2022 za rok
cyklistiky, str.5



Lokality so smrteľnými nehodami
cyklistov v SR , str.11



Zmeny v britskom zákone o cestnej
premávke pre cyklistov, str.12



Oulu preferuje cyklistov na
priechodoch, str.23



V Berlíne bude referendum o meste bez aut,
str. 26



Zaujímavá, ale krátka výstava. Múzeum dopravy Bratislava

Pedál.

Trinášť Pánboh pri nás. Tak toľko rokov vám už prinášame náš časopis. Sme radi, že stále je čo zlepšovať a oproti dobe, keď sme začínali sa posun vo vnímaní cyklodopravy ako udržateľného spôsobu mobility posunul. Ale stále vidíme, že to nejde akosi prirodzene samo od seba, stále je nutné sa pripomínať. Ale veď od toho sme tu!:-)

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

MEMORANDUM O SPOLUPRÁCI K CYKLOCHODNÍKU DETUSEK JE PODPÍSANÉ



Memorandum o spolupráci a podpore budovania bezpečnej cyklistickej i turistickej infraštruktúry v obciach Bratislavského kraja spojilo obce Nová Dedinka, Tureň, Kráľová pri Senci a mesto Senec. Spolu sa púšťajú do projektu výstavby pokračovania cyklochodníka končiaceho v Novej Dedinke z obce Bernolákovo.

Nový úsek by mal byť vedený popri brehu Čiernej vody do Kráľovej pri Senci cez Tureň a Senec, s možnosťou potiahnuť trasu až k Včelárskej paseke. Z tohto spojenia vznikol aj názov projektu Cyklochodník Čierna voda – DeTuSeK.

Memorandum o spolupráci na projekte podpísali v piatok 21. januára 2022 v Novej Dedinke: starostka obce Nová Dedinka Zuzana Árvová, starosta obce Tureň Štefan Čermák a starosta obce Kráľová pri Senci Dušan Šebok. Na akte podpísania memoranda sa za mesto Senec zúčastnil viceprimátor Juraj Gubáni, ktorý priniesol primátorom Dušanom Badinským podpísané memorandum.

Plánovaná cyklotrasa by mala prepojiť po hrádzi rieky Čierna Voda Bratislavský a Trnavský kraj. Na území Trnavského kraja by cyklotrasa prechádzala obcami Pusté Úľany, Sládkovičovo, Veľké Úľany, Čierny Brod, Čierna Voda, Mostová a Tomášikovo, čo by prospelo nielen rozvoju cyklistickej dopravy, ale tiež rozvoju cestovného ruchu. Podporu tomuto projektu vyjadril podpisom aj župan TTSK Jozef Viskupič spolu s krajskou cyklokoordinátorkou Trnavského kraja Silviou Szokolovou.

Zdroj: senec.sk

NOVÉ CYKLOPRUHY V BRATISLAVE

Ostatný rok sa okrem iného vybudovali aj nové cyklopruhy v Bratislave. Vajnorská ulica v úseku medzi Trnavským mýtom a Bajkalskou má nové cyklopruhy pre cyklistov.



Zdroj: Cyklokoalícia

<https://youtu.be/tdwGTwLPKKA>

ÍRSKO TO MYSLÍ S CYKLODOPRAVOU VÁŽNE



PRIPRAVIL: MARIÁN GOGOLA

Zdroj: <https://www.ecf.com/news-and-events/news/ireland-plans-another-milestone-year-cycling>

Cieľom Írska je v roku 2022 pokračovať v dosahovaní veľkého pokroku v cyklistike s plánmi vybudovať veľkú cyklistickú sieť pre mestá, obce a dediny v celej krajine. Sieť je súčasťou klimatického akčného plánu krajiny na pomoc pri dosahovaní klimatických cieľov.

V decembri 2021 írsky vláda schválila podrobné plány rozvoja veľkej cyklistickej siete v celej krajine ako súčasť širšej stratégie na splnenie záväzkov v oblasti klímy. Sieť je zahrnutá v prílohe vládneho [klimatického akčného plánu](#), mnohostrannej stratégie na dosiahnutie environmentálnych ambícií v mnohých rôznych sektoroch.

Schválenie plánu je pokračovaním veľkých pokrokov v cyklistike v Írsku v roku 2021, kedy národný dopravný úrad krajiny venoval [240 miliónov EUR na cyklistickú a pešiu infraštruktúru](#).

Vďaka tomuto pôsobivému záväzku sa Írsko stalo prvým členským štátom EÚ, ktorý splnil odporúčanie Európskej cyklistickej federácie (ECF) investovať aspoň 10 % národného rozpočtu na dopravu do cyklistiky.

Opatrenia budú zahŕňať aktualizáciu [Národného cyklistického manuálu](#) NTA, zverejnenie národnej stratégie cyklistickej siete a vypracovanie plánov cyklistickej siete pre každý miestny orgán v krajine. To bude sprevádzané aj ďalším rozvojom a podporou ďalších projektov zelených ciest (chodníky vybudované na používanie výlučne pre cyklistov, chodcov a inú nemotorizovanú dopravu) v celom Írsku.

Klimatický akčný plán začleňuje každodennú cyklistiku hlbšie do verejnej politiky, nadväzuje na zverejnenie Programu pre vládu v júni 2020 s vlastnými ambicióznymi záväzkami pre investície do aktívneho cestovania,“ povedal Dr. Damien Ó Tuama, národný cyklistický koordinátor Člen ECF Cyclist.ie.

„Našou úlohou ako obhajcov je teraz sledovať pokrok pri implementácii plánu a brať vládu na zodpovednosť, ak zistíme akýkoľvek sklz.“

Írská vláda opísala klimatický akčný plán ako jasnú cestu k „zníženiu emisií, vytvoreniu čistejšieho a ekologickejšieho hospodárstva a spoločnosti a k ochrane pred ničivými následkami klimatických zmien“, pričom cyklistika je uznávaná ako fantastický spôsob podpory účasti verejnosti na dosahovaní klimatických cieľov.

Zistilo sa však aj to, že zvýšenie úrovne cyklistiky je možné dosiahnuť len prostredníctvom rozsiahleho zavedenia bezpečnej a vhodnej infraštruktúry, a preto je jedným z kľúčových cieľov plánu zabezpečiť, aby sa na írskych cestách vyčlenilo viac priestoru smerom k bicyklom.

Jedným z prvých krokov smerom k väčšej cyklistike v roku 2022 je finalizácia aktualizovanej verzie [Národnej cyklistickej príručky](#) zo strany NTA. Predchádzajúce verzie manuálu [boli kritizované](#) írskymi zástancami cyklistiky a politikmi za to, že obsahovali slabé rady týkajúce sa infraštruktúry, ako je napríklad implementácia takzvaných „pásov smrti“, ktoré nebezpečne prepletajú cyklistické pruhy a cestnú premávku.

Ako vieme, dobrá politika vedie k osvedčeným postupom a keďže sa tento rok vynakladá toľko investícií do cyklistickej infraštruktúry, je dôležité, aby aktualizovaná verzia príručky obsahovala lepšie usmernenia pre bezpečnú infraštruktúru a aby sa existujúce nebezpečné rady odstránili.

Climate Action Plan sa tiež zameriava na poskytovanie aktívnejších projektov cestovania vo vidieckych oblastiach mimo Dublinu, Greater Dublin Area (GDA) a regionálnych miest, pričom írská vláda žiada o schválenie plánovania štyroch projektov aktívneho cestovania v týchto oblastiach.

[Podľa Irish Times](#) je cyklistická sieť GDA už nastavená tak, že do roku 2025 dostane 500 km cyklistickej a pešej infraštruktúry, pričom štyri krajské mestá majú dostať spolu 275 km.

Okrem toho sa v celej krajine plánuje schváliť a rozvíjať niekoľko projektov zelenej cesty. Írske zelené cesty, z ktorých viaceré sú súčasťou [trasy EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route](#) od ECF, sa počas pandémie COVID-19 ukázali ako veľký úspech, pričom ich popularita výrazne vzrástla ako bezpečná a príjemná aktivita pre ľudí všetkých vekových kategórií. Rok 2021 bol pre írske zelené cesty pamätným rokom s vyčlenením 63,5 milióna EUR na program Greenway Ministerstva dopravy, čo je najvyššia suma, ktorá bola kedy vyčlenená na tento typ infraštruktúry.

Výraznejšie úsilie o zvýšenie bezpečnosti cyklistiky v mestských oblastiach má nadobudnúť účinnosť 1. februára 2022, kedy novelizovaná legislatíva zvýši fixné sankčné sadzby pre vodičov vozidiel, ktoré parkujú nelegálne na chodníkoch, cyklotrasách alebo v pruhoch pre autobusy.

Snahy, ako sú tieto, sú malými, ale dôležitými krokmi smerom k zmene kolektívneho myslenia, pokiaľ ide o to, ako sa ľudia pohybujú a žijú v mestských oblastiach. Nedávna správa [Hassella](#), medzinárodnej praxe v oblasti architektúry, dizajnu a urbanizmu, podrobne demonštruje, aký veľký potenciál majú írske mestské oblasti prijať kompaktnejšie a udržateľnejšie urbanistické návrhy, ako napríklad tie, ktoré sú založené na koncepte „15-minútového mesta“. Správa, ktorú si objednala spoločnosť [Irish Institutional Property](#), však tiež uznala, že existuje značný odpor verejnosti voči myšlienke kompaktného urbanistického plánovania. V tomto zmysle by bicykel, ktorý sa [už dobre etabloval](#) ako šampión mobility pre kompaktný mestský dizajn, mohol nielen vyvrátiť škody na životnom prostredí spôsobené dopravným sektorom, ale mohol by tiež pomôcť podnietiť kolektívne zmýšľanie írskej verejnosti v prospech udržateľnejšieho mestského plánovania prostredníctvom jeho nepopierateľných a ľahko rozpoznateľných spoločenských výhod.

ECF oceňuje prácu írskej vlády na zvýšení úrovne cyklistiky v krajine ako súčasť svojich širších plánov na riešenie klimatickej krízy.

Zdroj: ECF

DÁNSKA VLÁDA VYHLÁSILA ROK 2022 ZA ROK CYKLISTIKY A ČO NAŠA?



Ilustračný obrázok.

Dánska vláda vyhlásila rok 2022 za rok bicykla/cyklistiky. To si vyžaduje viac štátnych financií na cyklistickú infraštruktúru a kampane zamerané na nahradenie krátkych automobilových výletov výletmi na bicykli, školákov a oveľa viac. A nesmieme zabudnúť, že Tour de France štartuje v Dánsku.:-)

Napadá ma, a čo naša vláda? Či túto otázku som si mohol odpustiť, že?

A aký itinerár má dánske ministerstvo dopravy pre rok 2022?

január

- Spustenie Roka cyklistiky
- Otvára sa kolo prihlášok do mestského prieskumu

február

- Inaugurácia znalostného centra pre propagáciu bicyklov

marec

- 1. informačná kampaň na podporu cyklistiky

apríl

- 2. informačná kampaň na podporu cyklistiky

- Úsilie pracovať na Národných cyklotrasách
- Otvorenie pre nastavenia pre ocenenie „Cyklistická iniciatíva roka“
- 3. informačná kampaň na podporu cyklistiky

jún

- 3. jún je Medzinárodným dňom bicyklov OSN
- Realizujú sa prostriedky z mestského cyklobazénu
- Cyklistický vrchol v Kodani ako predohra pred Tour de France

júl

- 1-3. júla sa pobežia prvé tri etapy Tour de France v Dánsku

august

- 3. pokračuje informačná kampaň na podporu cyklistiky
- 4. informačná kampaň na podporu cyklistiky

september

- Dopravný deň s odovzdávaním ceny za „Cyklistickú iniciatívu roka“
- Národná cyklistická konferencia Dánskeho riaditeľstva ciest

október

- Realizácia finančných prostriedkov z cykloprieskumu zo Zmluvy o ekologickej prestavbe cestnej dopravy

november

- COP27 v Egypte

december

- bicyklovanie

zdroj: <https://www.trm.dk/temaer/cyklens-aar/cykel-artikler/kalender-for-cyklens-aar-2022/>

Aký bol uplynulý rok z pohľadu cyklodopravy?

Oslovili sme známe osobnosti, ktoré sa pohybujú v oblasti cyklodopravy s dvoma otázkami.

1. Čo vás v oblasti cyklodopravy uplynulý rok 2021 potešilo a sklamalo?

2. Čo očakávate od roka 2022?

Peter Klučka (národný cyklokoordinátor)

1. Schválenie novelizácie Zákona 8/2009, ktorý konečne začína vytvárať potrebné podmienky pre zvýšenie bezpečnosti cyklistov, ako štandardných účastníkov cestnej premávky.

Schválený 1,5 m odstup pri obchádzaní cyklistov autami vnímam symbolicky ako "Malý krok pre ľudstvo, ale veľký pre cyklistov"

Pripomínam, že novelizácia bola schválená 134 poslancami zo 135 prítomných, čo považujem za veľmi dobrý cyklosignal.

SKLAMALO v roku 2021:

Nepružný a administratívne značne náročný a komplikovaný systém čerpania finančných prostriedkov pre rozvoj cyklistickej dopravy z Fondov EK.

Konkrétne mám na mysli projekt "Interreg - Danube Cycle Plans"

2. OD ROKU 2022 očakávam:

Efektívne a zmysluplne čerpanie finančných prostriedkov z EU Fondov (POO + EŠIF), tak aby sa cyklistická doprava stala prirodzenou súčasťou verejných mestských priestorov v priamej nadväznosti na verejnú osobnú, predovšetkým železničnú dopravu.

Ján Roháč (Nadácia Ekopolis)

1. Potešili ma tri veci. Prvou je rastúci záujem samospráv o rozvoj cyklistickej infraštruktúry. Je pred nami ešte dlhá cesta, stále ide iba o záujem a konkrétnych krokov je málo, ale je vidieť, že vo viac a viac mestách je zasiate semienko snahy o rozvoj cyklodopravy ako súčasti dopravného systému. To považujem za perspektívne. Druhou potešiteľnou vecou je vyčlenenie 100 miliónov na cyklistickú infraštruktúru v Pláne obnovy a odolnosti. To spolu s predpokladanými zdrojmi v OP Slovensko vytvára slušný finančný základ pre rozbeh. No a v závere roka potešili niektoré zmeny v zákone 8/2009 o cestnej premávke, ktoré zjednodušia projektovanie bezpečných cyklistických komunikácií.

Sklamaním je prístup ministerstva dopravy k cyklistickej doprave. Napriek neustálým pekným slovám je tam táto téma na okraji záujmu. Snažili sme sa presvedčiť ministerstvo, že Plán obnovy je obrovskou šancou na takmer revolúciu v udržateľnej mestskej mobilitě na Slovensku. Bohužiaľ šanca ostala nevyužitá. Obávam sa, že ministerstvo skrátka nechápe význam cyklistickej dopravy v mestskom mobilitnom mixe. Robí iba technokratickú povinnú jazdu, teda prípravu konzervatívneho čerpania financií na cyklodopravu z Plánu obnovy. Na akékoľvek ďalšie moderné aktivity, ktoré by mohli byť v jeho právomoci, rezignovalo - na odborné vzdelávanie samosprávy, projektantov a urbanistov, získavanie dát o doprave, potrebných pre plánovanie, podporu bezpečnosti cestnej premávky primeranej 21. storočiu,

proces kvalitnej aktualizácie národnej cyklostratégie, kampane... Cyklovýzva na školské stojany je síce cenná, každé euro dobré a do detí obzvlášť, ale nie je to systémová vec. Čerešničkou na torte je postoj ministerstiev dopravy a životného prostredia, keď nezakročili proti požadovaniu nájomného pod cyklotrasami na štátnych pozemkoch v správe ŽSK a SVP. To je v priamom protiklade s proklamáciami štátnych predstaviteľov o znižovaní emisií a zlepšovanie zdravotného stavu obyvateľov a cynickým výsmechom programov Green Deal a Fit for 55, ktoré politici tak radi a často vypúšťajú z úst.

2. Neočakávam už pre istotu nič, iba “mírny pokrok v mezích zákona”.

Andrea Štulajterová (OCI BB)

1. Najviac ma potešila vyhlásená výzva MDV SR na budovanie cyklostanovišť pri školách a ešte viac ma potešil záujem škôl o túto výzvu. Sklamal ma prístup/nečinnosť MDV SR k Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky SR, ktorá je z roku 2013 a nutne potrebuje update, ku ktorému stále nedošlo, aj napriek tomu, že MDV SR má túto aktivitu naplánovanú v rámci medzinárodného projektu, na čo má aj finančné krytie už od r. 2020.

2. Očakávam nárast počtu zaregistrovaných samospráv, tímov a obyvateľov do kampane Do práce na bicykli 2022.

Tiež očakávam, že sa úspešne rozbehne budovanie cyklistickej infraštruktúry v mestách aj vďaka financiám z Plánu obnovy a odolnosti, kde majú samosprávy jedinečnú príležitosť získať financie bez potreby spolufinancovania.

Radovan Červienka (autorizovaný stav. Inžinier)

1. Veľmi ma potešil schválenie 1,5m odstup od vozidiel, ktorý začne platiť tento rok. No a to je všetko. No a sklamalo.

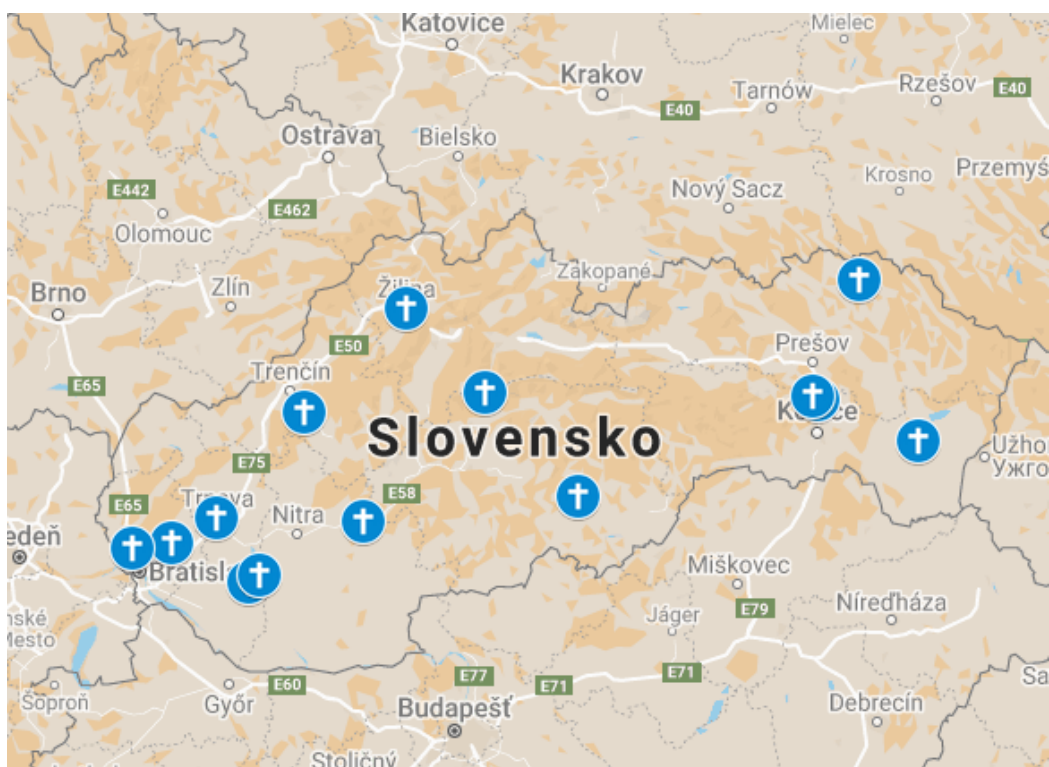
Dúfal som že sa budem mýliť keď som odpovedal na takúto podobnú otázku pred rokom a hovoril som o problémoch v tomto odvetví dopravy. Žiaľ nie.

Keďže v súčasnosti nie je riešený žiaden druh dopravy o sklamaní v neriešení cyklodopravy by som nehovoril, skôr už o frustrácii. Každý očakával od tejto vlády (a samotných ministerstiev) nejaké pozitívne kroky aj v tejto oblasti ale výsledok je presne taký ako je vedenie celého Slovenska. Mohol by som vymenovať množstvo príkladov čo sa robilo inak u nás ako vo svete, prečo sa to nerobilo keď sa to mohlo, či prečo sa to vlastne robilo .. atď. ale načo, všetci to vidíme keď sa bojíme ísť na bicykli na cestu. Ved' aj ten 1,5m odstup sa prijal až po smrti cyklistu a aj to poslaneckým návrhom.

2. Som veľmi skeptický v pozitívnom naštartovaní riešenia cyklistickej dopravy takže v tejto oblasti je možné očakávať len prehlbovanie problémov, či to už pre mestá pri riešení cyklistickej dopravy, pre projektantov pri ich navrhovaní alebo pre úradníkov pri ich schvaľovaní.

Lokality so smrteľnými nehodami cyklistov.

Nie sú to dáta, s ktorými by sme sa chválili, ale ich publikovanie môže nakopnúť prístup riešenia bezpečnosti cestnej premávky. Dáta nie sú úplne, ale začali sme so zberom týchto informácií na jednom mieste.



Link:

<https://www.cyklodoprava.sk/lokality-so-smrteľnymi-nehodami/>

ZMENY V BRITSKOM ZÁKONE O CESTNEJ PREMÁVKE ALEBO ČO BY SME SI MOHLI ZOBRAŤ AJ MY



Ilustračný obrázok: Independent

Pripravil: Marián Gogola

Vo Veľkej Británii novelizovali zákon o cestnej premávke, pričom niektoré ustanovenia idú v prospech cyklistov. Veru zopár zmien by sme mohli prevziať aj my.

Aké majú novinky?

Nová hierarchia účastníkov cestnej premávky

Nová hierarchia účastníkov cestnej premávky zabezpečuje, že tí, ktorí môžu spôsobiť najväčšie škody (predovšetkým motoristi), majú najväčšiu zodpovednosť za zníženie nebezpečenstva, ktoré môžu predstavovať pre ostatných. Toto sa mi páči najviac.

Na vrchole tejto hierarchie (ako najzraniteľnejší) sú ľudia, najmä deti, postihnutí a starší dospelí.

Preto osoba, ktorá jazdí na bicykli, preberá zodpovednosť za bezpečnosť chodcov.

Rovnakým spôsobom je vodič zodpovedný za tých, ktorí chodia, jazdia na kolesách, bicyklujú a jazdia na koni.

Otváranie dverí tzv. Dutch Reach

Zákon o cestnej premávke teraz radí ľuďom, aby pri vystupovaní z vozidla alebo pri otváraní dverí vozidla zvnútra používali metódu Dutch Reach.

Princíp znázorňuje nasledovný obrázok.



princíp otvárania dverí tzv. Dutch reach, zdroj: www.dutchreach.org

V praxi je [Dutch Reach](http://www.dutchreach.org) jednoducho spôsob otvárania dverí vozidla pomocou pravej ruky (vzdialenejšej ruky od dverí, ktoré chcete otvoriť), pričom sa natáčate telom a vidíte, či niečo prichádza spoza vozidla.

Táto akcia spôsobí, že sa osoba vo vozidle pozrie cez rameno a von z okna, aby skontrolovala ostatných účastníkov cestnej premávky v okolí.

Tento jednoduchý zvyk pomôže znížiť pravdepodobnosť nebezpečnej udalosti. Na druhej strane sa tým zníži riziko zranenia ľudí, ktorí chodia, jazdia na kolesách, bicyklujú, kolobežkujú a jazdia na motorke.

Ľudia, ktorí riadia a jazdia na motocykloch, majú dať prednosť na križovatkách ľuďom, ktorí jazdia na bicykli

V zákone o cestnej premávke bude teraz uvedené, že na križovatke by ľudia vo vozidlách, ktorí chcú odbočiť, nemali prechádzať cez ľudí, ktorí idú priamo vpred na bicykloch alebo koňoch (je to síce úsmevné, ale áno britský zákon o cestnej premávke pamätá aj na ľudí jazdiacich na koňoch).

To platí bez ohľadu na to, či je na mieste vybudovaný pruh pre cyklistov, alebo ak po ceste ide osoba.

Bezpečnejšie vzdialenosti pri predbiehaní ľudí na bicykli

Vodičom je teraz prikázané, aby pri predbiehaní ľudí na bicykli alebo na koni ponechali vzdialenosť minimálne 1,5 metra. A minimálne dva metre sú potrebné pri predbiehaní ľudí, ktorí idú po cestách bez chodníka.

Pri približovaní ku križovatke sa odporúča cyklistom zaujať tzv. primárnu pozíciu a síce jazdu v strede pruhu, tak aby ich ostatní účastníci videli a sami napríklad vedeli odbočiť.

Umožnenie jazdy vedľa seba.

Zákon umožňuje aj jazdu vedľa seba a v skupine a teda cyklisti môžu jazdiť dvaja vedľa seba a môže to byť bezpečnejšie, najmä vo väčších skupinách alebo pri sprevádzaní detí alebo menej skúsených jazdcov.“

Zákon tiež stanovuje minimálne priestorové požiadavky pre predbiehajúcich cyklistov, ale aj pre chodcov a jazdcov na koňoch. Ďalší nový prvok hovorí, že v pomalej premávke by vodiči mali umožniť prechod chodcom a cyklistom pred sebou.

Takže celkom zaujímavé zmeny, čo povieť?

zdroje:

<https://www.sustrans.org.uk/our-blog/news/2022/january/new-changes-to-the-highway-code/>

<https://www.theguardian.com/politics/2022/jan/24/common-myths-about-what-uk-highway-code-changes-will-mean?fbclid=IwAR3dgD7iusKNzrFOEywhHn6Omjy2tVoyB0CXPdSK5EU3x6rKWKgGEX6zld0>

PRVÝ LEARN TO CYCLE TRACK V ÍRSKU

Prvé tréningové ihrisko pre všetkých, ktorí sa chcú naučiť bicyklovať otvorili v írskom Dungarvane.



Zdroj:
<https://www.cyclingireland.ie/news-item/dungarvan-welcomes-irelands-first-outdoor-learn-to-cycle-track/>

V PRAHE MÁTE K ELEKTRICENKE AJ BIKESHARING ZADARMO



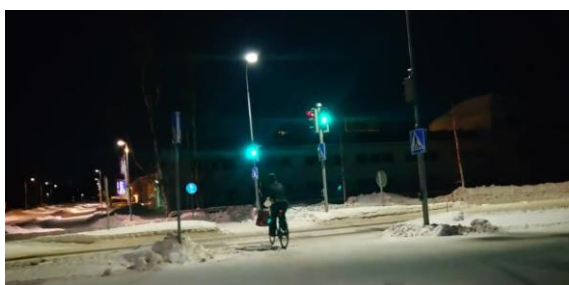
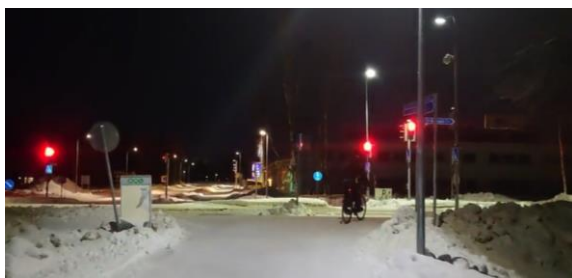
Pražská integrovaná doprava v rámci predplatenej dopravnej karty nazvanej Lítačka umožňuje predplatiteľom aj bezplatné používanie bikesharingu od spoločností Nextbike a Rekola. Túto službu zaviedla na jeseň minulého roka. Cestujúci MHD tak môžu na posledný kilometer použiť verejné bicykle pričom 15 minút majú zadarmo (môžu to využiť 4x za deň).

Niečo podobné ako napr. aj u nás v Košiciach.

Takto by mala fungovať prepojenosť udržateľných systémov v praxi.

zdroj: <https://pid.cz/prakticke-informace/sdilenakola/>

OULU PREFERUJE CYKLISTOV A CHODCOV NA PRIECHODOCH



Zdroj: Twitter Pekka Tahkola

Vo fínskom meste Oulu zaviedli skoro na všetkých semaforochoch senzory, ktoré detegujú cyklistov a chodcov a dávajú im zelenú.

Podobne aj holandskom meste s-Hertogenbosch vytvorili apku, ktorou cyklisti môžu ovplyvniť zelenú na semaforochoch na križovatkách.



Zdroj: Dutch cycling embassy

V PARÍŽI ZÁKAZ PREJAZDU AUTOMOBILMI NA ULICIACH SO ŠKOLAMI



Starostka Paríža Anne Hidalgo zakázala vstup autám na každej ulici v Paríži, kde je škola.



Foto: Anne Hidalgo a Cycling professor

PROVINCIA OVERIJSEL ZREKONŠTRUOVALA CYKLOCESTIČKU NA CYKLOULICU



Provinčná cesta N340 bola zrekonštruovaná s lepším využitím pre cyklistov. Na oboch stranách je paralelná cesta na oddelenie miestnej a (rýchlej) tranzitnej dopravy. Cyklistami môžu odteraz používať súbežnú cestu, ktorá sa zmenila na cyklistickú ulicu.

Twitter: [Sjors van Duren](#)

EURÓPSKA KOMISIA PREDSTAVILA BALÍK „EFEKTÍVNA A ZELENÁ MOBILITA“



Ešte minulý rok Európska komisia 14. decembra predstavila svoj balík „Efektívna a zelená mobilita“ s revidovanými legislatívnymi návrhmi o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a smernici o inteligentných dopravných systémoch (ITS) a oznámením o novej európskej mestskej mobilitě.

Európska cyklistická federácia (ECF), Cycling Industries Europe (CIE) a Konfederácia európskeho cyklistického priemyslu (CONEBI) vítajú tento balík, v neposlednom rade preto, že mnohé z navrhovaných opatrení uznávajú rastúcu politickú prioritu pripisovanú cyklistike na miestnej a národnej úrovni. a povýšil ich na prioritnú úroveň v celej Európskej únii, čo je výsledkom dvojročnej tvrdej práce a cieľeného presadzovania zo strany cyklistických organizácií.

Výkonný podpredseda Európskej komisie Frans Timmermans na tlačovej konferencii na predstavení balíka uviedol, že „nový rámec mestskej mobility podrobne špecifikuje, ako mestá zvýšia bezemisnú verejnú dopravu, zavedú viac a lepšiu infraštruktúru pre pešiu a cyklistickú dopravu a ekologickejšie autá“, pričom celý balík nastavuje európsku mobilitu „na cestu k udržateľnej budúcnosti“.

V balíku sa odzrkadľujú mnohé dlhoročné požiadavky cyklistických organizácií. Azda najvýznamnejšie je, že nový európsky rámec mestskej mobility uvádza, že „na národnej a miestnej úrovni by sa mala dať jasná priorita rozvoju verejnej dopravy, chôdze a cyklistiky, ako aj prepojených, zdieľaných služieb mobility“. Je to prvýkrát v histórii, čo Európska komisia uprednostňuje investície do týchto druhov dopravy ako chrbticu mestskej mobility.

Medzi prvky balíka, ktoré ECF, CIE a CONEBI vítajú najmä:

celkové uprednostnenie rozvoja cyklistiky, chôdze, verejnej dopravy a služieb zdieľanej mobility v mestskej mobilitě

výzva pre mestá, aby náležite riešili cyklistiku v politikách mestskej mobility „na všetkých úrovniach riadenia a financovania, plánovania dopravy, zvyšovania informovanosti, pridelenia priestoru, bezpečnostných predpisov a primeranej infraštruktúry“

návrh požadovať, aby mestské uzly TEN-T prijali plány udržateľnej a mestskej mobility (SUMP), ktoré slúžia aj na zvýšenie úrovne cyklistickej dopravy

výzva, aby nariadenie o TEN-T lepšie integrovalo aktívne druhy dopravy do siete a zachovalo kontinuitu a dostupnosť cyklistickej infraštruktúry
uznanie potreby urýchliť nasadenie nákladných bicyklov a elektrobicyklov pre mestskú logistiku a dodávky na poslednú míľu, najmä ako neoddeliteľnú súčasť plánov udržateľnej mestskej logistiky (SULP)
uznanie, že e-bicykle a e-cargo bicykle ako „najrýchlejšie rastúci segment e-mobility v Európe“ prispievajú nielen k nárastu počtu a dĺžky cyklistických výletov, ale aj k silnej priemyselnej vedúcej pozícii Európy. cyklistický priemysel
výzva na zabezpečenie lepšej integrácie medzi verejnou dopravou na jednej strane a službami zdieľanej mobility a aktívnou mobilitou na strane druhej
výzva, aby sa cyklistom a chodcom poskytol dostatočný priestor na ceste, a to aj prostredníctvom bezpečnej a oddelenej infraštruktúry
plánuje spustiť program zberu údajov o mestskej mobilite pre harmonizované ukazovatele vrátane podielu na spôsoboch dopravy
že revidovaná smernica o IDS má rozšírený rozsah, ktorý si vyžaduje bezproblémovú multimodalitu využívajúcu najefektívnejší spôsob dopravy pre každý úsek cesty, čo je cieľ, ktorý môže cyklistika dosiahnuť.

zdroj: <https://www.ecf.com/news-and-events/news/commission-strongest-commitment-cycling-organisations-react>

V BERLÍNE BUDE REFERENDUM O MESTE BEZ AUT



Pripravil: Marián Gogola

Malo by byť vnútorné mesto Berlína do značnej miery oslobodené od individuálnej automobilovej dopravy? O tom je referendum (<https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/>), ktoré má tento rok prebehnúť v Berlíne. A nejde pritom o nejakú malú uličku, týka sa to totiž oblasti Berlína veľkej asi ako Manhattan.

A prečo sa rozhodli vypísať na túto tému referendum? Obyvatelia Berlína chcú totiž skutočne udržateľné mesto.

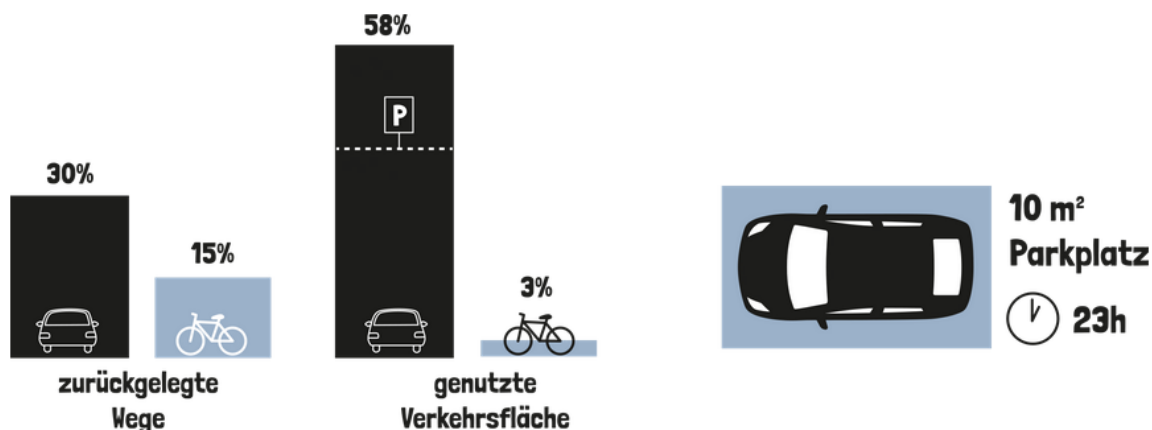
A udržateľné mesto potrebuje oveľa viac priestoru pre chodcov, cyklistov a silnú verejnú dopravu.

Centrum Berlína so zníženým počtom áut zaistíuje:

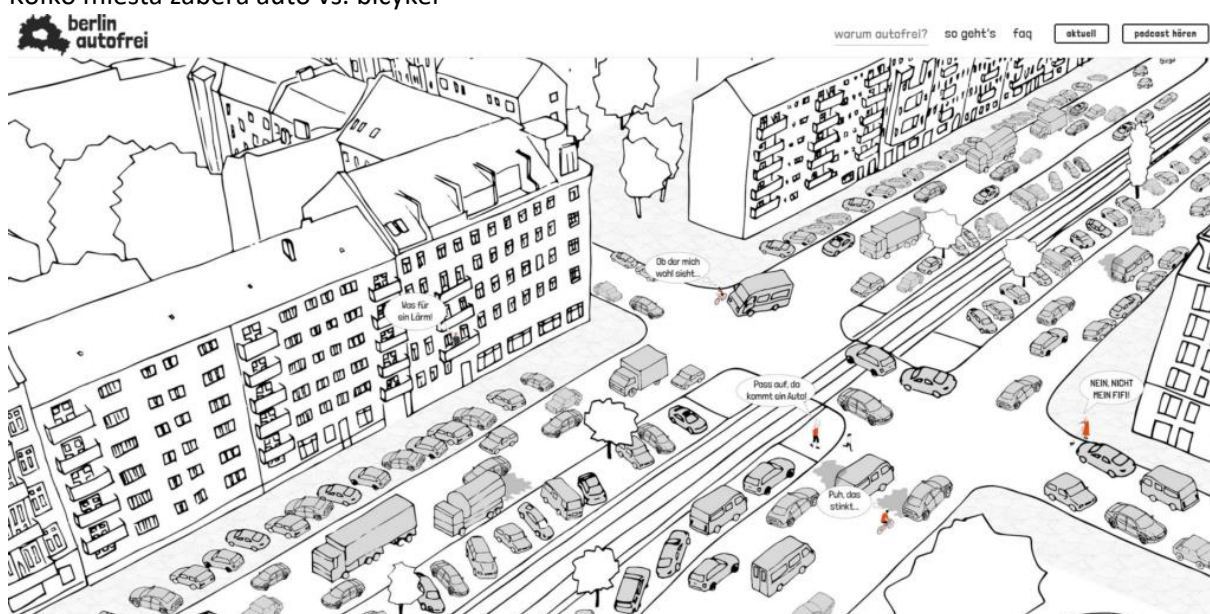
- vyššiu kvalitu života
- zdravší život
- viac priestoru pre každého
- viac bezpečnosti v uliciach Berlína
- ochrana klímy

Elektrická mobilita nedokáže totiž vyriešiť dopravné problémy v našich mestách. Pretože aj elektromobil je stále auto so všetkými problémami.

Autá tak zaberať neefektívnym spôsobom verejný priestor.



Kolko miesta zaberá auto vs. bicykel



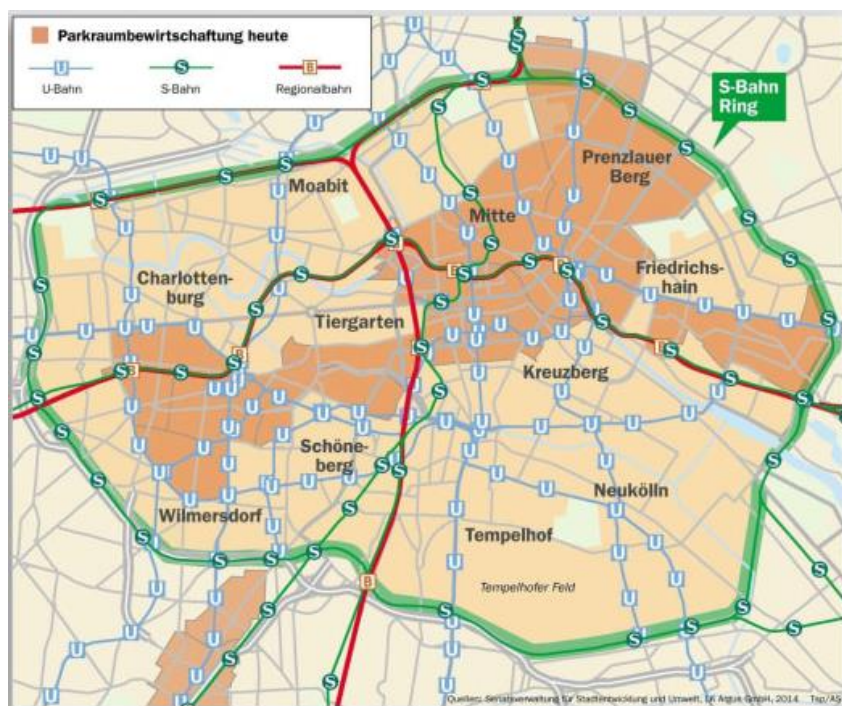
V súčasnosti je mesto zahltené autami

Ak všetko pôjde podľa očakávaní, podpisy na referendum sa budú zbierať tento rok, povedal pre Berliner Zeitung Manuel Wiemann z berlínskeho referendového tímu bez áut.

„Predpokladáme, že zber podpisov sa začne v lete 2022 a môže byť ukončený do začiatku zimy.“ Text plánovaného berlínskeho krajinského zákona, o ktorom sa má hlasovať, sa však bude od prvej verzie líšiť o jeden.

Berlín úplne bez áut? Nie je to celkom tak. „Nevyhnutné jazdy budú samozrejme možné aj naďalej, napríklad pre autobusy, obchodnú a doručovaciu dopravu, hasičov či osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu,“ zdôraznila iniciatíva. Používanie súkromných áut sa však musí obmedziť.

Pôvodne navrhovaný zákon stanovoval, že v rámci okruhu S-Bahn by malo byť povolených dvanásť a neskôr šesť súkromných jazd za rok za predpokladu, že bude uvedený jeden z dvoch dôvodov. Ide buď o „prepravu ťažkého alebo objemného tovaru“, alebo o „dovolenkové či rekreačné cesty do destinácie mimo zóny s obmedzením pre autá“, čo verejná doprava neumožňuje.



Oblasť, ktorá by mala byť bez aut tzv. autofrei

“Dostali sme na to množstvo tipov a návrhov,” uviedol Manuel Wiemann. „Vzali sme to ako príležitosť odstrániť z návrhu obmedzenie na určité cestovné dôvody. Je pravda, že v rámci plánovanej oblasti s obmedzeným počtom áut je povolený len určitý počet jazd súkromným autom. Ale podľa novej verzie by na takéto cesty neboli potrebné žiadne špeciálne dôvody.“ Pôvodne mal odbor vnútra a športu v Senáte preveriť, či je návrh zákona ústavný do 5. januára 2022. Z dôvodu zmeny sa termín posunul o dva mesiace na 7. marca.

„Predpokladáme, že zmena uľahčí správe vnútra určovanie ústavnosti pripravovaného zákona,“ povedal hovorca. Potom bude mať Snemovňa reprezentantov štyri mesiace na to, aby rozhodla, či prijme podstatné ustanovenia zákona. Ak to parlament odmietne (čo sa dá očakávať), iniciatíva má tri mesiace na prípravu referenda. Na vyzbieranie podpisov majú aktivisti štyri mesiace. Najmenej sedem percent oprávnených voliť do Snemovne reprezentantov v Berlíne musí vstúpiť do zoznamov s platnými podpismi, spolu je to okolo 175 000 ľudí.

V prvej fáze plebiscitu sa pod žiadosť o uskutočnenie referenda vyzbieralo 50 333 podpisov. “Pritom bolo potrebných len 20 000 platných hlasov,” vysvetlil Wiemann. Takže vidieť, že obyvatelia majú záujem o takéto riešenia. No neviem ako by to dopadlo u nás:-)

zdroje:

<https://epaper.berliner-zeitung.de/article/7e3efe0232c7a138e8b8a8faf46e51a8db176afbd01a55c83147a9f291bbadb0>

<https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/>

+



30 miest v Holandsku sa dohodlo , že v roku 2025 umožní do svojich centier miest zásobovanie iba bez emisnými vozidlami, zdroj: [Harman Idema](#)

-



Od začiatku roka 2022, už 4 usmrtení cyklisti. 😞 Foto: Facebook Polícia SR

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave a udržateľnej mobilitě

Číslo 1 Rok 2022 Ročník XIII 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. Neprešlo jazykovou úpravou. Uzávierka čísla 10. V mesiaci.



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Je to neziskový projekt OZ MULICA.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk



Údržba cyklotrás a ciest s bicyklom 😊

Zdroj: Vintagepedaler Instagram