

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave
a udržiateľnej mobilitě

Číslo 1 Rok 2024 Ročník XV ISSN 1338-0486



Európska deklarácia o cyklistickej doprave

**QECIO nástroj na kvantifikáciu
cykloinfraštruktúry**

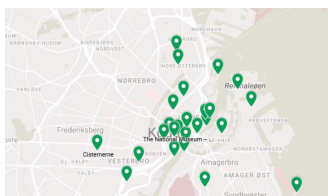
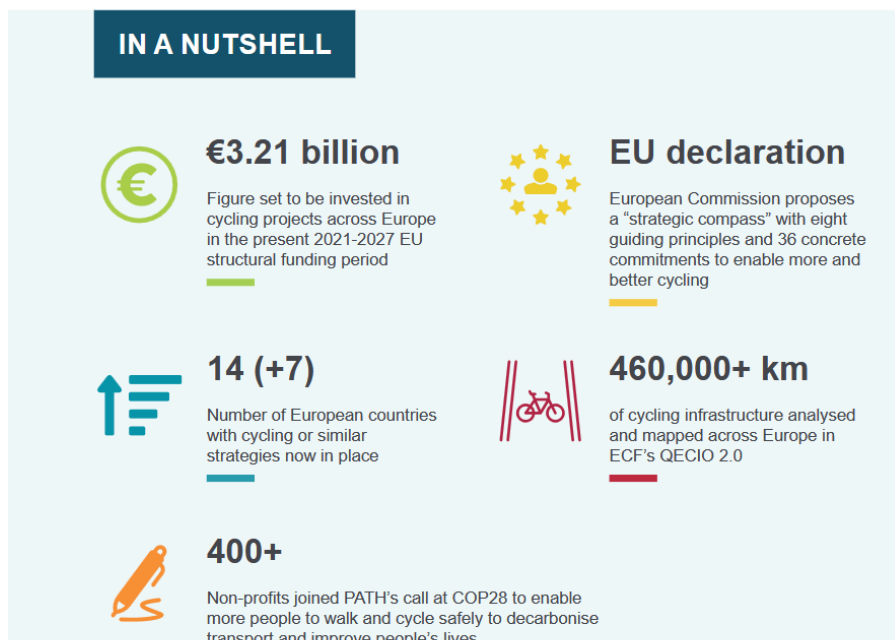
**Holandsko upravilo normu na šírku
cyklotrás**

Cyklokonferencia Košice

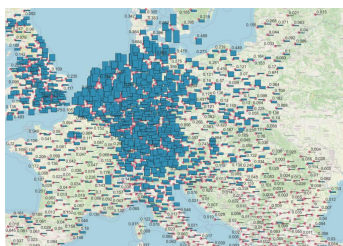


Vyberáme z obsahu

Zaujímavý ECF report: https://www.ecf.com/media/resources/2024/ECF_Annual_Report_2023.pdf



Kodaň odmeňuje ekologických turistov, str. 5



QECIO nástroj na kvantifikáciu cyklo dopravy, str.5



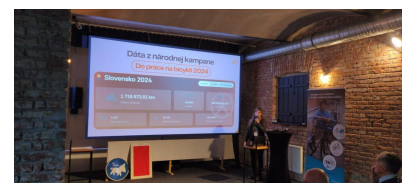
Európska deklarácia o cyklo doprave, str.11



Nemecko upravuje zákon o cestnej premávke aby bol viac priateľský k cyklistom, str.14

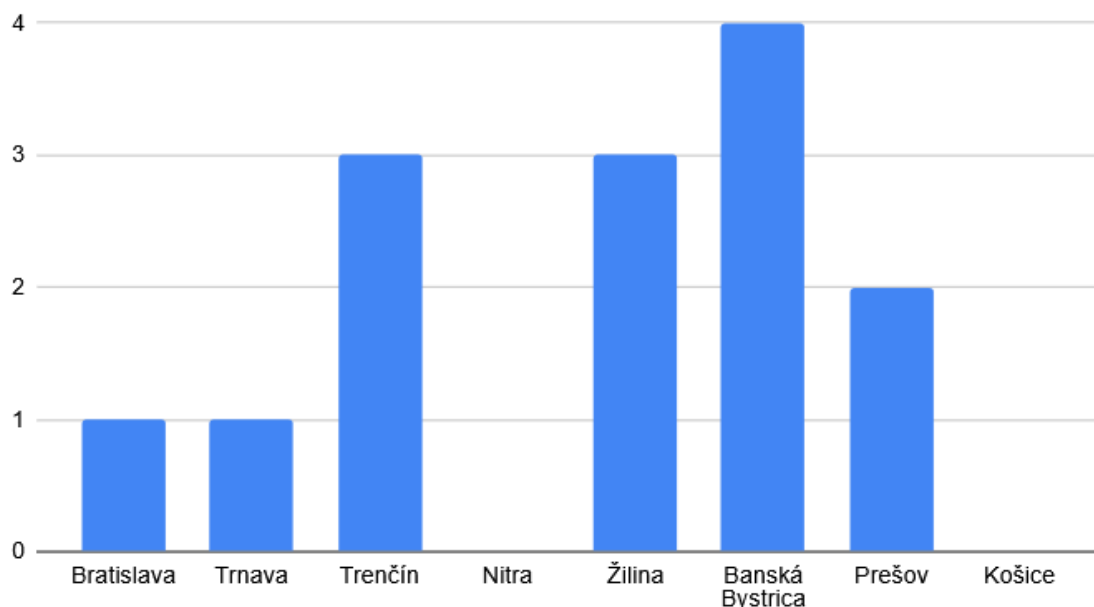


Prvá cykloulica holandského typu vo Viedni, str. 19



Konferencia cyklistická doprava v Košiciach, str. 28

Smrteľné nehody cyklistov v krajoch za rok 2023



Minulý rok bolo v premávke usmrtených 14 cyklistov (zdroj [Ministerstvo vnútra SR](#)). Oproti roku 2022 je to síce pokles z 22 na 14. Ak sa pozrieme na vývoj štatistiky za jednotlivé roky, vidíme, že nejedná sa o nejaký trend, ale tie hodnoty "skáču" medzi rokmi. Len za tento rok sa už blížime k číslu 14, tak sme zvedaví na štatistiky za rok 2024.

Z celkového počtu DN bolo až 75 % v meste, takže ešte máme čo doháňať, čo sa týka bezpečnosti premávky v mestách. Samozrejme platí to aj pre extravilán.

Najviac DN bolo v októbri a spomedzi dní v týždni bol najhorší piatok (1069 DN).

Pedál.

Nestíhačka. Tento rok sme nerobili jednotlivé čísla, lebo sa nestíhalo, za čo sa ospravedľujeme. Z tohto dôvodu vám prinášame stručný priebeh výberu správ za rok. Pravdepodobne od nového roka prejdeme na formát štvrtročníka.

Veríme, že nám zostanete verní)

Prijemné čítanie

Marián Gogola/Redakcia

30 ŽELEZNIČNÝCH STANÍC V HOLANDSKU PONÚKA SERVIS BICYKLOV.

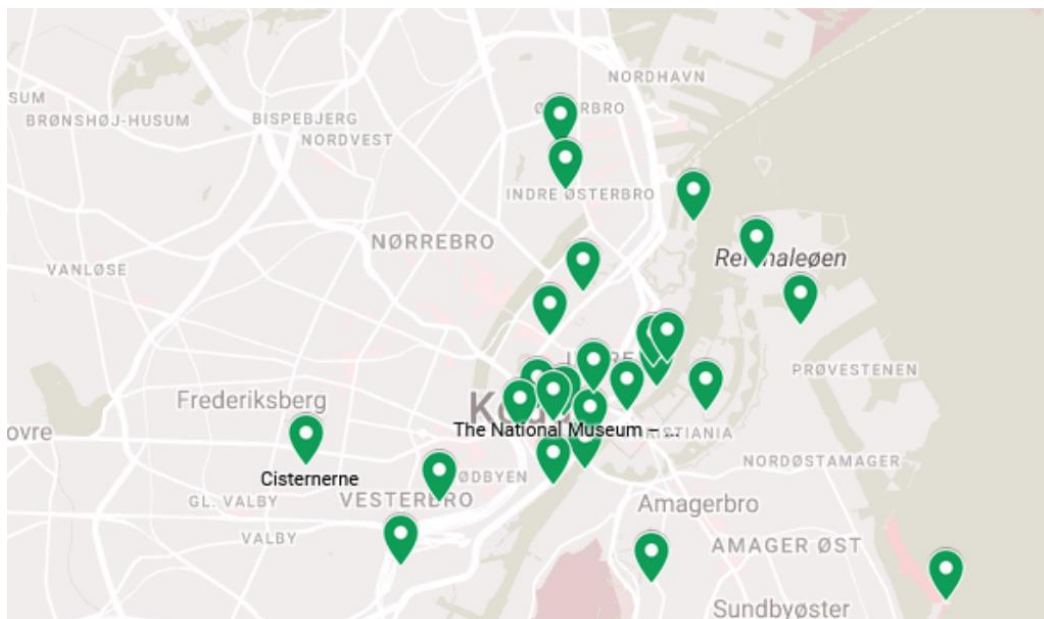
Nie je to nič zvláštne, keďže kombináciu bicykel + vlak používa cca. 40% dochádzajúcich do práce vlakom. Cyklisti tak nemusia hľadať servis bicykla niekde v meste, ale môžu si ho dať spraviť priamo na stanici. Samotná služba sa nazýva Fiets (bicykel) & Service. 30 je tých, čo ich prevádzkuje priamo NS (Holandské železnice), ale sú aj stanice so súkromnými prevádzkovateľmi.

Servis sa poskytuje na nasledovných staniciach:

- [Alkmaar](#)
- [Almere Centrum – Landdrostdreef](#)
- [Amersfoort Centraal – Centrumzijde](#)
- [Amsterdam Amstel](#)
- [Amsterdam Centraal – Stationsplein](#)
- [Amsterdam Centraal – Stationsplein Oost](#)
- [Amsterdam Centraal – IJzijde West](#)
- [Amsterdam Zuid – Zuidplein](#)
- [Apeldoorn](#)
- [Arnhem – Centrumzijde](#)
- [Assen](#)
- [Breda – Belcrum](#)
- [Den Haag Centraal – Stichthage](#)
- [Delft](#)
- [Den Bosch](#)
- [Deventer](#)
- [Driebergen-Zeist](#)
- [Ede-Wageningen – Zuidzijde](#)
- [Eindhoven Centraal – Zuidzijde](#)
- [Groningen](#)
- [Harderwijk](#)
- [Hilversum](#)
- [Leeuwarden](#)
- [Leiden Centraal – LUMC](#)
- [Leiden Centraal – Centrumzijde](#)
- [Nijmegen](#)
- [Maastricht](#)
- [Rotterdam](#)
- [Tilburg – Zuidzijde \(south side\)](#)
- [Utrecht Centraal – Jaarbeursplein](#)
- [Utrecht Centraal – Stationsplein](#)
- [Zutphen](#)
- [Zwolle – Stationsplein](#)



KODAN CHCE ODMEŇOVAŤ TURISTOV, KTORÍ SA SPRÁVAJÚ UDRŽATEĽNE.



Zvoliť si vlak namiesto lietadla, používať vlastné poháre alebo šálky, cestovať MHD alebo bicyklom, namiesto auta. prípadne môžu pomôcť očistiť verejné miesta od odpadkov.

Aj takto chce dánska metropola prilákať a presvedčiť turistov, aby sa správali ekologicky a udržateľne vo vzťahu ku klíme a turizmu.

Fungovať to má od 15.7 do 11. augusta.

Vytvorila zaujímavý benefit program [Copenpay](https://www.visitcopenhagen.com/copenpay), kde si tie odmeny môžu vymeniť za drink, kávu zadarmo, alebo si môžu zalyžovať na umelom svahu, prípadne si zdarma požičať kajak. Takisto môžu získať zadarmo vstup do múzea. Celkovo môžu využiť 24 atrakcií.

Ide o teda iný prístup, oproti mestám, ktoré napríklad bojujú zákazmi a zvýšenými poplatkami proti turistom (napr. Barcelona, Benátky a pod.)

zdroj:

<https://www.visitcopenhagen.com/copenpay>



QECIO ZAUJÍMAVÝ NÁSTROJ NA KVANTIFIKÁCIU CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY Z OPENSTREETMAP

Ak by ste chceli porovnať cyklistickú infraštruktúru v niektorých krajinách Európy alebo sveta, nemáte veľa možnosti na výber. V prípade možno jednotlivých miest to taký problém nebude, ale problém bude pri porovnaní krajín z hľadiska dostupných priestorových dát.

Budete musieť prelúskat' mapy, štatistiky jednotlivých miest alebo použiť čiastkové zdroje, ktoré sú k dispozícii.

Vďaka nadšencom a prispievateľom do Openstreetmap (OSM) existuje možnosť analýzy dát priamo v týchto otvorených mapách.

Nie však každý vie pracovať s GISom, preto predstavujeme zaujímavý projekt QECIO, v súčasnosti verzia 2.1.(QECIO 2.1: Kvantifikácia európskej cyklistickej infraštruktúry pomocou OpenStreetMap).

Jeho cieľom je kvantifikácia cyklistickej infraštruktúry ako súčasť priestorových dát.

Dostupné údaje si následne môžete stiahnuť z jednej databázy, čo môže mnohým ušetriť čas. Autori urobili vlastnú klasifikáciu, ktorá je ale celkom zaujímavá.

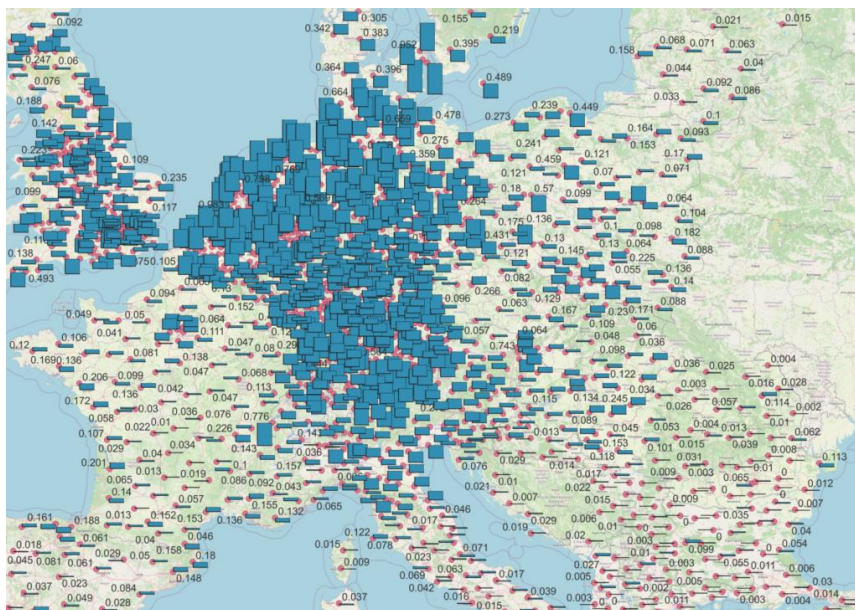
Treba však dodať, že zadané údaje sú k určitému dátumu a nevieme úplne 100 % povedať, že zodpovedajú skutočnému stavu. Vieme sa spoliehať na zodpovednosť prispievateľov do OSM.

V prípade Slovenska Ministerstvo dopravy síce zbiera výkazy od miest, ale nemáme ucelenú databázu cyklistickej infraštruktúry aj v dostupných priestorových dátach.

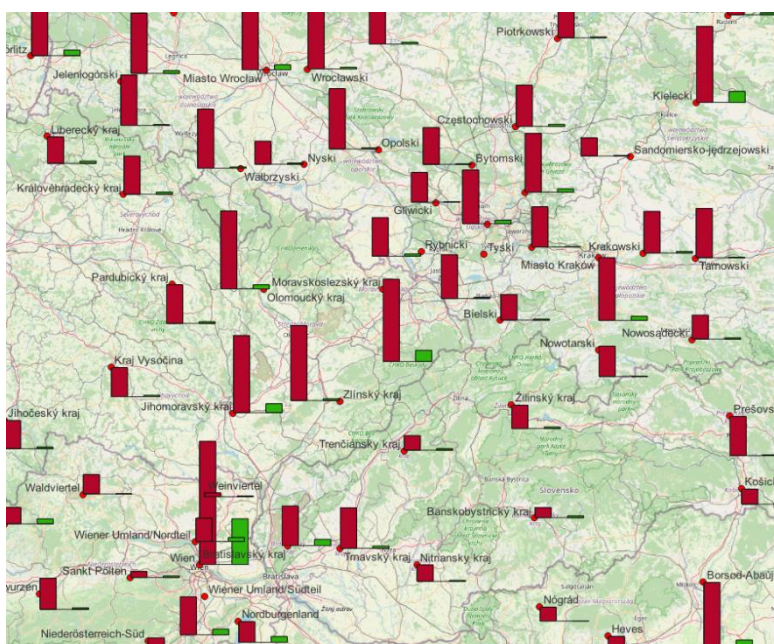
Treba dodať, že výstup údaje agreguje na úrovni veľkých miest a krajov/regiónov. Nevykreslí vám, ale samotné cyklotrasy.

Na zobrazenie dát môžete použiť napr. ARCGIS alebo QGIS. Štatistiku spracujete v klasickom exceli alebo jemu podobných aplikáciách.

Pozn. Tu je možné vidieť výstup v QGIS.



Porovnanie krajín s podielom cykloinfraštruktúry k celkovej dĺžke cestnej siete.



Druhý obrázok znázorňuje dĺžku cyklocestičiek (červená) a cyklopruhov (zelená).

zdroj a dáta:

<https://european-cyclists-federation.github.io/download.html>

HOLANDSKO UPRAVILO ŠÍRKU CYKLOPRUHU Z 200 NA 230 CM.

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 75	230	230	230
75 - 150	230	230	250
150-250	230	250	270
250-350 *)	230	270	290
350-500	230	270	330

Na jar 2022 CROW-Fietsberaad aktualizoval [národné odporúčania](#) (iba v holandčine) pre šírku pruhu pre cyklistov. Dôvodov na aktualizáciu bolo niekoľko. „Staré“ odporúčania boli založené na štúdiách z 80. a 90. rokov. Používanie cyklistických pruhov sa odvtedy dramaticky zmenilo. Napr., že mopedy boli vykázané z cyklocestičiek na cesty s autami (pozn. ich regulácia je v kompetencii samospráv, pre mopedy s rýchlosťou do 25 km/h platí, že môžu používať cyklocestičky). A naopak na cyklocestičkách sa objavili všetky druhy nových vozidiel, ako sú nákladné bicykle, elektrické bicykle a rýchlostné bicykle.

Zároveň sa za posledných niekoľko desaťročí výrazne zvýšil počet cyklistov na mnohých cyklotrasách. V mnohých ohľadoch je nárast používania bicyklov pozitívnym vývojom. Dodatočné zhlukovanie v kombinácii so zvýšením priemerného veku však viedlo aj k prudkému nárastu vážnych obetí.

Význam šírky cyklistického pruhu

Šírka chodníka je podľa štúdií uvedených v kapitole 3 jedným z najdôležitejších dizajnových aspektov cyklistických pruhov. Šírka je hlavným determinantom bezpečnosti na cestách a pôžitku z bicyklovania. Na širších cyklistických pruhoch majú cyklisti viac priestoru na vyhýbanie sa ostatným účastníkom cestnej premávky a je menej pravdepodobné, že narazia do ramena. Spoločná niť v konzultovaných štúdiách je jasná: čím užšia je cyklotrasa, tým vyššie sú bezpečnostné riziká. Efekt je obzvlášť veľký pri jednosmerných cyklotrasách. Globálne platí, že pri jednosmerných cyklotrasách o 10 percent väčšia šírka znižuje počet kolízií o 13 percent.

Prieskumy tiež ukazujú, že šírka cyklotrasy môže mať zásadný vplyv na názor cyklistov na cyklotrasu. Platí to najmä pre frekventované cyklistické cestičky s mnohými rozdielmi v rýchlosti (mopedy, športoví cyklisti) a s množstvom protismernej premávky. V blízkosti

budúcnosti bude šírka pravdepodobne ešte dôležitejšia. Rast používania bicyklov a väčšia rozmanitosť nových (elektrických) vozidiel kladie vyššie nároky na cyklistické chodníky.

Viac ako šírka

Aj keď sa v tomto článku rieši hlavne šírka cyklopruhu/cestičky, ani zďaleka to nie je jediný aspekt, ktorý určuje kvalitu cyklopruhu. Medzi ďalšie dizajnové aspekty patrí typ povrchovej úpravy a atraktivita okolia. Úzky nespevnený chodník lesom bude mnohými rekreačnými cyklistami hodnotený vyššie ako široká asfaltová cyklocestička popri frekventovanej okresnej ceste. Ale aj na tejto nespevnenej ceste sa mnohým cyklistom pokazí zábava z bicyklovania, ak musia často vchádzať na krajinu kvôli množstvu protiidúcich vozidiel.

Aktualizácia odporúčaní

V kapitole 2 autori uvádzajú tabuľky aktualizovaných odporúčaní. Rozdiely od „starých“ odporúčaní sú obmedzené. Najdôležitejšou zmenou je, že sa zväčšila minimálna šírka z 200 na 230 centimetrov pre jednosmernú cyklocestičku alebo cyklopruh.

Pozn. redakcie: Platí to iba v prípade, že na danej cyklocestičke nemajú povolenú jazdu používatelia mopeda s rýchlosťou do 25 km/h. Ak by tam bol podiel mopedistov 4 % šírka sa rozširuje na 270 cm, 8 % podiel mopedistov zapríčiní rozšírenie na 290 cm.

Rôzne štúdie totiž ukazujú, že najväčšie zvýšenie bezpečnosti možno dosiahnuť na najužších cyklotrasách.

Napriek obmedzeným zmenám sa výrazne zvyšuje percento cyklotrás v mestských oblastiach, ktoré nevyhovujú odporúčaniam. Od viac ako 40 percent so „starými“ odporúčaniami až po takmer 60 percent s novými. Tieto čísla však tiež ukazujú, že uplatňovanie „starých“ odporúčaní už ponechalo veľa požiadaviek. Dôsledné uplatňovanie odporúčaní, či už starých alebo nových, už môže výrazne prispieť k bezpečnosti a komfortu.

Autori odporúčaní si uvedomujú, že nie všetky cyklotrasy je možné riešiť súčasne. To je dôvod, prečo vyvinuli „Nástroj šírky pre cyklistické chodníky“, ktorý môže pomôcť správcovi ciest s určením priorít. Nariadenie je možné použiť aj v situáciách, ktoré sa odchyľujú, ako je napríklad prítomnosť mnohých športových cyklistov alebo nákladných bicyklov. V skutočnosti sa tabuľky s odporúčaniami vzťahujú na priemerné situácie.

Zdôvodnenie odporúčaní

Kapitola 3 popisuje, ako boli rôzne štúdie prevedené do koherentného systému na určenie požadovanej šírky cyklistickej trasy. Systematika má dva piliere:

- Minimálna šírka potrebná pre dvoch cyklistov na bezpečnú a pohodlnú jazdu vedľa seba bez ohľadu na intenzitu. Táto minimálna šírka je stanovená na 230 centimetrov.
- Maximálny počet neprijemných a nebezpečných „stretnutí“ s ostatnými užívateľmi cyklotrasy. To silne koreluje s intenzitami, ale aj so šírkou vozidla a rozdielmi v smere a rýchlosti. Výskum ukazuje, že existuje silný vzťah medzi počtom „stretnutí“ a hodnotením šírky cyklistov. Kritériom zvoleným pre odporúčanie preto bolo, aby priemerná známka za správu bola vyššia ako 7,4.

Pri určovaní požadovanej šírky je vždy potrebné zvážiť, ktoré z dvoch kritérií je dôležitejšie. Ako pomôcku autori vyvinuli systém označovania šírky cyklistických pruhov. Je to podobné ako pri energetických štítkoch elektrických spotrebičov. Štítok šírky A je dokonalý, štítok šírky F je príliš úzky. Pre odporúčania je východiskovým bodom označenie šírky B. Štítok šírky cyklistického chodníka sa dá pomerne jednoducho určiť pomocou „[Nástroja šírky pre cyklistické chodníky](#)“.

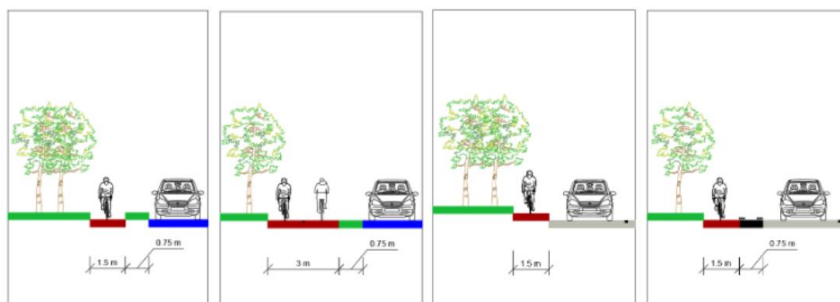
A čo Slovensko a jeho normy a štandardy?

Spracovateľom noriem upravujúce navrhovanie miestnych ciest boli zaslané pripomienky, ktoré mali za cieľ upraviť odporúčanú šírku jednosmernej cestičky z 1,5 m na 2 metre, pričom sme argumentovali jednak novými možnosťami používania napríklad elektrobicyklov, nákladných bicyklov ako aj možnosti bezpečne obiehať v jednom smere (napr. ak by obiehal nákladný bicykel iný nákladný bicykel). Žiaľ pripomienky sa nezobrali do úvahy.

Napr. aj v Kodani upravili štandard pre jednosmernú cyklocestičku na 220 cm už vyše pred 10 rokmi.

zdroj:<https://dutchcycling.nl/knowledge/blogs-by-experts/crow-updates-bike-lane-width-recommendations/>

NOVÉ NORMY A PREDPISY TÝKAJÚCE SA AJ CYKLISTICKEJ DOPRAVY



Obrázok 18 – Základné rozmery potrebné pri segregácii cyklistickej dopravy od automobilovej

Z hľadiska projektovania cestnej infraštruktúry máme k dispozícii nové normy a technické predpisy. Cyklistov bude najmä zaujímať norma 73 6110 týkajúca sa [miestnych ciest](#) (kedysi miestnych komunikácií).

Napriek niektorým novým veciam, ktoré sú nové, napríklad nákladný bicykel, sú v týchto predpisoch viaceré nedostatky, ktoré sa týkajú cyklistickej dopravy. Výhrady máme aj napríklad k terminológii, ktorá ešte viac zneprehľadní súčasný stav.

Cyklistická doprava sa inšpirovala iba na základe zväčša nemeckých a amerických predpisov, absentuje inšpirácia z holandskej metodiky navrhovania pre cyklistickú dopravu (CROW).

Každopádne očakávali sme viac.

Viac informácií:

<https://www.ssc.sk/sk/technicke-predpisy-rezortu/zoznam-tp.ssc>

EURÓPSKE INŠTITÚCIE PODPÍSALI EURÓPSKU DEKLARÁCIU O CYKLISTICKEJ DOPRAVE



Európska rada, Komisia a Parlament 2.4.2024 podpísali Európsku deklaráciu o cyklickej doprave, čím oficiálne prijali prvú medziinštitucionálnu cyklistickú politiku na európskej úrovni. Neformálne stretnutie ministrov dopravy EÚ, ktoré zorganizovalo belgické predsedníctvo Rady Európskej únie, bolo podkladom pre podpis.

Európska deklarácia o cyklickej doprave, ktorá je doteraz najambicióznejšou iniciatívou EÚ v oblasti cyklickej dopravy, uznáva cyklistickú dopravu za plnohodnotný druh dopravy. Táto prelomová deklarácia s ôsmimi základnými zásadami a 36 záväzkami opisuje cyklistickú dopravu ako jednu z “najudržateľnejších, najdostupnejších a najinkluzívnejších, najlacnejších a najzdravších foriem dopravy a rekreácie a jej kľúčový význam pre európsku spoločnosť a hospodárstvo”.

Henk Swarttouw, predseda ECF, povedal: “Európska deklarácia o cyklickej doprave sa zapíše do histórie ako monumentálny míľnik rozvoja cyklickej dopravy v Európe. Táto medziinštitucionálna deklarácia zaväzuje všetky európske inštitúcie, aby podporovali a posilňovali politiky zamerané na rozšírenie cyklickej dopravy a postavili ju na rovnakú úroveň ako ostatné druhy dopravy. Sme hrdí na to, že sme spolu s našimi členmi a partnermi z odvetvia zohrali rozhodujúcu úlohu pri presadzovaní tejto deklarácie.”

Jill Warrenová, generálna riaditeľka ECF, povedala: “Dnes oslavujeme prijatie Európskej deklarácie o cyklickej doprave ako skutočne historický úspech. Táto deklarácia má potenciál uvoľniť výhody cyklistiky pre milióny európskych občanov a odráža mnohé z dlhodobých požiadaviek ECF v oblasti propagácie a politiky. Keďže cyklistická doprava bola povýšená na strategickú prioritu, sme pripravení podporiť inštitúcie pri využívaní jej plného potenciálu ako zdravého a udržateľného dopravného prostriedku.”

Prijatie európskej deklarácie o cyklistickej doprave nasleduje po sérii politických záväzkov na vysokej úrovni v oblasti cyklistickej dopravy vrátane záväzku bývalého výkonného podpredsedu Európskej komisie Fransa Timmermansa z roku 2023, uznesenia Európskeho parlamentu o cyklistickej doprave, deklarácie o cyklistickej doprave pod vedením členských štátov a oznámenia návrhu deklarácie o cyklistickej doprave komisárkou EÚ pre dopravu Adinou Văleanovou na podujatí Dni mestskej mobility EÚ v Seville v októbri minulého roka. Začiatkom tohto roka Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu drvivou väčšinou hlasoval za prijatie európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave.

Prijatie Európskej deklarácie o cyklistickej doprave je odrazom intenzívnej spolupráce občianskej spoločnosti, cyklistického priemyslu a vládnych inštitúcií. ECF ako jediný celoeurópsky hlas občianskej spoločnosti v oblasti cyklistiky spolu so svojimi partnermi z odvetvia Cycling Industries Europe a Konfederáciou európskeho cyklistického priemyslu (CONEBI) dlhodobo presadzovali jednotnú politiku v oblasti cyklistiky na európskej úrovni a stáli na čele na každom kroku.

Prijatie tohto vyhlásenia stanovuje plán ďalších koordinovaných opatrení na podporu cyklistiky ako udržateľného a inkluzívneho spôsobu dopravy pre všetkých európskych občanov. ECF teraz naliehavo vyzýva inštitúcie, aby zachovali svoj prístup založený na spolupráci a konzultáciách s cieľom zabezpečiť úspešnú implementáciu zásad a záväzkov, ktoré deklarácia obsahuje. Spolu s našimi členmi a širšími zainteresovanými stranami sme pripravení plne podporiť jej účinnú implementáciu.

Na slávnostnom podpise v bruselskom Palais d'Egmont sa v mene ECF zúčastnili generálna riaditeľka Jill Warrenová a riaditeľ pre politiku a rozvoj Philip Amaral. Tony Grimaldi, predseda CIE, predniesol v mene odvetvia hlavný prejav ministrom dopravy: “Na rozvoj cyklistickej dopravy v Európe nie je dôvod čakať. Je to obojstranne výhodné – prechod na mobilitu, vytváranie pracovných miest, hospodársky rast, podpora miestnych podnikov – všetko je dostupné teraz, všetko je cenovo dostupné teraz. Rozvíjajme európsky cyklistický priemysel na svetovej úrovni a dajme impulz európskemu líderstvu!”

Henk Swarttouw, predseda ECF, povedal: “Európska deklarácia o cyklistickej doprave sa zapíše do histórie ako monumentálny míľnik rozvoja cyklistickej dopravy v Európe. Táto medziinštitucionálna deklarácia zaväzuje všetky európske inštitúcie, aby podporovali a posilňovali politiky zamerané na rozšírenie cyklistickej dopravy a postavili ju na rovnakú úroveň ako ostatné druhy dopravy. Sme hrdí na to, že sme spolu s našimi členmi a partnermi z odvetvia zohrali rozhodujúcu úlohu pri presadzovaní tejto deklarácie.”

Jill Warrenová, generálna riaditeľka ECF, povedala: “Dnes oslavujeme prijatie Európskej deklarácie o cyklistickej doprave ako skutočne historický úspech. Táto deklarácia má potenciál uvoľniť výhody cyklistiky pre milióny európskych občanov a odráža mnohé z dlhodobých požiadaviek ECF v oblasti propagácie a politiky. Keďže cyklistická doprava bola povýšená na strategickú prioritu, sme pripravení podporiť inštitúcie pri využívaní jej plného potenciálu ako zdravého a udržateľného dopravného prostriedku.”

Prijatie európskej deklarácie o cyklistickej doprave nasleduje po sérii politických záväzkov na vysokej úrovni v oblasti cyklistickej dopravy vrátane záväzku bývalého výkonného podpredsedu Európskej komisie Fransa Timmermansa z roku 2023, uznesenia Európskeho parlamentu o cyklistickej doprave, deklarácie o cyklistickej doprave pod vedením členských štátov a oznámenia návrhu deklarácie o cyklistickej doprave komisárkou EÚ pre dopravu

Adinou Văleanovou na podujatí Dni mestskej mobility EÚ v Seville v októbri minulého roka. Začiatkom tohto roka Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu drvivou väčšinou hlasoval za prijatie európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave.

Prijatie Európskej deklarácie o cyklistickej doprave je odrazom intenzívnej spolupráce občianskej spoločnosti, cyklistického priemyslu a vládnych inštitúcií. ECF ako jediný celoeurópsky hlas občianskej spoločnosti v oblasti cyklistiky spolu so svojimi partnermi z odvetvia Cycling Industries Europe a Konfederáciou európskeho cyklistického priemyslu (CONEBI) dlhodobo presadzovali jednotnú politiku v oblasti cyklistiky na európskej úrovni a stáli na čele na každom kroku.

Prijatie tohto vyhlásenia predstavuje plán pre ďalšie koordinované kroky na podporu cyklistiky ako udržateľného a inkluzívneho spôsobu dopravy pre všetkých európskych občanov. ECF teraz vyzýva inštitúcie, aby zachovali svoj prístup založený na spolupráci a konzultáciách s cieľom zabezpečiť úspešné vykonávanie zásad a záväzkov, ktoré deklarácia obsahuje. Spolu s našimi členmi a širšími zainteresovanými stranami sme pripravení plne podporiť jej účinnú implementáciu.

Na slávnostnom podpise v bruselskom Palais d’Egmont sa v mene ECF zúčastnili generálna riaditeľka Jill Warrenová a riaditeľ pre politiku a rozvoj Philip Amaral. Tony Grimaldi, predseda CIE, predniesol v mene odvetvia hlavný prejav ministrom dopravy: “Na rozvoj cyklistickej dopravy v Európe nie je dôvod čakať. Je to obojstranne výhodné – prechod na mobilitu, vytváranie pracovných miest, hospodársky rast, podpora miestnych podnikov – všetko je dostupné teraz, všetko je cenovo dostupné teraz. Rozvíjajme európsky cyklistický priemysel na svetovej úrovni a dajme impulz európskemu líderstvu!”

Erhard Büchel, prezident CONEBI, k prijatiu uviedol: “Schválenie tohto vyhlásenia zo strany EÚ je silným signálom o uprednostňovaní cyklistickej dopravy a jej uznaní za kľúčový prvok udržateľnej mobility. Väčšie využívanie cyklistickej dopravy znamená skutočne aj viac kvalitných miestnych pracovných miest a jej úloha je prospešná aj pre hospodárstvo EÚ – prispieva k cieľom súčasnej a budúcej priemyselnej stratégie EÚ.”

S blížiacimi sa voľbami do Európskeho parlamentu v roku 2024 vyzýva manifest ECF “Presuňme rýchlostné stupne pre Európu” kandidátov na poslancov Európskeho parlamentu, aby sa v nadchádzajúcom politickom období zaviazali podporovať cyklistickú dopravu a urobiť z nej demokratický, cenovo dostupný a spoľahlivý dopravný prostriedok pre ľudí na všetkých úrovniach príjmov. Prijatie Európskeho vyhlásenia o cyklistickej doprave predstavuje pre poslancov EP jedinečnú príležitosť zabezpečiť, aby sa cyklistická doprava stala jednou z hlavných politických priorít EÚ. Manifest obsahuje šesť konkrétnych opatrení, ktoré môžu poslanci EP prijať, aby zabezpečili, že občania budú môcť priamo využívať cyklistickú dopravu.

Európska deklarácia o cyklistickej doprave bude tiež kľúčovou témou diskusie na hlavnej konferencii ECF Velo-city, ktorá sa uskutoční 18. – 21. júna 2024 v belgickom Gente. Na konferencii sa zúčastní 1 500 delegátov z miest a národných vlád, advokátov, akademikov a zástupcov priemyslu z viac ako 60 krajín a jej súčasťou bude plenárne zasadnutie, na ktorom vystúpia zástupcovia EÚ a národných ministerstiev, ktorí budú diskutovať a podelia sa o svoje názory na význam a implementáciu deklarácie.

Uvidíme, ako sa k tomu postaví náš rezort dopravy ako aj vláda, lebo v programovom vyhlásení cyklodopravu podporovať chcú.

zdroj: [A historic milestone for cycling: European Institutions officially adopt joint European Declaration on Cycling | ECF](#)

NEMECKO UPRAVUJE ZÁKON O CESTNEJ PREMÁVKE, ABY BOL VIAC PRIATEĽSKÝ K CYKLISTOM



Nemecká vláda a parlament (Bundestag a Bundesrat) schválili novelu zákona o cestnej premávke (StVG). Reforma vytvára nové príležitosti na to, aby mestá a dediny boli priateľské k bicyklom.

Základný rozdiel je ten, že mestám a obciam bude umožnené, aby okrem plynulosti a bezpečnosti premávky zohľadňovali aj ciele ochrany klímy a životného prostredia, zdravia a rozvoja miest a tak rozvíjali sieť cyklotrás.

Novela StVG bola schválená 14. júna po tom, čo bola pôvodne prekvapivo zamietnutá v novembri 2023. Po niekoľkých mesiacoch rokovaní došlo ku kompromisu a bol kontaktovaný mediačný výbor.

Novelou išlo v podstate o ukotvenie cieľov ochrany klímy, zdravia a rozvoja miest do zákona s cieľom dať obciam väčší priestor, napríklad zriadiť cyklistické pruhy, pruhy pre autobusy a priechody pre chodcov. Taktiež, ale dostanú viac flexibility pri zriaďovaní rezidentských parkovacích miest. Zjednodušiť by sa malo aj usporiadanie rozsiahlych rýchlostných limitov Tempo 30.

Totožto, aj keď niektoré technické prvky bolo možné zriaďovať, častokrát im v tom bránili nezmyselné byrokratické prekážky, ktoré sa teraz odstránili a mestá získali voľnejšie ruky.

Cykloinfraštruktúra sa tak stane nielen teoretickým opatrením, ktoré pomáha pri riešení klímy, ale aj praktickým a politicky zdôvodniteľným opatrením, o ktoré sa môžu samosprávy oprieť. To znamená, že kým v minulosti sa budovali cyklotrasy v snahe zlepšiť podmienky pre cyklistov, teraz dostanú politický rozmer k tomu, aby sa lepšie plnili ciele, ktoré si Nemecko ale i Európa stanovili v ochrane klímy. To by mohla byť aj inšpirácia pre Slovensko.

Zaujímavý postoj k novele má nemecký cykloklub ADFC, ktorý požaduje ešte väčšie zlepšenia:

ADFC požaduje zrušenie požiadavky na zdôvodnenie zriaďovania cyklotrás. Cyklotrasy by mali mať prednosť aj pred parkovacími miestami pre vozidlá. 30 km/h by mala byť štandardná rýchlosť v mestských oblastiach, 50 km/h by mala byť výnimkou. Predpisy musia byť zosúladené s víziou nula a musia poskytovať usmernenia pre prechod na iný druh dopravy, ako je to už vopred sformulované v predpisoch „E Klima 2022“.

Viac: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvg-reform-2197452>

VÁŽSKA CYKLOTRASA PREPOJÍ TRENČIANSKY A ŽILINSKÝ KRAJ



Žilinská župa má už tento rok začať s budovaním úseku Kotešová – Bytča – Mikšová o dĺžke 9 km. V bytčianskej mestskej časti Mikšová, kde sa nachádza hranica ŽSK a Trenčianskeho samosprávneho kraja (TSK), sa má napojiť už na jestvujúci úsek cyklotrasy. Ten trenčianska župa zrealizovala len nedávno. Realizáciou cyklotrasy sa prepojí mesto Bytča s Považskou Bystricou. Cyklisti tadiaľ už jazdia aj dnes, no svoju jazdu končia v poli, respektíve pokračujú po nespevnených cestách. Po dobudovaní tohto úseku budú môcť plynule pokračovať do Kotešovej a následovne na Hričovskú priehradu.

Cyklotrasa bude vedená popri toku Hričovského kanála a bude prechádzať cez viacero katastrálnych území: Mikšová, Hvozdnica, Predmier, Malá Bytča, Veľká Bytča, Hliník nad Váhom a Kotešová. Celková dĺžka vybudovanej a vyznačenej Vážskej cyklotrasy medzi hranicou ŽSK/TSK a Kotešovou bude dokopy 12 km. Okrem 9 km úplne novej asfaltovej cyklotrasy budú ďalšie 3 km vedené z Bytče do Kotešovej po účelových cestách. Následne tiež kraj pripravuje projekt prepojenia cyklotrasy od priehradného múra v Hornom Hričove, cez Divinku až po cyklomost v Považskom Chlmci.

Súčasťou projektu v tomto úseku je aj vybudovanie dvoch mimoúrovňových podjazdov na frekventovaných cestách (I/10 v Bytči a II/507 v Kotešovej). Pôjde o finančne náročnú záležitosť, ale cyklisti ju rozhodne ocenia. Bezbariérový sa totiž dostanú popod mosty popod spomínané mosty. Ďalšou technickou špecialitou cyklotrasy bude cyklomost podobný tomu v Považskom Chlmci, hoci bude menší. Povedie ponad derivačný kanál Váhu pri obci Hvozdnica.

„Právoplatné stavebné povolenie na tento úsek bolo vydané v decembri minulého roka a k samotnej realizácii by malo dôjsť na jeseň. Ak sa verejné obstarávanie dobre podarí,

chceme v období októbra – decembra tohto roka odovzdať stavenisko budúcemu zhotoviteľovi. Ten by mal na realizáciu mať zhruba 18 mesiacov,“ spresňuje Peter Mráz, vedúci oddelenia cyklodopravy a dopravných stavieb ŽSK. Na jar 2026 by sa už mohli po cyklotrase previezť prví cyklisti.

Valašsko – Považsko – Kysucký cyklookruh

Erika Jurinová, predsedníčka ŽSK: „Vážska cyklomagistrála je najdôležitejšia cyklocesta v našom kraji s nadregionálnym významom. Realizáciou úseku z Kotešovej cez Bytču k hraniciam s Trenčianskym samosprávnym krajom prepojíme nielen dva kraje, ale aj dve okresné mestá Bytču a Považskú Bystricu, ale bo dobudovaní krátkeho 3 kilometrového úseku v Považskom Chlmcí aj Považskú Bystricu so Žilinou. Z pohľadu cestovného ruchu je rovnako významné prepojenie na sieť cyklotrás na českej strane. Na obidvoch stranách hranice sa nachádza veľké množstvo kultúrnych pamiatok a prírodných zaujímavostí, ktoré takto viac sprístupníme širokej verejnosti.“

Český partner, obec Prostřední Bečva vybuduje 2,2 km novú cyklotrasu, 7 km dopravného značenia z obce aj nový 5,4 km dlhý turisticko – náučný chodník pre peších smerujúcich k vrchu Pustevny, smerom na Pustevny, ktoré sú známe unikátnymi stavbami slovenského architekta Dušana Jurkoviča. Ich prepojením s Vážskou cyklomagistrálou vznikne výnimočný 120 km dlhý horský Valašsko-Považsko-Kysucký cyklookruh. Trasa bude vedená po existujúcej sieti cykloturistických trás, na menej frekventovaných cestách III. triedy, miestnych komunikáciách a lesných cestách. Na ňom bude cyklista navigovaný prostredníctvom QR kódov na smerovníkoch k 20 TOP atraktivitám regiónu, po 10 na každej strane. Na Slovenskej strane sú to: Považský hrad, Súľovské skaly, Podchod pod Vážskym kanálom v Bytči, Sobášny palác v Bytči, Popperovo mauzóleum – židovský cintorín v Hliníku nad Váhom, Jazerá Kotešová (VD Hričov, VD Mikšová), Žilina pamiatky – Burianova veža, Hrad Budatín, Rozhládňa Štiavnik, Hrebeňovka Javorníkov. Pohorie Javorníkov má hraničný hrebeň SR/ČR s vyznačenou červenou cykloturistickou trasou v úseku Kohútka – Kasárne. Na túto cyklotrasu vedú z našej budovanej infraštruktúry viaceré cykloturistické trasy, na ktoré sa napája existujúca sieť cyklotrás v ČR.

Najväčší cezhraničný projekt

Pridanou hodnotou bude prepojenie cyklookruhu s existujúcimi vetvami trasy Cyrilometodskej cesty, ktorá spája územie 6 krajov v rámci slovensko-českého pohraničia turistickými a cykloturistickými trasami a získala medzinárodný štatút pútnickej trasy.

Súčasťou projektu budú aj prvky sprievodnej cyklistickej infraštruktúry na celej trase okruhu – qr pointy, cyklosmerovníky, obrázkové motivačné cyklotabulky. Príbudnú aj nabíjacie stanice a cyklosčítače, z ktorých dáta budú slúžiť na vytipovanie nových možností na dobudovanie a rozširovanie cyklotrás. Monitorovať budú nielen cyklistov (na SK), ale aj peších príp. on-line korčuliarov (v ČR). Na cyklookruhu budú umiestnené kreslené mapy so zaujímavosťami v súvislosti s okruhom.

Tento cyklookruh je najväčším cezhraničným projekt realizovaný v ŽSK.

zdroj: ZSK

LONDÝN PRIDAL 10 NOVÝCH CYKLOCESTÍČIEK NA PODPORU CYKLODOPRAVY



Odbor dopravy mesta Londýn Transport for London (TfL) pridal 35 km nových cyklotrás, čím sa cyklistická sieť hlavného mesta rozšírila na 390 km a podporila sa bezpečnejšia a inkluzívnejšia cyklistika pre všetkých Londýňčanov.

Pridanie 35 km do londýnskej cyklistickej siete, ktorá sa rozšírila z 90 km v roku 2016 na 390 km v júni 2024. Cieľom týchto vysokokvalitných trás je urobiť cyklistiku bezpečnejšou a dostupnejšou pre Londýňčanov bez ohľadu na zázemie a schopnosti, čím podporujú väčšiu rozmanitosť v cyklistike.

Nové cyklotrasy zahŕňajú:

Folkestone Gardens do New Cross a Greenwich do Lewishamu

Stratford do Woodgrange Park: 3 km spojenie na Cycleway 2 (Aldgate to Stratford) cez Newham

Cyklotrasa 51 – Burnt Oak to Colindale: Barnetova prvá cyklotrasa spájajúca dve centrá miest

Cycleway 60 – Chingford do Walthamstow cez Ainslie Wood: Pripája sa k Cycleway 24 a sieti Waltham Forest

Cyklotrasa 61 – Chingford do Walthamstow cez Highams Park: Spája Waltham Forest Cycleways z Chingfordu do Walthamstow

Cyklotrasa 8 – Lambeth Bridge do Battersea: Modernizovaná 3 km trasa pozdĺž Chelsea Embankment a Grosvenor Road

Cycleway 40 – Ealing to Greenford a Ealing to Brentford: Dve nové spojenia pridávajú 10 km a spájajú sa s Cycleway 9

Hanwell – Greenford: 3 km spojenie z Uxbridge Road do Greenfordu, napojenie na Cycleway 40.

TfL napreduje vo vonkajšom Londýne po dokončení Cycleway 4 (London Bridge to Greenwich) v marci. Plánujú sa ďalšie rozšírenia, vrátane dvoch veľkých cyklotrás: Cycleway 9 (Hammersmith do Brentfordu) a Cycleway 23 (Dalston do Lea Bridge), pričom obe majú byť dokončené koncom roka 2024. Nedávne údaje o bezpečnosti naznačujú 5,7 % pokles zranení na bicykli od roku 2022 do 2023, s nárastom denných cyklotrás o 6,3 %.

Londýnsky komisár pre pešiu turistiku a cyklistiku Will Norman povedal: „Rozšírenie londýnskej siete cyklotrás je kľúčom k tomu, aby si viac Londýňčanov mohlo vybrať bicykel ako spôsob dopravy na kratšie cesty. Týchto desať nových trás spája komunity v oblastiach vrátane Stratfordu, New Cross, Barnetu, Walthamstow a Ealingu a podporí Londýňčanov bez ohľadu na zázemie a schopnosti bezpečne bicyklovať, zatiaľ čo starosta buduje spravodlivejší, bezpečnejší, zelenší Londýn pre všetkých.

Aktualizovaný Cyklistický akčný plán 2 od TfL podčiarkuje zásadnú úlohu cyklistiky pri vytváraní zelenšieho a modernejšieho mesta, ktorého cieľom je rozšíriť príťažlivosť cyklistiky pre nedostatočne zastúpené skupiny odstránením prekážok a zabezpečením dostupnosti zdravotných a ekonomických výhod cyklistiky pre všetkých Londýňčanov.

zdroj: <https://www.intelligenttransport.com/transport-news/183668/tfl-launches-10-new-cycleways-boost-safe-cycling-london/>

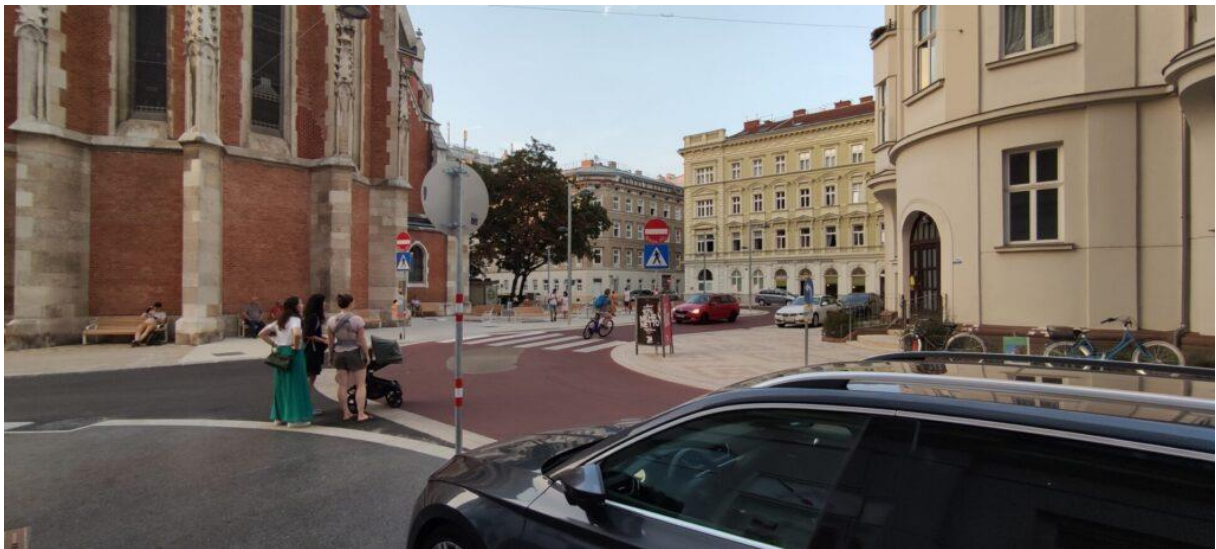
PRVÁ CYKLOULICA HOLANDSKÉHO TYPU VO VIEDNI

Foto a text: Foto: M.Gogola



Po novom už nemusíme vo Viedni obdivovať iba pamiatky, ale môžeme si pozrieť a pokojne sa na vlastnej koži pobicyklovať po novej cykloulici.

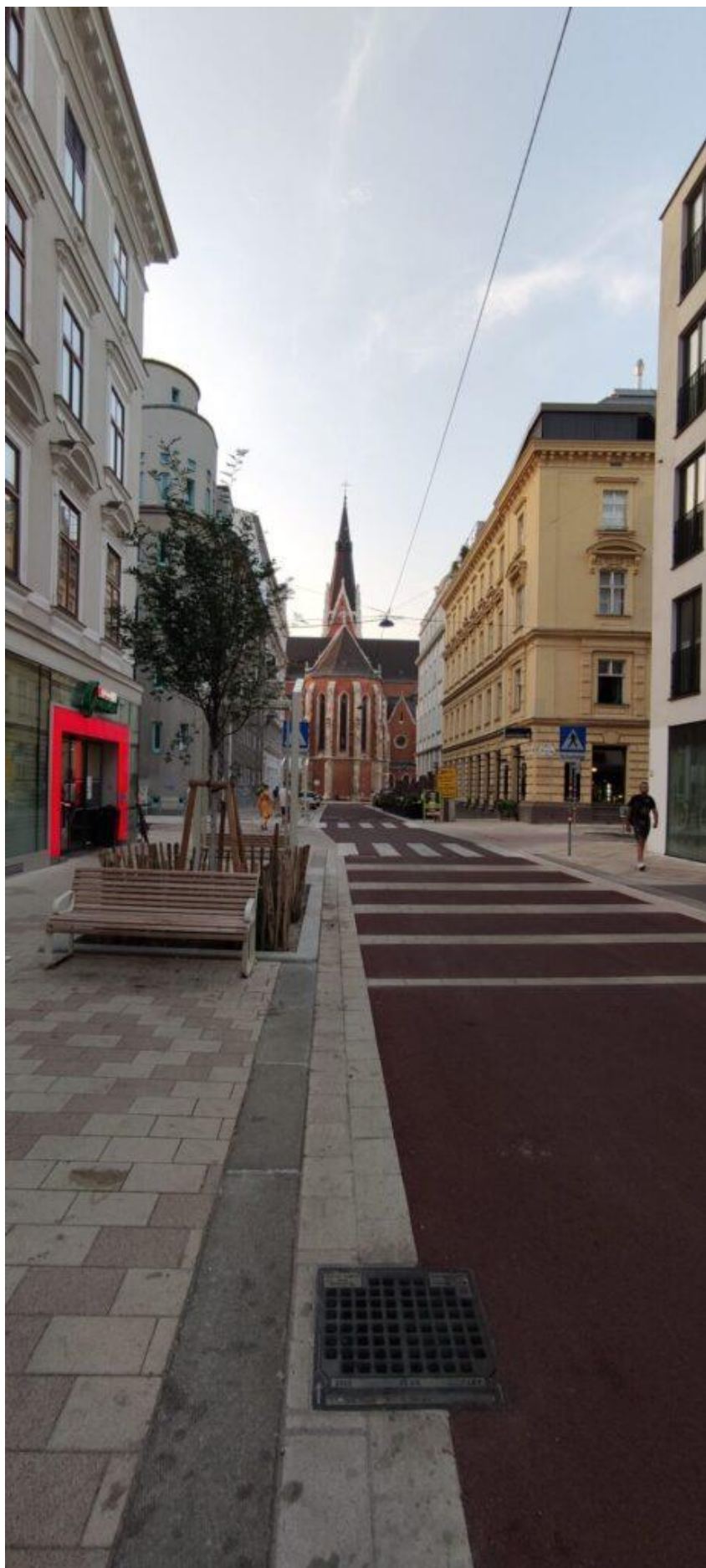
To, čo je na nej zaujímavé je prvýkrát použitý tzv. holandský dizajn, ktorý kopíruje holandské cykloulice. Teda táto ulica je hlavne pre cyklistov, avšak pri dodržaní určitých pravidiel ju môžu využívať aj motoristi. Pokiaľ prídete do Viedne vlakom, máte to na skok od hlavnej železničnej stanice (Wien Hauptbahnhof). Cykloulica sa nachádza na Argentinierstrasse, pričom prepája mestskú časť k železničnej stanici.

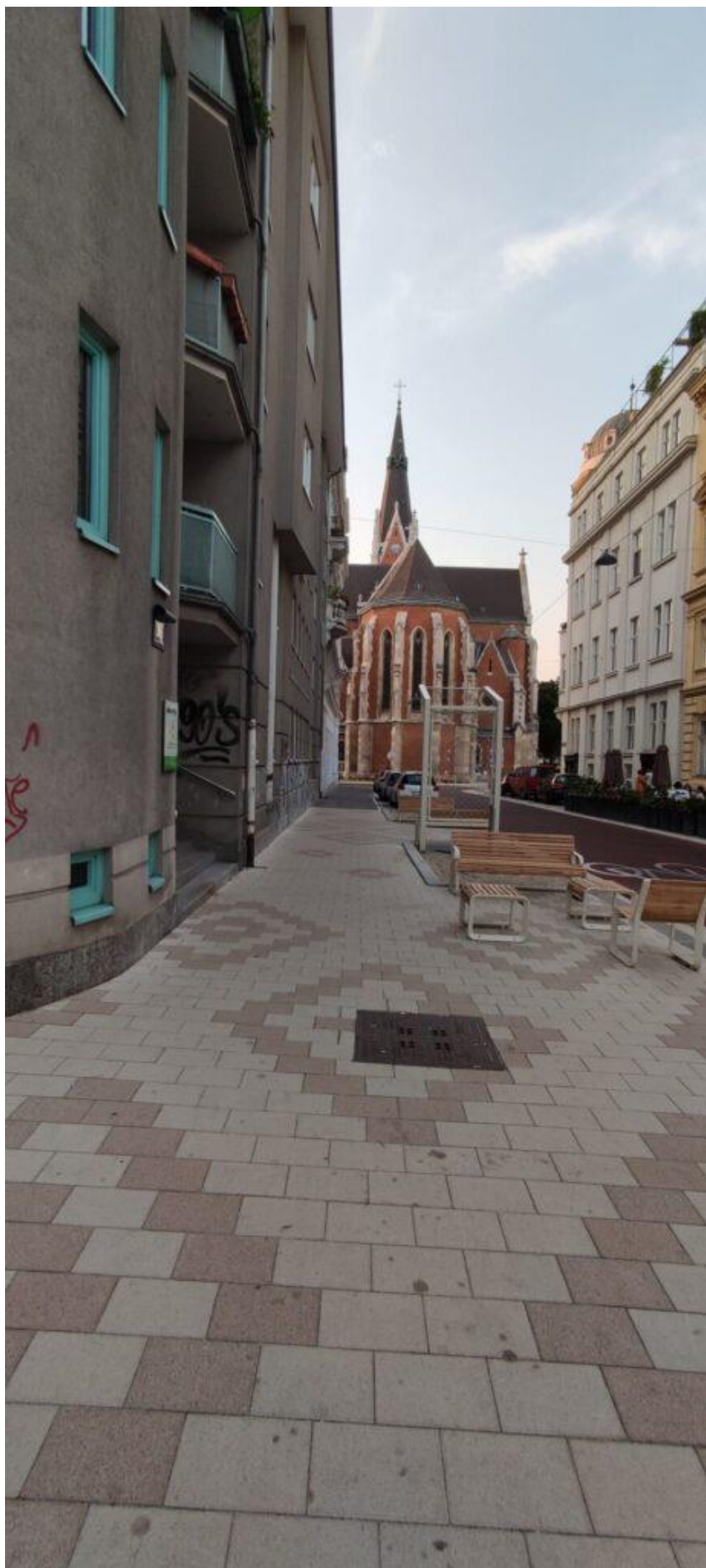














Ako vyzerala ulica pred touto zmenou si môžete pozrieť na [Google street view](#).

Ako píše rakúska [mobilitná agentúra](#), samotná zmena dizajnu ulice má priniesť:

Prestavbou chcelo mesto a okres dosiahnuť:

- väčšiu bezpečnosť premávky
- lepšie priechody pre chodcov
- bezpečnú jazdu na bicykli v oboch smeroch
- Oddelenie pešej a cyklistickej dopravy
- Upokojenie dopravy v oblasti
- trvalý prístup pre obyvateľov
- viac zelene, menej asfaltu
- lepšiu mikroklimu
- viac priestoru na stretnutia a sedenie

Samotné štandardy a normy pre cykloulicu vo Viedni si môžete [pozrieť tu](#).(po nemecky)

DO TOHOROČNÉHO EURÓPSKEHO TÝŽDŇA MOBILITY 2024 SA ZAPOJILO VIACERO SAMOSPRÁV

EURÓPSKY TÝŽDEŇ MOBILITY



Každoročne týždeň od 16-22. septembra patrí problematike udržateľnej dopravy v rámci európskeho týždňa mobility (ETM). Nebolo tomu tak ani tento rok. Viaceré samosprávy ponúkajú zaujímavé akcie, na ktorých sa snažia prezentovať ekologické druhy dopravy a prispieť k redukcii používania osobných automobilov.

Na oficiálnej stránke slovenského ETM nájdeme informácie, že tohtoročné motto sa nesie v znení “Verejný priestor pre všetkých”.

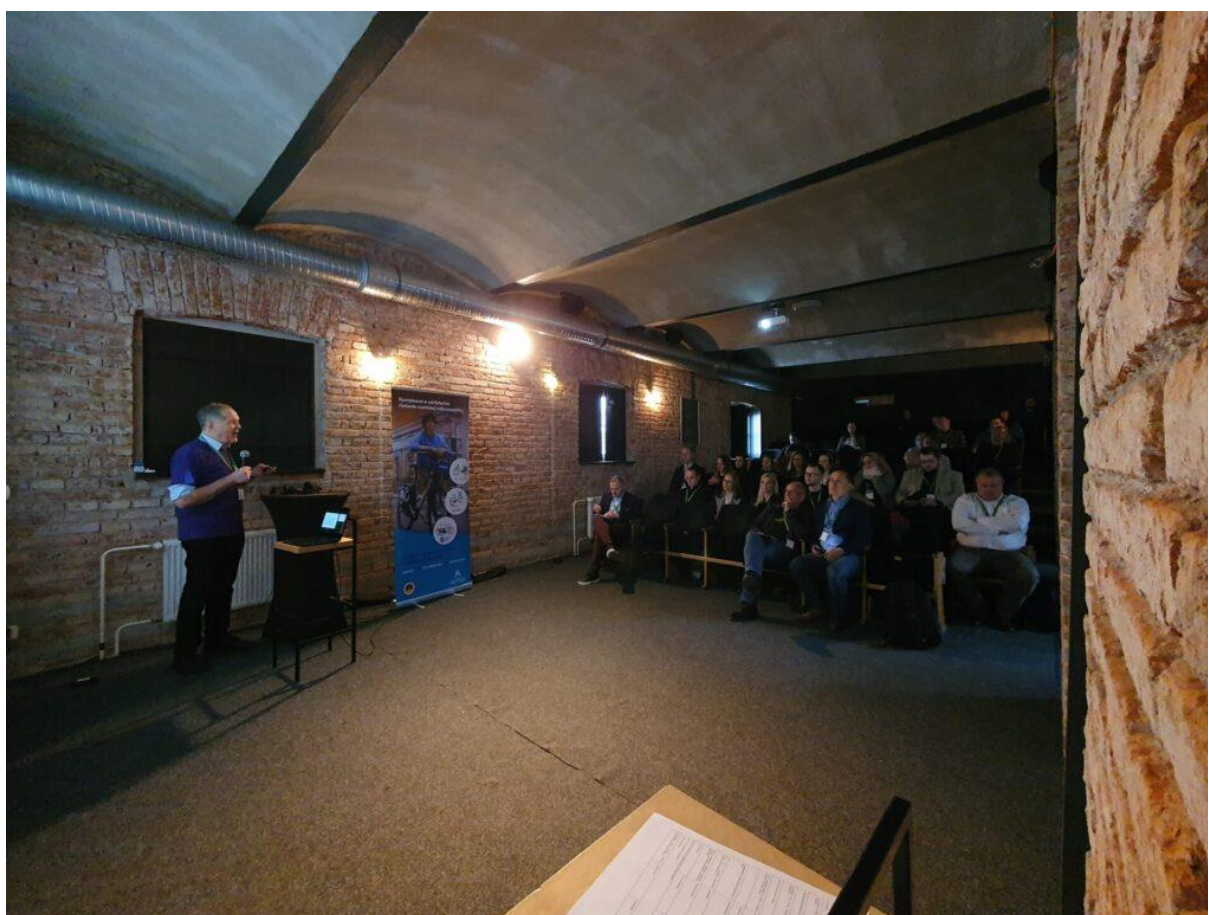
Na Slovensku sa do ETM zapojilo 67 miest a ďalších inštitúcií, ktoré realizovali 39 akcií mimo toho čo si naplánovali mestá.

XII. ROČNÍK KONFERENCIE CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Text a foto: Marián Gogola, Martin Bolo

9-10.decembra 2024 prebiehal v Košiciach už 12 ročník národnej konferencie Cyklistická doprava. A aké informácie konferencia priniesla? Účastníkov konferencie tvorili zástupcovia samospráv, občianskych a neziskových združení, firiem z praxe, samosprávnych krajov, Ministerstva dopravy, projektantov ako aj súkromné osoby. Na účastníkov tak čakal nabitý program s vyše 26 zaujímavými prednáškami z domova a zo zahraničia. Konferenciu uviedol Marián Gogola, ktorý zároveň pôsobil ako odborný garant konferencie.

Úvodnú prednášku mal hosť Piotr Kuropatwinsky z Poľskej únie aktívnej mobility, ktorý nám ukázal širšie aspekty vnímania cyklodopravy v kontexte udržateľnej mobility. A jeho prednáška mala príznačný názov ako prejsť od sterilnej k plodnej podpore cyklodopravy.



Nasledovala prezentácia národnej Cyklostratégie 2030 a to národným cyklokoordinátorom Petrom Klučkom. Táto prezentácia rozvírila diskusiu, po ktorej sa prítomní zhodli na potrebe vylepšenia navrhovanej cyklostratégie.



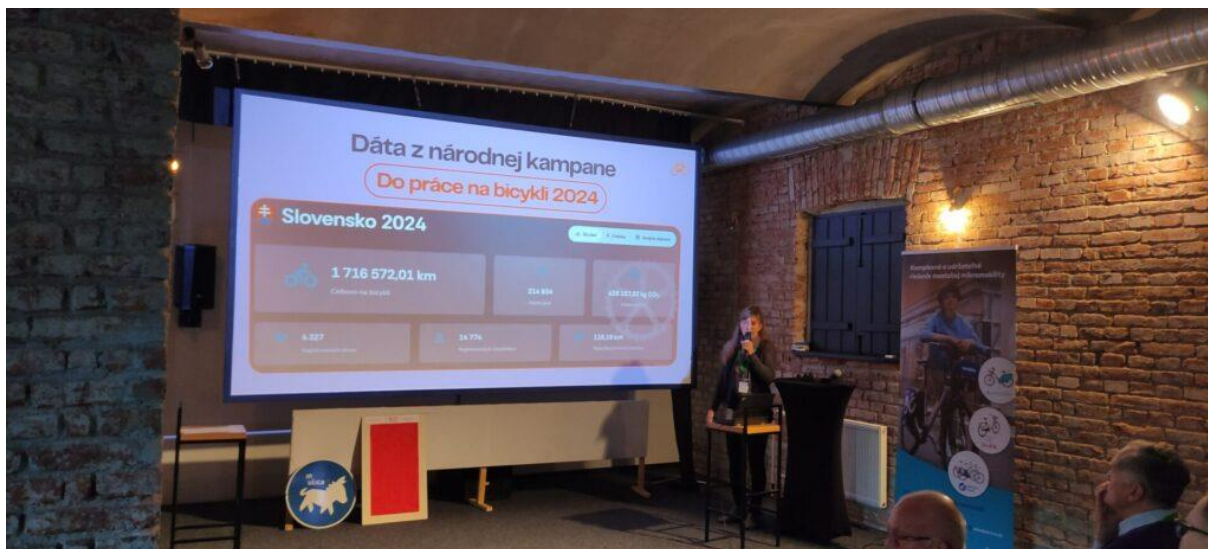
Príležitosti pre rozvoj cyklodopravy na Slovensku prezentoval Dan Kollár z Cyklokoalície, pričom poukázal na viaceré možnosti podpory cyklodopravy ako aj na pripravovaný Sociálno klimatický fond, ktorého potenciál by sme mali všetci využiť a vyzval prítomných na spoluprácu na využitie tohto potenciálu.



Peter Rozsár z mesta Trnava prezentoval skúsenosti s vytváraním podmienok pre cyklistov v meste Trnava, pričom ukázal ako sa mesto snaží podnietiť bicyklovať obyvateľov prostredníctvom rôznych akcií ako sú napr. mestské bicykle, rôzne užitočné cykloveci pre cyklistov a pod.



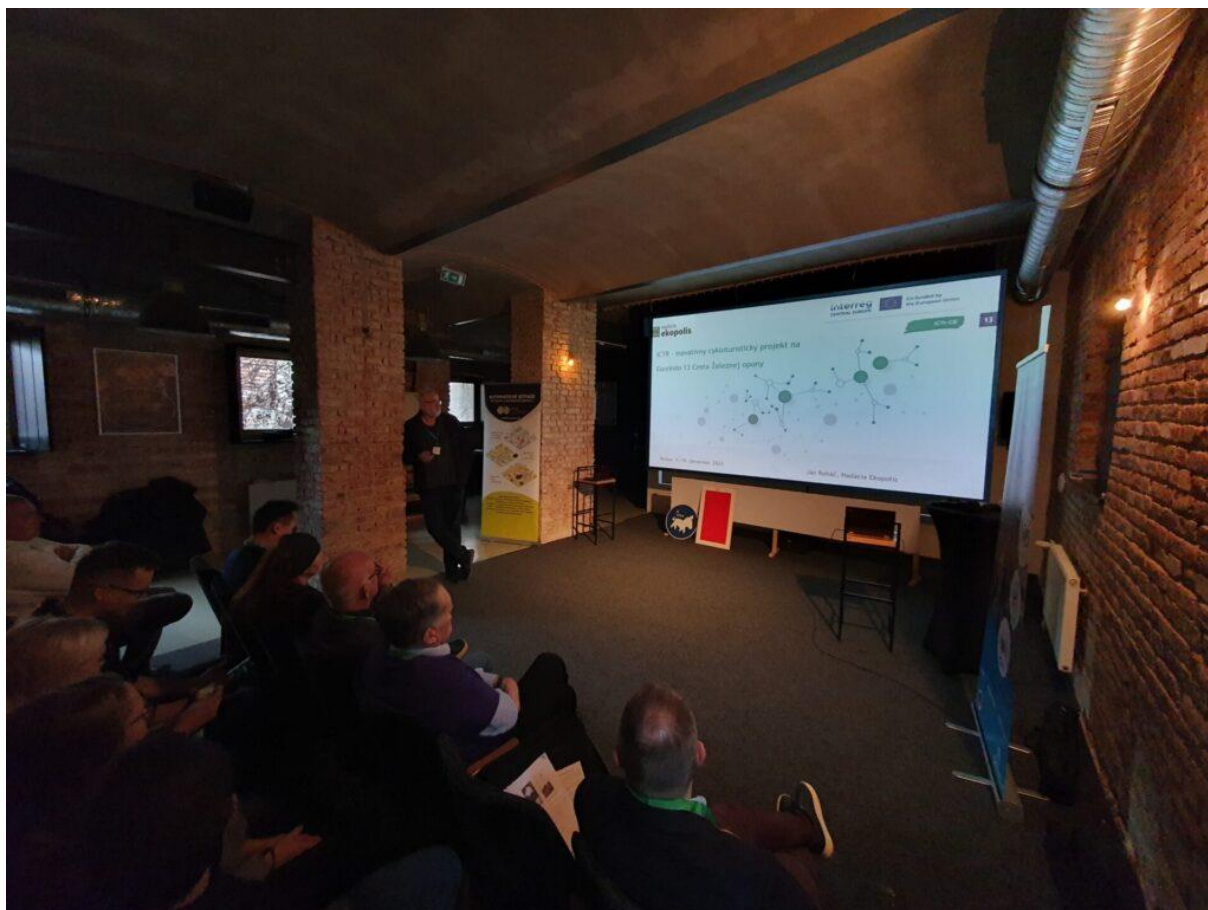
Andrea Štulajterová z OCIBB prezentovala dlhoročné výsledky kampane Do práce na bicykli, či už z pohľadu prínosov pre samosprávy ako aj dobré príklady súkromných spoločností.



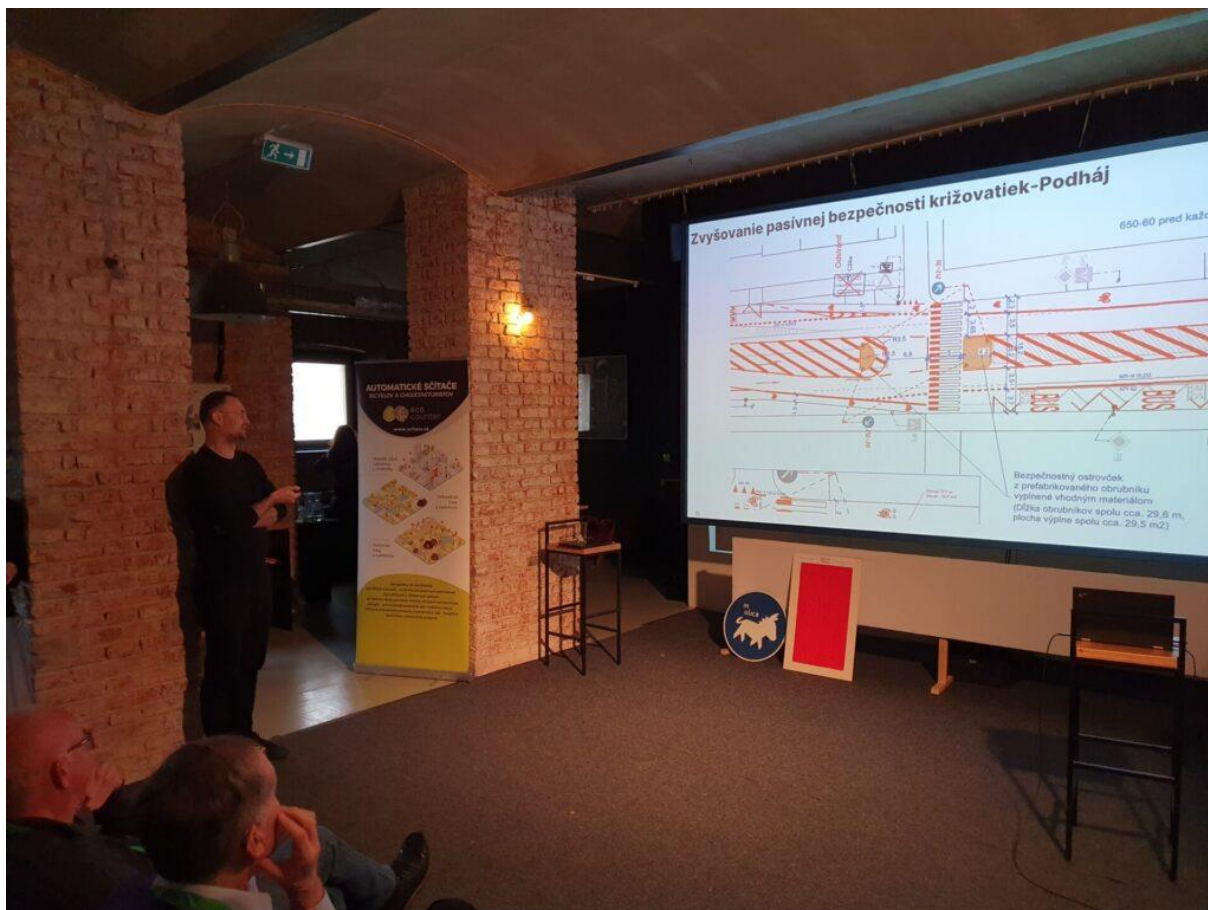
Cyklodopravnú a cykloturistickú infraštruktúru, jej rozvoj ako aj aktuálne projekty prezentovala Viera Štupáková, ktorá zastupovala v tomto prípade Košický samosprávny kraj.



Inovatívne cykloturistické produkty IBC a ICTr. prezentoval dlhoročný odborník na cykloturistiku Ján Roháč z Nadácie Ekopolis.



Ukážky riešenia cyklodopravy prezentoval Branislav Strenk z magistrátu hlavného mesta, ktorý poukázal na nové riešenia, ktoré pre cyklistov pripravili v hlavnom meste.



Lokálne riešenia zlepšenia podmienok pre chodcov a cyklistov nám prezentoval Pavol Meszáros z HUBa o.z., ktorý nám po prednáške ukázal aj pilotné riešenie zmeny organizácie dopravy na ul. Gorkého.



Pred obedom sa účastníci konferencie mohli presvedčiť a pozrieť si riešenia na vlastné oči tieto riešenia.



Po obede sa konala diskusia na tému ako správne komunikovať opatrenia pre cyklistov v našich mestách. Diskusie sa zúčastnili zástupcovia slovenských miest a to konkrétne za mesto Košice pani Dáša Frívalská, za mesto Bratislava Karolína Marcinová, za mesto Trnava Peter Rozsár a za mesto Žilina Ľubomír Slobodník. Diskutujúci sa zhodli, že táto problematika v mestách býva často podceňovaná a nie vždy dobre komunikovaná. samotné mestá majú rôzne stratégie, ako komunikovať tieto opatrenia.



Prezentáciu o rôznych povrchoch cyklistickej infraštruktúry s dôrazom na už realizované projekty (vid' Bratislava) prezentoval Ing. Ján Lešňovský z Cestných prvkov s.r.o.



Po diskusii nasledoval ďalší blok, ktorý začal prednáškou Andreja Jáchima z Cykloprojektu s.r.o., ktorý poukázal na možnosti Zvyšovanie kvality verejného priestoru prostredníctvom budovania cyklotrás.



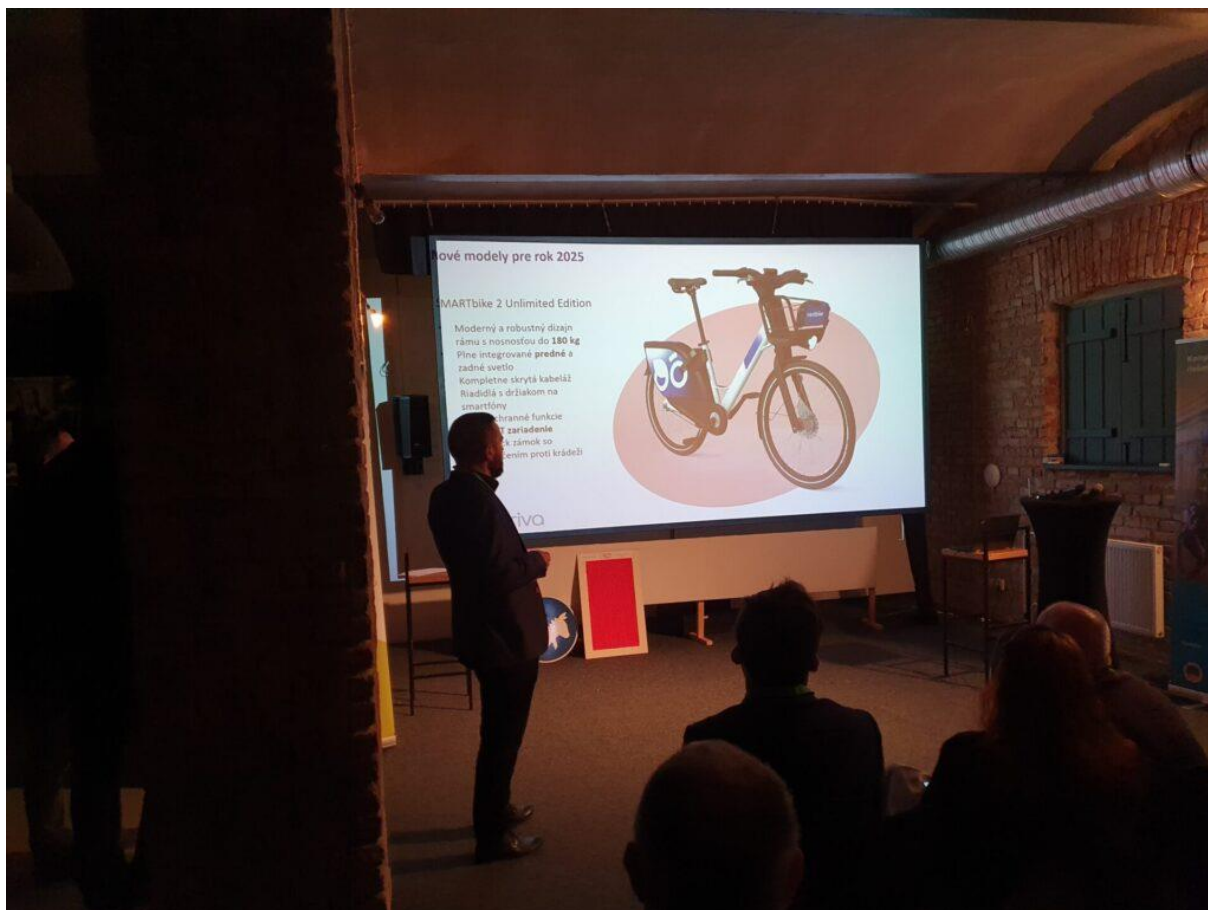
Kto si doteraz myslel, že už počul všetko o cyklistike a cyklodoprave, musel zostať v nemom úžase po prednáške pána Ing. Milana Smetanu zo Žilinskej univerzity, ktorý prezentoval zaujímavý projekt, ktorý sa venuje Bezpečným križovaniam cyklotrás s nadzemnými elektrickými vedeniami. V rámci tohto projektu výskumníci skúmajú vplyvy elektrického poľa z vysokonapäťových sietí, ktoré vedú ponad cyklotrasy a môžu mať dopad aj na cyklistu. Táto prednáška rozprúdila zaujímavú diskusiu na túto tému a už teraz sa tešíme na ďalšie informácie o tomto projekte.



Praktické problémy s údržbou cyklotrás prezentoval Michal Vráb z Banskobystrického samosprávneho kraja, ktorý poukázal na rôzne prístupy, výzvy a problémy, ktoré sa týkajú údržby cyklotrás počas celého roka.



Ján Radošovský z Arrivy Slovakia prezentoval novinky ako aj úspešné produkty bikesharingu , ktoré sú v prevádzke na Slovensku. Poukázal na odlišnosti jednotlivých systémov ako aj ďalšie služby, ktoré sa pripravujú v oblasti mikromobility na Slovensku.



Nasledoval ďalší blok prednášok, ktorý bol zameraný aj na podporu bezpečného bicyklovania detí, vnímania verejného priestoru ako aj analýzu existujúcich opatrení.

Aktivitu Kidical mass z Bratislavy prezentoval Tomáš Peciar, ktorý poukázal na potrebu vytvorenia bezpečného priestoru na bicyklovanie detí a ich zapojenia do tohto procesu.



Nadväzovala na to prednášky arch. Jany Adámkovej zo Studia 21, ktorá poukázala na rôzne prvky vo verejnom priestore, ktoré majú zásadný dopad na vývoj detí, ktoré sa tak v rámci verejného priestoru môžu rozvíjať.



Zuzana Poláková z pražského združenie AUTO-MAT prezentovala Vplyv usporiadania verejných priestranstiev na správanie a pocit bezpečia zraniteľných účastníkov prevádzky. Prieskumy a pozorovania v českých mestách ako výsledky prieskumu cyklistickej infraštruktúry z Prahy. Tu poukázala, ktoré opatrenia sú pre cyklistov nebezpečné, ako sa pri nich cyklisti správajú, čo môže mať dopad na ďalšie implementovanie podobných opatrení v mestskom prostredí.



Ľuboš Slobodník z mesta Žilina prezentoval pilotné projekty zmeny organizácie dopravy na vybraných školách v meste Žilina, ktoré reagujú na narastajúci trend individuálneho motorizmu pri vození detí a žiakov do škôl, pričom je potrebné pre deti vytvárať bezpečné priestory pri školách.



Ukončenie prvého dňa sa predĺžilo až po 18 hodinu, po ktorej sa účastníci zúčastnili networkingovej večere s množstvom diskusií na rôzne aktuálne témy udržateľnej mobility.

Druhý deň konferencie začal pozvánkou na národný zraz cykloturistov Marián Kasala z SCK Bicyglo Trnava.



Zaujímavú prezentáciu mal český národný cyklokoordinátor Jaroslav Martinek, ktorý prezentoval novú českú cyklostratégiu, pričom uviedol významné prvky a princípy, ktoré by mali byť súčasťou každej stratégie.



Mesto Gdynia a skúsenosti s budovaním cykloinfraštruktúry prezentoval Jakub Furkal, cyklistický koordinátor mesta Gdynia. V prednáške uviedol rôzne opatrenia, ktoré sa realizovali v meste, pričom uviedol aj problémy, s ktorými sa v meste stretávajú.



O tom, že aj v Košiciach sa realizujú zaujímavé projekty nás presvedčila Dáša Frívalská (mesto Košice), ktorá prezentovala súčasné ako aj budúce projekty pre rozvoj cyklodopravy v meste Košice.



Samozrejme, nemôžeme poriadne budovať cykloinfraštruktúru, ak nemáme relevantné dáta. Túto problematiku začala prezentácia Jána Roháča, ktorý prezentoval sčítače od firmy Eco - counter, ktorého je spoločnosť Jantárová cesta výhradným distribútorom na Slovensku. Poukázal už na dlhoročné dobré skúsenosti s týmito sčítačami, ich aplikáciami v rámci rôznych lokalít na Slovensku a povedal nám aj o novinkách, ktoré táto spoločnosť pripravuje.



Na túto prednášku nadviazal Ing. Milan Veterník zo spoločnosti IoMobility, ktorý prezentoval rôzne možnosti prezentácie, analýzy a spracovania dát v rámci jednej platformy, ktorú môžu používať mestá, pričom do nej môžu byť integrované rôzne zdroje dát od viacerých poskytovateľov.



Problematiku modelovania dopytu cyklistov prezentoval Marián Gogola zo Žilinskej univerzity, pričom poukázal na výhody a nevýhodu súčasného odhadu dopytu cyklistov prostredníctvom tradičných dopravných modelov, ktoré sa používajú na modelovanie a

prognózovanie dopravy v strategickom plánovaní. Odporučil zaoberať sa aj ďalšími parametrami a metódami, ktoré dokážu lepšie odhadnúť správanie cyklistov.



Michal Tobias z EIT Praha prezentoval možnosti podpory inovatívnych mobilitných riešení prostredníctvom rôznych výziev EIT.



Záverečnú prednášku mal odborník z praxe Ing. Radovan Červienka (RCDIP), ktorý poukázal na súčasný zlý stav legislatívy, kedy nová norma na projektovanie miestnych ciest, nie je kompatibilná s technickými podmienkami pre cyklistov, čo prináša niekedy neriešiteľné

problémy pri projektovaní cyklistickej infraštruktúry. Táto prednáška vyvolala reakciu prítomných účastníkov, ktorí poukázali na podobné problémy, s ktorými sa pri navrhovaní cykloinfraštruktúry stretli.



Všetky prednášky sú dostupné na [nasledovnom linku](#).

Záverom je nutné poďakovať partnerom, ktorí túto veľmi vydarenú odbornú akciu podporili a to menovite:

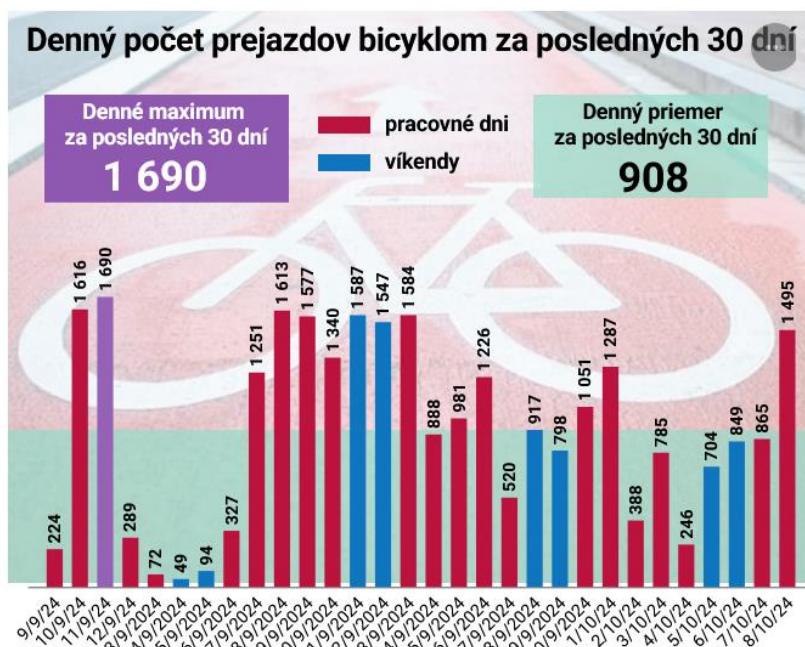
- ARRIVA SLOVAKIA
- Studio 21
- IoMobility
- Jantárová cesta

Treba poďakovať aj hlavnému organizátorovi OZ MULICA (v zast. Martin Bolo), ktoré v spolupráci s lokálnymi partnermi HUBa o.z, OZ Kostitras, Cyklistika pre všetkých, zorganizoval túto konferenciu. tohto ročná konferencia sa zaobišla bez oficiálnej záštity, o ktorú neprejavilo záujem ani mesto Košice ani Košický samosprávny kraj. Taktiež veľké poďakovanie patrí Tabačke KULTUR Fabrik za poskytnutie priestorov.

Veríme, že sa stretneme na ďalších ročníkoch.

Foto: M. Bolo a M. Gogola

+



Počty prejazdov cyklistov vajanského nábrežie, zdroj: Hlavné mesto Bratislava

-



Tlačovka kvôli cyklotrase v Bratislave....nevieme, čo sa malo dosiahnuť 😞

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave a udržateľnej mobilitě

Číslo 1 Rok 2024 Ročník XV 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