

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1

Rok 2017

Ročník VIII

ISSN 1338-0486

#Amsterdam, Brusel, Žilina, Praha, Vancouver,
Cardiff, Berlín, zimná údržba cyklotrás...



Z obsahu.



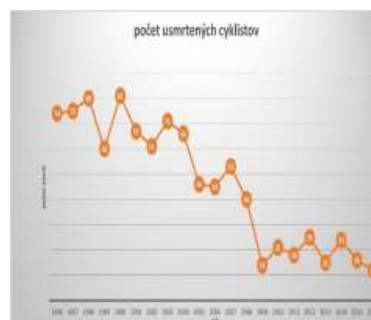
Diagonálne cyklopriechody vo Vancouveri pre bicykle, str. 4



Cyklodiaľnica Leuven Brusel, str. 5



Kde môžu cyklisti jazdiť pod vplyvom alkoholu?, str. 6



Minulý rok zomrelo najmenej cyklistov, str. 11



Berlínčania žiadajú lepšie podmienky pre cyklistov, str. 12



Vyhrievané cyklotrasy, str. 13

Pedál.

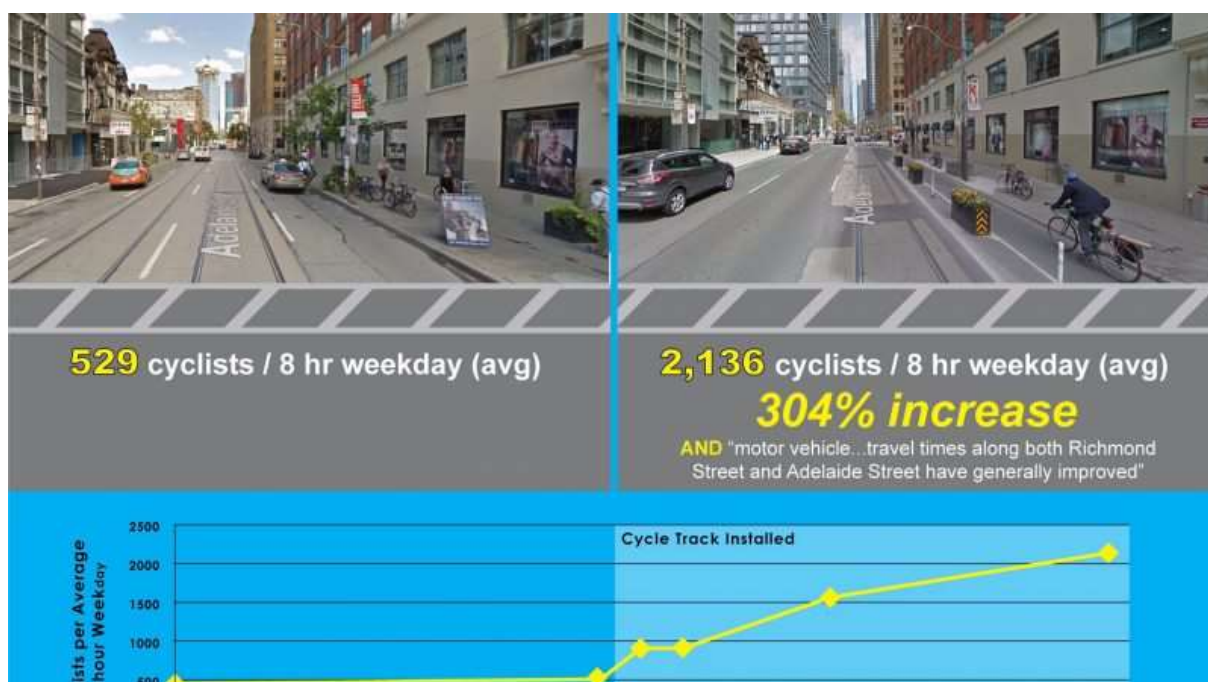
Napadol nám sneh, trochu primrzlo a opäť sa čudujeme, že podmienky pre cyklistov sú zlé nielen v lete, ale aj v zime. Síce vo väčšine miest bola kalamita začiatkom roka, ale ktože by odhrňal sneh na cyklocestičkách a cyklotrasách. Nuž stále teda máme čo zlepšovať. Ale aby sme sa iba nestážovali, pripájame novinky zo sveta, aby sme sa inšpirovali od tých, ktorí majú väčšie skúsenosti. A myslím, že sa stále môžeme a musíme inšpirovať!

Všetko dobré v novom roku!

Do skorého šliapania priatelia!

Prijemné čítanie

Marián Gogola /redakcia



Teraz je akurát tak dobrý čas, aby si mohli naše mestá premyslieť, kde by chceli vybudovať cyklocestičku. O tom, že to má význam svedčí aj príklad z Toronta. V roku 2014 sa tam na jednej ulici zmenila organizácia dopravy a to takým spôsobom, že na ulici, kde predtým jazdili cyklisti spolu s automobilmi, teda neboli tam cyklopruhy pre cyklistov, urobili samostatnú obojsmernú cyklocestičku. A výsledok? V roku 2014 tam priemerne prešlo 529 cyklistov za 8 hodín, o dva roky neskôr v roku 2016 tam už bolo v priemere 2136 cyklistov! To predstavuje nárast o vyše 304 !

IKEA SPUSTILA PREDAJ BICYKLOV S PRÍVESNÝM VOZÍKOM NA ODVEZENIE NÁKLADU



Ako sme už písali v minuloročnom čísle IKEA uviedla v katalógu možnosť zakúpenia bicyklov s prívesným vozíkom, tak aby ste si mohli odviezť nákup domov. V niektorých krajinách už tento výrobok predávajú a dokonca bicykel s vozíkom aj využívajú!

IKEA tak chce prinútiť nakupujúcich trochu premýšľať nad druhom dopravy. Napríklad v roku 2014 spustila v Hamburgu prvý koncept IKEA obchodu v pešej zóne a bez možnosti zaparkovania automobilov.



zdroj: IKEA

VO VANCOUVERI EXISTUJÚ DIAGONÁLNE PRIECHODY PRE CYKLISTOV.



Kanadské mesto Vancouver umožňuje trochu netradične prechádzať cyklistom z jednej strany na druhú a síce tým, že im zriadilo diagonálne priechody.

Zdroj: Taras Grascie (Twitter)

Cyklodial'nica Lueven Brussel

Aj v Belgicku majú cykloďaľnice, ktoré prepájajú významné mestá. Medzi také patrí napríklad cykloďaľnica F3 prepájajúca hlavné mesto Brusel s mesto Leuven. Zaujímavosťou je fakt, že jedna vetva cykloďaľnice odbočuje aj na letisko v Bruseli.

Šírkové pomery cyklocestičky sú min-
. 3 metre a na niektorých miestach až 4
metre. Diaľnica má skoro 26 km.



Špecialitou značenia je vyznačenie cestovného času v minútach, čo môže pomôcť pri odhade času stráveného na cyklotrase.



Samotné cyklodiaľnice sa postupne budú pričom sa pripájajú nové úseky, na čo využívajú financie z eurofondov.



Zaujímavé vodorovné značenie cyklodiálneho.



Tu sa križujú dve cyklodiaľnice F3 a F8.

Foto: Sjors van Duren

Zdroj: <http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/fiets/fietssnelwegen/f3-leuven-brussel-hst-route/index.jsp>



KDE MÔŽU CYKLISTI JAZDIŤ POD VPLYVOM ALKOHOLU

Radovan Červienka

Búrku protichodných reakcií vyvolala správa, že od 1.1. 2017 platí že cyklisti môžu požiť alkohol. Ako je to teda? Môžu sa cyklisti opíjať do nemoty?

V zákone 8/2009 (zákon o cestnej premávke) napísané:

(2) Vodič nesmie

1. d) viesť vozidlo v takom čase po požití alkoholu alebo inej návykovej látky, keď sa alkohol alebo iná návyková látka ešte môžu nachádzať v jeho organizme; **toto neplatí pre cyklistu jazdiaceho v zastavanom území obce a pre cyklistu jazdiaceho po cestičke pre cyklistov, ak množstvo alkoholu v jeho organizme nepresiahne hodnotu 0,24 miligramu etanolu na liter vydychnutého vzduchu pri vyšetrení dychovou skúškou prístrojom alebo 0,5 gramu etanolu na kilogram hmotnosti vyšetrovanej osoby pri lekárskom vyšetrení zo vzorky krvi plynovou chromatografiou,**

Pre cyklistu teda platia dva prvky:

jazdiaceho v zastavanom území obce:

Zastavané územie obce tvorí jedno alebo viac priestorovo oddelených zastavaných území v katastrálnom území obce, resp. v súbore katastrálnych území v správe obce. Zastavané územie je súbor

1. a) stavebných pozemkov, zastavaných plôch, dvorov a susedných parciel, ktoré sa užívajú na účel, na ktorý boli stavby uskutočnené,
2. b) poľnohospodárskych pozemkov a vodných plôch obklopených parcelami uvedenými v písmene a),
3. c) pozemkov ostatných plôch,
4. **d) pozemkov vhodných na zastavanie vymedzených na tento účel schváleným územným plánom obce alebo schváleným územným plánom zóny,**
5. e) pozemkov, ktoré podľa schváleného územného plánu obce alebo schváleného územného plánu zóny sú určené na umiestnenie stavieb na účel uspokojovania voľnočasových a rekreačných potrieb obyvateľstva (rekreácie).

To znamená že, nie len tam kde sú budovy ale aj na miestach kde sú budovy plánované v zmysle územného plánu.

Cyklista teda keď chce piť alkohol mal by si naštudovať územný plán :).

druhá časť vety:

pre cyklistu jazdiaceho po cestičke pre cyklistov

Pojem definuje vyhláška 9/2009 zb.:

Cestička pre cyklistov sa označuje dopravnou značkou C 8

Ide o nasledovnú dopravnú značku:



Značka Cestička pre cyklistov (č. C 8) prikazuje cyklistom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh.

Cestičku alebo pruh pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov; cestičku alebo pruh smie použiť aj osoba tlačiaci bicykel. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.

V ostatných prípadoch je alkohol neprípustný. Teda ani na Cestičke pre vyznačených užívateľov (známe aj cestička pre chodcov a cyklistov).

Cyklista môže vypiť **0,24 mg/l = 0,50 promile**

ide o hodnotu cca -2x pivo resp. 2-3 dl vína

Pravdepodobnosť nehody je pri požití alkoholu

- pri množstve od 0,3 do 0,9 promile je 7-krát vyššia ako u triezveho vodiča
- pri množstve od 1,0 do 1,4 promile je 31-krát vyššia ako u triezveho vodiča
- pri množstve nad 1,5 promile 128-krát vyššia ako u triezveho vodiča

Tu je nutné povedať, že tí, čo pili a jazdili na bicykli, resp. používali bicykel ako dopravný prostriedok do krčiem, asi stále piť budú, ostatní by mali skutočne piť alkohol s mierou, ak vôbec 😊

Ilustračné foto:

pravda.sk, dobrenoviny.sk



PRAHA ZA MINULÝ ROK INVESTOVALA DO CYKLODOPRAVY 52 MIL. KORÚN

Praha podľa webu cistoustopou.cz preinvestovala do cyklodopravy približne 52 mil. českých korún, čo predstavuje cca.1,92 mil. Euro.

Ide o nasledovné realizácie:

- B+R Klánovice
- Proznačení Greenway Praha-Vídeň
- Cyklostezka Netluky – Uhřetěves – Kolovraty
- Cyklostezka okolo Košíkovského potoka
- Cyklostezka Nebušice – Přední Kopanina
- Cyklostezka Mladoboleslavská – Toužimská
- Cyklostojany
- Obnovenie povrchu a značenie na vybraných lokalitách

zdroj: prahounakole.cz a cistoustopou.cz

ZIMNÁ CYKLOJAZDA V MOSKVE

Na bicyklovanie, nie je nikdy zlé počasie. Svedčí o tom aj fakt, že približne 500 moskovčanov sa v nedeľu stretlo zajazdiť si na bicykli po moskovských cestách. Aj keď to nie je úplne pravá Critical mass, obdiv si zaslúžia najmä za počasie, keď v -25 C išli bicyklovať.

Moskva je pritom stále skôr automobilovým mestom, ale podľa posledných informácií sa má podporovať aj cyklodoprava. Všetci ju navrhujú pre Moskovčanov Holanďania. Tak uvidíme.



Cardiff má ambiciózny cieľ- do roku 2021 chce zredukovať automobily o 50%

Welšská metropola Cardiff si zvolila zaujímavý cieľ a to stať sa cyklomestom, kde v roku 2021 chcú dostať 50 % ľudí, ktorí v súčasnosti chodia autami na bicykle.

KTO JE ZODPOVEDNÝ ZA ÚDRŽBU POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ POČAS ZIMY?



Text: Marián Gogola

Foto: cyklokoalicia.sk

Najmä teraz v zime sú podmienky pre cyklistov neradostné. Desiatky komentárov a pripomienok, aby aspoň na tých pár cyklocestičkách, ktoré vedú mestom sa odhrnul sneh, väčšinou zaniknú ako ozvena do neznáma.

A to najmä pod argumentmi typu, čo chcete cyklisti, veď autá nemajú odhrnuté cesty, ani chodci a nie to cyklisti. Cyklisti nemajú čo v zime chodiť na bicykli. Žiaľ pokiaľ sú cyklistické komunikácie už raz vybudované platí na ne rovnaký meter ako pre pozemné komunikácie pre motorové vozidlá.

Skúsme sa na to pozrieť z hľadiska [zákona o pozemných komunikáciách č.135/1961 v znení neskorších predpisov](#), ktorý sa ľudovo nazýva aj cestný zákon.

Zaujímavý je § 3d

Vlastníctvo a správa pozemných komunikácií (tučným písmom sú vyznačené state dôležité pre obec/mesto)

(2) Cesty II. triedy a III. triedy vrátane ich prejazdnych úsekov cez obce sú vo vlastníctve samosprávneho kraja, ak osobitný predpis^{2a)} neustanovuje inak. Prejazdne úseky ciest II. a III. triedy cez colné priestory sú vo vlastníctve štátu.

(3) Miestne komunikácie sú vo vlastníctve obcí.

(4) Účelové komunikácie sú vo vlastníctve štátu^{2b)} alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb.

(5) Správu pozemných komunikácií vykonávajú,

b) ak ide o cesty vo vlastníctve štátu okrem ich prejazdnych úsekov cez colné priestory – právnické osoby na tento účel zriadené ministerstvom, 2c)

c) ak ide o cesty vo vlastníctve samosprávneho kraja, samosprávny kraj, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené,

d) ak ide o prejazdne úseky ciest vo vlastníctve obce, o miestne komunikácie a účelové komunikácie vo vlastníctve obce – obce, prípadne právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené,

e) ak ide o účelové komunikácie vo vlastníctve štátu^{2b)} – právnické osoby, ktorým celkom alebo prevažne slúžia,

f) ak ide o prejazdne úseky cez colné priestory – príslušné colné orgány po dohode s cestným správnym orgánom a správcom diaľnice alebo cesty vedúcej k hraničnému priechodu,
g) ak ide o koncesné cesty – koncesionár počas koncesnej lehoty

Dôležitý je najmä odsek 6.

(6) Vlastníci a správcovia pozemných komunikácií sú povinní pozemné komunikácie udržiavať v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý sú určené.

Väčšina ciest v mestách alebo obciach predstavujú miestne komunikácie. Aké to sú?

§ 4b Miestne komunikácie

(1) Miestnymi komunikáciami sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská **vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií.**

(2) Siete miestnych komunikácií sa budujú a udržiavajú v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou tak, aby uľahčovali osídlenie a vyhovovali potrebám miestnej dopravy, prípadne poľnohospodárskej dopravy, a ak to vyžadujú všeobecné záujmy, aj potrebám diaľkovej dopravy a potrebám obrany štátu.

A na podme k počasiu, čo ak napadne veľa snehu?

O tom hovorí **§ 9 ZABEZPEČENIE ZJAZDNOSTI A SCHODNOSTI.**

(1) **Závady v zjazdnosti diaľníc, ciest a miestnych komunikácií sú bez prieskumu povinní odstraňovať ich správcovia. Správcovia sú povinní vykonávať pravidelné kontroly bezpečnosti pozemných komunikácií, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete²ⁱ⁾ a prieskumy možného vplyvu prác na týchto pozemných komunikáciách na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.**

A teraz čerešnička na torte. Čo ak by sa vám stala napríklad škoda, ak by cesta nebola zjazdná alebo udržiavaná? Aj o tom hovorí § 9a

Zodpovednosť za škodu, ktorá vznikla užívateľom diaľnic, ciest a miestnych komunikácií

(1) Užívatelia diaľnic, ciest alebo miestnych komunikácií **nemajú nárok na náhradu škody, ktorá im vznikla zo stavebného stavu alebo dopravno-technického stavu diaľníc, ciest alebo miestnych komunikácií.**

ALE!!

(2) **Správcovia diaľnic, ciest a miestnych komunikácií však zodpovedajú za škody, ktoré vznikli užívateľom týchto komunikácií a ktorých príčinou boli závady v zjazdnosti, okrem prípadu, že preukážu, že nebolo v medziach možností tieto závady odstrániť, ani na ne predpísaným spôsobom upozorniť.**

Aj keď tento problém trápi hlavne mestá a obce, v niektorých prípadoch sú pozemné komunikácie v kompetencii SSC, NDS (tu však cyklotrasy nemôžu byť), vyššieho územného celku a v niektorých prípadoch aj iné organizácie. Tam tiež analogicky platí pravidlo, že sa musia cesty udržiavať zjazdné. Samozrejme kalamitný stav je kalamitný stav, ale pokiaľ nesneží, správca by mal min. raz týždenne preorať cyklocestičku, tak by sa po nej dalo na bicykli jazdiť. To by mal byť základ, o ktorom však u nás môžeme asi vo väčšine slovenských miest zatiaľ iba snívať.

Takže, ak by sme to zhrnuli, obce a mestá a iné organizácie majú zo zákona povinnosť sa starať o zjazdnosť miestnych komunikácií, kde patria aj cestičky pre cyklistov!

Ak to nerobia, pripomeňte im to!

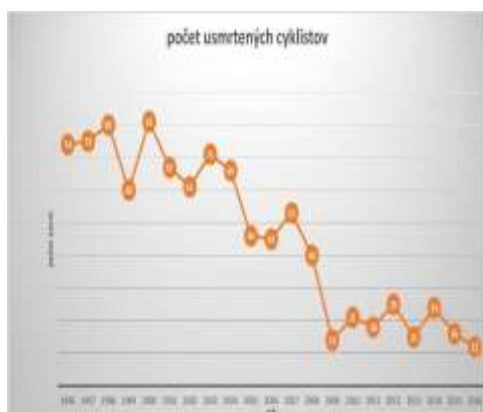
V ROKU 2016 ZAHYNULO NA CESTÁCH NAJMEŇ CYKLISTOV ZA POSLEDNÝCH 20 ROKOV

Minulý rok zomrelo 12 cyklistov, čo je o štyroch menej ako v roku 2015. Ide o najmenšie číslo, za sledovanie nehodovosti cyklistov.

V roku 2016 bolo pod vplyvom 74 cyklistov, o 18 menej ako rok pred tým.

Dopravnú nehodu zavinilo 348 cyklistov, o 11 menej ako rok pred tým, teda v roku 2015.

V roku 2016 zavinili vodiči motorových vozidiel 276 dopravných nehôd, pri ktorých bol účastníkom cyklista.



V AMSTERDAME ODSTRAŇUJÚ CYKLOVRAKY.

Tak to už majú iné problémy s bicyklami v Amsterdame, keď odstraňujú staré bicykle, povieť si. Nuž, je to obdobná situácia, ako na niektorých našich sídliskách a ich problémoch s parkovaním.

V holandskej metropole začali s monitorovaním dlhodobo zaparkovaných alebo odstavených bicyklov. Dlhodobo znamená, bez „pohybu“ alebo zmeny po dobu 6 týždňov.

Z celkového počtu 35 007 bicyklov bolo 5880 označených ako dlhodobo nepoužívaných. Na tie boli nalepené nálepky, aby si ich majitelia odstránili, ak tak neurobili, odstránilo ich mesto.



v Amsterdame označovali nepoužívané bicykle

Z celkového počtu bol každý tretí bicykel v zlom technickom stave (doslova „vrak“). Z tých, čo mesto označilo, bolo cca. 62,2 % odstránených z ulíc.

zdroj: www.fietsberaad.nl/

BERLÍNČANIA ŽIADAJÚ LEPŠIE PODMIENKY PRE CYKLISTOV

Ak ste boli teraz niekedy v Berlíne a prečítate si nadpis článku, možno sa zamyslíte, že o čo ide? Však Berlín má relatívne vysoký podiel cyklistov cca. 13 %. Majú dosť cyklotrás (min. oproti našim mestám), cyklistov je na uliciach „na mraky“. Tak čo sa majú čo sťažovať.

Ako sme písali v jednom z minuloročných čísel Cyklistickej dopravy, v Berlíne vznikla iniciatíva, akési všeludové hlasovanie, ktoré požaduje zlepšenie podmienok pre cyklodopravu. Idea referenda spočíva v tom, že ak si občania zvolia zástupcov, tí by mali hájiť ich záujmy ako aj zmeny prostredníctvom referenda, v tomto prípade za zlepšenie podmienok pre cyklistov.

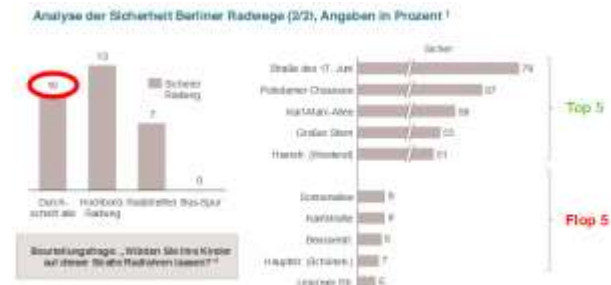


A nie sú to len nejaké všeobecné alebo vágne požiadavky, že nikto nevie, čo by chceli. V rámci cykloreferenda sa identifikovali konkrétne opatrenia ako aj problematické oblasti, ktoré je nutné zlepšiť.

Aby ste získali predstavu, že o čo ide, môžete si pozrieť sumárnu prezentáciu, ktorá je k dispozícii na tomto linku.

Jedným z problémov, ktoré považujú za kritický je bezpečnosť na cyklocestičkách. V duchu hesla, že pokiaľ nedokážeme poslať samotné deti, aby na bicykli išli po meste samé, cykloinfraštruktúra nie je bezpečná. Preto hodnotili aj konkrétne ulice s cykloinfraštruktúrou.

Podľa štatistík je iba 10 % z celkového počtu cyklotrás bezpečných. Ostatné nutne potrebujú revíziu. Pritiahuje tomu aj fakt, že každé tri týždne zomrie v Berlíne cyklista!



Zaujímavá je požiadavka na zvýšenie podielu cyklodopravy v rámci verejného dopravného priestoru, kde v súčasnosti patrí cyklodoprave 3 %, ale v budúcnosti by chceli mať 7 % podiel. Podobne chcú znížiť znečistenie ovzdušia.



A čo konkrétne ciele?

Tak napríklad:

- 350 km cykloulíc,
- 1500 km dvojmetrových cyklocestičiek,
- 200 tisíc parkovacích miest pre bicykle,
- 75 križovatiek s riešením pre cyklistov,
- 50 zelených vín na koordinovaných križovatkách,
- 150 km cykloďaľníc a pod.

A teraz „čerešnička na torte“, ročné financovanie do cyklo dopravy by do roku 2019 malo predstavovať 51 miliónov EURO! Iba pripomínam, že Berlín má cca. 3,5 mil. obyvateľov.

Na celom tomto návrhu sa podieľal komplexný tím dobrovoľníkov zameraných pre cyklo dopravu, pričom na návrhu strávili niekoľko tisíc hodín.

Budeme im držať palce a samozrejme sa aj inšpirovať. V súčasnosti stále vyzývajú na finančnú podporu obyvateľov, aby mohli predložiť nový cyklo zákon.

zdroj a foto: volksentscheid-fahrrad.de/

Vyhrievané cyklotrasy?

Áno, predstavte si. V Reykjavíku majú vyhrievané cyklotrasy. Ostrov plný geotermálnych prameňov si môže vyhrievať cyklotrasy a riešiť problémy s odhŕňaním snehu.



Zdroj: copenhagenize

Vyhrievané cyklotrasy nie sú žiadne sci-fi. Napr. v roku 2014 v meste Wageningen, kde v spolupráci s univerzitou TU DELFT zrealizovali 50 metrový testovací úsek vyhrievanej cyklotrasy. Cyklotrasa sa tu udržiava pri teplote 5 C, tak by sa tu topil sneh a cyklotrasa zostala zjazdná.



<http://www.verkeersnet.nl/10677/wageningen-primeur-met-verwarmd-fietspad/>



Podobne aj v niektorých mestách ako sú Amsterdam už testovali vyhrievanie cyklotrás.

No u nás by sa také teda zišli!



VELO-CITY 2017

'THE FREEDOM OF CYCLING!'

1500 - 2000 delegates from over 80 countries will join the Dutch at Velo-city 2017 in the Netherlands: the world's number one cycling country!

From June 13th to June 16th 2017, at least 1,500 delegates from over 80 countries across the globe will be welcomed to a region which is home to two of the most beautiful cities, just around the corner from Amsterdam and very close to the German border: the Region Arnhem-Nijmegen!

The Region of Arnhem-Nijmegen is the second largest urban agglomeration in our country. With over 700,000 inhabitants and two mid-sized cities, it is a perfect role model for many other cities and regions across the globe.

The Dutch love cycling!

The Dutch really enjoy cycling. Most Dutch people own at least one and often several bicycles. Of the 17 million inhabitants in the Netherlands, 13.5 million cycle and they own more than 22 million bicycles. Over 25% of all journeys are made by bicycle! We start young, with children cycling to school. We cycle to work and for pleasure, and even the older generation still ride their 'electric' bicycles. We never stop cycling!

Spatial development and infrastructure in the Netherlands provide safe and comfortable cycling facilities, such as cycle paths, bicycle parking facilities and even cycle superhighways. To the Dutch this is all very normal, but for the rest of the world it's extraordinary to see, experience and learn about!

The main theme of Velo-city 2017 will be 'The Freedom of Cycling': a theme that means so much more than just feeling the wind in your hair while you're cycling! Themes like Governance and Policy Development, Infrastructure, Social and Equity Aspects, Bikenomics, and Urban Development will be the main topics of the Velo-city 2017



Piváreň, kde pomáhate bicyklovaním vyrábať pivo!



Poviete si , že si trošku protirečíme, keď sme napísali článok o tom, kde môžeme jazdiť pod vplyvom na bicykli.

Predstavte si, že by ste bicyklovali pritom pili pivo a ešte ho aj vyrábali.

Takúto nemožnú kombináciu umožňuje malý pivovar v Seattli.

Nazýva sa Flying Lion Brewing .

Šliapaním pomeliete jačmeň, z ktorého sa potom vyrába pivo. Piváreň vytvorila tzv. cyklomlyn.

No a samozrejme piva môžete piť koľko len chcete, pretože ten bicykel je stacionárny☺.



<http://www.flyinglionbrewing.com/>

Aký zámok používate na zamknutie svojich bicyklov?

Názorná fotografia ukazuje, koľko asi trvá odstránenie rôznych druhov zámkov.



No veru niekedy sa oplatí zainvestovať viac).



Fotky mesiaca:

■



NEODHRNUTÁ CYKLOTRASA ŽILINA

+



Tá istá už sčasti odhrnutá cyklotrasa, aj keď nie úplne celkom, lebo už ľad nepustil. Ale aspoň snaha sa cení!

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2017 Ročník VIII Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

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

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



Skupina Slovensko na bicykli, stránka Cyklodoprava.sk



cyklodoprava

Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Radovan Červienka rado.cervienka@gmail.com

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

Ing. Martin Bolo martibolo@gmail.com

Ing. Milan Veternik veternik.milan@gmail.com





2017 Pokračujeme!

Zdroj: Ecf.com