

Cyklistická doprava

Číslo 11

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

Správy z domova 3

Správy zo sveta 4

Cyklotechnológie 6

Čo nás odrádza od bicyklovania? 7

Porovnanie dopravných práv cyklistov 7

Cyklistický Maribor 12

Schweizmobil unikátny turistický produkt 15

Cykloklik 17

Cyko kalendár 18

Pedál

Tak posledné voľby tohto roka sa skončili a život v mestách sa pomaličky dostáva do bezslubového stavu. Niekomu sa zdá že voľby dopadli dobre, inému zase zle. Mestské zastupiteľstvá sú práve tí, čo zodpovedajú za stav cyklistiky vo vašom meste. Preto ak sa nemáte kde a kade bicyklovať treba hľadať vinníkov pod strechou vašich mestských či obecných úradov. Aby ste si predstavili ako kde to „frčí“ na bicykli prinášame vám bez ohľadu

Radovan Červienka/redakcia

kto ste, kde ste nové číslo časopisu. Okrem už starých známych správ z domova a zo sveta vám predvedieme cyklochodník z recyklovaných častí, porovnanie nášho a Českého zákona o cestnej premávke, ako sa bicykuje v Malibore.... Ale však načo to všetko písať. Všetko si to prečítajte :).

Prijemné čítanie.

Cyklodoprava sa pomaly rozvíja

Natália Ďurníková

V stredu 3. novembra 2010 sa v Banskej Bystrici uskutočnil seminár Cyklodoprava a cykloturistika v Banskobystrickom samosprávnom kraji. Podujatie, ktorého cieľom bolo vytvorenie organizačných predpokladov pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v našom kraji, organizoval Cykloklub Poľana, Banskobystrický samosprávny kraj (BBSK) a nadácia Ekopolis. Jeho súčasťou boli referáty a prezentácie konkrétnych projektov, ako aj diskusie všetkých zúčastnených.

Už vystúpenie Jána Roháča z Nadácie Ekopolis demonštrujúce príklady rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v Európe ukázalo, že tejto oblasti sa v našej krajine nevenuje dostatočná pozornosť. A hoci referent cyklodopravy a športu v Bratislavskom samosprávnom kraji Ladislav Findl poukázal aj na problémy rozvoja cyklodopravy v tomto regióne, náš kraj aj v porovnaní s ním zaostáva. Zmeniť tento stav by mala pracovná skupina-komisia pod záštitou BBSK, ktorej členmi by okrem zástupcov neziskových organizácií mali byť aj predstavitelia miest a obcí, Železníc SR, Lesov SR, polície, Slovenskej agentúry životného prostredia, Slovenskej agentúry pre cestovný ruch a pod.

Ako vyplývalo z odbornej diskusie, proces rozvoja cyklodopravy je aj kvôli nedostatku finančných prostriedkov veľmi zdĺhavý. Príklady konkrétnych projektov trás popri Ipli, na Gemer, v okolí Poľany, Rimavskej zelenej cestičky, či banskoštiavnického projektu Bajkom k tajchom sú však dôkazom toho, že snaha a nadšenie aktivistov väčšinou na miestnej úrovni dokážu posunúť veci dopredu. Už teraz je nevyhnutné vyčleňovať budúce cyklotrasy, jednou z možností je využívať už existujúce komunikácie, potrebné je aj prepojenie cyklotrás na úrovni kraja s medzinárodnými trasami, ako je napr. Jantárová cesta spájajúca Budapešť s Krakovom, či napojenie sa na niektorú z európskych

cyklistických trás EuroVelo.

Napriek drobným úspechom na lokálnej úrovni je citelná potreba koordinovať tieto aktivity v rámci celého Slovenska alebo aspoň v rámci nášho kraja. Ján Lupták z Cykloklubu Poľana sa vo svojej prezentácii pokúsil načrtnúť potenciál BBSK pre cyklistickú dopravu a cykloturistiku, ktorý je vnímateľný na základe štúdie Návrh vedenia trás pre cyklodopravu a cykloturistiku v BBSK. Tá má byť základným koncepčným dokumentom, ktorý sa bude priebežne rozvíjať a aktualizovať a ktorý bude podkladom pre prácu komisie pre riešenie cyklodopravy. Jej zvolanie je plánované na druhú polovicu januára budúceho roka.

Mesto Banská Bystrica spája so Zvolenom tzv. Rodinná cestička, Kováčovú s Dolnou Mičinou tzv. Zelená stuha Pohronia, ktoré vznikli už v roku 1997, no boli neudržiavané. V roku 2006 došlo k ich obnove, no bol to len začiatok budovania tzv. greenways, ktoré sú charakterizované bezpečnosťou, nenáročnosťou, verejnou prístupnosťou, kvalitným povrchom, trvalou udržateľnosťou, dobrým značením a informačnými prvkami a ktoré by mohli byť prístupné aj pre inlinekorčuliarov.

Čo sa týka mestských cestičiek pre cyklodopravu, v Banskej Bystrici momentálne neexistuje ani jedna. Prvou lastovičkou v týchto snahách v kraji je existujúci cca. 300-metrový úsek vo Zvolene. Problému budovania cyklotrás priamo v našom meste sa už dlhšie venuje Občianska cykloiniciatíva, ktorá svoje plány predstavila aj v rámci seminára. Istým pokrokom je aktuálne spracúvanie projektovej dokumentácie cyklotrasy od Obvodného úradu po Námestie Vajanského, ktorá by sa mohla začať realizovať budúci rok a dokončená by mala byť v roku 2012. Dnes o 10,00 sa otvárajú obálky na spracovateľa tzv. Generelu nemotorovej dopravy v Banskej Bystrici. Ide o dokument, ktorý by mal byť vytvorený za účasti odborníkov v oblasti územného plánovania a dopravných stavieb, zainteresovanej laickej verejnosti a miestnej samosprávy, ktorá by mala projekt aj spolufinancovať. Finalizácia dokumentu, ktorého cieľom je o. i. aj stanoviť jasné pravidlá rozvoja nemotorovej dopravy, je plánovaná na koniec budúceho roka.

Prvá ucelená cyklotrasa Vlčince - centrum dokončená

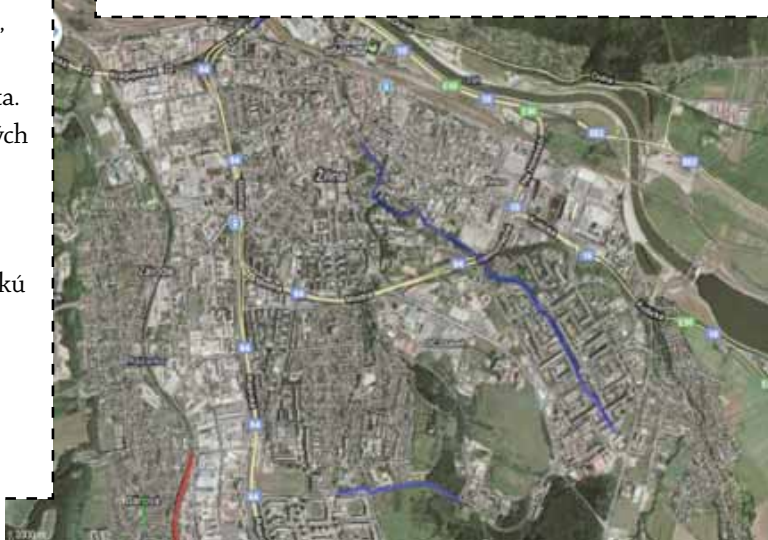
V novembri dokončili v Žiline prvú ucelenú cyklotrasu zo sídliska Vlčince (cez ulice Karpatská, Nitrianska a Nanteršká) do centra mesta (Hlboká cesta, Predmestská ul. a Ul. Republiky) s dĺžkou asi 3,8 km. „Štúdia, ktorú sme dali vypracovať ešte v roku 2007, zadefinovala zhruba 25 km mestských cyklotrás a ďalších 10 km v blízkom okolí. A aj

keď sa ich budovanie nehýbe tak rýchlo, akoby sme chceli, predsa len došlo k posunom,“ uviedol Martin Pavelek, hlavný architekt mesta Žiliny a podpredseda Slovenskej komory architektov.

V prvej etape sa podarilo kompletne prepojiť sídlisko Vlčince s centrom, dokončili úsek dlhý 3,8 km, cyklochodník pribudol aj na zrekonštruovanom námestí v Bánovej. M. Pavelek doplnil, že projekčne sú v druhej etape pripravené Solinky a Vodné dielo v celkovej dĺžke asi 10 km. Prečo sa

zatiaľ nepodarilo dokončiť viac cyklotrás? „Mali sme „veľké oči“ a nerátali sme s tým, ako ťažko sa hľadá kompromis medzi vlastníkmi pozemkov a ako dlho trvá splniť všetky dopravno-bezpečnostné zadania. Museli sme navyše aktívne vstúpiť do tvorby nového cestného zákona, ktorý, aj na základe práve našich pripomienok, vytvoril omnoho lepšie podmienky na realizáciu cyklochodníkov,“ doplnil Pavelek, podľa ktorého by na budúci rok, ak na to budú najmä financie, mala byť dokončená základná „cyklokostra“ mesta. Ako samostatné v súčasnosti slúžia tieto úseky cyklistických komunikácií: pozdĺž ulice Vysokoškolákov, od Mestskej krytej plavárne k internátom Žilinskej univerzity; od areálu Žilinskej univerzity Veľký Diel po sídlisko Solinky; komunikácia na nadjazde zo sídliska Vlčince, ponad Košickú ulicu a ďalej popri Košickej ulici smerom do centra, až po Hypertesco; od konca Kysuckej cesty, podchodom popod estakádu, mostom cez Váh až do Budatína. Krátky úsek budúcej cyklotrasy bol tento rok dokončený aj v mestskej časti Bánová.

V lokalite Vodného diela Žilina sa podarilo Vodohospodárskej výstavbe, ktorá je štátnym podnikom, vyasfaltovať podstatnú časť hrádze na oboch brehoch. Hoci slúži ako komunikácia pre potreby údržby, podnik ju dal k dispozícii ako rekreačný chodník pre cyklistov, in-line korčuliarov a peších v celkovej dĺžke 10,5 km.



Správy zo sveta

Austrálska cyklotrasa z recyklovateľných náplní do tlačiarní V austrálskom národnom parku West MacDonnell National Park zrealizovali unikátny projekt a síce novú cestičku pre cyklistov, ktorá je postavená z recyklovateľných náplní do tlačiarní. Táto cyklotrasa v dĺžke 17 km spája mestá Alice Springs a Simpsons Gap. Výhodou je to, že materiál je trvanlivý ako aj to, že sa použije z recyklovania starých náplní do tlačiarní. technológiu dodala austrálska spoločnosť Replas, ktorá sa venuje recyklovaniu plastov. Náklady na vystavanie tejto cyklotrasy predstavujú sumu \$130,000 (cca. 91000 EUR), čo je zlomok z toho, koľko by takáto cyklotrasa stála, ak by ju postavili tradične. Náklady na jeden kilometer tak vyšli na 7600 dolárov (5390 EURO). Oblasť kde sa vybudovala cyklotrasa je známa svojím aktívnym postojom k bicyklovaniu.



Na fotografii je austrálsky minister Karl Hampton, ktorý testuje novú cyklotrasu.



Nové cykloznačky v Prahe už existujú.

V minulom čísle sme informovali o nových dopravných značkách v českom zákone o cestnej premávke. Tu sú moje skúsenosti z novembra v Prahe, kde pred českým ministerstvom dopravy vidieť hneď niekoľko opatrení. Či už obojsmerný prejazd pre cyklistov v jednosmerke. Ale najviac ma dostali cyklostojany pred ministerstvom. Typicky české žlté tulipánové cyklostojany. **U nás niečo také nehrozí.**



Možnosť prejazdu slepej ulice cyklistami.



Možnosť odbočenia vľavo pre cyklistov.



Obojsmerný prejazd pre cyklistov na jednosmernej ceste.



Typické žlté tulipánové stojany pred českým Ministerstvom dopravy.



Cyklopruh s farebným zvýraznením.

Možnosť odbočenia vľavo pre cyklistov.

V Budapešti zaznamenali už 100 tisíceho cyklistu. U našich južných susedov nainštalovali v júli tohto roka na jednej z hlavných ciest sčítač cyklistov. V novembri dosiahli už 100 tisíceho cyklistu. Gratulujeme!



Pozrite si zaujímavý film o histórii budovanie cyklokomunikácií v Holandsku.

<http://www.youtube.com/watch?v=NrqGODqkSlw>



Cyklotechnológie

Cyklopruh, ktorý si sami vysvietime.

Monika Nedelková

Neprijemný stret s nervóznym vodičom dokáže odstrašiť aj tých najzápalenejších cyklistov od jazdenia v noci. Problém však nie je len vo viditeľnosti, pretože bezpečnostné svetlá upútajú pozornosť vodiča. Tieto svetlá sú však bežne upevnené na kostru bicykla, čo zvýrazňuje len zlomok z okolia bicykla. Cyklochodníky sú dokázateľne účinnou metódou ako ochrániť bicyklistov na frekventovaných cestách. Určujú jednoznačne vyznačenú hranicu v okolí bicykla, čím poskytujú väčší rozsah bezpečnosti medzi autom a cyklistom. Napriek tomu, iba zlomok ciest má vyhradené cyklochodníky, a pri nákladoch od 5,000 do 50,000 dolárov na jednu míľu, nemôžeme očakávať že budú všade v blízkej budúcnosti.

Namiesto uspôsobovania bicyklovania podľa vybudovaných cyklochodníkov, cyklochodník by sa mal prispôbiť bicyklistom. Toto je myšlienka, s ktorou prišiel produkt LightLane aich vynálezcov Alexa Tee a Evan Ganta. Tento systém premieta jasne definovanú virtuálnu cyklocestičku na chodník, s použitím lasera, čím určuje vodičovi známu hranicu, ktorej sa vyhýba. Spolu so širším rozsahom bezpečnosti tak bicyklisti znovu získajú istotu jazdiť v noci a bicykel sa stane použíwanejšou alternatívou dopravy.

Viac na <http://www.lightlanebike.com/>

Zdroj: <http://www.streetsblog.org/2009/01/16/byo-bike-lane/>



Vzhľad a elegancia na bicykli, obmedzenia pri obliekaní sa

Čo pod obmedzeniami v obliekaní pri bicyklovaní chápem?

Dámy – už sa vám niekedy stalo, že ste sa chceli bicyklovať vo vašej obľúbenej sukni, obľúbených topánkach, čižmách, žabkách, s kabelou, ktorá ladí k vášmu oblečeniu/topánkam?

Alebo jednoducho ísť do práce na bicykli v elegantnom oblečení? Je toto možné na horskom bicykli, ktorý je označený ako dámsky? Samozrejme, že nie.

Väčšina módných pokusov na horskom bicykli skončí pri športovom oblečení (žiadne sukne ale nohavice) a namiesto peknej kabelky sa môžete potiť s ruksakom na chrbáte. Kabát alebo sukňu neodporúčam nie preto, že budete vyzerat' extravagantne, ale preto, lebo sa vám zachytia do zadného kolesa.

A samozrejme nezabudnite si vyhrnúť pravú nohavicu, pretože si ju minimálne ušpiníte (v horšom prípade bude ešte aj zachytená v reťazi alebo potrhaná)

Páni – viem síce, že pánska móda je praktickejšia ako dámska pre jazdu na bicykli, ale aj tak. Šli by ste na horskom bicykli v obleku, v kabáte? Opäť rovnaký problém s reťazou – vyhrňte si pravú nohavicu, lebo nohavice poputujú buď do čistiarne alebo do smetí. A s dlhým kabátom tiež opatrne, aby ste ho uprostred cesty nemuseli pohúžvaný a špinavý vyťahovať zo zadného kolesa.

V Holandsku takéto obmedzenia nepoznajú, ľudia jednoducho sadnú na bicykel v čom sa cítia pohodlne a elegantne. Holandské bicykle majú kryty aj na reťazi aj na zadnom kolese.

Teraz rozvediem do detailov prepravu batožiny a predmetov, ktoré som spomenul o pár riadkov vyššie. Skúsili ste bicyklovať na horskom bicykli s vašou obľúbenou kabelkou alebo páni s kufríkom? Veľmi ťažko realizovateľné, však?

Často nám neostane iná alternatíva než ruksak a keďže mnohí z nás do školy už nechodia, je aj patrične ošúchaný a nevzhľadný, však mám pravdu? Veľmi zaujímavá predstava jazdiť v obleku s ošúchaným ruksakom na chrbte. Alebo si dajte na horský bicykel košík – prvá otázka však je kde a druhá či sa bude dať ešte bicykel použiť aj športovo s košíkom?

V Holandsku majú tento problém zvládnutý na jednotku – odnímateľné košíky prútené alebo kovové, debničky drevené alebo umelé, tašky jednostranné, obojstranné a to všetko v rôznych farbách a vzoroch sa stalo doslova súčasťou módy na bicykli. Nejde tu len o nejaké fádne a jednotvárne farby a tvary tašiek, debničiek a košíkov. Každý bicykel je tu originálny a spolu s doplnkami perfektne ladí k oblečeniu svojho majiteľa.

Poznáte RETRO štýl? Takéto produkty nikdy nevyjdú z módy. Holandský bicykel patrí medzi ikony RETRO štýlu – vyrába sa v rovnakom designe už vyše sto rokov. Je usposobený na to, aby sa na ňom dalo jazdiť v akomkoľvek odeve – veď si len predstavte, v čom boli asi oblečení ľudia pred 100 rokmi.

Nedá mi to, opäť sa vrátim k otázke pohodlia – veď ak sme elegantne a štýlovo oblečení či už v obleku, kabáte, sukni a obľúbenej obuvi nemôžeme sa na hrbíť na športovom bicykli. Určite aj preto sa bicykel v Holandsku stal takou obľúbenou formou dopravy lebo sa na ňom dá jazdiť slušne oblečený a elegantne vzpriamený.

POROVNANIE DOPRAVNÝCH PRÁV CYKLISTOV.

Porovnanie zákonov o premávke na komunikáciách Slovenskej a Českej republiky.

Zákon platný na území Slovenskej republiky – 8/2009

(zákon o cestnej premávke)

Zákon platný na území Českej republiky – 361/2000

(zákon o provozu na pozemních komunikacích)

V oblasti cyklistickej dopravy dochádza k neustálemu porovnávaní jednotlivých republík. Či sú to fakty sa pokúsime priniesť v porovnaní jednotlivých zákonov. Pre začiatok začneme zo zákonom o premávkach na pozemných komunikáciách v oboch štátoch. Zákony sme rozčlenili do jednotlivých bodov a častí, kde sme hľadali ich spoločné črty. Nebolo vždy jednoduché nájsť presnú kategóriu, keďže obidva zákony síce nesú spoločné črty, no za 17 rokov sa jednotlivé štáty predsa len zmenili.

Obidva zákony už prešli určitými novelizáciami. Pre lepšiu orientáciu budú texty jednotlivých zákonov farebne odlišené. Komentár autora bude zvýraznený farbou oranžovou.

1. Vymedzenie základných pojmov

A
nemotorové vozidlo je vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej alebo zvieracej sily, napríklad jízdní kolo, ruční vozík alebo potahové vozidlo (§2, bod h).

nemotorovým vozidlom je prípojné vozidlo, vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej sily alebo zvieracej sily s výnimkou prípadov podľa písmena f) a bicykel vybavený pomocným motorom so zdvihovým objemom valcov nepresahujúcim 50 cm³ s konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 km.h⁻¹ alebo bicykel vybavený pomocným elektrickým motorom trvalým menovitým výkonom do 0,25 kW, ktorého výkon sa progresívne znižuje a nakoniec sa preruší, keď vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km.h⁻¹ alebo keď vodič prestane šliapať do pedálov, (§2, bod m).

2. Chodci a cyklisti

A
Osoba vedúca jízdní kolo alebo moped smí užiť chodníku, len neohrozí-li ostatní chodce; inak musí užiť pravé krajnice alebo pravého okraje vozovky. (§58, bod 7)

Osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, smie použiť chodník, len ak neohrozí ani neobmedzí chodcov; inak musí použiť pravú krajnicu alebo pravý okraj vozovky. (§52, bod 5).

3. Jazda na bicykli

A
Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit. (§ 57, bod 1)

Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka. (§ 57, bod 2)

Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici vozovky. (§52, bod 1).

B.
chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně. (§2, bod j).

chodcom sa rozumie účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo; chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, alebo vedie zviera (§2, bod h).

C.
přejezd pro cyklisty je místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou (§2, bod II).

definovanie priechodu pre cyklistov sa nenachádza v zákone 8/2009

B.
Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou. (§ 57, bod 3)

Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech. (§ 58, bod 3)

Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu) a zadní svítílnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítílnu bílé barvy s přerušovaným světlem. (§ 58, bod 4)

Cyklisti smú jazdiť len jednotlivu za sebou; to neplatí pri

jazde po cestičke pre cyklistov, kde smú jazdiť dvaja cyklisti vedľa seba, ak tým neobmedzujú a neohrozujú ostatných účastníkov cestnej premávky. Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky. Pri jazde musí mať cyklista nohy na pedáloch. Za zníženej viditeľnosti musí mať cyklista jazdiaci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev. (§55, bod 2).

C.

Pohybujú-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky, nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. (§ 57, bod 4)

Pomaly idúce alebo stojace vozidlo môže cyklista idúci rovnakým smerom predchádzať aj po pravej strane vozovky alebo krajnici, pritom je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť; to neplatí, ak vodič takeého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava. (§55, bod 5)

D.

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. (§ 57, bod 5).

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce. (§ 53, bod 4)

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty. (§ 53, bod 5)

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce. (§ 57, bod 6)

Ak je zriadená cestička pre chodcov a cyklistov označená

príslušnou dopravnou značkou, cyklista nesmie ohroziť chodca. Ak cestička pre chodcov a cyklistov má oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov, sú chodci a cyklisti povinní použiť len pruh pre nich určený; to neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, pri vchádzaní na cestičku pre chodcov a cyklistov a vychádzaní z nej, pričom sa nesmú vzájomne ohroziť. (§55, bod 6)

E.

Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. (§ 57, bod 7)

Cestičku pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov (§55, bod 7)

F.

Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo. (§ 57, bod 8).

Pred vjazdom na priechod pre cyklistov sa cyklista musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy. Na priechode pre cyklistov sa jazdí vpravo. (§55, bod 8)

G.

Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu²⁾ a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. (§ 58, bod 1)

Cyklista je povinný počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou. Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, táto povinnosť sa vzťahuje aj na jazdu v obci (§55, bod 9)

H.

Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci 1) jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně. (§ 58, bod 2).

Osoba mladšia ako 10 rokov smie na ceste s výnimkou cestičky pre cyklistov, poľnej cesty, lesnej cesty a obytné

zóny jazdiť na bicykli len pod dohľadom osoby staršej ako 15 rokov, ktorá je dostatočne spôsobilá, aby na ňu riadne dozerala, a ktorá zodpovedá za dodržiavanie povinností podľa tohto zákona touto osobou. (§55, bod 4).

I.
Na jednomístnom jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. (§ 58, bod 3)

Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám. Ak je bicykel vybavený pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy, smie osoba staršia ako 15 rokov viesť osobu mladšiu ako 10 rokov.

J.
Za jízdní kolo se smí připojit přívesný vozík, který není širší než 800 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívesný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívesný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem. (§ 58, bod 5)

U nás tento bod nie je priamo ošetrený aj keď sa v . (§55, bod 2) píše:

Cyklista nesmie jazdiť bez držania riadidiel, držať sa iného vozidla, viesť počas jazdy druhý bicykel, ručný vozík, psa ani iné zviera a voziť predmety, ktoré by sťažovali vedenie bicykla alebo ohrozovali iných účastníkov cestnej premávky.

4. Predchádzanie, otáčanie a cúvanie.

A
(2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty. (§ 17, bod 2)

V SR je táto časť napísaná všeobecne, nepišu sa tam samostatne cyklisti.

B.
Vodič sa nesmie otáčať na prejezdu pro cyklisty, (§ 24, bod d)

na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov (§ 22, bod 4c)

křižovatky (č. S 4) umístěný v protiláhlom rohu križovatky, neplatí pre odbočovanie vľavo alebo vpravo § 19 ods. 4 zákona, (výhláška 9/2009 z.z. (§ 9, bod 3c)

C.
Je-li na stezce pro cyklisty nebo cyklistickém pruhu zřízeno světelné signalizační zařízení se světelnými signály „Signál pro cyklisty se znamením Stůj!“, „Signál pro cyklisty se znamením Pozor!“, „Signál pro cyklisty se znamením Volno“, platí obdobně § 70 odst. 2 písm. a) až d). To platí i tehdy, je-li signál s plnými kruhovými světly doplněn bílou tabulkou s vyobrazením jízdního kola. (§ 73, bod 1)

Jsou-li signály pro cyklisty umístěny za pozemní komunikací, znamená signál

- „Signál pro cyklisty se znamením Stůj!“, že cyklista nesmí vjíždět na vozovku,
- „Signál pro cyklisty se znamením Stůj!“ spolu se signálem „Signál pro cyklisty se znamením Pozor!“ že cyklista je povinen připravit se k jízdě,
- „Signál pro cyklisty se znamením Volno“, že cyklista může

5. Svetelná signalizácia

A
signál se zeleným plným kruhovým světlem „Volno“ možnost pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo, přičemž musí dát přednost chodcům přecházejícím ve volném směru po přechodu pro chodce a cyklistům přejezdějícím ve volném směru po přejezdu pro cyklisty. Svítí-li signál „Signál pro opuštění křižovatky“ umístěný v protilehlém rohu křižovatky, neplatí pro odbočování vlevo § 21 odst. 5, (§ 70, bod c)

signál s plným zeleným svetlom „Volno“ znamená pre vodiča možnosť pokračovať v jazde, a ak dodrží ustanovenia o odbočovaní a také odbočovanie nie je zakázané dopravnou značkou, možnosť odbočiť vpravo alebo vľavo, vodič je pritom povinný dať prednosť chodcom prechádzajúcim vo voľnom smere po priechode pre chodcov a cyklistom prechádzajúcim vo voľnom smere po priechode pre cyklistov, pritom ich nesmie ohroziť ani obmedziť; ak svieti signál pre opustenie

přejíždět vozovku; rozsvítí-li se poté signál „Signál pro cyklisty se znamením Pozor!“, smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem. (§ 73, bod 2)

Tam, kde jsou světelná signalizační zařízení pro cyklisty vybavena tlačítkem pro cyklisty, smí cyklista po stisknutí tlačítka vjet na vozovku teprve na znamení signálu „Signál pro cyklisty se znamením Volno“. (§ 73, bod 3)

Ustanovenie § 9 ods. 2 (Pri riadení cestnej premávky na križovatke sa používajú najmä svetelné signály trojfarebnej sústavy s plnými svetlami alebo so smerovými signálmi)platí pre cyklistov, ak sú na cestičkách pre cyklistov zriadené svetelné signalizačné zariadenia so svetelnými signálmi (č. S 7a až S 7c); rovnako platí aj vtedy, ak je signál s plnými svetlami doplnený bielou tabuľkou s vyobrazením bicykla. (výhláška 9/2009 zb.z)

Tam, kde sú svetelné signalizačné zariadenia pre chodcov alebo pre cyklistov vybavené tlačidlom na svetelné signály, smie chodec alebo cyklista po stlačení tlačidla prechádzať cestu po priechode pre chodcov alebo po priechode pre cyklistov až vtedy, keď sa rozsvieti signál pre chodcov so znamením „Voľno“ (č. S 5b) alebo signál pre cyklistov so znamením „Voľno“ (č. S 7c). (výhláška 9/2009 zb.z)

Svetelné signalizačné zariadenia pre chodcov a cyklistov môžu byť doplnené akustickými signálmi, pričom akustický signál pomalej frekvencie znamená, že svieti signál s červeným svetlom „Stoj!“ (č. S 5a alebo č. S 7a), a akustický signál zrýchlenej frekvencie znamená, že svieti signál so zeleným svetlom „Voľno“ (č. S 5b alebo č. S 7c). (výhláška 9/2009 zb.z)

Ustanovenia odsekov 1 až 4 platia pre chodcov a cyklistov aj v prípade použitia kombinovaných signálov pre chodcov a cyklistov (č. S 5c a č. S 5d). (výhláška 9/2009 zb.z)

6. Časť nenachádzajúca sa v zákone 361/2000 (ČR) a nachádzajúca sa v zákone 8/2009 (SR) v oblasti cyklistickej dopravy

A.

Vodič je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, najmä deťom, osobám so zdravotným postihnutím, osobitne voči osobám, ktoré používajú bielu palicu, a starým osobám (§4).

B.

Ak vodič zníži rýchlosť jazdy alebo ak zastaví vozidlo pred priechodom pre chodcov alebo pred priechodom pre cyklistov, aby umožnil prejsť cez cestu chodcom alebo cyklistom, vodiči ostatných vozidiel idúcich rovnakým smerom sú takisto povinní znížiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť vozidlo; to neplatí pre vodiča električky (§4).

C.

Vodič nesmie ohroziť cyklistov prechádzajúcich cez priechod pre cyklistov (§4).

D.

Vodič smie zastaviť a stáť len vpravo v smere jazdy v jednom rade a rovnobežne s okrajom cesty, čo najbližšie k okraju cesty a na jednosmernej ceste vpravo i vľavo. Ak nie je ohrozená bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vodič smie v obci zastaviť a stáť kolmo, prípadne šikmo na okraj cesty alebo zastaviť v druhom rade. Pri státi musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre každý smer jazdy. Pri zastavení musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre oba smery jazdy. Pri státi vodič vozidla nesmie obmedziť pohyb chodcov ani cyklistov (§23).

E.

Vodič nesmie zastaviť a stáť na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov a vo vzdialenosti kratšej ako 5mpred nimi (§25).

F.

Vodič nesmie zastaviť a stáť na cestičke pre cyklistov (§25).

Cyklistický Maribor

Marián Gogola

Podarilo sa mi navštíviť slovinské mesto Maribor. Je to druhé najväčšie mesto v Slovinsku. Má rozlohu 147,5 km² a okolo 115-tisíc obyvateľov. Maribor je veľmi významnou dopravnou križovatkou, hlavne pri cestách zo strednej Európy do Chorvátska a z Talianska na východ Európy. Hlavným priemyselným podnikom je TAMBUS Maribor, ktorý vyrábala až do roku 1996 autobusy pre celú Juhosláviu, a pre niektoré východné krajiny. Sú tu galérie, múzeá a univerzita, založená v roku 1961. Maribor má celkom 70 km vyznačených cyklokomunikácií a je to aj vidieť. Zaujali ma hlavne cyklokomunikácie, ktoré by možno mohli byť vzorom ako sa popasovať s legálnym parkovaním na Slovensku. Aj keď cyklokomunikácie nie sú vedené integrovane, skôr segregovane. Počet cyklistov určite nebol nejaký vysoký, ale bolo vidieť, že ľudia bicykel využívajú. Priechod pre cyklistov cez priechod je viac primknutý k priechodu pre chodcov, podobne to majú aj Česi v novele vyhlášky, obr.1,3. Cyklopruhy sú vyznačené na chodníkoch, pričom ich šírkové usporiadanie je dostatočné obr.2.

Na cyklopruhoch používajú viaceré druhy vodorovného značenia, napr. smerové šípky vid. obr.4,5.

Na niektorých priechodoch pre cyklistov možno vidieť farebné (červené) zvýraznenie priechodu pre chodcov, obr. 6-8.

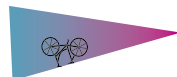




Taktiež nemajú problém viesť viaceré vetvy pomocou cyklopruhov na chodníku, ktorý to šírkoovo dovoľuje, obr.9 .

V niektorých prípadoch asi novších cestičiek pre cyklistov je ich povrch označený červenou farbou. (obr. 10-14)

V prípade zaparkovania bicykla vidieť v celom meste viacero klasických „učkových“ stojanov, kde si môžete zaparkovať bicykle všetkých typov. Stojany však nie sú osadené do zeme, ale sú položené na dvoch rúrkach, ktoré sú skrutkami privrútané do zeme.





15

Dopravné značky pre spoločné zdieľanie chodníka cyklistami a chodcami je vyznačené dopravnou značkou, ktorá je zaujímavá tým, že je na nej uvedená žena s dieťaťom (obr.16), nie ako my poznáme muža s klobúkom. Feministky by sa určite potešili.

Ešte možno zaujímavosť pre cykloturistov. Hoteli, ktoré vytvárajú podmienky pre cykloturistov a turistov majú špeciálny znak, viď obrázok. Je to niečo také ako my máme certifikáciu Vitajte cyklisti.

Ale aby sme Maribor len nechválili, samozrejme majú aj oblasti, kde je vstup cyklistom zakázaný.

Záverom možno skonštatovať, že Maribor možno nepatrí medzi mestá, kde je cyklistická doprava nosným dopravným systémom, avšak pozitívne je, že sa o tom aspoň snažia. Vidieť, že ich dopravní inžinieri majú asi podobné zmysľanie ako tí naši, keď cyklistov dávajú v prevažnej miere na chodník a nesnažia sa o ich integráciu do hlavného dopravného priestoru.



16



17



18



19



Schweizmobil unikátny turistický produkt zo Švajčiarska.

Marián Gogola

V novembri sa v Prahe a ďalších vybraných českých mestách (Olomouc, Brno) uskutočnil švajčiarsky seminár, ktorého hlavnou úlohou bolo predstavenie produktu Schweizmobil a prenos jeho know-how do Českej republiky.

Seminár bol zameraný na predstavenie uvedeného turistického produktu ako jednotného nástroja pre turistov a nemotorovú dopravu. Účast na tomto seminári mohli využiť aj zástupcovia zo Slovenska. Okrem švajčiarskych expertov tam vystúpili aj Riaditeľ pozemných komunikácií Ministerstva dopravy pán Milan Dont, Ing. Jaroslav Martinek z CDV, Ing.arch. Tomáš Cach z Pražskej cyklokomisie, Juraj Flamik z nadácie Partnerství a pod. Okrem českých odborníkov bol seminár ťažiskovo zameraný na odborné prednášky pánov Markusa Capironeho a Lukasa Stadtherra.



Na obr. zľava Daniel Mourek, Jaroslav Martinek, Milan Dont, Lukas Stadtherr, Markus Capirone, Tomáš Cach a Juraj Flamik.

Lukas Stadtherr na začiatok popísal genézu vzniku občianskej iniciatívy tzv. Velobüra (od roku 1989), ktorý sa zaoberal podporou cykloturistiky vo Švajčiarsku. V roku 1993 začali vytvárať metodiku značenia a značiť cyklotrasy a jednáť s potenciálnymi partnermi. V roku 1998 rozšírili spoluprácu so Švajčiarskym turistickým zväzom. Nadácia SchweizMobil je koordinátorom rovnomeného turistického produktu. V roku 1999 kontaktovala organizácie, ktoré sa zaoberali pešou turistikou (Schweizer Wanderwege), nadáciu Veloland Schweiz a začali spolu pracovať na rozvoji národných trás pre pešiu turistiku (Wanderland Schweiz). Spoločná diskusia v roku 2000 viedla k myšlienke založenia SchweizMobil. Cieľom tejto snahy bol rozvoj a vybudovanie národnej siete trás pre bezmotorovú dopravu a udržateľnú



Lukas Stadtherr

turistiku. V roku 2004 sa začala prvá etapa prác na projekte, pričom v roku 2008 bol projekt úspešne spustený. Taktiež organizovali rôzne akcie ako SLOW-up, obdoba nášho Dňa bez automobilov v rámci Švajčiarska. Podčiarkol zaujímavosť, že keď oslovovali reštaurácie, aby sa zapojili do tejto akcie, tak reštaurácie tvrdili, že turisti neprídu a budú mať pokles tržieb, avšak opak bol pravdou. Táto akcia im pomohla vygenerovať viac ziskov ako predtým.

Základné stavebné prvky Scheizmobilu sú podľa Markusa Capironého postavené na originálnej myšlienke zapojiť viacero partnerov do tohto procesu, pretože každý partner môže priniesť niečo nové. Teda má kompetencie vo svojej oblasti, kým na porovnanie by to zostalo len na jednom partnerovi, bolo by toho strašne veľa a určite by sa to nezvládlo. Ako úspešný postup odporúča veľa hovoriť a diskutovať s partnermi, tak aby sa predišlo rôznym nedorozumeniam. Lebo ako povedal, okrem podania ruky partnerovi, treba, aby ju ten druhý aj prijal.

Čo sa týka partnerov tak Schweizmobil sa skladá skutočne zo širokého spektra partnerov a to od švajčiarskej federálnej úrovne, cez 26 kantónov, poskytovateľov Verejnej osobnej dopravy, ubytovacích zariadení (vyše 1200), vydavateľov, turistické, cykloturistické, vodácke kluby, servisné zariadenia, 40 cestovných kancelárií, 130 požičovní bicyklov, 500 miest na nabíjanie elektrobicyklov alebo skútrov, vyše 600 rôznych zaujímavých miest ako



Prví členovia Velobüra

kúpele, aquaparky a pod. a pod. Navyše okrem Švajčiarska je v tomto produkte obsiahnuté aj územie Lichtenštajnského kniežactva. Ako perličku uviedol, že sa pri organizácii nechali inšpirovať švajčiarskym automobilovým klubom. Schweizmobile je pritom zameraný na nasledovné skupiny turistov: peší turisti, cykloturisti, horskí cyklisti, korčuliari, vodáci.

Čo sa týka organizácie. Vytvorili nadáciu, ktorej členmi sú všetci spomínaní členovia. Majú nadačnú radu a taktiež výbor. Ako dôležitý nástroj zdôraznil zdieľanie spoločných údajov, teda dát, ktoré sú podstatné pre správne fungovanie tohto produktu.

Viac si môžete prečítať na www.schweizmobil.org.



Marketinový nástroj Schweizmobilu.

Zdôraznil aj dôležitý fakt, že aj predtým vo Švajčiarsku existovali organizácie ako aj ponuka pre cykloturistov, ale výsledný efekt bol skutočne malý. To malo za následok premrhané finančné prostriedky. Z hľadiska druhov dopravy povedal, že jednotlivé druhy dopravy majú viac menej rovnaké potreby a preto ak budú vystupovať ako skupina, budú určite silnejšie a dokážu pritiahnúť viacero zákazníkov, resp. turistov.

Pri vytváraní konkrétnej siete, prišli na základný problém, ktorým bolo ako dopraviť potencionálnych turistov do systému. Nechceli systém, ktorý by bol založený iba na tom, že sa turisti dovezú na aute a potom si urobia túru. Celý systém navrhli tak, aby mohli potenciálni zákazníci vstúpiť bezproblémovo do systému prostredníctvom siete verejnej osobnej dopravy na všetkých úrovniach, teda od diaľkovej až po mestskú MHD.

Preto ako východiskové body boli navrhnuté zastávky VOD, ktoré budú zároveň plniť aj prestupové body medzi jednotlivými trasami systému, teda aby sa mohli turisti bez problémov pohybovať medzi jednotlivými turistickými trasami. Na ne nadväzujú tzv. Infobody, teda základné turistické infopanely, kde majú možnosť pozrieť si jednotlivé turistické trasy a základné informácie o nich. Zvyčajne sú umiestnené blízko k železničnej stanici, tak aby mal turista najmenej problémov ako sa v danej lokalite orientovať. V týchto bodov sú umiestnené aj servisné body, kde si môžu dať opraviť napr. bicykel. Ak majú napríklad veľkú batožinu, môžu si ju nechať zaviesť do cieľovej zastávky a oni tam prídu len na bicykli. Dopravný systém je

skutočne integrovaný, teda na jeden cestovný lístok môžete využívať švajčiarske železnice, autobusovú dopravu ako aj miestne MHD, trajekty a pod.

Čo sa týka značenia, tak nás upozornili na švajčiarsku normu SN 640 829a, ktorá je skutočne veľmi dobre spracovaná a obsahuje okrem základných informácií ako značiť turistické trasy aj a spôsoby ako sa vyhnúť nesprávnemu značeniu napríklad na križovatkách a pod. Ako príklad uviedol poznatok, že nie je vhodné miešať na jednom stĺpiku informačné a smerové značky.

Návštevnosť na webstránke:

2008 – 1,1 milióna návštevníkov

2009 – 1,4 milióna návštevníkov

2010 – 2,3 milióna návštevníkov

Čo sa týka webovej platformy, okrem ľahkej orientácie umožňuje vytlačiť si zadarmo mapy alebo konkrétnu trasu. Čo zdôraznili je fakt, že webstránka neposkytuje rezervácie, ale iba informácie. Ak si chcete zarezervovať napr. ubytovanie, nájdete odkaz na partnera, kde si rezerváciu môžete zrealizovať.

A na záver zopár faktov:

20 000 km značených tras (22 národných tras, 147 regionálnych, 757 jednodenných etap)

500 InfoPoints

100.000 značiek v teréne

1,4 miliónov nocľahov,

11 mil. jednodňových výletov

Cyklklik

www.schweizmobil.ch

www.schweizmobil.ch Turistický portál ako má vyzerať. Je jedno, či ste cyklista, turista, horský biker, korčuliar alebo vodák. Na tejto stránke nájdete užitočné informácie o trasách, servisných bodoch ako aj ubytovaní.



www.prahounakole.cz

Táto stránka je venovaná problematike cyklistickej dopravy v českej metropole Prahe. Okrem klasických informácií, poskytuje zaujímavosti zo sveta. Je to vlastne informačný a asistenský portál pre všetkých, ktorí plánujú v Prahe používať bicykel. Organizujú napríklad cyklotriely pre tých, ktorí by sa radi naučili udržiavať a opraviť si svoj bicykel. Zaujímavú úlohu zohrali napríklad pred komunálnymi voľbami, keď sa zamerali na politikov s otvoreným listom alebo lepšie povedané programom pre každú politickú stranu, ktorá by mala záujem rozvíjať podmienky pre cyklistickú dopravu.



Cyklistický kalendár na rok 2011

Ak nemáte tip na darček, tak vám ponúkame kalendár s tematikou cyklistickej dopravy, kde jeden list bude reprezentovať 1 mesiac. Cena kalendára bude do 10 EURO vrátane poštovného. Všetko závisí od množstva objednávok. Ak máte o kalendár záujem napíšte email na: info@mulica.sk. Čo tak kúpiť darček pre úradníkov, aby im pripomínal, že existuje aj iná doprava ako automobilová!:-)



Editoriál

facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **11** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

Design & dtp :

Emília Jesenská	emilia@jesenska.net
-----------------	--

Aj vy sa môžete zúčastniť na tvorbe tohoto časopisu. Máte niečo nové v oblasti cyklistiky u vás v okolí? Kontaktujte redakčnú radu!!!



STREDOSLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí



nadácia
pontis

