

Cyklistická doprava



Pedál.

Všetci sme zelení. Tak asi takto by sme mohli charakterizovať nadšenie po hádam doteraz najúspešnejšom ročníku Tour de France. Peter Sagan a bratia Velitsovci zanechali výborný dojem na celú cyklistickú verejnosť. Viem si predstaviť ako pozitívne zapôsobili na všetkých občanov a určite sa ne jeden necyklista rozhodol konečne vysadnúť na bicykel. Najnovšie číslo vám prináša informácie z domova, napríklad o tom, že už aj v Banskej Bystrici zaviedli cyklobus, že v Nitre možno bude raz cyklodepo alebo ak budete mať chuť, budete môcť vyskúšať aj nový cyklomost v Devínskej Novej Vsi. Ako aj negatívnu skúsenosť pri rozvoji podmienok pre cyklodopravu v Detve.

Pre dopravných inžinierov a projektantov tu máme nápady ako sa dá napríklad využiť starý železničný koridor (Helsinky), ako správne projektovať cyklokomunikácie pri železničných priechodoch a električkových trasách ako aj zaujímavú cykloreportáž z Bruselu. Ako aj o tom, že Holanďania majú stále nové výzvy pri rozvoji cyklodopravy. Samozrejme, nebudem prezrádzať všetko. Prečítajte si!

Príjemné čítanie a pekné leto.
Marián Gogola/redakcia



Obsah.

Správy z domova (Nitra, Sered', Banská Bystrica, Detva...)

Nový cyklokoridor namiesto nevyužívanej železnice
v Helsinkách.

Cykloreportáž – Brusel

Výzvy rozvoja cyklistiky v Holandsku

Aký je postoj samosprávy k cyklistickej doprave vo vašom
meste/obci? – infografika

Prejazd cyklistov cez koľaje

Foto mesiaca.

Z domova.

Cyklisti budú môcť využívať cyklomost už v auguste

Cyklomost medzi Devínskou Novou Vsou a rakúskou obcou Schlosshof bude môcť verejnosť využívať už v auguste, Bratislavský kraj pripravuje počas leta aj sprievodné podujatia. V súčasnosti Bratislavský kraj čaká na právoplatnosť rozhodnutia o predčasnom užívaní stavby. Do právoplatného ukončenia konania sa stále jedná o stavenisko a z dôvodu bezproblémového priebehu konania je nepovolaným osobám vstup na most ZAKÁZANÝ. Na moste sú osadené nové a pevnejšie zátarasy a na dodržiavanie zákazu vstupu dohliada aj strážnik.

Stavba lávky pre peších a cyklistov Devínska Nová ves – Schlosshof bola riadne ukončená a momentálne prebieha zákonom stanovené konanie na predčasné užívanie diela. Rozhodnutie bolo doručované verejnou vyhláškou a zverejnené Mestskou časťou Devínska Nová Ves dňa 02.07.2012 a Hlavným mestom SR Bratislava 06.07.2012. Cyklisti budú môcť využívať most už v auguste, oficiálne otvorenie je plánované na 22.9.2012, tento dátum vznikol po vzájomnej dohode s kanceláriou p. Proella.

Výstavba cyklomostu sa začala vlani v septembri, postavil ho konzorcium Ingsteel a Doprastav. Most je postavený v historickej trase a bude slúžiť pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchrannú službu. Most sa stane dôležitým spojovacím článkom regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás. Počas prípravných prác bol

odhalený aj pôvodný mostný násyp ešte z čias Márie Terézie. Našli sa aj pôvodné piloty, ktoré boli súčasťou premostenia pred cca 300 rokmi. Cyklomost je stavaný tak, aby nenarušil zvyšky tohto pôvodného mosta. Projekt je podporený v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013 (projektoví partneri: Spolková vláda Dolné Rakúsko, BSK, Hlavné mesto SR Bratislava a Devínska Nová Ves).

Zástupcovia cyklodopravy a BSK monitorovali celý čas výstavbu cyklomosta. Pozrite si fotogalériu: <https://picasaweb.google.com/106005581325832610316/VystavbaCyklomostaDNVSSCHLOSSHOF>



autor fotografií je Ing. Milan Belacek, ktorý most aj naprojektoval.



Z domova.

Cyklobus už aj v Banskej Bystrici

V Banskej Bystrici už premáva Cyklobus
Od soboty 23. 6 už premáva cyklobus z Banskej Bystrice na Kráľovou studňou.
Cyklobus premáva počas sviatkov a víkendov.
Odchádza z Banskej Bystrice a prechádza cez Dolný Harmanec a Tajov.
Cestovný poriadok aj zo zástavkami si môžete pozrieť tu
Cyklobus je určený nie len pre cyklistov ale aj pre turistov. Cieľová lokalita je známa svojimi cyklistickými a turistickými trasami.
Cestovné je 1€. Spoj spolufinancuje Banskobystrický samosprávny kraj a mesto Banská Bystrica. Prevádzkovateľ je SAD Zvolen

CYKLOBUS



Cyklisti a turisti!



**Spoznávajte krásy prírody v okolí Banskej Bystrice!
Každú sobotu a nedeľu Vás vyvezie priamo do nádherného prostredia
Veľkej Fatry a Kremnických vrchov cyklobus za symbolické 1€.**



Mesto
Banská Bystrica



Banskobystrický
samosprávny kraj



Slovenská autobusová
doprava Zvolen



Hotel
Kráľova studňa

Z Banskej Bystrice:

- na Pánsku Kolibu o 8:00 a 16:30 hod.
- na Kráľiky o 10:00 a 14:00 hod.

Do Banskej Bystrice:

- z Pánskej Koliby o 9:00 a 17:30 hod.
- z Králik o 10:50 a 15:40 hod.

V Banskej Bystrici sú zástavky
Cyklobusu na Parkovisku Mičinská
a Strieborné námestie.

Viac informácií nájdete na
stránke www.sadzv.sk



Z domova.

Nová cyklocestička v Seredi hotová

Ďalšia cyklokomunikácia na Slovensku je hotová. Cyklotrasa je od mosta až po Horný Čepeň. Práce vykonávala firma Huttera spol. s r.o., ktorá získala zákazku od mesta prostredníctvom elektronickej aukcie. Tak ako to už v Seredi býva zvykom, kritika prichádza niekedy oveľa skôr, ako je vidieť čo i len najmenší výsledok. Hneď ako sa začalo s asfaltovaním hrádze, niektorí obyvatelia vyjadrovali nespokojnosť s jej šírkou.



Celá trasa je dlhá viac ako 3 km, no šírka 2 metre sa zdá nepostačujúca. Samozrejme každá minca má dve strany a to platí aj v tomto prípade. Otázky tohto typu padli aj na stretnutí s občanmi, kde sa vedenie mesta vždy prvý pondelok v mesiaci venuje pripomienkam a postrehom obyvateľov. Primátor mesta Martin Tomčányi vysvetlil, že šírka asfaltovaného povrchu hrádze bola podmienkou zo strany vlastníka pozemku a tým je povodie Váhu. Po okrajoch bol nasýpaný len makadám a to z toho dôvodu, že práve v tomto úseku vedú káblové rozvody. Čiže zakrytie povrchu asfaltom nie je možné a tak mesto nemalo iné východisko. Okrem kritiky si však cyklotrasa našla aj svojich nadšencov,

ktorí sa po nej premávajú na korčuliach, bicykloch a na svoje si prišli aj mamičky s kočíkmi. Na vyčlenených úsekoch pribudli dopravné značky, lavičky a smetné koše. Pri zadnej bráne do parku stojí informačná tabuľa, kde si môžete prečítať napríklad aj program kina, alebo iné zaujímavé akcie mesta. Úsek bude navyše pod drobnohľadom kamerového systému MsP a pravidelnú kontrolu bude MsP zabezpečovať aj na bicykloch.

Zdroj:

<http://novinky.sered.sk/clanky/2012-06-11-cyklotrasa-uz-sluzi-obyvateľom>

<http://www.seredonline.sk/clanky/cyklotrasa-je-dokoncena-a-uz-aj-naplno-vyuzivana-obyvateľmi/>

Za novým mostom bude cyklodepo aj stánky

Breh rieky za Chrenovským mostom sa zmení. Pribudnú tu stánky s vysunutým mólom a odkladisko bicyklov. Firma už začala s prekladaním sietí.

NITRA . Niekoľko metrov za novým Chrenovským mostom chce súkromník postaviť komplex s občerstvením. Jeho súčasťou má byť mól, ktoré bude vysunuté nad vodnú hladinu.

O niekoľko metrov ďalej má vzniknúť oddychová zóna s cyklodepom. Minulý týždeň začala firma s prekládkou plynového potrubia.



Takto by mali vyzerať stánky pri rieke s vysunutým mólom. Vľavo vidieť kúsok cyklodepa.

Majú už stavebné povolenie

Projekt realizuje spoločnosť Gastro Jet. Získala už súhlas mesta aj stavebné povolenie. K termínom ani výške investície sa zatiaľ konateľ Marek Lenčes zo Šale nevyjadruje.

„V projekte boli úpravy, ktoré mali dopad na financie, musíme to ešte doriešiť. Zatiaľ prekladáme siete, stavebnú časť začneme snáď tento rok,“ povedal Lenčes.

Nevylúčil, že z finančných dôvodov ešte projekt zmenia: „Je predpoklad, že vysunuté mólo by mohlo byť skrátené.“



Odkladisko bicyklov má byť na mieste, kde kedysi stáli stánky.

Z domova.

Nová oddychová zóna

Inžiniering robila Nitrianska investičná, s.r.o., ktorá patrí mestu.

„Pozemok, na ktorom vznikne komplex s občerstvením, je súkromný, Gastro Jet ho kúpil od cirkvi,“ povedal Marek Šesták z Nitrianskej investičnej.

Dodal, že na brehu rieky, pri cyklotrase, budú dva stánky s rýchlym občerstvením. Ľudia si budú môcť posediť pri stolíkoch na vysunutom móle.

Pred výstavbou nového mosta boli stánky s občerstvením na parkovisku za lávkou. „Boli tam v rozpore s územným plánom. Na tomto mieste teraz vznikne oddychová zóna s lavičkami, zeleňou, detským ihriskom a prestrešeným miestom na odkladanie bicyklov,“ dodal Šesták.

Aj oddychovú zónu na mestskom pozemku má po dohode s radnicou financovať Gastro Jet.



Vpravo vidieť nový Chrenovský most. Foto: (JK)

zdroj: <http://nitra.sme.sk/c/6448679/za-novym-mostom-bude-cyklodepo-aj-stanky.html#ixzz213029ZTcVarcholová>.

Pozvánka na 4. ročník konferencie Cyklistická doprava 2012

ktorá sa uskutoční v dňoch 10. – 11.10.2012 v Košiciach.

Tematické oblasti konferencie:

- Cyklistická doprava ako plnohodnotný dopravný systém
- Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
- Cykloturistika a jej výzvy v rámci SR
- Rozvoj podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku a zahraničí
- Možnosti financovania cyklistickej dopravy

Konferencia je určená inštitúciám zodpovedným za dopravu ako aj politikom, odborníkom, urbanistom, architektom, dopravným inžinierom, občianskym aktivistom, občianskym združeniam a iniciatívam, ktoré sa venujú tematike cyklistickej dopravy ako aj širokej laickej verejnosti.

Miesto konania: Hotel Dália****, Löfflerova 1, 040 01 Košice
Vložné : zadarmo (pozor počet miest je obmedzený!)

V cene vložného sú konferenčné materiály, obed (10-11. októbra).

Viac informácií ako aj online registračný formulár nájdete na webstránke: www.cyklodoprava.sk/konferencia



Zo sveta.

Portland experimentuje s novými signálnymi detektormi

Portál Copenhagenize publikoval zaujímavý článok, ako si dvaja giganti na poli sociálnych siet Facebook a Google, nedajú pokoj ani s bicyklami. V Dubline, ktoré je hlavnou európskou pobočkou Google a Facebooku, sa prostredníctvom kampane, spoločnosť Facebook snažila dostať svojich zamestnancov z aut na bicykle. Vytvorila preto svoju skupinu, nafarbila bicykle do modrej farby ako má aj Facebook. Aké bolo prekvapenie jedného zo zamestnancov Facebooku, keď ráno našiel na svojom bicykli, nálepku s odkazom od spoločnosti Google. Taký írsky žartík:-)

Mesto Portland sa snaží vybudovať preferenciu pre cyklistov aj na niektorých svojich križovatkách. Pričom použilo novú technológiu, ktorá je založená na snímaní cyklistov v blízkosti križovatky. Cyklisti, ktorí sa priblížia ku križovatke sa dostanú do záberu tohto snímača, ktorý im prideli najbližší signál "voľna". Odborníci si od toho sľubujú zlepšenie jednak bezpečnosti ako aj premávky pre cyklistov.

V súčasnosti sú na viacerých križovatkách umiestnené klasické detektory, ktoré sú zabudované vo vozovke.

zdroj: <http://bikeportland.org/>



Holandské ostrovčeky na priechodoch pre cyklistov

Nemyslíme, že cyklisti v Holandsku to majú vždy ružové. O tom, že treba vždy niečo zlepšovať svedčí aj fakt, že v niektorých mestách začali nahradzovať staré bezpečnostné ostrovčeky na priechodoch pre cyklistov novými, do ktorých sa zmestia aj samotní cyklisti.

Je to vhodné najmä na komunikáciách s veľkou intenzitou dopravy. Ako to vyzerá reálne na cestnej komunikácii sa môžete presvedčiť aj prezretím na nasledovnom linku: <https://maps.google.com/maps?f=q&source=embed&hl=sk&geocode=&q=mahatma+gandhi+weg,assen,drenthe&aq=&sl=37.0625,-95.677068&sspn=35.082817,56.513672&t=h&ie=UTF8&hq=mahatma+gandhi+weg&hnear=Assen,+Drenthe,+Holandsko&ll=53.01571,6.58138&spn=0.050505,0.037734&layer=c&cbll=53.015429,6.582005&panoid=3tHJ5kDgEqE9frpZGbWOAw&cbp=12,56.19,,0,3.08>



Zo sveta.

Velobility – mestský bicykel novej generácie

Nad ideou univerzálneho bicykla v meste sa zmýšľala jedna švajčiarska spoločnosť, ktorá vyvinula na prvý pohľad jednoduchý bicykel, ktorý by mal byť všestranný na používanie v meste. Bicykel sa nazýva Velobility a má nasledovné vlastnosti:

1. riadidlá umožňujúce pohodlné vedenie bicykla
2. možnosť nastaviť si sedlo pre osoby od 1,5 do 2 m
3. robustný dizajn
4. možnosť propagácie
5. pedelec verzia – všetky komponenty sú ukryté



zdroj: www.velobility.net

Cykloprilba s integrovanými svetlami.

Priemyselný dizajnér Nathan Wills sa zamýšľal nad ideálnou prilbou, ktorá by v sebe mala integrované svetlá. Vymyslel si preto prilbu Torch T1, ktorá má zaujímavý dizajn. V prednej časti má plochu , kde sú integrované biele svetlá a v zadnej zase červené.

Nesmieme zabúdať, že svetlá na bicykel bude aj tak treba, ale ako zlepšovák, je to zaujímavé. Cena takejto prilby je cca. 90 USD a dostupná by mala byť v októbri tohto roku. Doprava je cca. 15 USD.

zdroj: <http://torch-2.myshopify.com/>



Pozitívna diskriminácia cyklistov v El Pase.

Americké mesto El Paso pristúpilo v niektorých svojich častiach k pozitívnej diskriminácii cyklistov. To znamená vyhradilo plochy na chodníkoch, kde môžu obyvatelia zaparkovať svoje bicykle. Pre štát, ktorý je viac než autocentristický je to významný počin.

Jednoduché a účinné:-)



Zo sveta.

Brazílski väzni vyrábajú pomocou bicyklov elektrinu

Aj keď táto správa patrí skôr k zaujímavostiam a nie úplne do oblasti cyklo dopravy, bicykel je jej ústrednou témou. Väznica v brazílskom Santa Rita do Sapucaí sa rozhodla využiť svojich väzňov ako zdroje elektriny pre verejné osvetlenie. Prostredníctvom stacionárnych bicyklov budú pomáhať pri výrobe elektriny:-)

Tak konečne zaujímavé využitie väzňov. Tiež by sa to malo začať využívať aj u nás., však nároky na klímu sú teraz enormné:-)

zdroj: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2012/06/detentos-pedalam-para-produzir-energia-eletrica-em-presidio-em-mg.html>



Nový cyklokoridor namiesto nevyužívanej železnice v Helsinkách.

Ako krásne využiť staré železničné koridory ukazuje najnovší príklad z Helsínk, kde zo starej trate pre nákladné vlaky vybudovali krásny koridor s cyklocestičkami a chodníkmi. Koridor sa nazýva Baana a vedie popri alebo lepšie povedané popod jednu z najrušnejších častí mesta.



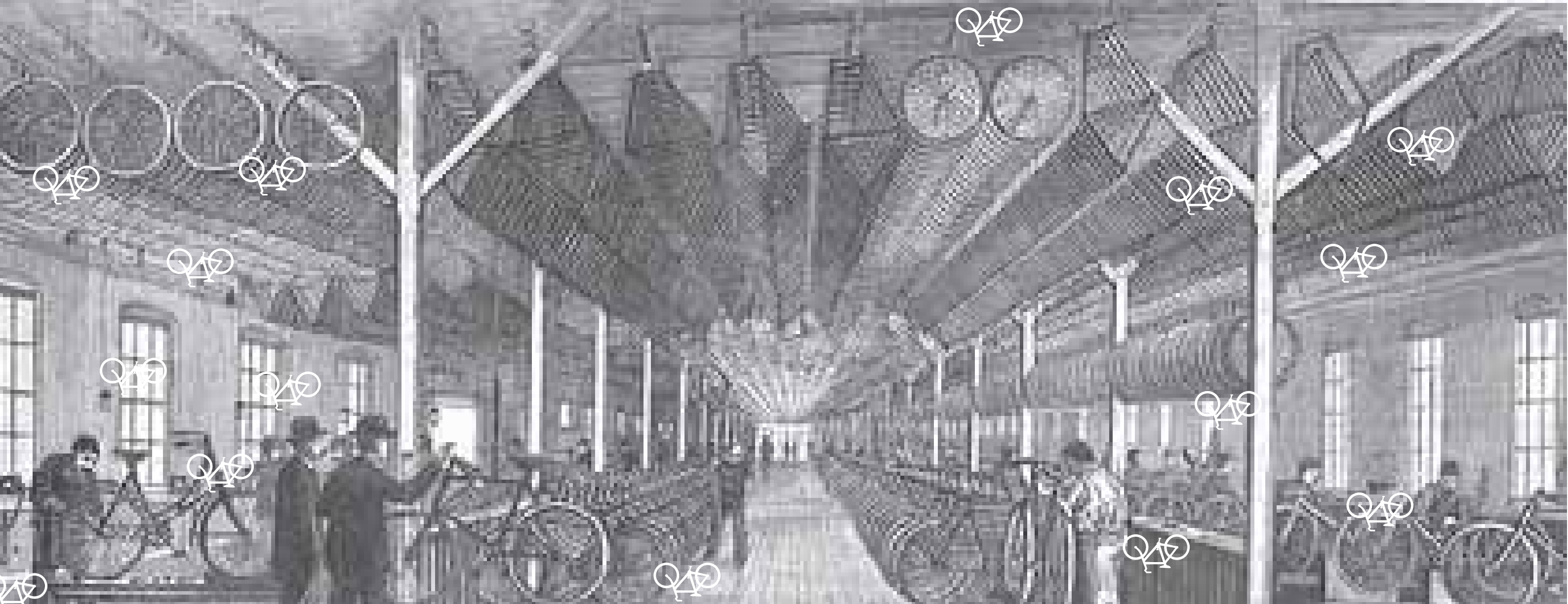
A teraz ideálne miesto pre peších a cyklistov:

Koridor otvorili 12. júna tohto roku.



V súčasnosti koridorom denne prechádza približne 5000 cyklistov .

zdroj:copenhagenize.com



ԵՄԿԼՈՂԱԶՈՎ Վ ԽՐԱԶԻՏԼԻՎԵ, ԽՐՈՅՎԵ, ՆԻՔԵԸ, ՇԻԼԻՆԵ, ՇՎՈԼՈՒԵ, ԿՈՇԻԸՆԻՇԸ, ԽՈՒՏԻԿԸՅ՝ ԽՅՔԵՐԻԸ...

ԽՐՐԻՎՈՐԻՅ՝ ՏՈՒՆԻՅ՝ ԷՎ՝

Report

Cykloreportáž – Brusel

Brusel, mesto s viac ako milión obyvateľmi je hlavné mesto Belgicka. Tiež je považované za hlavné mesto Európy pretože je sídlom Európskej komisie. Oficiálnymi jazykmi v Bruseli sú francúzština a flámčina. V meste sa nachádza jedna centrálna stanica Gare du midi, ktoré je hlavným dopravným uzlom. Stoja tu všetky rýchlovlaky, nájdete tu metro, podzemné aj nadzemné električky, ako aj autobusy



Obr: Cyklokoridor cez zástavku autobusu na Hlavnej stanici Garedu midi

Brusel patrí k mestám, kde už v súčasnosti je dokonale vybudovaná cyklistická infraštruktúra. Každá hlavná tepna má nejaký druh cyklistickej komunikácie a vodiči rešpektujú cyklistov ako svojho partnera. V Belgicku sa taktiež nemusíte báť prejsť po priechode pre chodcov(nie ako na Slovensku). Vodiči brzdia pred priechodom už keď vás vidia že sa približujete, nemusíte ani vstúpiť na vozovku.

Cyklistická infraštruktúra ako som už písal je na veľmi vysokej úrovni. Na hlavnej stanici, ale aj na ostatných vlakových staniciach máte vybudované cyklistické parkoviská. Parkoviská sú väčšinou kryté a niektoré uzamykateľné. Parkoviská sú obsadené podľa stanice.



Obr: Cyklopruh popri kráľovskom paláci

Na všetky dôležité miesta vás dopraví nejaká cyklistická komunikácia. Cyklopruhy, cyklocestičky alebo cyklokoridory sú bežnou vecou už pri stavaní, alebo rekonštruovaní ciest. Väčšina cyklopruhov nie je podfarbená, ale nebezpečné miesta alebo križovatky, tam nájdete podfarbenie červené. V tomto meste sa červené podfarbenie celkom hodí, nakoľko toto podfarbenie využívajú len cyklisti (nie ako u nás sa podfarbuje červenou už všetko).



Obr: Prevedenie cyklistov cez križovatku

Bežnou vecou sú aj cyklopruhy vo vnútri medzi dvoma koľajami električiek. Využívajú sa hlavne tam, kde je asfaltový alebo dobrý betónový povrch. Električky chodia po meste dosť rýchlo, no nestretol som sa, že by nervózne vyzváňali na nejakého cyklistu, ktorý išiel po električkovej trati. Jednoducho sa rešpektovali. Na veľa miestach bol klasický BUS+CYKLISTI pruh. Teda pruh len pre tieto dve skupiny vozidiel. Ide o jedno z najbezpečnejších opatrení ako previesť cyklistu po frekventovanej ceste.



Obr: Bus a cyklisti spolu



Report

Vo vozňoch metra nájdete vždy priestor pre bicykle v prvom alebo v poslednom vozni. Priestor je dostačujúci a je to veľké pomoc pre cyklistov. V cenníku som nenašiel žiadnu cenu lístku na bicykel a tak predpokladám že je preprava zadarmo. Pre vjazd a výjazd z turniketu z metra (alebo rýchloelektričky) s bicyklom boli špeciálne širšie turnikety.



Obr: Cyklisti v metre

V meste sa nachádza veľmi veľa jednosmeriek, no a aj veľmi veľa (ako som videl tak cca 90%) jednosmeriek je využívaný cyklistami obojsmerne. Vo veľa miestach je to riešené tak, že je jednosmerka a po stranách je cyklokoridor, alebo v jednom smere je cyklopruh a z druhej cyklokoridor.



Obr: Jednosmerka – Obojsmerná pre cyklistov



Obr: Cyklopruh k Atómiu

Taktiež bežnou vecou sú stojany.

Nemyslím že sú stojany viazané k budovám, lebo ich nájdete v parkoch, pri obytných domoch, či len tak na uliciach. Stojany sú v rôznych druhoch.

Systém verejných bicyklov je bežná vec vo veľkomestách. Brusel nie je výnimkou. Nájdete tu žlté bicykle s košíkmi. Po registrácii (cena je 1,60€) je prvá polhodina zadarmo.



Obr: Verejné bicykle v Bruseli

Na cyklistických cestičkách sa využívajú výhradne len dopravné značky zmenšeného tvaru. Tieto značky úplne postačujú (postačovali by aj u nás, keby sa využívali). Tiež je bežnou vecou podfarbiť križovania s električkou. Ide hlavne o veľmi nebezpečné miesta, ktoré by mohli cyklistom spôsobiť úraz.

Veľmi mi chýbalo cyklistické značenie. Veľmi neviem ako sa orientujú návštevníci, keď tam prídu.

Report



Obr: Cyklopruh vedený popri ceste

Aj napriek výborne vybudovanej infraštruktúre, veľký počet cyklistov sme nestretli. Ak čakáte druhý Amsterdam ostanete sklamaný, pretože počet cyklistov je na daných komunikáciách je malý. Ale však si zoberme koľko z našich europoslancov chodí do práce na bicykli.

Radovan Červienka

Viac foto nájdete na www.cyklodoprava.sk



Riešenia.

Výzvy rozvoja cyklistiky v Holandsku

Mgr. Richard Weber



Žiadny graf nedokáže ukázať všetky faktory, ktoré ovplyvňujú vývoj počtu cyklistov v nejakej krajine. V tomto článku sa posnažíme ukázať, ako môže bežný graf počtu cyklistov byť v istom zmysle zavádzajúci a nezobrazovať dôležité demografické faktory, ktoré ovplyvňujú ich počty.

Okrem toho si posvietime na skutočnosť, prečo sa po desiatich rokoch klesania opäť zvýšil počet úmrtí na holandských cestách. Aké sú dôvody tejto skutočnosti? Ako to ovplyvní počty ľudí, ktorí využívajú bicykel? Ak sa chcete dozvedieť odpovede na tieto otázky, čítajte ďalej.

Prvá výzva: imigrácia

Každý rok imigruje do Holandska asi o 30 000 ľudí viac ako emigruje.

Veľa ľudí, čo imigruje do krajiny sú zahraniční Holanďania, ktorí sa narodili mimo Európu, ale na druhej strane, aj veľké množstvo Holanďanov emigruje do zahraničia. Tento rozdiel činí ročne už vyššie spomínaných 30 000 ľudí na strane emigrantov.

Keďže títo imigranti prichádzajú z krajín, v ktorých sa bicykel využíva menej často, ako je tomu v Holandsku, ich „cyklistické nadšenie“ nie je až také silné ako u rodených Holanďanov.



Je pravda, že títo imigranti sa snažia prispôbiť miestnej populácii, ale stále, 11% podiel imigrantov v Holandsku neprispieje k nárastu relatívneho počtu cyklistov (modal share).

Imigrácia je preto v Holandsku považovaná za jednu z výziev, ktorá z dlhodobého hľadiska môže zamiešať karty vo vývoji počtu cyklistov na holandských cestách.

Druhá výzva: starnutie

Medzi rokmi 1970 a súčasnosťou narástla populácia Holandska z 13 miliónov na 16,5 miliónov obyvateľov. Dôvodom pre to nebola imigrácia, ani vysoká pôrodnosť, ale nízka miera úmrtnosti.

Nízka úmrtnosť v Holandsku spôsobuje, že každý rok je v krajine o 50 000 ľudí viac. Problém je ale v tom, že celková štruktúra populácie starne. V súčasnosti môže priemerný Holanďan očakávať, že sa dožije o 6 rokov viac ako jeho krajan pred 40 rokmi...

S iniciatívou pomôcť imigrantom, prispôbiť sa cyklistickej kultúre, prišla napríklad iniciatíva Fiets Vriendinnen (Priateľky na bicykli). Snahou tejto iniciatívy je ponúknuť ženám, ktoré sú v krajine nové, potrebný tréning a podporu, aby sa bezpečne mohli začleniť do holandskej „cyklistickej komunity.“



Ako čeliť týmto výzvam

Ani prvú skupinu – imigranti z krajín s nízkym podielom bicyklovania, ani druhú skupinu – starých ľudí, nie je ľahké presvedčiť, aby využívali bicykel ako svoj dopravný prostriedok.



Riešenia.

Okrem tejto snahy v oblasti imigrantov sa veci hýbu aj vo svete zástupcov staršej generácie. V porovnaní s rokom 1980, bicykuje dnes v Holandsku až 3x viac starých ľudí, ako tomu bolo pred 30. rokmi. Za tento značný rozdiel sú zodpovedné elektrické bicykla, ktorých predaj v Holandsku neustále rastie.

Napriek nepriaznivému demografickému vývoju zloženia obyvateľstva je v Holandsku možné udržať rast podielu cyklistov aj kvôli ostatným opatreniam, ktoré sa v tejto oblasti vykonávajú. Napríklad železničné stanice za posledné roky vybudovali doslova stotisíce parkovacích miest pre cyklistov. Výsledok tohto snaženia sa prejavil na tom, že v súčasnosti asi 40% pasažierov príde na vlakovú stanicu práve na bicykli.

Ako je teda vidno na tomto príklade, budovanie infraštruktúry zohráva oveľa dôležitejšiu rolu pre rast podielu cyklistov ako samotné demografické rozdelenie obyvateľstva.

Čo zapríčinilo nárast úmrtnosti na holandských cestách?

Pochopiteľne, ak sa bavíme o bezpečnosti na holandských cestách, bavíme sa o jednom z najlepšie funquiúcich



a najbezpečnejších cyklistických systémov vo svete. Napriek tomu stojí za úvahu, prečo po desiatich rokoch poklesu úmrtí na holandských cestách došlo minulý rok k nárastu tohto smutného ukazovateľa.

Nárast nastal nie len v skupine cyklistov, ale aj v skupine všetkých účastníkov cestnej premávky.

V roku 2010 celkový počet úmrtí na holandských cestách predstavoval počet 640 obetí, v roku 2011 661 obetí.

V skupine cyklistov boli štatistiky nasledovné: rok 2010 má na konte 162 úmrtí cyklistov a rok 2011 ich má na konta až 200. Samotný nárast počtu úmrtí cyklistov nie je tým najvážnejším faktom. Tým je skutočnosť, že napriek tomu,

že ľudia nad 65 rokov bicyklujú asi len 12% toľko, koľko je holandský národný priemer, tvoria až 2/3 všetkých obetí na bicykli.

Čo spôsobuje, že sú starí ľudia na bicykli takí zraniteľní?

Je to smutný fakt, ale zranenia, ktoré sa stávajú cyklistom staršej generácie, majú na nich väčší negatívny dopad, ako keby sa tie isté zranenia týkali zástupcov mladšej generácie. Napríklad zlomeniny kostí, z ktorých sa mladý človek vie vystrábiť v krátkom čase, môžu starším ľuďom narobiť veľké

ťažkosti a v krajných prípadoch spôsobiť aj smrť.

Sú to práve elektrické bicykle, ktoré sú zodpovedné za zvýšenie počtu starých ľudí na cestách a teda aj za zvýšenú mieru ich zranení a úmrtí. Tieto elektrické bicykle na jednej strane umožňujú starým ľuďom využívať tento dopravný prostriedok aj v prípade zníženej fyzickej kondície, nezaručia však ich používateľom lepší reakčný čas a silu, ktorá je potrebná na čo najbezpečnejšie ovládanie tohto dopravného prostriedku.

Tento trend je vidno aj na štatistike – od roku 2000 do roku 2010 sa priemerný ročný počet najazdených kilometrov v skupine ľudí nad 65 rokov zdvojnásobil.

Jedna štúdia z roku 2010 ukázala, že starší cyklisti majú šancu zraniť sa až 3,2 krát väčšiu, ako mladí cyklisti. To nie je spôsobené ale tým, že sa im stávajú častejšie nehody, ale tým, že sú oproti mladým relatívne zraniteľnejší a krehkejší.

Čo prinesie budúcnosť?

Očakáva sa, že starnúca populácia vo všeobecnosti zníži podiel cyklistov na cestách, vzhľadom na to, že starí ľudia bicyklujú menej ako ich mladí rovesníci.

V porovnaní s imigrantmi, starnúca populácia bude hrať oveľa väčšiu úlohu v znížovaní relatívneho počtu cyklistov na cestách, pretože ich počty sú oveľa markantnejšie.

Vzhľadom na nové, potenciálne riziká na cestách, začala nová organizácia s menom Národný výskum pre cyklistickú bezpečnosť pracovať na ďalšom zvýšení bezpečnosti pre cyklistov na holandských cestách.

Iba s rozvíjajúcou sa infraštruktúrou a bezpečnostnými štandardmi bude možné udržať vysokú mieru využívania bicykla ako dopravného prostriedku.

zdroj: <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2012/04/challenges-to-growth-in-cycling-in.html>

Na Mestskom úrade

v Detve nemajú snahu

o rozvoj cyklistickej

dopravy

Na Slovensku je veľa miest, ktoré nemajú vybudovaný ani kilometer cyklistických komunikácií, ale snažia sa. Neohrňajú nosom nad ľuďmi, ktorí majú radi zdravý životný štýl a uprednostnia pohyb pred pohodlnou jazdou v automobile. No a stalo sa Vám, že keď ste prišli na mesto o niečo požiadať, tak Vám to aj sľúbili, a napriek tomu to nedodržali? Keď ste načrtli možnosti zohnať financie na stavbu cyklostojanov, tak sa ani neozvali? Už vám zástupcovia mesta povedali, že radšej dajú 5 € každému občanovi, ako by mali stavať cyklocestičky? Nie? Tak asi žijete v inom meste a nie v Detve! No žiaľ, my sme to už zažili. Rozpoviem Vám jeden príbeh o rozvoji cyklistickej dopravy v meste Detva.

Vrátim sa takmer 5 rokov dozadu. Atmosféra na meste bola priaznivá a pár nadšencom sa podarilo presadiť, aby mesto dalo vypracovať koncepciu rozvoja cyklodopravy v meste. Bola to vlastne technická štúdia, ale obsahovala všetky dôležité návrhy, ako, čo, a kde riešiť. Vypadalo to pozitívne. Štúdia, aj keď s rôznymi problémami sa urobila a navrhli sa vedenia cyklistických komunikácií v meste Detva. Hlavnú trasu tvorila tzv. červená trasa, ktoré mala spájať (a stále spája na papieri) celé mesto od železničnej stanice až po amfiteáter. Prechádza celým mestom a obsluhovala by všetky dôležité body. Táto trasa meria takmer 5 km, a preto bola rozdelená na viacero etáp. Dokumentáciu sme odovzdali a následne sme začali bojovať za to, aby mesto realizovalo výstupy zo štúdie.

Najpotrebnejším pre cyklistov a obyvateľov mesta Detva je úsek medzi sídliskom a historickou časťou Detvy. Túto časť

spája frekventovaná komunikácia pozdĺž Lúčnej štvrti. Pre cyklistov a zvlášť deti je veľmi nebezpečná. Určite viete, že najťažšie na celej výstavbe je vysporiadanie pozemkov pod výstavbu. Tak je to aj v Detve. Nám sa podarilo vybaviť od spoločnosti Lesy SR a.s. 20 ročný (bezplatný) prenájom pôvodného meandra, starého koryta potoka Detvianka, (teda, aby mohla Detva požiadať o dotácie z eurofondov na stavbu najdôležitejšej časti tejto cyklokomunikácie). No hádajte ako to dopadlo? Mesto úplne odignorovalo túto požiadavku, zadarmo pozemky, ponuka financovania prostredníctvom eurofondov, nová bezpečná komunikácia, NIČ.

Naše vystupovanie na mestských zastupiteľstvách skončilo vždy bez nejakej pozitívnej reakcie, skôr si myslím, že zástupcovia mestského úradu boli k nám ešte horší. Vypadali sme ako „**cykloteroristi**“.

Asi pred rokom sa na mestskom úrade vymenil prednosta. Dúfali sme, že sa niečo konečne zmení. Následne nás skutočne aj pozval na rokovanie. Bolo to ohľadom cyklocestičky cez námestie. Naivne sme si mysleli, že ju idú stavať. Kdeže! Zavolali nás preto, aby nám oznámili, že sa nejde budovať cyklistická cestička cez námestie, že na ňu nemajú peniaze. Že to nie je dobré riešenie. Vtedy došlo k dosť rôznym slovným výmenám, kde padla pre mňa pamätná veta od zástupcu mestského úradu – „**čo myslíte čo si ľudia vyberú, cyklocestičku alebo keď každému dáme po 5€**“. Bolo to pre nás veľké sklamanie.

Pre naše uspokojenie nám bolo na tomto rokovaní prisľúbené, že sa už pripravuje projekt pre plánované etapy v meste, takže tie budú určite na budúci rok postavené (rok 2012). Ako alternatívu nám ponúkli „*modernú*“ novinku zo zahraničia – cyklopruhy na cestnej komunikácii, a že by to urobili aj cez Detvu. Predstava zúženej cestnej komunikácie krížom cez celé mesto, ktorá je už teraz takmer nepriechodná vyvolala u nás rozpaky.

Oddelenie starej – historickej časti Detvy a novej Detvy – sídliska je v križovatke pri píle. Ostrá zákruta je doplnená oceľovou lávkou pre chodcov. V našej štúdii sme v jednej alternatíve navrhovali práve takéto doplnenie – oceľovú lávku pre cyklistov, ktorá by podstatne zvýšila bezpečnosť pre cyklistov. Vtedy nám bolo povedané, že mesto nemá dostatok

zdrojov a bolo by to príliš drahé. V súčasnosti je križovatka doplnená rovnakými oceľovými lávkami z oboch strán mosta. Mesto našlo zdroje na postavenie oceľových lávok. Žiaľ nie pre cyklistov, ale len pre chodcov. A tak dnešná realita na Lúčnej štvrti je taká, že cyklisti sa premávajú po chodníku pomedzi chodcov, pretože prejsť po preplnenej ceste je často príliš nebezpečné.

V historickej časti Detvy – pri fare oproti kostolu bola navrhovaná cyklocestička popri plote tejto fary. Ide o zmysluplné využitie priestoru, takže sme boli spokojní s riešením.

V súčasnosti tam však povolili stánok rýchleho občerstvenia, a tak máme namiesto cyklochodníka pre deti v ponuke hamburger. Upozorňujem, že táto trasa je v územnom pláne nakreslená.

Apropo **územný plán**. Tento rok sa robili zmeny a doplnky územného plánu. Keď sa dorobila štúdia mali ísť naše návrhy do územného plánu. Keďže najbližšia novelizácia bola až teraz tešili sme sa, že sa to tam pridá. No hádajte. Ale áno podarilo sa to presadiť, ale až po tom čo sme si sami zháňali kontakt na zhotoviteľa zmien a doplnkov v územnom pláne, a sami sme ho oslovil, a sami sme mu to poslali. Teda nie mesto. Ale aspoň nič nenamietalo, to treba uznať.

Už dlho sa orientujem v problémoch cyklistickej infraštruktúry na Slovensku. Pri tomto koníčku som sa dostal k rôznym grantom, čo mohlo mesto využiť napríklad na výstavbu cyklistických stojanov a iného mobiliáru. Každý jeden som preposlal mailom na adresy mesta. Hádajte koľko mesto z nich využilo. No presne, žiadny. Inak viete o tom, že mesto nemá ani pri jednej inštitúcií stojan na bicykle.

Mesto pred nedávnom rekonštruovalo pri jednom obchodnom centre parkovisko (v Detve je zvyk, že to nerobia tí čo tam majú obchody, ale mesto). Upozornili sme ich na to, že podľa normy (ale aj podľa sedliackeho rozumu) nie je tam žiaden stojan na bicykle, a že je to proti norme, a že či by to tam napríklad nemohli dať aj z grantu. Neodpovedali. Hádajte či sú tam.

Inak na túto tému stojanov. Akákoľvek prevádzka by mala mať cyklostojan. V Detve nie. Tu to netreba, mesto to nepožaduje. Všetci áno, lepšie sa potom asi kradnú.

Na rokovaní o územnom pláne sme požiadali zástupcu mesta o nazretie do dokumentácie pre projekt novej cyklocestičky pre oblasť centra. Ak si pamätáte hore som písal, že pri rokovaní o tom, že rušia cyklocestičku cez námestie SNP nám povedali, že robia dokumentáciu pre túto trasu. Keďže sa špecializujem na dopravné značenie nie len v profesionálnom živote, ale aj v cyklistike tak som to chcel vidieť, aby tam nenavrhli nejaké somariny, a potom by som sa musel hanbiť. Nakoľko už bolo poobede cca 17³⁰ hod., zástupca mesta nám oznámil, že kancelária je zavretá, a že značenie mi pošle mailom. Hádajte poslal? Jasně že nie.

No a už je za nami prvá polovica roku 2012, a teda by sa mali realizovať spomínané etapy cyklochodníka cez mesto ako nám to na mestskom úrade pán prednosta sľúbil. No ako som sa telefonicky dozvedel mesto má iné priority, preto nejde projekt cyklochodníka realizovať.

V rámci tohto projektu sa mal stavať súbežne s cyklochodníkom aj nový chodník pre chodcov, pretože my cyklisti myslíme aj na chodcov. Žiaľ pre občanov mesta z tohto projektu nie je realizované nič, hoci ide o urbanisticky veľmi zaujímavý a atraktívny priestor.

Nakoľko je jasné, že zástupcovia mesta Detva na čele s pánom primátorom Janom Šufliarskym (ktorý ma výstavbu cyklistických komunikácií v programe) nemajú záujem o žiadny rozvoj cyklistickej dopravy. Vôbec nechcú počúvať rady a ani názory iných. Možno čakáme, ako je to na Slovensku zvykom, že ľady sa pohnú len vtedy, keď sa niečo stane, keď vinou prehustenej dopravy vyhasne ľudský život. Až potom začnú kompetentní sľubovať a hľadať riešenia, len či to nie je neskoro? Konať predvídavo, premyslene a preventívne je výsadou múdrych. Prevencia je najlacnejšia a najbezpečnejšia Je jasné že kým sa nevymenia ľudia na mestskom úrade, za ľudí ktorí majú záujem o tento problém budú cyklisti musieť hľadať iné alternatívy, kde sa chodiť bicyklovať. Nakoľko v Detve nie sú miesta na bicyklovanie, cyklisti musia ísť mimo mesto. Zástupcovia mesta teda vyhnali cyklistov von z mesta.

Riešenia.

Aký je postoj samosprávy k cyklistickej doprave vo vašom meste/obci? – infografika

Marián Gogola

Na našu anketovú otázku, ktorou sme sa vás opýtali, aký je postoj samosprávy vo vašom meste alebo obci, ste odpovedali nasledovne.

Pričom k dispozícii ste mali tieto možnosti hodnotenia postoja:

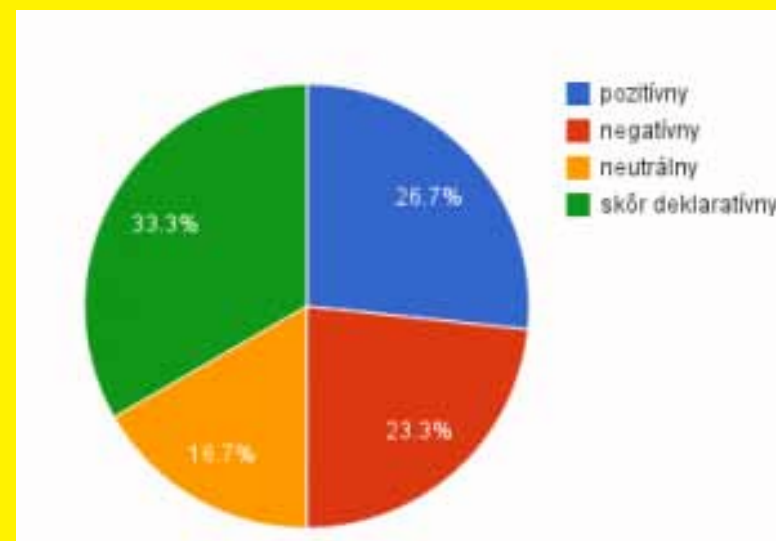
- pozitívny – okrem rečí aj robí veci ohľadne cyklodopravy
- skôr deklaratívny – cyklodopravu podporujú verbálne, reálne však nič nerobia
- neutrálny – ani za ani proti, o cyklodopravu sa nezaujímajú
- negatívny – robia všetko proti cyklodoprave

Výsledky za celé Slovensko sú nasledujúce:

- Banská Bystrica : 33 % pozitívny, 33% skôr deklaratívny, 33% neutrálny
- Bratislava: 50% pozitívny ,25% deklaratívny, 25 % negatívny
- Detva: 33% neutrálny,67% negatívny,

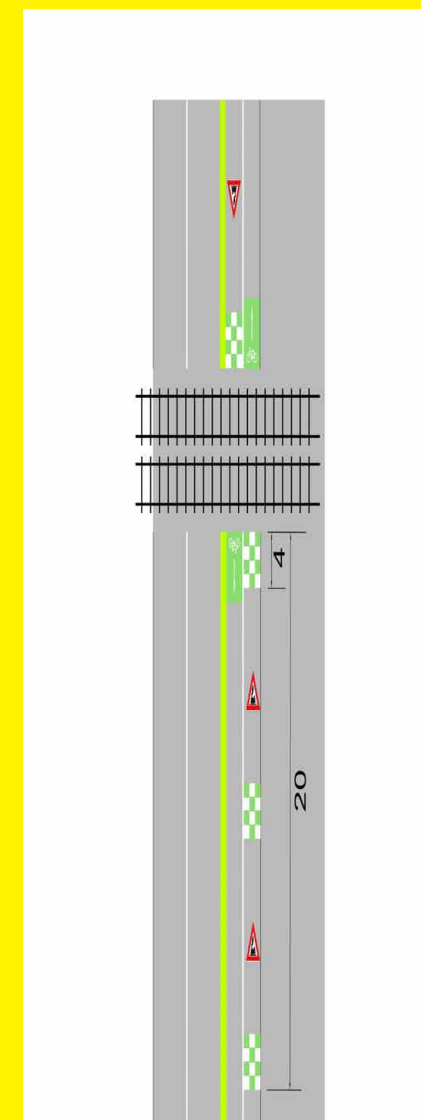
- Dolný Kubín: 100 % neutrálny
- Jelenec: 100% negatívny
- Košice: 67% skôr deklaratívny, 33% neutrálny
- Kotrčiná Lúčka: 100 % skôr deklaratívny
- Kremnica : 100 % skôr deklaratívny
- Maňa: 100 % pozitívny
- Nové Mesto nad Váhom : 100 % negatívny
- Petržalka: 100 % negatívny
- Pezinok: 100 % skôr deklaratívny
- Poprad: 100 % pozitívny
- Ružomberok: 100 % skôr deklaratívny
- Senica: 100 % skôr deklaratívny
- Stupava: 100 % pozitívny
- Žilina: 50% skôr deklaratívny, 50 % neutrálny

V prípade niektorých miest respondenti uvádzali, že okrem súčasných cyklokomunikácií, ktoré boli vybudované, mestá alebo obce nebudujú nové (napr. Ružomberok alebo Košice). bratislavskí respondenti napr. uvádzajú, že podmienky pre cykloturistov sú lepšie ako pre bežných cyklistov v meste, kde sú pre nich veľmi zlé podmienky. Podobne aj respondenti z dolného Kubína upozorňujú na absenciu vôbec nejakých cyklokomunikácií.



Prejazd cyklistov cez koľaje

Prejazd cyklistov cez koľaje môže byť veľmi nebezpečný. Ak cyklista má veľkú rýchlosť, a neočakáva prekážku (v tomto prípade koľaje), môže to mať fatálne dôsledky pre jeho zdravie. Koleso sa mu môže spriečiť napríklad



v električkových koľajach. Ďalším problémom môžu byť nechránené železničné priechody. Ak je priechod označený, cyklisti sú informovaní . že môžu očakávať koľaje a aj prípadný vlak. No sú aj nechránené priechody a v tomto prípade je nutné cyklistov informovať o možnom nebezpečenstve.

Informovanie cyklistov v takomto priestore je možné pomocou vodorovného značenia. Existuje niekoľko možností ako previesť cyklistu. Značenie musí upútať cyklistu že sa blíži nejaké nebezpečenstvo. Tiež treba rozlišovať či ide o cyklistickú cestičku v extraviláne, v intraviláne, či ide len o cyklistický pruh, alebo ide o cyklokoridor resp. o viacúčelový pruh.

Základom takéhoto podfarbenia môže byť napríklad štvorcové podfarbenie nebezpečných miest. Štvorcové červeno-biele podfarbenie poznáte z únikových zón pre nákladné vozidlá. Pre cyklistov by sa mohla využívať podobné podfarbenie v bielo-zelenom prevedení.

Prejazd cyklistov cez železničné koľaje

Už sa vám určite stalo, že ste nabehli na priechod na bicykli a to bolo rozbité tak, že ste mali problém to na bicykli vôbec ustáť.

Základom vodorovného dopravného značenia pre prejazd je niekoľko prvkov

1 – podfarbenie pred železničným prejazdom vo vzdialenosti 20m, 10m a tesne pred prejazdom. Cez koľajnice neodporúčam striekať dopravné značenie nakoľko by nemalo veľkú životnosť.

2- dopravná značka nastriekaná na zemi. Je možno využiť niekoľko druhov dopravného značenia. V tomto prípade by sa mohla využiť značka A26 - Železničné priechody bez závor. Typ dopravného vodorovného značenia je nutné vybrať podľa danej situácie.

3- plná čiara pred priechodom. Ďalším bodom je plná čiara V1a, ktorá je od vzdialenosti 20 m pre prejazdom.

4- piktogram bicykla po prejazde železničným priechodom. Ide o informáciu pre cyklistu, aby sa po priechode zaradil bezpečne do svojho pruhu.

Prejazd cyklistov cez električkové koľaje

Pri vodorovnom značení treba brať do úvahy v akej oblasti sa nachádza. Či napríklad na cyklistickom pruhu, alebo cyklistickej cestičke môže ísť cyklista väčšou rýchlosťou, aká je intenzita električiek, v akom stave je električková koľaj resp. prejazd cez ňu.

Riešenia.

Aj v tomto prípade je základ zeleno-biele prevedenie podfarbenia nebezpečného miesta ako aj použitie toto podfarbenie pred priecestím vo vzdialenosti 20m. Dopravné značenie je v tomto prípade použité A34 – iné nebezpečenstvo a nápis na vozovke. Neodporúča sa samostatne len text, nakoľko zahraničný cyklista nerozumie po Slovensky, zatiaľ čo značka informuje vždy rovnako. Avšak je predpoklad, že po komunikácii bude chodiť oveľa viac slovenských cyklistov, ako zahraničných. V tomto prípade je možné podfarbenie celého prejazdu, nakoľko električkový prejazd je iný, ako aj vozidla sú iné a nie je predpoklad, že dôjde k rýchlemu znehodnoteniu vodorovného značenia. Za prejazdom je taktiež nutné informovať o cyklosmere pomocou cyklopiktogramu a šípky.

Foto nebezpečného prejazdu

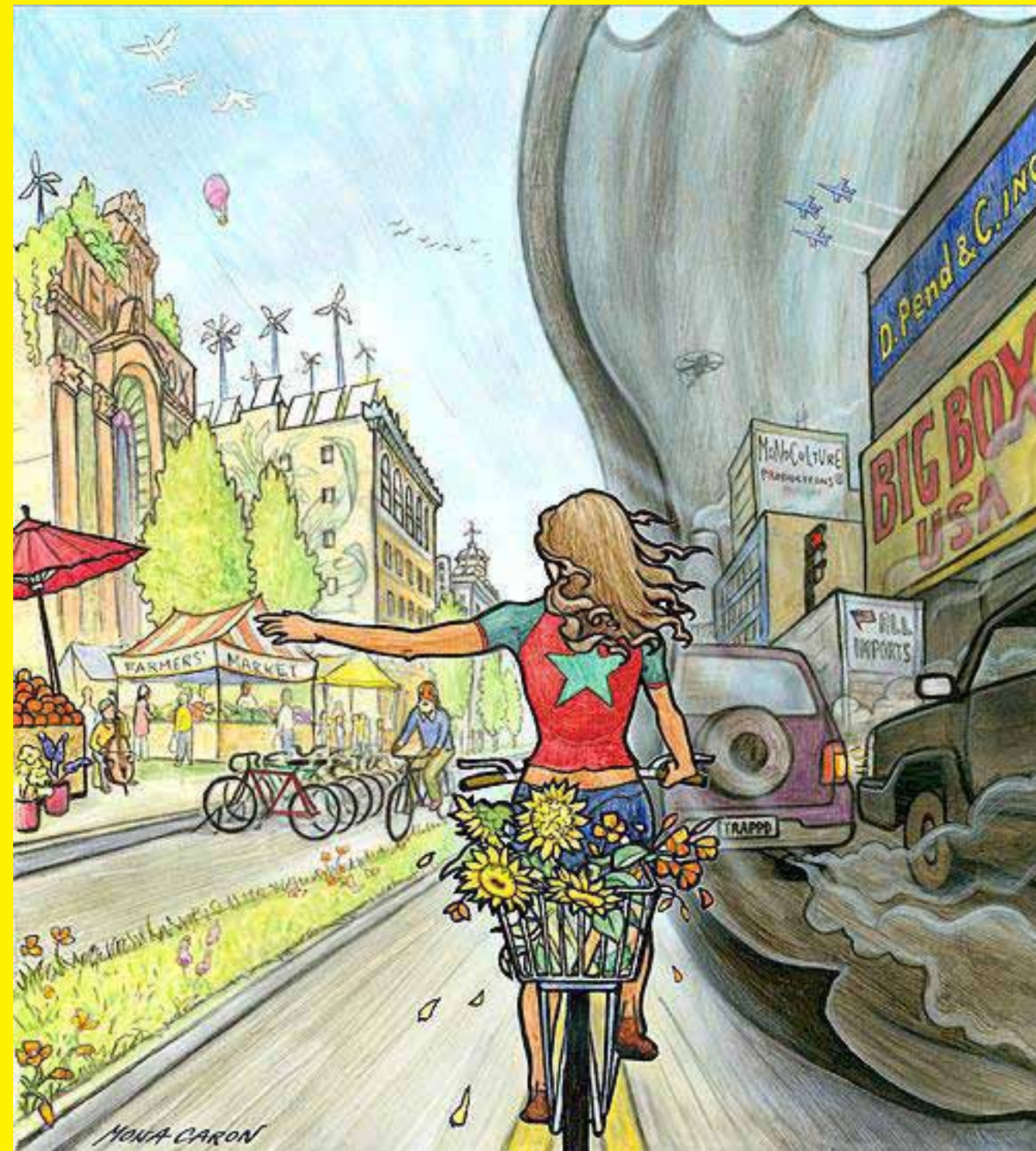
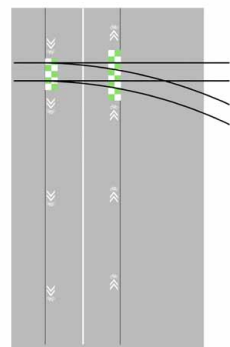


Prejazd cyklistov cez električkové koľaje v cyklokoridore

Prejazd cyklistov v cyklokoridore je špecifický tým, že cyklisti nemajú samostatnú cyklistickú komunikáciu, teda sú spoločne vedení s vozidlami v hlavnom priestore. Cyklisti sú povinní jazdiť po pravej strane vozovky a teda v tomto území prejdú aj električkové koľaje. V tomto prípade teda musí byť vodorovné značenie umiestnené pri pravej strane vozovky. V tomto prípade sa použije len podfarbenie prejazdu. Neodporúčam dopĺňovať dopravné vodorovné značenie, pretože by mohlo mýliť vodičov. Určite je možné doplniť pri pravom okraji vozovky nápis a vozovke (napr. Pozor, koľaje !; spomaľ a i.). Za priecestím by mala nasledovať značka cyklokoridoru.

Prejazd cyklistov cez koľaje je možné riešiť rôznymi spôsobmi. Tento je jeden z nich. Zeleno-biele podfarbenie nie je uvedené v našej vyhláske o dopravnom značení, no základom je bezpečnosť.

Radovan Červienka



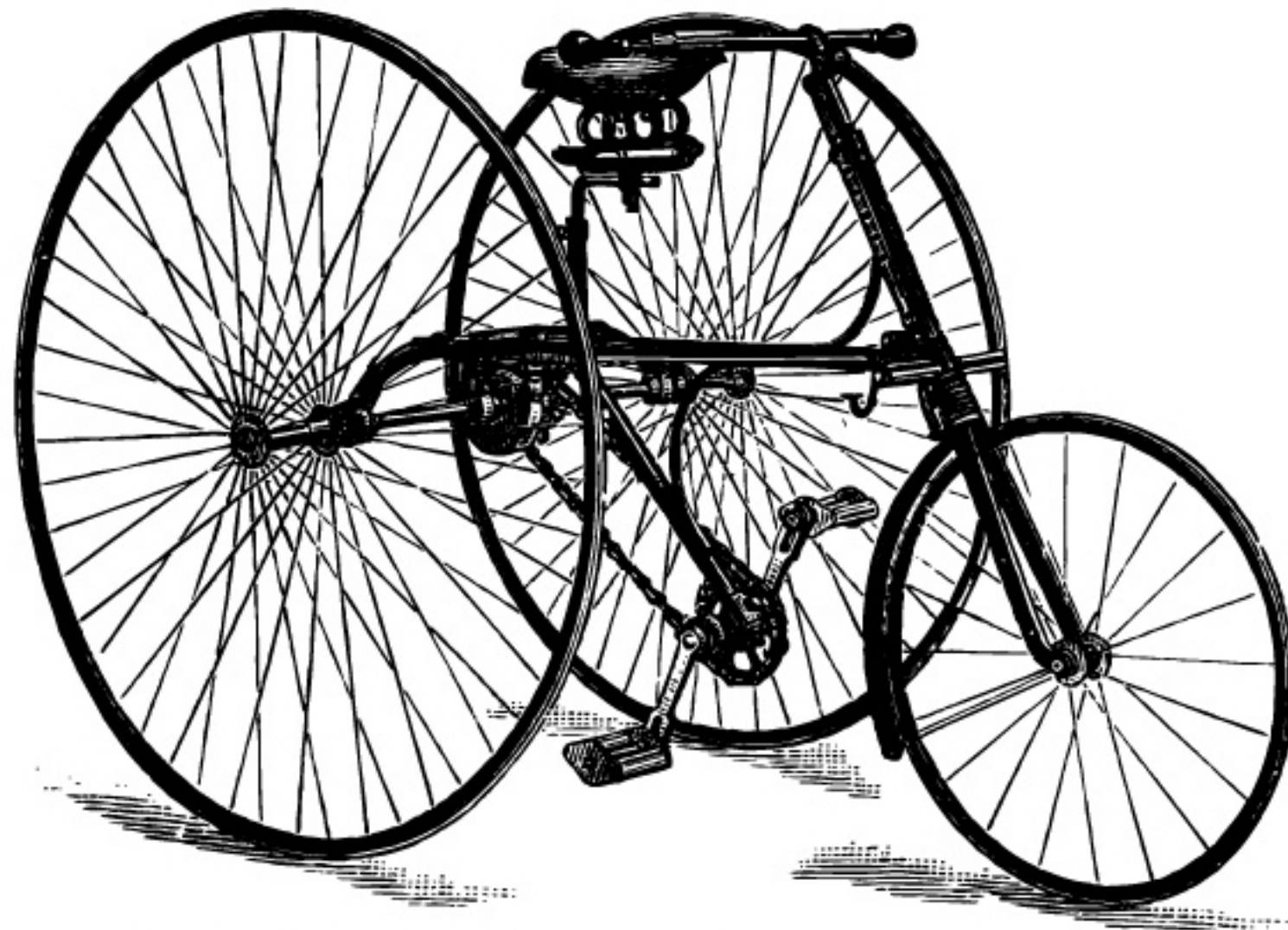
Cyklorada.

Cyklisti sú povinní za zníženej viditeľnosti nosiť reflexné prvky. Znížená viditeľnosť znamená, keď sa účastníci cestnej premávky dostatočne zreteľne navzájom nevidia, ani keď nevidia predmety na ceste, najmä od súmraku do svitania, za hmly, sneženia a hustého dažďa. Riadte sa heslom – Vidieť a byť videný!

Najnebezpečnejší variant cyklistu: Opitý cyklista idúci v noci oblečený v tmavom odeve, bez svetiel a bez reflexných prvkov.

Radovan Červienka

CYKLOBRANIE bikefest 2012



30.8.-1.9. (štv-so)
INTERGALAKTICKÁ OBLUDA

Cyklodoprava súťaž pre študentov!.

**Chystáte sa na dovolenku na bicykli. Alebo ste už boli na nejakom cyklovýlete?
Nemusí to byť práve cyklocesta do Mongolska. Stačí aj krátky cyklovýlet s deťmi na nejakom zaujímavom
mieste na Slovensku alebo v zahraničí.**

**Pošlite nám fotky z vašej cyklovýletu + nejaké stručné info o tom, kde to bolo, čo sa vám páčilo.
Najkrajšie fotky budú odmenené!**

Fotky posielajte na: cyklodoprava@cyklodoprava.sk



Sú mestá kde je možné po námestí chodiť na bicykli a sú mestá kde nie je možné.

Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 7 Rok 2012 Ročník III Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli **facebook**

Časopis bol podporený z projektu Central Meetbike (3CE343P2) v rámci programu Central EUROPE.



Za obsah uverejnených článkov zodpovedajú výlučne autori. Nemusia nevyhnutne odrážať názor Európskeho spoločenstva. Európska komisia nie je zodpovedná za akékoľvek použitie informácií, ktoré sú v článkoch obsiahnuté.

Vychádza mesačne.

Vydavateľ:

OZ MULICA

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: info@mulica.sk

Šéfredaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Soňa Šestáková

Ing. Radovan Červienka

Ing. Marián Gogola, PhD.

Mgr. Richard Weber

jaroslav.martinek@cdv.cz

sestakova@vud.sk

rado.cervienka@gmail.com

info@mulica.sk

menobodkapriezvisko@gmail.com

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

tomas.peciar@gmail.com :: www.peciar.info