

Cyklistická doprava



cyklo

Pedál.

Neuveriteľné, prehupli sme sa do piateho ročníka časopisu. Človek by ani neveril, ako rýchlo tých päť rokov ubehlo. Veď podľa veku už sme v škôlke. Ale nebojte sa, kým sa naučím písať tak Vás pozívam k prečítaniu ďalšieho čísla časopisu. Dozviete sa, čo nové na Slovensku, či vo svete, čo nové v legislatíve, alebo si oddýchnete pri fejtóniku.

A netreba zabudnúť: Celá redakcia Vám praje krásny rok 2014, nech sa Vám v ňom splnia všetky sny, ktoré si želáte.

Radovan Červienka/redakcia



Obsah.

Správy z domova. (Kysuce, Makov, Prešov, Zvolen)

Správy zo sveta (Testovanie vyhrievanej cyklotrasy,

Londýn plánuje cyklotrasy v oblakoch)

Porovnanie dĺžky cyklistickej siete vo vybraných
stredoeurópskych mestách

Cyklorada

Fotomesiaca

Z domova.

Cyklochodník má spojiť Čadcu s Makovom

Vybudovaním cyklochodníka na trase Čadca – Makov sa zaoberajú starostovia dotknutých obcí spoločne s architektom Stanislavom Mikovčákom už niekoľko rokov. Až teraz však začína mať táto myšlienka konkrétnu podobu. VYSOKÁ NAD KYSUCOU. Pred Vianocami sa starosta Vysokej nad Kysucou Anton Varecha a architekt Stanislav Mikovčák stretli, aby spolu prešli a zmapovali trasu, kadiaľ povedie cyklochodník. „Plánovaná trasa v našej obci povedenie popri rieke Kysuca, po súbežných miestnych komunikáciách a po novonavrhovaných trasách s cieľom, v čo najväčšej miere sa vyhnúť štátnej ceste. Trasovanie cyklochodníka v našej obci patrí medzi najzložitejšie, čo priamo vyplýva z geomorfológie územia a na trase Čadca – Makov, zároveň obcou Vysoká nad Kysucou, prechádza najdlhší úsek cyklochodníka – 6,92 kilometra,“ informoval starosta Vysokej nad Kysucou Anton Varecha.

Podľa zmluvy by mala byť Územnoplánovacia dokumentácia a územnoplánovacie podklady na cyklochodník Makov – Čadca s dĺžkou cca 30 km pripravené a odovzdané v rozsahu danom Stavebným zákonom a príslušnou vyhláškou do 31. januára za celkovú sumu 11 640 eur. Projektovú dokumentáciu bude financovať Organizácia cestovného ruchu Kysuce, do ktorej patria aj dotknuté obce, v celej výške. Informovala o tom výkonná riaditeľka Organizácie cestovného ruchu Kysuce Emília Sloviaková. „Celkovú cenu cyklochodníka neviem momentálne odhadnúť, ale zámerom je, aby bola financovaná z dostupných grantov a fondov,“ vysvetlila. Z časového hľadiska pôjde podľa výkonnej riaditeľky o dlhodobejší proces. Podľa nej záleží nielen od splnenia všetkých administratívnych záležitostí ako stavebné povolenie a podobne, ale aj od obyvateľov dotknutých obcí a ich spolupráce, najmä pri výkupe pozemkov, cez ktoré bude cyklotrasa prechádzať. „Z toho dôvodu plánujeme tento rok uskutočniť informačné stretnutia pre obyvateľov dotknutých

obcí, aby sme im vysvetlili a zdôvodnili, prečo sa „musia“ vzdať kvôli cyklotrase nejakého svojho pozemku, políčka a podobne. Aby ten proces bol rýchly a efektívny a hlavne, aby aj obyvatelia chápali význam cyklochodníka,“ pokračovala Sloviaková. Dodala, že všetci starostovia sú naklonení výstavbe cyklochodníka, keďže sa celé roky o tom len hovorilo, ale konečne sa začína aj niečo robiť.

„Veríme, že v najbližších rokoch bude cyklotrasa Strieborná Kysuca spájať Makov a Čadcu. Realizácia by sa mala konať pod hlavičkou Organizácie cestovného ruchu Kysuce. Z Čadce povedie cez Staškov, Vysokú nad Kysucou až do Makova. <http://kysuce.sme.sk/c/7058655/cyklochodnik-ma-spoj-it-cadcu-s-makovom.html#ixzz2qUvepl2H>

Zvolen chce dobudovať cyklotrasy

ZVOLEN. K prvej cyklotrase, ktorá po Sokolskej ulici spája centrum Zvolena so Zlatým potokom, majú pribudnúť ďalšie tri. Na sídliská Sekier, Západ a Podborová. Mesto na ne pripravuje projekty. Z nich už tento rok začne stavať prvý úsek cyklotrasy na Západ. Dokončená úplne nie je ani cyklotrasa na Zlatý potok.

Smer Západ

„V tomto roku opravíme z vlastných peňazí komunikáciu na Štúrovej ulici. Súčasťou kompletnej rekonštrukcie bude aj vybudovanie cyklotrasy,“ hovorí primátor Miroslav Kusein. Vieť bude od námestia a bude súčasťou cesty. „Rozšíriť budeme musieť posledný úsek cesty medzi Kímovskou a Ulicou Janka Kráľa,“ spresňuje architekt Miloš Šovčík z odboru územného plánovania na mestskom úrade. Zatiaľ mesto vybuduje len prvý úsek po most cez Hron. „Odtiaľ má pokračovať do stredu sídliska, kde sa poza kláštor bude tiahnuť až k Slovstavu,“ dodáva Šovčík. Pod druhý úsek mesto nemá majetkovo vyrovnané pozemky. Všetky nie sú v majetku mesta ani pod budúcimi cyklotrasami na Sekier a Podborovú, vlastné pozemky má mesto len na plánovaný druhý úsek cyklotrasy na Zlatý potok. Prvý je dlhý 1210 metrov a končí sa pod obchodným domom Lidl. Mesto ho dokončilo len nedávno, investovalo doň 7-tisíc eur. „Išlo len o značenie, šírkové parametre cesty boli

dostatočné, viac sme nemuseli robiť,“ hovorí vedúca odboru výstavby Anna Bešinová. Vízia mesta hovorí o jeho napojení s námestím. „Začínať by sa mal na Sládkovičovej pred poštou, kde bude v dlažbe vyznačený inou farbou. Odtiaľ bude pokračovať po Hviezdoslavovej k úseku, kde sa teraz začína,“ objasňuje Šovčík. Od Sokolskej bude pokračovať po Hlinkovej až na konečnú autobusov, jej dobudovanie závisí od peňazí. Tie mesto teraz nemá, chce sa uchádzať o dotácie z eurofondov.

Popri riekach

Z nich chce financovať aj cyklostrasy na Podborovú a Sekier. V obidvoch prípadoch volili architekti alternatívu mimo hlavných ciest, aby cyklistov neohrozovala a nevyrušovala automobilová doprava. „Na Podborovú povedie od Zvolenskej Europy po pravej strane Ulice J. Kollára ku kruhovej križovatke, popri Hrone poza záhrady, odtiaľ po Uramovej a Borovianskej na Podborovú, kde bude končiť na parkovisku pod strednou školou,“ približuje Šovčík. Na Sekier pôjde tiež popri rieke. Za mostom pod zámkom pôjde jej trasa dolu svahom k Slatine a po jej nábreží k „žoske“, odtiaľ po Pribinovej, pričom bude križovať Lučeneckú cestu. Končiť sa bude na Mládežníckej a Okružnej.

Rodinná cestička

Doteraz sa stále nezačalo s výstavbou dlho očakávanej Rodinnej cestičky medzi Zvolenom a Sliačom. Kusein očakáva, že banskobystrická župa uvoľní v tomto roku peniaze a na jar sa už začne stavať. Zatiaľ prvý vyše 5-kilometrový úsek, na ktorý sa má časom napojiť ďalších pätnásť kilometrov do Banskej Bystrice.

<http://zvolen.sme.sk/c/7063986/zvolen-chce-dobudovat-cyklotrasy.html#ixzz2qUvubTq4>



Kuriozita v Prešove: Značka oznamuje priechod pre cyklistov, žiadny ale nenájdete!

O dopravnej značke priechodu pre cyklistov v Prešove, bez skutočného priechodu na vozovke, sme už čosi spomínali vo ftohádanke na našom Facebooku. Kde túto zaujímavú raritu máme a prečo sa vôbec vyskytla, sme sa opýtali na radnici...

Značka súvisí s výstavbou cyklochodníka. Ten sa na Švábskej ulici začal budovať pred voľbami na jeseň, momentálne je vo fáze, keď sa čaká na jeho dokončenie.

Či sa tak vôbec stane a prečo je už osadená značka, ktorá určuje priechod pre cyklistov, pričom naňho vodiči i cyklisti ešte nenarazia, sme sa opýtali hovorkyne radnice mesta: **„Stavba „Cyklochodník Šváby“ pozostáva zo šiestich trás. V roku 2013 boli urobené trasy 3, 4 a 5. Trasy 1, 2 a 6 sú pripravené na realizáciu,“** povedala Veronika Kmetóny Gazdová.

V súčasnosti podľa nej, ale na to nie sú schválené finančné prostriedky: **„V prípade, že v rámci rozpočtových opatrení MsZ schváli finančné prostriedky na výstavbu ďalších trás, po ukončení procesu verejného obstarávania zabezpečíme realizáciu stavebných prác,“** vysvetlila dôvod stopnutia prác hovorkyňa.

Čo sa týka zakrytia značky, tá by mala byť v súčasnosti prekrytá: **„V najbližšom čase zabezpečíme jej prekrytie,“** dodala Kmetóny Gazdová.

Zdroj: Global24

<http://presov.dnes24.sk/kuriozita-v-presove-znacka-oznamuje-priechod-pre-cyklistov-ziadny-ale-nenajdete-168423>

Ples cyklistov

Po namáhavej cyklistickej sezóne prišiel čas fašiangov. Obdobie, ktoré podľa odborníkov názov dostalo z nemeckého slova znamenajúce výčap. Krásne slovo pre našinca. Ten prajný čas zábav, maškarných plesov až po pochovávanie basy!

Ako sa vraví iný kraj, iný mrav. Aj v našej štyrmi hojne bicyklami obdarenej obci, organizujeme podľa vzoru predkov najskôr Ples cyklistov. Mládenci už týždeň pred ním chodia na bicykloch so zapletenými stuhami medzi špicami krížom a po počastovaní trúnkami aj krážom popred domy a pozývajú dievky. Ale i starších na našu vychýrenú zábavu. Zábavu opradenú historkami o množstve vypitej tekutej a zjedenej pevnej poživne. Svoje miesto v tento radostný čas malo prijímanie mláďencov do Cechu cyklistického. Po prvý krát bola prijímaná v histórii obce deva, najstaršia zo štyroch dcér nášho richtára Kamila. Ten pohrozil, že ak nebude prijatá, nedá súhlas na využitie jediného bývalého Kultúrneho domu, teraz už Domu cyklistov, ktorý sa stal jeho majetkom po reštitúcii. Iný v obci nemáme, kam by sme sa všetci pomestili. Prijatie prebiehalo hladko až do okamihu, kedy najstarší z nás namiesto po pleciah švihol Slávke starožitnou pumpou po ušiach a rozhnevaná matka z nej urobila na jeho chrbte dve. Prípravy na ples a pochovávanie bicykla vrcholili. Celá obec voňala po smažených fánkach, klobáse a slanine. Na miesta konania pochovávania bolo prinesené koryto, ktoré zaujalo miesto na márach prikrytých bielou plachtou bola obeť, starý bicykel. Obrad riadil vychýrený jazdec, v civile traktorista, ktorý upozornil na jeho prehrešky počas sezóny. Za kvílenia plačiek bol

obetný bicykel pochovaný do rybníka. Reč si hlavný ceremoniál chystal už od Vianoc, aby nepovedal niečo smiešnejšie ako je celý obrad.

*- Bud' zdravý náš bicykel
a odpočívaj v pokoji,
tam v rybníku
Lež tam pekne tíško,
nech pôst príde friško -
Amen a na zdravie !*

Všetko prebiehalo pokojne až do polnoci, kedy začala tombola. Ceny boli vystavené pri vchode, kde ich strážili hasiči. Paráda! Novučké bicykle a ešte parádnejšia výbava.

Prvá cena, celoodpružený strieborný bike, bol uložený vo výške troch metrov na lešení. To preto, aby sa ho nikto nedotýkal. Značka bola neznáma, pretože to bol dar jedného miestneho zbohatlíka, ktorý ju poslal lietadlom až z Talianska, kde pravidelne chodieval na cyklistické výlety pozdĺž mora.

Prvá cena sa polnoci však nedožila. Lešenie povolilo a bike skončil na vyleštených parketoch medzi tancujúcimi. Vyzeralo to tak, akoby vyzýval tancujúcich aby naň naskočili. Tanca sa nedočkal. Hasiči naložili jeho rozbité časti do plachty a odniesli na pódium do času jeho prevzatia víťazom tomboly.

Boli to krásne fašiangy! Máme na čo spomínať do nasledujúcich, ktoré budú určite veselšie a poučnejšie.

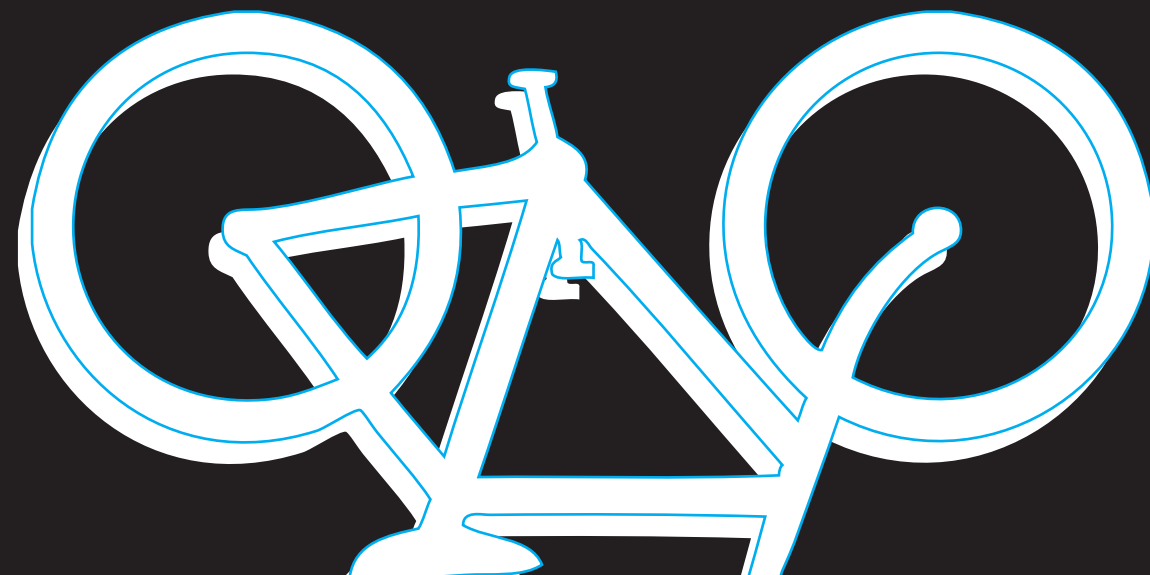
„Kde bicykel chýba, všetko chýba.“

Jozef Rozbora



Critical Mass!

cyklojazdy po celom
svete



Zo sveta.

Portland opäť raz najbezpečnejším americkým mestom pre cyklistov.

Prečo? Pretože napriek niekoľkým nehodám, ani jedna nebola pre cyklistov smrteľná, teda nezomrel ani jeden cyklista. Pre samotné mesto nie je žiadna novinka, podobné roky zažili v 1999, 2000, 2002, 2006, 2008 a 2010. Vďaka ústretovým podmienkam pre rozvoj cyklodopravy sa ani niet čo diviť. Srdečne gratulujeme.



Londýn plánuje cyklotrasy v oblakoch.

Nielen ako sci-fi, ale ako reálnu stavbu cyklistickej infraštruktúry, ktorá by bola pospájaná cyklistickými komunikáciami vedenými na vyvýšených estakádach. S týmto nápadom prišli architekti Foster and Partner z Londýna. Cyklotrasy by boli iba pre bicykle, teda žiadne



automobily, autobusy alebo chodci. Architekti upozornili na potrebu vybudovania koncepcnej dopravnej siete s prvkami segregácie. Samozrejme, niečo takéto nebude lacný špás, len 1 míľa takejto cyklotrasy vyjde na cca. 6,5 mil. eur. V prvej fáze projektu by mali takéto cyklotrasy spojiť Stanford s Londýnom už v roku 2015. Inováciou a rozdielom oproti klasickým cyklotrasám by mal byť fakt, že cyklotrasy budú spoplatnené podobne ako aj diaľnice, teda cyklisti by za používanie cyklotrasy platili cca. 1 libru za cestu. Podstatné je, že projekt odobril mestské zastupiteľstvo a primátor Boris Johnson je ním priam nadšený. Celkovo sa

plánuje 221 km cyklotrás vo vzduchu, pričom by sa na ne cyklisti napájali prostredníctvom 209 vstupov.



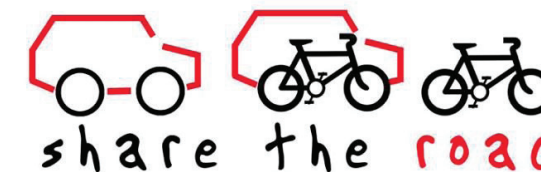
zdroj: <http://www.treehugger.com/bikes/london-have-bike-highways-sky.html>

Vo Wageningene testujú vyhrievanú cyklotrasu.

Pilotnú cyklotrasu, ktorá nikdy nezamŕza testujú v holandskom Wageningene. Prvý úsek má síce len 50 metrov, ale slúži na demonštrovanie a testovanie povrchu, ktorý je možné vyhrievať za pomoci solárnej energie. Okrem toho, že povrch cyklotrasy nezamŕza, odpadajú aj náklady, ktoré súvisia s údržbou cyklotrasy najmä v zime, teda odhrňaním snehu. Taktiež samotný povrch má dlhšiu životnosť, pretože sa nemusí soliť. Ďalšou pridanou hodnotou je fakt, že povrch vozovky je konštruovaný z betónu a teda je svetlejší oproti asfaltu.



zdroj: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=nieuws&mode=newsArticle&repository=Wageningen+primeur+met+verwarmd+fietspad>



Zo sveta.

Cyklistický most v Holandsku

Holandsko je krajina cyklistov a cyklistické mosty sú tam bežnou záležitosťou. Jeden je však zaujímavý pre svoj vzhľad. Zoetermeer, pôvodne malá obec, ktorá bola premenená na satelitné mestečká v Haagu. Populácia vzrástla z 6400 obyvateľov v roku 1950, na viac než 123.300 v roku 2013.

Zoetermeer sa dostal do finále v roku 2014 "najlepšie cyklistické mesto Holandska".

Pred mesiacom, v decembri 2013, bývalý starosta Ján Waaijer otvoril most, ktorý dostal jeho meno. Je to veľkolepé nové prepojenie z Zoetermeer Westerpark prírodnej rezervácie a rekreačnej oblasti New Driemanspolder (tri Pánske Polder).

Prvky mosta boli postavené v továrni a prepravované na stavenisko. Šírka mosta je cca 5m. Infraštruktúra tejto kvality a veľkosti nie je lacná. Podľa architekta mosta stála 4 milióny eur. Celkový projekt stál 7 miliónov eur.



Matubee
Photographer: Chalermkwan Tulyasita | All rights reserved

Porovnanie dĺžky cyklistickej siete vo vybraných stredoeurópskych mestách

Minulý rok sme vám predstavili porovnanie cyklistickej infraštruktúry vo vybraných Slovenských mestách. Aby sme si, ale nenamýšľali, že mestá, ktoré v porovnaní vyšli najlepšie sú cyklisticky priateľské a nemajú už čo zlepšovať, pripravili sme si ešte ich porovnanie s ďalšími európskymi mestami.

Pre porovnanie boli vybrané mestá z Českej republiky a východnej časti Nemecka, ktoré boli pred cca 20 rokmi na približne rovnakej úrovni v oblasti cyklistickej infraštruktúry (nulová štartovacia úroveň). Vybrané mestá však za tento čas značne podporovali cyklodopravu nielen výstavbou infraštruktúry ale aj rôznymi kampaňami. Podiel cyklodopravy na deľbe prepravnej práce v týchto mestách, sa tak v súčasnosti pohybuje okolo 16%, vo vybraných Slovenských mestách je pritom iba 0-7%. Z nasledujúceho porovnania súčasného stavu však vidno, že Slovenské mestá za obdobie vyše 20 rokov (od pádu komunizmu) výrazne zaostali v budovaní mestských cyklotrás. Porovnávané mestá boli vybrané na základe počtu obyvateľov, keďže by bolo zrejme nespravodlivé porovnávať naše hlavné mesto s 97,3 km dlhou cyklistickou sieťou s 1 222 kilometrami (vrátane cyklobojsmeriek a pod.) vo Viedni.



Mesto Bratislava s 415 589 obyvateľmi, tak bolo porovnávané s Lipskom (DE) s 520 838 obyvateľmi. Pre väčšiu objektivitu bol vyrátaný aj cyklistický index, ktorý zohľadňuje aj počet obyvateľov v meste. Vyrátaný bol ako podiel dĺžky cyklistickej siete a počtu obyvateľov.

Fotografie cyklistickej infraštruktúry z Lipska si môžete pozrieť [tu](#), z Bratislavy [tu](#).

Mestá Žilina (81 382 obyv.) a Nitra (78 607 obyv.) boli porovnávané s mestom Pardubice (ČR) s 89 467 obyvateľmi.

Fotografie cyklistickej infraštruktúry z Pardubíc si môžete pozrieť [tu](#), z Nitry [tu](#) a zo Žiliny [tu](#).

Mestá Dunajská Streda (22 561 obyv.), Spišská nová Ves (37 767 obyv.) boli porovnávané s mestom Uherské Hradište (ČR) s 25 343 obyvateľmi.

Fotografie cyklistickej infraštruktúry z Dunajskej Stredy si môžete pozrieť [tu](#), zo Spišskej novej Vsi zas [tu](#). Na záver, ešte vzájomné porovnanie všetkých spomenutých miest. Aj z neho je jasné, že Slovenské mestá za zahraničnými v budovaní cyklistickej infraštruktúry výrazne zaostávajú.

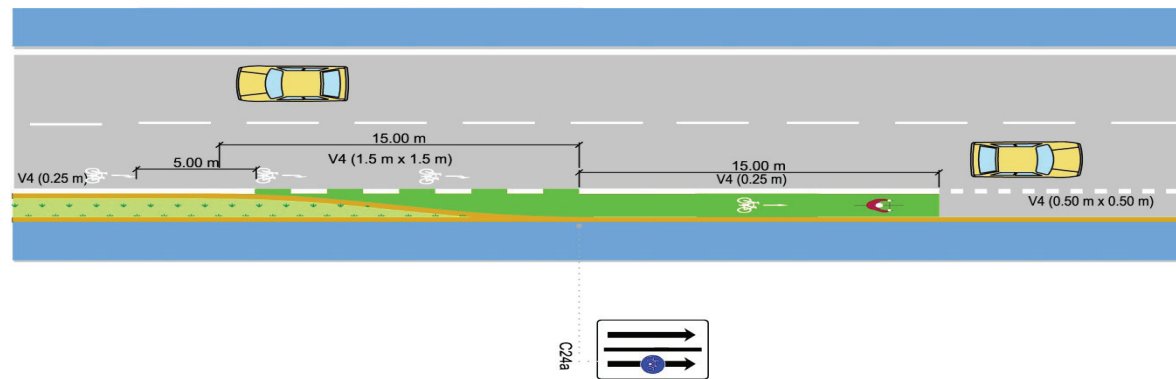
Pre lepšiu predstavu o stave cyklistickej infraštruktúry v Slovenských mestách si môžete pozrieť aj [pasporty cyklistickej infraštruktúry](#) z roku 2013, ktoré vypracoval VÚD, a.s. pre MDVRR SR.



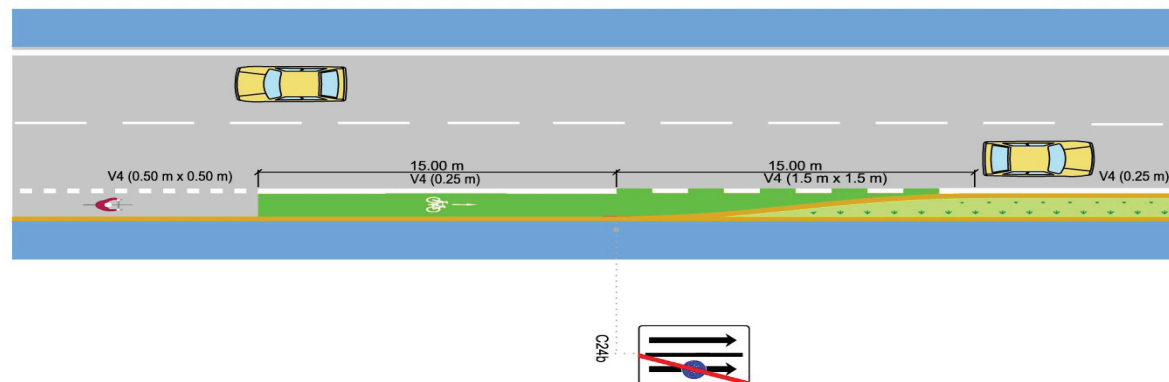
Vyberáme z Technického predpisu

Začiatok a ukončenie cyklistického pruhu na PK

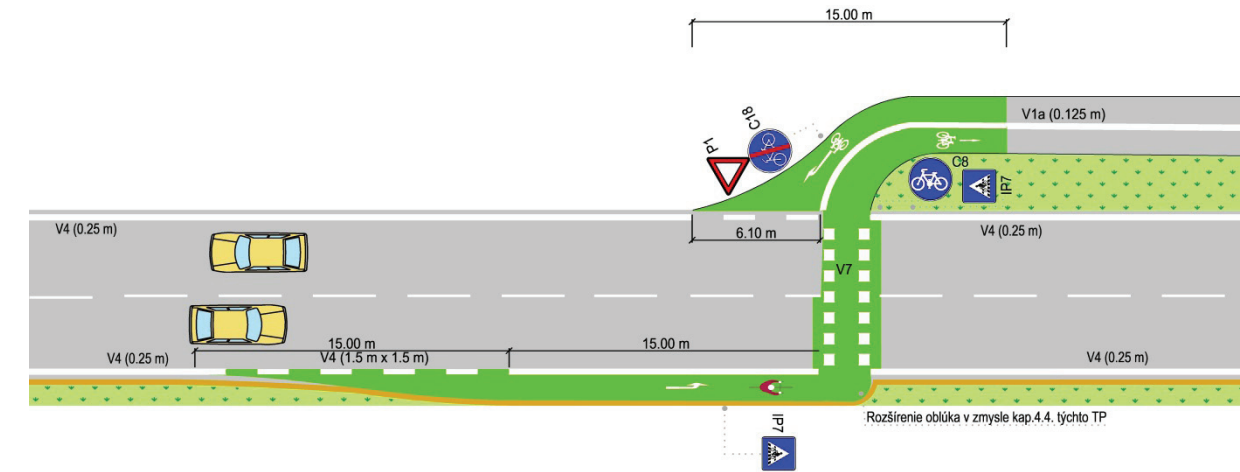
Začiatok a ukončenie sa uskutočňuje z PK v plynulom nábehu v dĺžke 15,00 m. Odpojenie sa môže realizovať aj ako nepriame odbočenie doľava pomocou priechodu pre cyklistov. Na PK sa môže následne doplniť cyklokoridor.



Začiatok cyklistického pruhu

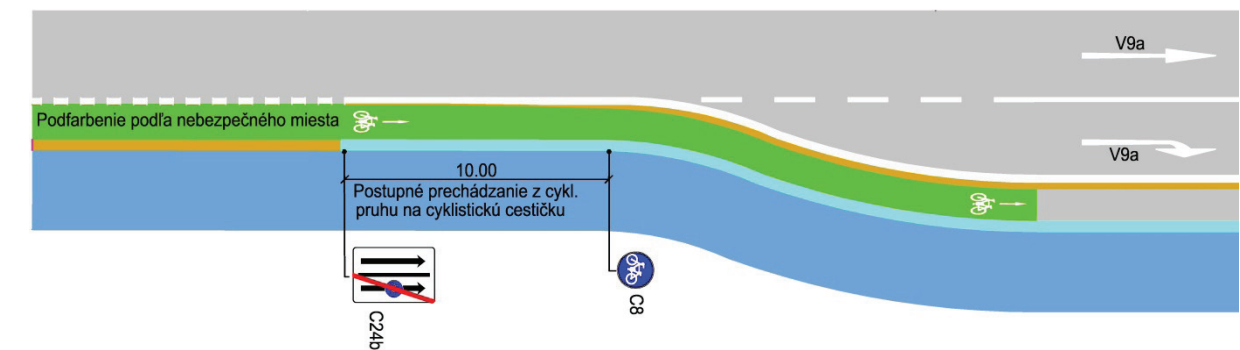


Ukončenie cyklistického pruhu

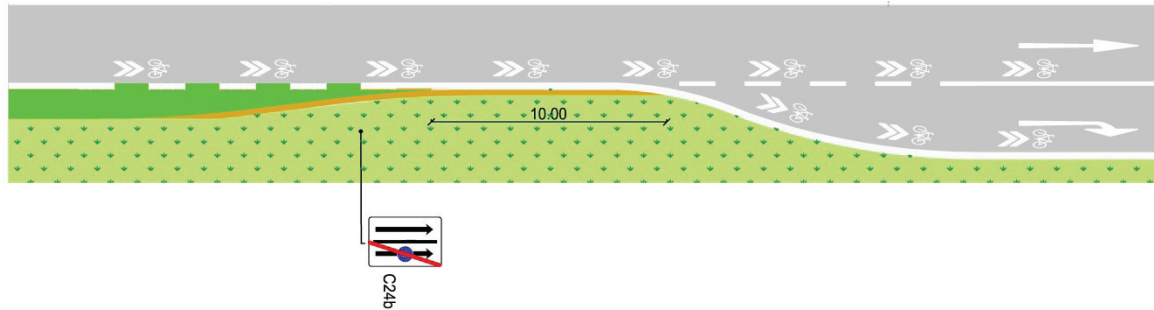


Návrh riešenia kríženia cyklistického pruhu s PK spolu s ukončením cyklistickej cestičky

Cyklistický pruh sa môže ukončiť aj pred križovatkou z dôvodu nedostatočných priestorových pomerov (napríklad začína radenie pruhov na križovatke). V tomto prípade je možné cyklistický pruh viesť ďalej ako jednosmernú cyklistickú cestičku alebo spoločne s chodcami. Prevedenie cyklistického pruhu na cyklistickú cestičku (smerové aj výškové) je možné uskutočniť minimálne na 10,00 m priestore.



Ďalší spôsob možného ukončenia cyklistického pruhu je pomocou cyklokoridora až do križovatky. V prípade ak sa predpokladá, že intenzita odbočujúcich cyklistov na nasledujúcej križovatke bude väčšia priamo (resp. doľava) ako doprava, cyklistický pruh sa ukončí 10,00 m pred samostatným odbočovacím pruhom v križovatke. V prípade ak sa predpokladá, že intenzita odbočujúcich cyklistov na nasledujúcej križovatke bude väčšia doprava ako rovno (resp. doľava), cyklistický pruh sa môže vynechať 10,00 m priestor pred križovatkou a cyklistický pruh zaradiť priamo do odbočovacieho pruhu doprava.



Nová vyhláška = nové farebné zmätky

Určite ste si všimli, ako sa nám rozrastajú postupne cyklistické komunikácie. Či cyklistické pruhy, cyklistické cestičky, ale aj cyklotrasy nám robia čoraz väčšiu radosť. Keď však prejdete z mesta do mesta, všimnete si, že v každom meste je farba cyklocestičky iná.

Toto sme chceli vyriešiť novelou vyhlášky 9/2009 zb.z, teda vyhláškou, ktorá sa zaoberá dopravnými značkami u nás. Navrhovali sme, aby na celom Slovensku bola jednotná farba a to zelené podfarbenie a biele vodorovné čiary. Určite sa pýtate prečo práve také. Každá krajina má svoje vlastné riešenie ako rozvíjať túto oblasť. Anglicko má zelené, Dánsko modré, Česko zelené, dokonca nájdete aj žlté napríklad v Kalifornii. Zelená evokuje pokoj a klud a hlavne zeleň a ekológiu, čo je aj bicykel. Je ekologický.

Do 1.1. 2014 nebolo možné nijako podfarbovať cyklistické komunikácie (teda aj tie, čo sa podfarbovali bola len iniciatíva samotných miest) a bolo možné ich len vyznačovať zelenou a bielou čiarou. Vo väčšine prípadov (kde nezasahovali odborníci a aktivisti) bola táto farba zelená. Zelená vodiaca čiara počas zlej viditeľnosti alebo hmly či dažďu, úplne zanikla a vôbec neplnila žiaden účel. Okrem toho, podliehala skoršej degradácii ako biela (stačí sa ísť pozrieť do Liptovského Mikuláša na cyklopruhy, kde je naraz natretá biela a zelená, a zelenú už nevidno).

V auguste bolo iniciované stretnutie na MV SR ohľadom novely vyhlášky a noviniek v cykloznačkách. Pre zástupcov Prezídia PZ, ktorý pripravovali túto vyhlášku

ako aj zástupcov MV SR, sme pripravili materiál (stále ho nájdete na našej stránke), kde sme opísali tento problém. Po rokovaní sme odchádzali spokojní a s presvedčením, že už nie je s tým problém a bude to jednotné.

Šok prišiel v novembri, keď sa ku mne dostala novelizácia vyhlášky 9/2009 a v nej uvedené, že cyklistické komunikácie sa podfarbujú zelenou a červenou a čiary na nich môžu byť biele a zelené. Teda namiesto zjednotenia vznikli ďalšie dva druhy. Teda dokopy máme 6 variant farbnosti cyklistických komunikácií:

- Zelené podfarbenie – biela čiara
- Zelené podfarbenie – zelená čiara
- Červené podfarbenie – biela čiara
- Červené podfarbenie – zelená čiara
- Len biela čiara
- Len zelená čiara

Bral som to ako vtip a napísal som mail na MV SR na PPZ SR, ale aj na MDVaRR, kde som popísal tento problém a ukázal aj varianty zlých riešení na Slovensku. Dúfal som, že dané inštitúcie a ľudia, ktorí boli do tohto zainteresovaní to opravia. Taktiež na prerokovaní technického predpisu Cyklistické komunikácie som to osobne vrazil zástupcom MDVaRR.

A čo sa stalo?

Píše sa rok 2014 a máme vo vyhláške 6 farebných možností ako značiť cyklistické trasy. Takže, páni na ministerstvách a ich zboroch týmto by som Vám chcel pográtulovať, že namiesto zjednotenia a pomoci, či zvýšenia bezpečnosti a plynulosti pri orientácii cyklistom je len ďalší chaos. A cyklisti, neostáva nám nič iné, len naďalej bojovať s veternými mlynmi.

Radovan Červienka.

Cyklorada

1. Ochrana rúk - uzavreté celoprstové rukavice sú na bicykli v zime nutnosť. Už pri trochu chladnejšom počasí pri rýchlejšej jazde, cítite, keď ich nemáte. Najlepšie sa nám osvedčili rukavice s tajomným názvom windstopper (nie značka, funkčnosť, ktorá platí pri všetkých druhoch oblečka).
2. Ochrana nôh - sneh, čapkanica mokro v topánkach to je zlý pocit. Nepremokavé cyklobotky sú pred vianocami nákladný darček pre seba. Jednoduché riešenie sú turistické výššie nepremokavé topánky, treba si však na ne zvyknúť. Tak či tak je to ale ľahšie ako šoférovať automobil v lodičkách s podpätkami :-) Uplne najlacnejšie, alebo tzv. krízové riešenie je dať si medzi ponožky a topánky malé igelitové sáčky. Tadiel vám však noha nebude dýchať a keď sa vyzujete užijete si nielen vy...
3. Výmena tepla – vhodné oblečenie vám spríjemní bicyklovanie. Ideálne je funkčné termoprádlo ako najspodnejšia vrstva, windstopper bunda/gate s možnosťou odvetrania ako najvrchnejšia vrstva. Medzi to, fleece alebo oldschoolový štrikovaný sveter so severským vzorom.
4. Energia- v zime človek viac spáli na udržiavanie trvalej telesnej teploty. Banány, musli tyčky atď. vždy pomôžu! Cyklokuriérom pomáha slanina, tuk, na to však treba do sedla sadnúť na celý deň a pretvoriť si jemne metabolizmus...
5. Zimný plášť – tak ako pri autách, aj bicykle sa prezúvajú. Horské sú do mesta v zime vyhovujúce, ale s cestákom by ste mali navštíviť obchod a zainvestovať aspoň do CROSS plášťa. Odporúčam taktiež starý-známy trik, keď prvý krát napadne sneh alebo primrzne, ísť sa poriadne pošmýkať na miesto, ktoré dôverne poznáte, kde vás nič neprekvapí a tam si nacvičiť brzdenie, šmýkanie. Keď už ste na ľadovej ploche, v ideálnom prípade nebrzdite, nezatáčajte, držte rovnováhu s rozvahou!
6. Podhustite pneumatiky – aby bicykel lepšie sedel na snehu, je ideálne trochu popustiť, nepotrebuje plné atmosféry, ale pevne k povrchu prilepený dopravný prostriedok
7. Údržba bicykla- v zime je bicykel náchylnejší na koróziu. Odporúčam po každej jazde ho dôkladne očistiť od snehu, ideálne aj suchou handrou. Olejovať 3x tak často ako v lete. Existujú dokonca aj špeciálne zimné oleje, ktoré majú hustejšiu konzistenciu a v zime vydržia oveľa dlhšie, avšak chytajú špinu a tej je po Bratislave dosť. Najagresívnejšia na koróziu samozrejme nieje samotná voda, ale kombinácia so soľou!
8. Viditeľnosť - reflexné pásiky, svetlá, blikáčky, čelovky, reflexná vesta. Ak plánujete kúpiť nový rucksak, je dobré pozrieť taký s návlečným príslušenstvom. Ten sa potom nemusí využiť iba v daždi, ale taktiež ako reflexný prvok zvyšujúci bezpečie.
9. Blatníky – do mesta nutnosť :)
10. Jazdíte v zime, mrznete menej – motivácia dochádzania do práce je úžasná. Určite ak budete bicyklovať správne, nebudete sa ponáhľať, udržíte svoje tempo a nespotíte sa a získate zdarma veľkú odolnosť voči chrípkam a iným neduhom. Otužovanie je najspolahlivejšia prevencia. Taktiež v zime ľudia poväčšinou trávajú menej času na čerstvom vzduchu, ktorý je dôležitý aj pre celkovú vyrovnanosť. A na zimnom jazdení sú najlepšie pohľady a konverzácie s ďalšími cyklistami v meste ;)

Tomas CYKLOKUCHYNA BRATISLAVA



Aj takúto značku nájdete na stanici vo Vrútkach. Škoda, že k tabuli zabudli napísať, kde si má cyklista odparkovať bicykel, keďže tam nie sú žiadne cyklistické stojany.

Foto: Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 1 Rok 2014 Ročník V Web: www.mulica.sk/cyklisticka_doprava ISSN 1338-0486

skupina Slovensko na bicykli 

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



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

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. Soňa Šestáková
Ing. Jaroslav Martinek
Ing. Radovan Červienka
Ing. Marián Gogola, PhD.
Bc. Marcela Pecárová
Ing. Martin Bolo

sestakova@vud.sk
jaroslav.martinek@cdv.cz
rado.cervienka@gmail.com
info@mulica.sk
marcela.pecarova@gmail.com
bolo@vud.sk

Spolupracovníci:

Ján Rozbora, Richard Weber

Grafika a DTP:

Tomas Peciar

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