

Cyklistická doprava



Pedál.

Milí cyklonadšenci, podporovatelia a presadzovatelia myšlienok a aktivít spojených s cyklistickou dopravou a cykloturistikou. S nastúpením nového roka prichádza množstvo noviniek. Jednou z nich je aj informácia o pripravovanej Národnej cyklostratégii, ktorá bola práve koncom februára prerokovaná a schválená v rámci Ministerstva dopravy a ak všetko pôjde ako má, tak v apríli ju schváli aj samotná vláda SR. V tomto čísle sa tiež dočítate, že Bratislava v roku 2013 chce investovať niečo vyše 600 tis.eur na cykloinfraštruktúru, čo sú približne 4 % z plánovaného ročného cyklo-rozpočtu mesta Amsterdam ;-). Aj v zime sa jazdí na bicykli, takže pár rád, ako to zvládnuť prináša aj náš časopis. V tejto súvislosti je dôležité vyzvať naše samosprávy, že zo zákona sú povinné odhádzať všetky miestne komunikácie, to znamená aj cyklistické chodníky. Na odľahčenie prinášame prvú várku Úsmevného mini lexikónu cyklistu, pre inšpiráciu niečo o bicyklovaní vo švédskom Linköpingu a na záver sa dozvieme víhercov súťaže Pedál 2012, odmeňujúcej snahy samospráv a občianskeho aktivizmu na poli cyklodopravy. Tak do čítania, cyklisti!

Sona/redakcia



Obsah.

Z domova.

Cyklochodník by sa mohli stavať z Eurofondov

Nevýrazne označené cyklochodníky môžu spôsobiť nehodu

Cyklodepo s občerstvením nahradí staré stánky pri rieke Nitra

Ružinov plánuje kilometre cyklotrás

Banská Bystrica má už víťaza cykloprístrešku.

Správy zo sveta.

Zimné rely.

Zimná údržba v Holandsku.

Ako som chytil krízu.

Povinná výbava pre bicykel.

Cyklistický a študentský Linköping.

Medzi skládkami sa jazdiť nedá.

Vyhodnotenie súťaže Pedál 2012.

Cyklorada.

Foto mesiaca.

Z domova.

Cyklochodníky na Slovensku by sa mohli stavať z eurofondov

Cyklochodníky na Slovensku by sa mohli stavať z eurofondov. Základný kameň, ktorý ich takto umožní budovať, je Návrh národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku. Ministerstvo dopravy práve finišuje s jej prípravou a na rokovaní vlády má byť predložená v apríli tohto roka. "Ak sa chceme vyrovnáť cyklisticky vyspelejším krajinám Európy, ako je napríklad Nemecko, musíme na vybudovanie cyklotrás preinvestovať v rokoch 2014 až 2016 približne 45 miliónov eur," priblížil hovorca ministerstva dopravy Martin Kóňa. Vzhľadom na napätú situáciu v rozpočte by sa tieto peniaze mohli vyčleniť z eurofondov. "Máme ambíciu to stihnúť v prvých troch rokoch nového programového obdobia na roky 2014 až 2020, aby tieto cesty mohla cyklistická verejnosť využívať čo najskôr," doplnil Kóňa. Rezort dopravy sa podľa jeho slov snaží zvýšiť podporu pre cyklistov, lebo ide o ekologický spôsob dopravy, ktorý nekomplikuje dopravnú situáciu v mestách a na vidieku podporuje rozvoj cestovného ruchu. Na Slovensku je pritom podľa ministerstva cyklistická doprava v úzadí. "Kým u nás tvorí maximálne 1,5-% podiel na celkovej doprave, v Česku je to 6 %, v Nemecku 12 a v Holandsku alebo Dánsku až 30 % celkovej dopravy," vymenoval Kóňa. Už dnes pritom podľa ministerstva existujú projekty na cyklochodníky v celkovej dĺžke viac ako 75 kilometrov, na ktoré je už vydané stavebné alebo územné rozhodnutie. Ide o trasy v Prešove, Liptovskom Mikuláši alebo cyklistická komunikácia Zvolen - Banská Bystrica.

<http://www.cestovatel.eu/cestovatel/spravy/2938-cyklochodniky-na-slovensku-by-sa-mohli-stavat-z-eurofondov>

Nevýrazne označené cyklochodníky môžu spôsobiť nehodu

O tom, že v Bratislave je nedostatok cyklistických chodníkov, naozaj niet pochýb. Privítal by som, keby bolo na cestách Bratislavy viac bicyklov ako automobilov. Príkladom nech sú pre nás krajiny ako Holandsko alebo Dánsko. U nás je stále drvivá väčšina tých, ktorí dávajú prednosť štvorkolesovému tátošovi, i napriek tomu, že musia platiť drahé pohonné hmoty i parkovné, ak vôbec nájdú parkovacie miesto v autami preplnenej Bratislave. Vážení motoristi, už aj vám sa stalo, že ste znenazdajky začali jazdiť po cyklistickom chodníku? Niet sa ani čo čudovať. Sú len kde-tu, takže konkrétnu cestu musíte naozaj poznať. V spleti značiek ste si nevšimli dopravnú značku C8: Cestička pre cyklistov. Ani sa nečudujeme. Na čiernom asfalte ste zrazu donedávna zbadali pás nevýraznej tmavo-sivo-zelenej farby (bolo to síce podľa zákona o cestnej premávke, ale určite to nebolo najlepšie farebné riešenie a zasluhovalo by si úpravu farby aspoň na tých miestach, kde ešte zostala), ktorá sa len veľmi málo odlišovala od farby asfaltu. Dnes sú oddelené iba bielym pásom. Preto si treba dávať veľký pozor, aby ste náhodou nezrazili ekologického účastníka cestnej premávky. Nemôžem sa ubrániť pocitu, ale bezpečnejšie umiestnenie cestičky alebo svietivá zelená by bola adekvátnou farbou na to, aby viac bila vodičom do očí a upozorňovala ich na cyklistický chodník, najmä vtedy, ak prehliadli dopravnú značku C8. Je zaujímavé, ako vyriešili dopravní inžinieri cestičku napríklad na Košickej ulici a nielen tam. Jeden jazdný pruh pre vozidlá je vľavo, vpravo od neho cestička pre cyklistov ďalej pozdĺžne parkovacie miesta a chodník. A tak sa pýtame, nebolo by bezpečnejšie vymeniť cestičku s parkovacími miestami tak, aby cyklistov chránili parkovacie boxy so zaparkovanými automobilmi. Predsa sa len môže stať, že cyklista vybočí z cyklistickej cestičky a ak v momente prechádza automobil, k tragédii nemusí byť ďaleko. Vážení vodiči, dajte si od

cyklistu odstup aj jeden a pol metra, a to aj vtedy, keď ho predbiehate, pretože nikdy neviete, ako dokáže zvládnuť stratu rovnováhy, zapríčinenú dierou vo vozovke či kameňom. Dôkladne si všimajte aj značky a nejazdite stále po pamäti, pretože pri odbočovaní doprava, ale i doľava má cyklista na cestičke či priechode pre chodcov prednosť.

http://www.bratislavskenoviny.sk/najnovsie-spravy-z-bratislavy/doprava/nevyrazne-oznacene-cyklochodniky-mozu-sposobit-nehodu.html?page_id=309359

Cyklodepo s občerstvením nahradí staré stánky pri rieke Nitra

V Nitre pribudne cyklodepo. Vyrastá pri novom moste Chrenová na brehu rieky. Za projektom stojí firma Gastro Jet. S prekládkou sietí začala firma už v lete, ku koncu roka

je dokončená hrubá stavba cyklodepa. Stavba nezasahuje do cyklotrasy ako to pôvodne vyzeralo, cyklochodník je však viditeľne zdvihnutý. Firma Gastro Jet kúpila pozemok od cirkvi. Prevádzkovať tu bude občerstvenie, ktoré nahradí už odstránené stánky. Cyklisti si tu budú môcť odstaviť bicykel. Podľa vyjadrenia hlavného architekta mesta Nitry Jozefa Hrozenského, bývalé stánky nahradí kultivovanejšia a architektonicky zaujímavejšia stavba.

Cyklochodník je viditeľne zdvihnutý, stavba do neho nezasahuje

<http://nitralive.sk/vystavba/infrastruktura/1761-cyklodepo-most-chrenova-nitra.html>



Z domova.

Chodník áno, kulturák možno

NÁMESTOVO. Miesto v rozpočte na rok 2013 si v poslednej chvíli zabezpečil cyklochodník okolo Oravskej priehrady. Na podnet primátora Jána Kaderu schválili poslanci na decembrovom rokovaní zastupiteľstva päťtisíc eur na projektovú prípravu. „Slúži cyklistom, korčuliarom, v zime bežkárom, po celý rok na prechádzky, a to všetkým vekovým kategóriám,“ povedal Kadera. Návrh odobrili aj viaceré komisie pri mestskom zastupiteľstve. „Treba ho zamerať, usporiadať vzťahy k pozemkom a urobiť projekt,“ povedal poslanec Eduard Dunčič. „Tak, aby v prípade možnosti získať peniaze z eurofondov bolo všetko pripravené.“ Projekt na prístavbu Domu kultúry, za ktorý primátor intervenoval, musí počkať. Šéf oddelenia výstavby Vladimír Natšín odhaduje náklady naň vrátane geologického prieskumu na 60-tisíc eur. Ťažko spresniť sumu, keď nevieme, do akej hĺbky treba kopať, keďže časť stavby zasahuje do údolia potoka.“

Poslanci riešili aj financovanie. Námestovo si miliónový až poldruha miliónový úver na stavbu dovoliť môže, mesto totiž nemá takmer žiadne dlhy. „Myslím si, že stavba kultúrneho domu zožerie toľko, že sa nepohneme s cestami,“ upozornil poslanec Tomáš Kucharík. „V dezolátnom stave je Bernoláková, prístupová cesta od cintorína až po Zelenú lekáreň, aj cesta k osobitnej škole, kde chodí 50 vozičkárov denne.“ Primátor si myslí, že „treba dať do každej oblasti čosi, nie všetko do jednej“. Zástupca primátora Anton Ťapák navrhol peniaze na projekt schváliť. „Financovanie stavby budeme riešiť potom.“ K prístavbe Domu kultúry sa majú poslanci vrátiť ešte tento mesiac.

<http://orava.sme.sk/c/6659331/chodnik-ano-kulturak-mozno.html#ixzz2KL3DWU43>

Ružinov plánuje kilometre cyklotrás

Jedným z najvážnejších plánov Ružinova sú cyklotrasy.

BRATISLAVA. Cyklisti môžu v najbližších dvoch rokoch očakávať nové cyklotrasy v Ružinove. Spolu sa majú v rokoch 2013 a 2014 zrealizovať štyri dôležité projekty – Bajkalská, Záhradnícka, Ružinovská radiála a Ružinovská tagneta. „Na tento rok vyčlenilo Mestské zastupiteľstvo 635 tisíc eur na budovanie cyklotrás,“ povedal poradca primátora Michal Feik. Cyklotrasa na Bajkalskej ulici pôjde od Mlynských Nív, kde sa napojí na cyklistický obchvat pri Prístavnom moste. Pokračuje popri Trenčianskej, križuje Trnavskú a Vajnorskú cestu a po Jarošovej ulici povedie až po Zváračský ústav. Feik hovorí, že po dokončení všetkých úsekov bude mať táto cyklotrasa dĺžku približne 3,5 kilometra. „Kvôli obmedzenému priestoru bude pohyb chodcov a cyklistov na cyklochodníku zmiešaný,“ povedal. Prvá etapa by sa mala začať realizovať už tento rok. Dôležitou ružinovskou cyklotrasou bude najmä Ružinovská radiála. Magistrát v minulom roku pripravil projektovú dokumentáciu od Bajkalskej cez Tomášikovu až po Vrakunskú cestu, zatiaľ sa však nezačala realizovať kvôli nevysporiadaným vlastníckym vzťahom. Vedená má byť severnou časťou Ružinovskej ulice. Na ňu má byť napojený cyklokoridor na Záhradníckej ulici. Mesto tam pre cyklistov nakreslí iba piktogramy. Budú na ceste po celej dĺžke ulice. Magistrát chce prepojiť aj železničnú stanicu Vinohrady s Ružinovom. Ružinovská tangenta, povedie od Zátiašia pri Kuchajde cez Tomášikovu, až po Slovnaftskú ulicu.

<http://bratislava.sme.sk/c/6662236/ruzinov-planuje-kilometre-cyklotras.html#ixzz2KL4Clyrj>

Banská Bystrica má už víťaza cykloprístrešok.

V minulom čísle sme vás informovali, že v banskej Bystrici môžete hlasovať o najkrajší cykloprístrešok. No a už máme víťaza. Odborná porota, s prihliadnutím na hlasovanie verejnosti, vybrala z celkovo siedmich návrhov projekt od autorského kolektívu Ing. arch. Ján Jakubčík, Akad. soch. Ján Leško, Ing. arch. Martin Skalický, ktorý v súťaži niesol poradové číslo dva.



Z domova.

Cyklopolitika v Trnave sa stáva verejnou pre občanov

V týchto dňoch finišuje príprava projektu, za ktorým stoja ľudia zodpovední za projekty ako Bercajgel alebo Lepšia Trnava. V súvislosti s plánom mesta podporovať cyklistickú dopravu a stavať nové cyklostojany sa rozhodli, že umožnia všetkým občanom podieľať sa na výbere nových lokalít pre cyklostojany. Cieľom projektu je zapojiť všetkých cyklistov v Trnave, aby mali slovo v problematike umiestňovania stojanov. Dalším cieľom je, aby cyklisti vedeli, kde si môžu svoje bicykle bezpečne uzamknúť.

Kostrou tohto projektu je mapa Trnavy, na ktorej sú zaznačené všetky existujúce cyklostojany. Je voľne dostupná na internete priamo TU(<http://goo.gl/yjFoW>) a okrem obrázku stojanu obsahuje mnohé informácie, príkladom kapacitu, dostupnosť, prítomnosť kamerového systému, históriu krádeží, meno správcu a iné. Je tu aj možnosť pridať k jednotlivým stojanom komentár. Tvorcovia projektu chcú týmto spôsobom uľahčiť parkovanie a zlepšiť povedomie o bezpečnom a funkčnom parkovaní bicyklov v Trnave.

Druhým benefitom projektu je možnosť komentovať, teda pridať svoj názor. V ňom môže každý špecifikovať, kde je podľa neho treba postaviť ďalšie stojany pre bicykle. Všetky návrhy budú nakoniec zhodnotené a predložené pracovníkom mesta, zodpovedným za výstavbu nových stojanov. Pre tých občanov, ktorí nie sú internetovo zdatní bude možnosť pridávať svoje návrhy písomnou formou po dohode so samosprávou na vopred oznámených miestach, kde budú veľké exempláre mapy s existujúcimi stojanmi, spolu s boxom na zber návrhov.



Občania sa tým budú môcť priamo podieľať na rozvoji cyklopolitiky v meste. "Je veľmi dôležité, aby bola verejnosť od začiatku informovaná o pripravovaných projektoch v meste. Týmto postupom zaručíme, že umiestnenie stojanov bude kopírovať reálne potreby Trnavčanov," uviedol Peter Bročka zo združenia Lepšia Trnava, autor myšlienky tohto projektu.

Organizátori veria, že občania túto možnosť využijú a vyžadujú si stojany na praktických miestach, nakoľko sú používateľmi bicyklov a sami najlepšie vedia, kde je v meste zvýšená potreba parkovať bezpečne svoje bicykle. Po vyhodnotení projektu sa výsledky predložia mestu, ktoré bude mať relevantné podklady na pokračovanie výstavby cyklostojanov v meste Trnava.

"Veríme, že vďaka tejto možnosti sa na túto tému vyjadrí čo najväčší počet občanov a ich požiadavky budú reálne odzrkadľovať potreby cyklostojanov v našom meste," dodal Adam Peciar, cyklistický nadšenec z Trnavy, ktorý prostredníctvom jász Bercajgel a iných aktivít stojí za rastúcou cyklistickou komunitou.

skrátенý link:

<http://goo.gl/yjFoW>



Zo sveta.

Amsterdam
do roku 2016
investuje € 57
miliónov do
cyklistickej
infraštruktúry.

Ak berieme rok 2013 ako začiatok, tak každý rok samospráva vynaloží približne 14 mil. €. Do roku 2020 chce postaviť nových 38 000 parkovacích miest pre bicykle a pokryť červeným asfaltom 15 km najnebezpečnejších úsekov.

Dôvodom je fakt, že za posledných 20 rokov sa zvýšilo využitie bicykla o 40 % z 340 000 na 490 000 ciest vykonaných na bicykli v 2012. Očakáva sa, že do roku

2020 sa zvýši počet ciest na bicykli zo a na železničnú stanicu taktiež o 20%. Každý deň pritom najazdia cyklisti v Amsterdame vyše 2 miliónov kilometrov, pričom najväčšiu špičkou majú na úseku kde prejde 3500 cyklistov za deň. Z toho 15 % nehôd sa udeje práve na týchto najviac vyťažených komunikáciách, ktoré predstavujú 15 % zo všetkých cyklokomunikácií. Zvýšil sa aj podiel vážnych zranení a to na 56 % z 48% od roku 2000. Samospráva chce taktiež vybudovať PLUSsieť, čo bude dopravná sieť pre cyklistov s prioritou a bezpečnými úpravami pre cyklistov. Navyše v spolupráci so spoločnosťou Prorail a regionálnou vládou investujú vyše 120 mil. € na zlepšenie úzkych miest, cyklistickej infraštruktúry a parkovacích miest.

zdroj:fietsberaad.nl

Švédske štatistiky o nehodovosti cyklistoch

Švédsky dopravný inštitút urobil zaujímavý výskum týkajúci sa cyklistov. Preskúmal vyše 36 tisíc dopravných nehôd medzi rokmi 2007 do 2011. Pritom sa zamerlal na rozdelenie nehodovosti cyklistov podľa stretu s inými druhmi dopravy. 77% boli samostatné nehody bicyklov bez stretu s inými vozidlami (napr. spadnutie na bicykli, nabúranie do stĺpikov a pod.), 12% nehody medzi bicyklom a autom a 7% cyklistov medzi sebou. Výskumníci podčiarkli fakt, že väčšina týchto nehôd sa udiaa na cestách, ktoré boli slabo udržiavané ako aj na slabú dokumentáciu polície. Našej národnej štatistike napríklad chýbajú konkrétnejšie údaje o nehodovosti cyklistov (pozn. u nás sú skúmané iba nehody podľa okresov, nie sídelných útvarov), stretoch s inými vozidlami, príčinách nehôd a pod.



10 šialených inovácií s bicyklom.

Možno niektorí z vás poznajú portál kickstarter.com slúžiaci na princípe crowdfundingu, teda získania peňazí na začatie výroby nejakého výrobku, akcie a pod. Prispievatelia majú možnosť podporiť nejaký projekt určitou čiastkou. Odmenou im bude to, že ako prví si môžu kúpiť výrobok za dobrú cenu, a vynálezca zase získa peniaze na svoj projekt. Zopár dizajnérov žiadalo financie aj na bizarné veci, ktoré súvisia s bicyklom. Tu je zopár z nich.

1. Umelecká socha cyklistu.



2. Floaterhoist – cyklozdvihák na zavesenie bicykla a ušetrenie miesta.



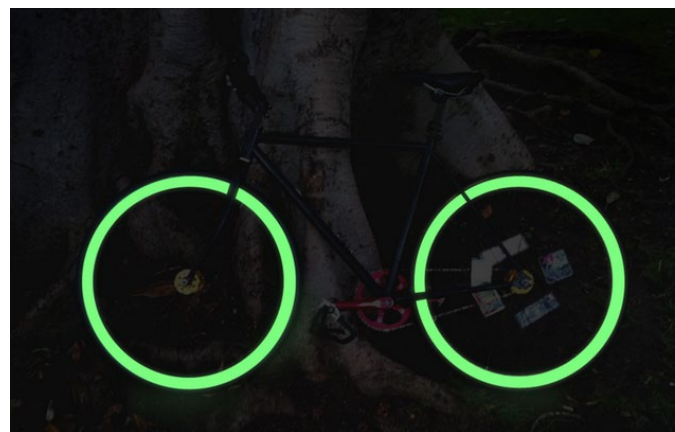
3. Winds ľahký nosič na bicykel



4. Unatandem – tandem bez druhých riadidiel.



5. stáloiluminujúce kolesá.



6. Pedálový stroj na výrobu zmrzliny



7. bedrová mini sukienka.



8.Boovabox debna na mlieko.



9. Solárna nabíjačka na dobíjanie elektronických prístrojov cez USB



10.Multifunkčný cyklovozík z Portlandu.



Niektoré možno vyvolali u vás úsmev na perách, iné by ste možno podporili:-) Ešteže je človek tvor vynaliezavý.

zdroj:treehugger.com

Vymysleli ste aj vy niečo podobné? Dajte nám vedieť!

Vyhodnotenie súťaže Pedál 2012.

Marián Gogola

1. Rok sa s rokom zišiel a my by sme radi odmenili mestá alebo aktivistov, ktorí zase niečo pekné urobili v oblasti cyklodopravy. V kategórii mestá boli nominovaní:

- Mesto Prešov
- Mesto Trnava
- Mesto Piešťany
- Mesto Liptovský Mikuláš
- Mesto Bratislava

A ocenenie získava:

Ocenenie Pedál 2012 pre mestá získava mesto **Trnava** za systematické budovanie cyklistickej infraštruktúry a zlepšovanie podmienok pre cyklistov.

V kategórii aktivisti boli nominovaní:

- Bercajgel Trnava
- OCI BB
- Cyklokoalícia Bratislava

Z radov aktivistov sme sa rozhodli oceniť **OCI Banská Bystrica** za snahu a reálne činy, ktoré pomôžu Banskej Bystrici vykročiť na správnu cestu rozvoja cyklodopravy. Oceňujeme najmä vypracovanie Generelu nemotorovej dopravy a aktivity, ktoré táto skupina zorganizovala.

Ocenením srdečne gratulujeme a radi by sme zaviedli nový pohľad na mestá, ktoré sa snažia urobiť niečo v oblasti cyklodopravy. Predbežne sme pre nich pripravili nasledovné kategórie:

- Mŕtvy chrobák (mesto nerobí nič pre rozvoj cyklistiky)
- Začiatok (mesto začalo niečo robiť)
- Pokročilý (mesto systematicky rozvíja podmienky pre cyklistickú dopravu)
- Mesto priateľské k cyklistom (mesto už vytvorilo a neustále vytvára a zlepšuje podmienky pre cyklistov)



Zimné rely – alebo ako prežiť jazdu na ľade a snehu

Richard Weber



Aj keď mnohí z nás počas zimného obdobia odložili bicykle na zimný spánok, stále u nás existuje istá skupina nadšencov, ktorí na bicykli jazdia celoročne. Jazda v zime sa od jazdy v teplejšom období odlišuje tým, že človek musí na seba navliecť viac vrstiev oblečenia, nejaké rukavice a môže vyraziť na cestu. Ľudia, ktorí jazdia celoročne vedia, že často je rozdiel iba v množstve oblečenia, pričom ostatné atribúty jazdy ostávajú rovnaké. Problém ale nastane, keď sa k chladnému počasiu pridá ešte sneh, ľad a iná poveternostná nepriazeň. V takom prípade človek s pudom sebazáchovy odloží bicykel do obdobia, pokiaľ sa sneh a ľad neroztopí, alebo aspoň pokiaľ nie je odstránený odhrňacími a posypacími službami.

Existujú však aj ľudia, ktorí sa držia porekadla – budem jazdiť, aj keby tanky padali. Na otázku, či sa aj v takých podmienkach dá jazdiť je jednoduchá odpoveď – dá.

Jazda na ľade a snehu si okrem istej odvahy vyžaduje správnu techniku jazdy, zvýšenú opatrnosť, koncentráciu, poprípade špeciálne cyklistické plášte.

Jazda v snehu spravidla nebýva až tak nebezpečná, pretože ak sa koleso bicykla dokáže vnoriť do snehu, potom získa dostatočný kontakt na to, aby sa koleso pri opatrnej jazde nepošmyklo. Pri jazde po ľade alebo zľadovatenom snehu je ale nutné dodržať nasledovné pravidlá – po ľade je vždy treba ísť priamo, teda netočiť riaditkami a nebrzdiť. Keď je však brzdenie nevyhnutné, treba použiť vždy len zadnú brzdu, nie prednú, lebo vtedy sa pravdepodobnosť pádu nebezpečne blíži k hodnote 100%.

O zvýšenej opatrnosti sa tu baviť nemusíme, zameriame sa na niečo iné. Len málo kto z nás pozná špeciálne cyklistické plášte do snehu a ľadu. Áno, tak ako existujú zimné pneumatiky pre autá, existujú aj špeciálne zimné plášte na bicykel, ktoré značne znižujú riziko šmyku na zľadovatenom teréne. Tieto plášte sú špeciálne tým, že na ich povrchu sa nachádzajú malé kovové hroty, ktoré sa pri jazde zaboria do ľadu alebo zľadovateného snehu, čím zaručia zvýšený kontakt kolesa s vozovkou.

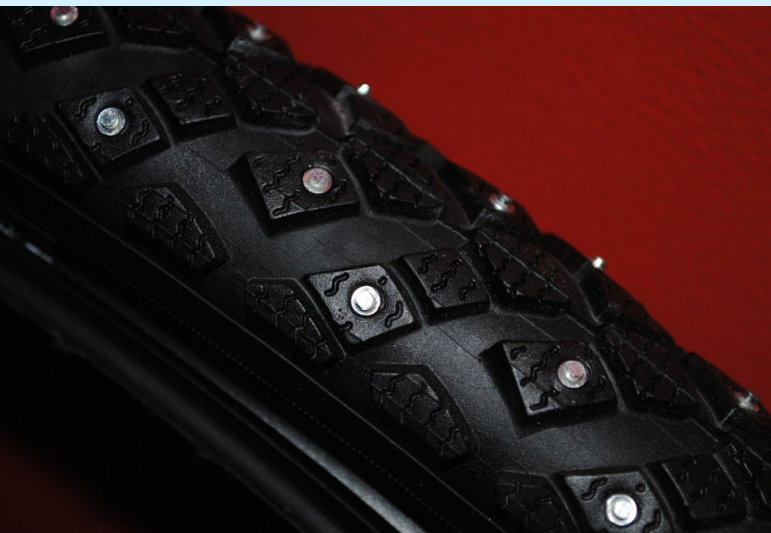
Pri bežnej jazde s bicyklom po asfalte vzniká príľnavosť kolesa s vozovkou vďaka tomu, že nerovnosti asfaltu sa „vnoria“ do gumeného pláštá. Pri jazde po ľade, alebo stvrdnutom hladkom snehu tieto nerovnosti chýbajú, čím sa vytráca aj príľnavosť medzi kolesom a vozovkou. Tu do hry vstupujú kovové hroty na povrchu pláštá, ktoré dokážu prepichnúť ľad a tým vytvoriť potrebnú príľnavosť.

Ak by ste sa rozhodli pre kúpu špeciálnych zimných plášťov pre váš bicykel, vedzte, že sa nejedná o úplne lacnú záležitosť. Ceny takýchto plášťov a pohybujú okolo 50 eur za kus. Ak chcete ušetriť,

stačí si kúpiť iba jeden plášť a ten nasadiť na predné koleso. To je pre udržanie stability oveľa dôležitejšie ako koleso zadné.

Zaujímavosťou pre vás môže byť aj to, že výrobcovia týchto zimných plášťov odporúčajú pred jazdou na ľade jazdiť cca. 40 km po asfalte, aby boli kovové hroty pevne vnorené do tela pláštá.

Plusom takýchto plášťov je, že vám môžu ušetriť nejaký pád na zľadovatenom teréne, negatívom okrem ceny aj to, že ak zo snehu prejdete na asfalt, plášť vás bude kvôli kovovým hrotom spomaľovať a vytvárať nežiaduci zvuk.



Osobne si takéto zimné plášte asi nekúpim, pretože som zástancom názoru, že opatrná, uvedomelá a technicky správna jazda stačí na to, aby človek zvládol zasnežený, alebo zľadovatený terén.

Ak by ste ale mali chuť ísť treťou cestou, zimné plášte si môžete vyrobiť aj sami. Stačí si okolo kolesa omotať plastové sťahovacie pásky (viď. obrázok) a vaša prilnavosť k terénu sa značne zväčší.

Ak by ste sa rozhodli zimné plášte vyskúšať,

podelte sa s vašimi zážitkami a pošlite nám o tom do redakcie nejakú správu a fotky.

☐Želáme vám šťastnú cestu, nech jazdíte po asfalte, snehu, či ľade, so špeciálnymi, alebo obyčajnými plášťami...

zdroje:

<http://www.aviewfromthecyclepath.com/2012/12/snow-what-tyres-to-make-it-safe.html>

<http://www.2dayblog.com/2010/12/30/cheap-method-to-keep-on-cycling-in-the-snow/>



Zimná údržba cyklociest v Holandsku

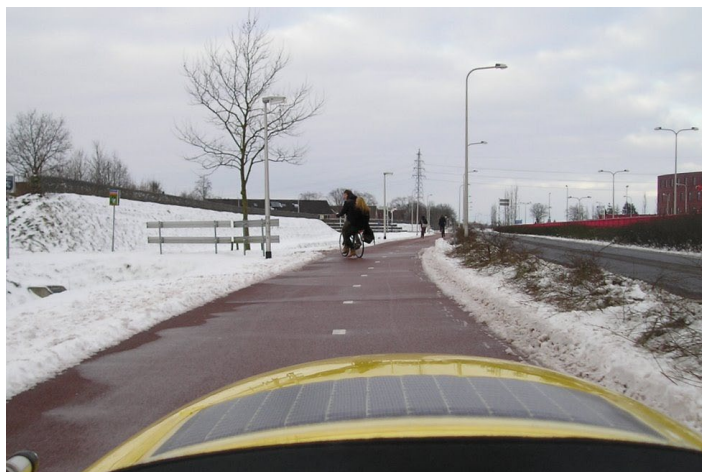
V tejto reportáži by sme vám chceli ukázať akým spôsobom sú udržiavané cyklocesty v holandských mestách, keď na ne napadne pokrývka snehu.

Teploty klesli pod nulu, napadlo asi 17 cm snehu. Ako sa s touto „kalamitou“ vysporiadali v 70-tisícovom meste Assen? Čítajte ďalej a dozviete sa.

Aj keď robiť údržbu ciest v čase, keď neustále sneží, je náročné, ako náhle snežiť prestane, hlavné cyklistické ťahy sú v holandských mestách odhrnuté a posypané zmesou soli a piesku. Priorita starostlivosti o cesty pre autá a hlavné cyklistické ťahy je daná na rovnakú úroveň. To znamená, že



sa nemôže stať, že jedna komunikácia by bola odhrnutá a druhá nie. Vedľajšie cesty v obytných zónach sú však prioritizované najmenej, preto s ich starostlivosťou je to občas horšie.



Ako však ukazuje ďalší obrázok, nie všetky cyklocesty sú odhrnuté. Týka sa to ale iba cyklociest, ktoré nie sú až tak dôležité resp. sú málo využívané.



Na ďalšej fotke vidíme odhrňacie auto, ktoré za sebou ťahá posypovú zmes. Zaujímavosťou je, že táto zmes je na cesty vysypávaná za pomoci elektronického GPS systému, ktorý vie, ktoré úseky už boli posypané a ktoré nie. Takýmto spôsobom je možné ušetriť posypovú zmes a cesty posypať rovnomerne.

zdroj: <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2013/01/ice-cold-in-assen.html>





நிர்மலா நிரந்தர நிர்மாணம்

Ako som krízu na bicykli chytil

Jozef Rozbora

Nedávno som kdesi čítal, že teplé počasie okrem prepotených šiat prináša aj lepšie zážitky. A to aj v pohľade na stále menej odeté devy. Hneď po prečítaní tejto pozitívnej informácie začal som sa pozornejšie sledovať okolie počas jazdy na bicykli. Zrazu však začal vo mne rásť akýsi nepokoj, niečo ako keď sa započúvate do kvílenia zadného kolesa pri zachytení konára.

Tak tento rušivý prvok sa vraj nazýva „kríza stredného veku“. V mojom prípade išlo o chytenie krízy v pokročilom štádiu celoživotnej lásky k bicyklovaniu. Pestovanie úspešnej krízy stredného veku, to nie je také jednoduché. V prvom rade k tomu potrebuje človek stredný vek. To by nebolo najťažšie, stačí trochu trpezlivosti a je tu.

Ako sa prejavuje? Neskorým naskočením do sedla spôsobeným začesávaním preriedených vlasov pred zrkadlom; driemaním nad cyklistickými časopismi; otázkou od omladiny typu „Ujo, koľko je hodín? „. Vrcholom býva pozícia „spiaceho Armstronga“, keď nás kamaráti budia, aby sme neskončili v závoze. My zatiaľ spokojne snívame o tom ako bude krásne teplo v budúcnosti ozdobené sporo oblečenými devami na

bicykloch. Po takýchto predstavách po zobudení sa si myslíme, že sme zrelí na odstrel. K tomu vám s ľahkým úsmevom prikývne domáca a netrpezlivý dedič našej zlatom vyváženej cyklistickej výbavy za celý doterajší bez krízový život.

Dostali sme sa do pozície cyklistu s predstavou, že sme vysmiaty svalnatý nakrátko ostrihaný borec jazdiaci ako guľa do desaťstupňového kopca s úsmevom na perách...

„Kríza sem, kríza tam, jazdiť sa musí !“

Bicykel musí byť vybavený nasledujúcimi prvkami:

Ing. Radovan Červienka

- dvoma na sebe nezávislými účinnými brzdami s odstupňovateľným ovládaním brzdneho účinku,
- bicykle pre deti predškolského veku vybavené voľnobežným nábojom s protišliapacou brzdou nemusia byť vybavené prednou brzdou,
- spoľahlivo zaslepenými voľnými koncami rúrok riadidiel, napríklad zátkami, s rukoväťou,
- zakončením ovládacích páčok brzd a voľných koncov riadidiel, ktoré musia mať hrany obalené materiálom pohlcujúcim energiu, ak sú použité pevné materiály, musia mať hrany s polomerom zakrivenia najmenej 3,2

mm

- páčky meničov prevodov, krídlové matice, rýchlopínače nábojov kolies, *technické parametre:* držiaky a konce blatníkov musia mať hrany obalené materiálom pohlcujúcim energiu, ak sú použité pevné materiály, musia mať hrany s polomerom najmenej 3,2 mm v jednej rovine a v druhej rovine na ňu kolmej najmenej 2 mm,
- maticami nábojov kolies, ak nie sú krídlové, rýchlopínacie alebo v kombinácii s krytom konca náboja,
- zadným odrazovým sklom červenej farby, pričom toto odrazové sklo môže byť kombinované so zadným svetidlom s červeným, alebo nahradenými odrazovými materiálmi podobných vlastností. (Zadné odrazové sklo môže byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na odeve alebo obuvi cyklistu) *technické parametre:* odrazové sklo musí byť pevne umiestnené v pozdĺžnej strednej rovine bicykla alebo na ľavej strane čo najbližšie k nej vo výške 250 – 900mm nad rovinou pozemnej komunikácie, činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu pozemnej komunikácie v tolerancii 15 a kolmá na pozdĺžnu rovinu bicykla s toleranciou 5
 - predným odrazovým sklom bielej farby, odrazové sklo musí byť umiestnené v pozdĺžnej rovine nad povrchom pneumatiky predného kolesa v prípade

stojaceho kolesa;

technické parametre:

plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2 000mm², pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu najmenej 40 mm, činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu pozemnej komunikácie v tolerancii 15 a kolmá na pozdĺžnu rovinu bicykla s toleranciou 5 ; predné odrazové sklo môže byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na odeve alebo obuvi cyklistu,

- odrazovými sklami oranžovej farby na oboch stranách pedálov, tieto odrazové sklá môžu byť nahradené odrazovými materiálmi umiestnenými na obuvi alebo v ich blízkosti
- na lúčoch predného a zadného kolesa najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby na každej strane kolesa;

technické parametre:

plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2 000 mm², pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu najmenej 20 mm, tieto odrazové sklá môžu byť nahradené odrazovými materiálmi na bokoch kolesa alebo na bokoch plášťov pneumatík, či na koncoch blatníkov, alebo bočných častiach odevu cyklistu.

Bicykel počas jazdy za zníženej viditeľnosti musí byť vybavený týmito zariadeniami na svetelnú signalizáciu a osvetlenie:

- svetidlom svietiacim dopredu bielym svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy (ak je pozemná komunikácia dostatočne a súvislo osvetlená, môže byť svetidlo nahradené svetidlom s prerušovaným svetlom bielej farby)

technické parametre:

svetidlo musí byť nastavené a upravené trvalo tak, aby referenčná os svetelného toku pretínala rovinu pozemnej komunikácie vo vzdialenosti najviac 20 mm od svetidla a aby sa toto nastavenie nemohlo samovoľne alebo neúmyselne zásahom cyklistu meniť.

- svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom spĺňajúcim najmenej technické požiadavky podľa technickej normy, pričom podmienky na umiestnenie tohto svetidla sú zhodné s podmienkami na umiestnenie a upevnenie zadného odrazového skla

Za bicykel sa smie pripojiť prívesný vozík, ktorý nie je širší ako 800 mm a musí mať vybavenie:

- zadným odrazovým sklom červenej farby, čo najbližšie k bočným obrysom prívesného vozíka a je spojený s bicyklom pevným spájacím zariadením.
- Prívesný vozík musí byť vybavený na lúčoch kolesa najmenej jedným bočným odrazovým

sklom oranžovej farby na každej strane kolesa.

- Ak prívesný vozík alebo jeho náklad zakrýva za zníženej viditeľnosti zariadenia pre svetelnú signalizáciu a osvetlenie bicykla, musí sa prívesný vozík opatriť vľavo svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom.

Svetlo a svetidla musia byť vpredu a vzadu viditeľné v noci bez atmosférických porúch na vzdialenosť najmenej 150 m.

Pneumatiky a ráfiky nesmú vykazovať trhliny, praskliny a iné zjavné deformácie, ktoré by zjavne narúšali bezpečnosť jazdy. Vonkajší povrch bicykla nesmie mať špicaté alebo ostré výčnelky smerujúce von, ktoré by svojím tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou spôsobili nebezpečenstvo poranenia osôb.

Bicykel môže byť vybavený

- blatníkmi, ktoré musia prekryvať celú šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky z oboch strán,
- krytom reťaze,
- pomocným sedadlom na prepravu dieťaťa,

Sedadlo musí byť pevne pripevnené a vybavené pevnými podperami nôh dieťaťa. Sedadlo a podpery musia byť vyhotovené a umiestnené tak, aby sa počas jazdy dieťa nemohlo zraniť ani nedošlo k ohrozeniu bezpečnosti jazdy.

- nosičom batožiny.

Ak je bicykel vybavený nosičom batožín, nosič

musí byť riadne a spoľahlivo pripevnený a nesmie ovplyvňovať bezpečnosť jazdy.

- Postranné pomocné kolieska
Bicykel vybavený postrannými pomocnými kolieskami nemožno používať na prevádzku v cestnej premávke.

Trojkolka, viackolka a viacsedadlové bicykle

Bicyklom sa rozumie aj trojkolka, viackolka a viacsedadlové bicykle, napríklad tandemy poháňané ľudskou silou.

- Trojkolka a viackolka musia byť vybavené aspoň jedným svetidlom svietiacim dozadu červeným svetlom

Zadné svetidlo musí byť pevne umiestnené na ľavej strane vo výške 250 – 900 mm nad rovinou pozemnej komunikácie.

Bicykel s pomocným motorčekom musí spĺňať

- o Najväčšia konštrukčná rýchlosť bicykla s pomocným motorčekom nesmie prevyšovať 25 km.h⁻¹.
- o Montáž pohonného systému, ako sú napríklad motor, nádrž paliva alebo akumulátor, nesmie vyžadovať zásah do nosných konštrukcií bicykla.
- o Najväčší menovitý výkon pomocného motorčeka nesmie presiahnuť 0,25 kW, jeho výkon sa progresívne musí znižovať a nakoniec prerušiť vtedy, keď bicykel s pomocným motorčekom dosiahne rýchlosť 25 km.h⁻¹ alebo aj skôr, keď cyklista

prestane šliapať do pedálov.

- o Hladina vonkajšieho zvuku bicykla s pomocným motorčekom meraná podľa podmienok ako pri vozidle kategórie L nesmie prevyšovať 66 dB(A).



Report



Ing. Jana Kupčuljaková

Cyklistický a študentský Linköping

Report

Linköping je piate najväčšie mesto Švédska z približne 145 000 obyvateľov. Leží 200 km juhozápadne od Štokholmu. V súčasnosti mesto nesie status „Bicycle City Linköping“, ktoré získalo na základe rozvinutého systému cyklistickej dopravy.

V roku 1999, po vykovaní prieskumu, ktorý preukázal, že je osobnými vozidlami každý deň vykonaných približne 40 000 ciest na vzdialenosť menšiu ako 4 km, vznikol projekt z názvom „Bicycle City Linköping“. Počas projektu sa cyklistická sieť značne rozšírila a v súčasnosti je v Linköpingu približne 400 km cyklistických chodníkov, z ktorých 100 km tvorí prepojená hlavná cyklistická tepna, ktorá je vyznačená na jednotných, informatívnych značkách. V porovnaní so Žilinou, kde je v súčasnosti vybudovaných 8 km cyklistických chodníkov je Linköping „cyklistickým rajom“.

Aj z vlastnej skúsenosti môžem povedať, že cyklistická doprava v Linköpingu je na veľmi vysokej úrovni. V Linköpingu som strávila tri mesiace a na to obdobie sa stal zo mňa aktívny cyklista. Bez problémov som sa bicyklom dostala kdekôľvek do centra mesta, priemyselnej zóny, kde boli nákupné centrá, ale aj na výlety po širokom okolí.

S odstavením bicyklov nie je v Linköpingu žiaden problém, pretože všade sú cyklistické stojany.

Pri železničnej a autobusovej stanici.



Z fotky to nie je vidieť, ale na stojane bolo pripevnené oceľové lanko, ktorým ste si mohli bicykel o stojan zamknúť.

Cyklistické stojany v centre mesta.



V meste sú vybudované cyklistické chodníky, ktoré sú vždy označené dopravnou značkou.



Report

V prípade spoločného chodníka pre cyklistov a chodcov je na dopravnej značke vyznačené, ktorá časť chodníka je určená pre cyklistov a ktorá pre chodcov.



Cyklistické cestičky v centre mesta



Report

Pre cyklistov sú na križovatkách vybudované priechody ako aj cyklosignalizácia a nie je ničím výnimočným, že pred križovatkou je umiestnený detektor cyklistov. V meste sú miesta, kde ak prejdete cez detektor, tak priechodom prejdete plynulo bez zastavenia.



Detektory na cyklocestičkách



Mesto ponúka množstvo rekreačných miest



Ani v areály univerzity nechýbajú zariadenia pre cyklistov.



Ak by ste si potrebovali dofúkať kolesá, stačí zájsť k univerzite.



Teploměr ukazoval -13°C a vo Švédsku sa veselo bicykuje ďalej.



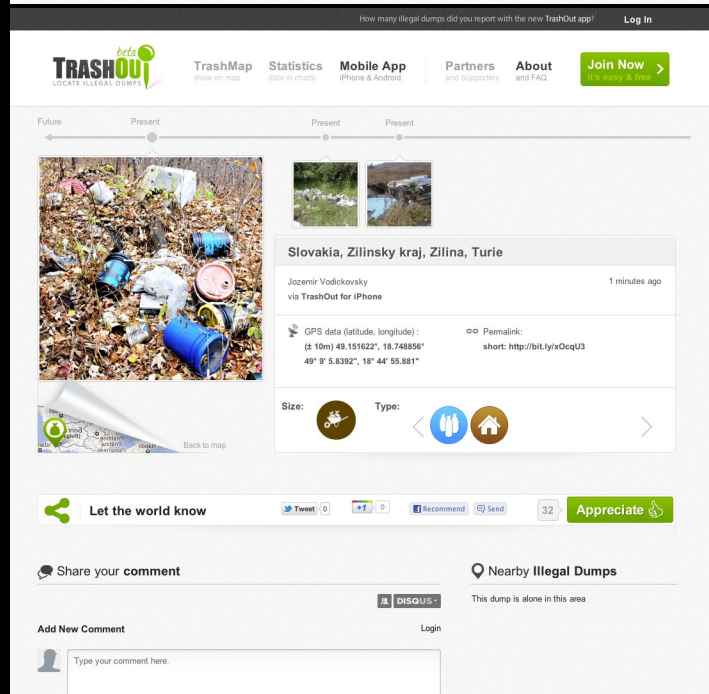
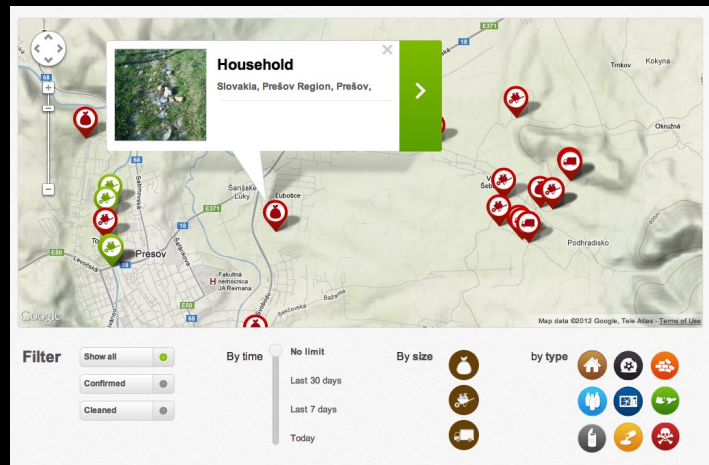
Medzi skládkami sa jazdiť nedá.

Peter Čelko.

Na svete sa nachádza na nelegálnych skládkach viac ako 100 miliónov ton odpadov. Mnohé z nich končia len tak voľne pohodené v prírode. Neexistuje snáď jediný cyklista, ktorý by na svojich cestách nenarazil na čiernu skládku. Kopy smetí sú často veľmi nepríjemné (smrad) a nebezpečné (možnosť poraniť sa alebo ochoriieť). Čo však s takouto skládkou robiť?

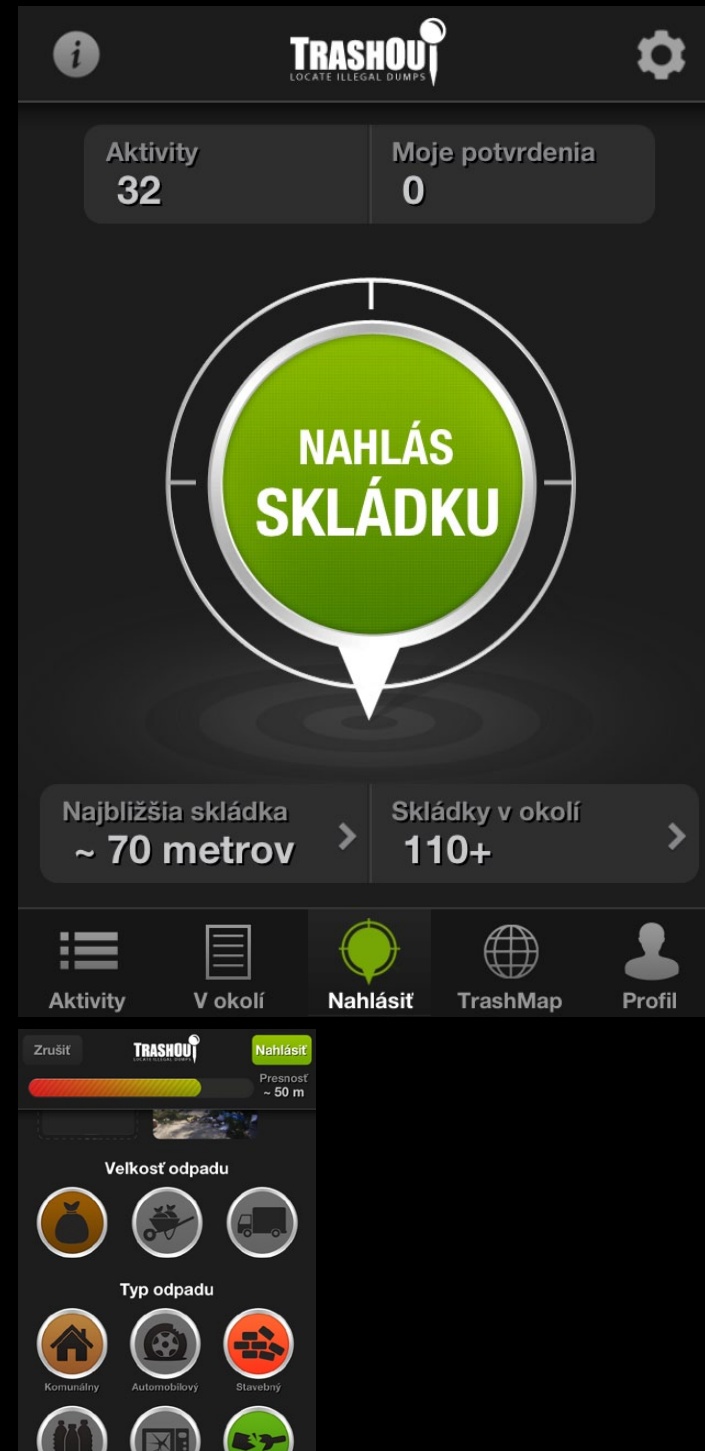
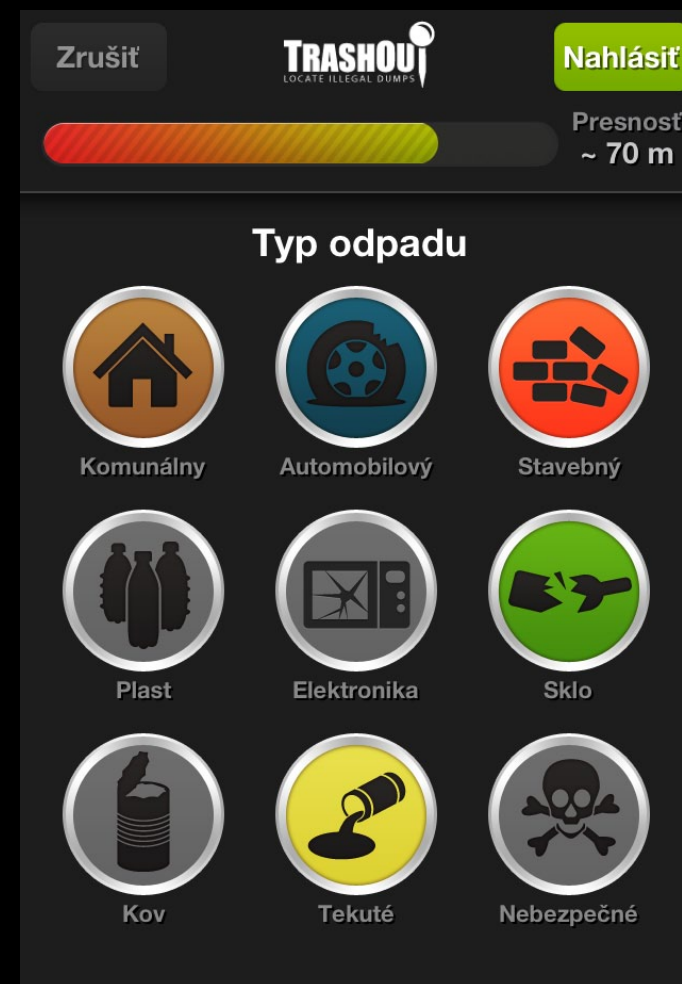
Je našou nepísanou povinnosťou každú jednu nelegálnu skládku nahlásiť príslušnému úradu. Kontakt s úradníkmi je však často veľmi zdĺhavý a administratívne náročný. Kvôli tomu sa skupina nadšencov zo Žiliny rozhodla zatočiť so skládkami jednoduchšie a rýchlejšie. Minulý rok naplno spustili environmentálny projekt TrashOut. O čo sa jedná?

Slovenskí vývojári vyvinuli (a stále zdokonaľujú) aplikáciu do telefónov. Táto aplikácia je voľne dostupná na adrese www.trashout.me/mobile-app a umožňuje lokalizáciu a nahlasovanie skládok kdekoľvek na svete. Samotné nahlasovanie je veľmi jednoduché. Po tom ako si stiahnete aplikáciu z internetu ("najťažšia" časť) si vyfotíte nelegálnu skládku a prostredníctvom pár ťuknutí označíte veľkosť a druh skládky. Váš mobil zatiaľ na pozadí určí presnú polohu skládky na základe údajov z GPS.



Všetky nahlásené skládky sa zobrazia na adrese <http://www.trashout.me/trashmap> v prehľadnej mape. Každá skládka má svoju podstránku s vlastným URL. Preto je veľmi jednoduché zdieľať informácie o odpadoch vo vašom okolí kedykoľvek a kdekoľvek (Facebook, Twitter, všade kam sa dajú vkladať odkazy).

Vďaka nahláseným skládkam môžu dobrovoľníci jednoduchšie organizovať čistiace akcie, prípadne ktokoľvek tlačiť na príslušné orgány aby skládku vyčistili. Preto neváhajte ani sekundu. Navštívte web www.trashout.me prečítajte si o projekte viac a stiahnite si TrashOut do mobilu. Nikdy neviete kedy na skládku narazíte práve vy!



S úsmevom sa jazdí lepšie – časť prvá

(Úsmevný mini lexikón cyklistu)

a
abonentka – povolenie na jazdu vydané manželkou
absencia – zimná nepohoda bez jazdenia v prírode
abrahámoviny – vek za ktorý sa hanbia iba cyklistky
abrakadabra – zaklínadlo pred spustením sa z 20% kopca
abstinencia – stav ktorý sa nám pri konzumácii nealko piva neprihodí
absurdita – absolvovanie kráľovskej etapy Tour de France za 12 hodín
aerobik – pohyby bajkera ktorému sa zlyhali brzdy počas downhillu
adrenalín – hormón ktorý mizne pri jazde na trenažéri
advokát – kolega chrániaci nás pred manželkou po alkoholickej jazde
afrodiziakum – to čo máme v krvi po zoskočení zo sedla
agregát – mašina na výrobu el. prúdu na pohon pedálov
achilovka – časté miesto poranení po prudkom zabrzdení
akademik – cyklista ktorý o technike jazdy iba reční

akrobacia – málo vídané cvičenie po strate predného kolesa
akupunktúra – pravidelná činnosť po vjazde do trnkového kríka
albín – neopálený cyklista
alkohol – dezinfekčný prostriedok na regeneráciu vyprahnutého hrdla
amatér – kolega ktorý jazdí s pomocnými kolieskami
ambulancia – miestnosť kde sa stretávame všetci po cyklo maratóne
analfabet – rozhodca pri čítaní pravidiel pretekov
anekdota – často používané slovné spojenia v krčme o úspešnej jazde
anjel – láskavé pomenovanie kolegyne ktorá nás zdvíha po páde
apatia – bežný stav našich domácich polovičiek k našej záľube
aperitív – pravidelný nápitok pred strmým zjazdom
aprílový – žart o počte najjazdených kilometrov
árešt – penzión pre všetkých zlodejov bicyklov
armáda – kopa cyklistov pri zahájení sezóny
artista – kolega ktorému nevadí pri jazde chýbajúce sedlo
aspirín – liek na hlavu podávaný po každej jazde
atrapa – sadrová napodobenina príslušníka polície pri cyklo trase
autoportrét – smutný obraz našej tváre v zrkadle pri lepení duše

autožeriav – zariadenie na vytiahnutie popadaných bajkerov z rokliny
b
baba – každá žena v sedle
babisko – domáca masérka po našom návrate z jazdy
babrák – kolega ktorý zabudol doma pitný vak s Fernetom
baganča –predtým elegantná tretra po prejazde blatom
bájka – rozprávanie cyklistu o jazde v Turecku
balzam – správa o tom že aj kamarát sa vyváľal v prachu
banka – miesto kde sme mali peniaze pred kúpou nového bicykla
bar – človečinou voňajúce miesto kde prichádzame po jazde v divočine
barina – časté dočasné bydlisko nešikovných kolegov
basa – miesto kde by mali zatvoriť všetkých ktorí nenosia prilby
bažant – vták ktorý sa nám na jar rád pletie do špicov
bedár – cyklista iba s jedným bicyklom
behačka –rýchly zoskok zo sedla a beh do kríkov po vypití mlieka
bekhend – ľahký švih pravou rukou s hornou rotáciou po dotieravej ose ktorý prechádza pádu
belorítka – vták ktorý má zadnú časť bielu ako každý správny bajker
beštia – kolegyňa ktorá bola v cieli pred nami

bezbrehý – sen o pitnom ruksaku plnom slivovice
bezdomovkyňa – kolegyňa bývajúca v sezóne iba pod stanom
bezradný – stav cyklistu pri kúpe skladacieho bicykla
bibas – kolega ktorý zapikoval do rybníka
bicykel – zariadenie ktoré kradnú častejšie ako peniaze
bikiny – oči priťahujúci odev kolegyň
bitka – činnosť pri hľadaní si najlepšieho miesta na štarte
blamáž – stav cyklistu po otázkach kolegov v práci koľko cez víkend najazdil
blázon – pomenovanie chlapa čo neokúsil jazdu na bicykli
boháč – majiteľ až dvoch horských bicyklov s kotúčovkami
bomba – spoločensky unavený cyklista
borovička – cyklistova Alpa
box – jedna z možností postupu voči zlodejom tachometrov
britva – už zabudnutý nástroj na holenie nôh pred pretekom
brok – kovová časť často nájdená v našich telách po jazde na súkromnom pozemku
brucháč – bajker s brušnými érbegmi
brzda – súčasť bicykla ktorá je často krát pomalšia ako pes pred kolesom
bugina – kolesový dopravný prostriedok Rómov na odvoz prebytkov z našich dvorov
buldozér – mašina na vyťahovanie obéznych jazdcov z potoka

bulvár – všetky časopisy okrem cyklistických

burčiak – vhodná medicína po neúspešnom jesennom výlete

búrka – jav pri ktorom by sme nemali nosiť hasičské kovové prilby

bus – prostriedok do ktorého nás s bicyklom nev pustia ani za mastný poplatok

bylinožravec – kolega ktorý nemá rád pohľad na sliepku pod kolesom

byrokracia – nezmyselné nariadenie o maximálnej nosnosti bicyklov

bystrina – miesto kde sa často krát kúpe bajk spolu so pstruhmi

C

cca – presná vzdialenosť do cieľa jazdy 20 km hore dole

cap – pomenovanie od domácej po jazde na blatistých trasách

cencúl – stav bajkera pri zimnom zjazde

cep – náčinie na mlátenie neposlušných chodcov

cesnak – plodina proti zabúdaniu bicyklov pri krčmách

ciferník – stav našej tváre po páde do kameňolomu

cigán – zahraničný cyklista pôvodom z Indie

cimpr – **campr** – odpružený bajk z ktorého sme nedobrovoľne urobili dva

cirhóza – stav našich pečienok po jazde pri liehovare

cmukať – vydávať cmukavý zvuk pre chrápajúceho kolegu v sedle

Č

čabajka – častá cena na pretekoch v Maďarsku

čaj – tekutina odvaru zo sliviek počas decembrovej jazdy

čapatosť – stav našich nôh po cyklo maratóne

časenka – lístok určujúci poradie pri otvorení novej cyklotrasy

časopis – tlačivo kde konečne vidíme poriadne bicykle

čemer – stav po jazde v hodovom čase

čerešňa – obľúbený strom niektorých kolegov s nenastavenými brzdami

černoch – domáci bajker ktorý pred zjazdom zaspal na slnku

čestný – čo nemožno povedať o zlodejovi cyklo komputerov

čižma – nevyhnutný doplnok výbavy pri jazde v Anglicku

členské – poplatok do klubu bez záruky úspechu v pretekoch

čučo – obsah fľašiek cyklistov bezdomovcov

čutora – nerozbitný obal na viacpercentnú životodarnú tekutinu

D Ď

ďalekohľad – inštrument na zistenie miesta kde sa nachádza domáca po našej alkoholickej jazde

dávenie – neobvyklé kŕmenie vodných živočíchov po páde do rybníka

dávnovek – obdobie ešte prázdnych cyklistických chodníkov

dehydratácia – stav kedy nevidíme ani na prednú brzdu

delo – kolegov najnovší model bicykla ktorý mu beznádejne závidíme

демиžон – po náročnej jazde úplne odľahčená nádoba

denaturák – prostriedok proti zamrznutiu tela

desatorák –zdatný jazdec po desiatich pádoch

dialektika – raz spadneš ty, druhý krát tvoj kamarát

dialekt – krajové nadávky na diery v cestách

dialóg – rozhovor medzi bajkermi v cieli uskutočňovaný pästami

diletant – kolega jazdiaci bez zadnej brzdy

diskusia – prázdne reči nad prázdnyimi galuskami

divadlo – naše vystúpenie doma po celo nočnej jazde

dna – výsledok vysedávania v sedle počas mrazov

dodrúzgať – vyvršenie zlosti jazdca na nevinnom bicykli

dohola – stav bajkera po kúpe najnovšej výbavy

doktor – vyhľadávaný človek na konci neúspešnej sezóny

domodra – farba zadnej časti tela po jazde na schodoch

dopekla – často používaný výraz pri uvoľnení pedálu

dostihy – preteky na bajkoch v Pardubiciach

dovolenkár – vysilený účastník sedem dňového cyklo maratónu

dozorkyňa – svokra pri našej obľúbenej trase po vinohradoch

dôchodca – človek jazdiaci na bicykloch po záruke

dubák – lesný plod ktorý iba pri jeho zočení môže spôsobiť pád bajkera

duchna – opar nad údolím že nevidno ani na predné koleso

dvojičky – on a ona na jednom bicykli

E

ekrazit – ústna voda pre bajkera vyrobená destiláciou zo sliviek

ekzém – povlak na našich rukách po navlečení špinavých rukavíc

elektroliečba - spôsob liečenia nervov z defektov

e – mail - najrýchlejší spôsob zistenia kúpy ventilu v akcii

entuziazmus – stav cyklistu novica do prvej jazdy v teréne

erotika – pohľad na zvodnú časť tela cyklistky cez elastický dres

Eskimák – dočasná príslušnosť našinca po jazde na snehu

eunuch – výsledok zachytenia časti tela do reťaze

etylalkohol – tekutina ktorú niektorí bajkeri pijú cez kôrku chleba

Eva – druhá cyklistka po Adamovi

Autor: Jozef ROZBORA



Bicykel s prútia
Foto: Foto: Peter Galo



V zmysle zákona č. 55/84 Zb., č. 160/96 Z. je povinný správca komunikácie odhrňovať sneh na komunikáciách. Komunikácia je aj cyklistická cestička.

Radovan Červienka

Editoriál

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo 2 Rok 2013 Ročník IV 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.



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:

Mgr. Tomas Peciar

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