

Prahou na kole

„Jak do města“

Výběr z článků PrahouNaKole.cz z roku 2008

Obsah

1.	Proč na kole?.....	2
2.	Kolo do města.....	6
3.	Na ulici.....	8
4.	Jak se vyhnout nejčastějším nehodám.....	14
5.	Zamknout kolo a jít.....	21
6.	S kolem veřejnou dopravou.....	24
7.	Zlepšujeme techniku a efektivitu.....	27
8.	Používáme cyklopruhy.....	31
9.	Po tramvajových kolejích.....	34
10.	Šaty dělaj' člověka.....	38

1. Proč na kole?

Na stránkách C.I.C.L.E.¹, neziskové organizace propagující cyklistiku v Los Angeles, se píše:

Jízda na kole může být jednou ze zábavných součástí vašeho života.

Dojet si dva, tři kilometry tam, kam potřebujete, je na kole neuvěřitelně snadné a efektivní. Samozřejmě, zapojení jízdního kola do každodenního života je třeba rozjet postupně — pokus začít jezdit všude a hned může skončit těžkým znechucením. Na konec ale věříme, že pokud budete kolo používat každý den, učiníte tím jedno z velmi dobrých rozhodnutí ve svém životě. Přece jen... věřili byste, že k záchraně planety můžete přispět i takhle příjemným způsobem?

Nemusíte si ale hned brát za cíl záchranu planety, je tu spousta dalších důvodů proč jezdit na kole:

1. Šetříte čas

Cesty kratší než 3-5 km jsou obecně rychlejší na kole než autem, ve špičce to ale často platí i pro cesty na mnohem delší vzdálenosti. Podobné je to u MHD. Na místě pak můžete zamknout kolo podstatně blíž cíli, než je parkoviště nebo zastávka. Od metra se často chodí pěšky až přes kilometr daleko — to už je skoro na to, zvážit dojíždění na kole! V okrajových částech Prahy pak nejste závislí na jízdním řádu připomínajícím svými intervaly spíš noty na buben (nehledě na to, že autobus často jede jen směrem do centra a ne tam, kam byste zrovna potřebovali). Cestováním na kole namísto autem ušetříte také čas strávený jinak hledáním parkovacího místa a pochůzkou po jeho nalezení. Nejste závislí na tom, sedět trpně v dopravní zácpě, když se do ní dostanete. S kolem se vám to nestane a každá cesta vám bude trvat přibližně stejný čas. (Mimochodem, čím více lidí bude jezdit na kole místo autem, tím bude těch otravných zácp méně, MHD rychlejší a tak dále.)



Fotografie 1: Pěší zóna na dolním konci Václavského náměstí má povolený průjezd cyklistů. (foto vf)



Fotografie 2: Jízdu na kole si užije každý (foto ccc)

2. Jízda na kole je zábavná

Ken Kifer² poněkud potutelně tvrdí, že by to mělo zůstat tajemstvím uvnitř cyklistické veřejnosti. Když se vás šéf zeptá, proč sakra jezdíte do práce na kole, řekněte mu, že jste švorc a šetříte, chcete se dostat do kondice, nebo že chcete zachránit amazonské pralesy. Nikdy mu ale neříkejte, že je to proto, že vás to baví! Proč zrovna vy byste si měl cestu do práce užívat, zatímco *ostatní* buď postávají pod zemí v našlapaném metru, nebo se trpně posunují v kolonách po magistrále?

3. Na kole pro zdraví

Že je jízda na kole zdravá jako pravidelné cvičení, o tom není třeba nikoho nějak zvlášť přesvědčovat. Skutečnost, že je zdravá i jízda po městě, může být ale stále poněkud překvapivá. Můžeme tedy ocitovat (například z článku³): **Cyklisté — i ti, jedoucí podél frekventovaných ulic — dýchají čistší vzduch, než řidiči vedle nich.** Cesty lidí na kolech ale často vedou z velké části parky, zelenými zónami podle řek, málo frekventovanými ulicemi a to je vzhledem ke znečištění zplodinami

Počet úmrtí na milion hodin aktivity:	
Parašutismus	128
Létání (obecně)	15,6
Jízda na motocyklu	8,8
Potápění	2,0
Žítí (jiné příčiny úmrtí)	1,5
Plavání	1,1
Jízda na sněžném skútru	0,88
Jízda v autě	0,47
Vodní lyžování	0,28
Cyklistika	0,26
Létání s aerolinkami	0,15
Lov	0,08

1 http://cicle.org/bike_now/about_us.php

2 <http://www.kenkifer.com/bikepages/>

3 http://www.nakole.cz/vemeste/proc_na_kole_1.php3

automobilů velmi výhodné.

Samotná jízda na kole pak není o moc nebezpečnější, než jiné aktivity, které člověk běžně provozuje (tabulku jsme převzali ze stránky <http://www.kenkifer.com/bikepages/health/risks.htm>).

4. Poznáte své město.

Cestovat na kole po tak velkém městě, jako je Praha, je prostě zajímavé. V blízkém okolí domova budete znát zakrátko každou uličku. **Získáte daleko bližší kontakt se svým okolím.** Vaše chápání „vlastní zóny“ ve městě se rozšíří o nezanedbatelný veřejný prostor.

Cestou vedlejšími ulicemi a nejobyčtějšími spojkami **poznáte Prahu lépe.** Zjistíte, že má špinavý „zadní dvorek“ i spousta tajných šperků. Na celé město se pak budete dívat jinak — možná kritičtěji, možná zamilovaněji. Ale rozhodně to bude pohledem, který z okénka automobilu nebo v tunelu metra nezískáte.



Fotografie 3: Hloubětín, u Rokytky. Křižovatka značené cyklotrasy a několika doporučených tras (foto vf).

jej také udržíte v lepším stavu, takže jej budete moct buď používat déle, nebo prodat draž, až přijde jeho čas. Nemluvě o placeném parkování ve vnitřních částech Prahy, které stejně nakonec nutí ke kombinaci auto + parkovné nebo auto + MHD.

Naopak omezíte-li používání MHD a zrušíte tramvajenku, příliš si nepolepšíte. Je příjemné a praktické kombinovat různé druhy dopravy a přeci jen jednorázové jízdenky jsou v Praze velmi drahé. Případný přínos je potřeba si dobře spočítat. Chcete-li šetřit peníze na MHD, budete se také muset omezit při přepravování kola v metru nebo tramvajových cyklovýtazích.

6. Jízdou na kole jste veřejně prospěšní

Jízdou na kole dáváte stejně sobě jako společnosti. Pro někoho důvod okrajový, pro někoho velmi závažný. Jízda na kole je ekologická, má nulové emise a nepřispívá tak ke globálnímu oteplování. Nejvíce se to projeví při krátkých vyjíždkách, kdy by motor auta byl ještě studený a produkoval tak řádově více emisí než po zahřátí. Jízda na kole je také takřka bezhlučná.

Použití jízdního kola šetří parkovací místa. Jízda na kole také zabírá méně veřejného prostoru než jízda autem — není třeba tolik silnic, lépe pak funguje MHD a město je hezčí. Jízda na kole tedy také šetří veřejné finance. Konečně: Jízdou na kole také snižujete spotřebu ropy — a to je určitě jízdenka k lepšímu světu jako celku.

Rozmetáme základní obavy

Pražský průzkum vyjadřující, že by třetina pražanů jezdila po městě na kole *kdyby k tomu měla podmínky*, můžeme interpretovat i tak, že velká část z nich by jezdila *kdyby neměla obavy*. Jistě, technicky je hodně co zlepšovat, ale velká část „nepřekonatelných obtíží“ je ukrytá jen v našich myslích — věci považujeme za nemožné, dokud se o ně nepokusíme.

Když jezdím po Praze, moje trasa často vede kolem průmyslovky, na kterou jsem chodil. Z domova tam dojezu prakticky zcela mimo provoz za nějakých pětadvacet minut a pokaždé, když jedu kolem, uvažuji, *proč* jsem na tu školu tehdy vlastně na kole nejezdil. Pamatuji se, že MHD to trvalo tři čtvrtě hodiny a autobusy bývaly narvané. Tehdy jsem o

5. Šetříte svou peněženku

Pokud se používáním kola dokážete zbavit potřeby mít své vlastní auto, ušetříte výrazně nejvíc. I bez toho ale můžete dosáhnout slušných úspor. Cena ropy roste do nebetyčných výšek a je zřejmé, že benzín už nikdy o moc levnější nebude. Bez odpisů a pojištění se tak s cenou za jeden kilometr ujetý autem dostanete už teď na nějaké 3 Kč. Za to se po pětikilometrové cykloprojížďce můžete odměnit sladkou tyčinkou nebo zmrzlinou nebo čímkoliv — když jedete na kole, máte všechno po cestě. Snižením proběhu auta (zejména o městské kilometry)



Fotografie 4: Auto i kola jsou na ulici partneři. (foto ccc)

dojíždění na kole vůbec neuvažoval, dnes by mi to přišlo samozřejmé.

V následujících odstavcích (volně upravených odsud⁴) se proto pokusíme alespoň částečně rozptýlit deset základních obav, které může mít ten, kdo koketuje s myšlenkou dojíždění na kole.

Obava č.1: Je to příliš nebezpečné

Obecná nebezpečnost jízdy na kole je menší než u jízdy autem (zmněno výše) přičemž děláte mnohem více pro své zdraví. Ovšem, jízda na kole ve městě může být nebezpečná, pokud si neosvojíte základní návyky jízdy ve městě, kterým se budeme věnovat později. **Pro začátek rozhodně stačí a) nespěchat, b) vyhnout se frekventovaným silnicím a c) dávat pozor.** To, co zbude, až naučíte jezdit i mezi auty, je jen iracionální strach — podobný třeba strachu z výšek. Časem se prostě otrkáte.

Obava č.2: Je to moc pomalé

Jednou z výhod kola je právě rychlost. **Když jezdíte na kole pravidelně, těžko se dostanete pod průměr patnáct kilometrů za hodinu včetně stání na světlech.** Akční rádius pro rozumnou, půlhodinovou jízdu do práce tak může být někde mezi sedmi a deseti kilometry. Zkuste překonat deset kilometrů v Praze autem nebo MHD a zjistíte, že kolo je na tom úplně stejně nebo lépe. Možná důležitější ale je, že čas dojížděky na kole je velmi stabilní. Nemusíte jezdit s půlhodinovou rezervou „kdyby byla zácpa“ a přesto dojedete vždy na čas.



Fotografie 5: Po chodech se musí - někdy, ale v zásadě ne často. (foto ccc)

Obava č.3: Stejně není kudy jet

Když znáte Prahu jen z MHD, auta a pátečních cyklotras, můžete nabýt tohoto dojmu. Pravda je ale docela jiná. **Každá vedlejší ulice, každá parková cesta, každý nepoužívaný chodník, každá pěšinka mezi dvory je potenciální trasou pro jízdu na kole.** Na tyto trasy se soustřeďuje naše mapa na adrese <http://www.prahounakole.cz/mapa/>. Najdete v ní hustou síť doporučených tras, které pražští cyklisté skutečně denně využívají.

I ulice se silnou dopravou jsou někdy na kole sjízdné — mohou mít široké krajnice nebo jízdní pruhy, případně pro chodce neatraktivní chodníky. Před sedmou hodinou ráno a po osmé večer je provoz výrazně slabší.

Obava č.4: Mám to moc daleko

V Praze se běžně dojíždí z okrajových sídlišť do širšího centra, tedy na vzdálenost deseti až dvaceti kilometrů. Předměstská oblast denního dojíždění je pak ještě výrazně širší a končí zhruba hodinu od města. **Pokud je vzdálenost taková, že by jízda na kole zabrala příliš mnoho času, můžete zkusit všelijaké kombinace:**

- Dojedete na kole ke kolegovi z práce a pokračujete s ním jeho autem, sdílíte náklady
- Dojedete na kole k MHD nebo na P+R a uschováte si kolo tam
- Dojedete k metru a vezmete si kolo s sebou
- Pořídíte si skládačku, pojedete jen kus a budete si jí brát složenou do MHD
- Pojedete na kole ráno do centra a odpoledne z centra se necháte vyvézt metrem nebo vlakem (nebo obráceně)

Existují různé další scénáře a klíčem je kombinace různých přepravních prostředků. Nejprve to ale zkuste přímo — možná je to ta nejjednodušší a vlastně nejpohodlnější varianta.

Obava č.5: Bude horko, zima, déšť

Holandané říkají, že neexistuje špatné počasí — jen nevhodné oblečení. Co víc k tomu dodat? (snad jen to, že na déšť potřebujete kolo s blatníky). Ani v Dánsku nebo v Norsku nebývá zrovna nejlepší počasí. Na druhou stranu, když je *opravdu* hnusně nebo prostě jen nemáte tu správnou náladu, kdo vám brání zvolit jiný způsob dopravy?

Obava č.6: Zpotím se, ušpiním se, budu zavánět a nemám se kde převléct

Prostě pojedete pomaleji, pořídíte si blatníky a kryt řetězu. Rychlost kola nespočívá v tom, že šlapete víc než dieselův čtyřválec, ale v tom, že je město pro vás báječně prostupné. Lidé z Kodaně nebo Amsterodamu se také po jízdě na kole

4 <http://www.kenkifer.com/bikepages/commute/solution.htm>

v práci nebo na večírku nepřevlékají. Jen v tropických letních dnech, kdy je opravdu velmi vedro, se zpotíte určitě. Ale bylo by to pěšky, autem nebo v MHD nějak zvlášť lepší?

Pěkná je možnost v práci se osprchovat a převléct, a to nejen po jízdě na kole. Ale co by se mohlo zdát být v dnešní době standardem bohužel ne každý zaměstnavatel poskytne.

Obava č.7: Cestou hrozí píchnutí a poruchy kola

Stejně jako u jiných dopravních prostředků a rozhodně to není na denním pořádku. Dávejte si kolo zkontrolovat do servisu, vyměňte včas pneumatiky a vozte náhradní duši. I když přeci jen píchnete a kolo uchází moc, zdržíte se výměnou jen asi deset minut. **S většinou mechanických poruch se na kole do práce s menším zpožděním přeci jen dostanete.**



Fotografie 6: Společenský oděv není pro jízdu na kole překážkou (foto ccc).

Obava č.8: Nemůžu vozit lejstra, notebook a oblek

Jedna možnost je dovézt si věci a oblek do práce normálně jednou za týden až za dva. Jinak **většinu problémů řeší nosič a vhodné brašny**. Už existují tašky na lejstra, na nákup, i kabely, které se připnou k nosiči a po odepnutí se tváří jako normální taška. Notebook se dá vozit bez problémů buď v batůžku na zádech, nebo (mnohem pohodlněji) v brašně na nosiči — obyčejná notebooková taška jej chrání dostatečně, ale můžete si vymyslet i vlastní způsob přepravy. Správně vypnutý počítač otřesy bez problémů vydrží.

Obava č.9: Nemám v práci kde kolo schovat

Na dojíždění do práce se nehodí extra sportovní miláček za třicet tisíc. Lepší je obyčejné nebo i otlučené kolo, třeba z druhé ruky — to spíš nikdo neukradne a když, tak to nebude stát tolik. Pro parkování venku na ulici si pořídte pořádný zámek, nejlépe tzv. „Účko“ neboli podkovu, ještě lépe v kombinaci s lankovým. Kolo zamykejte na viditelném místě, kde chodí hodně lidí, spíš než v nějakém zastrčeném koutě (bezpečnému zamykání kola také věnujeme zvláštní článek). Je naší každodenní zkušeností, že pokud to děláte správně, je zamykání kola na ulici mnohem bezpečnější, než se vám může na první pohled zdát. Stejně zásady platí pro parkování kola během nakupování, když jdete do kavárny a podobně.

Obava č.10: Přijet na kole do práce je pro mě společensky nepřijatelné

A jak to víte? Cyklistika je údajně nejoblíbenější sportovní aktivitou v ČR. Pochopení pro ní je tedy velmi široké. Přední politici, i když pro cyklistiku mnoho nedělají, se svým pozitivním přístupem k udržitelné dopravě alespoň chlubí. Navíc mnoho lidí již navštívilo řadu měst v západní Evropě, kde je městská cyklistika masovou a nanejvýš moderní záležitostí.

Jestli jste ve firmě první, můžete se samovolně stát „trendsetterem“ a jen svým příkladem inspirovat k jízdě na kole i své kolegy — přijdete včas, když ostatní uvíznou v dopravní zácpě, ráno nebudete chodit po kanceláři ospalí, odpoledne budete odjíždět užívat si pěkného počasí, zatímco ostatní budou odcházet pod zem nebo stát v kolonách. Konečně, tím, že jezdíte na kole, propagujete zdravý způsob života, držíte se v kondici — **a lidé v kondici jsou víc sexy**.

S chutí do toho

Obavy z dojíždění jsou tedy (doufám) rozmetány, teď už zbývá jen začít.

Hezky postupně

(zkráceno z *C.I.C.L.E - Map It Out*⁵). Ta nejdůležitější zásada, platná i pro zkušeného cyklistu, který ale ve městě dosud nejezdil, je *začít postupně*. Nejezděte hned do práce, když to máte přes celé město. Vezměte si mapu vaší části Prahy, udělejte si v ní dvoukilometrový kruh kolem vašeho bydliště a podívejte se, které cíle vašich cest leží uvnitř - s velkou pravděpodobností tam najdete váš supermarket, pobočku banky, několik dalších obchodů a místní úřad. A k tomu třeba kadeřníka, koupaliště a oblíbenou hospodu nebo knihkupectví.

5 http://cicle.org/bike_now/map_it_out.php

Zkuste na kole jezdit na tahle místa, když tam máte cestu. Postupně si vytvoříte dobrý přehled o svém okolí a o tom, jak se kam na kole dostat. Vytváříte si tak novou *mentální mapu* své čtvrti, odlišnou od té původní, postavené třeba na kombinaci MHD+pešky. Získáte bližší kontakt se svým okolím a také základní zkušenosti s parkováním kola, přepravou věcí a sdílení silnice s automobily.

Když zjistíte, že to v pohodě zvládáte, přidávejte další kilometry. Seznamte se s městskými cyklostezkami a cyklotrasami, mapami, které je zaznamenávají. Můžete pak začít zvolna uvažovat o pravidelném dojíždění. Navrhnete si trasu (nebo si necháte poradit na serveru prahounakole.cz) a jakmile se cítíte být už dost zkušený, můžete zkusit vyrazit i do práce.

Každý má své důvody

Každý z nás má svou individualitu a jiné priority. Co funguje u jednoho, nemusí být pro jiného závažné. Někdo dá přednost rychlému přesunu z bodu A do bodu B bez zdržování, jiný jede pomalu pro pocit a pro pohodu. Někteří přijmou výzvu kličkování v silném provozu, jiní upřednostní zájízdku tichým parkem. Zjistěte, co je pro vás to právě a tím směrem své pokusy o městskou jízdu rozvíjejte. Měňte svou trasu podle potřeby a nálady, právě jízdní kolo v kombinaci s chůzí a městskou hromadnou dopravou poskytuje člověku neuvěřitelnou pestrost možností, jak realizovat každodenní cesty, aby se nestaly nudnými.



Výhody jízdního kola (z www.cicle.org):

- Vykouzlí vám úsměv na tváři
- Odveze vás domů nákup
- Cítíte se, jako kdybyste letěli
- Rychlejší a snazší než chůze
- Tvaruje tělo
- Nulové emise
- Zpomaluje globální oteplování
- Nemusíte platit pitomé povinné ručení
- Prokličkujete skrz dopravní zácpu
- Je tiché jako myška
- Dává vám nohy z ocele

Odkazy:

Bycycling life : <http://www.bicyclinglife.com/index.html>

C.I.C.L.E. - Bike now : http://cicle.org/bike_now/bikenow_menu.php

Ken Kifer - Problems and Solutions : <http://www.kenkifer.com/bikepages/commute/solution.htm>

Copenhagen Cycle Chic : <http://www.copenhagencyclechic.com/>

2.

Kolo do města

Váha bicyklu? Abych byl upřímný... koho to zajímá? Tahle zvláštní severoamerická fascinace váhou bicyklů — váha je tím nejnesmyslnějším technickým parametrem městského kola. Je to přežitek z doby, kdy kolo bylo produktem sportovního a oddechového průmyslu. To se teď mění. Výrobci začínají na kola montovat stojánky, blatníky, nosiče a košíky. Nechystáme se vyhrát Tour de France. [Tady v Kodani] chceme prostě jen jezdit a styl je důležitější než rychlost, když jedeme do práce nebo za roh do supermarketu. Díky, ale váha není zajímavá.

To píše Mikkael na blogu Copenhagen Cycle Chic. Co je tím, co dělá dopravu na kole ve městě snadnou a pohodlnou? Co vidíme na kolech lidí z míst jako je Kodaň, Amsterdam, Vídeň či Berlín?

Kolo do města, dnes nazývané *citybike*, je kolo vybavené na cesty po městě. Pro cesty na kratší a střední vzdálenosti. Takové, které vám možná rezaví v garáži, vyrobené dřívě, než trh zachvátila mánie horských kol a starý dobrý bicykl se stal sportovním náčiním.



Fotografie 7: Na městská kola se v Praze specializuje prodejna Citybikes (foto www.citybikes.cz).



Fotografie 8: Jednoduchým řešením je aktovka zavěšená na nosiči (foto ccc)

Zadní nosič

Když chce člověk používat kolo k dopravě, potřebuje s sebou různé věci — svetr, větrovku, nářadí, notebook, sešit... Je tak nepraktické vozit je v ruksaku na zádech! Není to pohodlné, nevypadá to dobře, pod batohem se člověk mnohem víc potí a nejde to s určitými druhy oblečení. Přitom téměř v každém cykloobchodě lze pořídit zadní nosič s košíkem, s brašnami nebo i s obojím.

Je praktické mít věci, které člověk běžně přes den potřebuje, a také cenné věci, v batohu nebo aktovce a ty pak v brašnách na nosiči nebo v zadním košíku. Kdekoliv pak zastavíte, prostě kolo zamknete, batoh dáte na rameno a můžete jít. Svetr, obyčejné nářadí na kolo a lékárničku klidně nechte v brašnách — ty vám ani v Praze odtud nikdo krást nebude (a kdyby náhodou, pořídíte si za mizerný peníz jiné).

Blatníky, kryt na řetěz, kryt zadního kola

Při jízdě po městě je pro lidi důležitá čistota. Solidní blatníky vás ochrání za mokrého počasí a zajistí, že při příjezdu do práce budete

vypadat stejně, jako kdybyste jeli metrem.

Kryt na řetěz už je bonus. Jednak ochrání vaše nohavice před olejovými skvrnami, jednak váš řetěz od bláta a nečistot, abyste mohli kolo prostě bezstarostně používat a nemuseli každý týden provádět generální očistu a praní řetězu. Dívky v sukni nebo šatech zase ocení kryt zadního kola. Prostředkům proti dešti se věnujeme později.



Fotografie 9: Kryt řetězu může být ozdobou jízdního kola (foto ccc)

Osvětlení

Důležitost světel při jízdě po setmění, za šera nebo deště je evidentní a proto ji nebudeme vůbec komentovat. Zamysleme se ale nad tím, kolik praktičnosti naše kolo ztrácí, pokud musíme neustále myslet na to, abychom se vrátili domů před setměním, nebo se za špatné viditelnosti kvůli absenci osvětlení museli plížit po chodnicích a na každé křižovatce sesedat. Praktická jsou světla napájená dynamem nebo diodová světla s nabíjecími baterkami. Spotřeba baterek se není potřeba obávat — i když budete svítit pro jistotu při každé jízdě (i ve dne), nebudete je muset u diodového světla strkat do nabíječky častěji než jednou za týden, jestli nesvítíte často, pak jednou za měsíc. Pozor ale, zadní světlo budete muset přidělat na nosič, aby jej nestínily jiné vaše věci — je vhodné požádat o to v cykloservisu nebo doma trochu improvizovat.

Zvonek

Na chodce na smíšených stezkách nebo pěších zónách v centru města můžete křičet a nervovat se nebo děsit je i sebe těsnými průjezdy a kličkováním. Můžete také z dálky jemně zazvonit nebo třeba si celou cestu úsměvem na tváři rozverně cinkat. Velká většina chodců se prostě ohlédne a ustoupí, vy třeba čas od času poděkujete. To je příjemné v tom, že vy máte místo a oni se pak neleknou. Zvonit není drzé, naopak, přispívá to k pohodlnějšímu a uvolněnějšímu městu. A zpomalit či zastavit za skupinou chodců nebo nevyzvánět mamku s kočárkem z vašeho „vyhrazeného cyklopruhu“ ale objet ji třeba i po kočičích hlavách není příkoří — říká se tomu slušnost a ohleduplnost.

Stojánek

Možnost postavit kolo a zamknout *kdekoliv*, je zjevnou výhodou stojánku. Svoje kolo přece nebudete nikde válet nebo opírat o pofiderní stojany. Dělají se stojánky na zadní vidlici, stabilnější jsou ale ty, které se montují poblíž středu.

Zpětné zrcátko

Možná si říkáte, že zpětné zrcátko na kole je přehnaný luxus, zbytečná zátěž, úlitba pro sraby? Ano, na první pohled to tak vypadá. Po první vyjížděce městem však možná pochopíte, co na tom zrcátku je.

Košík

Zatímco do brašen si člověk uloží ruksak nebo jiné věci, nic se nevyrovná praktičnosti předního košíku jako odkládacího místa, které je přímo před vámi. A nemusí jít jen o pár věcí koupených v samoobsluze, ale třeba o větrovku, mobil, helmu, kterou si sundáte, když v létě vjedete na bezpečnou cyklostezku mimo aut, nebo jiné maličkosti. Vše je hned po ruce a málokdy musíte zastavovat. Ke koupi jsou i odnímatelné košíky, které můžete prostě vzít do obchodu, dát do nich nákup a pak je zase přicvaknout na kolo a jet.

Vysoká řídítka

Alias „vlaštovky.“ Kolo s vysokými řídítky vám zajistí vzpřímený posez ideální pro město. Nebudete hrbít a ukrývat, naopak – vše uvidíte z výšky. Budete se moci snáze ohlížet a auta vás budou více respektovat.

Dekorace a výzdoba kola

Kolo, se kterým po městě jezdíte, *vaše* kolo, vás ve městě reprezentuje trochu jiným způsobem, než je tomu ve vysokých horách. Zde se na odív nevystavuje počet převodů, kvalita komponent nebo hmotnost rámu. Ve městě vzbudíte zájem květinami v košíku, samolepkami vyjadřujícími váš názor na městskou cyklistiku, třásněmi na řídítkách, legračním zvonkem, hvězdičkami ve výpletu, nebo atypickou barvou rámu. Limitem je pouze vaše fantazie.

Jak upravit svoje kolo

Abyste do města mohli na svém stávajícím sportovním kole, budete z té řady představených doplňků potřebovat skutečně jen minimum. **Doplnění o dlouhé blatníky, nosič, zvonek a světla bohatě stačí.**

Na úpravu na „citra“ jsou v Praze zvlášť vhodná starší horská kola – jejich široké pláště a odpružené vidlice na zdejším kočíčích hlavách rozhodně oceníte. V zásadě ale můžete vzít, co máte.

Montáž nosiče vyžaduje, abyste na kole měli přípravu – předvrtané otvory na šrouby u zadní osy a pod sedlovou trubkou, za které nosič přichytíte. U horských kol s atypickým nebo celoodpruženým rámem je situace trochu složitější. Pokud vám klasický nosič nasadit nepůjde, pořídte si model montovaný na sedlovou trubku.

Také dlouhé blatníky potřebují předvrtané otvory na přední a zadní vidlici, případná montáž tak může být někdy dost složitá a budete si muset pomoci kutilsky. Dbejte hlavně na to, aby přední blatník dosahoval vzadu co nejniž – ten vás chrání nejzásadněji – a aby zadní blatník dosahoval až na úroveň středové osy. Co se děje za vámi, vám může být sobecky jedno.

Zvonek a přední světlo namontujete na řídítka. Zadní odrazka a světlo by měly být namontované buď na zadní trubce nosiče (některé nosiče tam mají předvrtaný otvor nebo jinou přípravu), nebo poblíž konce zadního blatníku. Takové umístění vám ale může komplikovat stavění kola „na zadní“ třeba ve výtahu.

3.

Na ulici

Praha by byla krásným městem pro cyklistiku. Nabízí úchvatné trasy ať již jedete dopravně nebo rekreačně. Co nejvíc chybí – a všichni to víme – jsou ale bezpečné a příjemné spojky mezi těmito hezkými úseky. Co dělat, když vás cyklostezka vedená krásným parkem vyvrhne na nějakou frekventovanou křižovatku typu „cyklisto, teď dělej co umíš“?

V této kapitole se soustředíme se na ty z vás, kteří mají z jízdy mezi auty obavy. Poradíme, jak bezpečně prokličkovat mezi dvěma parky po pustých chodnících, protáhnout se přes frekventovanou křižovatku a dostat se co nejsnáze ke kýženému cíli.



Fotografie 10: S košíkem máte nákladní prostor přímo před sebou (foto ccc).



Fotografie 11: Cyklostezka končí. A co teď? (foto vf)

Výběr trasy

Rozmyslete si trasu, po které vyrazíte. Třeba už jí dobře znáte, ale pokud si nejste jistí, prohlédněte si některá místa z tramvaje, u nás na mapě nebo projděte pěšky a uvažujte: Kudy to tady asi pojedu? Použijte naši mapu (<http://prahounakole.cz/mapa>). V menu najdete návod, jak si svou trasu vyhledat, někdy nabízíme možnost dát si od nás trasu vyhledat. Podívejte se, co vás na trase asi tak čeká. Pro začátek dejte přednost trasám vedeným po cyklostezkách a chodnicích. Vyhněte se všem trasám, u kterých je ikonka auta. Bez křížení hlavních silnic se ale asi neobjedete, ale můžete je minimalizovat.

Mezi řidičem a chodcem

Když jedu po lesní cestě, mám se chovat jako řidič nebo jako chodec? A v pěší zóně nebo na chodníku? Ve městě musíte obě tyto role znát a *umět je hrát*. Všem ostatním musí být okamžitě jasné, zda se zrovna chováte jako řidič nebo chodec. Vhodné střídání těchto rolí vám velmi usnadní překonání jinak obtížných míst.

Na chodnicích hrajeme chodce

Existuje jeden extrémní názor, že cyklista nemá na chodníku co dělat, protože je to zakázané. Začátečníkovi, který si není moc jistý mezi auty, ale často nic jiného nezbyvá, a ani v cyklisticky vyspělých západoevropských metropolích není tento názor v praxi respektován. Musíte však ale dbát toho, pro koho je chodník primárně určen, totiž pro nejslabší účastníky dopravy, a být k nim maximálně ohleduplní — budete se sami chovat jako chodci.

Chodce míjíme ohleduplně, s odstupem a výrazně zpomalíme. Na úzkém chodníku jim dáme vědět zvonkem; ovšemže se nepřiblížíme na pět metrů a pak na ně nevybafneme tak, že vyděšený chodec uskočí do vozovky pod kola projíždějícího nákladáku; zacinkáme z několika desítek metrů a počkáme na reakci. Když chodec neuhýbá, zařadíme se za něj a předjedeme, když je místo. Když místo není, slušně ho poprosíme o puštění. A nakonec při míjení poděkujeme. Je to ohleduplné, milé a často se nám dostane i přátelského pozdravení — co víc si při ranní cestě do práce přát pro zlepšení nálady?

Na chodníku nebo i smíšené stezce pro cyklisty a chodce nejezdíme těsně kolem východů z budov či kolmých podchodů. Vždy je míjíme s dostatečným odstupem, třeba i vybočením do protisměrné části chodníku/pruhu tak, abychom neděsili nikoho, kdo znenadání vyjde před nás a cyklistu tam nečekal.

Maximální opatrnosti je potřeba dbát na přechodech pro chodce. Jezdit přes ně není legální ani bezpečné. Proto pokud po nich přeci jen jedete, nejezděte rychleji než krokem a myslete na to, že řidič **NENÍ** povinen dávat vám přednost.

Na ulici jsme řidiči

I když cyklista nepotřebuje mít řidičák, musí znát z pravidel alespoň základ. Určitě znáte běžné dopravní značky. Ale víte třeba přesně, co znamenají ty tři na obrázku 1?

Odpověď na tuto hádanku jsme si dovolili neuvést. Seznam dopravních značek najdete například na adrese <http://www.e-auto.cz/dopravni-znacky/>, podrobnější výklad k jednotlivým značkám pak v dokumentech na stránce <http://89.102.255.13/web/guest/69>)



Obrázek 1: Víte, jak se tyto dopravní značky dotýkají cyklistů? (zdroj: www.auto.cz)

Cyklista—řidič na ulici ukazuje s dostatečným předstihem, respektuje semaforey, dává přednost, kde má, a přednost také dostává, má stejná práva jako automobilista a podle potřeby využívá celou šířku jízdního pruhu.

Přecházíme mezi rolmi

Skutečné kouzlo obou těchto rolí je v tom, že je můžeme střídát jak zrovna potřebujeme a prakticky kdykoliv. Jen se musíme držet zásady, že **při střídání rolí nesmíme nikoho zmást nebo překvapit**. Třeba na přechodu se nemůžeme změnit z řidiče na chodce a začít „přecházet“ vlevo — co kdyby nás zrovna předjíždělo auto. Naopak, když „přecházíme“ a auta čekají, můžeme z přechodu bezpečně a pohodlně odbočit a zařadit se před ně.

Projíždíme ulicemi

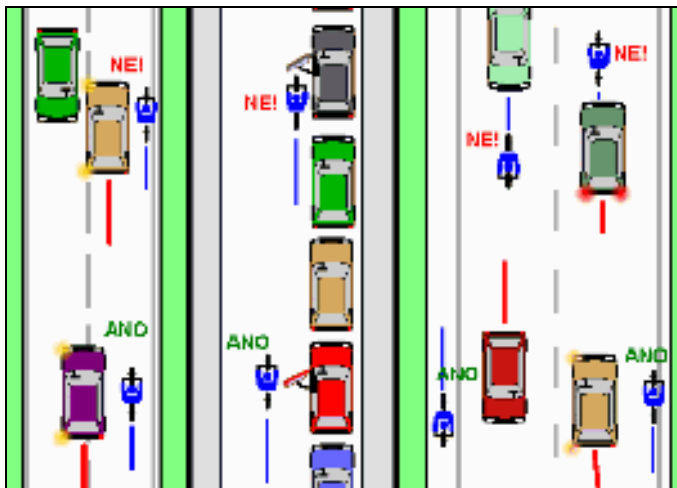
Při jízdě v ulicích spolu s automobily je nejdůležitějším principem zdravá asertivita. Nebojte se zabrat si celý pruh, vzít si dostatek místa nebo auta při odbočování chvíli blokovat. Skutečnost je taková, že když pojedete jasně, předvídatavě a nebudete dělat naschvály nebo zbytečně zdržovat, většina řidičů vaše chování ocení.

Kde jezdit v jízdním pruhu?

Jízda těsně při pravém okraji vozovky je pro cyklistu ve většině městských ulic velmi nebezpečná a důrazně jí nedoporučujeme. Jste pro ostatní automobily, cyklisty i chodce špatně vidět, riskujete zapadnutí do díry v krajnici či uklouznutí na smeteném písku, nemáte dostatečný manévrovací a únikový prostor. Těsné míjení řady zaparkovaných aut navíc hrozí lapaním do náhle otevřených dveří (tomu se ještě budeme věnovat) nebo nárazem do auta, které by opatrně začne vyjíždět z parkoviště na ulici. Automobily vás budou objíždět v tomtéž pruhu a ne vybočením do pruhu vedlejšího, což pro vás znamená daleko menší boční odstup. Jsou i další rizika, ale všeho do času.

Prozatím si zapamatujte, že **daleko bezpečnější je jet asi metr od zaparkovaných aut nebo obrubníku.** Riziko toho, že vás někdo srazí zezadu, přesto že vás na silnici dobře vidí, je minimální. Daleko horší maléry vám hrozí, když zůstanete při kraji. A čím větší provoz je na silnici, tím více je důležité, abyste nejezdili těsně při kraji.

Někdy je racionální zabrat dokonce celý jízdní pruh — to když jste stejně rychlí jako auta, nebo kdyby vás v tom pruhu předjížděli nebezpečně těsně. Vše vysvětluje obrázek.



Obrázek 2: Jízda v jízdních pruzích

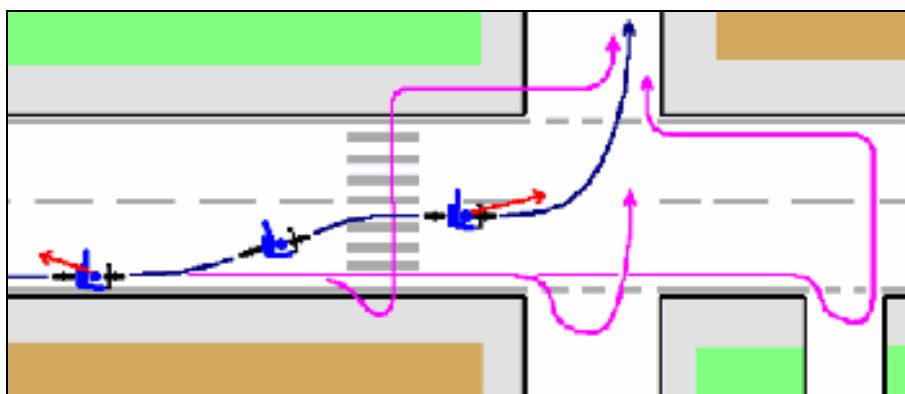
Jak (ne)odbočit vlevo

Pokud se vám do odbočování vlevo nechce, nemusíte. Skoro vždycky se dá najít způsob, jak se odbočení vlevo vyhnout. Podívejte se na růžové šipky dole na obrázku 3: Můžete využít přechod pro chodce, odbočit nejdřív doprava a pak ulici překřížit, nebo se na vhodném místě otočit (třeba když nejezdou auta) a kus se vrátit.

Na druhou stranu levý odbočovací manévr není nijak složitý, vyžaduje jen trochu sebedůvěry spojené s uměním ohlédnout se a udržet přítom přímou stopu. Jestli to zatím nedokážete, zkuste si to natrénovat ježděním po namalované čáře.

K tomu, abyste mohli odbočit vlevo přímo, se musíte nejdřív dostat do levé části pruhu. Postup je jasný: **Ohlédněte se a čekejte,** dokud za vámi nebude volno. Pak ukažte a *přesuňte se do levé části pruhu.* Když se to kvůli autům nedaří a vaše odbočka se kriticky blíží, nezoufejte: skoro vždycky můžete odbočit později nebo se vrátit v protisměru (viz již zmíněné růžové šipky).

Jakmile jste vlevo, auta vás mohou objíždět zprava. Ale když je pruh úzký nebo kdykoliv to nepovažujete pro vás za bezpečné, nedejte jim tu šanci a raději nenechávejte vpravo tolik místa. Jeďte při levém kraji pruhu a přitom stále ukazujte, dokud nedojedete k místu odbočení. Dejte přednost protijedoucím (počítejte, že možná budete muset zastavit). Naposledy ukažte - a odbočte.



Obrázek 3: Různé metody nepřímého odbočení vlevo

Jsou cyklisté, kteří se bojí

ohlížet, aby neztratili přímý směr nebo se nekymáceli. Nikdy nevěřte svým uším! Auta bývají překvapivě tichá, před odbočením vlevo se zkrátka musíte ohlédnout. Ani zrcátko není plnou náhradou ohlédnutí.

Když je doprava hustší a nehodláte se nervovat s rychlým šlapáním, mohutným ukazováním a vyhlížením řidiče, který vás pustí, použijte nepřímé odbočení. (Ve skutečnosti nejde často o žádné „pouštění“: Ukazujete-li ve svém vlastním pruhu odbočení vlevo, nesmí vás přirozeně žádný řidič jedoucí v tom samém pruhu jakkoliv předjíždět. Realita je však jiná.)

Přechod pro chodce

Řidič na přechodu a v jeho okolí očekává chodce - dokonce mu má za jistých okolností dát přednost. Z toho jasně vyplývá, že **cyklista, je-li mu život milý, musí při překonávání přechodu a v jeho blízkosti hrát roli chodce**. Tedy přijet, zpomalit, rozhlédnout se vlevo, vpravo a znovu vlevo - jako byste to neznali... Potom vás řidič často vezme jako chodce — a třeba i slušně pustí.

Na přechodu si dejte pozor, jestli nemá na druhém konci vysoký obrubník. Takový nepohodlný přechod můžete buď doopravdy převést, nebo před jeho koncem zastavit a kolo poponést. Manévr ale musíte udělat rychle, projíždějící auta nepředpokládají, že se budete na konci přechodu zdržovat. Konečně, časem se můžete naučit obrubníky vyjíždět. Pozor, na **přejezdu pro cyklisty** mají auta absolutní přednost (nesmíte je ani omezit, což je ještě méně, než na křižovatce z vedlejší silnice).



Fotografie 12: Příjemný přechod pro chodce je chráněný světly a má nízké obrubníky (foto vř).

Složitější manévry

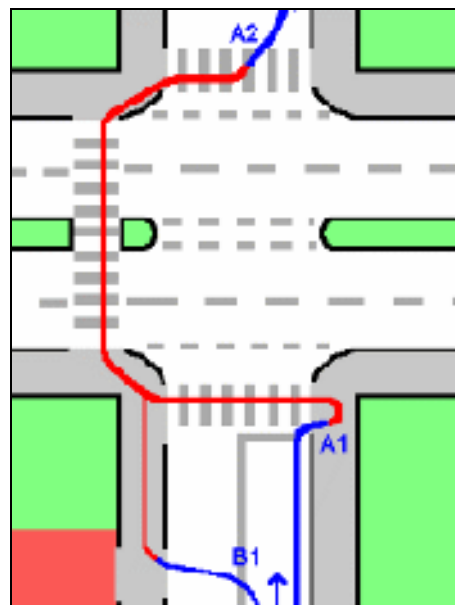
Jak překonat frekventovanou ulici

Na své cestě vedlejšími uličkami dorazíte k frekventované ulici, kterou potřebujete překonat. Jak na to? Při křížení frekventované ulice můžeme s výhodou použít roli chodce.

V roli chodce použijeme přechod. Často je hned u křižovatky, ve většině ostatních případů někde poblíž. Prostě ze své uličky vyjedeme na chodník a chvíli se budeme přesouvat v roli pěšáka, jak ukazuje vzorový obrázek. V roli řidiče se blížíme ke křižovatce a v bodě A1 vjedeme na přilehlý chodník. Od tohoto okamžiku se stáváme chodcem - překonáme tak celou křižovatku až na poslední přechod A2. Vjedeme na něj ještě jako chodci. V tu chvíli máme ulici volnou a tak můžeme v polovině přechodu bezpečně změnit roli a stát se opět řidičem.

Varianta "B" ukazuje, jak se dá ještě před složitou křižovatkou přejet u vhodného vjezdu na protisměrný chodník. Někdy je tenhle trik výhodnější. *Pokud je vedlejší ulice, kterou projíždíme, také frekventovaná, nikdy v bodě A1 neodbočujeme na levý chodník přímo!* Můžeme mít auto za sebou, jiné auto může zrovna vjíždět z hlavní silnice do protisměru - nebezpečí kolize je tu až dost.

Obdobným způsobem lze přejet většinu složitých křižovatek, má to ale jeden výrazný zápor. Dopravní inženýři se domnívají, že chodec nemá právo překonat křižovatku plynule a tak je takový postup často hodně zdlouhavý. Bez ohledu na nepohodlí je to ale stále nejbezpečnější způsob, jak složitou křižovatkou překonat. Pokud je ale křižovatka světelná a z vašeho směru není řazení do více pruhů, bývá lepší (a stejně bezpečné) projet jí jako řidič.

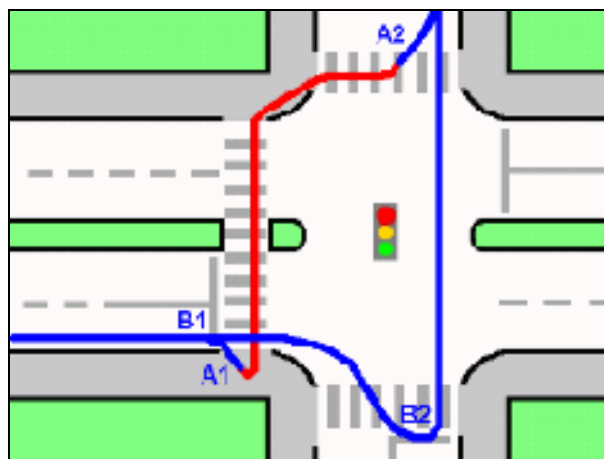


Obrázek 4: Překřížení frekventované ulice

Odbočení vlevo na velké křižovatce

Potřebujete odbočit vlevo z poměrně dost frekventované ulice. To je poměrně náročný manévr, který si za normálních okolností vyžaduje postupný přesun o jeden až dva pruhy vlevo a průjezd křižovatkou s dáním přednosti protijedoucím vozidlům. Když je silnice volná, auta jedou moc rychle a dostat se vlevo je obtížné. Když auta stojí v zácpě, proplétat se mezi nimi není dvakrát příjemné.

Máme ale hned dva způsoby, jak se takhle složitému manévru bezpečně vyhnout. **Můžete se, podobně jako v předchozím případě, uklidit hned na začátku křižovatky na chodník** (v bodě A1) a pak pokračovat po přechodech až do bodu A2. **A nebo použijete figl s předběžným odbočením vpravo.** Vjedete do křižovatky bodem B1, jako



Obrázek 5: Nepřímé odbočení vlevo na větší křižovatce

byste jeli rovně (samozřejmě na zelenou), dokud vpravo nemáme druhý pruh. Pak prostě zastavíte přímo před prvním čekajícím autem (bod B2). Tam si počkáte na zelenou a potom, bezpečně a jako první projedete napříč hlavní silnicí. Jednoduché, bezpečné.

Kruhový objezd

Při průjezdu kruhovým objezdem se držte jediného pravidla: **Už před křižovatkou si zaberte střed jízdního pruhu a neopouštějte ho za žádnou cenu.** Jinak se vám stane, že vás budou všichni předjíždět a při odbočování z okruhu na první odbočce vás vezmou s sebou.auta stejně musejí na kruhových objezdech zpomalit, nemají vás tedy co předjíždět. *Na výjezdu z okruhu nezapomeňte ukázat vpravo.* Řidič v protisměru to vysoko ocení, zvláště za silnějšího provozu.

Tramvajové koleje

Tramvajové koleje jsou zvláštní věc: Kluzké, nebezpečné při křížení, ale současně lákavé; Skrz některá místa v širším centru (Anděl od Plzeňské, Florenc, Palmovka, Spálená třída a další) se nedostanete jinak než po tramvajovém pásu. A v centru je jízda po betonových panelech mezi kolejnicemi tisíckrát příjemnější, než poskakování po kočičích hlavách vedle.

1. Přejíždějte je co nejvíc kolmo. Zvláště jestli máte treka nebo crosse s úzkými pláštěmi, křížení tramvajových kolejí pod úhlem menším než ca 30° se může šeredně nevyplatit. Přední kolo se kousne ve žlábkku, vezme švunk koleje — a letíte, ani nevíte jak. Spolehlivou ochranou proti tomuhle pádu jsou také široké pláště horských a městských kol.

2. Tramvaje neomezujte. Tramvaj vám na přechodu pro chodce *nedá* přednost. Jednak brzdí o dost hůř než auto, jednak ze zákona nemusí. Mimoto máte co dělat s vozidlem MHD. Donutit tramvaj prudce zabrzdit znamená přinejmenším velkou nepříjemnost pro její cestující.

3. Při přejíždění kolejí nezatačujte! Zvláště pokud je mokro a přejíždíte je pod ostřejším úhlem. Ocel kolejí je neuvěřitelně kluzká a držkopády na veřejném prostranství mívají vždy spoustu svědků, kteří se rádi pobaví.

Pražské speciality

Cyklisto, sesedni z kola

Tuhle dopravní značku obvykle najdete na těch místech cyklostezek, kde je silný provoz chodců a současně úzký profil. **Umístění této značky bývá obvykle vedeno bohubilou myšlenkou, aby cyklisté nejezdili v nebezpečných místech příliš rychle a tak je jí také třeba rozumět.** Protože jedoucí cyklista je užší, než člověk vedoucí kolo, je ten příkaz trochu nelogický. Ale berme to jako údajně jediný způsob, jak cyklisty zpomalit na rychlost chůze.

Špatné je, že v Praze jsou touto značkou rámovány i úseky dlouhé několik set metrů (Trojská lávka), případně „pěší“ zóny, do kterých mají povolený vjezd auta (Anděl). Takové užití činí tuto značku značně nedůvěryhodnou. Je to zcela v duchu tradice dopravního značení v ČR příkazujícího na silnici padesátku tam, kde se chce, aby se jezdilo osmdesát. Zpomalte, buďte ohleduplnější.



Fotografie 13: Cyklisto, zpomal do kroku. (foto vf)

Zákazy vjezdu

Zákaz vjezdu všech vozidel se týká i cyklistů. Jenže všude tam, kde se s nimi nepočítá (a to je v Praze *skoro všude*) jim bylo myšleno spíš *zákaz vjezdu motorových vozidel*. Pokud ale narazíte na *zákaz vjezdu cyklistů*, dodržte ho. Ten znamená, že tady už se na cyklisty myslelo — a vyhodnotilo se, že tam skutečně nemají co dělat.

Jednosměrky v protisměru

Pro začátek doporučujeme se průjezdu „protisměrkami“ pokud možno vyhýbat a volit jiné ulice, nebo (v nejhorším) chodník. Když už to nejde jinak, jeďte velmi opatrně a buďte připraveni kdykoliv uvolnit průjezd protijedoucímu autu. Obrovský pozor si dávejte na křižovatkách a to i na těch malinkých. Nikdo nečeká, že byste se tam z toho směru mohli objevit, a tak se tam často ani nepodívá. Pokud z jednosměrky dorazíte na světelnou křižovátku, je jediná bezpečná možnost sesednout a překonat ji jako chodec.

Když nereaguje semafor

Čekáte na zelenou, abyste mohli přejet hlavní ulici, jenže máte pořád červenou. Přitom nikde v dohledu není žádné auto. Co se sakra děje? Zelená se na některých křižovatkách spustí jen tehdy, když přijíždí auto, které aktivuje čidlo ve vozovce. To čidlo je magnetické a kolo, které váží sotva pár kilo (případně má hliníkový rám) často nemá šanci. Tak co s tím?

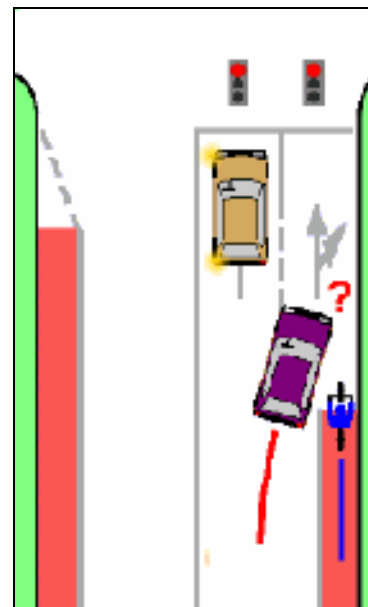
1. Zkuste čidlo najít a aktivovat. Často uvidíte ve svém pruhu před světly obdélník rýh v asfaltu. Pokud tam je, máte napůl vyhráno, právě jste čidlo našli. Pro začátek zkuste na smyčku přejet. Když nereaguje, zkuste na ní kolo položit. Když zelená nenaskočí ani teď, máte smůlu.

2. Použijte přechod pro chodce nebo podchod.

3. Počkejte, až za vás přijede nějaké auto, které signál aktivuje za vás.

4. Projed'te s maximální opatrností na červenou. Křižovatka, jejíž čidla vás neregistrují, je de-facto porouchaná. Pozor, v kolmém směru nejspíš svítí zelená!

„Závadu” pak doporučujeme nahlásit. Citlivost většiny smyček lze totiž programově zvýšit.



Obrázek 6: Konec vyhrazeného cyklistického pruhu. Řidiči nesmí ohrozit cyklistu.

Cyklopruhy a jejich konce

V Praze již existuje několik kilometrů vyhrazených cyklistických pruhů. Bohužel často končí v místech, kde je jich nejvíc potřeba, tedy v křižovatkách, obvykle kus předtím, než vzniknou řadící pruhy (viz obrázek). **Co má dělat cyklista, když dojede na takový rozplizlý konec cyklopruhu?**

Vozidlo vyjíždějící nebo přejíždějící z vyhrazeného jízdního pruhu (tzn. i cyklopruhu) má ze zákona přednost před vozidly v souběžných jízdních pruzích. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidiči jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu - tedy vás. *Rozhodně ale nespolehejte na to, že řidiči budou toto ustanovení zákona znát, nebo se jím řídit.* Na konci vyhrazeného pruhu se dobře podívejte, jestli vás někdo nepředjíždí a ukažte, jako byste odbočovali vlevo.

Rozbité sklo

Jen malá poznámka. Sklo je významný nepřítel začínajícího městského cyklisty, jehož oblíbenou doménou jsou pusté chodníky. Stejně, jako si máte držet odstup od parkujících aut, vyhněte se obloukem také kontejnerům na tříděný odpad. Skleněných stěrů by se kolem nich našlo dost na proražení tisíců duší.

Policie

Je jasné, že jsme vám tady dnes poradili dost věcí, které nejsou zrovna v souladu se silničním zákonem. Není to proto, že bychom byli hulváti. Je to proto, že ani zákon ani místní úpravy na cyklisty příliš nemyslí a jezdit přesně podle litery zákona často není příliš praktické ani bezpečné. Policie ale proto také drobné prohřešky cyklistů většinou toleruje, takže není třeba se příliš děsit, že vás budou pokutovat na každém rohu za jízdu na prázdném chodníku a podobně. **Prakticky vzato vás policie bude pokutovat jen když uděláte nějakou skutečnou nebezpečnou šílenost (jízda na červenou) nebo v rámci nějaké speciální akce.**

Když už jste policií zastaveni, jedněte slušně a nechte si domluvit. Rozhodně je nepřesvědčujte o své pravdě (možná ji ani nemáte). Nanejvýš se můžete neutrálně zmínit, že je tu ta místní úprava pro kola prostě mizerná a ta druhá varianta by pro vás možná byla ještě nebezpečnější — samozřejmě pokud je to tak. V devadesáti devíti procentech případů se rozejdete smírně.

Cyklistické výhody

Cyklista má i několik speciálních práv. Jsou to výhody plynoucí ze specifík bicyklu jako dopravního prostředku. Mimo jiné je menší a ovladatelnější.

Cyklista nemusí ukazovat změnu směru během celého odbočovacího manévru, stačí když ukáže před ním. Dá to rozum, ukazovat při průjezdu celou křižovatkou může být někdy holá nemožnost a ukazovat, když se zrovna ohlížíte, je nebezpečné kvůli možným díram v silnici. Ale nikdo vám to nezakazuje. Když odbočujete doleva na rušné silnici, hodí se ukazovat předem, pořád a ještě rukou namísto decentního pozdvihnutí pořádně mávat.

Cyklista může předjíždět stojící, nebo pomalu jedoucí kolonu zprava. To je právo velmi užitečné, ovšem také nebezpečné. Předjíždějte jen tak rychle, abyste byli schopni okamžitě zastavit, a dávejte pozor, aby se kolona nezačala znenadání rozjíždět, dokud nejste na bezpečném místě.

Závěr

Snad jsme vás přesvědčili, že jízda po méně frekventovaných ulicích je snadná, pokud se budete držet pár jednoduchých zásad. Shrňeme si je pro pořádek ještě jednou:

1. Rozlišujte, kdy se máte chovat jako řidič a kdy jako chodec.
2. V jízdním pruhu se nedržte těsně u kraje.
3. Vlevo odbočujte jako automobil nebo nepřímo odbočením vpravo.
4. Nikdy nejezděte přes tramvajové koleje pod ostrým úhlem

To vše by nám mělo pomoci k jedinému: aby naše jízda po městě byla příjemnější, pohodlnější a bezstarostnější.

Zdroje:

Bicycling Street Smarts - Riding Confidently, Legally and Safely : <http://www.bikexpert.com/streetsmarts/usa/index.htm>

Bicycle Commuter's Guide : <http://www.bicyclinglife.com/PracticalCycling/commuteguide.htm>

4.

Jak se vyhnout nejčastějším nehodám

Tato kapitola je doplněným překladem stránky <http://bicyclesafe.com>, kde jeho autor **Michael Bluejay** píše zhruba toto: *Pokud si vezmete helmu, riziko srážky s autem tím nesnížíte. Skutečná bezpečnost městské cyklistiky spočívá především v tom kolizi se vyhnout. Zde vám ukážeme reálná rizika srážky s automobilem a reálné způsoby, jak je minimalizovat.*

Pokud jde o bezpečné ježdění po městě, následující řádky vám poradí něco trochu jiného, než lze čekat od oficiálního průvodce cyklistickou bezpečností, tedy jezdit s helmou a dodržovat pravidla silničního provozu.

Pravidla provozu jsou většinou jsou zjevná — na červenou přes magistrálu nepojedete. Některá pravidla jsou naopak příliš vágní, takže ani není jasné, jak se vlastně mají dodržovat. Vezměte si povinnost jezdit při pravém okraji vozovky — ale je to za všech okolností bezpečné? Pokud jedu podél řady zaparkovaných aut, vystavuji se nebezpečí, že někdo náhle otevře dveře a srazí mne. Jak daleko od kraje vozovky mám v takovém případě jet?

Projetí stopky na málo frekventované křižovatce nemusí být nutně o život, ani tak vám to ale nedoporučíme. Ne proto, že je to protizákonné, ale proto, že to skutečně není bezpečné.

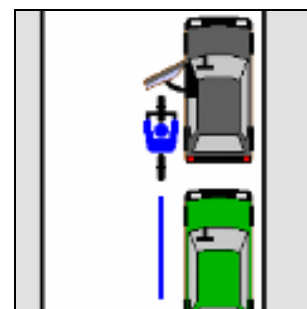
Je důležité, abyste vycítili ten rozdíl: V mezích možností dodržovat pravidla, ale současně rozumět tomu, proč to tak děláte. V tomto článku nenajdete návody, jak dodržovat pravidla — zde se dozvíte, jak se nenechat srazit autem. Rozhodně neříkáme, že máte pravidla porušovat, říkáme, že je máte vnímat hlavou.

Srážka č.1: Auto na vedlejší zprava

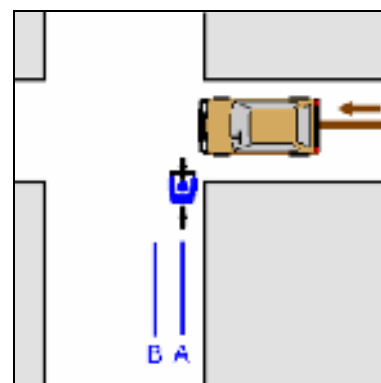
Tohle je jedna z nejčastějších příčin srážek a nebezpečných situací. Auto vyjíždí zprava z postranní ulice, parkoviště nebo vjezdu. Všimněte si, že jsou možné dvě varianty srážky: Buď vás auto srazí předkem, když jej míjíte, nebo auto náhle „vystrčí čumák“ do ulice a vy do něj vrazíte.

Jak se této srážce vyhnout

1. Zapněte přední světlo. Pokud jedete za tmy, rozhodně mějte přední světlo rozsvícené. Dokonce i za denního světla vás jasný světlomet nebo blikáčka učiní viditelnějšími pro motoristy, kteří vás jako jediného neosvětleného účastníka provozu spíš přehlédnou. Vhodným doplňkem je pak čelovka nebo světlo na přilbě, protože tím můžete zamířit přímo do okénka auta a dát tak o sobě vědět



Obrázek 7: Dveřní zóna: klasický případ nevědomého ohrožení.



Obrázek 8: Dráha "A" není bezpečná.

ještě jasněji. Nemůže ale nahradit pevné přední světlo, protože vidět vás musí ze všech směrů, nejen z těch, do kterých se právě otáčíte.

2. Zpomalte. Pokud nedokážete navázat oční kontakt s řidičem (zvláště v noci), zpomalte tak, abyste mohli v případě nutnosti zastavit. Může se to zdát nepohodlné, ale pořád lepší, než se nechat srazit. Opatrný příjezd k čekajícímu autu už zachránil mnoho životů.

3. Jed'te více vlevo. Všimněte si dvou linií na obrázku (A a B). Pravděpodobně jste zvyklí jezdit někde u linie „A“, blízko obrubníku, protože se obáváte aut za vámi. Ale podívejte se na čekající auto. Když se jeho řidič rozhlíží, dívá se *doprostřed* pruhu, odkud čeká příjíždějící auta, rozhodně nesleduje místa poblíž obrubníku. Čím více vlevo budete (někde u čáry „B“), tím spíš vás uvidí.

Jízda víc vlevo má ještě jednu neopominutelnou výhodu: Když už si vás řidič nevšimne a začne vyjíždět, můžete jet ještě víc vlevo a autu se vyhnout, nebo můžete zrychlit a protáhnout se zavírající se škvírou — zkrátka, máte daleko víc možností. Autor článku uvádí, že uhnutí vlevo jej uchránilo už přinejmenším od tří nepříjemných kolizí.

Srážka č.2: Lapen dveřmi

Řidič v zastaveném autě bez ohlednutí otevře dveře zrovna, když kolem něj projíždíte. Pokud máte štěstí, stihne šofér z auta ještě vystoupit natolik, abyste ho srazili taky a tím si dopřáli to potěšení změkčit svůj náraz o jeho měkké maso. **Toto riziko se na ulicích vyskytuje natolik běžně, že jsme poměrně stručný originál rozvedli do větších podrobností.**

Proč se jezdí ve dveřní zóně

Mnoho jezdců se obává jízdy „hlouběji“ v jízdním pruhu. Patrně se domnívají, že jsou-li součástí dopravního proudu nejsou tak bezpeční, ale dveřní zóna je možná ještě nebezpečnější. Někdy míváme pocit, že je-li ulice příliš úzká a my jedeme dále od pravého okraje (zaparkovaných vozů) zabíráme vlastně celý jízdní pruh a cítíme tak nepříjemný pocit, že působíme řidičům za námi obtíže, že je zdržujeme. To ale přeci není pravda. Přeci nechceme umřít kvůli několika ušetřeným vteřinám. Netvrdím, že bychom měli někomu překážet jen tak bezdůvodně, ale bezpečnost je vždy na prvním místě.

Dalším důvodem proč cyklisté jezdí dveřní zónou je, že vlastně netuší, že v ní jsou. Je obtížné určit jak daleko od automobilů jezdit, abychom odstranili riziko hrozící z náhle otevřených dveří. Některé dveře – zejména např. dodávek – mohou být až 1,3 metru dlouhé, takže bezpečná vzdálenost začíná až zhruba od 1,5 metru od nejbližších vozidel, a to měřeno od nejbližšího bodu, tedy nejčastěji od řídicího, nikoliv od rámu kola.



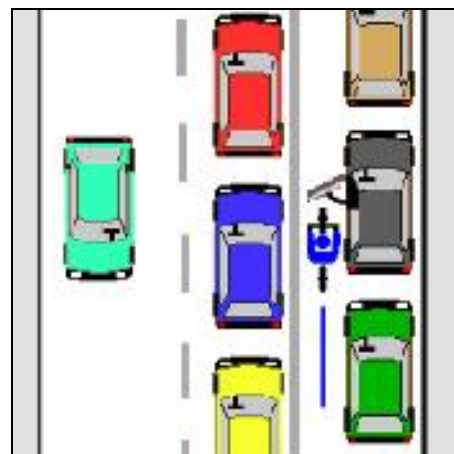
Fotografie 14: ...a je chycen. (foto ?)

Jak se dveřní zóně vyhnout

Jed'te více vlevo. Jed'te tak daleko od aut, že na vás nedosáhnou žádné náhle otevřené dveře (ani ty u dodávek, které jsou širší). Pokud se obáváte jet příliš vlevo kvůli riziku sražení autem za vámi, tak vězte, že je daleko pravděpodobnější být sražen otevřenými dveřmi zaparkovaného auta, než že do vás vrazí řidič auta za vámi, který vás už dlouho jasně vidí.

Klidně buďte od zaparkovaných či stojících vozidel vzdálení i 1,5 metru. Pokud je pruh vlevo od zaparkovaných aut úzký, někteří znalci doporučují zabrat ho celý. Potom cyklista není ohrožován vozidly, která by se ho snažila předjíždět s nebezpečně malým bočním odstupem.

Cyklisté mají sklon ustupovat motorovým vozidlům a držet se co nejbližší chodníku, či zaparkovaným vozidlům, aby měla ostatní vozidla co nejvíce prostoru, to je ale špatný přístup. Zkušenosti ukazují, že pojedete-li dále od pravého okraje vozovky či zaparkovaných automobilů, tedy více v silnici paradoxně vám motoristé budou poskytovat spíše více prostoru než méně, budou vás předjíždět s větším odstupem a teprve tam, kde to bude bezpečné, spíše než aby předjížděli těsně kolem vás v minimální vzdálenosti.



Obrázek 9: Z této dveřní zóny není úniku.

Někteří řidiči samozřejmě budou projevovat svou nelibost z toho, že je „zdržujete“, ale je důležité si uvědomit, že tímto

způsobem jízdy se nesnažíte nikoho zdržovat, ale pouze se snažíte zajistit si svou vlastní bezpečnost. Zdržení je většinou pouze zdánlivé a často velmi krátké. Řidič se vlastně ani nezdrží, ale jen prostě přijede k další červené na semaforu o několik vteřin později. Tam bude stejně čekat v řadě dalších vozidel. Samozřejmě, že někdy i zkušenější jezdci mívají v hustším provozu tendenci „skrývat se“ v dveřní zóně a nevystavovat se tak proudu kolem jedoucích automobilů, ale vždy je dobré mít na paměti nebezpečí jízdy v tomto prostoru být v takovém případě připraveni reagovat a především si připomínat, že jízdou dále od zaparkovaných vozidel, tedy více v silnici nikomu záměrně nepřekážíme, ani nikoho nezdržujeme, ale pouze se snažíme neohrozit vlastní zdraví a zajistit si stejná práva na bezpečnou jízdu, kterou mají motoroví účastníci provozu již z podstaty věci zajištěnu.

Pokud však musíte v dveřní zóně jet (např. na Koněvově/Husitské ulici, kde jedete mezi zaparkovanými vozidly a vozidly stojícími v zácpě, které můžete předjíždět zprava), jeďte co nejpomaleji a buďte velmi opatrní a připravení na brzdách jakmile by se před vámi otevřely dveře jednoho z vozů. Snažte se také sledovat pohyb uvnitř automobilů, zda se někdo nechystá neopatrně (vůči cyklistovi) vystoupit. Zejména na zmiňované Husitské ulici je patrně vhodnější předjíždět automobily stojící v zácpě zleva, neboť předjíždíte-li je zprava jste vlastně ve dvojitě dveřní zóně (viz další obrázek).

Závěrem

Dveřní zóna je jedním z velkých rizik pro městské cyklisty, na něž si musíme dávat pozor. Nezapomeňte, že nebezpečná nejsou jen zaparkovaná auta, ale také vozidla stojící na červené, když se snažíte zprava se před ně protáhnout na první místo na semaforu (riziko výstupu spolujezdců).

Je dobré zdůraznit, že je to řidič vozidla, jehož odpovědností je zajistit, že otevřením dveří neohrozí ostatní účastníky provozu. Slovem § 26 zákona 361/2000 Sb.⁶: „Otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, jakož i nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích.“ Přesto je třeba být stále na pozoru.

Ještě několik užitečných tipů:

- Snažte se nikdy nejezdit dveřní zónou. V publikaci Cyclecraft se píše: „Nikdy nejezďte blíže než 1,5 metru od zaparkovaných vozidel“. Tedy na vzdálenost plně otevřených dveří automobilu, měřeno od nejbližšího bodu bicyklu, nejčastěji řídítek k automobilu. Pozor: třídveřové automobily mívají velmi dlouhé dveře.
- Blížíte-li se k dveřní zóně podívejte se zda něco nejede za vámi, abyste mohli naznačit, svůj záměr jet dále od stojících vozidel a tento záměr bezpečně provést.
- Vede-li cyklopruh nebezpečnou dveřní zónou, držte se v jeho levé části a nebo z něj vyjeďte a jeďte po silnici dále od vozidel.
- Znamky možných otevřených dveří či vyjetí automobilu:
 - ve voze sedí pasažéři či řidič,
 - motor běží,
 - světla jsou rozsvícena
 - přední kola vozu jsou natočena do vozovky.



Obrázek 10: V této pozici je cyklista předem vyřízený.

Srážka č.3: Smrt na červené

Zastavíte na červenou vpravo od auta, které už také čeká. Řidič vás tam nevidí, jakmile naskočí zelená, auto se rozjede a zabočí vpravo — rovnou do vás. Zvládnou to i řidiči osobních aut. Nejnebezpečnější je to ovšem od autobusů nebo kamionů. Ani se pak nemusíte rozjíždět, odbočující vozidlo s vlekmem vás přejede svými zadními koly.

Jak se této srážce vyhnout

Nezůstávejte ve slepém úhlu. Postě zůstaňte za vozidlem, jak ukazuje druhý obrázek. Auto před vámi vás neohrozí, řidič auta za vámi vás nemůže nevidět, stojíte-li přímo před ním.

Druhou možností je zastavit buď v bodě „A“ na obrázku 10 (kde vás uvidí i řidič prvního auta), nebo v bodě „B“, kde jste od prvního vozidla v bezpečí a řidič druhého vás jasně vidí. Není rozumné stoupnout si do slepého úhlu druhého auta,



Obrázek 11: V úzkých pruzách je třeba stát mezi auty.

když už jste se vyhnuli tomu, udělat to autu prvnímu. *Kterékoliv* auto vám může udělat to samé.

Pokud zvolíte místo „A”, pak rychle přejeďte křižovatku, jakmile naskočí zelená. Neřešte, zda motorista za vámi odbočuje, nebo jede rovně. Jednak se asi rozjedete rychleji než automobil a jednak řidič, který vás vidí, do vás nenajede. Každopádně nikoho nikam nepouštějte (třeba na zelené šipce vpravo, když vy jedete rovně), to přináší jen komplikace pro všechny, vznikají nebezpečné situace a jsou s tím jen špatné zkušenosti.

Pokud jste v místě „B”, tak v okamžiku zelené *nepředjíždějte* auto před sebou. Držte se za ním, protože může kdykoliv odbočit. Nejen na křižovatce samotné, ale kamkoliv, třeba do vjezdu, nebo prostě na chodník. Nepočítejte s tím, že vám řidiči vždycky ukážou blinkrem! Raději předpokládejte, že auto před vámi může vpravo odbočit ve kterémkoliv okamžiku. (Nikdy nepředjíždějte *jedoucí* auta zprava!) Současně se snažte držet před auty, která stála za vámi, alespoň, než přejeďte křižovatku — jinak vám to vpravo stíhnu oni.

Pokud má signalizace zelenou šipku vpravo (a tedy autům v pruhu rovně a doprava nejspíš na chvíli dovolí pouze odbočit), pak o stání vpravo od aut vůbec neuvažujte. Nejrozumnější je zůstat stát podle druhého obrázku. Pokud se stane, že všechna auta před vámi odbočila vpravo, získáváte dokonalou startovní pozici pro nadcházející zelený signál.

Kromě toho buďte velmi opatrní při předjíždění stojící kolony aut zprava (silniční zákon ČR to dovoluje). Riskujete lapení ve dveřích od vystupujících spolujezdců, sražení autem, jehož řidič se zrovna rozhodl zaparkovat, nebo to, že se automobil začne rozjíždět a přilepí vás k pravému obrubníku.

Srážka č.4: Myška doprava

Auto vás předjede a vzápětí se pokusí odbočit vpravo, buď těsně před vás, nebo přímo do vás. Řidiči, zejména řidiči kamionů a autobusů, nepředpokládají, že by se cyklista mohl pohybovat nějak zvlášť rychle a mají špatný odhad na předjíždění cyklistů. Dokonce i když při zastavování oholíte brzdové špalky, nebudou si myslet, že chyba byla na jejich straně. Tomuhle typu srážek se dá předcházet jen velmi těžko, protože blížící se nebezpečí do posledního okamžiku nevidíte a pak už s tím nelze skoro nic dělat.

Jak se této srážce vyhnout

1. Nejezděte po chodnících. Řidiči odbočující do vedlejších ulic vás na chodníku nečekají. Pokud budete bezohledně přejíždět přechody do odbočujících ulic, o sražení si vyloženě koledujete. Když už musíte jet po chodníku (třeba proto, že po něm vede smíšená cyklostezka), myslete na to, že na přechodu se pohybujete v „modu” chodce a musíte se tedy chovat jako chodec. V ČR sice pro chodce na přechodu existuje omezená přednost, berte ale na vědomí, že řidič vám tu přednost může a nemusí dát jen, když vás uvidí na hranici přechodu *čekat*. Totéž platí pro přejezdy pro cyklisty, kde vám dokonce tu přednost často nedají, protože nemusí.

2. Držte se víc vlevo. Když zaberete celý pruh, řidič vás těžko předjede — tím mu tu „myšku” znemožníte. Neciňte se špatně z toho, že zabíráte celý pruh. Pokud není dost široký na to, aby vás řidiči mohli předjet s bezpečným bočním odstupem, stejně jim předjíždění nemůžete dovolit.

3. Před křižovatkou mrkněte do zrcátka. Pokud nemáte zrcátka do helmy nebo na říditka, zvažte jeho koupi. Ujistěte se, že vás nikdo nepředjíždí ještě *předtím*, než vjedete do křižovatky. V křižovatce samotné musíte dávat pozor na to, co se děje *před vámi*.

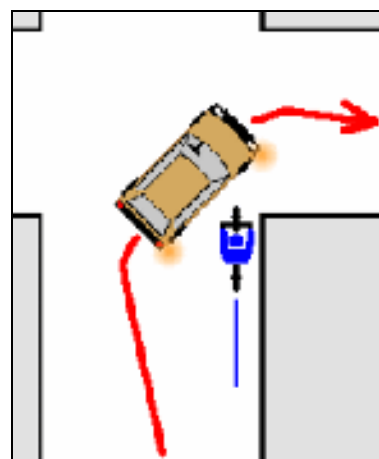
Srážka č.5: Zahákování doprava

Předjíždíte zprava pomalu jedoucí auto (nebo dokonce jiné kolo). To najednou odbočí vpravo, směrem k parkovišti nebo do vjezdu — přímo do vás.

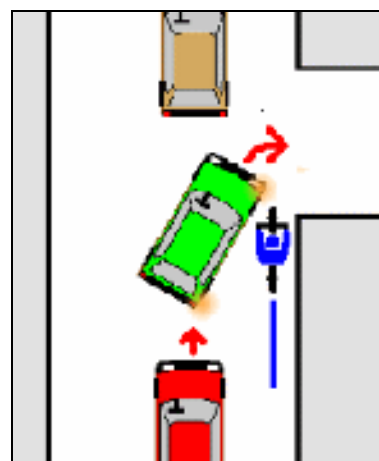
Jak se této srážce vyhnout

1. Nepředjíždějte zprava jedoucí automobily. To je nejjednodušší způsob, jak riziko téhle srážky eliminovat. I když se auto před vámi plazí jen desítkou, zpomalte, a zařaďte se za něj. Nakonec se buď znovu rozjede, nebo odbočí. A když ne, předjeďte ho *zleva*.

Pokud budete předjíždět zleva, nezapomeňte pořádně ukázat, než začnete



Obrázek 12: ...a má vás!



Obrázek 13: Řidiči v koloně jsou pomalejší, ale o nic méně nebezpeční.

předjíždět, aby do vás neodbočil (náhlé odbočení vlevo je u auta méně pravděpodobné než náhlé odbočení vpravo.)

Kolonu před světelnou křižovatkou můžete zprava opatrně předjet. Pamatujte, že kterýkoliv spolujezdec může otevřít dveře, aby vystoupil. Také pamatujte na to, že kolona se může kdykoliv znovu rozjet, čímž se vystavujete riziku sražení dle situace 3 (*smrt na červené*).

Konečně, pokud se plazíte s pomalu jedoucimi auty, jeďte na úrovni mezery mezi auty, ne ve slepém úhlu vpravo od vozu. A to ani, když auto vlevo od vás nepředjíždíte, stále může odbočit vpravo a smést vás pod kola. Nechte si prostor na náhlé zastavení, kdyby řidič před vámi chtěl něco takového udělat.

Srážka č.6: Protisměrný odbočující

Auto v protisměru se pokusí odbočit vlevo — před vás, nebo do vás. Je to trochu podobné č.1.

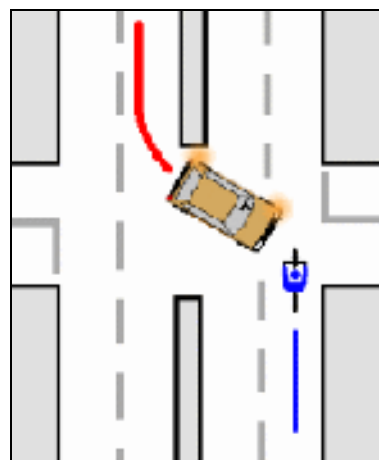
Jak se této srážce vyhnout

1. Nejezděte po chodníku. Na chodníku vás odbočující řidiči nečekají a přehlédnou (k přechodům viz bod 4.1).

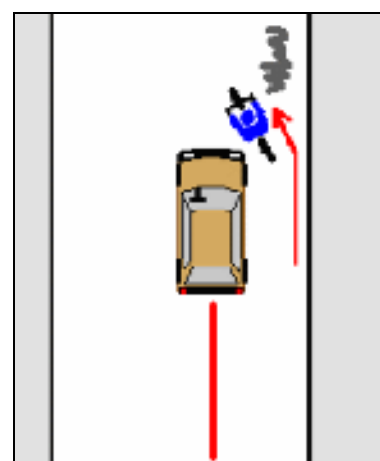
2. Poříd'te si přední světlo. V noci je zcela nezbytné vpředu svítit, nehledě na to, že je to povinné.

3. Zvažte reflexní prvky, i ve dne. Zní to směšně, ale kola jsou malá a i ve dne k přehlédnutí. Největší efekt mají reflexní vesty, ty můžete obléct v náročných úsecích i přes normální oblečení, ale obyčejná a levná reflexní páska na levé noze také udělá dost práce. Velmi dobré jsou i zadní brašny s reflexní úpravou nebo reflexní boky pláště.

4. Nepředjíždějte zprava. Dostanete se do zákrytu od předjížděného auta a řidiči v protisměru vás neuvidí, přitom zrovna auta pomalu jedoucí v koloně často někoho z protisměru na levé odbočení „pouští“.



Obrázek 14: Řidič v protisměru má špatný odhad na vaši rychlost.



Obrázek 15: Zde je vinen cyklista.

Srážka č.7: Sražení zezadu

Při vyhýbání překážce (zaparkovanému autu nebo nerovnosti v asfaltu) odbočíte trochu vlevo a schytáte to od auta za vámi.

Jak se této srážce vyhnout

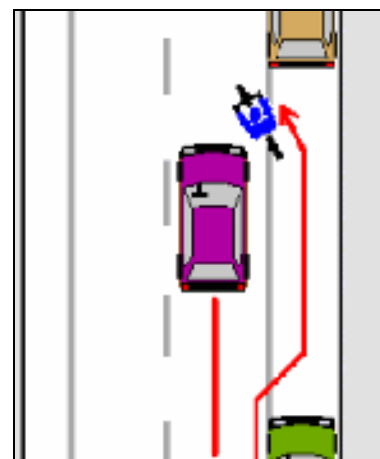
1. Nikdy vás nesmí napadnout odbočit vlevo, aniž byste se tam předem nepodívali. Jsou řidiči, kteří si vychutnávají ofukování cyklistů pravými zrcátky, tedy i slabý přesun vlevo může znamenat, že se dostanete do cesty autu. Trénujte ohlížení se při zachování přímé dráhy, dokud to dokonale nezvládnete. Většina začátečnicků má tendenci zabočovat při ohlížení doleva — to je pohopitelně sebevražedné. A zrcátko není náhradou za ohlédnutí.

2. Nezajíždějte do krajnice nebo odstavného pruhu, pokud jsou v něm nařídka auta. Můžete mít pocit, že má smysl zajíždět do kraje, když je mezi parkujícími auty díra, a pak se vrátet do hlavního proudu. Tím si ovšem o sestřelení zezadu říkáte. Namísto toho dodržujte rovnou dráhu v hlavním pruhu. Auta za sebou „nepouštějte“ k předjíždění, i když máte příležitost. Není to nevděčností, spíš tím, že je matete, že vás potom nebudou chtít pustit zpět a vy se budete dostávat při vracení do nebezpečných situací.

3. Zvažte zrcátko. Může vám pomoci lépe sledovat provoz za vámi. Pozor ale, má malou plochu a slepé úhly, proto to náhrada za ohlédnutí nikdy není.

Srážka č.8: Sražení zezadu, varianta 2

Auto do vás zezadu prostě najede. Téhle kolize se cyklisté bojí asi nejvíc, přitom zdaleka není nejběžnější (výjimkou jsou možná jen venkovské noční okresky). Nicméně vyhnout se této kolizi aktivně je prakticky nemožné, ledaže byste se pořád dívali za sebe. Evidované „smrťáky“ tohoto typu v



Obrázek 16: Kličkování za okraj pruhu je nepřehledné. Pokud takto pouštíte auta, ujistěte se, že se budete moci bezpečně vrátit.

Austinu byly vždy v noci a ve 2/3 případů cyklista neměl zadní světlo. Za dne je tato kolize velmi vzácná.

Jak se této srážce vyhnout

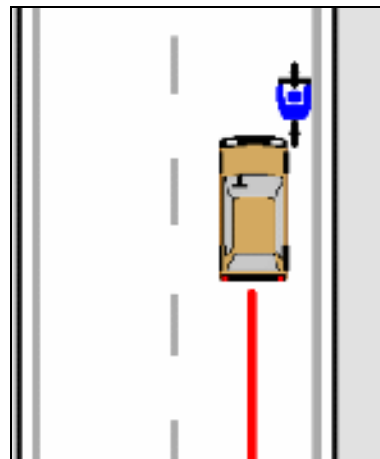
1. Používejte zadní světlo. Když jedete v noci, naprosto jistě si zapněte červenou blikáčku. Do města plného reklam, protisvětél a jiných rušivých zdrojů si pořídte pořádnou, oslňující, oslepující, čím víc, tím líp. Průzkum z Floridy, který uvádí originál článku, je jistě podpořen i průzkumem českým: Naprostá většina cyklistických smrtěáků jsou neosvětlení a tedy neviditelní noční jezdcí. Jestli jí vaše kolo nemá, hned si jí jděte koupit, ta obyčejná nestojí víc, než dvě stovky. **Nevím, jak víc to zdůraznit: Na noční cestu se bez světel se vydává jen blázen.** Počítejte s tím, že závada na světle je závadou, která okamžitě v noci vyřazuje vaše kolo z provozuschopnosti — snažit se pokračovat je sebevražda.

2. Oblékněte si reflexní vestu, nebo si na oblečení našijte reflexní pásy. Dobré reflexní látky vás učiní viditelnějším i za dne. Na větší vzdálenost v noci uvidíte už jen ty odrazky — a to stačí. V Bruselu se často jezdí bez přilby, zato s oranžovou vestičkou přes sako. U nás je vestička běžnou výbavou auta, dá se levně koupit na pumpách a v autopotřebách. Dá se koupit i vestička s výstražným trojúhelníkem na zádech.

3. Volte trasy, kde auta jezdí pomalu. Čím pomaleji auto jede, tím víc času má jeho řidič na to vás zaregistrovat a zareagovat. Naučte se vyhledávat vedlejší uličky, cesty a zkratky. Hustou sítí doporučených tras vám nabídne naše mapa.

4. Zvlášť opatrní buďte o víkend. I když represe existují, procento řidičů, kteří v pátek nebo v sobotu v noci nebudou střízliví, je zaručeně větší, než ve všední den (nemluvě o tom, že procento nestřízlivých cyklistů bude o víkend také značné). Zkrátka jedte raději zadními dvorky.

5. Nelízejte obrubníky. Není to intuitivní, ale nechte si od obrubníku alespoň metrový odstup. Jste daleko lépe vidět a získáte tím prostor k manévrování, když se dostanete do krizové situace. Neuhýbejte dopředu, když ze zadu uslyšíte velké auto — řidič si to bude interpretovat tak, že ho použítte, a bude vás míjet s menším odstupem.



Obrázek 17: Řidič by musel být slepý, aby do vás takto najel.

Srážka č.9: Rána na přechodu

Jedete po chodníku, přejíždíte boční ulici po přechodu a protijedoucí auto odbočí doprava - přímo do vás. Řidiči nečekají cyklisty na chodnicích, proto musíte být na všech přechodech velmi opatrní. Tato srážka je velmi běžná.

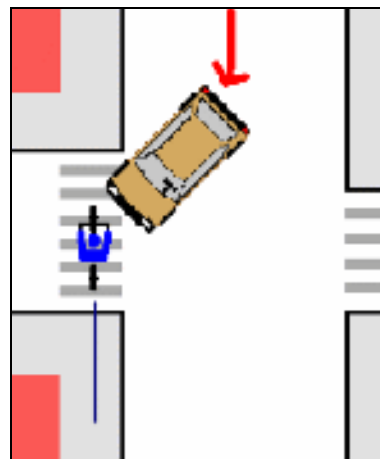
Jak se této srážce vyhnout

1. Poříd'te si přední světlo.

2. Při přejíždění přechodu zpomalte. Zpomalte tak, abyste mohli kdykoliv zastavit.

3. A především po chodníku nejezděte. Přejíždění mezi chodníky je velmi nebezpečný manévr. Pokud jedete po levé straně ulice, riskujete sražení podle přiloženého obrázku. Pokud jedete po pravé straně ulice, riskujete sražení podle bodů 4 a 6. Také vás mohou srazit auta vyjíždějící z parkovišť či vedlejších ulic. Podobným kolizím se dá jen těžko vyhnout — to je pro vyloučení chodníků rozhodující důvod.

Pokud se rozhodnete pro jízdu po chodnicích, číňte tak *velmi opatrně, především*, pokud přejíždíte přechody pro chodce.



Obrázek 18: Pokud jste před přechodem nezpomalili do kroku, slíznete to oprávněně.

Srážka č.10: Vytlačení ze silnice

Auto, které vás předjíždí, se náhle vrátí do vašeho pruhu, obvykle proto, že neodhadlo vaši rychlost a má v protisměru jiné auto. Situace je podobná bodu 4, s tím rozdílem, že rychlost auta a tím i nebezpečí pro vás je obvykle výrazně vyšší (zvlášť, když vás takhle předjíždí náklad'ák). Řidiči, a to i ti profesionální, skutečně postrádají odhad na rychlost předjížděných cyklistů. V naší zemi se také s předjížděním nečeká na bezpečné místo, ale „jde se do toho“ co nejdřív, riskantně a s minimálním bočním odstupem.

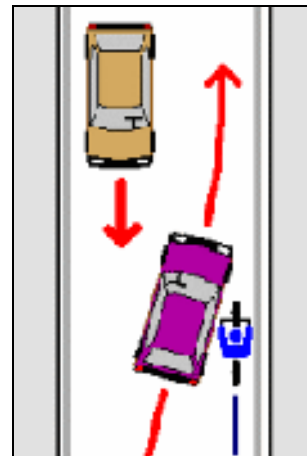
Jak se této srážce vyhnout

1. Jezděte více vlevo, tedy alespoň metr od kraje. Na úzké silnici (okresce) nebo ulici tak vlevo, aby vás předjíždějící auto muselo kompletně předjet v protisměru. Na širší silnici, kde vás nepředjedou bezpečně ve vašem pruhu (staré státní silnice s 3-3,5m širokými pruhy) tak vlevo, aby vás nemohli předjet bez částečného vjezdu do protisměru. Kromě toho jízdou více vlevo si děláte prostor na to, že *až vás budou vytlačovat, budete mít kam uhnout*. Jen na silnici s velmi širokými pruhy nebo sjízdnou a širokou krajnicí můžete nechat volný prostor pro souběžné předjíždění.

2. Ukažte doleva. Když vidíte, že není bezpečné vás předjet kvůli protijedoucím vozidlům a slyšíte zezadu auto, ukažte doleva, abyste naznačili, že z prostoru krajnice "vjíždíte" do jízdního pruhu. Nemusíte přitom ani měnit vzdálenost od kraje.

3. Zapněte zadní blinkačku. I ve dne a zvláště ve dne tam, kde je vysoká rychlost aut, která vás předjíždí. Dáte tím najevo, že tam *jste* a že s vámi předjíždějící musí počítat. Namontujte si zadní blinkačku víc doleva — na brašnu, na tyčku. Zvýšíte tím boční odstup při předjíždění.

4. Zpomalte. Když slyšíte, že jste předjíždění a vidíte auto v protisměru, zpomalte a udělejte prostor tomu expertovi, co se před vás tak nebezpečně dere. Když budete mít štěstí, budete s ním moct na nejbližší křižovatce situaci pár vhodnými slovy probrat. (Ovšem zde se zabývá me tím, jak se nenechat srazit auty a ne tím, jak se nenechat srazit pěšty.)



Obrázek 19: Nepříjemné, ale časté po předjíždění "z chodu".

Další obecné rady

Vyhnete se frekventovaným ulicím

Jedna z největších chyb, kterou může začínající městský cyklista udělat, je vyrazit přesně po těch ulicích, po kterých jezdil autem. Není to pěkné, není to praktické, není to rychlé a není to bezpečné. Obvykle je vhodnější najít ulice s menším a pomalejším provozem, které lépe kopírují vaši trasu. Uvažte, o kolik dál se dostanete s touhle strategií: Když dobře poznáte svou trasu, zjistíte, že dokážete obdobné klidné trasy vedlejšími uličkami najít prakticky kdekoliv. Hlavními ulicemi nepojedete, jen je překřížíte.

Rozsviňte (se)

Příliš jasně? Kdepak, žádný cyklista není v noci dost jasný! Spousta cyklistů-hazardérů jezdí v noci bez světel, přitom solidní sada výkonných blinkaček se dá pořídit za několik set korun. Nezapomeňte, že přední blinkačka je stejně důležitá jako zadní. Pořídte si je raději tři: Přední, zadní a nouzovou (třeba na přilbě), která se bude hodit, až v jedné z těch dvou dojdou baterie.

Nebojte se zabrat celý jízdní pruh

Často je mnohem bezpečnější jet prostředkem pruhu nebo aspoň metr od pravého kraje, než lízat pravý obrubník. Důvodů je povícero:

- Auta na křižovatkách vás spíš uvidí, když pojedete v místech, odkud očekávají, že se něco bude blížit. U obrubníku vás přehlédnou jak krajinu.
- Když zaberete úzký pruh, zabráníte nebezpečnému předjíždění.
- Více než metrový odstup od zaparkovaných aut vás uchrání od náhle otevřených dveří, náhle vyjíždějících aut a podobně.

Kdy je vhodné jet více vlevo:

1. **Když se pohybujete na frekventované ulici s řadou křižovatek, vjezdů, výjezdů, řadami zaparkovaných aut.** Auta vjíždějící na silnici nebo odbočující z protisměru vlevo vás neuvidí, pokud nebudete tam, kde je očekáván pohyb — tedy ve středu pruhu.
2. **Autá vás předjíždějí příliš těsně.** Tehdy se suňte vlevo, do cesty, nikoliv vpravo, z cesty. Jakmile je pruh příliš úzký na to, aby vás auta v jeho rámci mohla bezpečně předjet, zaberte ho celý.
3. **Parkující auta u pravého kraje vozovky.** Udělejte si odstup, jinak můžete dostat dveřmi.

Pochopitelně, jízda středem pruhu má také svá rizika. Rozhodnutí, zda jet při kraji, dál od kraje nebo prostředkem závisí na tom, na jaké silnici se pohybujete. Na frekventovaných ulicích s rychle jedoucími auty a množstvím křižovatek neváhejte a posuňte se nalevo. Na širokých ulicích s pomalým provozem nebo velmi širokými pruhy můžete jet více

vpravo, opravdu záleží jen na charakteru ulice.

Komentář na závěr

Je patrné, že v rozmanitém životě městského cyklisty se míchají protichůdné principy. Jezdit tak, aby byl člověk ostatním maximálně v cestě, maximálně viděn, maximálně zřetelný. Jezdit a předpokládat, že je člověk neviditelný, klidit se z cesty, aby vám nic neudělal ani řidič hlupák, který vás nerespektuje. Existují i další dimenze přístupu k jízdě v silném provozu, například efektivní cyklistika⁷ vycházející v podstatě ze zásady „chovejte se jako auto a řidiči vás budou respektovat“. Je jasné, že v reálném životě se tyto protiklady střetávají a žádná pravidla vystudovaná z příruček nemůžou nikdy nahradit zdravý úsudek člověka v konkrétní situaci.

5.

Zamknout kolo a jít

Když jezdíte na kole po městě, potřebujete jej každou chvíli někde zaparkovat a opustit. Je to překvapivě snadné. Rozhlédnete se kolem, popojedete pár metrů, cvaknete zámkem, odepnete aktovku, sundáte světla a můžete jít. Není to šílené, docela dost lidí to tak v Praze dělá. Abyste se nemuseli o své kolo bát, řiďte se následujícími radami



Fotografie 15: Když zamknout, tak zamknout!

Jaký zámek a jak jej použít

Nejlépe osvědčený je **zámek „typu U“ neboli taky „podkova“**. Skládá se z ohnuté tyče, kterou nasunete přes rám a předmět, ke kterému kolo zamykáte, nasadíte příčný nástavec a otočíte klíčkem. Takový zámek je docela robustní a nelze jednoduše přestřípnout. Ačkoliv téměř všechny tyto zámky vypadají podobně, významně se liší jak bytelností, tak cenou.

Lepší zámky z tvrdšího materiálu s dobře vyřešenými západkami a zamykacím mechanismem nutně budou stát víc a především pro zamykání dražších kol na nich podle amsterdamského motivu nedoporučujeme příliš šetřit. Používejte tento zámek tak, aby uvnitř nezůstalo příliš volného místa, které zloděj potřebuje pro zasunutí různých nástrojů, ideální je zamykat rám spolu se zadním nebo předním kolem.

Naproti tomu jako primární způsob zabezpečení velmi **nehodné jsou zámky lankové** (svinovací) ve většině svých variant. Většinu těchto atrap lze většími či menšími kleštěmi přešmyknout v jediném okamžiku. Jsou účinné proti náhodnému kolemjdoucímu, možná proti bezdomovci, ale pro skutečné zloděje představují jen minimální překážku. Různé statistiky opakovaně ukazují, že zdaleka nejvíce ukradených kol bylo „zabezpečeno“ právě jen těmito nedostatečnými lankovými zámky.



Zámek typu U
(podkova)



Lankový zámek

Fotografie 16: Lankový a podkovový zámek

Úplně **nejlepší je vozit zámky dva** a použít je následovně. Primárním bytelným zámekem, kterému věříme, zabezpečit rám kola oproti jakékoliv pevné konstrukci tak, aby se nedal nijak vyvléknout. K tomu kolem něj stejně ještě protáhnout svinovací lankový zámek a chytit si do něj helmu přes jeden z větracích otvorů. Pro parkování za tmy nebo na odlehlejších místech vezmeme do U zámku i zadní kolo bicyklu a lankový zas provlečeme předním kolem. Krom možnosti zabezpečit i obě kola a zamknout si helmu to má velkou výhodu v tom, že případný zloděj by musel překonávat překážku na dvakrát a potřeboval by k tomu různé typy nástrojů.

Uvědomte si, že pokud vaše kolo není zvlášť extra luxusní, je velmi nepravděpodobné, třeba i v noci, že by si zloděj vybral právě tohle nadvakrát zamčené pečlivě vybranými zámky, oproti všem těm ostatním, které se ve městě válejí příšněrované směšnými kablíky.

Existují i další varianty. Prodávají se lankové zámky s alarmem, messengeri rádi vozí kolem krku řetěz s visacím zámkem napůl jako vyjádření osobního stylu. Zabezpečovací „zařízení“ lze také stupňovat až po takřka nerozebratelné (ale odpovídajícím způsobem těžké) zámky motorkářské. Na druhou stranu, když si jdete do krámu pro rohlíky, nemá cenu zajišťovat se s kolem delší dobu, než jakou budete uvnitř. Pokud si bicykl postavíte přímo před výlohu, abyste ho během nákupu neztratili nadlouho z očí, postačí bohatě zamknout podkovou zadní kolo. Městská kola jsou vybavena integrovaným zamykáním, které vám kolo znehyní během vteřiny.



Fotografie 17: Zamčeno.

Kde kolo nechat

Když řekneme „**nechávejte kolo tam, kde je hodně lidí**“ nemyslíme tím „nechte ho v centru a pak jděte tři kilometry pěšky.“ Myslíme tím, nechte ho přímo na ulici raději než v průjezdu, lépe ve středu náměstí než na jeho okraji. Cyklistické stojany jsou v Praze často nainstalovány na podivných před zraky lidí uklizených místech kdesi v rohu — nepoužívejte je tedy. Vůbec nepřemýšlejte o tom, pakovat kolo tak, „aby si jej zloději nevšimli.“ Naopak, nechte kolo stát na takovém místě, kde si každý všimne především zloděje s pilou a bude jej velmi zaujatě pozorovat.

Nekažte si ale radost z ježdění dlouhým hledáním parkovacího místa, jako to musí dělat lidé v automobilech. Zamkněte kolo tam, kam dojedete. Vhodných objektů je všude ve městě dost a nemusíte proto chodit nikam daleko.

Dávejte jen pozor, aby vaše kolo ostatním lidem **nepřekáželo**. Nezamykejte ho před vjezdy, nezamykejte ho ke značce „přechod pro chodce“, nenechávejte jej stát napříč chodníkem a zapomeňte na těsné okolí brány místní polikliniky. Pro kola nejsou zákazy stání ani parkovací zóny, je proto slušné i nutné se nad tím vždy alespoň trochu zamyslet.

Neparkujte raději kolo venku přes celou noc (i rušná místa se nad ránem vyprázdní) a uvědomte si, že nejen zloději, ale i vandalové jsou vašimi nepřáteli.

K čemu zamykat

Ze **stojanů** použijte jen ty dobré, pevně ukotvené (o stojanech např. články z *Nakole Hitparáda stojanů na kola⁸, Jaký stojan a Optimální cyklistický stojan⁹*). Docela dobrá jsou i všemožná **zábradlí**. Jsou pevná a bytelná, nedají se vyndat, vaše kolo nikomu nepřekáží, dobře se k nim zamyká. Nejčastěji ale asi budete zamykat bicykl k **dopravní značce**. Je to pohodlné a praktické — značky jsou všude. Jen dejte pozor na to, aby značka alespoň na pohled dobře v zemi držela. Jestli se kývá, případný zloděj ji snadno vytáhne ze země a zámek je vám rázem k ničemu. V případě nouze se k zamknutí kola hodí i **dveřní mříže, hromosvody, sloupky** — cokoliv, s čím nejde snadno hnout a z čeho nejde váš zámek vytáhnout.



Obrázek 20: Zamknutí rámu i obou kol

Brašny, světla a ostatní

Obecně platí, že **málo hodnotné věci můžete klidně na kole nechat** a nikdo je brát nebude. Někteří lidé běžně nechávají i půl dne někde stát kolo a přitom na něm nechají brašny, v nich svetr, náradíčko, lékárníčku, knížku nebo svačinu. Nebuďte paranooidní.

Nejelegantnější variantou zavazadla je **připínací kabel na nosič**, kterou můžete po zastavení pohodlně odepnout a jít. Můžete ale mít i obyčejné brašny a v nich batoh se svými věcmi nebo třeba tašku v košíku.

Světla si raději berte s sebou, jejich vycvaknutí je otázkou vteřin. Nejlepší jsou samozřejmě přišroubovaná světla městských kol napájená dynamem. Zda měnit **rychloupínáky** za klasické šrouby, je ze všeho nejvíc vaší volbou mezi

8 <http://www.nakole.cz/clanky/116-hitparada-stojanu-na-kola.html>

9 <http://www.nakole.cz/clanky/231-optimalni-cyklisticky-stojan.html>

praktičností a bezpečností. Rozhodně to není nutné, ale měli byste počítat s tím, že pokud máte rychloupínáky, jednou za pár let vám i to sedlo možná někdo odnese.

Pro zloděje neatraktivní?

Je zřejmé, že významný faktor, kterým snížíte pravděpodobnost krádeže svého kola, je jeho vzhled. Levné a ošuntělé kolo neláká zručnější zloděje zdaleka tak, jako bicykl zářící novotou. Rozmyslete se proto, jak chcete kolo využívat. Někdo si koupí krásné elegantní městské kolo a potom se o něj při parkování více stará, jiný si zas pořídí do města starší kolo a nestará se o něj vůbec — má svobodu kdykoliv a kdekoliv ho zamknout a vrátit se pro něj třeba až za několik dní. Můžete si také pořídít kolo růžové¹⁰. Můžete si kolo různě zdobit a personifikovat.

Druhá cesta je pořídít si kolo natolik atypické, že by případný zloděj měl značné potíže s jeho udáním. Lehokola, cruisery, choppers a podobné lahůdky (jejichž majitelé se navíc skoro všichni znají) také nejsou zrovna v popředí zlodějského zájmu.

Zkrátka, čím individuálnější bude vaše kolo vypadat, tím méně důkladně ho budete muset zamýkat.

Registrace kola

Městská policie vede v Praze registr jízdních kol. Každý zájemce může bezplatně své kolo do tohoto registru přihlásit na vybraných služebnách MP¹¹ na základě dokladu o koupi. Příslušný policista na počkání bicykl vyfotí, opíše si výrobní číslo nalézající se obvykle na rámu pod pedály a poznamená si jeho důležité charakteristiky. Vy pak dostanete kopii protokolu a několik samolepek s logem městské policie a textem, že kolo je evidováno v registru.

Bohužel registr je pouze regionální (pražský) a tak smysl celé té věci je asi spíš **preventivní**. A proto až budete dostávat ty samolepky, požádejte si, zda můžete dostat více, protože ty jsou na tom celém asi to nejdůležitější. Pokud jí zloděj na vašem kole hned na viditelném místě spatří, proč by riskoval, když o ulici vedle stojí další tři kola, o kterých policie neví ani ťuk?



Fotografie 18: Na pohled drahé kolo je třeba zamknout pečlivě.

Uvnitř

Na stálých místech jako třeba v práci, ve škole nebo při sportovních zařízeních se možná dá parkovat i někde uvnitř. V boudě na zahradě, ve vedlejší budově nebo u stojanů v chodbě. **Ptejte se**. Různé instituce jako například vysoké školy často i pro cyklisty něco dělají, ale lidé se bojí zeptat a dobrá řešení tak často leží ladem.

Ptejte se i v knihovně, v kavárně, na úřadě, na poště, v kině. „Dobrý den, přijel jsem na kole, ale nemám si ho tu kam odložit. Neporadili byste mi něco prosím?“. Neděláte to jen pro sebe — soustavný zájem o parkování kol může vést instituci k tomu, že podmínky pro návštěvníky na kolech časem vylepší.

Parkovací sedmero Michala Křivohlávka

Motto: Spolehlivost parkování kola na ulici je vždy rovníci mezi jeho prodejní cenou na jedné straně a obtížností na ukradení na druhé straně. V praxi to znamená, chcete-li mít větší jistotu, snižte prodejnost kola a zvýšte obtížnost krádeže. Zde je 7 bodů jak:

1) Jezdíte-li na dobrém kole, ať je co nejvíc výjimečné, odlišující se od stejných ostatních (samolepky, vlastní zbarvení či úpravy).

2) Parkujte na nejlidnatějších, nejviditelnějších místech nebo místech s intenzivním celodenním provozem (na křižovatkách, náměstích, stanicích veřejné dopravy, před policejními služebnami apod.)

3) Používejte těžce překonatelný zámek (typ “U”) od kvalitního výrobce (cena cca 600 - 2000Kč). Kvalitní “U” zámek nejde překonat pilou na železo ani většinou pákových kleští. Zprávy o zlodějích, kteří

¹⁰ [Http://www.ruzovekolo.cz](http://www.ruzovekolo.cz)

¹¹ <http://www.mppraha.cz/evidence-kol/sluzebny-evidence-kol.htm>

rozklepávají zámky zmražené tekutým dusíkem se v Čechách dosud nepotvrdily.

4) Přivazujte k pevným překážkám (např. klasické červenobílé zábradlí). Pozor na dopravní značky, jsou vysunovatelné (i když pro krátkodobé parkování při troše štěstí dostačující).

5) Přivazujte prostrčením podkovy přes vidlici zadního kola: i kdyby se zloději podařilo překonat překážku, ke které jste upoutali, na kole neodjede. (Druhý důvod: neukradou vám zadní kolo).

6) Zvažte, zda na kole nechávat věci, které jdou snadno odmontovat. Poříd'te si klasický šroub na sedlovku a klidně i osy kol. Rychloupínáky fungují i pro zloděje. Vždy sundávejte blikačky.

7) Necháváte-li kolo stát přes noc, parkujte na místech s celonočním provozem a kamerovým systémem (většina velkých křižovatek v Praze). Kolo umístěte od překážky (ideálně zábradlí) směrem do vozovky. Vandalové vám ho nebudou z chodníku demolovat.

Hodně štěstí! Pamatujte že, ke svobodě na jízdním kole patří i svoboda se kola v potřebný okamžik zbavit :-)

Komentář pana Pivíka:

1) Ideální je nechat si kolo hlídat. Kolo píchnu na primo před recepci/vrátnici. A pak se slušně zeptám stylem "nevadí to MOJE kolo tamhle?" Dostávám zpravidla pozitivní ohlas a hlavně získávám člověka, který ví ze to kolo je MOJE a nemá se kolem něj nikdo ochomítat.

2) Garáže obchodních center. Zpravidla si nárokuji vpuštění na hlídané parkoviště pro zákazníky. Sice je to občas training asertivity, ale kolo pak stojí primo pod dozorem ochranky.

3) Nevěřte kamerám - druhdy jsem si myslel, že kolo pod objektivem kamery je v pohodě. Krutý omyl. Mnoho kamer je slepých, nebo se zapínají občas, nebo se záznam neukládá, nebo.... Prostě jsem třikrát potřeboval najít viníka (jednou kolo fuč, dvakrát auto). Ani jednou jsme s ochotnou obsluhou kamerového systému příslušné budovy nic nenašli ;-(

Závěr

Zopakujme závěrem opět hlavní tezi této kapitoly: Budeme-li respektovat několik hlavních zásad bezpečnosti, není žádný problém kolo kdekoliv ve městě i na delší dobu odstavit. Na kole můžete jet do kavárny, do kina i do samoobsluhy. Je k tomu potřeba dobrý zámek typu „podkova“ a kolo jím zamknout přes rám k něčemu pevnému na nějakém pokud možno rušnějším místě.

6.

S kolem veřejnou dopravou

Jízda na kole ve městě přináší pestré zážitky, zvláště pokud svou trasu různě obměňujete. Ještě zajímavější je ale kombinovat různé způsoby dopravy. Metro vám pomůže dostat se s kolem i do té části města, která by pro vás jinak byla příliš daleko. Tramvaj se můžete svézt do kopce, když už večer nemáte náladu jej šlapat. A když zrovna nespěcháte, jed'te domů třeba lodí. Naopak do autobusu či do lanovky bicykl nesmí.

Metrem

Minimum z tarifu:

1. Kolo se ve veřejné dopravě (kromě vlaku) přepravuje zdarma.

2. Přestupní jízdenka platí 75-90 minut, je za 26,- a lze ji zakoupit také pomocí SMS¹².

3. Pro krátké cesty (metro do 5 stanic, tramvaj do 20 minut) je nejvýhodnější nepřestupní jízdenka za 18,-

12 <http://www.dpp.cz/sms-jizdenka/>

Kola je možno přepravovat zdarma na všech linkách metra a to vždy nejvíce dvě kola na poslední plošině každého vagonu. Buďte při přepravě kola ohleduplní vůči ostatním cestujícím, zvláště pokud je metro právě plnější. Samozřejmě musí být, že prostor kdykoliv vyklidíte kočárkům nebo lidem na vozíku, a to i v případě, že byste měli čekat na další spoj. Během jízdy je kolo třeba držet tak, aby se nehoupalo, nepopojíždělo a ani v případě prudkého zabrzdění nezpůsobilo vážné následky. Buď jej vhodně opřete kolmo ke směru jízdy o zadní stěnu posledního vozu nebo v ostatních vozech jej umístíte do výklenku posledních pravých dveří (ve směru jízdy).

Na první pohled se může zdát problematická přístupnost metra ukrytého desítky metrů hluboko, za eskalátory a pevnými schodišti, které ne každý rád vynáší. Není to tak zlé. Existují povrchové stanice a z mnoha ostatních vede eskalátor až na úroveň ulice. Jak jsou na tom stanice, které vás zajímají, poradí přehled cyklistické přístupnosti stanic na adrese http://prahounakole.cz/mapa_klobouk/metro.php.

Náš tip:

Pokud je to možné, vmáčkněte se s kolem k protější dveřím, než které se otevírají ve stanicích - tak zaberete nejméně místa hlavně na plošinách, které nejsou na konci vlaku. Dejte si ale pozor na trase C, kde musíte uvolnit průchod ve stanicích Hlavní nádraží a Vyšehrad (na okrajových stanicích Strážkov, Rajská zahrada a Černý Most to není takový problém). Na plošinách v posledním voze vlaku je pravděpodobně nejlépe kolo umístit k zadní stěně vozu s předním kolem zaklesnutým za neotvírající se dveře, když přistoupí další cyklista můžete kola opřít o sebe a ušetřit tak spoustu prostoru.



Fotografie 19: Nejlepší místo pro kolo v metru je poslední plošina. Na první byste museli nechat průchozí dveře. (foto jv)

Do výtahů se s kolem bohužel nesmí (což se snad v některých stanicích brzy změní), ale tam, kde je eskalátor se nemusíte ničeho obávat. K jízdě s kolem na eskalátoru není třeba žádné fyzické úsilí. Stačí s ním na jezdící schody normálně najet drážice ho oběma rukama za řídítka, ihned po nastoupení stisknout obě brzdy a po dobu jízdy je držet. Když jedete dolů, stoupněte si blíž k řídítkům, a naopak cestou nahoru zase dál, kolo se nakloní patřičným směrem. Zabrzděné kolo neujíždí. Jen dávejte pozor, aby se vám nepřevrátilo do strany (nebo nepřeklopilo, máte-li těžké brašny či atypické kolo). Nedoporučujeme bicykl před nástupem stavět na zadní kolo a podobně. Pokud jde o zdvižné plošiny na schodištích, tak o jejich použití se raději nepokoušejte.

Tramvají

Projekt přepravy kol v tramvajích má sloužit jako jakýsi „cyklovýtah“. Jezdíte ráno do práce z kopce, ale večer, když už je třeba i tma, vás nebaví šlapat v dlouhém stoupání po rušné silnici? Chodíte si o víkendu zajezdit na cyklostezku třeba podél vody, ale nevíte jak domů? Právě pro takové situace je přeprava v bicyklů v tramvajích určena.

Kolo lze přepravovat zdarma v tramvajích ve všední den mezi 19:00 a 5:00 a o víkendech a státních svátcích po celý den v následujících úsecích (vždy v uvedeném směru). Mimo tyto časy a úseky nesmíte zatím s kolem do tramvaje nastoupit.

- Dejvická – Divoká Šárka,
- Nádraží Holešovice – Trojská – Sídliště Ďáblice / Vozovna Kobylisy,
- Nádraží Modřany – Sídliště Modřany,
- Palmovka – Bulovka – Sídliště Ďáblice / Vozovna Kobylisy,
- Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov
- Palmovka – Ohrada (pouze spoje pokračující směrem na Spojovací)

Dle předpisů byste měli využívat plošiny pro kočárky a invalidní vozíky, na nichž je ve všech typech tramvají dostatek místa a jsou snadněji přístupné. Teoreticky nesmíte využívat garantovaných nízkopodlažních spojů (aby byl zaručen prostor pro kočárky a invalidy), prakticky vám však řidič jejich využití většinou dovolí — je to jednodušší a pohodlnější. Spíše než takovými umělými pravidly se řiďte základy slušnosti a ohleduplnosti.

Při příjezdu tramvaje na řidiče zamávejte a podívejte se jak reaguje. Když vás ve vzácných případech odmítne, nezlobte se, asi má nějaký důvod. Ještě než vejдете do dveří, si vyhlédněte vůz a místo, kde budete nejméně překážet ostatním cestujícím a kde s kolem pohodlně nastoupíte. V každém případě buďte připraveni uvolnit místo kočárku, nebo invalidnímu vozíku a neotálejte s tím (místo je určitě i jinde, tudíž VY si ho najdete). Vystupujete-li jinde než na konečné, dejte řidiči opět znamení. Čím ohleduplnější budete tím tolerantnější budou i řidiči k vám, a tím lépe se v budoucnu bude prosazovat rozšíření přepravy kol v pražské veřejné dopravě. Po dobu samotné přepravy kolo bezpečně

opřete a zajistěte proti pohybu. Může také pomoci držet za jízdy brzdu.

Přeprava kol v tramvajích je zatím poměrně nová věc a lze očekávat, že se významně rozšíří se zaváděním nových nízkopodlažních vozů 15T, které by snad měly být vybaveny speciálním pro to určeným víceúčelovým prostorem. Máte-li vlastní zkušenost, jistě v této fázi pomůže, když ji napíšete Dopravnímu podniku pomocí formuláře na adrese <http://www.dpp.cz/kontakty/ostatni/>.

Přívozem

V Praze na Vltavě funguje v současnosti v rámci městské hromadné dopravy 5 přívozů a všechny přepravují bezplatně i jízdní kola. Přivozy v okrajových částech Prahy můžou výrazně zkrátit vaši trasu mezi oběma břehy tam, kde není most. Přivozy v centru jsou zase zajímavým zpestřením každé trasy.

Přivozy obsluhují tyto trasy (odkazy obsahují mapky):

- P1 Sedlec — Zámky
- P2 V Podbabě — Podhoří
- P3 Lihovar — Dvorce-Žluté lázně
- P4 Dětský ostrov — Žofín — Střelecký ostrov — Národní divadlo
- P5 Císařská louka — Výtoň — Botel Admirál — Jiráskovo náměstí

Linky P1 a P2 fungují celoročně, linky P3, P4 a P5 pak od dubna do října. Platí na nich tarif PID, tedy je můžete využívat na běžnou „tramvajenku“ nebo obyčejný přestupní lístek. Více o pražských přívozech, včetně jízdních řádů se dozvíte na <http://PrazskePrivozy.cz>.



Fotografie 20: Pražské přivozy umožňují přepravit kolo zdarma (zdroj wiki.cz)

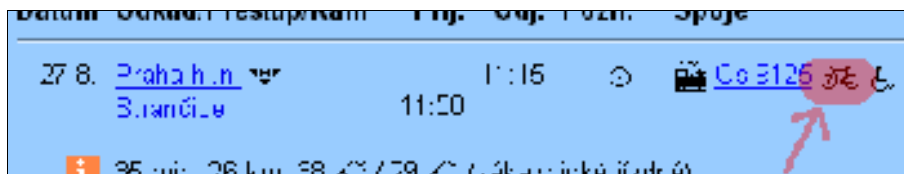
Vlakem

Z okrajových částí Prahy (Radotín, Kolovraty, Klánovice) nebo z jejího okolí je to do centra nejjednodušší vlakem. Přeprava jízdního kola vlakem stojí 25 korun za každý vlak (nebo lze za 50,- pořídit jednodenní jízdenku pro kolo) a řídí se předpisy Českých drah:

Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla je povolena ve všech vlacích osobní dopravy ve vozech označených symbolem kola. Vlaky s rozšířenou kapacitou pro přepravu jízdních kol jako spoluzavazadla jsou v jízdním řádu v hlavičce vlaku označeny stejným symbolem (ditto v IDOSu). Dále je tato přeprava povolena v osobních a spěšných vlacích v neoznačených vozech pouze na prvním a posledním představku soupravy, kde mohou být umístěna vždy nejvýše dvě jízdní kola. Jako spoluzavazadlo nelze přepravit tandemové a vícemístné kolo.

Rozšířená přeprava jízdních kol existuje prakticky na všech hlavních tratích v okolí Prahy — všude, kde jezdí klasické „panfáky“. Tedy ve směrech na Kolín, Benešov, Beroun, Kralupy a Lysou nad Labem.

Ve všech osobních vlacích na území Prahy platí klasická „tramvajenka“. S výjimkou tratí Smíchov - Zličín a Smíchov - Řeporyje platí všude i jízdenky za 26,- (papírové). Pokud jedete na papírovou jízdenku, nezapomeňte si ji cvaknout. Označovače jsou na peronech nebo v podchodech k nim vedoucím. Jízdenku na kolo koupíte ve vlaku u průvodčího, takže vlastně vůbec nemusíte k pokladně.



Obrázek 21: Značení zjednodušené přepravy kol v centrálním vyhledávací spojení IDOS

Ve zjednodušené přepravě můžete kolo umístit na kteroukoliv plošinu. Jestli jezdíte na výlety za Prahu, tak určitě nemáte problém. A i na malých plošinách „žabotlamů“ se dá kolo zachytit zámkem tak, aby nepřekáželo a nemuseli jste ho celou cestu držet — viz obrázek.

Zaparkovat a jet

Někdy je nejlepší kolo nevozít s sebou, ale použít jej k dopravě na vhodnou zastávku veřejné dopravy (typicky na metro nebo vlak) a tam jej nechat. O parkování kola na ulici jsme již [psali](#) dříve. Další možnosti v návaznosti na veřejnou dopravu jsou některá parkoviště P+R, která provozují i hlídaná parkoviště kol (více informací [zde](#)) a úschovny zavazadel na nádražích. Na Hlavním nádraží bohužel žádná úschovna zavazadel není a ze skandálních důvodů se s ní ani nepočítá, kolo by ale mělo být možné uschovat na nedalekém Masarykově nádraží.

Parkoviště B+R:

- Běchovice (nádraží)
- Černý Most
- Rajská Zahrada
- Nové Butovice
- Zličín
- Letňany
- Ládví
- Nádraží Holešovice
- Opatov
- Depo Hostivař
- Skalka
- Radotín (nádraží)



Fotografie 21: Přivázání kola v pantografu, aby nezabíralo místo. Sednout si můžete nad schody. (foto vf)

Závěr

Shrňme ještě jednou to důležité, co platí pro přepravu kola v prostředcích veřejné dopravy:

- S kolem se chováme maximálně ohleduplně.
- V metru můžeme na poslední plošinu každého vagonu — jen pozor, aby tam kol nebylo moc.
- Eskalátory nejsou překážkou, pokud své kolo chytíme za řídítka a stiskneme obě brzdy.
- Večer a o víkendech nám mohou posloužit tramvajové výtahy.
- Přívozy jsou na lítačku nebo na obyčejný lístek.
- Do vlaku se s kolem vejdete skoro vždycky — lístek koupíte u průvodčího.
- Někdy vyplatí kolo do dopravních prostředků nebrat a prostě ho zamknout venku.

Další odkazy

Ropid: Cyklisté v PID : http://www.ropid.cz/prakticke-informace/cestujeme/Cykliste-v-PID_s191x364.html

Když se kolo veze v PID... : <http://doprava.praha-mesto.cz/default.aspx?id=76186&ido=7693&sh=-1171133736%3Cbr%20/%3E>

7.

Zlepšujeme techniku a efektivitu

Být v silnějším městském provozu *efektivní* není docela snadná věc. Zatímco v minulých článcích jsme se soustředovali hlavně na to, **co** a **proč** mezi auty dělat, dnes se zmíníme o tom, **jak** ovládnout kolo tak, abychom to dělat mohli. Některé předvedené manévry (třeba vyskakování obrubníků) jen zvýší plynulost a pohodlí naší jízdy. Znalost krizových dovedností (jako je bleskové uhnutí nebo nouzové zastavení) nám ale pomůže zvládat nečekané situace a předejít případným kolizím.

Nejdřív je trénink

Většinu těchto figlů je potřeba nejdřív nacvičit. Samozřejmě, nemusíte navštěvovat závodní polygony, trénovat nějaký trik lze prakticky kdykoliv jedete nějakým klidným místem. Tak na zabetonovaném obrubníku můžete zkoušet rovnou jízdu s ukazováním a ohlídáním, retardéry v opuštěných uličkách vás vedou k nácviku skoků, a pohozené noviny k tréninku rychlého vyhnutí. Jen několik triků je potřeba nacvičovat účelově - u většiny časem zjistíte, že je prostě



Fotografie 22: Messengeri mají efektivní jízdu v popisu práce (foto vf),

umíte.

Základní dovednosti

„Mateřská škola“ typu ukazování, zastavování a rozjíždění trochu zavání banalitou. Přesto uvedeme několik tipů, jak i tyto v základní dovednosti přivést k maximální efektivitě.

Ukazování směru rukou

Jízda s jednou rukou na řídítkách a druhou ukazující směr je naprostý základ, který jistě ovládáte. Pokud ale chcete být *opravdu předvídatelní*, budete muset ukazovat často a dlouho — ve chvílích, kdy je to zapotřebí, bez ohledu na ztížené podmínky. Komplikací (od nejjednodušší po nejtěžší) může nastat několik:

- **Brzdění.** Při řízení jednou rukou je brzdění méně efektivní a kolo má tendenci zatáčet. Naučte se brzdit každou brzdou zvlášť a tak, aniž byste měnili směr jízdy.
- **Ohlížení se při odbočování vlevo.** Jediné, co je potřeba zvládnout, je udržování přímého směru. Pokud to nedokážete, zkuste trénovat jízdu na rovné čáře.
- **Přeřazování:** vyzkoušejte si podřazování pomocí změny tácu pro případ, že musíte ukazovat vpravo. Ověřte si, které kombinace převodů tak můžete měnit.
- **Silové šlapání do kopce.** Při odbočování vlevo v prudkém stoupání může být obtížné udržet dostatečnou rychlost nebo dokonce zrychlovat, pokud současně ukazujete a ohlížíte se. Pokud místem projíždíte častěji, najděte si optimální převod, který vaší rychlost maximalizuje.

Zastavování, sesedání a rychlé rozjezdy

Naučte se zastavovat právě na hranici křižovatky. Při zastavení můžete s výhodou využít zvýšený obrubník, na který se postavíte pohodlněji, než na ulici. Někdy se dá využít zábradlí nebo sloupek k tomu, abyste se o něj opřeli a nemuseli vůbec sundávat nohu z pedálů. U světelných signálů na vyzvání (přejezdů a přechodů) lze dojet ke sloupku, zmáčknout tlačítko a touž rukou se o sloupek rychle opřít, aniž byste museli dát nohu na zem.

Na světelné křižovatce se často snažíme dostat se před stojící auta a vyjet jako první. Pro takový rychlý rozjezd je třeba mít mírně podřazeno. Nejvhodnější je ne úplně lehký převod - takový, abyste se ještě dokázali rychle rozjet a současně mohli při průjezdu křižovatkou plynule zrychlovat bez vícenásobného řazení. Výhodou jsou také obě nohy v pedálech (a tedy výše zmíněné opření se o sloup).

Dvojití vidění

Při rychlé jízdě městem se soustředíme na situaci na dohled před námi: Vyhodnocujeme potenciální rizika - křižovatky, vjezdy na ulici, přechody, volíme trasu, rozhodujeme se, jak budeme řešit dopravní situaci. Současně ale sledujeme prostor těsně před drahou předního kola, abychom se mohli vyhnout nerovnostem na silnici. Obě tyto zóny musíme mít permanentně pod kontrolou; princip se nazývá “dvojití vidění” (double vision). Kromě toho se za určitých okolností (před odbočováním, změnou pruhu) ohlížíme.

Nouzové manévry

Nacvičením následujících manévru se nestanete rychlejšími — ale budete schopni vyřešit problematické situace, které mohou nastat, ať se snažíte sebevíc. Dobře nacvičený a prakticky reflexivně provedený únikový manévr dělá v krizovém okamžiku rozdíl mezi nebezpečnou situací a srážkou.

Efektivní brzdění

Zabrzdnutí v situaci, kdy před vás nečekaně vlétne auto a už opravdu není kam uhnout, musí být brutální. Běžný způsob využívá obou brzd. Napnutím rukou přesunete váhu dozadu a dolů a opřete se do řídítek; současně pořádně vezmete za obě brzdy. Pokud se zadní kolo dostane do smyku, povolíte.

Pokročilejší metoda, která ale vyžaduje trochu tréninku, využívá pouze přední brzdy. Nejúčinněji brzdíte, když se zadní kolo už takřka zvedá ze silnice (taky ho v tu chvíli ani nemusíte brzdit). Zde musíte být skutečně pořádně zapření rukama — tím eliminujete riziko přeletu přes řídítka. Budete překvapeni, nakolik si můžete dovolit brzdit, aniž byste se předním kolem dostali do smyku.

Tip z návodu *Bicycling street smarts*¹³:

13 <http://www.bikexpert.com/streetsmarts/usa/chapter6a.htm>

Rychlého a bezpečného zastavení docílíte, když stisknete přední brzdu třikrát silněji než zadní. Pokud se zadní kolo dostane do smyku, zmírněte stisk na přední brzdě.

Ovšem za mokra jsou možnosti účinně brzdít výrazně sniženy. Zvlášť namoklé kočičí hlavy a mokré tramvajové koleje znemožňují efektivně brzdít i prudce měnit směr. Nemluvě o náledí či sněhu, který z kola při zabrzdění dělá neřiditelné sáně. Za ztížených podmínek se proto pokorně vracíme k brzdění zadním kolem, jehož smyk můžeme ještě korigovat. Zkuste brzdít na různých kluzkých površích, abyste je dostali takřka „do ruky“

Když zatáčíte, musíte si vybrat - buďto se bleskově vyhnete (viz dál), nebo zastavíte — nemůžete udělat obojí najednou.

V některých případech, když je kolize neodvratná, se vyplatí z kola prostě spadnout — nebo spíš skočit — směrem od hrozícího rizika.

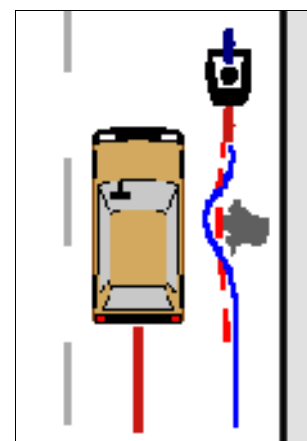
(podrobný článek s popisem techniky brzdění najdete na adrese <http://is.muni.cz/elportal/estud/fsp/js07/turistika/ch09s01.html#d0e3487>.)

Klička při rovné jízdě

Jedete si vcelku pohodlně po úzké vedlejší ulici, na které vás auta sice dost těsně (jak je v Česku zvykem), ale vcelku bezpečně předjíždějí. Za sebou zaslechnete další - a přímo ve vaší dráze uvidíte kanál s podélnou mřížkou - právě ten typ, na který byste najeli jen velmi neradi. Nemůžete ho objet zleva, ani zprava. Co teď?

Trik spočívá v zakličkování bicyklem, zatímco vaše tělo udržuje stále přímý směr. Jakmile dojedete ke kanálu, strhněte kolo doleva, pak doprava, abyste se srovnali — a pokračujete. Přední kolo překážku objede, zadní ho (poněkud mírněji) následuje. Bicykl se pod vámi jen zavlní — a vy jste přeletěli přímo nad překážkou.

Technika vyžaduje trénink - zkoušejte si to na klidné silnici nad imaginárními kanály a balvany.



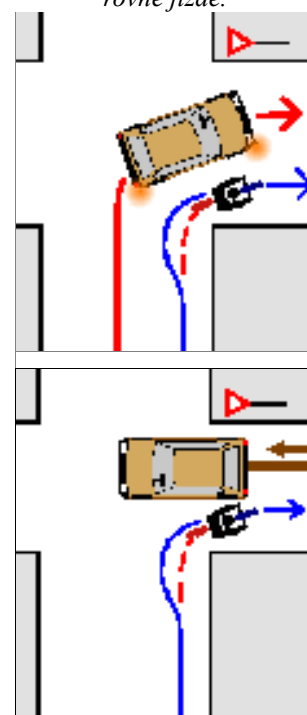
Obrázek 22: Klička při rovné jízdě.

Okamžité zabočení

Nouzový úhybný manévr se hodí, když vás auto “zahákne” zleva, nebo vám vystrčí čumák z vedlejší a znemožní jakoukoliv jinou možnost úniku než okamžité zabočení vpravo.

Trik spočívá v tom, že před odbočením vpravo nejprve zatočíte mírně vlevo, aniž byste se tam nakláněli (poněkud nelogicky právě směrem k autu, kterému se chcete vyhnout). Tím si ale vytváříte jedinou možnost úhybu: okamžitě nakloníte kolo a současně získáváte větší poloměr zatáčení, který ve své rychlosti zoufale potřebujete. Odbočíte výrazně ostřeji, než by se dalo čekat; a pokud to nestihnete, dojde ke kolizi alespoň v menší rychlosti a ne čelně.

Trik je třeba si nacvičit, pokud možno na prázdném parkovišti a nejdřív v malé rychlosti. Až se ho naučíte, vyzkoušejte, jak prudce si můžete dovolit odbočit při své běžné cestovní rychlosti.



Obrázek 23: Dvě situace vyžadující okamžité zabočení

Fígle zefektivňující jízdu

Plynulá jízda bez velkých změn rychlosti — to je základ efektivního pohybu po městě. Zastavení je závažné narušení plynulosti jízdy, stejně jako zpomalení do kroku. Pokud chceme být efektivní, musíme jezdit plynule — a na některých překážkách se nezdržovat. Samozřejmě, musíme jezdit *bezpečně*. Rozhodně tedy není vhodné nezpomalovat třeba při míjení chodců nebo vjíždění na přechod.

Překonávání retardér a obrubníků

Retardéry dokážou jízdu pěkně znepríjemnit. Jistě, část retardérů lze objet při kraji vozovky, v mezeře u chodníku. Ale ty, které „těsní“ je třeba přeskočit. U dlouhých (betonových) retardérů většinou stačí se v pravý okamžik zvednout v pedálech a kolo se po mírném oblouku zvedne samo. Nepříjemnější jsou úzké a vysoké (obvykle černožluté) plastové prahy. Zde už musíme doopravdy skákat.

Při skoku si musíme dát pozor na udržení přímého směru. Natočíme pedály vodorovně a nazdvihneme se. Pokud

nemáme nohy upevněné v pedálech klipsnami nebo nášlapy, fixujeme se tím, že stehny stiskneme přední část sedla. Těsně před překážkou zatáhneme za řídítka a nadzvedneme přední kolo. Jakmile je přední kolo nad překážkou, přeneseme pokrčením rukou váhu víc dopředu a lehce se v pedálech odrazíme — tím odlehčíme zadní kolo, které pak snáz vyjede nahoru. Čím jste rychlejší, tím kratší je interval mezi oběma úkony. V plném tempu zvedáte přední i zadní kolo prakticky současně. Pro začátek je tedy dobré cvičit si skákání v menších rychlostech.

Samozřejmě, v nášlapech je to jednodušší, ale i bez nich se dá zadnímu kolu pomoci předkloněním a nadlehčením. Jen si dejte pozor, abyste neztratili kontakt se sedlem, které musíte stále držet nohama. Jinak sice poletíte, ale jinam než bicykl. Zadnímu kolu zatíženému brašnami se chce nahoru také o poznání hůř. V takovém případě musíte zadek kola v podstatě „vytahovat za sedlo“.

Když získáte zkušenost s retardéry, můžete se pustit do obrubníků. Vždycky hledejte místo, kde je obrubník nejnižší a najíždějte na něj pokud možno kolmo. I na vyšší obrubník vyskočíte, pokud pojedete dostatečně pomalu: Přední kolo vysadíte nahoru a zadní si po odlehčení vyskočí na obrubu samo.

Jízda v tramvajových kolejích

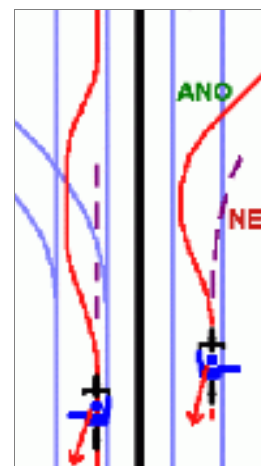
Mezi tramvajovými kolejemi bývá často lepší terén (betonové panely namísto dlažby), leckdy se tak také vyhnete nebezpečné dveřní zóně. Je tu ale riziko podklouznutí na ocelových pásech, zvláště, pokud jsou koleje mokré. Kolejnice proto musíte přejíždět současně *co nejvíce kolmo a přímo*.

Ovšem, že nejvíc pomůže snížení rychlosti skoro do kroku, ostré zabočení a vyrovnání směru — ale to není efektivní. Na rychlé přejíždění kolejí našťastí funguje jednoduchý psychologický trik: chovat se, jako by místo kolejnic byly, řekněme, deset centimetrů široké příkopy.

Obrázek ukazuje, jak se chovat mezi kolejnicemi na výhybce a jak z kolejí vyjet, aniž byste si rozmlátili kokos. Nemusíte se namáhat křížit kolejnice pod úhlem větším než nějakých třicet stupňů. Podstatné je, abyste v okamžiku křížení kolejnice už jeli *přímo*.

A nezapomeňte, že bysme jízdou po tramvajovém pásu neměli omezovat tramvaje. Pokud jde o možnost z kolejí uhnout, jsou na tom ještě výrazně hůř než kolo ;-).

Jízda v tramvajových kolejích jako efektivní způsob, jak se pohybovat v centru, je umění samo o sobě. Proto mu věnujeme jednu z dalších kapitol.



Jízda v tramvajových kolejích

Dávkujeme tempo

Také jste si všimli, že v úseku se silnějším provozem, než jste zvyklí, do toho podvědomě víc šlapete, abyste to už měli za sebou? V zásadě je to správné: V provozu bývá často nejsnazší jet s auty — a na to musíte být skoro stejně rychlí jako auta. Pokud vaše trasa střídá klidné a frekventované úseky, můžete se na to soustředit: Klidný úsek si úmyslně pomalu vychutnáte, naberete dech a síly, a po hlavní třídě to pak rozpálíte rychlostí, která řidičům znemožní vás předjet.

Shrnutí

V této kapitole jsme si řekli něco o ukazování směru v obtížnějších podmínkách a teoreticky probrali základní únikové manévry:

- Nouzové brzdění
- Kličku v přímé jízdě
- Okamžité zabočení
- Skok přes překážku

Dále jsme se trochu věnovali jízdě v tramvajových kolejích a jako bonus jsme si dali jízdu bez rukou.

Tak hurá do ulic — a nezapomeňte: mistra dělá teprve trénink!

8. Používáme cyklopruhy

Budování cyklistických pruhů v Praze je teprve v začátcích. První zprovozněné úseky vyvolaly poměrně rozporuplné reakce, zejména pro svojí přetržitost. Proto věnujeme kapitolu tomu, jak v současné situaci po pruzích jezdit.

Kapitola vychází jednak z názoru projektanta, jednak z dosavadní praktické zkušenosti s cyklopruhy, především s těmi na Vršovické ulici.

Základní představa o způsobu jízdy po cyklopruzích je následující: v místech, kde pruhy (zatím) nejsou, jet nikoliv po chodníku, ale společně s (trochu zklidněnými) auty.

Cyklopruh nefunguje jako cyklostezka

Cyklopruhy jsou navrhovány ke stejnému použití, jako třeba vyhrazené pruhy pro autobusy. Cyklista se zde pohybuje mezi auty a podle pravidel silničního provozu. Vjíždí do pruhu, kde má prostor pro sebe, vyjíždí z něj a v místech, kde je to vhodné, se zapojuje do provozu. Na cyklopruhu nepotkáte příliš často chodce, bruslaře, pejskaře, existují zde ovšem jiná rizika.

Cyklopruh tedy funguje jinak, cyklista od něj musí očekávat něco jiného než od cyklostezky a chovat se na něm jinak než na cyklostezce.

Za tento jiný režim je ale cyklista odměněn: *průjezd po cyklopruhu je výrazně plynulejší a rychlejší než po možných paralelních cyklostezkách*. Jistěže je to řešení spíše pro cyklisty, kteří se umějí v provozu pohybovat, ale tuhle dovednost získá časem devětadvadesát procent městských cyklistů tak jako tak.

Nic pro děti

Cyklopruh není vhodný pro samostatnou jízdu dětí. Ty pojedou vedlejšími ulicemi a po chodníku (dle zákona směřjí, viz dále). Tam, kde nějaká je, pojedou po souběžné cyklostezce. Cyklopruh je určený pro jiné cyklisty, než pro děti bez zkušeností se samostatnou jízdou v provozu. Ale všechno záleží na zkušenostech a věku. Kdo své děti na provoz učí, ten s nimi cyklopruhy za čas bez potíží zvládne.

Co dělat, když pruh skončí?

V místě, kde pruh končí pokračujte v jízdním pruhu s auty, obvykle je tam dost místa. Dle silničního zákona nesmí být ohroženo vozidlo vyjíždějící z vyhrazeného jízdního pruhu. Není třeba se tolik bát. Před křižovatkami jsou auta navíc obvykle zpomalena světelnými signály.

Cyklopruh často končí v místě, kde začínají řadící pruhy. Zde se zachovejte podle situace. Pokud jsou na křižovatce představená stání a váš směr má červenou, proplujte mezi auty, zařaďte se na červené pole a vyjeďte první. Pokud jsou auta vedle vás v pohybu, najděte si vhodnou mezeru a zařaďte se do středu pruhu.

Jestli máte z aut respekt a bojíte se pokračovat po ulici v úseku, kde pruhy nejsou, zkuste se procvičit v jízdě v provozu. Návod, jak v provozu jezdit, najdete v kapitolách 2 a 3. A pokud chybí delší úsek, nenuťte se mezi auta. Existují pořád ještě souběžné chodníky a vedlejší ulice.

Pokud jedete po cyklopruhu a chcete v křižovatce odbočit vlevo, použijete buď nepřímé odbočení (často pro něj najdete přímo vyznačený prostor), nebo se prostě ohlédnete a do levého pruhu se přesunete s dostatečným předstihem. To, že je na silnici namalovaný cyklopruh, neznamená, že se ho musím bezhlavě držet!



Fotografie 23: Cyklopruh na Vršovické ulici v Praze, s vyznačeným prostorem stáním pro nepřímé odbočení. (foto pc)



Fotografie 24: Pruh prochází plynule skrz křižovatku, cyklostezka by byla přerušena přechodem nebo přejezdem s nutností dávat přednost (foto pc).



Fotografie 25: Konce pruhů (foto pc).

Cyklopruh a dveřní zóna

Tam, kde parkují auta, bývá cyklopruh vedený v jejich těsné blízkosti, tedy zčásti v nebezpečné oblasti dveřní zóny. Šířka cyklopruhu v takových místech bývá trochu větší než minimum (zpravidla 1,5 metru), proto je rozumným řešením jet v levé části vyhrazeného pruhu.

I přesto, že je odstup od parkujících aut v zásadě nedostatečný, cyklistický pruh je bezpečnější, než jeho případná neexistence. Jeho přítomnost naznačuje řidiči předem, že se můžete objevit. Pokud se blížíte k autu, které projevuje aktivitu (svítí, jsou v něm lidé), dejte o sobě vědět zvoněním. Preventivně zvonit byste měli také, když míjíte velká nebo špatně zaparkovaná auta, a nevidíte dobře, co (nebo kdo) je za nimi.

Jak předjíždět pomalejší cyklisty?

Je to prosté. Jste na silnici a vlevo máte na předjíždění celý pruh, stačí počkat, až v něm nic nepojede.

Špatně zaparkovaná auta

Někteří řidiči cyklopruhu ignorují a krátkodobě na nich parkují. Pokud před sebou uvidíme takovou překážku, musíme se s dostatečným předstihem zařadit do levého pruhu. Zde jsme zcela oprávněni zabrat celý pruh a zabránit autům, aby nás ve zúženém profilu předjela. Řidiči, kteří vidí, že se vyhýbáte nezákonně vzniklé překážce, vás pochopí, za vola bude ten, kdo v cyklopruhu parkuje.

Pokud vás takové nebezpečně zaparkované auto vyvede z míry a máte čas, můžete se pokusit jeho řidiče trochu vychovat. Obvykle nebude daleko, takže stačí zajít do obchodu, naproti kterému to auto stojí a slušně, ale hlasitě se zeptat, kdo tam tak nebezpečně parkuje. Veřejné zesměšnění je v tomto případě adekvátní způsob. Počítejte ale s tím, že řidiči ignorující cyklistické pruhy nebudou zrovna submisivní povahy. Pokud se chcete vyhnout osobnímu konfliktu, dejte mu za stěrač ručně psaný vzkaz s textem podle vaší nátury.

Jestliže máte ještě více času, můžete zavolat městskou policii. Třeba budou mít čas a přijedou :-). Rozhodně ale špatně parkující auto zdokumentujte. A pokud auto stojí opravdu hodně nebezpečně, existuje jistý web, který někteří „svobodmilovní“ řidiči nemůžou vystát¹⁴. Stačí poslat fotečku...

Nemá smysl se rozčilovat nad auty parkujícími v začátku vyhrazeného pruhu. V křižovatkách se u nás stávalo, stává a bude stát a pokud vám auto nezúžilo samotný profil pruhu, není takové parkování příliš nebezpečné.

Opatrnost

Při jízdě v cyklopruhu buďme stále pozorní. Řidiči nejsou moc zvyklí na to, že by měl cyklista přednost. Pokud vás ale na pruhu někdo srazí způsobem č. 1, 4, 5 nebo 6 v kapitole 3, je skoro jisté, že bez cyklopruhu by vás sejmul tím spíš.

Skryté benefity cyklopruhů

Cyklopruhy používají také několik zatím nových řešení, kterých si možná na první pohled ani nevšimnete. Možná i to je jejich největším přínosem: že vám usnadní průjezd, aniž byste to vůbec zaregistrovali.

Zejména je šikvné nepřímé odbočení vlevo: Nemusíte se pracně ohlížet v místech, kde vás sedmdesátkou předjíždějí dva proudy aut. Zastavíte, rozhlédnete se a ulici překonáte napříč ve chvíli, kdy nic nejede. Samozřejmě, kdo je zkušenější a nechce, může odbočit přímo: Nikdo mu to nezakazuje.



Fotografie 26: Je patrné, že střed pruhu je více vlevo, než se zdá při jízdě podél parkujících aut (PC)



Fotografie 27: Nepřímé odbočení vlevo pomocí „chlívku“ vpravo od pruhu (pc)



Fotografie 28: Odbočovací pruh, vyhrazený cyklistům rovněž (PC)

14 <http://prestupky.oziveni.cz>

Druhým trikem je odbočovací pruh pro auta spojený s cyklopruhem. Je to „nouzovka“ v místech, kde musí být odbočovací pruh a vyznačení cyklopruhu mezi oba pruhy nebylo povoleno. Cyklista se ovšem nemusí řadit mezi oba proudy aut, ale zůstane ve „svém“, tedy pravém pruhu. Zkušenost praví, že je vhodné zařadit se před křižovatkou do středu tohoto odbočovacího pruhu: Jednak v křižovatce nebudete v kolizi s odbočujícími auty, jednak tím zpomalíte ty střelce, kteří se tímto pruhem pokoušejí neférově předjet ostatní automobily zprava; trocha výchovy k dodržování nové úpravy je zde nutná.

Výhrazený prostor na stopčáře umožňuje cyklistům prokličkovat mezi čekajícími auty (auto, které stojí, vás nemůže přejet) a do křižovatky vjet z nejbezpečnější „pole position“. Pokud odbočujete vlevo, nečekejte na konec cyklopruhu, ale řadte se do patřičného pruhu včas. Patří to mezi umění čitelné a bezpečné jízdy.

Proč cyklopruhy zatím vypadají tak, jak vypadají

Současná podoba cyklopruhů není zrovna nejdokonalejší. Věnujeme tedy jistý prostor tomu, proč současná řešení (Vršovická, Pobřežní a další) vypadají právě takto.

Obvyklou námitkou proti vedení pruhu vlevo od parkujících aut je návrh, umístit cyklopruh do „bezpečnější“ zóny mezi parkujícími auty a chodníkem. Takový přístup (ačkoliv se v zahraničí hojně používá) má i své nedostatky:

Jednak (překvapivě) kvůli dveřní zóně. Řidič je při vystupování vycvičený a většinou se alespoň letmo dozadu podívá. Od spolujezdců to čekat v Praze zatím nemůžete a mohlo by docházet k velkým nepříjemnostem.

Vznikala by nebezpečná místa na křížení každé vedlejší ulice, kdy by odbočující auto za těmi parkujícími do poslední chvíle cyklistu nevidělo. Bohužel snížit počet parkovacích míst kolem křižovatek, aby tyto byly přehlednější, není zatím v Praze pro projektanty cyklostezek prakticky ani politicky průchozí.

V takovém úzkém pruhu bez možnosti vybočit by byl problém s předjížděním, leda po chodníku, s vyskočením na obrubník.

V systému zavedeném v Praze by se takový cyklopruh téměř neudržel, ani v zimě. V hlavním dopravním prostoru se to sfoukne s pruhem pro auta.

Cyklopruh v hlavním prostoru vytváří také nouzový prostor pro průjezd sanitky, případně v nějaké nouzové situaci umožňuje autům naštosovat se do dvou řad vedle sebe. To sice není pro cyklisty žádný benefit, ale řešení tak činí ulici obecně využitelnější.

Šikmo nebo špatně zaparkovaná auta ignorující cyklopruh by nebylo kudy objet. Auto, parkující protizákonně na cyklopruhu vlevo od aut můžete pořád ještě objet zleva. U chodníku byste takovou možnost nemuseli mít.

Problém chybějících pruhů v křižovatkách

Nevyřešený průjezd křižovatkami (zejména těmi velkými, světelnými) je největší slabina v Praze dosud malovaných cyklopruhů. V tomto případě má ale každé vynechání na straně projektanta nějaký racionální důvod. Dnešní realita rozvoje cyklistiky v Praze je taková, že se o každé řešení tvrdě bojuje jak s politiky, tak zodpovědnými úředníky. Hlavním problémem je, že téměř nelze omezovat automobilový provoz či rušit parkovací místa. V kombinaci s technickými normami pak nastávají následující potíže:

Někde se cyklopruh nevejde. Jízdní pruh pro motorová vozidla v místech, kde jezdí autobusy MHD, musí mít šířku 3,25 metru, bez MHD 3,10 m. Užší pruhy jsou jen tam, kde tak vznikly už dřív. Cyklopruh s bezpečnostním odstupem má šířku 1,5 metru. A tohle musí projektant nějak poskládat na asfaltový pás široký třeba 7 metrů. Proto úsek u Bohemky chybí: schází tam 30 cm, které prostě není kde vzít. Převedení na chodník by v tomto případě znamenalo oddělení zelené a tedy zákonitě jen její krátká prohlubnutí; každý cyklista čekající na své bliknutí, zatímco souběžně jedoucí auta mají volno, by byl smutným dokladem zmršené snahy o podporu městské cyklistiky.

Druhý důvod je ten, že se na spoustě míst plánuje v nejbližších letech rekonstrukce. Budou se rozšiřovat tramvajové zastávky (ostrůvek široký 1,6 metru oddělený od ulice dvěma rychlými pruhy je současně nebezpečný i nedůstojný). Kubánské náměstí má přijít na řadu v příštím roce, další zastávky budou následovat. Samozřejmě se můžeme obávat, že se rekonstrukce (jak je v Praze zvykem) zdrží. V současné situaci ale není možné v Praze obhájit statisícová opatření v místech, kde se předpokládá, že se vše bude brzy předělat.

Na světelných křižovatkách se směrovými šipkami neumožňuje přivedení pruhu až ke stopčáře současná legislativa. Silniční zákon říká, že na světelné křižovatce se šipkami pro jednotlivé směry má řidič v případě zelené zaručený bezkolizní průjezd. Když je v pravém pruhu pro auta šipka rovně+doprava a napravo od něj cyklopruh rovně, je to situace, kterou náš silniční zákon nedokáže zatím ošetřit jinak, než povinností zvláštního semaforu pro cyklisty. Bylo by to tedy za cenu méně plynulého průjezdu, což se v řešení tohoto typu nezdá příliš vhodné.

Vedení vyhrazeného pruhu křižovatkou formou „doporučeného“ průjezdu, například sérií piktogramů, naše legislativa opět neumožňuje..

Posledním důvodem je prostě to, že cyklopruh v hlavním dopravním prostoru souvislý být prostě nemusí, přesto může být cyklistům užitečný. Tu se sloučí s pruhem odbočujícím vpravo, křižovatku projedete z představeného prostoru jako první, to všechno vám jízdu usnadní. A až se silniční zákon změní a začne brát cyklisty skutečně vážně, tak se úzká místa dotáhnou víceúčelovým pruhem a průjezd křižovatkou se po pařížském vzoru opiktogramuje.

V mnoha případech se cyklopruhy doplňují do starších projektů, které s nimi nepočítaly, a musejí se vejít do stávajících šířek. To byl případ Štefánikova mostu a v podstatě i Vršovické, která byla provedena a financována Technickou správou komunikací jako údržba. V takových případech nejde pohnout byt' jen s jediným obrubníkem a tak pruh na mnoha místech není.

Za podrobné informace o cyklopruzích a rozhovor děkujeme Tomáši Cachovi.

9.

Po tramvajových kolejkách

Praha má 147 kilometrů tramvajových tratí. V širším centru vedou trati převážně ulicemi s klidnější dopravou a místa před křižovatkami jsou řešena tak, aby se tramvaje příliš nezdržovaly v kolonách. Tramvajový pás má často betonový povrch i tam, kde je všude kolem dlažba. Je tak výhodným dopravním prostorem i pro městského cyklistu a na mnoha místech to dovolují i předpisy. Jsou i ulice, kam smí právě jen tramvaje a kola. Jízda po tramvajovém pásu ale vyžaduje vyšší opatrnost a maximální ohledy vůči tramvajím jako prostředkům veřejné hromadné dopravy, pro které je ten prostor primárně určen.

Dnešní rady a tipy nejsou pro cyklisty, kteří se v pražské džungli teprve začínají pohybovat. Pokud máte respekt z aut, ulicím s tramvajemi (a této kapitole) se raději vyhněte.



Fotografie 29: Cyklistům a tramvajím vjezd povolen (foto pc).

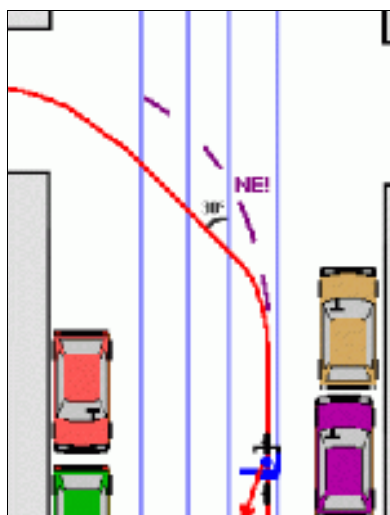
Technika jízdy mezi kolejkami

Už několikrát jsme zmiňovali, že tramvajové koleje je třeba respektovat a zvládat jejich křížení. Koleje jsou velmi kluzké, i za sucha hrozí smyk nebo uvíznutí předního kola v profilu. Proto je přejíždíme rovně a křížíme je pod dostatečným úhlem: čím užší máme pláště, tím spíš si musíme dát na křížení pozor. Silné pláště horských a městských kol nám v tomto směru poskytují výraznou výhodu. Stále ale platí, že při jízdě přes koleje zásadně nezatačíme — zvláště, pokud jsou mokré.

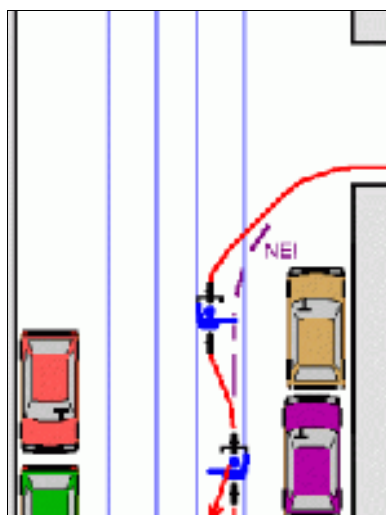
Bezpečný vjezd do kolejí a výjezd při odbočování ukazují přiložené obrázky. Manévry jsou složitější než na hladkém asfaltu. Při odbočování vpravo je třeba vybočit do levé části pásu mezi kolejkami — je třeba sledovat prostor za sebou a v případě bližícího se auta zabránit těsnému předjíždění předběžným ukázáním vlevo.

Když už se vám stane, že musíte přejet kolej pod ostrým úhlem, zabraňte zaseknutí předního kola ve žlábků tím, že jím při přejíždění koleje drobně zakličkujete. Nepracujete ale s tělem: kolo dál jede prakticky přímo. Zadní kolo se pak ve žlábků nekousne automaticky.

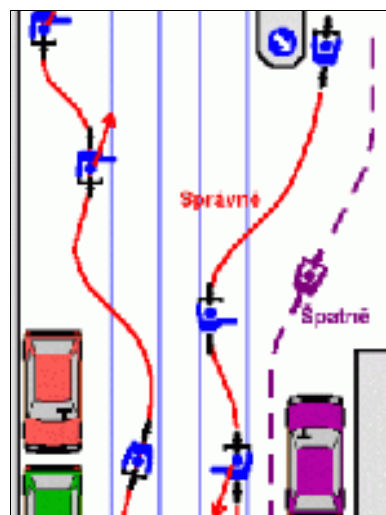
Pokud je ulice dlážděná, mezi kolejkami jsou často panely, po kterých se jede pohodlněji. Občas se mezi nimi ale vyskytne příčný žlábek s ostrými hranami, který může při neopatrné jízdě prorazit přední kolo. Tyhle žlábky se nacházejí na úrovni přestavníků výhybek, někdy jsou kryté plechem nebo jen železnou mříží. Dávejte si na ně pozor!



Obrázek 24: Odbočení z kolejí vlevo.



Obrázek 25: Odbočení z kolejí vpravo.



Obrázek 26: Nájezd do kolejí, výjezd do pruhu.

Po kolejích s auty

Je mnoho ulic, kde jedeme po tramvajovém pásu společně s tramvajemi i auty. Obvykle jsou to kdysi čtyřpruhové ulice, kde zaparkovaná auta vytvořila jakýsi kaňon, který vás spolu s auty do kolejí doslova nažene. V průběhu jízdy se náhodně mění boční odstup zaparkovaných aut, což by vás teoreticky nutilo přejíždět mezi prostorem vpravo od kolejí a mezi kolejnicemi.

Na takových ulicích si vystačíme se zvládnutím vjezdu mezi koleje a trochou asertivity. Podívejte se na obrázek vpravo. Jízda mezi kolejemi (v dráze "C") nás spolehlivě chrání před dveřní zónou — je tak bezpečnější, než prostor vpravo od pravé kolejnice (dráha "A"). Pokud jedeme mezi kolejnicemi, neměli bychom tento prostor zbytečně opouštět: každý takový manévr nás ohrožuje. Proto mimo koleje vyjíždíme jen tehdy, když je pro to závažný důvod, například když se rozhodneme objet ostrůvek zastávky zprava nebo zdržujeme-li za námi jedoucí tramvaj (přepravuje mnoho lidí). Přejíždění mezi středem tramvajového pásu a prostorem vpravo od kolejnic (dráha "B") není pohodlné ani bezpečné. Jízda v úzkém prostoru mezi parkujícími auty a první kolejí je nebezpečná i z toho důvodu, že po kolejích nás kdykoliv může začít předjíždět tramvaj, což nemusí být pro trošku kličkujícího cyklistu bezpečné, zatímco jedeme-li přímo v pásu, tramvaj za námi musí zpomalit a čekat (samozřejmě ji pustíme hned jak to lze).

Tramvajový pás ale opouštíme vždy, pokud existuje vyhrazený pruh a my musíme na křižovatce zastavit. Pak se řadíme stejně jako ostatní auta.

Kdykoliv jedete v tramvajovém pásu v místě, kde jinak normálně nejezdí auta, dávejte velký pozor na chodce, kteří vás tam nečekají a snadno přehlédnou. Speciálně kolem tramvajových zastávek. A úplně nejvíc, pokud jste čekali za tramvají a teď se za ní rozjíždíte. Mnoho lidí, kteří z ní vystoupili teď chtějí přejít, a že by byl za tramvají ještě cyklista je rozhodně nenapadne.

Tramvajové zastávky

Prázdné tramvajové zastávky může být bezpečnější a jednodušší projíždět v kolejovém pásu. Pokud se za námi seřadila auta, je to vhodná příležitost pro to, aby nás zprava předjela. Musíme si pak dát ale pozor, abychom jim na výjezdu ze zastávky dali přednost: v tuto chvíli nemáme podle předpisů na tramvajovém pásu co dělat, a tak se musíme chovat neviditelně.

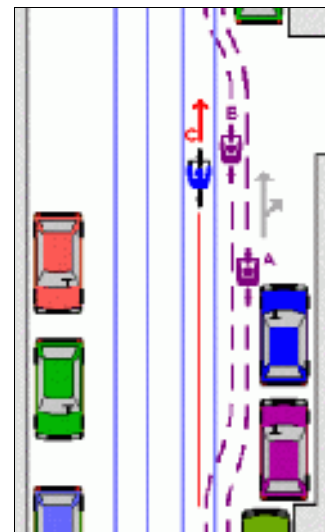
Jízdní pruh podél tramvajového ostrůvku je často dost úzký a neumožňuje tak bezpečné předjíždění. Pokud se rozhodneme jet vpravo od ostrůvku, musíme si dát pozor, aby se auta za námi nepokusila nás v tu chvíli předjet. Obrázek č. 3 v první kapitole naznačuje bezpečný průjezd, který nedá autu šanci vás ohrozit.

Nezapomínejme na pravidlo silničního provozu prohlašující, že souběžně jedoucí tramvaj má vždy přednost, a to i když odbočuje. Nemůžeme se tedy například cpát před tramvaj vyjíždějící ze zastávky.

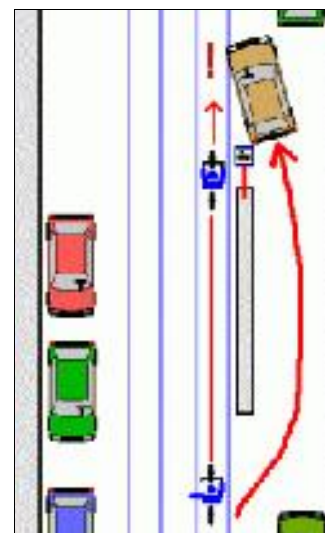
Zastávky tzv. vídeňského typu (bez ostrůvku, s vyvýšeným nástupním prostorem) můžeme projíždět mezi kolejemi vždy, pokud za zastávkou nemáme volný pruh mimo tramvajový pás.

Rozhodně vás nesmí napadnout začít v úzké tramvajové zastávce tramvaj předjíždět zleva. Jednak se může vaše tramvaj kdykoliv rozjet a s předjížděním ve vyhrazeném pásu rozhodně nepočítá, navíc z protisměru může přijet jiná tramvaj, a aby toho nebylo málo ještě další tramvaj může zastavit za tou vaší a znemožnit vám se vrátit. Takový „zámek“ z vás udělá toust, než se nadějete. Za tramvají v zastávce čekejte nebo ji předjedte nějakým způsobem mimo vyhrazený pás.

Tramvajové zastávky skýtají ještě jedno riziko: Chodci dobíhající nebo vystupující z tramvaje příliš často vstupují do vozovky, aniž by se pořádně podívali. Pokud projíždíte kolem zastávky, ve které je právě tramvaj, buďte opatrní. Zvoňte — jednak to ostatní upozorní a druhak je to legrace.



Obrázek 27: Lepší než komihat se vpravo od kolejí, je držet se uprostřed pásu.



Obrázek 28: Základní signály pro tramvaje.

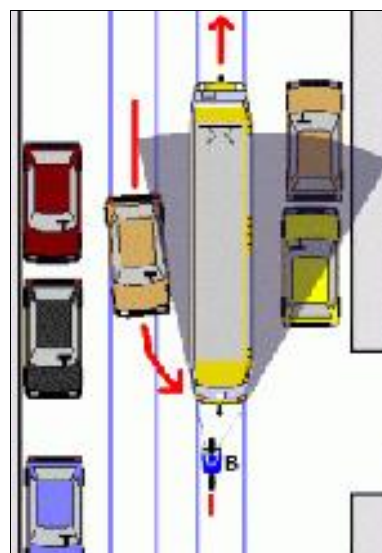
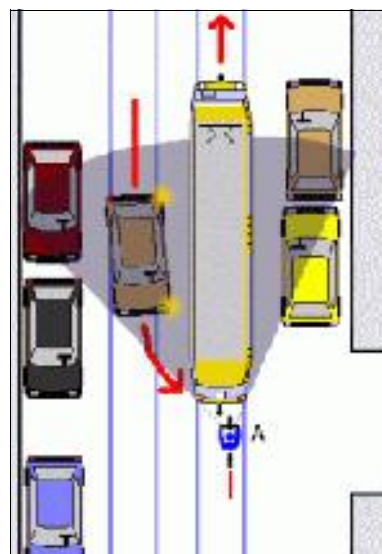
Kam auta nesmějí

Zvládnutím jízdy mezi kolejemi jsme se zbavili tramvajových tratí jako nepřítel. Můžeme ale jít mnohem dál a z tramvajových tratí si vytvořit přítele, který nás provede problematickými místy bezpečněji a rychleji, než kdybychom se pokoušeli o objíždku mezi auty nebo po chodníku. Není málo takových míst: Vodičkova, Palmovka, Jindřišská ulice, Spálená, Masarykovo nádraží, Smetanovo nábřeží, Anděl...

Na některých místech je vjezd pro bicykly povolen, na mnoha místech je však jízda v tramvajovém pásu zakázána a v takovém případě může být velmi riskantní. Nejen proto, že to kdosi napsal na nějaký papír, ale především proto, že vás v tom místě řidiči tramvají nečekají, nepočítají s vámi křižovatky ani řidiči a chodci. V zásadě je to to opravdu jen pro zkušené jezdce a člověk by se k tomu měl nenásilně propracovat.

Jediným trochu jednodušším místem jsou pěší zóny, kde jsou jízdni kola zakázána víceméně omylem.

Dobrou orientací při jízdě po tramvajovém pásu je znalost světelné signalizace pro tramvaje: umožní vám „přečíst“ situaci na křižovatce, ke které se blížíte, a vhodně se podle toho zachovat. Základní signály ukazujeme na obrázku. Existují dva doplňující diodové signály umístěné v černém panelu pod semforem: Červeně svítící „čárky“ pod nimi ukazují v okamžiku stůj, kterým směrem bude příští volno. Na některých křižovatkách jsou navíc oranžové ledky obdobné těm červeným, které fungují jako žlutá pro auta: směr, který dostane volno, bliká.



Obrázek 29: Jízda v závěsu za tramvají: Při pomalé jízdě (A), při rychlé jízdě (B).

Těsně za tramvají

Jízda v těsném závěsu tramvaje je vcelku pohodlný a bezpečný způsob, jak projet a vyhnout se jakékoliv možnosti kolize s auty. Použít se dá hlavně v úseku Lazarská - Václavské náměstí - Masarykovo nádraží, který je jinak ucpaný nebo neprůjezdný. Tento způsob je postavený na filosofii extrémní neviditelnosti: Pokud jste k tramvaji dostatečně blízko, neuvidí vás tramvaják ani míjená auta.

Základní výhodou jízdy v závěsu je, že vám prostě nic nevjede pod kola - tramvaj slouží jako „razicí štít“. Její brzdící schopnosti jsou blízko kolu, takže vám nehrozí ani brutální „zašlajfování“, po kterém byste se nepříjemně zblízka seznámili s jejím zadním nárazníkem. Při troše opatrnosti tak můžete jet předním kolem téměř až na úrovni konce zadního spřáhla. Těsné nalepení na tramvaj je výhodné hlavně při průjezdu křižovatkami, které byste sami neměli šanci překonat: při průjezdu ale musíte být tak blízko za tramvají, abyste s ní pro ostatní „splynuli“ v jedno vozidlo.

Jízda za tramvají bývá plynulejší než poskakování mezi auty, ovšem bývá přerušována zastávkami. Je dobré znát místa, kde tramvaje brzdí (zastávky, přechody, oblouky, výhybky, pomalé jízdy) a vědět, jak je tramvaj dlouhá — tím jste schopni její jízdu do značné míry předvídat a přizpůsobit se jí. Jízdou těsně za tramvají se také vyhýbáte nutnosti vracet se z tramvajového pásu v místech, kde se zaparkovaná auta od kolejí poněkud vzdalují.

Při jízdě těsně za tramvají ovšem existují jistá rizika. Prvním z nich je slepý úhel: to, že vás má ve slepém úhlu řidič tramvaje, není tak hrozné. Horší je, že vy nevidíte auta, která tramvaj míjejí, případně chodce, kteří chtějí hned za tramvají přejít. Při jízdě v poloze „A“ má cyklista velké slepé úhly a není vidět vozidly v protisměru. V pozici „B“ má cyklista pod kontrolou auta z protisměru a současně nechává prostor chodcům, kteří mají ve zvyku vstupovat přímo za tramvaj. Na volnější ulici, kde se tramvaj neplazí krokem, se proto vysuňte vlevo a nechte si pár metrů odstup.

Dalším rizikem je následná tramvaj. Pokud vidíte, že se dvě tramvaje „sjíždějí“ a vy jste mezi nimi, uklid'te se ještě, než přijde zastávka. Tramvaje mohou většinou stanicovat dvě najednou, což byste jim stáním mezi nimi znemožnili — nehleďte na to, že taková pozice má do neviditelnosti hodně daleko. Když už se na takové místo dostanete, uklid'te se za první tramvaj co nejdříve doprava a dopředu tak, aby tramvaje mohly zastavit „spřáhlo na spřáhlo“.

V zastávce si nechte trochu odstup, aby se dobíhající chodci měli kudy protáhnout. Mnozí z nich vnímají jen zavírací dveře: na cyklistu, který jim stojí v cestě, už nemají čas.

Samozřejmostí musí být: tramvajím nikdy nepřekážet v cestě — je to nefér a může to tramvajáky rozladit. Naopak je zdvořilé a skutečně příjemné si občas „vychutnat tu moc“ a tramvaje použít (například na Moráni z centra, kde se dá zablokovat kolona aut a pustit tramvaj od Palackého nám.). Oboustranný respekt těch, kteří to mají ve

městě těžké: to je zde klíč k příjemnějšímu cestování.

Dodatečný tip:

Dvě cyklisticky velmi vhodné trasy stoupají podél tramvajových tratí na okrajová sídliště. Tramvaj může stoupat nejvýš nějakých 8% a tak jsou pro výjezd velmi snesitelné. Jsou to chodník po viaduktu na Barrandov a Trojská ulice — oba máme v naší mapě vyznačené.

Kudy ano a kudy ne

Ne všechny tramvajové tratě v Praze jsou pro cyklistu vhodné. Kde jsou místa, na kterých se můžete na pás odvážit bez obav, a kde byste si to raději neměli „lajsnout“?

Vhodná místa:

- *Tam, kde na koleje musíte spolu s auty: Bělehradská, Nuselská, Korunní, Újezd, Na Slupi....* Takových míst je mnoho.
- *Pěší zóny: Anděl, Palmovka, Vltavská, Náměstí Republiky.* Tam, kde jsou jen tramvaje a chodci, je průjezd poměrně snadný. A v nejhorším se uklidíte na chodník.
- *Zákazy vjezdu, jednosměrky: Sokolovská, Dlážděná, Jindřišská, Vodičkova, Spálená, Lidická, Škrétova, Těšnov.* Tam všude vás tramvajový pás pohodlně provede místy, která byste jinak museli pracně objíždět. Přitom provoz tramvajů (snad s výjimkou Spálené) tam nebývá tak silný, abyste nějak překáželi.

Místa s výhradou:

Tam, kde je tramvajový pás nejlepší ze špatných možností.

- *Křížovnická a Smetanovo nábřeží, Chotkova (dolů), Palackého most od Smíchova, případně další místa:* Zde po pásu objedete kolony stojících aut. Bývá to ale náročné. Občas po pásu předjíždějí i auta. Na konci úseku se obvykle nemáte jak zařadit zpátky a musíte startovat na signál pro tramvaje. Ale mezi Rudolfinem a Mánesem neexistuje jiná možnost.

Nevhodná místa:

- *Široké ulice s odděleným tramvajovým pásem.* Tam je obvykle dost místa na chodníku.
- *Nezakryté těleso (tráva, štěrk).*
- *Tramvajové mosty a podjezdy: Tramvajový most v Troji, Bolzanova, vjezdy na Hlávkův most od Těšnova a Vltavské.* Tam, kde má tramvaj vlastní těleso, ze kterého nemůžete uhnout, se tramvajím raději neplette
- *Úseky vedoucí do kopce: Na Moráni, Ječná do kopce (opět, omezování tramvajů bez možnosti se jim vyhnout).*
- *Místa, kde tramvaje jezdí rychle.* Například Plzeňská v Košířích.
- *Úseky s extrémně silným tramvajovým provozem: Ječná z kopce, Karlovo náměstí.*

Pár slov na závěr

Jízda po tramvajovém pásu je náročná disciplína. Odměnou za její zvládnutí je ovšem otevření desítek nových cest a průjezdů, především v centru. Bez tramvajových koridorů by byl střed města pro cyklistu prakticky neprůjezdný. Využívejte jich ale rozumně. Tratě jsou zde především pro tramvaje, které by cyklisté neměli svou přítomností omezovat. A pokud bychom si časem chtěli vylobbovat legalizaci cyklistického průjezdu po některých úsecích, kde to dosud nejde, musíme se vůči tramvajím chovat maximálně ohleduplně.

Za řadu podnětných připomínek k této kapitole děkujeme Tomáši Prouskovi.

10. Šaty dělaj' člověka

Mnoho lidí si před usednutím na kolo obléká speciální cyklistické oblečení ze syntetických materiálů, často hojně poseté reklamními značkami různých sportovních firem. To je takový náš image cyklistiky. Zvláštní vybavení má jistě své opodstatnění, pokud jedete sportovat. Jestli ale jedete do města, je to stejně nesmyslné a nepraktické, jako kdyby si řidič automobilu oblékal před ranní cestou azbestový overal nebo cestující MHD si šněroval goretexové boty a pečlivě upínal mačky. Poradíme vám několik tipů, jak na kole jezdit v normálním oblečení, odstranit tak problémy s převlékáním, a vypadat přitom skvěle.

Uvědomte si, že když budete na kole jezdit ve svém normálním oblečení do města, tak jako to dělají všichni obyvatelé Kodaně, Amsterdamu i mnoha jiných světových metropolí, získáte tím mnohem větší svobodu a kolo vám bude ještě užitečným dopravním prostředkem. Nemusíte se převlékat, můžete prostě zastavit před obchodem a jít nakupovat, jet do kina nebo na pracovní schůzku, můžete zajít s přáteli do kavárny, když je potkáte na ulici, stejně tak můžete na kole jet na oběd nebo ho kdykoliv někde nechat a pokračovat veřejnou dopravou. Vaše cesty na kole pak přestanou mít charakter samostatných vyjížděk a přemění se v součást vašeho dne a způsob, jak se pohodlně pohybovat po městě.

Jak se neumazat

Magda:

Lodičky vozím vzadu na nosiči, zvlášť ty s podpatky tam dobře drží. Existují také pěkné dámské cyklobrašny s příhrádkami na lodičky. Dlouhé sukně: mám jednu téměř průsvitnou pod kterou nosím zimní cyklokalhoty - vypadá to docela sexy. Musím být ale samozřejmě opatrnější, když se chci postavit do pedálů v křižovatce, abych nezachytila za sedlo. Také jsem si pořídila několik nemačkových přiléhavých sukní, po dojezdu si je natáhnou přes cyklokalhoty a nikoho ani nenapadne, co je vespod. Zavinovačky a velké rozparky rozhodně nedoporučuji (i když řidičům kolem se to obvykle dost líbí :-)

Pro jízdu v běžném oblečení je podstatné mít kolo vybavené do města. Blatníky, kryt řetězu, kryt zadního kola, aby se vám do něj nezamotala sukně nebo kabát, doplňky, které jsou vyjmenované v kapitole 2. Nemáte-li kryt na řetěz, pomůže pravou nohavicí trochu vyhrnout nebo zapnout si přes ní reflexní pásku na suchý zip.

V sychravém počasí nebo za deště se vyhněte nebezpečným, a tudíž blátivým, cestám, vyhněte se zarostlým chodníkům. Nejvhodnější je zkrátka jezdit po ulicích nebo vyhrazených cyklostezkách.

Batoh nebo kabelu si můžete odložit na zadní nosič nebo do košíku, existují i cyklistické kabely a kabelky s připínáním na zadní nosič.

Jak se nezpotit

Nezávod'te. Jízda na sportovním kole po rušných pražských ulicích k tomu svádí. Jestli ale sedíte na městském kole, pěkně vzpřímeně, jste dobře oblečeni a jedete si tak městem, zjistíte, že není kam se hnát. Výhoda a rychlost vašeho kola spočívá v tom, že je pro vás prostupné a otevřené, nikoliv ve vaší maximální rychlosti. Existuje spousta fotek třeba z Kodaně, na kterých lidé pijí za jízdy na kole kávu, telefonují, češou se — nejraději všechno najednou.



Fotografie 30: V městském stylu (ccc)



Fotografie 31: Běžný všední den v Kodani (ccc)



Fotografie 32: Cyklista v USA (ccc)

Magda:

Saka: Pokud jsou dobře ušitá a z kvalitní látky, cestování na kole jim nijak nevadí. Pod saka obvykle nosím trička nebo easy-iron blůzy. Do nejprudších kopců tlačím, na ty pozvolnější si tělo zvyklo během týdne a už pocením nereaguje.



Fotografie 33: Cyklistka v Hamiltonu, Kanada (ccc)

Prudké kopce nemusíte vyjždět přímo, můžete je vyjet ulicemi vedoucími po boku svahu nadvakrát nebo natřikrát, nebo to můžete vzít napřímo pěšky. I v kopcovitých městech jako je Portland, Edinburgh či Cagliari jezdí mnoho lidí v normálním oblečení.

Neoblékejte si pro jízdu na kole mnoho věcí. Svetr či bundu můžete dát na nosič nebo do košíku. Používejte hřeben, deodoranty. Uvědomte si, že v jižních zemích je v letních měsících mnoho dní, kdy se potí všichni bez rozdílu a při všem, byť jdou třeba jen pěšky po ulici do samoobsluhy — není to vagabundské, městem se nešíří zápach. Dejte si před důležitou schůzkou trošku rezervu, ať můžete poslední část dojít pěšky nebo volným tempem.

Být vidět

Při oblékání samozřejmě vystupuje i faktor bezpečnosti. Černé sako je na kolo perfektní oděv, bohužel není za šera a tmy moc dobře vidět. To neznámá, že v něm nemůžete jezdit. Zkombinujte jej s nějakou elegantní reflexní vestou nebo si pořídte reflexní doplňky na kolo (třeba brašny), zmíněnou pásku kolem nohavice. Módní přehlídka reflexní formace pro zářivou budoucnost Kolouchův sen z jara 2008 měla za cíl ukázat, že kombinace oblečení s reflexními prvky zdaleka neznámá, že budete vypadat jako popelář.

Uvědomte si také, že v pražských ulicích je na bicyklu pán v saku nebo dáma v červených šatech zdaleka tou nejviditelnější postavou na křižovatce. Když se neoblékáte jako závodní eso a na kole sedíte vzpřímeně, automobily vás také více respektují, míjejí vás pro jistotu širším obloukem.

Markéta:

Beru si to, co mám první po ruce, to znamená že jezdím ve svém normálním oblečení a žádné sportovní nemám. Pod minišaty si беру krátké elastíčky - ale takové, aby nebyly moc vidět :-). U sukň pod kolena to neřeším. Obouvám tenisky nebo nízký podpatek, v létě jsou ideální sandálky. Jediná specialitka, kterou mám, jsou rukavice - abych mohla spadnout na ruce. A přilbu, protože jezdím agresivně a vím to :-)



Fotografie 34: Reflexní oblečení v provedení skupiny Kolouchův sen

Helma

Kolem cyklistických přileb probíhá už dlouho vášnivá debata. V cyklisticky vyspělých zemích je nosí málokdo, patrně proto, že tam je riziko nehody řádově nižší. V našich podmínkách cyklistického středověku má ovšem přilba význam. Až jednou bude cyklistická doprava masovou záležitostí, budeme si k přilbám moci dovolit stejně benevolentní přístup, jako mají kupříkladu Dánové. Do doby, než to tu bude vypadat jako v Kodani ale rozhodně doporučujeme ji v ulicích města na bicyklu nosit.

Existují různé typy přileb, včetně různých přileb do města, které rozhodně vašemu vzhledu nijak neuškodí. A nakonec, když vjedete na chráněnou cyklostezku, můžete ji vždy odložit do košíku.



Fotografie 35: Tzv. nutcase helmy (www.nutcasehelmets.com) jsou k dostání i v českých cykloobchodech

V saku, v šatech, na vysokých podpatcích

To je všední realita mnoha evropských měst. Každoročně se na toto téma dokonce pořádá několik módních přehlídek a

několikrát jsme zmiňovali blog, který tématu věnuje. Ilustrační fotografie doprovázející náš dokument jsou dostatečným důkazem. Proč by to nemělo jít? Někteří k tomu poťouchle dodávají, že v botách s vysokými podpatky je často jednodušší jezdit na kole než chodit.

Lisa Foster ze San Franciska radí:

Moje řešení pro sukni, které se ve větru převrací, je následující. Najděte si nějaký elastický pásek, který se dá zapnout kolem stehna (já používám čelenku, ale můžete použít i podvazek, pokud se cítíte jako skutečná primadona), dejte si na něj zavírací špendlík a navlékněte si jej kus nad koleno. Po nasednutí na kolo si špendlíkem zajistíte sukni a můžete jet.

V zahraničí existuje tradice různých bike-in akcí a party. Před nějakým časem jsme psali o [bicyklové svatbě](#) v americkém Portlandu. A umíte si představit, jak se v zimě lidé sjíždějí na tradiční ples cyklistů ve finském Oulu? V Praze byla snad první akcí tohoto druhu [Cyklojízda muzejní noci](#) v květnu 2008, která jednoznačně ukázala, že i v našem krásném městě se dá jet večer na výstavu na kole — v šatech a v obleku.

Pro denní dojíždění

Městský styl není v Praze pro všechny situace. Kdo jezdí denně patnáct kilometrů přes dva kopce, nemůže si bohužel běžné oblékání dovolit. Na krátké a střední vzdálenosti do nějakých 5-8 km už je ale naprosto použitelný a není důvod se jej obávat. Pokud to máte do kopce až odpoledne, máte stále šanci.

Praha má tu nevýhodu, že se tu často dojíždí přes celé město - je to dané konfigurací města se bydlením převážně na okraji a pracovními příležitostmi v centru.

Citybike váš městský styl podpoří. Ale není to nutnost. Dobře doplněný cross udělá stejnou službu: jen svádí k té rychlé jízdě, ale to si každý musí nějak vybojovat sám.

Fijalka:

Přijde mi logické jezdit v běžných oblečkách, užívám si to hlavně při kratších místních vyjížděcích (a bez helmy), ale do práce to mám kolem 10km a přes údolí, takže jezdím v dlouhých cykloelastakách, na kterých mimo jiné oceňuju nošení navostro - nemusím mít tolik vrstev. Sem praktická žena. Obecně je to tak, že podle toho, kam jdu po práci, si vezmu na sebe "normálnější" hadry. Ale na cyklobotky nedám dopustit a chodím v nich i na polední pochůzky (v sukni)

Zdroje:

- [Bill Cunningham, New York Times](#)
- [Copenhagen Cycle Chic](#), blog o kodaňské bicyklové kultuře
- [Momentum](#), magazín pro samopoháněné lidi

Všem zmíněným velmi děkujeme i za fotografie použité u tohoto článku.



Fotografie 36: Cyklistka, jak ji zachytil Bill Cunningham pro New York Times

Články v roce 2008 napsali:

Vratislav Filler

Hynek Hanke

Jan Valeška