

Do města na kole 1 - cyklistou každý den

Návody Prahou na kole z let 2012-2013



První část – červenec 2013

Ve spolupráci s:



Obsah

Do města na kole	
1 - cyklistou každý den.....	1
Úvodní slovo.....	3
Část 1 : Začínáme ve městě.....	4
Kapitola 1: Proč na kole?.....	4
Kapitola 2: Deset zásad jak začít (a neskončit).....	6
Kapitola 3: Kolo a jeho výbava.....	9
Kapitola 4: Pro bezpečí svého bicyklu.....	13
Kapitola 5: Jezdíme po stezkách a v uličkách.....	15
Kapitola 6: První šlápnutí v provozu.....	17
Kapitola 7: Nebojte se sjet z chodníku.....	19
Kapitola 8: Kolo a veřejná doprava.....	21
Část druhá: Na cestě ke každodennosti.....	24
Kapitola 9: Jezdíme za šera a za tmy.....	24
Kapitola 10: Co dělat za mokra?.....	26
Kapitola 11: Jezdíme zřetelně a předvídavě.....	28
Kapitola 12: Tipy pro komfortní jízdu.....	31
Kapitola 13: Cyklopruhy a další řešení v provozu.....	33
Kapitola 14: Deset věcí, které nejsou bezohledné.....	36

Úvodní slovo

Sbírka návodů Prahou na kole z let 2012 a 13 navazuje na podobnou publikaci z let 2008-9. Stejně jako tehdy, i teď má za cíl usnadnit vám jízdu na kole ve stále ne příliš příznivém pražském prostředí a umožnit vám zvládnout překážky, které vás mohou odradit od častějšího používání jízdního kola v pražských ulicích.

I nadále je značná část prostoru věnována různým aspektům jízdy v provozu. Nejdete zde ale i praktické rady pro pořízení či výbavu kola do města, zamykání kola na ulici, jízdě za tmy, deště a v zimě.

Nová sbírka je obsažnější a bude vycházet po částech. V dalších sešitech najdete i návody s vysokou obtížností. Po zvládnutí většiny dovedností ale budete sebevědomým a bezpečně jezdícím městským cyklistou, který nemá problém s téměř žádným druhem komunikace.

Pět let vývoje města přineslo do pražských ulic cyklopruhy nebo cykloobousměrky. Podmínky pro jízdu na kole se zlepšily a na kole po Praze jezdí oproti roku 2009 asi o polovinu více lidí. Současně jsme za polovinou volebního období, ve kterém se podpora cyklistické dopravy omezuje na dobíhání věcí zahájených před rokem 2011. Systematická podpora cyklistické dopravy ze strany magistrátu je přitom nezbytnou podmínkou i k tomu, aby se nám časem po Praze jezdilo lépe.

Přeji vám příjemnou a bezpečnou jízdu po Praze na kole.

Za autorský tým,

Vratislav Filler

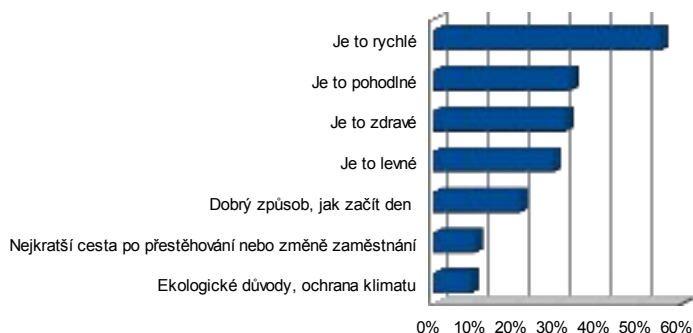
Část 1 : Začínáme ve městě

Kapitola 1: Proč na kole?

Jezdit po městě každý den? Pro někoho obávaná noční můra, pro někoho nejpříjemnější způsob dopravy po městě. Podíváme-li se na důvody, které uvádějí cyklisté v Kodani, kde se na kole vykoná 35% cest, je zřejmé, které jsou ty hlavní.

Jak vidno, tam, kde se na kole opravdu jezdí, tak jen málo lidí činí kvůli ekologii. A i v Praze a jiných českých městech je řada dalších důvodů proč jezdit na kole:

Proč jezdí obyvatelé Kodaně na kole?



Šetříte čas

Cesty kratší než 3 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, s tou se můžete bezpečně měřit, kdykoliv byste na své cestě museli opustit tunely metra. V cíli cesty můžete zamknout kolo podstatně blíže cíli, než je parkoviště nebo zastávka. Od metra se často chodí pěšky i více než kilometr — leckde se už na tohle kolo vyplatí. V okrajových částech Prahy pak nejste závislí na řídkém jízdním řádu ani nekompletní směrové nabídce.

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.

Jízda na kole je zábavná

Možná by to mělo zůstat tajemstvím mezi městskými cyklisty. 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 magistralé?

Na kole pro zdraví

Že je jízda na kole zdravá jako pravidelné cvičení, o tom není třeba nikoho nějak zvlášť přesvědčovat. Zdravá je ale i jízda po městě. Studie British Medical Journal z Barcelony prokázala, že zdravotní přínosy (zejména zabránění chorobám srdce), předčí rizika z exhalací a dopravních nehod osmdesátinásobně. Cyklisté — i ti, jedoucí podél frekventovaných ulic — dýchají čistší vzduch, než řidiči vedle nich. Cyklotrasy ale vedou spíše parky, zelenými zónami podle řek, málo frekventovanými ulicemi. Samotná jízda na kole pak není nijak nebezpečnější, než jiné aktivity, které člověk běžně provozuje. A mimochodem, přilby s tím nemají mnoho co dělat. V Nizozemsku, kde je jízda na kole nejbezpečnější, se téměř nenosí.

Poznáte své město.

Cestovat na kole po 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 prostor.

Cestou vedlejšími ulicemi a nejroztodivnějšími 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.

Šetříte svou peněženku

Jestliže se používáním kola dokážete zbavit potřeby mít své vlastní auto, ušetříte výrazně nejvíc. I bez toho ale můžete dosáhnout slušných úspor. Benzín už levnější nebude, dostat se s kompletními náklady pod 3-4 Kč na kilometr je u auta velmi obtížné. Na kole přiměřené ceny budou výdaje třetinové. Pouhým snížením proběhu auta (zejména o městské kilometry) jej také udržíte v lepším stavu, takže jej budete moci buď používat déle, nebo prodat draž, až přijde jeho čas. Nemluvte o placeném parkování ve vnitřních částech Prahy.

Zrušení tramvajenky nepřináší tak velkou úsporu. Jen velmi málo lidí dokáže jezdit na kole po celý rok do té míry, že se jim vyplatí kupovat si pouze jednorázové jízdenky. Případný přínos je potřeba si dobře spočítat.

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 ke globálnímu oteplování přispívá asi stejně jako jakákoliv jiná aktivita, která vás udrží fit. 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.

Každý má své 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 zajiždku tichým parkem. Zjistěte, co je pro vás to pravé 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.

Kapitola 2: Deset zásad jak začít (a neskončit)

Chcete začít jezdit do práce na kole, ale nejste si jistí, že to zvládnete? Nemějte starost, tisíce Pražanů tak činí a vědí jak na to.

Drtivá většina lidí, co dnes jezdí po Praze na kole, začala prostě tím, že to zkusila. Byli i tací, kteří to po pár dnech zabalili; často jen proto, že na ně vyskočil nečekaný problém, se kterým si v tu chvíli nevěděli rady. Naše zásady vám umožní začít jezdit na kole do práce v pohodě a s veselou myslí.



1. Jděte do toho s dobrou náladou

Pozitivní přístup k věci je základ. Nebudete přece jezdit na kole proto, abyste se u toho vztekali, ale abyste si to užívali! Jistěže si na počátku budete muset zvyknout na pár věcí (především na auta), budete muset překonat nějaké ty překážky. Ale odměna je sladká! Hledejte pozitiva, užívejte si hezké úseky na trase, usmívejte se na ostatní cyklisty. A myslíte na to, jak „v pohodě“ byste byli při stání na jedné noze v metru nebo poskakování v koloně na magistrále. Jízdou na kole prospíváte sobě i svému okolí.

2. Zeptejte se zkušenějších

Nejlepší rada je od lidí, kterým věříte. Jestli někdo z kolegů na kole jezdí, může vás zasvětit nejen do tajů podnikového parkování, ale také poskytnout neocenitelné rady pokud jde o volbu trasy či jízdu v provozu. Stejně tak poradí přátelé. V téhle zemi jezdí na kole třetina národa; a každý desátý Pražan sedne na kolo na území hlavního města alespoň jednou týdně. To by v tom byl čert, abyste nikoho neznali. A když je to tak, potom nezbyvá, než abyste se o radu obrátili na mail redakce@prahounakole.cz. Rádi pomůžeme.

3. Najděte si příjemnou trasu

Budete-li na své cestě kopírovat obvyklé ulice, kterými jedete autem nebo tramvají, zpravidla si cestu moc neužijete. Zpočátku raději volte trasu co nejklidnějšími ulicemi, třeba za cenu zajížděk. Až se otrkáte, najdete si sami mez provozu, který ještě snesete.

Jestli máte štěstí, vede vaším směrem cyklostezka nebo trasa městského systému (číslovaná A1-A599). Ovšem systém cyklotras je hotový jen asi ze třetiny a především v centru je opatření pro cyklisty velmi poskrovnu. Pokud potřebujete do centra podél Vltavy, držte se náplavek, co nejdál to jde.

Ale ani v oblastech, kde pro cyklisty na pohled nic není, nemusíte zahazovat flintu do žita. Od ledna 2013 funguje na adrese mapa.prahounakole.cz automatický vyhledávač trasy, který vám jednoduše najde tři varianty cesty mezi dvěma místy (pro začátek dejte přednost nejspíš zelené variantě).

Na našem webu dále najdete jedenáct podrobně popsaných, základních tras centrem. Naše cyklomapa našla ulice vhodné pro jízdu na kole i v tom nejhustším centru. A kdybyste byli docela ztraceni, prostě nám napište o trasu.

Máte-li to do práce dál než deset kilometrů nebo víc než sto metrů do kopce, važte svou trasu dvakrát. I na extrémní trasy jsou vhodná řešení. Můžete kombinovat skládačku a veřejnou dopravu, zkusit elektrokolo nebo třeba koloběžku. Všechno jde.

4. Nastudujte si základy jízdy v provozu

Ono to vážně není složité. Základních zásad není mnoho. Jakmile víte, kde máte přednost a kde ne, jak daleko od kraje jet v cyklopruhu nebo podél parkujících aut, jak správně ukázat a že vás řidiči nesní, když v potřebném případě zaberete pruh, bude pro vás průjezd všude mimo ty nejhlavnější ulice hračkou. Prolistování kapitol 4-6 vám pomůže získat úvodní vhled.

5. Dovybavte si kolo

Částečná změna v užívání vašeho kola je vlastně skvělým důvodem, proč se předem odměnit koupí doplňků, které současně potěší i zvýší vaši bezpečnost i komfort jízdy. Určitě pořídte zvonek, uvítáte ho zejména na rušné cyklostezce. Snese-li to vaše kolo i ego, tak neváhejte doplnit pořádné blatníky — vysychající vozovka, louže či blátivé pěšinky vám pak budou šumák. I když jsou na jaře dny dlouhé, neopomeňte sadu světel; nikdy nevíte, dokdy se v práci zasekáte. A chcete-li se opravdu motivovat, proč si nenechat od svých blízkých darovat nějaké elegantní cycle chic oblečení, výraznou bundu nebo rovnou celé kolo? (jaké – o tom budeme také psát).



6. Parkování je řešitelné

Zpravidla nejtěžší oříšek nemusíte často louskat, spousta budov už má stojany někde v garážích. Pak potřebujete akorát solidní zámek. Zeptejte se kolegů, kde parkují kolo. Zeptejte se správce budovy, často vám to dovolí na dvoře, ve výklenku. V prostorách, které nejsou veřejně přístupné, stačí jeden zámek v ceně desetin kola. Působíte-li ve „zhoubné“ budově bez možnosti kolo uložit, pořád ještě to někdy můžete řešit skládačkou strčenou v práci pod stůl; pak ji nepotřebujete ani zamykat. Nemáte-li ale jinou šanci, než parkovat kolo pravidelně na ulici, u lampy, plotu či veřejného stojanu, je spolehlivým řešením nechat kolo v co nejvíc odstrašujícím stavu a zamykat jej dvojicí kvalitních, těžkých zámků (ten těžší nemusíte vozit, stačí ho nechávat zamčený právě k tomu plotu).

7. Logistika není neřešitelný hlavolam

Jak vozit převlečení, notebook, boty a nezbláznit se z toho? Nosič a dvacetilitrová kabelka k zavěšení ze strany, aby se dala rychle odepnout, je zpravidla nejpraktičtější řešení. Kdo nosič nerad, použije brašnu přes rameno, existují dokonce i speciální městské vozíky. Ani v jiných případech ale nemusíte zoufat. Převlečení a přezutí si můžete přivést najednou na více dnů předem ve větším zavazadle; a třeba ani ne na kole.

8. Procvičte se o víkendu

Máte-li strach, jestli trefíte, jak zvládnete náročná místa, nebo netušíte, jak dlouho vám cesta potrvá, vyzkoušejte si ji nejprve o víkendu. Provoz je v Praze o víkendu o třetinu slabší. Snížení provozu o pouhá 3% znamená poloviční zácpy, takže budete mít pocit, že je Praha prakticky prázdná. Budete si moct všechna potenciální problémová místa prohlédnout víc v klidu. A můžete i zabloudit, tentokrát na vás píchačky nečekají. Ve všední den pak už budete trasu znát.



9. Učte se se z vlastních chyb

Dostanete-li se do nepříjemné situace, pokuste se ji vydýchat a později s klidem vyhodnotit – ať sami nebo se zkušenějšími kolegy či známými. Učinil jiný účastník provozu něco nečekaného? Zamyslete se nad tím, proč. Vybrali jste si pro průjezd špatné místo? Zkuste to příště trochu jinudy. Přehlédli vás za šera? Zkontrolujte svou viditelnost. Každý problém má řešení. Když si je s chladnou hlavou rozeberete, vyzískáte z nich pro sebe maximum a vaše dovednosti jízdy v provozu se budou postupně zlepšovat.

10. Nemusíte jezdit, když nechcete

Mnoho dobře míněných předsevzetí na cestu na kole končí deštivým dnem. Proto, když nemáte ráno za špatného počasí chuť, rozhodně se nemusíte přemáhat. Zítra je přece taky den. Když se rozprší odpoledne, počkejte půl hodiny, nebo nechte kolo přes noc v práci (je-li to možné). Když s kolem ve městě začínáte, nemáte přece důvod si věci komplikovat víc, než je zdrávo.

Bonusová rada: motivujte se navzájem

A jestli potřebujete pro ježdění do práce další motivaci, přihlašte na jaře sebe a své kolegy do každoroční kampaně Do práce na kole. Kampaň běží každý rok na jaře.

Přejeme příjemnou cestu!



Kapitola 3: Kolo a jeho výbava

Jaké kolo do města? Většinou můžete začít jezdit na tom, co máte doma nebo na chatě, někdy stačí doladit pár drobností. Pro některé cesty však může být pohodlnější zrovna určitý typ kola, které nemáte. Možná že tedy budete kupovat nové. I s tím vám zde zběžně poradíme.

Nové kolo?

Existují stovky návodů a rad, jaké kolo koupit, za kolik a pro jaký účel. Tak daleko zde nepůjdeme, pro všechny úvahy o novém kole platí prostě to, že bude kombinací kola objektivně *vhodného pro vaši cestu* a kola, které *chcete*. V Praze si můžete užívat jízdu i na tak specifických kolech jako jsou fixed geary či amsterodamy. Chcete-li poradit, jaké kolo by nejlépe splňovalo vaše požadavky pro počátky ježdění po Praze, zkuste si projít naši orientační tabulku.

Jaké kolo / jaké použití	městské kolo	cross	skládačka	silnička	fixed gear	horské kolo	elektro-kolo
Po centru (jízda koleje)	+	0	-	0	0	+	0
Po klidné ulici, cyklostezce	+	0	0	0	+	-	0
V běžném městském provozu	+	0	0	0	0	0	0
Na hlavních tazích nebo mimo obec	-	0	0	+	0	0	-
Přes les, po nebezpečné cestě, pěšince	0	0	0	-	--	+	-
Schoditě na trase	-	0	+	+	++	0	--
Do práce/školy 7-15 km	-	0	-	+	-	0	+
Do práce/školy víc než 15 km	--	+	--	++	--	0	-
Kopce na trase jsou, ale snesitelné	0	+	0	+	0	+	+
Na trase velmi náročné stoupaní	-	0	-	0	--	0	++
Kombinují s veřejnou dopravou	--	--	++	--	-	--	--
Nechci tohat botoh nebo brašnu přes rameno	++	+	0	--	--	0	+
Chci s tím kolem jezdit i v zimě	++	+	-	-	-	+	-

Cena a hodnota

U kola do města je nezbytné zmínit se o ceně. V Praze musí mít kolo přiměřenou kvalitu a výdrž, rovnou tedy zapomeňte na produkty ze supermarketu. Na druhou stranu nemá smysl investovat příliš mnoho. Obavami o drahé kolo byste ztratili značný kus svobody spočívající v možnosti přivázat jej k libovольnému kandelábru. Přiměřená cena za nové kolo se pohybuje mezi deseti a dvaceti tisíci korunami. Vůbec není na škodu pořídit si na město kolo z druhé ruky. Zkuste Aukro nebo Bazoš. Solidní kola tam najdete za pár tisíc a můžete je mít takřka hned.

Doplňujeme

Většina kol potřebuje pro pravidelné ježdění doplnit o několik drobností, jako jsou blatníky, nosič, nebo stojánek (viz dále). Kupujete-li kolo, může být už vybavené vším potřebným, nebo si doplňky objednáte a necháte namontovat hned v obchodě.

S „holým“ kolem doma je to horší. Zatímco starší turistické kolo dovybavíte sami snadno díly z prvního obchodu, silnička nebo full půjdou daleko hůř. Sportovní kola často už nepočítají s možností montáže nosiče či blatníků, na rámu chybí návarky na uchycení a musí se používat složitější postupy. Nejlépe nakonec uděláte, poradíte-li se se svým cykloservisem. I na sportovní kola lze namontovat, co si zamanete, i když někdy musíte sáhnout hlouběji do kapsy pro speciální variantu doplňku.

Zámek

Bez kvalitního zámku nemá smysl vyjíždět. Zřejmě nejlepší jsou pevné zámky – podkovy- ve tvaru písmene „D“. Relativně drahý zámek v kombinaci s relativně levným kolem vám ušetří mnoho starostí. Kolo zamykejte k pevným předmětům a pokud možno tak, abyste pokryli i nejsnáze odejmutelnou část (obvykle to bývá přední kolo). Zamykání budeme věnovat hned následující kapitole.

Světla

Základní bezpečnostní poučkou ve městě na kole je „Být viděn“. Cyklista jedoucí ve tmě bez světel alias „bike ninja“ stejně jako v opačném případě „oslepovač“, jenž chce, aby jeho světla byla vidět i ve dne a i za rohem (ano i takové příady se bohužel najdou), ignorantsky ohrožují své okolí a navíc dělají obrazu městské cyklistiky medvědí službu.

Jakkoliv máte dojem, že jezdíte jen za světla, nikdy nevíte, kdy se zdržíte a budete se potřebovat přesunout za tmy. Dbejte na plné osvětlení svého kola. Přední světlo slouží v provozu k tomu být viděn, nepotřebujete tedy extra výkonný světlomet luxující baterie příkonem vysavače. Daleko víc práce udělá diodová blikačka s malým odběrem, kterou se nebudete rozpakovat zapnout hned, jak se trochu sešeří.

Běžné blikačky mají tu nevýhodu, že je musíte při opouštění kola snímat a jsou tedy náchylné k zapomenutí. Lepší jsou světla trvale připevněná ke kolu. Když si pořídíte světla na dynamo do náboje či výpletu, nebudete na ně muset myslet už vůbec; prostě je tam budete mít pořád. Každopádně je lepší blikat jako vánoční stromeček, než být jedoucí stín.

Blatníky

Blatníky v Praze neužijí jen ti, pro které déšť znamená nemyslitelnou překážku jízdě na kole. Ačkoliv pořádný slejvák vás na kole chytne opravdu jen výjimečně, mokré silnice jsou v Praze jevem zcela běžným. Naší snahou bývá zpravidla dojet včas a čistí – a to jde bez blatníků dost těžko. Přední blatník by měl být co nejdelší, někteří jej doplňují gumovou zástěrkou. Ta dovede zadržet i silný proud vody odstříkující od kola při průjezdu hlubšími loužemi. Zadní blatník už tak dlouhý nemusí být, měl by ale vpředu ideálně dosahovat až ke středové ose. Blatníky na horská kola bez pomocných opěr fungují jen částečně.

Pláště: široké a kvalitní

Terén pražských ulic oplývá zvláště v centru rozbitou dlažbou a tramvajovými kolejemi. Na obojí platí buď zvýšená opatrnost, nebo co nejširší pláště. Horská a městská kola vám umožňují kombinaci obou dvou řešení, na silničce, singlespeedu, či fixce musíte spoléhat na vlastní opatrnost. Budete-li ale přezouvat crosse, obujte ho pláštěm co nejširším to jde. U horského kola se pro město vyplatí vyměnit drapáky do bahna za pláště s minimálním vzorkem: uvidíte, jak váš miláček zrychlí.

V městském prostředí je jen otázkou času, kdy vjedete do nějakého skla. To je pak jendím z hlavních záporů úzkých plášťů silniček, singlů a fixek. Silně proto doporučujeme pořídit pláště s alespoň elementární ochranou proti proříznutí. Pro lepší viditelnost kola existují také pláště s reflexním proužkem na obvodu.

Nosič, brašny, košík

Pro běžnou jízdu po městě potřebujete nutně vyřešit, kde vozit potřebné věci. Existují sice úžasné a funkční messenger bagy, snese-li to ale vaše kolo, stejně není nad obyčejný nosič. Na něj můžete připevnit, cokoliv vás napadne: expediční brašny, tašku k zavěšení ze strany, nebo si na něj můžete přidělat košík či dokonce uzamykatelný box.

Tašek pro městské použití se už k nám dováží poměrně dost (zejména výrobky značky New Lo dostanete u nás v řadě obchodů). Vyrábí se provedení pro notebook i denní nákup. Zvláště trvanlivé vodotěsné brašny nabízí Ortlieb.

Přední košík je překvapivě praktický. Je to výborný odkládací prostor, přístupný dokonce i za jízdy. A je-li sundavací, snadno ho použijete rovnou jako nákupní.



Nosič jako běžná součást praktického kola.



Bez nosiče stačí někdy jen ten košík.

Stojánek

Máte-li těžší kolo navíc ověšené brašnami, jistě oceníte množství práce odvede tahle „hloupost“. Pomůže při zapínání brašen, zamykání kola, umožní nechat kolo volně stát. Dělají se stojánky na zadní vidlici, stabilnější jsou ale ty, které se montují poblíž středu.

Kryt na řetěz

Užitečnou součástí, umožňující použít kolo kdykoliv a v tom, co máte zrovna na sobě, je kryt řetězu. Minimalistické kolečko na největší táč zabrání sice zamotání nohavice do převodů, neochrání ji ale od oleje na řetězu. Na kola s přehazovačkou se dělají kryty ve tvaru pistole, zakrývající celý táč a horní řetězovou linku. Ultimátním řešením, vhodným zvláště pro zimu, je kompletní kryt celého řetězu, možný ale jen u kol s nábojovou přehazovačkou. Často se kombinuje s krytem zadního kola, který zajistí, že z kola sestoupíte čistí i v sukni nebo kabátu po paty.



Kryty na řetěz 50% (růžový cruiser) a 100% (zelený měšťák).



Úplet na rámu může vyjadřovat, že máte o své kolo starost i v tuhých mrazech.

Zvonek

Skoro zanedbatelná investice může značně usnadnit život na frekventovaných cyklostezkách. Ani cinkání zvonkem vás ale neopravňuje řídit se jako ďábel natož pak aby mělo jakýkoliv efekt na řidiče sedícího v autě.

Na co nezbylo místo

Vysoká řídítka vám napřímí posez, budete lépe vidět a snáze se budete moct ohlížet. Na druhou stranu posunou vaše těžiště z pedálů dozadu na sedlo, které bude nutné uzpůsobit pro tlumení nárazů.

Zrcátka ocení ti, kdo potřebují víc jistoty v silnějším provozu.

Ozdoba pro radost, která udělá vaše kolo unikátním – ať je to atypický zvonek, maskot na řídítka, kytky vpletená do košíku, vtipná samolepka nebo třeba úplet na sedlové trubce. Fantazii se meze nekladou.

Bez nich to kolo prostě nebude *vaše*.

Nevažte to, vyražte!

Pokud se vám po osazení kola vybranými doplňky zdá, že ztěžklo na dvojnásobek, nezoufejte. Jestli na trase nemáte cyklokros v provedení pěti schodišť, rozdíl ve váze stěží postřehnete. Do práce pak dorazíte v daleko lepším stavu a to skoro bez ohledu na počasí. Své kolo do města příliš nevažte, raději na něm vyražte!

Kapitola 4: Pro bezpečí svého bicyklu

Parkování kola ve městě není žádná věda. Skládá se vlastně ze tří věcí: Správné volby zámku, kvalitní rutiny zamykání a uznání skutečnosti, že kolo ve městě prostě odkládáte. A ani jedna z těchto tří věcí není obtížná.

Orientace v zámčích

Nabídka zámků v Českých zemích nás zpravidla zavaluje hromadami laciné bižuterie, na kterou můžeme pro město předem zapomenout. Dlouhodobé zkušenosti doporučují jako základní zámek do města solidní „podkovu“ (zámek ve tvaru „U“), s cenou začínající na 300 Kč. Podobnou službu udělají flexibilnější zámky typu „skládací metr“, případně opravdu kvalitní lanka, obalená trubičkami proti proříznutí. Lanka jsou ovšem zranitelnější, hodí se spíš jako druhý, záložní zámek. Při výběru dejte přednost ověřeným značkám (Abus, Trellock). Dražší kola zamykejte kvalitnějším zámkem, který umí odolat i některým sofistikovanějším útokům.

Žádný zámek není neprekonatelný, jde o spíš to, aby výše překážek, které zájemci o vaše kolo vložíte do cesty, byla tak vysoká, že se krádeže vzdá. Ještě víc než správný zámek tak vaše šance uchovat kolo dlouhý čas celé, zajistí správná volba místa a způsobu zamykání.

Boj se stojany, aneb technika

Kolo zamknete jednoduše za rám a přední nebo zadní kolo k pevnému předmětu: stojanu, tyči, zábradlí. Hlíďte si dopravní značky, někdy jdou až příliš snadno vytáhnout. Zábradlí nebo značka ale někdy bývá lepší než ubohý lámač výpletu.

Když chcete extra bezpečí, použijte dva různé zámky. Pak se vyplatí nechat si těžší „železo“ prostě zamčené k tomu stojanu nebo značce, abyste ho nemuseli pořád tahat s sebou.

Výběr místa, kde kolo zamknete, má podobný význam jako volba zámku či způsobu přivázání. Preferujte místa uzamčená, pod dohledem kamery či strážce. Když to nejde, tak naopak živá veřejná prostranství, kde se nenechavcům hůř pracuje.



Podkova na předním. Řetěz na zadním. Případnému zloději komplikuje práci.

Kolo odolné městu

Pokud jste typ, který dvěřě od bytu raději zabezpečuje druhým zámkem anebo kdo raději auto zamkne a ještě zablokuje volant, můžete jít ještě o krok dál. Rychloupínáky se dají nahradit pevnými šrouby, zvláště u sedlovky.

Atraktivitu pro nenechavce snižuje také vybavení kola identifikační sadou (registrací u městské policie či systémy Krimstop a podobnými). Pro snížení pravděpodobnosti krádeže je nejpodstatnější štítek o zajištění, umístěný na dobře viditelném místě.

Poslední radou se již dostáváme k onomu psychickému rozpojení jezdce a bicyklu. Totální atyp či vyladěný tuning odradí nenechavce stejně dobře jako úmyslně zaneřádný vzhled.



Pevným řetězem k lampě. Ideálně na lidmi frekventovaném místě.

Přivažte – a odvažte se

Jezdíme na kole rádi a stejně rádi máme své bicykly. Někdy je to ale pro městskou praxi kontraproduktivní. K čemu gramařit, když pak musíte kolo všude přivazovat pětikilovým zámekem?

I proto je u jezdců hobíků dobrou volbou pro město buďto druhé domácí kolo (starší, hůře osazené, „zimák“), nebo rovnou koupě jiného, přiměřeně kvalitního, nicméně nepříliš drahého kola, ať už nového nebo z bazaru, v ceně, která vás nepoloží.

Takové kolo vám umožní si představit, že o něj jednou za deset let přijdete a nic tak strašného se nestane. A díky tomu, že ho budete zamykat *dobře*, se daleko dřív rozpadne, než aby ho někdo ukradl.

Čtyři úrovně zamykání

Ochrana, kterou svému kolu při zamykání nabídnete, se totiž liší podle toho, kde, a na jak dlouho ho zamykáte. Každá situace má odpovídající postup a je to právě kvalita zámků a umění zamykat, které vám zajistí minimalizaci rizika krádeže při dostatečném komfortu.

Při **několikaminutovém parkování** se zpravidla ani nemusíte obtěžovat hledáním kandelábru. Kolo stačí znehybnit. Mezi více koly hrozí riziko nejslabšímu zámku a tak se i pro krátkodobé stání vyplatí mít něco už na pohled solidnějšího.

Na jednu až dvě hodiny (například při jednání, větším nákupu či návštěvě kulturní události) už musíte přivazovat za rám k pevnému předmětu. Volbu místa k zaparkování zde můžete zpravidla dost ovlivnit a je proto velmi důležitá.

Pro pravidelné zamykání (v práci či doma) se vyplatí najít uzavřený či hlídáný prostor. I ve sklepech zamykejte k pevnému předmětu (není-li, přivrtajte si do zdi oko). V zaměstnání jsou nejlepší místa pod dohledem kamerového systému či vrátného. Dbejte na zajištění snadno odnímatelných částí (hlavně kol a sedla). Na veřejném prostranství budete muset ještě přitvrdit.

Zvláštní zajištění vyžaduje, necháváte-li své kolo na veřejném prostranství přes noc, několik dnů nebo pravidelně. Takové parkování už nesnesou na pohled atraktivní bicykly. Demontovatelné díly musejí být zajištěné. Pro opakované dlouhodobé parkování na veřejném prostranství se vyplatí dva vysoce kvalitní zámky různého charakteru (vyžadují odlišné nástroje), kdy každým z nich zajistíte jedno z kol bicyklu. Před koupí prozkoumejte pozorně i to, zda jsou zvolené zámky odolné vůči méně obvyklým způsobům překonání.



Takové kolo klidně necháte celý den u metra a nemusíte se bát.



Ve škole či zaměstnání je vhodné zřídit místo v uzamykatelném prostoru pro dlouhodobé parkování.

Kapitola 5: Jezdíme po stezkách a v uličkách

Bez znalosti základních pravidel pro jízdu na cyklostezkách a ve slabém provozu byste neměli snad ani vyjet z domu. Naštěstí nejsou složitá.

Pravidla provozu a přednosti

Dopravní značky „hlavní silnice“, „dej přednost v jízdě“ a „stůj, dej přednost v jízdě“, zná snad každý. Pro cyklisty je důležité vědět, že „dát přednost v jízdě“ se nerovná „neomezit“. Ten autobus, který se bude vmotávat na silnici dvacet metrů před vámi, prostě může předpokládat, že zpomalíte, a je to korektní.

Přednost zprava

Přednost se dává při vjezdu na silnici z místa ležícího mimo (z cesty, pěšiny, dvora, chodníku) a také při vjezdu z účelové komunikace, bez ohledu na přítomnost či nepřítomnost trojúhelníku. Na nerozlišených křižovatkách platí přednost zprava. Když si nejste jistí, jestli má auto přijíždějící po asfaltce zprava přednost dát nebo nedat, počítejte s tím, že vám tam vjede. Stejně vás bude brzy předjíždět, tak proč ho nepustit hned.

Přejezd pro cyklisty

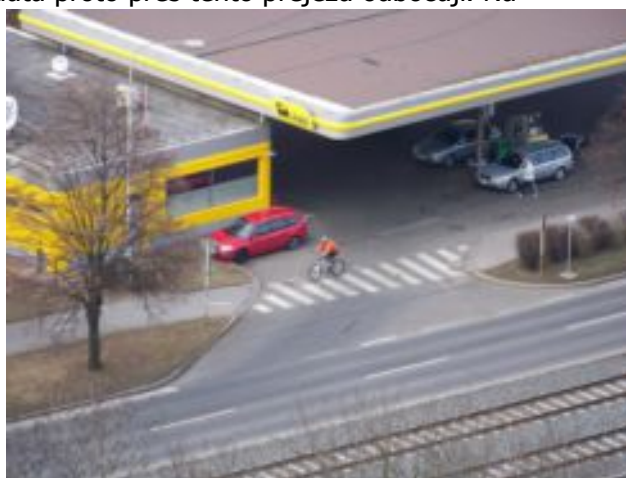
Při jízdě po cyklostezce můžete křížit jiné komunikace na přejezdech pro cyklisty (na všech třiceti v Praze). Pokud jde o přednosti, tak si rozhodně neplette přejezd pro cyklisty s přechodem. Na rozdíl od zahraničí cyklista nesmí při vjezdu na přejezd pro cyklisty dokonce ani omezit jakékoliv projíždějící vozidlo. To, že vás řidiči někdy pustí, je jejich slušnost a nejde na ni vždy spoléhat.



Přejezd na křižovatkách

Jediná výjimka, kdy řidič cyklistovi při odbočování vpravo přednost dává, je na světelné křižovatce s „plným“ zeleným signálem (starší signalizace bez šipek nad každým pruhem). Přednost má cyklista ve chvíli, kdy je zelená na přejezdu i souběžné silnici a auta proto přes tento přejezd odbočují. Na křižovatkách se směrovými signály tomu tak není, tam mají přednost řidiči. V Praze ale není křižovatka, která by v takovém případě cyklisty pustila, zpravidla dostanou vlastní (mikroskopicky krátkou) fázi.

Protože chodci mají přednost před odbočujícími auty na všech křižovatkách, může jim na souběžném přechodu a přejezdu zelená svítit, zatímco vám ne. Pak je nejlepší převést přechod jako chodec.



Přechody pro chodce

Vzhledem k nízkému počtu přejezdů pro cyklisty budete ale zpravidla křížit silnice na přechodech pro chodce. Podle pravidel byste měli kolo vést, současný status quo v Praze ale zahrnuje spíše dání přednosti všem vozidlům a následné ohleduplné přejetí. Budete-li přechod přejíždět, rozhodně nespolehejte na omezenou přednost, kterou mají chodci,

zvláště blížíte-li se k přechodu rychlostí přes dvacet kilometrů v hodině. Dávejte si pozor i na křižovatkách, kde byste jako chodec teoreticky měli přednost před odbočujícími vozidly.

Cyklostezka

Cyklostezka je základním prostředím pro pohyb začínajícího městského cyklisty. Cyklostezka je v terénu vyznačena modrými dopravními značkami v jednom ze tří základních režimů (stezka jen pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty oddělená a smíšená). Chodník označený žlutými cedulkami s číslem cyklotrasy není cyklostezka, je to pořád chodník!

Cyklista je podle zákona povinen použít stezku pro cyklisty, je-li k dispozici. Z toho by se dalo vyvozovat, že pro smíšenou cyklostezku tato povinnost už neplatí, výklady se ale rozcházejí.

Ani stezku pro cyklisty ale zjevně použít nemusíte, pokud

- a) vede jinam, než kam potřebujete jet,
- b) je nesjízdná (sníh, led, výkop apod.).

Nárok na průjezd po souběžné ulici ale nemáte, je-li do ní vjezd cyklistům zakázaný dopravní značkou (zákaz vjezdu cyklistů, nebo protisměrka).



Cyklostezky s chodci

Stezka pro chodce a cyklisty se při větším zalidnění pejskaři, rodiči s kočárky a zejména bruslaři může pro cyklistu stát zdrojem nočních můr. Na běžné cyklostezce mají všichni jezdit a chodit vpravo, leckdo to ale nedodržuje. Když je úplně stejná asfaltka někde značená jako silnice se zákazem motorové dopravy, mají chodci chodit vlevo (naštěstí to zpravidla nedělají) a bruslaři si můžou dokonce vybrat. Prakticky jediným řešením především na odpolední cesty z práce je instalace zvonku, který ale musíte používat již z větší vzdálenosti a vždy být připraveni zvolnit do kroku. Samozřejmostí je pak poděkování při míjení, podle reakce míjených srdečné nebo ironické.

Samostatnou kapitolou jsou chodci či bruslaři vybavení sluchátky. Od nich čekejte cokoliv a vzhledem k tomu, že je nemůžete na svou přítomnost efektivně upozornit zvonkem, si můžete dovolit i být trochu důrazní.

Na stezce, která je prostorově oddělená od chodníku, byste se měli držet ve „své“ části. Vyjet na „chodníkovou“ část můžete jen při míjení překážky. Totéž platí v opačném měřítku pro chodce. Bruslaři si (jako vždy) mohou vybrat, jestli si budou hrát na chodce nebo na cyklistu. Na některých stezkách tento režim funguje, na některých ne a jezdí i chodí se vpravo, bez ohledu na nějaké čáry a cedule.

Jízda po chodníku

Nedokončenost pražské sítě chráněných cyklotras znamená, že se jízdě po chodníku mohou vyhnout jen cyklisté velmi šťastní nebo velmi zásadoví. Chybějící cyklostezky a značky příkazující vedení kola v dlouhých nebo nesmyslných úsecích nás učinily rezistentní – a ostatní relativně tolerantní. Což bychom si neměli zkazit.

Jedeme-li tedy po chodníku, musíme zdvojnásobit svou ohleduplnost a vzdát se jakékoliv agresivity. Musíme být stále připraveni zastavit. I na širokém chodníku jsou úzká místa, někdo může vyjít z domu, otevřít dveře auta. A my se v tu chvíli musíme stát chodcem alespoň svou rychlostí. Po chodníku bychom měli jezdit s vědomím, že se jedná o špatný návyk, kterého bychom se časem rádi zbavili. V jedné z následujících kapitol popisujeme, jak na to.

Kapitola 6: První šlápnutí v provozu

Po zvládnutí pár zásad budete moct jezdit po klidnějších ulicích, stejně jako kdejaký Dán. V místech, kde to s podporou cyklo dopravy myslí vážně, byste žádné další lekce ani nepotřebovali...

Do zvládnutelného provozu

Základní pravidlo, které bezpochyby sami dodržíte, je: *jezdím jen po takových silnicích a v takovém provozu, na jaký si troufnu*. Pro začátek naprosto stačí vyhnout se:

- komunikací s více pruhy v jednom směru
- řazení do druhého pruhu
- předjíždění kolon zprava.

Dokud se auta nepohybují příliš rychle, máte před nimi na kole v provozu řadu výhod. Dokážete daleko lépe manévrovat a skoro všude se protáhnete. Auta v zácpě jsou (až na riziko náhlého otevření dveří) zcela neškodná.

Pro bezpečnou jízdu v slabším městském provozu proto stačí zvládnout pár jednoduchých úkonů.

Bud'te viditelní a jed'te předvídatelně

Ostatní lidé v provozu ocení, když jste vidět a chováte se předvídatelně. Pokud se budete chovat spíše jako další auto, než abyste se bázkivě schovávali u kraje vozovky, vaše chování je pro většinu řidičů čitelnější a tudíž oboustranně bezpečnější.

Nelepte se na kraj

Jakkoliv platí, že máme na kole jezdit vpravo, rozhodně to neznamena, že se máme lepit na obrubník nebo na parkující auta. Základem je nechat si rezervu alespoň tři čtvrtě metru od kraje, ať už kvůli kanálům a nepořádku u kraje vozovky, kvůli možnému nenadálému otevření dveří zaparkovaného auta, či k vyhnutí se autu, které vás objíždí moc těsně. Zpoza zaparkovaných aut může rovněž někdo vyjít.

Je prokázané, že čím dále jedete od okraje, tím větší je vzdálenost, ve které jste předjíždění ostatními.

Ukazujte váš směr

Když všichni ví, že budete odbočovat, dají vám na to víc času a prostoru. Cyklista má sice povinnost ukazovat jen před křižovatkou, praxe však praví, že „čím víc, tím líp“. Pokud jste v komplikované situaci, je přesto důležitější pevně držet řídítka a bezpečně ovládat své kolo.

Ohlížejte se při odbočování vlevo

Bez ohlednutí se při odbočování vlevo prostě neobejdete. Překvapivě se snáze ohlíží při vyšší rychlosti. Zvládnete-li se ohlednout jen na okamžik, naučte se to dělat dvakrát za sebou. Pokud se vám ohlížet nechce, vše vyřeší zpětné zrcátko.

Zabrání pruhu

Ačkoliv se má na kole jezdit při pravém okraji vozovky, ne vždy to tak je bezpečné. V úzké jednosměrné obložené z obou stran parkujícími auty, při jízdě podél ostrůvku tramvajové zastávky či tramvajové trati oddělené prahy, na kruhovém objezdu, zkrátka všude, kde by vás řidiči předjížděli s minimálním odstupem, se vyplatí posunout se více vlevo a zabrat na tu chvíli celý pruh.

Technicky je to snadné: ohlédnete se, ukážete vlevo (*velmi důležité pro čitelnost vašeho záměru!*) a posunete se od kraje tak, aby vás auto nemohlo předjet. Je-li pruh tak široký, že vás pak auta chtějí

předjíždět zprava, zeptejte se sami sebe, co jste to proboha provedli, a vraťte se zpátky.

V živějším provozu vyžaduje zabránění pruhu vyčkat na větší mezeru mezi vozidly. Ohlížejte se, ukazujte, místo v koloně si tím nakonec *vyjednáte*.

Zabránění pruhu rozhodně nezkoušejte tam, kde auta jezdí rychleji než padesátkou a dvakrát si jej rozmyslete, když ulice stoupá a vy se plazíte sotva desetikilometrovou rychlostí. Zabránění pruhu cyklistou, který jede třikrát pomaleji než auta, nebývá dobrý nápad. Alternativou zde může být v nehorším i ten chodník.

Přímé odbočení vlevo

Přímé odbočení vlevo v provozu můžete považovat za jakousi závěrečnou zkoušku prvního stupně cyklistických dovedností. Postup je následující:

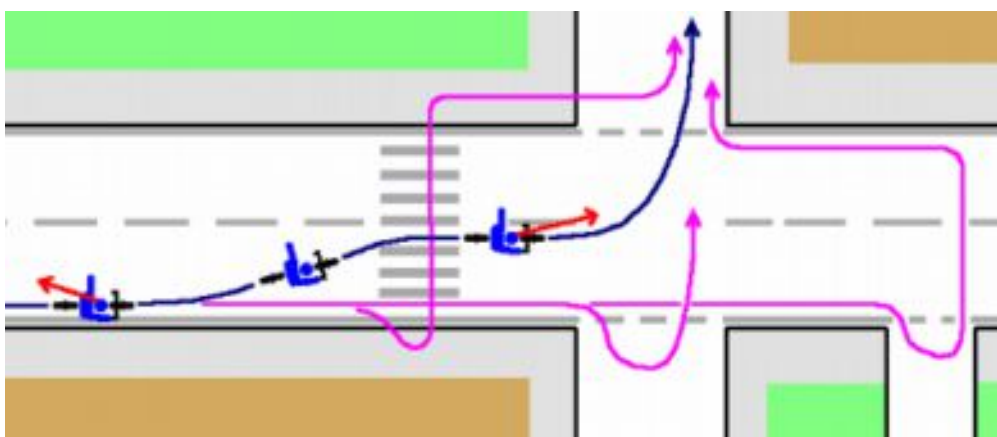
1. Ohlédnete se,
2. ukážete,
3. zaberete pruh (stále ukazujete),
4. Dáte přednost protijedoucím vozidlům (můžete i zastavit při levém okraji svého pruhu),
5. odbočíte.

Na křižovatkách s více pruhy se nerozpakujte odbočovací pruh zabrat. Vždycky se ale držte zásady, že je-li na vás křižovatka moc velká, bude lepší odbočit nepřímě.

Nepřímé odbočení vlevo

Tento poslední trik vám umožní projet i místa, kde byste se báli snad i v tanku, zejména velké světelné křižovatky a podobné lahůdky, jejichž projektanti i uživatelé chápou bicykl jako něco, co se na daném místě nikdy neobjeví.

Princip nepřímého odbočení je jednoduchý a zřejmě ho už podvědomě používáte: V místě, kde potřebujete odbočit vlevo, na vhodném místě zastavíte a pak překřížíte oba směry ve chvíli, kdy nic nejede, nebo kdy má volno právě kolmý směr. Jediné, na co je potřeba dát pozor, je vhodné místo pro zastavení. Nemůžete překážet projíždějícím autům. Někdy se vyplatí sesednout na chodníku a použít rovnou přechod pro chodce. Na následující fotce je místo, kde lze bezpečně vyčkat na příležitost k nepřímému odbočení, na křižovatce na Nábřeží Kapitána Jaroše.



Přímé odbočení (modře) a různé varianty odbočení nepřímého (růžově).

Kapitola 7: Nebojte se sjet z chodníku

Většina cyklistů začíná v pražském provozu na chodníku. Zkušení městští cyklisté ale vědí, že to není ani tak bezpečné ani praktické, jak by se zdálo. Nebojte se jet po silnici.

Výhody jízdy po vozovce

Jet po silnici často není vůbec složité. Tam, kde je slabý provoz, jízdou v silnici jen získáte. Protože:

- **Na silnici máte přednost.** Pokud jedete po chodníku a boční ulice křížíte na přechodech, tak zapomeňte na to, že chodci zde požívají jisté ochrany. Jako cyklista na přechodu chráněn nejste, žádnou přednost nemáte, ledaže byste sestoupili z kola a stali se chodcem.
- **Křižovatky projedete najednou.** Namísto dvou až tří čekání na chodeckou zelenou můžete mnohé křižovatky s auty projet mnohem rychleji a pohodlněji.
- **Jste ohleduplní vůči chodcům.** Po chodníku, který je využíván, můžete jet buď pomalu nebo bezohledně, jiná možnost není.
- **Ukážete autům, že ulice jsou pro všechny.** Je dobře známo, že bezpečnost cyklistů v té které zemi téměř nezávisí na tom, zda tam nosí helmu, ale velmi silně souvisí s tím, kolik lidí tam po ulicích jezdí.

Jak se zbavit strachu

Autům se v Praze nevyhnete. I kdyby v Praze vzniklo tisíc kilometrů oddělených cyklostezek, na ulicích, kde je slabý nebo středně silný provoz, se vždycky budete o společný prostor dělit. Tak tomu je i v cyklisticky vyspělých zemích. Jen v Nizozemsku, kde pro komfort lidí na kole udělali všechno, to dotáhli tak daleko, že se to týká doopravdy jen ulic s velmi malým provozem. Ale nezapomínejte: čím víc cyklistů bude v ulicích, tím více na ně budou řidiči brát ohled.

Pokud se mezi auta bojíte, může vám pomoci troška přípravy. Když se naučíte ukazovat, ohlížet a odbočovat, máte v zásadě vyhráno: můžete bez obav do všech vedlejších ulic a zvládnete i překřížení ulice hlavní. Zákon vlastně předpokládá, že by to měly zvládnout i děti od deseti let.

V další fázi můžete začít pošilhávat po ulicích, kde auta nejsou vzácností. Tam už potřebujete znát zásady bezpečné jízdy v provozu. Naštěstí těch základních není nakonec tak mnoho:

- Ukazujte při změně směru.
- Dodržujte dopravní značení.
- Jeďte více od kraje, budete vidět a vyhnete se většině možných problémů.
- Naučte se ohlížet, abyste mohli odbočovat vlevo.
- Na kruhových objezdech, v úzkých místech a tam, kde vás auta nemohou bezpečně předjíždět, jeďte středem jízdního pruhu.
- Zkuste si svou trasu projet v sobotu dopoledne za slabého provozu.



Jakmile se naučíte odbočovat vlevo, stanete se pánem silnice.



Pokud na takovéhle ulici nejede zrovna jedno auto za druhým, je použití chodníku zcela zbytečné. Že tu ani nikdo neparkuje, stačí se držet metr od kraje a máte vystaráno.

Jak poznáte, že byste měli jet po ulici?

Ulice, po které se můžete pustit bez větších obav, se obvykle pozná podle následujících znaků:

- **V zóně 30 km/h**
- **Slabý provoz.** Pokud po ulici jezdí tak málo aut, že každý, kdo vás předjede, bude mít místo v protisměru, není vůbec čeho se bát. Každý řidič si najede do protisměru a objede vás širokým obloukem.
- **Tam, kde (téměř) nejezdí autobusy a nákladní auta.**
- **Tam, kde neparkuje mnoho aut.** Ulice zavalené parkujícími vozy jsou náročnější na orientaci. Musíte se držet alespoň metr od parkujících aut kvůli znenadání otevřeným dveřím nebo nepozorným řidičům na křižovatkách.
- **Tam, kde jsou chodníky úzké nebo přelidněné.** Na mnoha místech v širším centru, u stanic metra, obchodních center a podobně můžete zjistit, že na ulici je větší klid, než na přilehlém chodníku!
- **Když nemusíte odbočovat vlevo.** I na rušnější silnici nemusíte mít problém, pokud jedete třeba jen jeden blok a pak odbočujete vpravo, nebo pro odbočení doleva využijete přechodu.

A kdy naopak zůstat na chodníku?

Na chodníku má smysl zůstat:

- **Když je provoz příliš silný nebo rychlý.** Jakmile vás předjíždějící auta musejí těsně míjet, nebo jezdí sedmdesát, jste na špatném místě.
- **Když je chodník široký, pustý a není v kontaktu se zástavbou.** Chodníky mimo zástavbu, vedené podél hlavních silnic jsou obvykle chodci využívány tak málo, že se po nich můžete pouštět bez větších obav. Jakmile ale vjedete mezi domy, zbystřete: Tady chodí lidé, velmi opatrně objíždějte vchody, vjezdy do dvorů, parkující auta, zahrádky, sloupy, boční ulice... Nevyplatí se nakonec vzít to ve vozovce?
- **Když vás jízda s auty nutí k manévřům, které jsou pro vás příliš obtížné.** Řazení do druhých či třetích pruhů, situace, kdy i pro jízdu rovně musíte do levého pruhu, apod. nejsou v Praze bohužel vůbec vzácné, ačkoliv jsou z hlediska kvality podmínek pro jízdu na kole zcela nežádoucí.
- **Když byste jízdu po silnici porušovali předpisy.** Především nejezděte rušné jednosměrky v protisměru, obzvláště tam, kde vám souvisle parkující auta znemožňují udělat při míjení místo.
- **Když jedete s menšími dětmi.** Děti smejí jezdit po chodníku až do deseti let (co mají dělat potom, zákon neupravuje). Pro malé děti nejsou vhodné ani cyklopruhy. Přesto, jestli chcete, aby vaše děti uměly jezdit na kole ve městě, musíte je pomalu učit.
- **Když se setmí a vy nemáte světlo.** Ovšem příští vaše cesta musí vést někam, kde si světlo pořídíte.



Pustý chodník, silný provoz... je zbytečné pouštět se mezi auta.

A konečně jedna rada na závěr: Je-li chodník zalidněný a vy se nechcete pouštět do provozu, nestyd'te se z kola slézt a vést ho.

Závěr

V klidných ulicích se jízdy po vozovce nemusíte bát. Prokážete tak laskavost chodcům, bude to pro vás rychlejší a praktičtější a předvedete těm pár řidičům, že na ulici nejsou sami. A sami se stanete zkušenějšími, zdatnějšími a sebevědomějšími.

Kapitola 8: Kolo a veřejná doprava

V Praze je možné vozit kolo v každém metru, mnoha vlacích, přívozech a lanovce na Petřín, omezené možnosti nabízejí tramvaje. Na jízdenku PID je kolo zdarma, i ve vlaku.

Zde popsaná pravidla pro přepravu kola platí pro březen 2013. Podmínky se mohou s časem měnit, sledujte proto materiály ROPIDu (na ropid.cz), případně Dopravního podniku.

Metro

Kola se přepravují zdarma na všech linkách metra, bez časového omezení. Kolo se smí přepravovat po dvou kusech na poslední plošině každého vagonu. Buďte při přepravě kola ohleduplní vůči ostatním cestujícím. Necpěte se do plné soupravy, počkejte na další spoj. Během jízdy je kolo třeba držet tak, aby se nehoupalo, nepopojíždělo a ani v případě prudkého zabrzdění nespadlo. Buď jej opřete kolmo ke směru jízdy o zadní stěnu posledního vozu nebo jej částečně zašoupnete do výklenku dveří.



Nejlepší místo pro kolo v metru je poslední plošina, v sezóně ale bude často plná (foto hh)

Informace o přístupnosti jednotlivých stanic najdete na mapě mapa.prahounakole.cz.

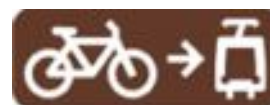
Do výtahů se s kolem zpravidla nesmí. Do většiny výtahů se ale kolo vejde. S lze do výtahů ve stanicích metra Skalka, Černý Most, Letňany, Pankrác, Prosek, Střížkov, Ládví, Pankrác, Chodov a Háje.

Eskalátor není nepřekonatelný. Stačí na jezdící schody najet a kolo zabrzdít. Když jedete dolů, stoupněte si blíž k řídkům, a naopak cestou nahoru zase dál, kolo se nakloní patřičným směrem. 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.

Tramvaje

Přeprava kol v tramvajích funguje jako cyklovýtah: Dají se použít pro cestu večer, když už je tma, a vás nebaví stoupat po rušné silnici. Nebo při návratu z výletu podél Vltavy. Kolo lze přepravovat zdarma v tramvajích ve všední den mezi 19:00 a 7:00, o víkendech a státních svátcích po celý den, a to jen ve vyjmenovaných úsecích a směrem do kopce:

- Anděl – Kotlářka – Řepy
- Dejvická – Divoká Šárka,
- Hradčanská – Vozovna Střešovice – Petřiny,
- 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)
- Hradčanská / Brusnice – Malovanka – Vypich – Bílá Hora
- Náměstí Bratří Synků – Vozovna Pankrác



Nástupní zastávky jsou označeny piktogramem. Měli byste využívat plošiny pro kočárky a invalidní vozíky, na nichž je ve všech typech tramvají dostatek místa a jsou snadněji přístupné.

Při příjezdu tramvaje na řidiče zamávejte a podívejte se jak reaguje. Když vás ve vzácných případech odmítne, nezlobte se. Ještě než vejdete 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 určité i jinde, tudíž vy si ho

najdete). Vystupujete-li jinde než na konečné, dejte řidiči znamení.

Vlak

Z okrajových částí Prahy (Radotín, Kolovraty, Klánovice) nebo z jejího okolí je to do centra nejjednodušší vlakem. Přeprava kola je zdarma ve všech vlacích na území Prahy, kam si kolo berete do vlaku jako spoluzavazadlo (jedná se o vlaky osobní, spěšné a rychlíky). Musíte ale mít jízdenku Pražské integrované dopravy (tramvajenku nebo papírové jízdenky; SMS jízdenky ve vlaku neplatí).

Ve vlaku s rozšířenou přepravou spoluzavazadel (v jízdním řádu označenými symbolem kola) můžete vzít kolo na vyznačené plošiny. Jedná se zejména o City Elefanty, klasické „pantografy“ a také motorové jednotky Regionova. V ostatních vlacích smíte kolo přepravovat pouze na

prvním nebo posledním představku soupravy v prostoru nástupních dveří.

Stejně jako ve všech ostatních prostředcích se s jízdním kolem chovejte k ostatním cestujícím co nejvíce ohleduplně.



Přívoz

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

Přivozy obsluhují tyto trasy (odkazy obsahují mapky):

- P1 Sedlec — Zámky
- P2 V Podbabě — Podhoří
- P3 Lihovar — Dvorce-Žluté lázně
- P5 Císařská louka — Výtoň — Botel Admirál — Jiráskovo náměstí

Linky P1 a P2 fungují celoročně, linky P3 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 PrazskePrivozy.cz

Lanovka

V lanovce na Petřín můžete přepravovat dvě kola na vyhrazené plošině, a to pouze se souhlasem obsluhy, která v případě velkého zájmu nemusí přepravu kola povolit.

B+R a parkování u stanic MHD

Někdy je nejlepší kolo nevozit s sebou, ale použít jej k dopravě na vhodnou zastávku veřejné dopravy (typicky na metro nebo vlak), a tam jej nechat. U řady stanic metra a vlaku se nachází cyklostojany — najdete je vy cyklomapě Prahou na kole. Dlouhodobé parkování u stojanu ve stanicí metra ale vyžaduje málo atraktivní kolo.



Poblíž některých stanic jsou kvalitní městské stojany. Skalka.



Oficiální parkoviště B+R jsou hlídaná, ale často daleko od metra. Zličín.

Bezpečnou možností v návaznosti na veřejnou dopravu jsou parkoviště P+R, která provozují i hlídaná parkoviště kol (tzv. B+R). Ta najdete na následujících parkovištích P+R: *Běchovice (nádraží), Černý Most, Rajská Zahrada, Nové Butovice, Zličín, Letňany, Ládví, Nádraží Holešovice, Opatov, Depo Hostivař, Skalka, Radotín (nádraží)*.

Na Hlavním a Masarykově nádraží najdete komerční úschovny zavazadel, které přijímají i kola. Cena je ale pro pravidelné parkování velmi vysoká.

Cyklobusy a cyklovlak

Rekreační linka cyklobusu PID je v provozu v nepracovní dny od dubna do začátku října, v trase Dobřichovice, nádraží — Mníšek pod Brdy — Kytín.

Cyklovlak je v provozu od konce března do konce října v nepracovní dny v trase Praha Masarykovo nádraží – Praha-Dejvice – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný.

Část druhá: Na cestě ke každodennosti

Kapitoly v této části vám přinesou cenné rady pro to, abyste mohli používat jízdní kolo téměř každý den. V provozu vás pak naučí jízdě po běžných ulicích s výjimkou těch nejrušnějších.

Kapitola 9: Jezdíme za šera a za tmy

I když jsou dny dlouhé, jízda po setmění není výjimečnou věcí. Pro pravidelného cyklistu je vybavení na tmou nezbytností.

Základní výbava

Naprostým základem je mít kolo vybavené povinnými **odrazkami** (bílá vpředu, červená vzadu, oranžové ve výpletu a žluté na šlapkách). Odrázky ve výpletu můžete nahradit reflexním páskem na plášti, odrázky vpředu a vzadu pak reflexními samolepkami.

Ve městě zpravidla nepotřebujete světlomet, ulice jsou osvětlené. Ale blikačky jsou nutné. **Přední blikačka je důležitější než zadní**, z toho důvodu, že zezadu na vás řidiči zpravidla svítí „do odrazek“ a tudíž vás odhalí, i když jste vzadu světelně pasivní. Před vámi ale vjíždějí auta „z boku“ a sebelepší odrázky vám nepomohou. Skoro stejnou práci jako zadní blikačka udělá reflexní páska na levém lýtku.

V městském provozu je vhodné **svítit nebo blikat už za šera**. Auta byla dříve povinna svítit "za snížené viditelnosti," což je přesně ten stav, za kterého byste měli svítit i vy. Za naprosté tmy jste slušně viditelní už s odrázkami, za šera ale odrázky splývají a musíte svítit aktivně. Osvětlovací sady se senzorem se umějí spustit automaticky.

Pokud blikačky delší dobu nepoužíváte, zkontrolujte si, v jaké kondici mají **baterie**. I skoro prázdná baterie působí prvních pár minut svěžím dojmem, zkuste je tedy nechat pár minut svítit. Pokud vyhasínají, je na čase je vyměnit, pokud možno za akumulátory. Kdo pohání své světlo dynamem, měl by si ověřit, v jakém stavu má elektrický rozvod.

Reflexní vesta, blikající reflexní páska a jiná masivní světelná výbava nad rámec běžného osvětlení vám zajistí, že budete viděni nejen předjíždějícími řidiči, ale i piloty letadel přistávajících na Ruzyňském letišti. Zvažte, zda vám stojí za to posouvat tímto hranici toho, kolik osvětlení považují řidiči za normální. Vestička a výkonnější světla se hodí na rychlostní komunikace, meziměstské úseky či chvíle, kdy koncem listopadu padají „hovna s háčkama“. Na druhou stranu, „vychovávat“ řidiče na výpadovce skomírající lampičkou a černým kabátem také není zrovna dobrý nápad.

Pro pravidelnou jízdu za tmy



Reflexní páska na nohu nebo paži. Dělají se i blikající.



Záložní světelný šrot - určitě ho máte doma hory.

se vyplatí mít kromě „hlavního“ osvětlení ještě nějakou **zálohu**. K bateriové blikačce aspoň náhradní baterie, k dynamem poháněným světlům ještě nouzovou malou bliknu pro případ poruchy.

Když už se dostanete do situace, kdy potřebujete **dojet bez světel**, nezbyvá než jet pomaleji, vedlejšími ulicemi a vzdát se představy, že máte na jakékoliv křižovatce přednost, i kdyby dopravní značení stokrát tvrdilo opak. A vaše další cesta musí vést **do obchodu s cyklodoplňky**.

Dynamo nebo baterie?

„Klasické“ dynamo není již příliš používané, především pro svůj větší valivý odpor. Nová městská kola ale mají zpravidla indukční, téměř bezodporová dynama v náboji. Existují i drátová dynama, a podobné technické vychytávky. Zadní světlo bývá u městských kol doplněno kondenzátorem, který se za jízdy dobíjí a dodává mu tak energii ještě několik minut po zastavení kola. Díky tomu světlo při zastavení na křižovatkách nezhasíná a svou funkcí se blíží bateriové blikačce. Na druhou stranu, nejlevnější městská kola a retrokola mají někdy napevno připevněná bateriová světla připomínající vzhledem tradiční světla dynamová.

Takřka optimální sadou pro město jsou trvalá indukční světla Reelight, která namontujete snadno na osy obou kol a nemusíte se o svou viditelnost dále starat. Neřeší ale potřebu světlometu. Vývoj zejména LED diod v posledních letech umožnil nabídnout velmi výkonná bateriová světla s dlouhou dobou svícení. Nezapomeňte ale, že éra člověk je už za námi. Toužíte-li po silném světle, přidejte si ho na kolo napevno.

Noční styl jízdy

Při jízdě za tmy uberte na agresivitě. Auta někdy zapínají dálková světla, která vás oslní tak, že ani nevíte, kde je kraj vozovky. Odhad vzdálenosti je v noci obtížnější, takže předpokládejte, že auto jede rychleji. Na cyklostezkách a chodnících pak buďte velmi opatrní na chodce, kteří často nebývají vidět do posledního okamžiku. A pamatujte, že pokud míváte večerního osamělého chodce jinde, než na nejbližší spojce od zastávky k zástavbě, může být někde poblíž i jeho pes.

Kapitola 10: Co dělat za mokra?

S jízdou přímo za deště se v našich zeměpisných šířkách nesečkáte zdaleka tak často, jak byste předpokládali. Jiná věc je jízda za mokra. Zatímco přeháňka může trvat pár minut, silnice mohou být následně mokré několik hodin i dnů.

Blatníky

Silničáři, festkaři a milovníci jednoduchosti a úzkých pláštěů mohou nesouhlasit, ale blatníky jsou základ. Zvláště přední kolo má smysl řádně zabalit co nejdelším blatníkem. Platí, že čím širší plášť, tím více vody na nohavicích. Úzké silniční pláště cákají jen málo, zvláště při pomalejší jízdě.

Pozor na věci

V tom, co je důležité při dešti chránit, před oblečením rozhodně předřazujeme obsah brašen. I když cyklistické brašny voděodolnost zpravidla zajišťují, ty své rozhodně ještě prověřte. Slabým místem bývají namáhané švy (hlavně ty spodní) a zapínání. Do města zpravidla nepotřebujete stoprocentní vodotěsnost třídy „Ortlieb“, ale standardem jsou zakryté nebo voděodolné horní zipy. Kabely s velkým krytem přes zapínání odrazí déšť lépe, než tašky s volným zapínáním určené spíš pro nákupy. Konečně, právě do solidní brašny si můžete dát suché převlečení nebo boty.

Nesmírně nápomocným doplňkem je nepromokavý kryt sedla, když kolo za deště parkujete na ulici. Minimálně postačí menší igelitka, kterou vozíte zastrčenou do sedla, nebo koupací čepice či igeliták se zatahovací šňůrkou. Existují ale i speciální kryty, které uspokojí každého estéta.

Prší různě

Lehčí přeháňky vás mohou nechat naprosto klidnými. Bud' uschnete ještě cestou, nebo stejně příliš nepromoknete. Také slabý, i když vytrvalejší déšť nebývá pro většinu běžného oblečení problém. Hustý, vytrvalý déšť při teplotách pod patnáct stupňů je už zlý, ale na takové počasí narazíte v sezóně i při každodenní cestě párkrát za rok. Potom platí, že prochladnout je horší než promoknout a i promoknutí se dá na kole výrazně omezit, aniž byste se museli odívat do kožených kombinéz.

Co na sebe

Cyklistické a sportovní obchody nabízejí rozmanitý výběr cyklopláštěnek. Jednorázový „kondom“ může být nouzovým řešením pro chvíle, kdy se zapomenete chránit jinak a pokud ho máte kam dát (a nezapomínáte na něj), nijak vás nezatíží. Pro běžné ježdění na kratší vzdálenosti (a menšími rychlostmi) se hodí pláštěnka typu pončo, co nejdelší, aby zakryla exponované horní strany stehů a kolena. Speciální cyklistické pláštěnky se napínají přes ruce až na řídítka, fungují ale dobře jen při opravdu pomalé jízdě.

Každodenní praktici si zpravidla našli řešení, které se bez pláštěnky obejde. Nepromokavá větrovka a



Když máte blatníky, můžete vyrazit hned, jak přeháňka skončí.



kalhoty na převlečení nesníží požitek z jízdy. Saka mívají často tu překvapivou vlastnost, že na nich opršení prostě není vidět, dokud vám tedy nekape ze šosů. Existují i speciální modely pro městské cyklisty. Místo deštníku poslouží klobouk. Ani plstěný jarník obvykle neproprší dřív než za půl hodiny, což pro cestu do práce často stačí.

Na nohy se dají sehnat nepromokavé kalhoty či návleky, v silném dešti stejně není ochrana stoprocentní. Je-li zrovna teplo, můžete se prostě na ochranu vykašlat a vzít si sandály a plátěné kraťasy s tím, že sice promoknou, ale zase brzy uschnou.

A konečně, nic nepotěší tak, jako v práci uschované suché oblečení na převlek, a horký čaj, kafe nebo čokoláda po příjezdu.

Jízdní styl

Za deště a na mokré vozovce musíte trochu uzpůsobit styl své jízdy. Máte-li ráfkové brzdy, pak po namočení ráfků počítejte s výrazně horším brzdícím účinkem. Brzdy se dají držet „v pohotovosti“ občasným jemným „pumpováním“, kterým je osušíte. Když ale potřebujete prudce zabrzdit, výsledek stejně nebude stoprocentní.

Není dobré projíždět louže. Mohou být hlubší, než čekáte, a před pocákáním nohou pak neochrání ani blatník se zástěrkou. Na jejich dně se také shromažďuje více sajrajtu, který se až příliš snadno přenesou na spodek vašeho kola. V neposlední řadě mohou louže, zvláště ve vedlejších ulicích, ukrývat překvapení typu střepů či vypadlé kostky. Stav pražských komunikací vás tak za mokra posune na bezpečný metr od kraje jaksí samovolně.

Zvláštní pozor si dejte na tramvajové koleje. Za mokra si na nich dovoluňte jen desetinu toho, co za sucha. Záleží také na směsi, z jaké máte plášt' předního kola. Některé (zejména značkové) pláště drží překvapivě dobře, jiné na kovu kloužou jak na namydlené podlaze. Tramvajové koleje proto přejíždějte zásadně bez zatáčení, i za cenu zpomalení nebo nadjetí si do levé části pruhu. Za mokra bývá podobně zrádné také napadané listí a hladké dřevo.

Změňte trasu

Mokré počasí může ovlivnit i vaši trasu: Za deště (a to i když hojně přšelo třeba před několika hodinami) se nevyplatí používat cesty s nezpevněným povrchem: jindy pevné a příjemné cesty se mohou proměnit v bezedné bažiny. V mnoha případech se dá kritický úsek objet za cenu zajižd'ky. Pokud je takových úseků povícero a silně vás obtěžují, najděte si pro případ mokra alternativní trasu po asfaltu. Přece jen — mokré oblečení uschne; bláto samo od sebe nezmizí ani z oblečení ani z kola.

Zvolte jiný čas

Ráno se vám to podařit nemusí, ale při cestě z práce můžete často bez problému půl hodinky či hodinku počkat, než déšť ustane. Dobrymi rádci jsou v tomto meteorologické radary(např. <http://radar.bourky.cz/>), ze kterých se zakrátko naučíte dobře odhadovat, za jak dlouho právě zuřící bouřka přejde. Konečně, když už od rána prší nad všechny přijatelné meze, můžete si cestu zkrátit metrem nebo protentokrát vynechat.

A po období dešťů...

se trochu podívejte na svoje kolo. Jestli jste jezdili po rozbahněných cestách, tak stojí za to kolo zespona umýt. Kápněte do řetězu olej, který se nejspíš vymyl, a zkontrolujte, zda jste ještě spokojení s chováním brzd (když už to neděláte jindy).

Kapitola 11: Jezdíme zřetelně a předvídavě

Bezpečná jízda v městském provozu spočívá na třech hlavních zásadách: zřetelnosti, předvídavosti a přizpůsobení stylu jízdy vlastním možnostem.

Pro jejich dodržení je nesmírně důležitý dobrý odhad na odstup od kraje vozovky. Pravidla zřetelné a předvídavé jízdy pro začínající městské cyklisty proto rozebereme velmi podrobně.

Zřetelně = viditelně + předvídatelně

Jezděte tak, abyste byli pro ostatní co nejzřetelnější. Dostatečná viditelnost vás i kola je k tomu první podmínkou. Mějte všechny odrazky, ale nespolehejte se jen na ně. Za snížené viditelnosti je nesmírně důležitá přední blikačka. Zezadu do vás auta svítí, takže v nejhorším zapracují odrazky. Před vámi se ale vyskytují auta z boku, které vás bez blikačky neuvidí. Když máte přednost, musíte být vidět. Čím viditelnější budete, tím dřív vás ostatní zaznamenají.

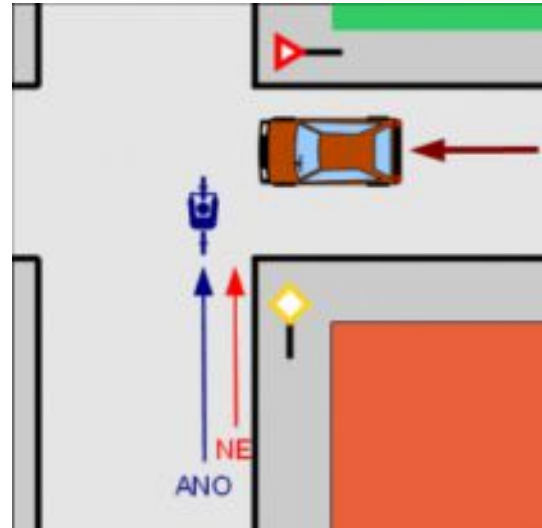
Druhým krokem ke zřetelnosti je předvídavý jízdní styl. Řidiči sice chápou, že na kole můžete udělat cokoli, ale když nevědí, co přesně zrovna chcete udělat, mohou vám, i v dobré vůli, pěkně zatopit. Ukazujte, kde můžete, a jak dlouho můžete. Ukazujte dlouho předem. Když to zvládáte, ukazujte i během odbočování. Držte se zásady „čím rychleji, tím dál od kraje“. Nevyhýbejte se překážkám na poslední chvíli. Neměňte prudce polohu v pruhu, neodbočujte nečekaně, necpěte se tam, kde vás řidiči nečekají, neskákejte z chodníku před rozjíždějící se kolonu. Manévry založené na tom, že na vás řidiči nestihnou zareagovat, si nechte na později.

Myslete za ostatní

Sledujte provoz kolem sebe a uvažujte, co udělají v nejbližší době ostatní. Tím, že budete myslet i za ostatní, dokážete předem zabránit nejčastějším nehodám, ke kterým může dojít. Obvyklé hrozby můžete do značné míry eliminovat:

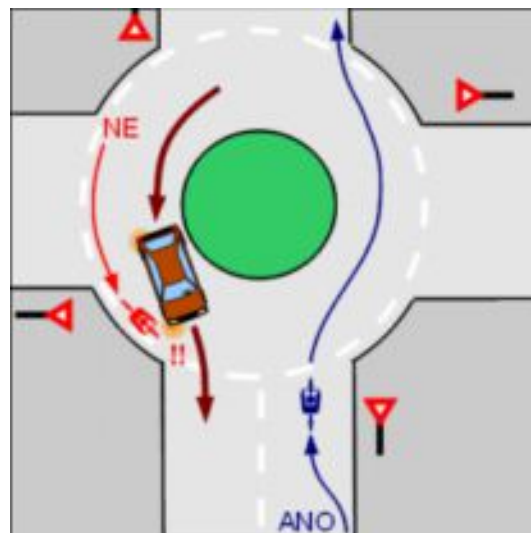
Auto, které vám zprava vjede před nos nejsnáze vyřešíte tím, že budete vidět hodně brzo. Přední blikačka za šera nestačí, když na vás řidič nevidí přes zaparkovanou dodávku. Posuňte se proto tak daleko od kraje, jak si troufnete, nemáte-li za sebou auto, klidně zaberte i širší pruh. Auto za vámi vás může dostat do nepříjemné pasti, proto je někdy dobré ukázat v předstihu doleva a udělat si místo.

Auto z protisměru odbočující vlevo vás může přehlédnout stejně dobře, zvláště, jedete-li „ve stínu“ vozidla před vámi. Toto je jedna ze situací, kdy odrazky skutečně nestačí, přední blikačka je za šera nutná. Jste-li v proudu vozidel, posuňte se vlevo, aby vás protijedoucí viděli a mezeru mezi dvěma auty, v níž zrovna jste, nechápali jako místo ponechané jim k odbočení.

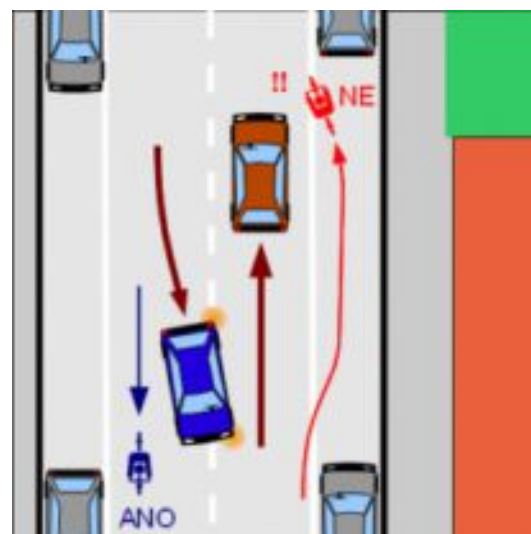


Auto, co vás předjede zprava a vzápětí odbočí těsně před vás nebo do vás, se předvídá poněkud hůř, ale i toto riziko se dá snížit. Řidiči nepředpokládají, že jedete-li u kraje, budete rychlí. Při rychlejší jízdě si nechte opět ten metr od kraje. Za tmy nezapomeňte na zadní blikačku. Jedete-li stejným způsobem po chodníku nebo oddělené cyklostezce, zvyšujete tím riziko srážky trojnásobně: dávejte si proto v takovýchto situacích trojnásobný pozor.

Podobný manévř bývá častý **na kruhových objezdech**, kde mu zabráníte prostě tím, že se už před křižovatkou zařadíte do středu pruhu a celý kruháč projedete s auty. U menších kruhových objezdů nebudete nijak bránit provozu, budete rychlejší než automobily. Toto pravidlo neplatí jen u velkých kruhových objezdů, které mají spíš charakter rychlostní komunikace.



Rána autem zezadu při vyhýbání se překážce patří mezi další rizika, která můžete slušně řešit. Pokud jde o kanály, díry v asfaltu či náhle vběhnuvšího chodce, pak prostě stačí držet zlaté pravidlo metrového odstupu od kraje. Horší je to s auty krátkodobě parkujícími ve druhé řadě, cyklopruhu a podobně. Abyste se nenechali zamknout od předjíždějících aut, musíte prostě zabrat pruh a to předem, třeba už padesát metrů před překážkou. Řidiči si zde nemají na co stěžovat, příčinou vašeho manévru je nesprávně parkující auto, můžete si tedy dovolit více asertivity. Když to nestihnete a je dost místa, můžete se proplazit těsně podél parkujícího auta, ale v tom případě musíte být velmi opatrní a čekat ránu dveřmi nebo řidiče, který vám zpoza dodávky vstoupí přímo před kolo.



Pozice v pruhu

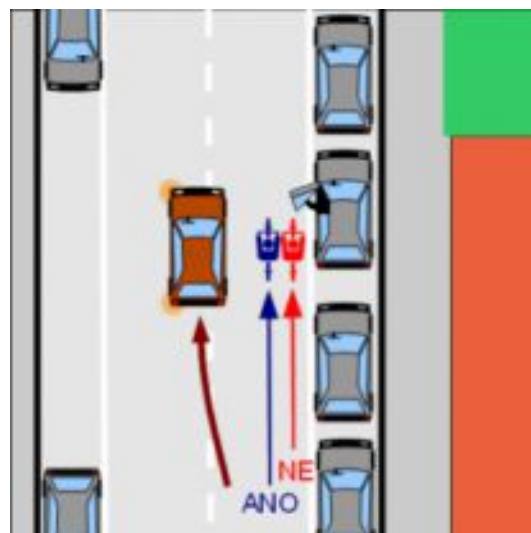
Jak už bylo stokrát zopakováno, správná pozice v pruhu je pro bezpečnou jízdu klíčová. Základní poloha, necelý metr od obruby a asi metr od parkujících aut, je ověřená mnoha zkušenostmi. Vyhnete se střepům a kanálům u kraje, snížíte riziko, že vás řidiči přehlédnou, a nejste tak vlevo, aby vás při každém předjíždění ofoukli zrcátkem. V cyklopruhu se jezdí středem červených piktogramů nebo šipek piktokoridoru, podél parkujících ještě dva decimetry víc vlevo.

Bližší k parkujícím autům vás mohou dostat následující situace:

- stoupání, které sníží vaši rychlost,
- auto parkující ve vašem profilu,
- příliš rychlý provoz, kdy auta při vašem předjíždění nevybočují vlevo,
- když vás začne předjíždět velké vozidlo (nákladák, autobus),
- když předjíždíte kolonu stojících vozidel.

Těsně podél aut jed'te pomalu a buďte připraveni zastavit na místě. V příliš silném provozu to ale někdy může být jediná možnost (kromě chodníku).

Víc než metr od kraje se vysouváte nejen, když zabíráte pruh. Oprávněné situace jsou:



- Zabrání pruhu (jeden úzký pruh, jízda podél zastávkových ostrůvků, jízda v koloně, na kruhových objezdech, odbočování vlevo, apod),
- když auta na pravém kraji parkují šikmo nebo kolmo,
- když auta na pravém kraji parkují nepravidelně, s mezerami,

Při jízdě dál od kraje si stále kontrolujte, zda někomu nebráníte v předjíždění. Blíží-li se zezadu auto a vy nemáte důvod pro to nenechat se předjet, pusťte ho.

Ještě jednou z vlastních chyb

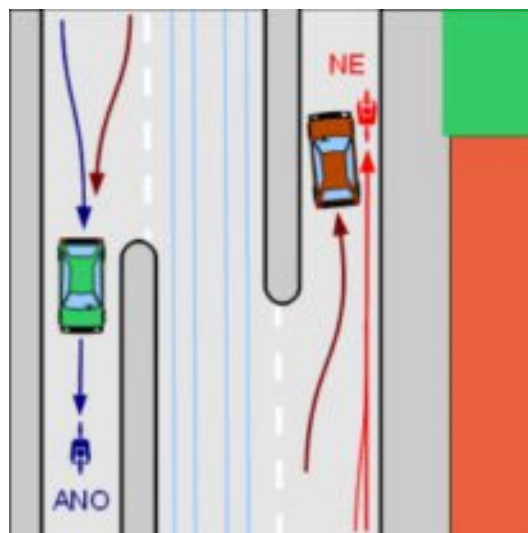
Jakkoliv můžete po zvládnutí těchto zásad získat dojem, že vás ve slabším provozu nic nepřekvapí, nepřeceňujte se. Rutinou se tato pravidla stanou až po stovkách hodin v provozu. Laděte své dovednosti na pravidelné trase, než se pustíte do míst, která dokonale neznáte.

Ve velmi silném provozu, na tramvajových kolejích nebo na ledě budete muset dělat některé věci trochu jinak. Konečně, ani dokonalé dodržování všech pravidel vás neochrání za všech okolností. Pro odvrácení nehody v posledním okamžiku existují únikové manévry, které si z příručky nenačtete, ale musíte si je natrénovat (pojednáme o nich v některém z příštích dílů).

Nejvíce se naučíte ze situací, které nebudou zrovna příjemné. Když je ale s chladnou hlavou rozeberete, vyzískáte z nich pro sebe maximum a vaše dovednosti jízdy v provozu se budou postupně zlepšovat.

Shrnutí

Zřetelná, předvídatelná jízda, předvídání rizik a správná volba polohy v jízdním pruhu jsou zásadami, které učiní vaši jízdu ve slabém a středně silném provozu výrazně bezpečnější. Mistrovství ale dosáhnete až praxí a zvládnutím únikových manévru — což je ale práce pro pokročilé.



Kapitola 12: Tipy pro komfortní jízdu

Pro pohodlnou jízdu po městě stojí za to znát několik tipů, jak se po městě pohybovat elegantněji a s menší námahou. A samozřejmě také varovat: je pár věcí, které by vás v provozu neměly ani napadnout.

S auty jed'te svižně, mezi chodci pomalu

Když pojedete rychlostí blízké té, kterou jedou motorová vozidla, dost věcí vám půjde snáz. Řidiči vás před předjetím uvidí dříve, předjede vás míň aut, lehce zabarete pruh. Naopak, čím větší rozdíl rychlostí, tím víc problémů. Proto jsou ulice, kde se jezdí víc než padesát, pro cyklisty tak nepříjemné.

Rychlost je ale jak dobrý sluha, tak špatný pán. Na cyklostezkách nebo cestách pro pěší se přizpůsobte rychlosti spíš těm, v jejichž společnosti se právě pohybujete.

Volte ulice, kde se jezdí

Zkušenost říká, že čím víc jezdí na ulici cyklistů, tím je to pro ně bezpečnější, protože s nimi ostatní více počítají (existuje na to i empirické pravidlo, tzv. Smeed's law). To můžete využít ve svůj prospěch, když se budete držet cyklisty hojně frekventovaných ulic. Mimo značené cyklotrasy potkáte víc lidí na kolech například v těch ulicích, které jsou v cyklomapě Prahou na kole vyznačené jako doporučené.

Stoupání co nejkldnější trasou

Stoupání společně s auty je prostě nepříjemné, a pro větší rozdíl rychlostí také méně bezpečné. Máte-li na cestě pořádné převýšení, najděte si pro jeho překonání co nejkldnější trasu: vedlejšími ulicemi, parkovou cestou. Cyklista stoupající v parku šestikilometrovou rychlostí není pro ostatní ani nejmenším ohrožením. Naopak, při jízdě z kopce se můžete zapojit do provozu i na hlavní silnici.

Dávkujte tempo a dojíždějte v klidu

S jízdou proměnlivým prostředím souvisí i tato rada: Rozhodně nemusíte jet pořád naplno! Jízda na plný výkon má smysl v živém provozu, ale projíždíte-li klidnou ulicí nebo parkem, proč nezvolnit? Zvláště posledních pět minut se vyplatí vypustit a doplout k cíli cesty na půl plynu. Nebudete mít po příjezdu jazyk na vestě a trochu vychladnete.

Dívejte se a buďte zdvořilí

I když je to těžké, vyplácí se navazovat oční kontakt s ostatními účastníky provozu. Potvrdíte si, že se vidíte, respektujete se. A můžete být zdvořilí: pustit řidiče odbočujícího před vás, nebo chodce na přechodu, ukázat paží řidiči, ať vás předjede tam, kde s tím nemáte problém. Pouštění chodců na přechodech ale nemá smysl, máte-li v zádech auto: řidičů, kteří okamžitě pochopí, co děláte, je zatím minimum.

Nesouvisle parkující auta

Tam, kde auta parkují nesouvisle, se na krajnici schovávejte jen, jedete-li opravdu hodně pomalu. Tím, že se schováte mezi příležitostně parkující auta, si při jejich objíždění sami zbytečně komplikujete život.

Tramvajové koleje

V ulicích, kde jezdí tramvaje těsně podél parkujících aut (například Bělehradská, Jindřišská, Myslíkova), se řadte mezi kolejnice, i když se vám poloha vpravo od kolejí zdá celkem v pohodě. Kdokoliv vám před kolo skočí nebo otevře dveře, nasměruje vás rovnou přes pravou kolej, což značně zvyšuje riziko pádu.

Pragmaticky

Neúplná řešení pro cyklisty v provozu znamenají, že leckde neprojedete v souladu s předpisy. Jste-li svatí, kapitolku přeskočte, pokud potřebujete detailně ulehčit břemenu potenciálních hříchů, přečtěte si kapitolu o jízdě na hraně zákona.

Nedělejte si těžkou hlavu z toho, že se vždy nechováte v souladu s pravidly. Ta pravidla netvořili pro vás. Můžete je dočasně změnit, pokud k tomu v danou chvíli přesvědčíte i své okolí. Nezapomínejte jen, že v tu chvíli na sebe berete zodpovědnost za veškeré následky. Jste-li pragmatictí, buďte při tom dvakrát opatrní.

Pragmatické chování, které je v Praze běžné, zahrnuje ohleduplnou jízdu v úsecích s vedením kola a málo zalidněných chodnicích, opatrné projíždění protisměrek a ignorování těch zákazů vjezdu, které jsou cílené na motorová vozidla. Jízda na červenou ála New York se v Praze mimo alleycaty prakticky nerealizuje.

Tohle ne!

I v rámci maximálně pragmatické jízdy je pár věcí, které by vás neměly ani napadnout:

Vjíždět rychle na přechod zpoza zaparkovaných aut. Když už jedete po chodníku (či chodníkové cyklostezce), musíte na každém přechodu zpomalit tak, abyste dali přednost čemukoliv, co pojedete po přechodu. Dokonce i když je ten přechod světelný a máte zelenou, buďte velmi opatrní! Odbočující auta počítají s chodci, ne s rychleji pohybujícím se bicyklem. Riziko srážky na přechodu od odbočujícího auta je mnohem vyšší než když jedete v provozu! (3x když jedete souběžně s vozidly, 11x, když jedete proti).

Zastavovat před křižovatkou vpravo od většího auta. Jak už bylo řečeno výše: Jste-li stranou od většího auta, můžete být v jeho slepém úhlu a pak vám při jeho odbočení vpravo nepomůže ani svěcená voda. Jediné bezpečné místo v okolí nákladáku je ZA ním (a nebo nejméně tři metry před ním).

Skákat do vozovky mezi kolonu, která se pohybuje. Oblíbili-li jste si příjezd po chodníku s vřazením do kolony někde u jejího začátku, nedělejte to, když už auta jedou. Pamatujte si: Neškodné je jen to auto, které stojí.

Hrubosti k chodcům. Kdekoliv, a zejména tam, kde pěší převažují, se zdržte jakékoliv agresivity vůči chodcům, včetně rychlé jízdy v davu, drsného vyzvánění z cesty, těsného míjení nebo dokonce najíždění. Jedinou výjimkou v tomto pravidle jsou osluchávkovaní bruslaři zabírající celou šířku cyklostezky.

Kapitola 13: Cyklopruhy a další řešení v provozu

Cyklopruhy pomáhají na řadě míst projíždět dříve prakticky nepoužitelnými ulicemi. Na druhou stranu jsou často přerušované a chybí zejména tam, kde by komfort a pocit bezpečí cyklistů zvýšily nejvíc, tedy před křižovatkami a v nich.

Jízda v provozu s asistencí

V této kapitole popisovaná zařízení pomáhají cyklistům k tomu, aby se jim lépe jelo v *provozu*. Čas od času pouze získáte vlastní pruh nebo vyhrazený prostor. Platí zde stále obecné zásady jízdy v provozu:

- Držíte si odpovídající odstup od krajnice nebo parkujících aut
- Přednosti máte stejné jako ostatní souběžně jedoucí vozidla
- Při odbočování se řadíte do odpovídajících pruhů
- v místech, kde žádná opatření nejsou, jedete dál společně s auty.

Cyklopruhy

Cyklopruh se je prostě vyhrazený jízdní pruh, určený pro bicykly. Platí pro něj tedy pravidla pro jízdu ve vyhrazených pruzích. Použití cyklopruhu je povinné. Jiná vozidla smějí cyklopruh křížit pouze příčně nebo při odbočování, parkování, apod. Je zakázáno v cyklopruhu stát a zastavit. Cyklopruh může (trochu nečekaně) použít i bruslař. Zásady pro jízdu v cyklopruhu jsou následující:

- **V cyklopruhu podél parkujících jedete v jeho levé části**, piktogramy cyklisty by měly být posunuté vlevo a naznačit vám tak správnou polohu.
- **Cyklopruhy jsou zpravidla určeny pro cyklisty, kteří se již umí pohybovat v provozu.** S dětmi pojedete spíše vedlejšími ulicemi a po cyklostezkách, děti do deseti let mohou jet po chodníku. Ale všechno záleží na zkušenostech a věku. Kdo své děti na provoz učí, ten s nimi cyklopruhy za čas bez potíží zvládne.
- **Když cyklopruh skončí, pokračujete s auty.** Řidič nesmí ohrozit cyklistu vyjíždějícího z končícího cyklopruhu.
- **Při odbočování vlevo se nejprve zařadíte do správného pruhu,** „nestříhejte“ to z cyklopruhu doleva těsně před křižovatkou.
- **Stojí-li v cyklopruhu auto, zařadíte se opatrně do hlavního proudu vozidel** a překážející auto objedťe. Není-li dost místa, zaberte pruh, že někdo parkuje v pruhu vyhrazeném pro cyklisty, není vaše vina.



Bližší jezdec je velmi blízko u parkujících aut, měl by si udělat odstup (viz šipka). Vzdálenější cyklista používá cyklopruh v protisměru, což také rozhodně není správně.

Piktokoridory

Piktokoridor pouze naznačuje doporučený průjezd cyklistů v pruhu. Z přítomnosti piktokoridoru neplynou žádná práva nebo povinnosti. Piktokoridory se v Praze zpravidla kreslí tak, aby vás v pruhu mohlo osobní auto předjet bez problémů. Nákladnímu autu nebo autobusu ale budete muset uhnout; jedete-li podél parkujících aut, nezapomeňte zpomalit tak, abyste dokázali zareagovat na otvírající se dveře nebo chodce vyskakující do vozovky zpoza aut.

Piktokoridor nicméně psychologicky funguje: drží osobní auta více vlevo a jejich řidiči jsou předem upozorňováni na možnou přítomnost cyklisty.

Piktokoridor v křižovatce, šikmo přes pruh nebo v tramvajových kolejkách naznačují doporučený a možný

průjezd cyklistů. **Pozor: piktogramy vám nedají žádnou přednost!** Vedou-li tedy piktogramy do středu pruhu, znamená to jen, že je vhodné zařadit mezi auta, ale pozici v koloně už si musíte vyjednat sami.

Cyklo+bus+taxi pruhy

Vyhrazené pruhy pro autobusy, taxíky a jízdní kola nejsou napohled příliš atraktivním řešením a jsou vhodné jen pro zkušené cyklisty. Bez nich byste ale museli jet vlevo od buspruhu, což by bylo ještě mnohem horší.

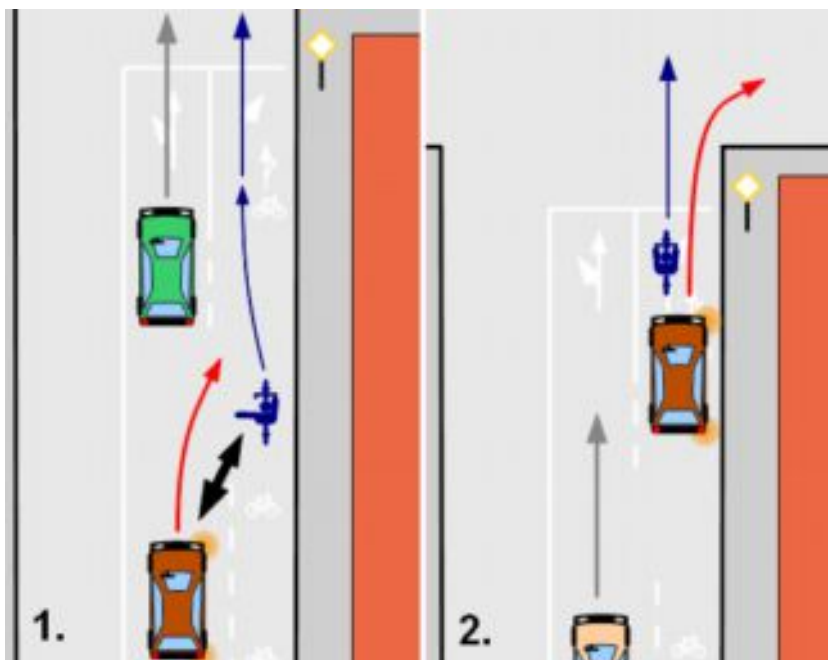
V pruzích pro autobusy na ně berte ohled, sledujte provoz za sebou a autobusům pokud možno uhýbejte. Je také vhodné nepředjíždět autobus v zastávce, raději počkejte za ním. Více o jízdě mezi autobusy a nákladáky najdete ve zvláštní kapitole.



Pruh pro autobusy a cyklisty vám někdy umožní jet mimo kontakt s poskakující kolonou.

Jízda rovně v odbočení vpravo

V řadících pruzích před křižovatkou cyklopruhy zpravidla končí. Někdy mají auta pravý pruh pro odbočení vpravo a cyklisté jej mohou použít i pro jízdu přímo. Zde musíte předejít nebezpečné situaci, kdy by vás auto odbočující vpravo při odbočování „uzamklo“ a případně srazilo. Jednodušší to máte ve vzácnějším případě, kdy se v tento pruh mění plynule váš cyklopruh — potom stačí držet se stále v jeho levé části. Komplikovanější je řazení ze zaniklého cyklopruhu. Zde musíte nově vzniklý řadící pruh zabrat, přitom berte ohled na vozidla za vámi. Ta vás sice nesmí ohrozit, se zabráním pruhu ale nemusejí počítat.



Na konci cyklopruhu před řazením rovně kontrolujte vozidla za vámi, případně ukažte (1). Následně se řad'te do středu pruhu, aby vám auto nemohlo dát pravý hák (2).

Předsunutá stopčára

Jedním z nejrozšířenějších prvků v pražské infrastruktuře v provozu je předsunutá stopčára. Využívá se po předjetí kolony k postavení v křižovatce na první místo. Je to současně výhodné, příjemné i bezpečné: nedýcháte exhalace z auta před vámi a projedete bezpečně bez zákrytu jiným vozidlem.

V předsunutě stopčáře se řadíte zhruba před řidiče vozidla za vámi: jednak vás tak nepřehlédne, jednak necháváte místo případným dalším cyklistům. Když stojí na vašem „chlívků“ osobní auto, nezůstávejte vpravo, ale postavte se ještě před něj. Počítejte s tím, že takový řidič bude méně ohleduplný a nehcte jej předjet hned v křižovatce.

Cyklopruh ani piktokoridor zpravidla nevedou až ke stopčáře. Nemusíte se tedy vždy snažit dojet až k ní. Závisí hlavně na prostoru, který vám řidiči nechají. Pokud o stopčáře předem víte, může vás to povzbudit, dbejte ale maximální opatrnosti. Zvláště nepříjemná je situace, když se kolona, kterou zprava

předjíždíte, náhle rozjede. Potom se musíte co nejdříve zařadit do proudu.

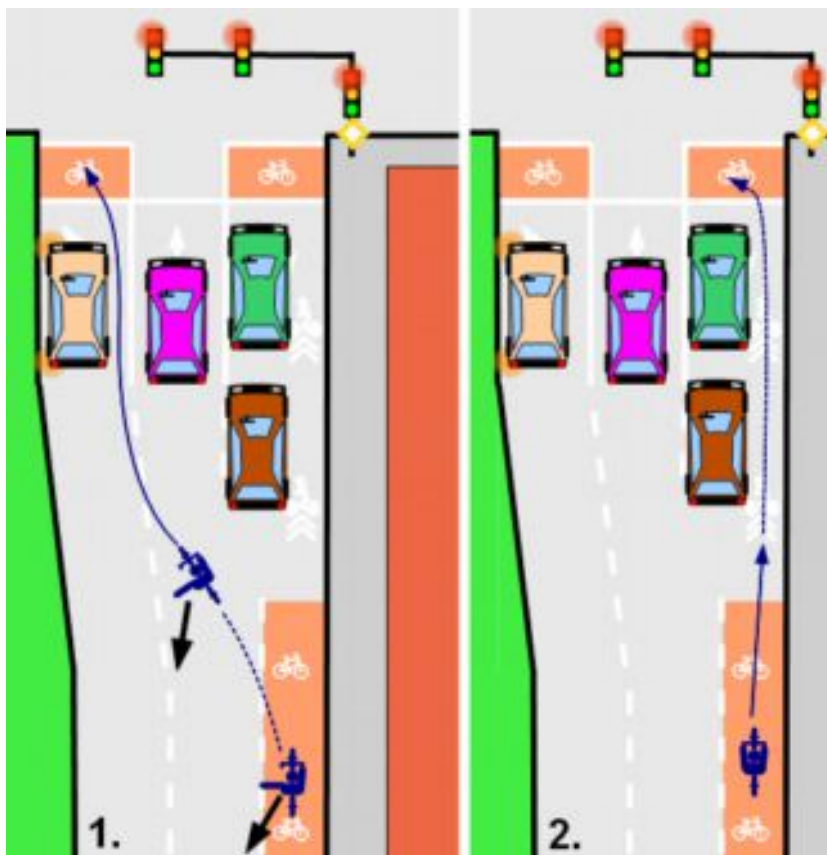
Když vede ke stopčáře cyklopruh a auta v souběžném pruhu pomalu jedou, nesnažte se je předjíždět. Řidiči vás neuvidí (nejsme v Nizozemsku) a mohou odbočit vpravo přímo do vás. Těsně před křižovatkou jedte stejně rychle nebo pomaleji než auta v souběžném pruhu.

Na předsunuté stání se raději vůbec necpěte, když:

- je první auto nákladák
- první auta odbočují vpravo
- auta nechala vpravo tak málo místa, že byste měli potíže se vejít

Když se ale nesnažíte stojící kolonu předjet, zařadte se do ní.

Po naskočení zelené vyjedte ze stopčáry co nejrychleji, abyste nezdržovali vozidla za sebou. Výjimkou je situace, kdy máte sebou jen pár aut. Ty můžete nechat předjet ještě v křižovatce, kde bývá zpravidla víc místa.



Řazení v křižovatce s předsunutými stopčárami. Pro odbočení vlevo (1) se řadíme do levého pruhu včas, než cyklopruh skončí. Kontrolujeme situaci za sebou a opatrně se řadíme na předsunutou stopčáru. Pro jízdu přímo (2) opatrně míjíme čekající vozidla, pokud je tedy místo.

Nepřímá odbočení

Nepřímé levé odbočení se hodí na vícepruhových komunikacích: namísto řazení do levého pruhu zastavíte u pravého okraje a komunikaci překonáte příčně. Na některých místech jsou pro to připravené zvláštní prostory pro nepřímé levé odbočení.

Nepřímo odbočovat ale můžete i tam, kde takové „chlívky“ nejsou. Na křižovatce bez světel se postavíte do výhledu. Na signalizované křižovatce je žádoucí vidět na semaforech, což zpravidla znamená překřížit přechod pro pěší a postavit se před čekající vozidla. Pokud je na místě předsunutá stopčára, můžete využít tu.



Se zimní údržbou nepočítejte

Zvláštní kapitolou využívání cyklopruhů je údržba. Většina komunikací se v Praze čistí jen dvakrát ročně, počítejte proto s různými nečistotami, zvláště v pravé části cyklopruhů, které nesousedí s parkujícími auty. Zimní údržba je pak zcela nepokrytě nulová.

Kapitola 14: Deset věcí, které nejsou bezohledné

Začínající městský cyklista se na ulici nejvíce obává bezohledného chování řidičů motorových vozidel. Stejně tak, řidiči bez zkušeností se sdílením prostoru s cyklisty mohou považovat některé chování cyklistů za drzé či sebevražedné, nechápaje, že právě předvedený manévr volí cyklisté právě pro svou bezpečnost. A protože vzájemné porozumění je nezbytné na obou stranách, vybral jsem jak pět situací s auty, které cyklistu mohou zcela zbytečně vylekat, tak pět cyklistických manévrů, které řidiče často rozčílí, jsou ale naprosto odůvodněné.

V městském provozu platí pro řidiče motorových i bezmotorových vozidel podobná nepsaná pravidla, k nimž patří především vzájemný respekt a ohleduplnost spolu s pochopením pro ne zcela obvyklé manévry, vedoucí k plynulejšímu průjezdu nebo odblokování komunikace.

Co není bezohlednost ze strany řidiče

Ti, kdo s provozem nemají dost zkušeností, si u následujících situací mohou snadno vytvořit mylný dojem, že jde o neadekvátní reakci na jejich přítomnost. Daleko spíše je to ale jednání buďto nevědomé nebo celkem přirozené. Popadne-li vás zuřivost, co si to k vám ti řidiči vlastně dovolují, zkuste si situaci vyhodnotit i z druhé strany.

Důvodné vybočení z protisměru do jízdního pruhu, kde jede kolo. Klasicky, když v protisměru někdo parkuje, a auto v protisměru pro předjetí musí vjet do vašeho pruhu. Vy, jako cyklista, zabíráte pruhu sotva polovinu, tak proč by protijedoucí vozidlo nemohlo použít tu druhou? Podmínkou pro opodstatněnost manévru je dostatek místa; protijedoucí člověk vás nesmí vytlačit na chodník. Prevencí proti tomuto efektu je jízda na kole zhruba metr od kraje vozovky (To mimochopem pomáhá také proti daleko nebezpečnějšímu zlovyku některých řidičů, kterým je předjíždění s těsným minutím protisměrného cyklisty, oblíbené zvláště na úzkých předměstských okresech).

Důvodné zastavení při kraji. Cyklista má sice dovoleno předjíždět kolony stojících vozidel zprava, řadící pruhy jsou ale často tak úzké, že tuto cestu téměř uzavírají. Jestliže některý z řidičů zastaví o decimetr nebo dva více vpravo a průjezd nám tak značně zkomplikuje, nemusíme to hned brát jako zlý úmysl. Prostě mu to tak vyšlo, má širší auto, vytváří prostor pro další vozidlo vlevo od něj, nebo někoho vykládá. Z dlouhodobé zkušenosti mohu prohlásit, že *úmyslné* přisunutí se ke kraji s cílem zabránit vám v další jízdě vypadá docela jinak.

Podjíždění zprava. I velmi zkušenému cyklistovi se může stát, že třeba při odbočování vlevo najede na střed vozovky příliš brzo, třeba proto, že je provoz silnější a obává se, že později by se mu to nemuselo podařit. Potom jej auta mohou delší dobu předjíždět zprava, což, přiznejme si, není dvakrát příjemné, ale s ohledem na situaci naprosto v pořádku. Když vás ale předjede zprava i auto, odbočující vzápětí tam, co vy, už to není správné. V takovém případě ale stojí za to se zamyslet, zda jsme to nevědomky neumožnili tím, že jsme v křižovatce stáli v nevhodném místě.

Plížení se za ocasem. Mít dva metry za sebou jiné, především velké auto není zrovna milý zážitek, zvláště, zhmotní-li se tam tak tiše, jak to umějí autobusy MHD. Nejedná se zpravidla o nic zlovolného. Úmyslné najíždění bývá doprovázeno prudkými změnami odstupů a troubením. Plazení se pár metrů za kolem provádějí řidiči zapomínající, že kolo nemá brzdová světla a že cyklista může spadnout. (pro vaši orientaci, bezpečný odstup ve 20 km/h je přibližně deset metrů, což je vzdálenost, kterou vozidlo urazí za necelé dvě vteřiny).

Odstup menší než pět metrů je i objektivně už dost nebezpečný a proto je radno se takového plaza co nejrychleji zbavit. Je-li vozidlo za vámi autobus a v dohledu zastávka, je jasné, o co řidiči jde, a nejúčinnější bude trošku do toho šlápnout. Naznačit mohou i blinkry, auto může odbočovat vpravo nebo čekat na vhodnou příležitost k předjetí (s tím druhým mu často můžete pomoci). Konečně, zdá-li se být plížení na dlouhé lokte, auto vás nemůže předjet a vy máte nervy jako provazy, můžete řidiči jeho nedostatečný odstup naznačit, buď náhlým přibrzděním (musíte mít ale kam uhnout!), nebo opatrným zastavením a vysvětlením, že tohle fakt není bezpečné.

Vjezd do přednosti. Dát přednost v jízdě není totéž co neomezit. I mezi auty je běžné vyjednávání a

pouštění. Když vám tedy někdo vjede do přednosti tak, že musíte trochu zpomalit nebo uhnout, neberte to jako útok. Kamiony to osobákům dělají stejně tak, řidiči navíc špatně odhadují rychlost jízdniho kola, zvláště, jedete-li přes třicet. Odbočilo-li to auto vpravo před vás, vězte, že jste si právě ušetřili jedno předjetí, navíc zřejmě od někoho, kdo ohledy nebere zrovna vážně. Mimochodem, jestli vám to dělají na každé křižovatce, nebude to taky tím, že za šera vpředu nesvítíte?

Co můžete dělat pro svoje bezpečí

Tyto manévry neděláte proto, abyste řidiče prudili, ale proto, abyste snížili svoje rizika. Všechny jsou tak naprosto oprávněné.

Když důvodně zaberete pruh. Řidič jakéhokoliv vozidla má zakázáno předjíždět, ohrozí-li tím předjížděného, nebo nemůže-li předjíždění bezpečně dokončit. Cyklisté jsou často předjíždění bez ohledu na tato dvě pravidla. Sebevědomé zabrání pruhu, kdykoliv nelze předjíždět s dostatečným bočním odstupem, je často neúčinnější prevencí nebezpečné situace. Cyklista by nicméně měl dát zabrání pruhu předem najevo ukázáním, a pokud se za ním naštosuje více aut, na vhodném místě je před sebe pustit. Řidič by zase měl chápat, že jestliže se cyklista cítí být těsným předjížděním ohrožen, je zabrání pruhu řešením snižujícím riziko nebezpečného manévru.

Zařazení se do kolony. Stejně jako u zabrání pruhu, i zde cyklista najíždí do středu, ale z jiných důvodů. Když kolona jede dvacet, proč by mělo kolo riskovat vpravo od ní všechny dveřní zóny, kanály či auta náhle zastavující u kraje, když se může pohodlně zařadit do proudu vozidel? Cyklista, který si vyjednává místo v pruhu a zůstává v něm, přestože by mohl kolonu předjet zprava, tím dává najevo, že se nyní chová jako automobil a vyžaduje stejný respekt.

Když se před křižovatkou řadíte do druhého či třetího pruhu. Asi všichni chápeme, že by bylo více než rozumné, aby cyklista v provozu nikdy nemusel mít jedoucí auta vpravo od sebe, a že by i devět z deseti stávajících cyklistů uvítalo, kdyby takové věci nemuseli dělat. Jenže oni musejí, pokud chtějí jet tam, kam potřebují. Řidiči, kteří se domnívají, že je dotyčný kaskadér, by se měli zamyslet nad tím, jak by se tedy dotyčný cyklista měl ke svému cíli dostat, nemá-li k dispozici infrastrukturu kodaňského typu (a to že v Praze tedy rozhodně nemá). Nepřímé odbočení je sice hezká věc, ale jsou místa, kde nadělá víc škody než užitku. A jsou i místa, kde prostě nejde.

Když na kole předjedete kolonu zprava a zařadíte se před první auto. Důvod je zřejmý: Cyklista to dělá pro své zdraví i bezpečnost. Vzduch v koloně se dá krájet pro karcinogenní smradly vyráběné převážně studenými motory aut používaných ve městě na krátké cesty, zatímco před kolonou samotnou je tenhle sajrajt už alespoň trochu naředěný. A kolo, které křižovatkou projíždí jako první, nemůže být přehlédnuto, jako v případě kdyby jelo ve „stínu“ jiného auta. Jako bezohlednost na první pohled vypadá to, že cyklista předjede konkrétní auta, aby se jimi vzápětí nechal znovu předjet. Skutečnost je ale velmi odlišná: ať cyklista kolonu předjede nebo ne, stejně jej na následujícím úseku zpravidla předjede stejný počet aut. V případě slabého provozu, kdy je aut jen pár, cyklistu zpravidla předjedou už v křižovatce, kde je na to více místa, takže problém opět nevzniká. Řidiči, které předtím předjel v koloně, o něm navíc už předem vědí a nemůžou být tedy přítomností cyklisty zaskočení.

Když cyklista jede důvodně při levém okraji. Zejména při řazení z jednoho do více pruhů, kde cyklista míní odbočit vlevo, to může být pozice s minimální kolizností. Cyklista vlastně ponechává volný prostor vpravo, namísto aby například pokračoval 100-200 metrů v pravém pruhu a pak se řadil o tři pruhy doleva. Druhým důvodem pro jízdu zcela vlevo může být vpravo umístěný pruh pro autobusy, do kterého cyklista nesmí a podle pravidel by tedy měl jet uprostřed a nechat se předjíždět zprava autobusy. Jízda při levém okraji ale vyžaduje co nejvyšší rychlost.

Závěrem

Sdílení stejného prostoru cyklisty a řidiči je už z principu narušením homogenity dopravního proudu a vyžaduje proto dobrou vzájemnou znalost možností druhého dopravního prostředku. Vzájemná ohleduplnost a zdvořilost je klíčem k jízdě cyklisty v provozu, která je nejen bezpečná, ale také pohodová.

Do města na kole – návody Prahou na kole z let 2012-13

Na podkladě článků ze stránek www.prahounakole.cz sestavil Vratislav Filler.

Autoři původních článků: Vratislav Filler, Hynek Hanke, Jan Valeška, Václav Kříž.

Fotografie: Vratislav Filler, Václav Kříž, Tomáš Cach a další (uvedeni u fotografií)

Grafická úprava: --verze před grafickou úpravou--

Editor: --verze před editací--