

Proč a jak jezdit po městě na kole (nebo elektorkole)



Jezdit po městě každý den? Pro někoho obávaná noční můra, pro někoho nejpříjemnější způsob dopravy po městě. V dnešním článku jsme posbírali kopu důvodů, proč na kole jezdit i po městě. Rozmetáme desítku nejběžnějších pochybností a jen lehce naznačíme, jak začít.

Obsah:

- I. Důvody proč jezdit na kole
- II. Rozmetáme základní obavy
- III. ... a jak začít?
- IV. Výběr trasy
- V. Pražské speciality
- VI. Jak se vyhnout nejčastějším nehodám
- VII. Obecné, ale cenné rady
- VIII. Zamknout kolo a jít
- IX. S kolem pražskou veřejnou dopravou
- X. Cyklistická technika a efektivita
- XI. Jízda po tramvajových kolejích
- XII. V noci, za deště a v zimě
- XIII. Fenomén Elektrokola

Autoři:

© 2008/2009 Redakce serveru **Prahounakole.cz** (<http://www.prahounakole.cz>):
Vratislav Filler (vrataf@centrum.cz) a **Hynek Hanke** (hanke@volny.cz)
a jejich překlady zahraničních článků. © 2009 **Jakub Ditrich**, ekolo.cz

Redakce: ekolo.cz elektrokola a ekologická doprava
Vydaly Veletrhy Brno a.s. u příležitosti veletrhu **BIKE BRNO 2009**

Neprodejné.

Důvody proč jezdit na kole

1. Šetříte čas

Cesty kratší než 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 blíže 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.)

2. Jízda na kole je zábavná

Ti, co na kole jezdí říkají, 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 posouvají v kolonách po magistrále?

3. Na kole pro zdraví

Že je jízda na kole zdravá jako pravidelné cvičení, o tom není třeba nikoho nějak zvláště přesvědčovat. Skutečnost, že je zdravá i jízda po městě, může být ale stále poněkud překvapivá. Můžeme tedy ocitovat (například z článku na severu nakole.cz): 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 automobilů velmi výhodné. Samotná jízda na kole pak není o moc nebezpečnější, než jiné aktivity, které člověk běžně provozuje

4. Poznáte město

Cestovat na kole po městě, třeba 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 nejroztodivnějšími spojkami poznáte město daleko 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.

5. Šetříte 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. Snížením proběhu auta (zejména o městské kilometry) 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

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

V následujících odstavcích 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, viz tabulka, 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
- 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.

Počet úmrtí na milion hodin aktivity:

Parašutismus	128
Létání (obecně)	15,6
Jízda na motocyklu	8,8
Potápění	2,0
Žití (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

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 (na elektrokole je pak průměrná rychlost okolo 25 km/h) Akční rádius pro rozumnou, půlhodinovou jízdu do práce tak může být někde mezi sedmi a patnáct kilometry. Zkuste překonat deset kilometrů v Praze nebo jiném městě 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.

Obava č.3: Stejně není kudy jet

Když znáte město jen z MHD, auta a páteřních 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. 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 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 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 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

Holand'ané 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 ošklivo 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 Amsterdamu se také po jízdě na kole 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.

Při používání elektrokola problémy se zpcením zcela odpadají, vydáváte jenom tolik energie, abyste se příjemně hýbali, ne se zapotili. Moderní pláštěnky na kolo, které se dají sbalit do kapsy u bundy jsou tím správným řešením pro sychravé počasí.

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.

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. Za normálního počasí je i v obleku cesta na elektrokole možná. Jinak většinu problémů se zavazadly 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 nebo batoh. 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 padesát tisíc. Lepší je obyčejné kolo. Pro parkování venku na ulici si poříd'te pořádný zámek, nejlépe tzv. podkovu, ještě lépe v kombinaci s lankovým zámekem. Kolo zamykejte na viditelném místě, kde chodí hodně lidí, spíš než v nějakém zastrčeném koutě. 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. Nebylo by také vhodné požádat zaměstnavatele o výstavbu stojanu na kola nebo místnosti pro úschovu kola?

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. Navíc mnoho lidí již dnes vidělo některé z mnoha evropských metropolí, kde je městská cyklistika masovou a nanejvýš moderní záležitostí. Jestli jste 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.

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

... a jak začít?

Hezky postupně

Ta nejzásadnější 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 města, udělejte si v ní dvoukilometrový kruh kolem vašeho bydliště a podívejte se, které cíle vašich cest leží uvnitř - s velkou pravděpodobností tam najdete váš obchod s potravinami, pobočku banky, několik

dalších obchodů a místní úřad. A k tomu třeba kadeřníka, koupaliště a oblíbenou hospodu nebo knihkupectví.

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+pěšky. 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 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 klíčování v silném provozu, jiní upřednostní zajištění 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.

Výběr trasy

Rozmyslete si trasu, po které vyrazíte. Třeba už jí dobře znáte, ale pokud si nejste jistí, prohlédněte si některá místa z tramvaje, na mapě nebo je projděte pěšky a uvažujte: Kudy to tady asi pojedu? Pro plánování cesty v Praze použijte mapu na serveru www.prahounakole.cz. Podívejte se, co vás na trase asi tak čeká. Pro začátek dejte přednost trasám vedeným po cyklostezkách a chodnicích.

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 míváme 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 myslíte 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 tyhle tři?



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 rolími

Skutečné kouzlo obou těchto rolí je v tom, že je můžeme střídat 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

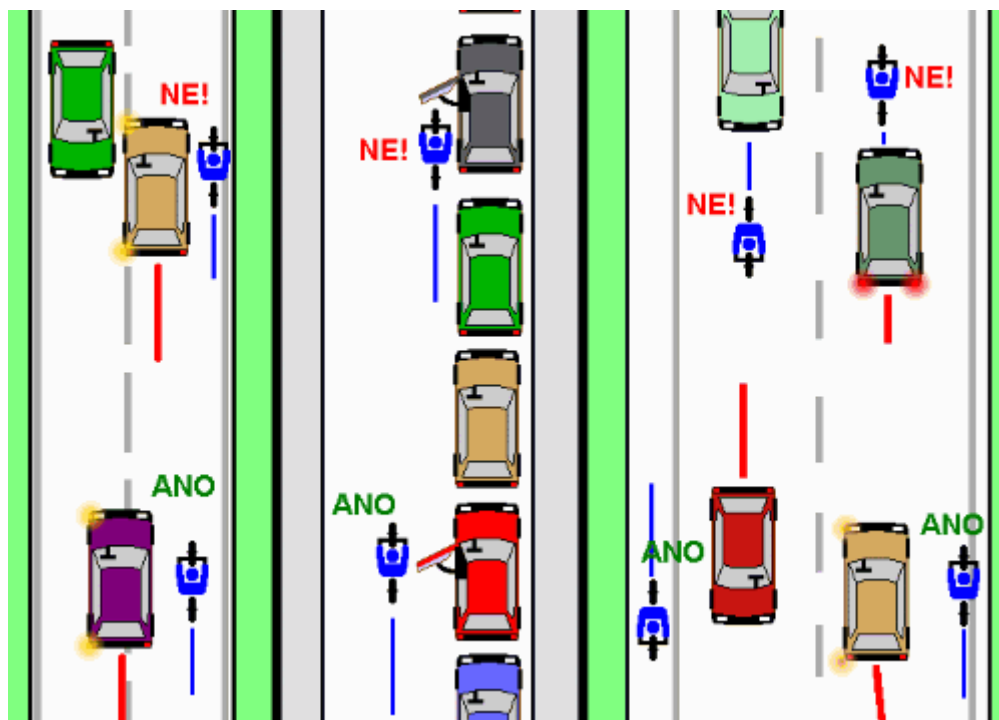
Při jízdě v ulicích spolu s automobily je nejdůležitějším principem zdravá asertivita. Nebojte se zabrat si celý pruh, vzít si dostatek místa nebo auta při odbočování chvíli blokovat. Skutečnost je taková, že když pojedete jasně, předvídavě a nebudete dělat naschvály nebo zbytečně zdržovat, většina řidičů 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 lapením do náhle otevřených dveří, nebo nárazem do auta, které byt' 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.

Zapamatujte si, 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 následující obrázek:



Jak (ne)odbočit vlevo

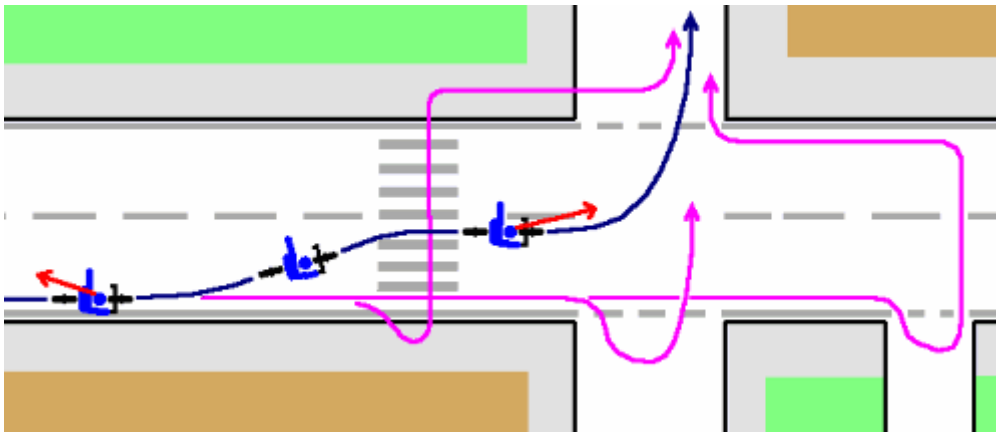
Pokud se vám do odbočování vlevo nechce, nemusíte. Skoro vždycky se dá najít způsob, jak se odbočení vlevo vyhnout. Podívejte se na růžové šipky na obrázku: Můžete využít přechod pro chodce, odbočit nejdřív doprava a pak ulici překřížit, nebo se na vhodném místě otočit (třeba když nejezdou auta) a kus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

Na druhou stranu levý odbočovací manévr není nijak složitý, vyžaduje jen trochu sebedůvěry spojené s uměním ohlédnout se a udržet přitom 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. Jed'te 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.



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 i kdy jeho použití ve městě je perfektní pomůckou.

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



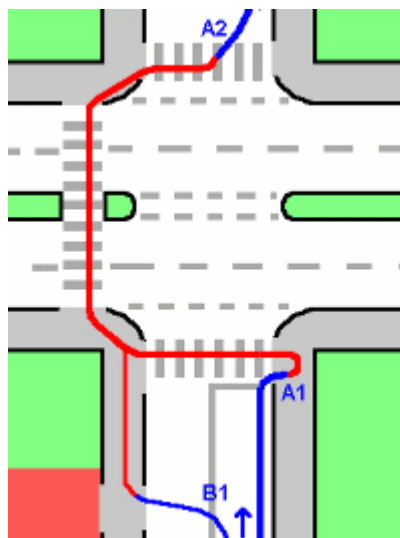
Řidič na přechodu a v jeho okolí očekává chodce - dokonce mu má dát přednost. Z toho jasně vyplývá, že cyklista, je-li mu život milý, musí při překonávání přechodu a v jeho blízkosti hrát roli chodce. Tedy přijet, zpomalit, rozhlédnout se vlevo, vpravo a znovu vlevo - jako byste to neznali... Potom vás 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 se 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).

Složitější manévry

Jak překonat frekventovanou ulici:

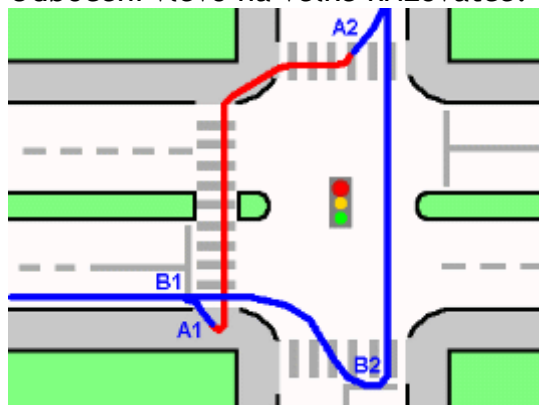


Na své cestě vedlejšími uličkami dorazíte k frekventované ulici, kterou potřebujete překonat. Jak na to? Při křížení frekventované ulice můžeme s výhodou použít roli chodce.

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 přílehlý 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 přejít 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 přejít 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.

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 fígl s předběžným odbočením vpravo. Vjedete do křižovatky bodem B1, jako byste jeli rovně (samozřejmě na zelenou), místo toho ale odbočíte trochu vpravo a zastavíte se v boční ulici 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, křížení tramvajových kolejí pod úhlem menším než ca 30° se může šeredně nevyplatit. Přední kolo se kousne ve žlábků, vezme švank 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 nezatačejte! 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 bohužel 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.

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) jím bylo myšleno spíše 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

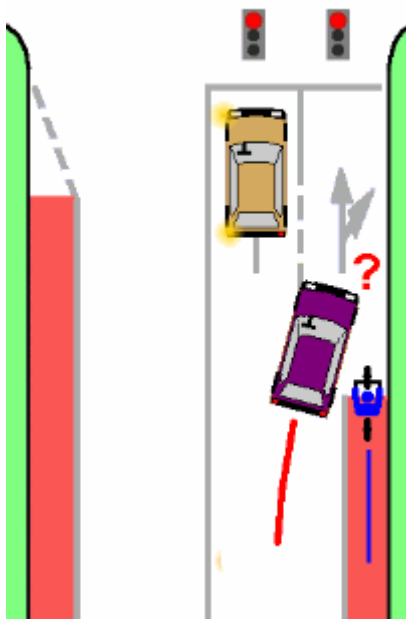
Pro začátek doporučujeme se průjezdu „protisměrkami“ pokud možno vyhýbat a volit jiné ulice, nebo (v nejhorším) chodník. Když už to nejde jinak, jedte velmi opatrně a buďte připraveni kdykoliv uvolnit průjezd protijedoucímu autu. Obrovský pozor si dávejte na křižovatkách a to i na těch malinkých. Nikdo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

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 řadičí 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 řidič 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 střeptů 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, jednejte 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.

Shrnutí:

- Rozlišujte, kdy se máte chovat jako řidič a kdy jako chodec.
- V jízdním pruhu se nedržte těsně u kraje.
- Vlevo odbočujte jako automobil nebo nepřímo odbočením vpravo.
- 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.

Jak se vyhnout nejčastějším nehodám

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.

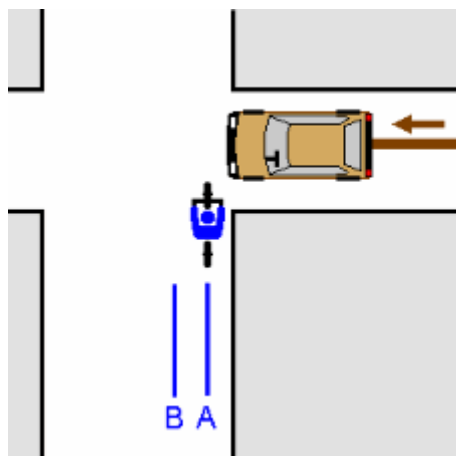
Pokud jde o bezpečné ježdění po městě, následující řádky vám poradí něco trochu jiného, než lze čekat od oficiálního průvodce cyklistickou bezpečností, tedy jezdit s helmou a dodržovat pravidla silničního provozu.

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 (viz. dveřní zóna). 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



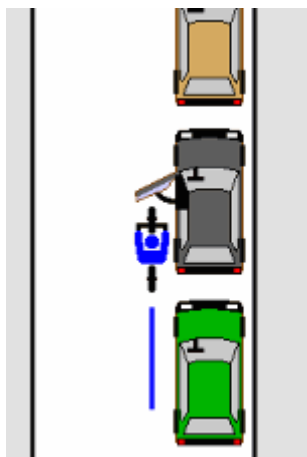
Tohle je jedna z nejčastějších příčin srážek a nebezpečných situací. Auto vyjíždí zprava z postranní ulice, parkoviště nebo vjezdu. Všimněte si, že jsou možné dvě varianty srážky: Buď vás auto srazí předkem, když jej míjíte, nebo auto náhle „vystrčí čumák“ do ulice a vy do něj vrazíte.

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 blikačka 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 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 přijíždějící auto, 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

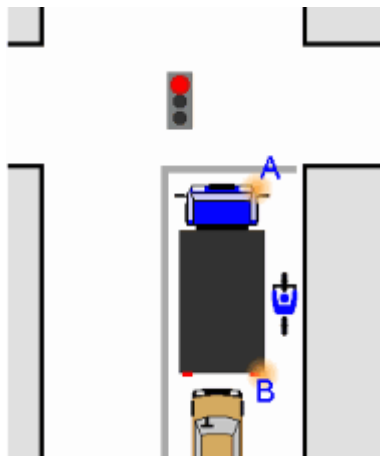


Řidič v zastaveném autě bez ohlednutí otevře dveře zrovna, když kolem něj projíždíte. Pokud máte štěstí, stihne šofér z auta ještě vystoupit natolik, abyste ho srazili taky a tím si dopřáli to potěšení změkčit svůj náraz o jeho měkké maso.

Jak se této srážce 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 srážení 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.

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 vlekem vás přejede svými zadními koly.

Jak se této srážce vyhnout?

Nezůstávejte ve slepém úhlu. Prostě 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 prvním obrázku (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, když už jste se vyhnuli tomu, udělat to autu prvnímu. Kterékoliv auto vám může udělat to samé.

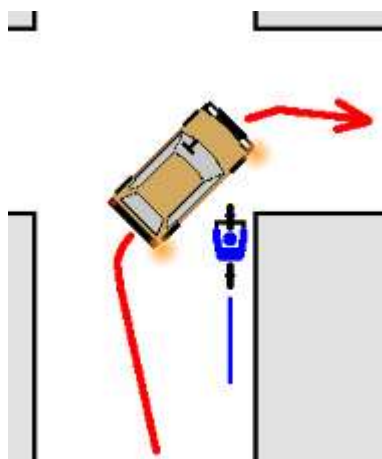
Pokud zvolíte místo „A”, pak rychle přejed'te křižovatku, jakmile naskočí zelená. Neřešte, zda motorista za vámi odbočuje, nebo jede rovně. Jednak se asi rozjedete rychleji než automobil a jednak řidič, který vás vidí, do vás nenajede. Každopádně nikoho nikam nepouštějte (třeba na zelené šipce vpravo, 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 ukázkou 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 přejedete křižovatku – jinak vám to vpravo stříhnou 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.

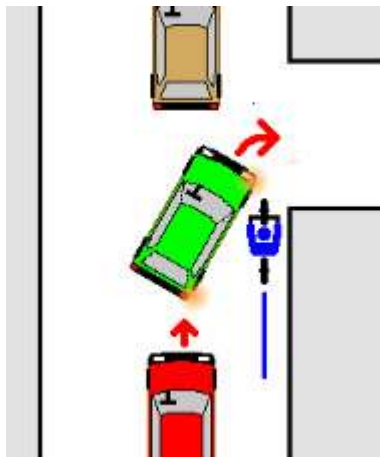
Jak se této srážce vyhnout

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), myslíte 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. Necitíte 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 zrcátko do helmy nebo na řidítka, 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

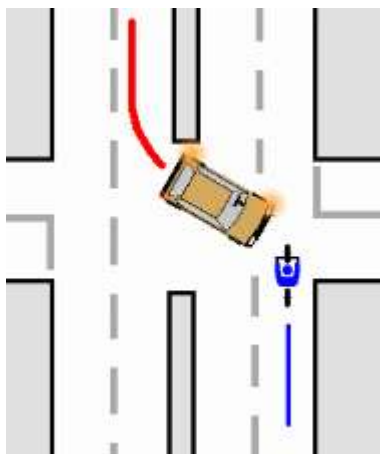


Předjíždíte zprava pomalu jedoucí auto (nebo dokonce jiné kolo). To najednou odbočí vpravo, směrem k parkovišti nebo do vjezdu – přímo do vás.

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 zařadte se za něj. Nakonec se buď znovu rozjede, nebo odbočí. A když ne, předjedte ho zleva.
2. Pokud budete předjíždět zleva, nezapomeňte pořádně ukázat, než začnete předjíždět, aby do vás neodbočil (náhlé odbočení vlevo je u auta méně pravděpodobné než náhlé odbočení vpravo.)
3. 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 jedoucími auty, jedte na úrovni mezery mezi auty, ne ve slepém úhlu vpravo od vozu. A to ani, když auto vlevo od vás nepředjíždí, 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

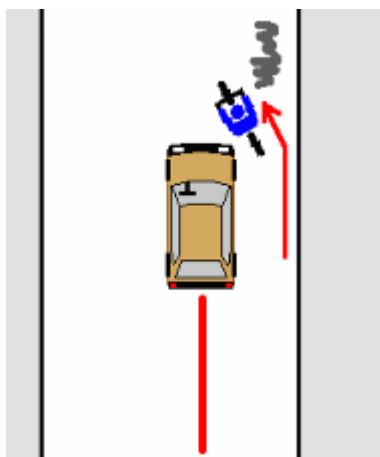


Auto v protisměru se pokusí odbočit vlevo – před vás, nebo do vás. Je to trochu podobné situaci č.1.

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 pláštěů.
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“.

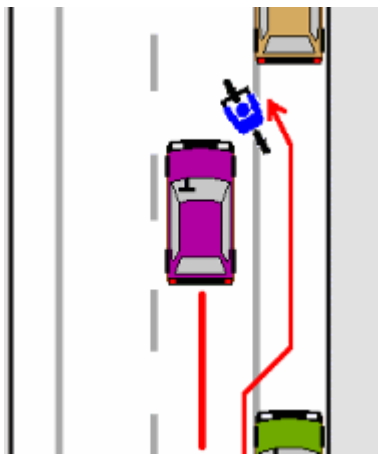
Srážka č.7: Sražení zezadu



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

Jak se této srážce vyhnout

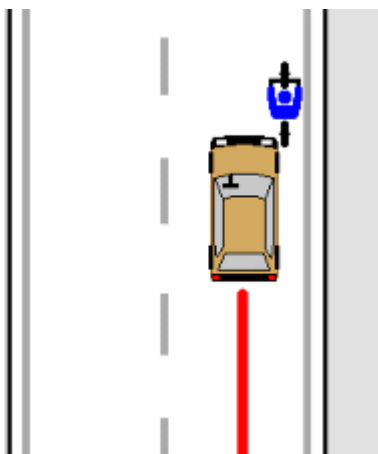
1. Nikdy vás nesmí napadnout odbočit vlevo, aniž byste se tam předem nepodívali. Jsou řidiči, kteří si vychutnávají ofukování cyklistů pravými zrcátky, tedy i slabý přesun vlevo může znamenat, že se dostanete do cesty autu. Trénujte ohlížení se při zachování přímé dráhy, dokud to dokonale nezvládnete.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



2. Nezajíždějte do krajnice nebo odstavného pruhu, pokud jsou v něm nářidko auta. Můžete mít pocit, že má smysl zajíždět do kraje, když je mezi parkujícími auty díra, a pak se vracet 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

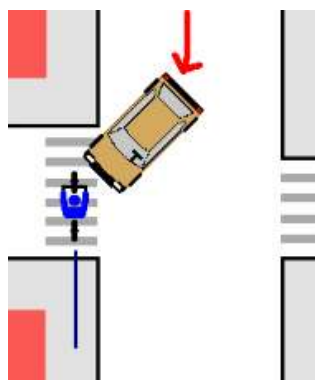


Auto do vás zezadu prostě najede. Téhle kolize se cyklisté bojí asi nejvíc, přitom zdaleka není nejběžnější (výjimkou jsou možná jen venkovské noční okresky). Nicméně vyhnout se této kolizi aktivně je prakticky nemožné, ledaže byste se pořád dívali za sebe. Evidované „smrtáky“ tohoto typu byly vždy v 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 blikačku. Do města plného reklam, protisvětel a jiných rušivých zdrojů si pořídte pořádnou, oslňující, oslepující, čím víc, tím líp. Naprostá většina cyklistických smrtáků jsou neosvětlení a tedy neviditelní noční jezdci. 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.
4. Zvláště opatrní buďte o víkendu. 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 víkendu také značné). Zkrátka jeďte 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 zezadu uslyšíte velké auto – řidič si to bude interpretovat tak, že ho pouštíte, a bude vás míjet s menším odstupem.

Srážka č.9: Rána na přechodu

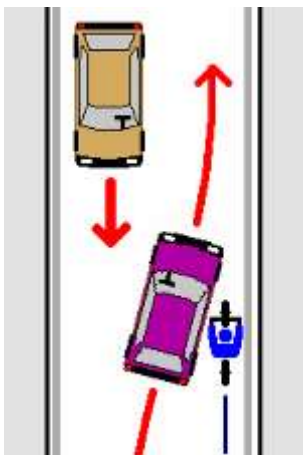


Jedete po chodníku, přejíždíte boční ulici po přechodu a protijedoucí auto odbočí doprava - přímo do vás. Řidiči nečekají cyklisty na chodnicích, proto musíte být na všech přechodech velmi opatrní. Tato srážka je velmi běžná.

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

Srážka č.10: Vytlačení ze silnice



Auto, které vás předjíždí, se náhle vrátí do vašeho pruhu, obvykle proto, že neodhadlo vaší 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 (zvláště, 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 jízdu 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 blikačku. I ve dne a zvláště ve dne tam, kde je vysoká rychlost aut, která vás předjíždějí. Dáte tím najevo, že tam jste a že s vámi předjíždějící musí počítat. Namontujte si zadní blikačku víc doleva – na brašnu, na tyčku. Zvýšíte tím boční odstup při předjíždění.
4. Zpomalte. Když slyšíte, že jste předjížděni 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 tento článek se zabývá tím, jak se nenechat srazit auty a ne tím, jak se nenechat srazit pěší.)

Obecné, ale cenné rady

Vyhňte 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.

Rozsvi'te (se)

Příliš jasné? Kdepak, žádný cyklista není v noci dost jasný! Spousta cyklistů-hazardérů jezdí v noci bez světel, přitom solidní sada výkonných blikaček se dá pořídit za několik set korun. Nezapomeňte, že přední blikačka je stejně důležitá jako zadní. Poříd'te 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 jízdni 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: 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.

Auta 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. 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.

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 dělá. Abyste se nemuseli o své kolo bát, řiďte se následujícími radami

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 přestípnout. 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 nevhodné jsou zámky lankové (svinovací) ve většině svých variant. Většinu těchto atrap lze většími či menšími kleštěmi přestípnout v jediném okamžiku. Jsou účinné proti náhodnému kolemjdcímu, 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

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 je velmi nepravděpodobné, třeba i v noci, že by si zloděj vybral právě vaše 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 zámekem 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.

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 používejte jen ty dobré, pevně ukotvené. 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.

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, lékárničku, knížku nebo svačinu. Nebud'te paranoidní.

Nejelegantnější variantou zavazadla je připínací kabelka 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 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 růžové. Můžete si kolo různě zdobit a personifikovat.

Registrace kola

Městská policie vede v Praze registr jízdních kol. Každý zájemce může bezplatně své kolo do tohoto registru přihlásit na vybraných služebnách MP na základě dokladu o koupi. Příslušný policista na počkání bicykl vyfotí, opíše si výrobní číslo nalézající se obyčejně 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 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?

Na stálých místech jako třeba v práci, ve škole nebo při sportovních zařízeních se možná dá parkovat i někde uvnitř. V budoucím 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

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” (cena cca 300 - 2000Kč). Kvalitní “U” zámek nejde překonat pilou na železo ani většinou pákových kleští. Zprávy o zlodějích, kteří 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. Pořídte si klasický šroub na sedlovku a klidně i osy kol. Rychloupínáky fungují i pro zloděje. Sundávejte blíkačky.

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.

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

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. Tramvají 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. O tom, jak lze v Praze vhodně kombinovat veřejnou dopravu a jízdu na kole bude dnešní článek.

Metrem

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

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. Buďte jej vhodně opřete kolmo ke směru jízdy o zadní stěnu posledního vozu nebo v ostatních vozech jej umístěte 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.

Náš tip:

Pokud je to možné, vmáčkněte se s kolem k protějším 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 Střížkov, Rajska 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.

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 držice ho oběma rukama za řídítka, ihned po nastoupení stisknout obě brzdy a po dobu jízdy je držet. Když jedete dolů, stoupněte si blíž k řídkům, 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.

Tramvaji

Pilotní 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 20:00 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

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 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 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 zajistíte 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.

Přívozem

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



Přívozy obsluhují tyto trasy

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.

Vlakem

Náš tip:

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 jí 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.

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 spoluzavazadlo jsou v jízdním řádu v hlavičce vlaku označeny stejným symbolem (dtto 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 „pantáky“. Tedy ve směrech na Kolín, Benešov, Beroun, Kralupy a Lysou nad Labem.

Datum	Okružní / Restup / Kalm	Typ	Čas	Pozn.	Spoj
27.8.	Praha hl.n. Strančice		11:15 11:50	🕒	Os 9125 🚲 ♿
📍 35 min 26 km 38 Kč / 29 Kč (zákaznické jízdné)					

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



Zaparkovat a jet - Parkoviště B+R v Praze (Bike + Ride):

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

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. Další možnosti v návaznosti na veřejnou dopravu jsou některá parkoviště P+R, která provozují i hlídaná parkoviště kol a úschovny zavazadel na nádražích. Na Hlavním nádraží v Praze 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.

Cyklistická technika a efektivita

Být v silnějším městském provozu efektivní není docela snadná věc. 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 ohlížením, retardéry v opuštěných uličkách vás vedou k nácvičku skoků, a pohozené noviny k tréninku rychlého vyhnutí. Jen několik triků je potřeba nacvičovat účelově - u většiny časem zjistíte, že je prostě 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 řidítkách 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 vaši 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).

Dvojí 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 "dvojí vidění" (double vision). Kromě toho se za určitých okolností (před odbočováním, změnou pruhu) ohlížíme.

Nouzové manévry

Nacvičením následujících manévrů 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

Zabrzdnění 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 řídicích; současně pořádně vezmete za obě brzdy. Pokud se zadní kolo dostane do smyku, povolíte.

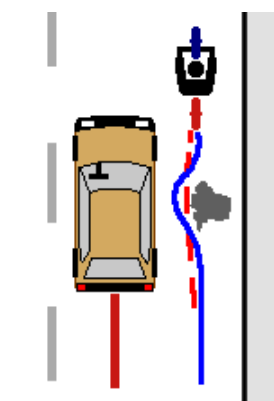
Pokročilejší metoda, která ale vyžaduje trochu tréninku, využívá pouze přední brzdy. Nejúčinněji brzdíte, když se zadní kolo už takřka zvedá ze silnice (taky ho v tu chvíli ani nemusíte brzdit). Zde musíte být skutečně pořádně zapřeni rukama – tím eliminujete riziko přeletu přes řídicí. Budete překvapeni,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

Tip:

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 brzdit výrazně snižené. Zvláště namoklé kočičí hlavy a mokré tramvajové koleje znemožňují efektivně brzdit i prudce měnit směr. Nemluvte 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. Zkoušejte brzdit na různých kluzkých površích, abyste je dostali takřikajíc „do ruky“

Když zatáčíte, musíte si vybrat - buďto se bleskově vyhnete (viz dále), 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.

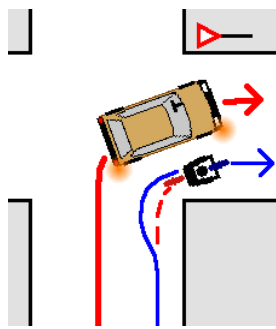
Klička při rovné jízdě



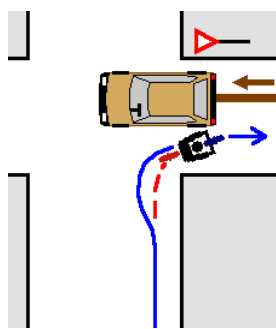
Jedete si vcelku pohodlně po úzké vedlejší ulici, na které vás auta sice dost těsně (jak je v Česku zvykem), ale vcelku bezpečně předjíždějí. Za sebou zaslechnete další - a přímo ve vaší dráze uvidíte kanál s podélnou mřížkou - právě ten typ, na který byste najeli jen velmi neradi. Nemůžete ho objet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

Okamžité zabočení



Nouzové odbočení vpravo - 1. situace



Nouzové odbočení vpravo - 2. situace

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.

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 klipsami 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 brašňami se chce nahoru také o poznání hůře. 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 vysadí nahoru a zadní si po odlehčení vyskočí na obrubu samo.

Dávkuje 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.

Jízda po tramvajových kolejích

Upozornění:

V těchto kapitolách popisujeme postupy, které nejsou vždy v souladu s pravidly silničního provozu, některé z nich mohou navíc být pro nezkušené cyklisty i nebezpečné. Upozorňujeme proto, že veškerá zodpovědnost za vaši bezpečnost zůstává na vás, jakožto účastnících silničního provozu. K bezpečnému, snadnému a efektivnímu ježdění je často třeba se dopracovat postupně a vlastním pochopením, podobné články s tipy a triky vám v tom mohou být pouze nápomocny. Proto se nepouštějte do ničeho zde uvedeného, pokud si tím nejste jisti (i vzhledem k místu, situaci) a pokud to nevychází z vašeho vlastního přesvědčení. Nepřebíráme jakoukoliv vaši zodpovědnost za to, co tato kapitola uvádí.

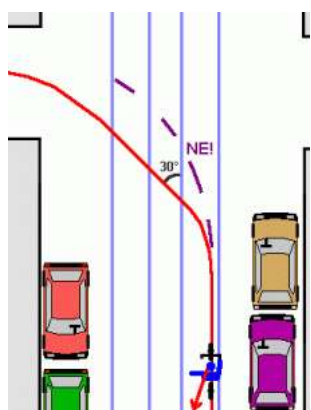
Jenom město Praha má 147 kilometrů tramvajových tratí. V širším centru vedou trati převážně ulicemi s klidnější dopravou a místa před křižovatkami jsou řešena tak, aby se tramvaje příliš nezdržovaly v kolonách. Tramvajový pás má často betonový povrch i tam, kde je všude kolem dlažba. Je tak výhodným 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.



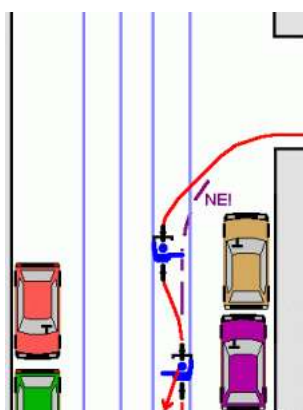
Technika jízdy mezi kolejemi

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.

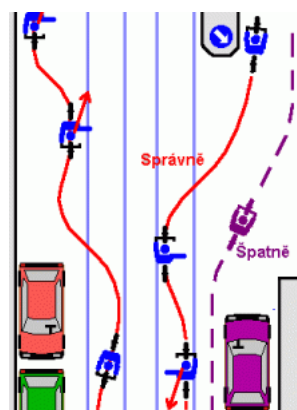
Bezpečný vjezd do kolejí a výjezd při odbočování ukazují přiložené obrázky. Manévry jsou složitější než na hladkém asfaltu. Při odbočování vpravo je třeba vybočit do levé části pásu mezi kolejemi – je třeba sledovat prostor za sebou a v případě blížícího se auta zabránit těsnému předjíždění předběžným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



Obr.1: Odbočení z kolejí vlevo.



Obr.2: Odbočení z kolejí vpravo



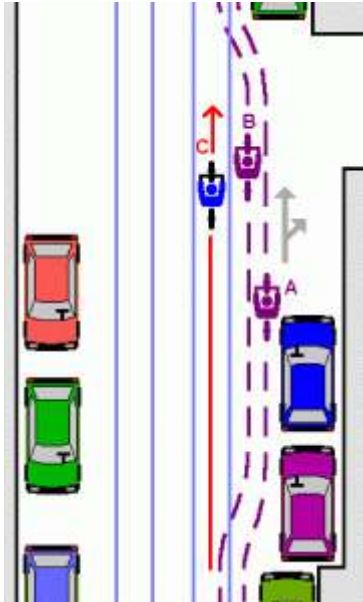
Obr.3: Nájezd do kolejí, výjezd do pruhu.

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 kolejemi 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 žlábků se nacházejí na úrovni

přestavníků výhybek, někdy jsou kryté plechem nebo jen železnou mříží. Dávejte si na ně pozor!

Po kolejích s auty



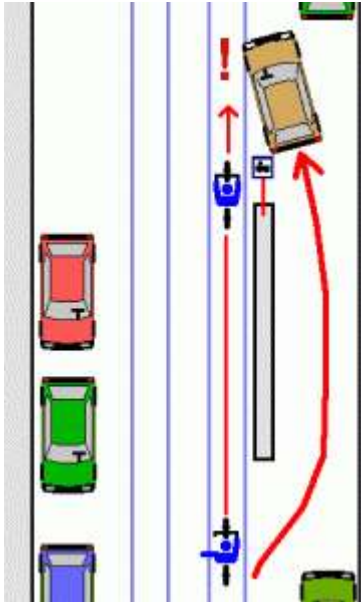
Na úzké ulici neopouštíme koleje, pokud to není nutné.

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.



Projetí tramvajové zastávky.

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 předjed'te 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.

Kam auta nesmějí



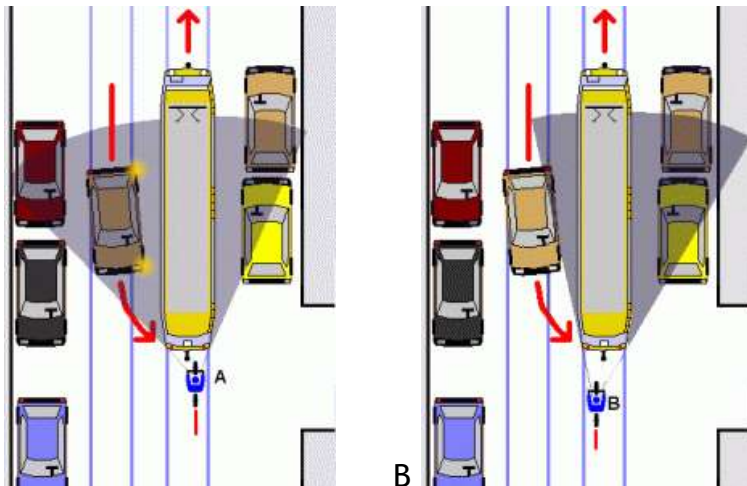
Signály pro tramvaje

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 objížděku mezi auty nebo po chodníku. Není málo takových míst, jenom v Praze například ulice: Vodičkova, Palmovka, Jindřišská, Spálená, Masarykovo nádraží, Smetanovo nábřeží, křižovatka Anděl...

Na některých místech je vjezd pro jízdní kola 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 opravdu jen pro zkušené jezdce a člověk by se k tomu měl nenásilně propracovat.

Jediným trochu jednodušším místem jsou pěší zóny, kde jsou jízdní 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 semaforem: 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.

Těsně za tramvají



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

Jízda v těsném závěsu tramvaje je vcelku pohodlný a bezpečný způsob, jak projet a vyhnout se jakékoliv možnosti kolize s auty. Použit 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 blízke 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, vyhybky, 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.

alším rizikem je následná tramvaj. Pokud vidíte, že se dvě tramvaje „sjiždějí“ 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 – nehledě na to, že taková pozice má do neviditelnosti hodně daleko. Když už se na takové místo dostanete, uklid'te se za první tramvaj co nejvíc 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 zavírající se dveře: na cyklistu, který jim stojí v cestě, už nemají čas. Samozřejmě 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. Oboustranný respekt těch, kteří to mají ve městě těžké: to je zde klíč k příjemnějšímu cestování.

V noci, za deště a v zimě

Ideální cyklistická sezóna netrvá celý rok. Na podzim se dny zkracují, ochlazuje se a prší. V zimě pak padá sníh. I ve ztížených podmínkách ale není problém jezdit – stačí být správně vybaven.

Za tmy

Jízda v za tmy – zejména pozdě v noci – má ve městě svá nepochybná rizika, ale také pozitiva, mezi něž patří téměř prázdné silnice i chodníky, nepřítomnost tramvajů či autobusů, zkrátka jezdec je „pánem“ ulice.

Samozřejmě přítomní řidiči jsou o to nebezpečnější, neboť i oni se cítí být „pány“ silnice; jezdí rychleji a může se stát, že nebudou všichni střízliví. Proto je v noci vhodnější jízda v modu chodce a na místě je velká obezřetnost před projíždějícími vozidly.

A základem je samozřejmě – tolikrát zdůrazňovaná – dobrá viditelnost jezdce. Osvětlené městské ulice často svádějí k tomu nevozit blikáčky natož pak světla. Odrazky jsou viditelné pro předjíždějící auta, ale největší riziko hrozí jezdcí zepředu. Přední světla aut cyklistovy odrazky často neosvítí, takže řidič jezdce vybaveného jen odrazkami nevidí. Následovat může nedání přednosti v jízdě nebo jiná kolize. Jen dobré přední světlo či blikáčka za tmy zajistí, že bude cyklista dobře viděn.

Abychom byli viděni

Dobrým tipem je v provozu namířit světlo přibližně na úroveň očí řidičů, což zvýší pravděpodobnost, že vás uvidí. Pokud jedete mimo ostatní dopravu je dobré paprsek světla namířit níže, a osvětlit si povrch přímo před kolem.

Základem viditelnosti jezdce je tedy dobré světlo. Do města jsou na noc samozřejmostí přední (bílá) a zadní (nejlépe červená) blikačka. Možností je celá řada od běžných LED blikaček (např. Author, Cateye, Smart atp.) až po luxusní např. Cree LED diody.

Co se vlastního výběru světla týče, lze obecně říci, že není nejlepší vybírat zcela dle ceny: nejlevnější blikačky nijak zvlášť nesvítilí, a ani příliš dlouho nevydrží. Nicméně pro každodenní jízdy po městě bohatě postačí u nás běžně dostupné LED blikačky: např. ve předu bílá svítilny M-Vawe, Author, Cateye a vzadu lepší červená blikačka např. SMART Superflash. Jako doplněk pro temnější místa lze doporučit také svítilny připevnitelné na helmu (či tzv. čelovky), jejich výhoda je zřejmá: svítí přímo ve směru vašeho pohledu a můžete je proto také využít k vynucení pozornosti příliš ignorantských řidičů.

Viditelné a reflexní oblečení

Samozřejmostí je světlé oblečení, nejlépe s reflexními prvky. To jistě neznamená, že musíte vypadat jako popelář, byť motoristické reflexní vesty jsou zatím nejdostupnějším reflexním prvkem. Existuje také speciální oblečení vybavené reflexními prvky. Vhodné jsou také reflexní pásy na kotníky (pohyb ještě zvyšuje jejich viditelnost) či plastické „samosmršťovací pásy“. Ty jsou zvláště vhodné na zápěstí pro signalizaci odbočování. Případně je můžete přidělat zezadu pod sedlo a znásobit si tak zadní odrazné plochy, aniž byste si museli pásy navlékat.

Doporučit lze také různé reflexní pásy prodávané na metráž, které jsou levné a lze je připevnit téměř kamkoliv, třeba na helmu či do drátů. Pásy se vyplatí nakupovat v obchodě s pracovními oděvy či autodoplňky, kde bývají levnější, než ve speciálních cyklobchodech (např. na stránkách firmy [Galnet](#) nebo [LTS](#)).

Abychom viděli

Množství světla, které budete od své svítilny požadovat, záleží samozřejmě na místě, kterým projíždíte (les vs. osvětlená ulice), ale také na tom jak rychle jedete. Cyklista, který jede rychle po ulici, potřebuje dlouhý, relativně úzký paprsek světla, aby dobře viděl změny povrchu a možné překážky dostatečně dlouho dopředu. Jedete-li lesem, nerovnou cestou a nižší rychlostí, potřebujete široký jasný proud světla, abyste se mohli dobře vyhýbat překážkám. Na plně

osvětlené ulici pak stačí slabší světlo (např. blikačka), sloužící především k tomu, aby byl jezdec dobře vidět.

Tedy čím rychleji jedete, tím silnější paprsek světla budete potřebovat. Cyklista, který jede rychlostí cca 25 km/h potřebuje světlo o síle přibližně 600 kandelů (např. 12 wattový halogen), zatímco cyklista jedoucí rychlostí 15 km/h vidí dostatečně daleko i při světle slabším než 150 kandelů (např. 3 wattový halogen).

Čím světlo pohánět

Frikční či valivé dynamo, které dnes již není tak obvyklé, je téměř nevyčerpatelným zdrojem energie, ale ztěžuje jízdu a jím poháněné světlo svítí pochopitelně pouze během jízdy. Dnes již jsou bateriová světla levnější i dostupnější než světla poháněná dynamem, lze je snadno odejmout z kola, ale baterie se často rychle vybijí. Dobrou volbou jsou nabíjecí baterie, nebo světla s akumulátory, které byť jsou výrazně dražší, o u akumulátorů i o něco těžší a objemnější, lze je ale využívat opakovaně (tudíž se vám investice vrátí). Dobré nabíjecí baterie vydrží stovky cyklů bez snížení kapacity a nevytváříte nebezpečný odpad.

Alternativou jsou nejrůznější technologické vychytávky, například tzv. drátové dynamo (spoke dynamo) k umístění mezi vidlici a náboj předního kola, které využívá pohybu drátů vašeho kola. Dále například dynamo v náboji předního kola (např. SON, nebo výrazně lacinější Shimano), které však - vzhledem ke své ceně či obtížnosti instalace - pravděpodobně nebude volbou běžného jezdce.

Městská kola jsou dodávána s kompletním osvětlením a často bývají vybavena právě dynamem v náboji, které má oproti klasice prakticky neznatelný chod. Zadní světlo bývá doplněno malým akumulátorkem, 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 funkčností se blíží bateriové blikačce.

Poslední vývojovou novinkou jsou permanentní světla Reelight montovaná k osám kol a poháněná dvojicí magnetů vpletených do drátů kola. Jedná se o tzv. indukční dynamo, která využívají pohybu magnetů v drátech, ale nijak je neomezují v pohybu, nepůsobují žádné tření, a tudíž nijak neztěžují jízdu.

Stále ve střehu

Při jízdě v noci je lépe jezdit tzv. defenzivně, tedy v modu chodce. V noci mívají automobily zapnutá dálková světla, která vás mohou oslepit, takže buďte na tuto alternativu připraveni. Odhad vzdálenosti je v noci obtížnější, takže raději předpokládejte, že auto jede rychleji, než se domníváte, mohlo by vás nepříjemně překvapit. Na chodnicích dávejte velký pozor na chodce, kteří často nejsou vzhledem k tmavému oblečení vůbec vidět.

Co dělat za deště...

Jsou-li ráfky a brzdy mokré, fungují hůř a budete brzdit výrazně déle. Jezděte proto pomaleji a při jízdě z kopce brzděte jemně a mírně „pumpujte“ brzdami v krátkých dávkách, případně za jízdy přidržíte brzdy mírně stisknuté, což může ráfky trochu osušit. Pozor na louže, bývají překvapivě hluboké a můžou v nich být střepy či jiné ostré předměty. Proto také jezděte dál od chodníku, kde bývají díry a hlavně kanály, které za vlhka kloužou.

Pozor na vlhké spadané listí, bývá zrádné, zejména je-li napadané v ostré zatáčce, zatáčejte na něm velmi opatrně, nechcete-li skončit na vlhké zemi. Stejně je to i s kolejem, obzvláště za deště si na ně dávejte pozor a přejíždějte je pouze kolmo a bez zatáčení.

Když prší, voda stříká ze všech stran: z nebes, od blatníků, od kol automobilů. Jak se proti dešti vybavit?

Samozřejmým základem jsou dobré blatníky, nejlépe takové, které obepínají téměř polovinu obvodu kola, krátké „fajerské“ blatníčky na horská kola jsou většinou téměř k nepotřebě. Přední blatník lze ještě prodloužit blánou vystřiženou z gumy nebo třeba z půlky PET láhve - pak vás neohrozí ani voda odstříkující od předního kola přímo na boty.

Co na sebe

Pořídit si můžete cyklistické oblečení z voděodolných či voděvzdorných a prodyšných materiálů jako např. Gore-Tex. Ale pro krátké cesty po městě, které většinou netrvají déle než půl hodiny, bude bohatě stačit pončo pro krátké přeháňky, za vytrvalého deště se stejně pravděpodobně na cestu nevydáte. Pončo můžete pořád vozit s sebou, je lehké a nezabere mnoho prostoru. Pro případ horšího deště se vyplatí mít náhradní boty a ponožky uschované v práci, či na místě, kam pravidelně dojíždíte.

Při dešti slušně poslouží i běžná, dlouhá a volná pláštěnka. Její nevýhodou je přední zapínání. Existují i speciální cyklistické pláštěnky podobné pončům, které se ale přetahují až přes řídítka - šlapete tak v jakémsi „domečku“. Na vodu odstříkující od kol při silném dešti pomůže buď opravdu dlouhý přední blatník, nebo dobře impregnované, vysoké kožené boty. Nevyzkoušený trik může být použití návleků pro běžkaře.



Držák na deštník ([Copenhagen cycle chic](#))

Doporučujeme vozit s sebou např. koupací čepici, plastický pytel nebo menší igelitku: Tu můžete přetáhnout přes sedadlo, když parkujete kolo za deště venku. Jistě oceníte, až nebudete muset nasedat na vlhké sedlo.

Vyhňte se blátu

Mokré počasí může ovlivnit i vaši trasu: Za deště (a to i když hojně pršelo 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.

A v zimě?

Zimní mlhy a chladné měsíce nás mohou připravit o potěšení z jízdy, na druhou stranu zima představuje pro městského cyklistu nové výzvy. Jak si tedy i v zimě užít cyklistických radostí?



Škola smyku

Při jízdě na kluzkém povrchu zůstaňte v klidu, uvolnění, pokud budete jezdit v křeči, se strachem, že můžete spadnout, jenom riziko pádu zvýšíte. Jezděte o něco pomaleji: brzdná dráha na ujetém sněhu je mnohonásobně vyšší, než na suché (nebo i mokré) vozovce. Pro zpomalování používejte raději zadní brzdu. Pokud se dostanete do smyku, pokuste se kolo pod sebou „násilím“ srovnat a získat znovu rovnováhu – počítejte s tím, že na tu chvíli bude kolo neovladatelné a pořítí se právě tím směrem, kterým jedete. Skok do měkké závěje tak může být nejpříjemnějším řešením problémové situace – rozhodně milejším, než letní rozedření se na asfaltu.

Obzvláště ošidné jsou zledovatělé chodníky, vyhýbejte se proto ulicím, které nebývají často protahovány a raději jezděte po silnicích. Stejně jako v případě deště se raději vyhýbejte kanálovým poklopům. Na sněhu držte pevně řídítka a buďte připraveni na překvapení pod sněhem. Jezděte raději na lehčí převod a hlouběji v jízdním pruhu, protože silnice je vzhledem k sněhu navršenému při krajích užší.

Buďte pozorní, jsou-li na ulici vyjeté koleje se zmrázky: mohou vás destabilizovat, případně navést někam, kam rozhodně nechcete. Raději se vyjetým kolejím vyhněte a jed'te v méně rozježděném sněhu uprostřed jízdního pruhu.

Kolo do tepla

Kolo ukládejte po jízdě pokud možno uvnitř ve vytápěné místnosti, podložené starým kobercem či kartonem, na nějž budou odkapávat zbytky sněhu. Kolo častěji omývejte, vzhledem k vsudypřítomné soli. Extrémně nízké teploty mohou způsobit zatuhnutí brzd či jiných mechanických součástí, proto je mějte dobře namazané (vazelínou určenou pro zimu). Na zimu používejte silnější pláště s hrubším vzorkem, které nahustíte na nejnižší doporučený tlak, aby na kluzkém povrchu lépe držely. Alternativou jsou také pláště s hřeby u nás jsou nejdostupnější Schwalbe snow stud. Přesto někteří zkušení cyklisté v zimě jezdí na hubených pneumatikách, které se údajně dobře prořezávají sněhem...

Bud'te obzvláště opatrní při přechodu na zimní čas, kdy se stává velká část nehod, neboť lidem chybí hodina spánku! V zimě ještě více dbejte o viditelnost, neboť je dříve tma a častěji mlha. Nepodceňujte ani nízké odpolední slunce, které řidiče oslepuje, počítejte tedy s tím, že pokud máte slunce v zádech jste pro protijedoucí řidiče téměř neviditelní.

Oblékejte se do vrstev

Co se oblečení týče, platí pravidlo horolezců: více slabších vrstev, než jedna tlustá, a to například i v případě rukavic. Největší důraz v oblékání klademe na periferie (ruce, nohy). Na ruce jsou vhodnější slabší textilní rukavice pod speciální zimní cyklistické rukavice, raději než tlusté lyžařské rukavice. Dobré jsou také návleky na kolena, která v zimě hodně trpí; zde bohatě postačí ustřižená tlustá podkolenka. Na nohy v zimě nosíme dvoje slabší ponožky, přes něž za horších mrazů natáhneme podkolenky.

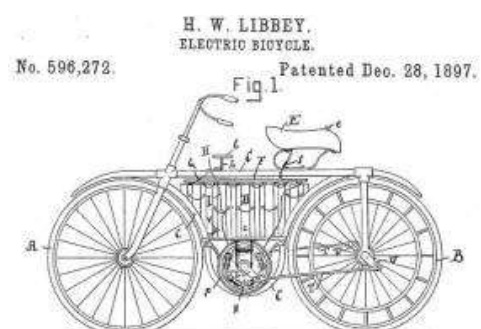
Zvláštní péči je třeba věnovat hlavě a krku. Pod helmu patří čelenka, tenčí čepice přes uši, nebo šátek. Velký šátek najde své místo na krku. Kryje hrudník a když je vzduch příliš studený nebo se hodně zadýcháte, můžete si ho přetáhnout přes ústa. Dýcháním přes šátek si vdechovaný vzduch výrazně zahřejete. Funkční variantou pro velmi mrazivé počasí je hlavu obepínající pletená kukla s otvorem na obličej.

Pokud nosíte brýle, vyplatí se mít někde v kapse čistý kapesník na jejich otírání v případě, že se zamžlí. To se stane snadno, stačí, abyste zastavili na světlech a po dvaceti vteřinách máte „zafoukáno“.

Fenomén Elektrokola

Trocha z historie

Jízdní kolo s pedály bylo poprvé představeno v roce 1862 ve Francii a už o 15 let později byla u amerického patentového úřadu podána přihláška na „kolo poháněné dvojitým elektrickým motorem“, který byl umístěn ve středu osy klikové hřídele (U.S. Patent 596272).



Snahy o různou motorizaci provází jízdní kolo celou jeho historií. Například v roce 1944 představil pražský konstruktér Ing. H. Fügner prototyp elektrokola využívající dynamo Sentuilla o výkonu 150W, které na rovině dosahovalo rychlosti až 36 km/h! Váha stroje včetně olověných baterií však byla neuvěřitelných 140 Kg.

Vzhledem k investicím do výzkumu a vývoje spalovacích motorů se mnoho přestaveb kol uskutečňovalo právě přidáním benzinového motorku na zadní stavbu kola, což je ale doplněk značně podivný a užitná hodnota kola takového hlučného a páchnoucího kola je značně diskutabilní.

Elektrokola zaznamenávají skutečně masový rozvoj až s ovládnutím točivého momentu elektromotorů, který byl objeven koncem 90. let 20. století. První komerční elektrická kola se na trhu objevila v roce 1992 a již v roce 1998 je na trhu 49 různých typů elektrokol a produkce roste rychlostí 8% ročně. Lze to nazvat obrozením elektrických kol, které se zrychluje se stále výkonnějšími a lehčími bateriemi. Pokud byla elektrokola před 15 lety běžně vybavena neskladnými olověnými bateriemi, dnes jsou k dispozici výrazně lehčí a cenově dostupné NiMH, nebo Li-Ion baterie s kapacitou dostatečnou pro ujetí vzdálenosti i přes 100 kilometrů.

Baterie

Právě baterie jsou alfou-omegou všech elektrokol, čím lepší baterie, tím nižší váha, delší dojezd, vyšší životnost a pochopitelně také její vyšší cena. Společně s vývojem trakčních baterií pro využití v hybridních automobilech a elektromobilech zažívá v těchto letech tento obor neobvyklý boom. Pokud přírodní zdroje pro výrobu baterií existují v dostatečném množství, lze předpokládat, že s masovou výrobou bude jejich cena dále klesat.

Elektrokola, vážící přes 40 kilogramů a která jsou vybavená olověnými bateriemi působí dnes už trochu jako anachronismus. Přesto se lze s těmito „silničními tanky“ u nás setkat v nabídkách na internetu stále poměrně často. Olověná baterie zde činí až třetinu váhy tak jako tak těžkého bicyklu a její životnost je omezena asi 300 nabíjecími cykly. Nehledě na relativní nebezpečnost vyplývající z chemického složení baterie obsahující kyselinou sírovou a její problematický proces recyklace.

Generačně mladší elektrokola využívají akumulátorové články na bázi niklu a hydridu kovu (NiMH). Lze je najít v některých starších modelech výrobců elektrokol. Jejich nižší váha i cenu než o olověné baterie kazí celkem nepříjemné vlastnosti - částečný paměťový efekt (menší než u NiCd baterií, ale při více krátkých dobíjecích cyklech patrný) a také rychlejší vybíjení při zátěži (tzv. měkkost baterie). Cenově se tyto baterie pohybují někde na středu mezi olověnými (gelovými) bateriemi a bateriemi na bázi lithia.

Lithiové akumulátory jsou aktuálně nejpoužívanějšími „schránkami na energii“ elektrokol, ale nejen nich, najdete je (ve výrazně nižších kapacitách) snad v každém mobilním telefonu, nebo přenosném počítači. Jejich cena jenom za poslední rok klesla cca o 25% a další snižování ceny lze očekávat. Z konvenčně dostupných baterií mají typy Li-Ion (Lithium Iontová), nebo Li-Pol (Lithium Polymerová) nejvyšší energetickou hustotu (až 3x vyšší než typ NiMH) a přibližně o 50% nižší hmotnost. Baterie o kapacitě 10 Ah (ampérhodin) která dodá elektrokolu energii na ujetí až 60 kilometrů tak běžně váží méně než 4 kilogramy. Takzvaný „paměťový efekt“ je u tohoto typu baterií minimální a je možné je nabíjet kdykoli se ocitnete u elektrické zásuvky. Životnost těchto baterií se udává v rozmezí 800 až 1000 nabíjecích cyklů, při běžném nájzdu elektrokola 50 kilometrů 3x týdně po celý rok vydrží tedy tato baterie cca 5 let.



Jak jezdí elektrocolo

Elektricky asistované kolo je jízdní kolo. Zní to banálně, ale je to důležité, protože mnoho lidí, kteří se na něm ještě neprojeli, se domnívá, že je to „něco jako Babeta, akorát na elektriku“. A není! Když se zamyslíte nad jízdním kolem, zjistíte, že má spoustu příjemných vlastností - lze ho kamkoli odvést (autem, vlakem, městskou dopravou), je možné jej zaparkovat kdekoli i ve sklepě (pozor na zabezpečení), je možné na něm jet bez řidičského průkazu a bez jakéhokoli speciálního vybavení (i kdy helmu doporučujeme zvláště do města všem) a je možné jet kudy chceme, po silnici, po stezce, po chodníku, lesem.. Na kole můžeme jezdit ze dvou hlavních důvodů - abychom se projeli a zaspotovali si, pak je kolo vlastně sportovním náčiním, nebo abychom se na něm někam dostali. Elektrocolo dělá z jízdního kola takřka dokonalý dopravní prostředek - zachovává všechny výhody mobility uvedené výše, ale odbourává fyzickou námahu spojenou s jeho pohonem.

Na elektrocole se jezdí jako na jakémkoli jiném kole - šlape se. U středového složení (mezi šlapkami) je umístěn senzor, který snímá frekvenci otáčení klik a někdy také tlak na pedály. Nazývá se to PAS - Pedal Assist. Tato informace je zaslána do řídicí jednotky kola (stříbrné krabičky z vící obalu od sardinek), která ji vyhodnotí a dává pokyn elektromotoru, který je typicky umístěn ose zadního, méně často v ose předního kola). Díky energii z baterie dojde pak k odlišnému napólování v otočné a pevné části elektromotoru a tak se kolo uvede do pohybu.

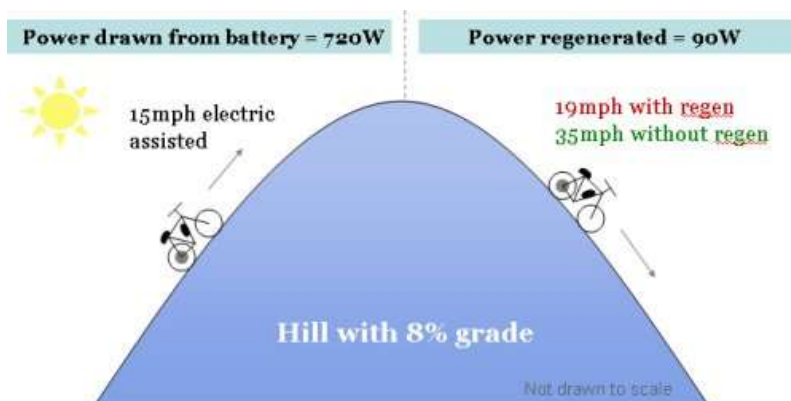
Účinnost asynchronního elektromotoru na elektrocole je asi 90%, jen deset procent energie je vyzářeno ve formě tepla, zbytek je přeměněn na pohyb. Žádné ztráty nejsou ani na převodech, protože je motor umístěn ve středu poháněného kola. Ve srovnání se spalovacím motorem, který má účinnost 25% (s turbem asi 35%) a se ztrátou na



převodech pohonného ústrojí (například řetěz trpící značným třením u již zmíněné Babety) se nelze divit, že spotřeba energie použitá pro provoz elektrokola je celkem minimální. Vyjádřeno v měřitelných jednotkách, jedno plné nabití akumulátoru o kapacitě 10Ah vyjde na 1 kWh (kilowatthodinu), což jsou asi 4 Kč, nebo jedno chcete-li jedno spuštění myčky na nádobí.

„Zázrak“ jménem rekuperace

Pokud existuje nějaký typický dotaz o elektrokole, pak tento zní: „... a dobíjí se baterie šlapáním?“. Ano i ne. Rekuperace kinetické energie, neboli regenerativní brzdění známá a používaná technologie u všech elektromobilů už pronikla i do segmentu elektrokol. Ale, na srovnáme-li odpor vzduchu a váhu jezdce na kole a automobilu, zjistíme, že co se energie týče, cyklista je na tom při jízdě z kopce asi 5x hůře než těžký, bateriemi napěchovaný, aerodynamicky tvarovaný, automobil. Především z tohoto důvodu bude za zcela ideálních podmínek energie vrácená do baterie rekuperací jenom 15% energie vydané. A to za cenu investice drahého zařízení - kapacitátoru. Některá stará elektrokola s olověnou baterií se chlubí také „rekuperací“, což je dáno možností nabíjet tuto baterii velmi nízkými proudy. Účinnost je zde ale na hranici měřitelnosti, cca 3%. Pokud tedy chcete na elektrokole dojet ještě dále, než je udávaný dojezd na baterii, kupte si jednu náhradní a vozte ji s sebou! Vyjde to laciněji a s lepšími dosaženými výsledky.



E-kolo versus Motorizované kolo

Zajímavou alternativou jsou takzvané motorizační sady, které obsahují řídicí jednotku, ovládací páka řídítka a elektromotor. Po instalaci na kolo a dokoupení baterie výrobci slibují během 30 minut přeměnu vašeho kola na elektrokolo. Autor tohoto pojednání není příznivcem těchto na prvních pohled elegantních řešení a z jednoduchého důvodu - majitel většinou velmi dobrého jízdního kola (de-facto sportovní pomůcky) se stává rázem majitelem velmi špatného (co se parametrů týče) elektro-motorizovaného kola. Hlavními argumenty proti jsou problémy s umístěním baterie (klasický rám s ničím takto rozměrným nepočítá), přehršel kabelů (elektrokolo je má schováno v trubkách rámu), většinou absence PAS systému, takže motor je nutné ovládat ručně páčkou na řídítkách. A nakonec, skutečně kvalitní motorizační sady (například od výrobce Bronx) vychází cenově asi na 1,5 kusu celkem kvalitního kompletního elektrokola.

Šlápni na to, přidej plyn

Metody, jak lze jezdit na elektrokole jsou celkem tři. Buď jezdíte jako na obyčejném kole - šlapete, řadíte rychlosti přehazovačkou, protože buď nechcete plýtvat energií v baterii, nebo vám baterie už došla, případně jste ji dneska nechali doma, protože si chcete zajezdit jen tak (ano, skoro každá baterie, pokud není schovaná v rámu se dá z kola jednoduše vyjmout a pak zase do kola zamknout). Druhá možnost je již popsána výše: šlapete a kolo vám dle profilu terénu pomáhá udržovat konstantní rychlost. Do kopce motor pomáhá více, na rovině trochu, z kopce vůbec. Zákonný rychlostní limit asistovaných kol je v Evropské unii stanoven na 25 km/h a většina kol jej dodržuje. Třetí možností je otočné držadlo „plynu“, jak jej znáte ze skútrů či motorek. Díky němu se můžete na některých elektrokolech vozit i bez šlapání, nicméně síla samotného motoru stačí většinou jenom do mírného kopce. Při měření průměrné rychlosti dosažené na elektrokole se dostáváme přibližně 30 km/h, při průměru 23 km/h do kopce, 26,5 km/h po rovině a 39 km/h při jízdě z kopce. Průměrná rychlost klasického cyklisty v terénu je asi poloviční.



Pro koho jsou elektrokola

Počet kol, užívaných na naší planetě se pohybuje okolo půldruhé miliardy, zatímco automobilů je okolo 350 milionů kusů. Zdálo by se tedy, že na kole může jezdit a jezdí každý. Přesto, když přijde u nás řeč na jízdu na kole, místo cestování autem a městskou dopravou, má každý z nás mnoho argumentů proč to vlastně nejde. Jenom namátkou: Na kole se vždy zpotím, Je to od nás daleko, Jsem na to už starý, Bojím se aut na silnici, Vozím s sebou zavazadlo...

Na všechny tyto argumenty Proti dává elektrokolo odpověď Pro. Chce to jenom chtít se začít dívat na kolo jako na osvědčený dopravní prostředek pro budoucnost a vyzkoušet si elektrokolo na vlastní kůži.