

Do města na kole 2 – efektivita a mistrovství

Návody Prahou na kole z let 2012-2013



Druhá část – duben 2013

Ve spolupráci s:



Obsah

Do města na kole.....	1
Úvodní slovo.....	3
Část třetí: Kroky k mistrovství.....	4
Kapitola 15: Velká auta a slepé úhly.....	4
Kapitola 16: Dveřní zóna pro pokročilé.....	7
Kapitola 17: Celoročním cyklistou.....	10
Kapitola 18: Nouzové manévry.....	12
Kapitola 19: Jak při dopravní nehodě.....	14
Kapitola 20: Vyrovnáváme karmu.....	17
Část čtvrtá: Na hranicích možností.....	19
Kapitola 21: V protisměru.....	19
Kapitola 22: Po tramvajových kolejích.....	21
Kapitola 23: Cyklisté na hraně zákona.....	25

Úvodní slovo

Čtete druhou část sbírky návodů Prahou na kole z let 2012 a 13. Návody v této části jsou určeny po středně zkušené jezdce, kteří chtějí zlepšit své dovednosti a efektivitu své jízdy po městě na maximální úrovni. Po zvládnutí zde popsaných dovedností budete sebevědomým a bezpečně jezdícím městským cyklistou, který nemá problém s téměř žádným druhem komunikace.

Tento díl obsahuje i „černé“ kapitoly. Jízda na hranici zákona bohužel v neodpovídajících pražských podmínkách zatím také patří.

Připravujeme ještě třetí díl návodů, věnovaný jízdě s dětmi, nakupování na kole, cyklistické kultuře a občanským aktivitám ke zlepšení podmínek pro cyklisty.

Přeji vám příjemnou a bezpečnou jízdu po Praze na kole.

Za autorský tým,

Vratislav Filler

Část třetí: Kroky k mistrovství

K mistrovství v městské cyklistice je třeba osvojit si ještě sadu poměrně náročných návyků a dovedností. Když je ale zvládnete, budete moct jezdit po městě sebejistě a bezpečně. A po celý rok.

Kapitola 15: Velká auta a slepé úhly

Kam nevidíte vy, tam vás nikdo neuvidí. Velká auta vám mohou zablouznit výhled, stejně jako zastínit ostatním řidičům vaši maličkost.

Samozřejmě, že platí zlaté pravidlo „od velkých aut raději dál“. Někdy ale není zbylí, v průmyslových zónách se to nákladáky jen hemží a někdy se kamion objeví i ve vaší poklidné čtvrti...

Pohyblivé zákryty

Auta, která vás rozměrově převyšují, vám při jízdě zakrývají dopravní situaci. Při jízdě vpravo podél kolony tak nemusíte vidět, co se děje vlevo o 100 metrů dál: A naopak. Souběžně jedoucí autobus nebo dodávka spolehlivě zajistí, že se pro všechny ostatní účastníky provozu stáváte nepostřehnutelným. V horším případě jízdy přímo v mrtvém úhlu zrcátek souběžně jedoucího auta vás pak nevidí ani jeho řidič. Existuje spousta modelových situací, kdy vám takový zákryt může docela výrazně zavařit.

Díra v koloně znamená trable

Představte si ucpanou hlavní ulici s širokými krajnicemi, po kterých můžete kolonu bez potíží předjet. Nejste hulváti, abyste jeli po chodníku, nasadíte tedy o něco opatrnější tempo a pustíte se vpravo od poskakující kolony. Případně vám tuto volbu nabídne šikovní cyklopruh, po kterém můžete jet zdánlivě jako králové. Dokud...

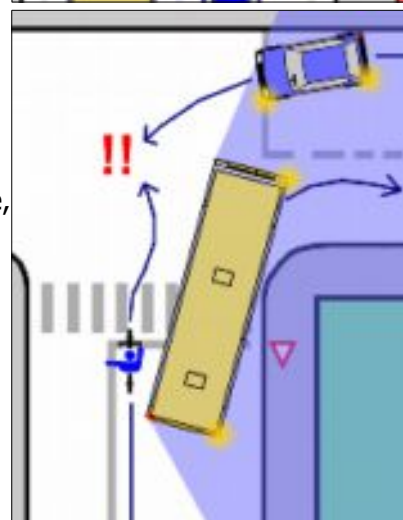
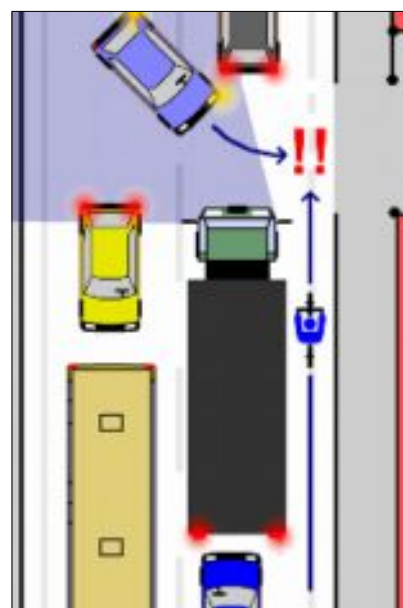
...Dokud se v koloně někdo kus před vámi nezastaví, aby pustil z protisměru místního, odbočujícího do dvora.

Proto při předjíždění kolony zprava sledujte velice pozorně, zda auto vlevo od vás nebo to před ním náhodou nezastavuje. Pokud zpomaluje a vytváří před sebou mezeru, může buďto odbočovat vlevo, nebo pouštět auto z protisměru. V takovém případě zpomalte, nebo zastavte, pokud možno ještě za zastavujícím autem. Je totiž také možné, že bude odbočovat vpravo a nemá o vás ani tušení...

Necpěte se do výhledu

Situace, kdy vám souběžně jedoucí autobus nebo nákladák zablouzní výhled do křižovatky natolik, že nemáte tušení, odkud se na vás kdo vyřítí, může nastat v mnoha podobách, především ale na neřízených křižovatkách. Jednu modelovou situaci ukazuje obrázek: Na T-čce odbočuje vpravo autobus, vy chcete vlevo, autobus vás zadkem tlačí do křižovatky, proto mu uhýbáte posunem dopředu... a ani nevidíte, že už jste v pruhu aut odbočujících zprava.

Na křižovatkách přeplněných auty, zvláště tam, kde si auta z vedlejší musejí tu přednost tak trochu vynucovat, se špatně odhaduje, zda se právě ohrožujete, nebo ne. Proto je lepší být obecně opatrný. Rozhodně se necpěte dopředu, pokud nevidíte do všech směrů křižovatky, a zvláště ne z vedlejší ulice.



Místo, na kterém nakonec zastavíte, může být právě tím, kterým se jiný řidič rozhodně křižovatku rychle projet. Raději počkejte za bílou čarou značící hranici křižovatky. Uvědomte si, že pokud do křižovatky nevidíte, znamená to také, že nikdo na křižovatce nevidí vás. A i když se můžete cítit jakoby v bezpečí tím, že vás vozidlo v sousedním pruhu stíní, nic není natrvalo. Autobus odjede a první, kdo to bude chtít stříhnout za ním, vás sejme.

Polopouštění

Třetí, ačkoliv nepříliš častou možností, jak „prošvihnout“ zákryt, je jízda po nechráněném přejezdu nebo přechodu přes vícepruhovou silnici. Nikdy nepřejíždějte vícepruhový přechod, pokud ve všech pruzích nevidíte zastavující auta. Může se stát, že vás jeden pustí — a ten druhý ne, tak jako se to stalo osudným cyklistovi na Vídeňské v roce 2005.

A i všelijak jinak

Samozřejmě, problémů může nastat víc. Když si ale stále budete uvědomovat, že kam nevidíte, odtamtud nejste viděni, vaše předvídavost vám zajistí, že se problémům spojeným se zakrytým výhledem dokážete vyhnout.

Jak s kamiony

Zvláště pozorní musíme být, pokud se dostaneme do smíšeného provozu s nezanedbatelným podílem nákladních aut. Zatímco mezi osobními auty není předjetí kolony zprava a postavení se na „pole position“ obvykle žádný problém, pokud se ve hře objeví kamion, musíte své chování výrazně přehodnotit.

Nákladáky totiž:

1. Mají obrovskou slepou zónu na všechny strany přímo kolem kabiny, při stání na semaforu zrovna v těch místech, kam byste se se svým kolem rádi postavili (viz obr. vpravo). Do blízkého okolí kabiny řidič kamionu prostě nevidí, dokud se nenakloní; a proč by to dělal.

2. Při odbočování vpravo vybočí o desítky centimetrů dovnitř oblouku a dovedou tak nepozorného cyklistu velmi efektivně přimáčknout na obrubník, nebo v horším případě semlít zadními koly.

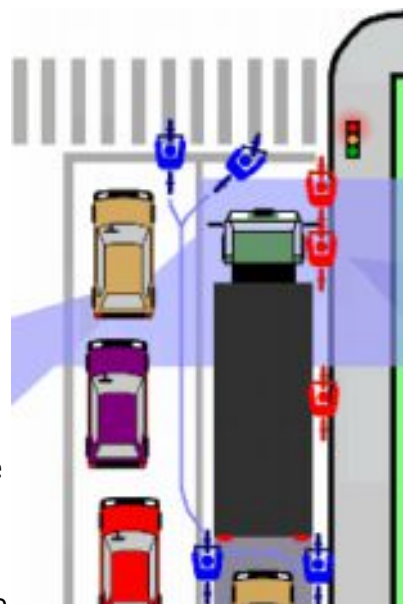
V blízkosti kamionu tedy musíte počítat prostě s tím, že vás jeho řidič vůbec nezaregistruje. Na základě [článku](#) zabývajícího se nehodami cyklistů a kamionů v Londýně, radíme v blízkosti velkých vozidel následující:

1. Pokud je velké vozidlo za vámi, jed'te tak, aby jeho řidič musel vzít v úvahu vaši přítomnost. Když jedete v koloně, která je stejně rychlá, nebo jen o málo rychlejší, zaberte pruh, ať je jakkoliv široký. Nákladák vás nebude předjíždět, dokud mu uhnutím vpravo nedáte sami najevo, že předjetí považujete za přijatelné. Na silnicích, kde se jezdí přes padesát, si takový luxus bohužel dovolit nemůžete, ve městě na ně ale narazíte stěží. Pak pomáhají rozsvícená světla, reflexní vesty, jasné oblečení... a poloha tak daleko od krajnice, jak si jen troufnete. Když už vás nákladák předjíždí, je dobré, když ho jízdou více vlevo vyženete co nejdál od vás a pak se sami schováte ke krajnici. Zvětšíte si tím boční odstup, zvláště za větrného počasí oceníte každý decimetr navíc.

2. Pokud dojedete pomalu jedoucí nebo v koloně stojící nákladák, zdržujte se v místě, ze kterého vidíte jeho zrcátka, dokud jej nebudete moct předjet. Míněna jsou levá zrcátka. Jestliže jste tedy doposud předjížděli kolonu zprava, zkuste se v nějaké větší škvíře přesunout vlevo. V této



Tento cyklista stojí přímo ve slepé zóně kamionu. Pokud kamion odbočuje vpravo vyjede jako první, je cyklista ve velkém ohrožení. (foto truckview.net)



Relativně bezpečná stání cyklisty jsou modře, nebezpečná červeně. Modré plochy značí mrtvý úhel řidiče kamionu.

pozici se můžete v klidu rozhodnout, zda nákladník vůbec předjíždět.

3. Čekající nákladní auto předjíždějte zásadně zleva a jenom tehdy, když máte jistotu, že budete moci zastavit v dostatečné vzdálenosti před ním. A že se mezitím nerozjede, dodávám. Vpravo od nákladníků bývá v řadícím pruhu zpravidla tak málo místa, že vás to ani nenapadne, zato mezi pruhy obvykle nějaký ten metr vyšetříte (pozor, pokud je vlevo už protisměr, v takovém případě předjíždějte jen, pokud protijedoucí auta mají pořádný odstup). Někdy je řadící pruh širší, což může vést k pocitu, že zprava se vejdete (teoreticky zde může být dokonce cyklopruh, což v Praze naštěstí nikde není). Stejně to nedělejte, pokud si nejste stoprocentně jistí, že nepadne zelená, dokud kamion(y) neobjedete, a pokud si jste jistí, že první auto nebude odbočovat vpravo.

Vyhozené pravé blinkry na kterémkoliv návěsu pro vás znamenají nejprísrnější zákaz vstupu! (viz obrázek)

4. Při čekání na zelenou nikdy nezůstávejte na úrovni kabiny. I kdybyste museli zastavit až na přechodu a pak si mohli při šilhání na světla ukrotit krk, zastavte alespoň dva metry před maskou, pokud možno přímo před řidičem. Když vidíte, že kamion bude odbočovat vpravo, postavte se víc vlevo. A když má semafor zvláštní zelenou šipku pro odbočení vpravo, raději se rovnou uklid'te do levého pruhu.

5. Pozor na obalové křivky. Vybočování přívěsů a návěsů jsme už zmínili. Kamiony s návěsem mají tendenci „zavírat“ vnitřní oblouk, a tak, že zadní kola nakonec jedou třeba i o metr víc uvnitř oblouku, než jela kabina. Nákladníky s přívěsem jsou na tom o něco lépe. U tramvají je vybočení dovnitř oblouku až neuvěřitelně velké především na stíněných křižovatkách při odbočování vpravo. Zvláštní kategorií jsou kloubové autobusy, jejichž zadní článek si někdy také rád „zatancuje“ a to dost nezávisle na zbytku vozu.



Dál ani o metr!(foto truckview.net)

Autobusy

Ve městě se nakonec nejčastěji setkáme s autobusy veřejné dopravy. Jejich řidiči jsou o poznání ohleduplnější a díky nižšímu posezu v kabině nehrozí, že by vás na křižovatce přehlédli, pokud se postavíte přímo před přední sklo. O slepých úhlech podél autobusu ale platí totéž, co pro kamiony.

Autobusy navíc často kříží cyklistům cestu zajižděním do zastávkových zálivů, nebo zastavováním při okraji vozovky. Přitom se ale jedná o vozidla veřejné dopravy ke kterým bychom měl být ohleduplnější a zejména je zbytečně nezdržovat. I cyklista by měl být schopen umožnit autobusu vyjetí ze zastávky. Osobně to obvykle dělám ukázněm vlevo a přesunutím do levé části pruhu. Pouštěcí manévr můžete ovšem zahájit jen, pokud vás právě nikdo nepředjíždí.

Někdy se stane, že se s jedním autobusem potkáváte na několikrát: předjedete ho v zastávce, mezi zastávkami předjede on vás. Pokud vás takové opakované manévry obtěžují, není nic lehčího, než na chvíli zpomalit, autobus pustit právě při výjezdu ze zastávky a pak si ho nechat trochu ujet. Nakonec to oceníte oba.

Závěrem

Při jízdě po ulici, kde jezdí velká vozidla, buďte opatrnější. Dávejte pozor na pohyblivé mrtvé úhly, stínící výhled vám, i pohled na vás. Při předjíždění kolony zprava si hlídejte, zda auta před vámi zdánlivě bezdůvodně nezastavují: Možná právě pouštějí někoho, kdo vám zkříží cestu. Na ulici, kde jezdí těžká nákladní auta, pak buďte obzvlášť opatrní. Kamiony čekající na světlech objíždějte velmi opatrně a raději zleva, abyste nebyli chyceni do pasti vpravo odbočujícího návěsu. Zastavujte až dál před nákladníkem, přímo pod maskou mají řidiči slepou zónu. Nikdy se nestavte od kabiny vpravo.

Kapitola 16: Dveřní zóna pro pokročilé

Dveřní zóna je nejznámějším rizikem jízdy po městě. Jak daleko a jak rychle jet, když nás současně v úzkém pruhu předjíždí jedno auto za druhým?

Pro dveřní zónu platí jedno základní pravidlo: buďto pojedete s dostatečným bočním odstupem od parkujících aut, nebo pojedete tak pomalu a opatrně, abyste mohli zastavit, kdykoliv se před vámi otevrou dveře.

Kolik dělá dveřní zóna?

Při průjezdu podél řady zaparkovaných vozidel musíte v první řadě vědět, jaký odstup je v dané chvíli bezpečný. To záleží na tom, jak auta, podél kterých jedete, parkují.

Za naprosto bezpečný odstup se považuje jeden a půl metru, když jedete podél souvislé řady osobních aut, ve které je sem tam nějaký nákladník. Metr a půl zajistí, že na vás dveře žádného osobáku už nedosáhnou a nákladní auta můžete míjet s jistou opatrností bez vybočení vlevo.

Ještě větší odstup potřeba když auta parkují šikmo nebo kolmo na krajnici. Tam už nehrozí jen otevření dveří (které přece jen nedosáhnou až na druhý konec vozovky), daleko horší je nebezpečí výjezdu celého zaparkovaného vozidla. Od aut parkujících šikmo nebo kolmo je záhodno držet se raději hned dva metry. Naštěstí, takto se většinou parkuje v klidnějších ulicích, kde není problém zabrat pro jízdu celý pruh.

Když je málo aut

Vůbec, v klidných ulicích se nerozpakujte a zvolte si odstup podle potřeby. Auta, která by vás chtěla předjet, můžete pustit, až pro to bude vhodné místo.

Pro pouštění předjíždějících vozidel se potřebujete trochu schovat. Na to jsou dobré autobusové zastávky, volná zásobovací stání nebo křižovatky s vedlejšími ulicemi. Provedení je prosté: zpomalíte a schováte se, ale ne tak, abyste nebyli vidět. Pro urychlení celého manévru můžete už před uhnutím mávnout rukou, aby se řidič za vámi na předjíždění připravil. Ukazování vpravo není vhodné, řidiči by si ho mohli vysvětlit jako úmysl odbočit.

V žádném případě ale tento manévr nezaměňujte za velmi rizikové „kličkování“ podél přerušované parkujících aut, kdy nezměňovou rychlostí přeskakujete mezi jízdou po krajnici a v jízdním pruhu.

Vyšší rychlost – větší odstup

Tahle rovnice je jasná: Čím rychleji jedete, tím je větší třeba mít odstup od parkujících aut. Nebo naopak: Čím víc jste (například provozem) tlačeni k parkujícím autům, tím víc musíte zpomalit.

Šedá je teorie, aneb jízda „na metr“

Bohužel, v pražské praxi bývá udržení jedenapůlmetrového odstupu nereálné s ohledem na obvyklou šířku vozovky a chování předjíždějících řidičů. Právě tento odstup totiž zajistí, že v obvyklém cyklopruhu pojedete až po jeho levé čáře, což většina řidičů „ocení“ až na krev těsným předjížděním. To je v součtu nebezpečnější, než mírné snížení odstupu.

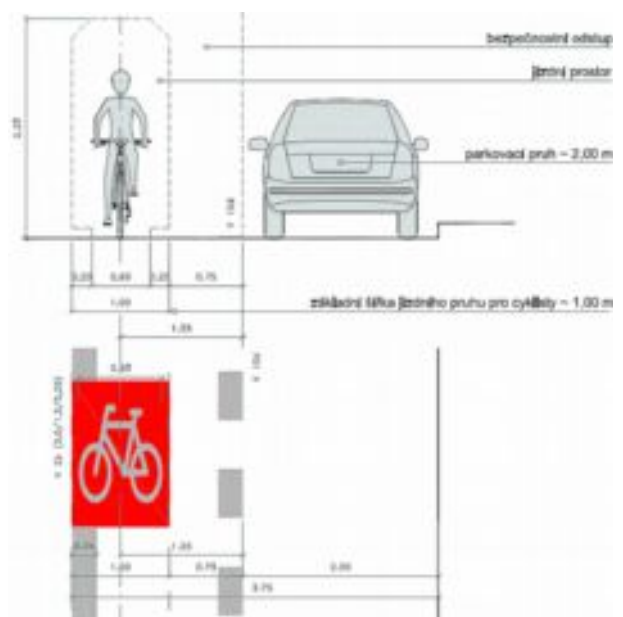


Schéma cyklopruhu bylo s laskavým svolením autora převzato z Metodické pomůcky pro vyznačování pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru.

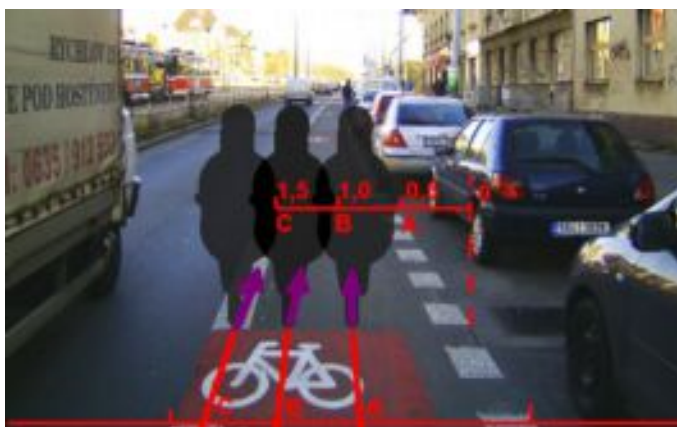
Jeden metr: norma pro cyklopruhy a piktokoridory

Cyklopruhy i piktokoridory jsou navrženy tak, abyste i při jízdě podél zaparkovaných aut měli jistý bezpečnostní odstup, ne vždy je ale dostatečný. Podle metodiky je cyklopruh vedený podél parkujících široký nejméně 1,75 metru. Jízda v levé části minimálního cyklopruhu vám tak zajistí právě metr od řidiček k zaparkovaným osobákům: to je vzdálenost na hranici dostatečnosti. U piktokoridorů je to podobné s tím, že zleva vás teď předjedou už jen osobní auta.

Pro nevhodnější pozici v cyklopruhu platí jednoduché pravidlo: Levý okraj řidiček mějte nad vnitřním krajem čáry ohraničující pruh. Na většině cyklopruhů to znamená jízdu přes střed piktogramu kola, jen u prvních realizací (třeba Vršovická) jsou piktogramy víc vpravo a mohly by vás mást. V piktokoridorech je to jasné: Přiměřený odstup máte při jízdě přes střed šipky.

Pokud si od aut držíte zhruba metr, není ještě třeba výrazněji zpomalovat, musíte ale být ve střehu. Situace, kdy by se dveře otevřely víc než na jeden metr, jsou vzácné, přesto na ně musíte být připraveni. Riziková auta poznáte podle několika znaků:

1. ve voze sedí pasažéři či řidič,
2. motor běží,
3. světla jsou rozsvícena,
4. přední kola vozu jsou natočena do vozovky.
5. Vozidlo právě zaparkovalo



Obrázek ukazuje, jaký je boční odstup od parkujících aut při jízdě v cyklopruhu. A: nedostatečný odstup (0,5 m) ve „zdánlivém“ středu pruhu, B: nejlepší pozice v levé části pruhu (odstup asi 1 m), C: Jízda po vnějším okraji pruhu, zcela mimo dveřní zónu. To ale není vhodné s ohledem na předjíždějící vozidla.

Pomůžte blikáčka

Při jízdě „na metr“ a blíže autům silně doporučujeme mít zapnutou přední blikáčku i za bílého dne. Řidiči se před otevřením dveří ohlížejí, zda neuvídí auto, které implicitně svítí. Když budete svítit těž, zvýšíte podstatně šanci na to, že vás nepřehlédnou.

Míjení vyčuhujících aut

Řady parkujících osobních aut bývají všechno jen ne uspořádané. Dodávka je o půl metru širší, někdo zaparkuje ledabyle, jiný se s tím nemaže a klidně stojí až v polovině cyklopruhu (o expertech, kteří zastaví přímo v cyklopruhu a vyhodí blikáčky, jako by nebyli pojízdni, nemluvě).

Nejbezpečnějším způsobem minutí takové překážky je její objetí s dostatečným bočním odstupem. Rozhodně nevádí, že cyklopruh opustíte, je to zcela legální.

Vybočení do průběžného pruhu je třeba začít s dostatečným předstihem. Ohlédnete se a vyhodnotíte, zda si vůbec můžete manévr vybočení dovolit (pokud ne, je na čase začít brzdit). Před vybočením ukažte, ať řidiči za vámi vědí, že něco děláte.

Ve velmi silném provozu je někdy třeba být při vybočování hodně asertivní. Pomáhá vyšší rychlost, pořádné ukázání v předstihu a *vyjednávání* (tak tomu říká John Foreseter v knize *Vehicular cycling*) s vozidly v levém pruhu. „Vyjednávání“ v zásadě spočívá v tom, že pořádně ukážete a naznačíte, co chcete udělat — ale tak, abyste se nenechali přejet. Když vás do pruhu nepustí první řidič, určitě to udělá druhý, který už situaci před sebou sleduje a vidí, že svůj úmysl nenechat se v cyklopruhu „zamknout“ myslíte zcela vážně.

Minutí překážky se zpomalením

Když ale není šance, abyste auto čouhající víc do silnice objeli s dostatečným bočním odstupem, nezbývá, než preventivní defenzíva: Už předem vysadíte a zpomalíte tak, abyste mohli bezpečně dobrzdit, kdyby se v autě nebo za ním někdo hnul. Ve chvíli, kdy si jste jistí, že na vás z auta nebo zpoza něj nikdo nevyskočí, do toho můžete zase šlápnout.

Je to sice nepříjemný manévr spojený se ztrátou cenné rychlosti, ale za zažití rozhodně stojí.

Když neexistují dobrá řešení

Když se rozhodnete příliš nepřekážet, jedete „na metr“ a auta vás stejně předjíždějí natěsno, je rozhodně něco špatně. V takové chvíli se musíte rozhodnout: buďto zrychlíte a zařadíte se do provozu, nebo zpomalíte a zalezete ještě blíž k autům. První řešení je výrazně lepší.

Raději s auty než vedle nich

Může vás až překvapit, v jak obrovském počtu případů je nejbezpečnějším řešením jízdy podél parkujících aut prostě zařazení do proudu projíždějících vozidel. Zařazení do kolony se vyplatí, když:

- jedete skoro stejně rychle jako kolona
- jedete z kopce a víc než třicet (v takové rychlosti je jízda v dveřní zóně opravdu nebezpečný hazard!)
- jedete téměř maximální povolenou rychlostí (třeba na třicítce 25-28)

Ve chvíli, kdy už jedete v koloně, potřebujete držet správnou pozici. Především při rychlé jízdě nad třicet kilometrů v hodině je ideální pozice ve středu pruhu. Řidiči musejí při předjíždění do pruhu druhého nebo protisměru a tak vás už objedou s větším odstupem. Naopak, když je kolona pomalejší a tak trochu poskakuje, není zlé držet se spíš v pravé části proudu vozidel. Při prudkém zastavení kolony máte vpravo únikový prostor na dobrzdění, což je lepší, než nechat se řidičem za vámi namáčknot na auto vpředu.

Konečně, v širší nebo pomalejší části můžete udělat to, co je slušné: spěchající řidiče za sebou pustit. Myslete ale na to, abyste se do kolony mohli zařadit zpět bezpečně a bez náročného „vyjednávání“.

Zbaběle a opatrně

Plížení se těsně podél parkujících aut je snad nejhorší způsob, jak po ulici jet. Také existují jen dvě situace, kdy je to ospravedlnitelné:

- Pruhy jsou velmi úzké a auta výrazně rychlejší (typicky ve stoupání a méně typicky na těch pár šílených místech, kde se současně parkuje a jezdí sedmdesát)
- Pokud předjíždíte kolonu naštosovanou v řadícím pruhu.

V obou případech musíte být extrémně opatrní a jízda tempem překračujícím výrazně rychlost chůze je víceméně přípravou sebevraždy. A ačkoliv chodníkům by se měl zkušený městský cyklista pokud možno vyhýbat, z popisu situace vyplývá, že opatrná jízda po chodníku je za takových okolností nakonec vlastně bezpečnější.

Kam vás naženou koleje

Pravá kolejnice tramvajových kolejí je zpravidla přesně v místě, kudy by bylo optimální jet. Stejně jako výše ale platí zásada, že do kopce je lepší stáhnout ocas a plazit se podél aut minimální rychlostí, zatímco z kopce byste se měli pustit mezi koleje, a držet se pokud možno přesně uprostřed pruhu tak, abyste měli prostor na případný úhybný manévr. Vždy se ale přizpůsobte skutečnému odstupu kolejí od parkujících aut, který se také nesouvisle mění.

Kapitola 17: Celoročním cyklistou

Teploty pod bodem mrazu přináší městským cyklistům nové výzvy: Námrazu, sníh a neudržované cyklostezky. Ale i kouzelné zážitky: Není nic krásnějšího, než projíždět se večerními ulicemi, ztichlými po napadnutí prvního sněhu...

Zimní výbava

Základním předpokladem pro jízdu v zimním období je kvalitně osvětlené kolo. Musíte počítat s tím, že v období solení vozovek bude kolo trpět výrazně víc než jindy. Řešením je buď výměna za hůře osazené nebo starší zimní kolo, případně pečlivější péče. Pokud možno parkujte kolo v teple a podkládejte pod něj hadry nebo kartony, aby okapalo. A čistěte spodek kola a pohyblivé díly od soli.

Na zimu jsou lepší silnější pláště s hrubším vzorkem, který pomůže ve sněhu a břečce. Také je vhodné snížit trochu tlak. Pláště s hřebky mají smysl jen několik dnů v roce, kdy namrzne a klouže všechno, co má nohy a kola — v takové dny vyjíždějí jen ti největší hardkoráři. Mohou vám ale přidat dodatečnou jistotu, i když v 95% zimy budou vlastně ležet ladem.

Extrémně nízké teploty mohou způsobit zatuhnutí brzd či jiných mechanických součástí, proto je mějte dobře namazané (vazelínou určenou pro zimu). Počítejte s tím, že když se víc nabalíte, nebo použijete kuklu, můžete mít potíže s otáčením hlavy a periferním viděním (i slyšením). Proto rozhodně stojí za zvážení montáž zpětného zrcátka.

Největším nepřítelem kola v zimě je pochopitelně namrzající břečka a sůl. Nejvíc trpí řetěz a převody. Ty spolehlivě chrání jen kompletní kryt, jaký mívají některá městská kola, na bicykly s klasickou přehazovačkou se ale nehodí. Potom je třeba udržovat převody co nejvíc čisté a pravidelně promazávat.

Blatníky jsou v zimě dvousečná zbraň, ve většině případů pomáhají, jakmile ale napadne prašan, mají tendenci se napadaným sněhem zalepit — zvláště když střídáte úseky solené a údržbáři opomíjené. Zástěrka na předním blatníku se ale spíš vyplatí. Osvědčují se také boční kryty zadního kola, které zajistí, že po skončení projížďky nebudete vypadat jako cyklokrosový závodník — přinejmenším v horní části těla. Proti zacákání od předjíždějících aut chrání slušně neoprénové návleky přes boty.

Oblečení

I v zimě platí základní městské pravidlo, že s oblečením není třeba mnoho vymýšlet, pokud jedeme maximálně pár kilometrů. Stačí to s oblečením úmyslně nepřehnat a tepelná pohoda vznikne po pár minutách jízdy sama. Zvláštní péči si zaslouží především končetiny a hlava. S tenkými rukavicemi se vyplatí jezdit už od podzimu. I při teplotách nad nulou pomohou tenké čepice nebo pásky přes uši.

Na nohy v zimě nosíme dvoje slabší ponožky, přes něž za horších mrazů natáhneme podkolenky. Zvláštní ochranu před prochlazením pak vyžadují kolena. Návlek, nebo skrytý šátek rozhodně není na závadu. Můžete také použít kalhoty s podšívkou nebo punčocháče. Na ruce jsou dobré slabší textilní rukavice pod speciální zimní cyklistické rukavice, raději než tlusté lyžařské rukavice.

Nejmokřejší budete při teplotách kolem nuly. Při delší cestě v břečkách provlhne časem skoro všechno, pak není ostudou brát si převlečení s sebou, i když v létě to nemáme zapotřebí.

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. Při rychlé jízdě v mrazech trpí nejvíce oči, brýle jsou téměř nezbytné.

Pokud nosíte brýle, vyplatí se mít v některé svrchní kapse hadřík nebo kapesník na jejich otírání v případě, že se zamlží. To se stane snadno, stačí, abyste zastavili na světlech a po dvaceti vteřinách máte „zafoukáno“.

Škola smyku

Protože se v Praze hojně solí, na hlavních ulicích budete mít vesměs mokro. Pozor si dejte po odbočení do vedlejší ulice, kde najednou může být hodně klouzavo! Takzvaný „černý led“, na pohled takřka neodlišitelný od mokré nebo i téměř suché vozovky, nemusíte zaregistrovat, dokud se po něm neprojedete.

Při jízdě na kluzkém povrchu zůstaňte v klidu, uvolnění, pokud budete jezdit v křeči, se strachem, že můžete spadnout, jenom riziko pádu zvýšíte. Jezděte 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 milejší, než letní rozedření se na asfaltu.

Obzvláště ošidné jsou zledovatělé chodníky a vedlejší, málo udržované ulice. Stejně jako v případě deště se raději vyhněte kanálovým poklopům. Jezděte raději na lehčí převod a hlouběji v jízdním pruhu, protože silnice je vzhledem k sněhu navršenému při krajích užší.

Asi nejnáročnějším zimním terénem jsou na ulici vyjeté koleje se zmrázky: mohou vás rozhodit, případně navést někam, kam rozhodně nechcete. Raději se vyjetým kolejím vyhněte a jed'te v méně rozježděném sněhu uprostřed jízdního pruhu.

A samozřejmě stále platí: Když město pokryje neschůdná ledovka, není od věci na pár dnů kolo vynechat.

Kudy jezdit?

Cyklistická mapa Prahy se po napadnutí sněhu výrazně mění. Cyklostezky se v zimě neudržují minimálně a tak je třeba počítat na nich zpočátku se slušně prostupným čerstvým sněhem, později s vyšlapanými stopami ve sněhu promrzlém, které jsou na jízdu velmi nepříjemné. Zbývají tak především hlavní ulice, které Technická správa komunikací udržuje přednostně. Na cyklopruhu na nich ale také nespolehejte, TSK nemá za úkol je udržovat. Jestli ale nastanou delší mrazy bez sněhu, máte dobrou šanci projet v pohodě i po jinak blátivých pěšinách, které vymrznou a nabídnou povrch tvrdostí odpovídající betonu.

Mapa Prahou na kole se v zimě snaží kromě obvyklých uzavírek informovat i o sjízdnosti vybraných cyklotras.

Na závěr

Pro ty z nás, které kolo ve městě neomrzí ani v zimě, poslední dobrá rada: Není nad to, dát si v cíli své vymrzlé cesty (zatímco z kola i z vás opadává sníh a led) horký svařák nebo jiný nápoj podle vašeho gusta.

Kapitola 18: Nouzové manévry

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

Efektivní brzdění

Zabrzdnění v situaci, kdy před vás nečekaně vletne 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 řidítek; současně pořádně vezmete za obě brzdy. Pokud se zadní kolo dostane do smyku, povolíte.

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

Ovšem za mokra jsou možnosti účinně brzdit výrazně sniženy. Zvláště namoklé kočičí hlavy a mokré tramvajové koleje znemožňují efektivně brzdit i prudce měnit směr. Nemluvě o náledí či sněhu, který z kola při zabrzdění dělá neřiditelné sáně. Za ztížených podmínek se proto pokorně vracíme k brzdění zadním kolem, jehož smyk můžeme ještě korigovat. Zkoušejte brzdit na různě kluzkých površích, abyste je dostali takřkajíc „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 propadlý kanál. Nemůžete ho objet zleva, ani zprava. Co teď?

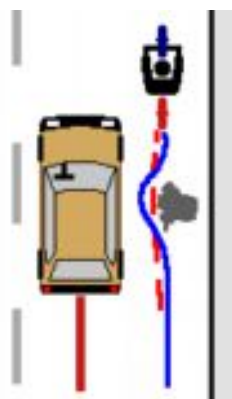
Trik spočívá v zakličkování bicyklem, zatímco vaše tělo udržuje stále přímý směr. Jakmile dojedete ke kanálu, strhněte kolo doleva, pak doprava, abyste se srovnali — a pokračujete. Přední kolo překážku objede, zadní ho (poněkud mírněji) následuje. Bicykl se pod vámi jen zavlní — a vy jste přeletěli přímo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

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

Okamžité zabočení

Nouzový úhybný manévr se hodí, když vás auto „zahákuje“ 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.



Klička při rovné jízdě.



Nouzové obočení vpravo – 1. situace



Nouzové obočení vpravo – 2. situace

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.

Překonávání retardér a obrubníků

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

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

Samozřejmě, v nášlapech je to jednodušší, ale i bez nich se dá zadnímu kolu pomoci předkloněním a nadlehčením. Jen si dejte pozor, abyste neztratili kontakt se sedlem, které musíte stále držet nohama. Jinak sice poletíte, ale jinam než bicykl. Zadnímu kolu zatíženému brašnami se chce nahoru také o poznání 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 vysadíte nahoru a zadní si po odlehčení vyskočí na obrubu samo.

Kapitola 19: Jak při dopravní nehodě

Dopravní nehoda je záležitost, které se snažíme vyhnout — když už ale nastane, měli bychom vědět, jak se zachovat.

Zkušenosti ukazují, že i velmi zkušený cyklista se po nehodě (v důsledku šoku a nepředpokládané situace) může zachovat způsobem, který pro něj bude mít nepříjemné následky — především následně vyšetření nehody v jeho neprospěch. Tipy pro řešení událostí po dopravní nehodě jsou zde proto formulovány tak, abyste si na ty základní zásady pokud možno vzpomněli i v sebevíce stresující a nepříjemné situaci.

Co dělat, když došlo při nehodě ke zranění

VŽDY volejte policii a záchranku

I když jste zraněni sami, svíjíte se bolestí, jste v šoku a nevíte vůbec, co se stalo, máte trochu černé svědomí, máte dojem, že to není nutné, i když vám jiný účastník nehody nebo svědek nabízí, že vás může k ošetření odvézt, na to všechno zapomeňte a volejte policii a záchranku. K nehodě se zraněním přijede policie během několika (v Praze maximálně deseti) minut. Policejní auto je vybavené jako pohodlná kancelář, první šetření je velmi rychlé a ke zraněným ohleduplné. Uvědomte si, že těsně po nehodě vypovídají všichni nejpravdivěji a nemají obvykle čas si vymyslet sebeospravedlňující historku. Neberte ohledy na protistranu, ani když vypadá zhrouceně a vzbuzuje soucit, nedbejte na domluvy např. spolujezdce v autě apod. Druhý den může být všechno jinak a na místě nehody vinu kajícíně přiznávající řidič po vás bude vymáhat škodu za poškození auta, kterým vás smetl.

Poskytněte první pomoc

Tedy, jestli to umíte (když ne, naučte se to).

Co dělat, když zavoláte policii

Zabraňte ujetí

U nehod s cyklistou je značné riziko, že řidič od nehody ujede. Zabraňte odjetí vozidla, dejte před něj kolo, případně i sebe. Zkušenosti ze špuntování cyklojízdy praví, že i když do vás řidič agresivně najíždí, nepřejede vás. Jestliže už řidič ujíždí, zapamatujte si SPZ, nebo aspoň barvu a značku auta.

Zajistěte si svědky

Jako cyklista jste většinou sami, naopak v posádce auta je často víc lidí, jejichž pohled na věc nebude zcela nezaujatý. Když neoslovíte nezúčastněné svědky nehody hned, za chvíli budou pryč. Požádejte je o jméno a předběžný souhlas s dosvědčením. Policie přijede rychle.

Zavolejte „přítele na telefonu“

Někoho, na koho je spolehnutí, ať vám pomůže, po telefonu poradí, nebo, pokud je to možné, rovnou přijede. Lepší než partner(ka) je kamarád, co ho jen tak něco nerozhodí, ideálně člověk zkušený, nebo i právník (máte-li). Popište mu, co se stalo, a nechte si hned poradit. On není v šoku a tak vám skoro jistě poradí rozumněji, než jak si můžete v danou chvíli poradit sami.

Co dělat, když řidič od nehody ujede

Volejte policii a vyžadujte sepsání protokolu

Jestliže máte alespoň SPZ, a nerozhodnete se to vzdát, pak volejte policii. Ta se může odmítnout věci zabývat, protože by to prý bylo tvrzení proti tvrzení. *V takovém případě vyžadujte sepsání protokolu.* Pokud jednáte s městským policistou, který nemá pravomoc vyšetřovat dopravní nehodu, chtějte, aby zavolal policii státní. Vaše žádost o písemné řešení naznačuje, že si za svými právy umíte stát, a měla by fungovat. Pokud se i přesto policista odmítne dopravní nehodě věnovat, nezbývá, než si

zapamatovat jeho služební číslo a podat na jeho jednání stížnost.

Co dělat, když se obáváte spoluviny

Nenechte se zahnat do kouta

Pocit viny způsobený předchozí jízdou v rozporu se zákonem rozhodně nepřiznávejte nahlas. Přece víte moc dobře, proč jste například jeli po chodníku, předjížděli kolonu, přejížděli přechod nebo zabírali pruh. Pokud jste neudělali opravdu trapnou chybu nebo tvrdě neprasili, tak jste předpisy porušovali proto, že to v dané situaci bylo to nejlepší, co jste mohli dělat. Ostatně, v silničním zákoně se nachází velmi důležité ustanovení (§4, písm. a), kterým lze porušení dílčích ustanovení zákona relativizovat:

§ 4 Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Většina porušování předpisů ze strany cyklistů je generována podobou dopravní infrastruktury, která v podmínkách ČR prostě nedovede cyklisty patřičně zohlednit. V Praze je na 140 kilometrů cyklostezek jen devatenáct přejezdů pro cyklisty, třicetkrát méně cykloobousměrek než v podobné Vídni a vyklízeční doby na křižovatkách uvažují rychlost vozidla 35 km/h.

Oddělte od sebe to, že jste jeli „nějak“, od důvodu, který k nehodě přispěl nejvíc (zpravidla nepozornost, nebo chyba jednoho z účastníků) a nenechte si nasadit psí hlavu za předchozí jízdu v rozporu s předpisy, pokud to nebylo příčinou nehody.

Pojistěte se „na blbost“

Skutečnost, že jste pojištěni obdobou povinného ručení vozidla, vám přinese jistotu při jednání těsně po nehodě. Nemusíte se obávat náhrady škody, a to ani když k nehodě došlo za okolností, které vám před zákonem přičknou spoluzavinění.

Pro takové případy je určené *pojištění odpovědnosti za škody způsobené v občanském životě*, všeobecně známé jako pojištění na blbost. Poskytuje jej většina pojišťoven a v drtivé většině případů se vztahuje i na škody způsobené při jízdě na kole. Limit plnění se pohybuje řádově kolem 1 000 000,- a stojí několik stovek korun ročně. Může se vztahovat na jednotlivce nebo všechny rodinné příslušníky. Leckdy nebývá nabízeno samostatně, ale jako součást nebo nadstavba pojištění domácnosti. Silně doporučujeme si toto pojištění pořídit.

Než ale smlouvu uzavřete, prostudujte si pojistné podmínky. Mohou obsahovat klauzule typu „nevztahuje se na případy, kdy pojištěný porušil obecně platné předpisy,“ čímž se pro městského cyklistu za současných podmínek stávají prakticky nepoužitelnými.

Co dělat, když došlo ke hmotné škodě

Volejte policii

I když od ledna 2009 se má dopravní policie volat pouze k nehodám, kde nedošlo ke zranění a celková škoda je vyšší než 100 000 Kč, stejně jí zavolejte. Policie stejně musí přijet k nehodě, kde došlo ke škodě na majetku třetí osoby, což může být jak vypůjčené auto či kolo, tak služební notebook.

Zdokumentujte situaci

K nehodám, u kterých nedošlo ke zranění, policie příliš nespěchá. Proto pokud možno ještě předtím, než přemístíte své kolo, zdokumentujte, kde skončilo, kde jste stáli, než došlo ke střetu, a podobně. Pokud nemáte foťák, nedovolte, aby se s kolem nebo autem hýbalo, dokud se jinak nezdokumentuje, kde vaše kolo po nehodě skončilo. Pokud má mobil funkci diktafonu, zapněte jej a nahrávejte. Každý dokument je dobrý.

Co dělat, když se šetření nezdá být nestranné

Bud'te asertivní

Jestliže policie přijímá verzi druhé strany, odmítněte souhlas a žádejte řešení ve správním řízení. V takovém případě ale musíte dosáhnout toho, aby se vaše verze dostala do protokolu. Ve správním řízení už nebude nikoho moc zajímat, co se stalo, ale jen to, co je napsáno na papíře. Pokud tedy se zněním protokolu nesouhlasíte, musíte k němu doplnit vlastní vyjádření a do něj uvést své výhrady.

Co dělat, když nevznikla škoda na kole ani na autě

Lze se dohodnout, že se nic nestalo

Pouze a jedině v takovém případě se můžete s druhým účastníkem nehody dohodnout, že se vůbec nic nestalo a že se rozejdete v dobrém. Když se oklepete, zjistíte, že se opravdu nestalo nic závažného, můžete si říct „ok“ a odjet, dokonce aniž byste se navzájem identifikovali. Výhoda je pak na vaší straně, protože kolo lze (na rozdíl od auta) dodatečně vypátrat jen dosti těžko.

Shrnutí

Pro případ nehody platí třikrát tři zásadní pravidla:

1. **Tři telefonáty: Policie, záchranka, spolehlivý přítel.** Nasad'te tuto mantru, jakkoliv jste v šoku (resp. nasad'te jí právě proto, že jste v šoku) a melte jí, dokud se neuklidníte a nebudete zcela přesvědčeni, že nastal ten velmi vzácný případ, kdy to není nutné – tedy že nedošlo k žádnému zranění ani hmotné škodě, která by stála za řeč.
2. **Tři akce pro zajištění místa nehody: Zabránit ujetí, zajistit svědky, dokumentovat.** Maximalizujte šanci na korektní vyšetření nehody.
3. **Tři věci pro vlastní prospěch: Pojištění, klidné svědomí a asertivita** Skutečným původcem stavu neumožňujícího bezpečnou a současně legální jízdu je často špatná infrastruktura. Neobviňujte se z něčeho, za co nemůžete. Ideální je se pro tyto případy předem pojistit. Pak nebude zatíženo ani vaše svědomí, ani peněženka. A nezapomeňte: Budete-li se ve sporné situaci sami stavět do pozice viníka, ulpí na vás té viny rozhodně víc, než byste si přáli.

I když by se to mohlo z tohoto článku zdát, městská cyklistika není zase *tak* nebezpečná. I ti nejpravidelnější cyklisté jezdí po městě léta bez vážnější nehody. Chovejme se tak, abychom předcházeli potenciálně rizikovým situacím, zvládněme umění bezpečné jízdy: a informace zde shrnuté nebudeme skoro určitě potřebovat.

Kapitola 20: Vyrovnáváme karmu

Jízda na kole po městě je provázána celou řadou drobností, které jsou sice zpravidla neškodné, okolím cyklisty ale mohou být vnímány jako obtěžující. Teď nemyslím odsouzeníhodné ohrožování jiných účastníků provozu například raketovou jízdou přelidněnou večerní náplavkou s majákem místo světla, nebo skákáním před kolonu aut valící se sedmdesátkou z prudkého kopce. Hovořím o takových drobnostech, které skoro každý zná a dělá: Přejetí přechodu na nábřeží u Podolského přístavu, zařazení na začátek kolony v levém odbočovacím pruhu, vyhnutí se dvěma odbočením vlevo a kilometrové zajižďce zkratkou po pustém chodníku, zabrání pruhu.

Někteří řidiči nejsou schopní vystát ani věci zcela legální nebo z hlediska cyklisty nezbytné pro jeho bezpečnost. Málokdo jde ale ve věci zlepšování image cyklistů tak daleko, aby dodržoval i ta pravidla, která jej v dané chvíli ohrožují (pozice v pruhu), nebo nevyužil konkurenční výhody kola dané jeho přirozeností (předjetí kolony, klidná protisměrka). Jak se má člověk na kole smířit s tím, že takové věci prostě občas udělá, a i když je přesvědčen, že činí správně, ostatní účastníci provozu v daném místě mohou mít na věc jiný názor?

Samozřejmě, jsou lidé, kteří jsou přesvědčeni, že už svým posazením na kolo v městském prostředí dělají pro tuhle společnost až dost, a svědomí mají čisté jako padlý sníh. Ty necháme stranou, stejně jako lidi, co tyhle věci neřeší prostě proto, že zvysoka kašlou na názor ostatních lidí jak na ně, tak na cyklisty obecně. Pominu také případy, které své občasně prohřešky kompenzují halasnou proklamací opaku vlastního pragmatického postoje, případně ty, pro které je kolo silnější droga než heroický prášek. Sice to to všechno funguje, ale nemá to jaksi žádný pozitivní efekt ven.

A ano, nepochybuji, že existují i městští cyklisté, kteří dopravní předpisy neporušují za žádných okolností. Troufnu si ale tvrdit, že neexistuje pravidelný jezdec, který by se takto choval a současně jezdí po Praze nejenom po vyladěné cestě z domova do práce, ale plošně, téměř každý den, celou sezónu a všude, kam zrovna potřebuje. *(Pokud takový člověk existuje a čte tento článek, může pro Prahou na kole podrobně popsat, jak to vlastně dělá.)*

Vyrovnáváme karmu

Jak si tedy „vyrovnávat karmu,“ pokud jezdíte pravidelně a občas máte nějaký ten prohřešek, který si žádá napravit? Neříkám, že je to stoprocentní recept, mně ale funguje docela dobře.

Prvním krokem je **eliminace nebezpečného a zbytečně bezohledného chování**. Jsou věci, které můžete sice považovat za bezproblémové, protože je technicky zvládáme, váš protějšek si to ale rozhodně myslet nemusí. Uvedme několik příkladů:

- Těsné míjení chodců ve velké rychlosti (nad cca 10 km/h), spoléhání se, že vám tam nevleze — a to bez ohledu na dopravní režim. To, že se jedná o cyklostezku, vám ještě nedává právo smést do příkopu.
- Jízda, kterou mohou řidiči považovat za je ohrožující — tj. taková, která si vyžaduje jejich rychlé reakce k odvrácení srážky.
- Jízda bez světla za snížené viditelnosti
- Vysviťování chodců oslnujícím světlometem

Druhým krokem je pochopení, že jízdou **na kole skutečně nevedeme válku s auty**. Asertivní jízdu realizujete kvůli vlastní bezpečnosti a efektivitě, ne pro to, aby to řidiči „dostali sežrat.“ Chováme se tedy sice sebevědomě, ale korektně. Jsme rovnocennými partnery v provozu, jsme jeho součástí. Dostat se k cíli přiměřeně rychle, s minimem stresu a bez pocitu ohrožení je cílem nás všech.

Třetím krokem je kompenzace vlastních i cizích prohřešků **slušností nad rámec předpokladů**: zastavením pustíte chodce při přecházení vozovky nebo jiného řidiče v odbočení. Řidiči si často vzájemně vypomáhají, stejným činem vyjádříte svou příslušnost k provozu. Potíž je spíš technická, tyto manévry zpravidla vyžadují zabrání pruhu, kontrolu situace za sebou a jistý nácvik. Není ale větší odměny než když se překvapení puštěného řidiče či chodce změní v radostný úsměv.

Čtvrtým krokem je **neoplácení zlého**. Z vlastní zkušenosti vím, že není snadné dostat se do pohody hned potom, co vás někdo málem sejme vzorovým a bezpochyby úmyslným pravým hákem. (Mně to nedávno udělali poté, co jsem vyjel v kanárkově žluté reflexní bundě, tudíž o míře úmyslu naprosto nemohlo být pochyb.) Že problémové situace přicházejí ve skupinách, je jistě způsobeno i tím, že jste po každém takovém „oprání“ v mírném šoku a nějakou dobu nejste schopni chovat se stejně klidně a rozvázně, jak jízda na kole v provozu vyžaduje. Zastavit se, dát si kafe a pokračovat po čtvrt hodinové pauze, je na debila ten nejlepší recept. A vaše karma vystoupá do nebes a následně zaručí psychickou pohodu při předjíždění kolon zprava ještě po půl roce.

Poslední pravidlo si vypůjčím z kodaňské kampaně: **Šiřte pozitivní náladu** je zásada, na kterou bychom neměli zapomínat. Dobré naladění, obecně slušné chování a v neposlední řadě úsměv (i když v tomto období poněkud zmrzlý), to jsou prostředky, které udělají pro pohodovost vašeho dojíždění víc než přestavba tří problémových křižovatek po cestě.

Část čtvrtá: Na hranicích možností

V této části nezdědka popisujeme postupy, které nejsou 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.

Nicméně i některá „černá“ umění k jízdě na kole ve městě, které k tomu nenabízí dobré podmínky, prostě patří. K bezpečnému, snadnému a efektivnímu stylu jízdy je ale třeba se dopracovat postupně a vlastním pochopením, podobné články s tipy a triky vám v tom můžou 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.

Kapitola 21: V protisměru

Podle experta na cyklistickou infrastrukturu, doktora Meschika z Vídeňské univerzity BOKU platí, že když se v málo frekventované jednosměrce dá předjet cyklista, může se tam udělat cykloobousměrka. V Praze je ale jen deset kilometrů jednosměrných ulic, kde je možný pohyb cyklistů v protisměru. Ti, kdo se chtějí vyhnout jízdě po hlavních ulicích, jsou dnes nuceni k občasnému překonání jednosměrné ulice v protisměru. Jak se s takovou situací vyrovnat?

Cykloobousměrky značené a faktické

Je-li průjezd cyklistů v protisměru povolen, máte celkem spolehlivě zaručeno, že se s protijedoucími auty vyhnete, a značení na výjezdu řidiče na vaši možnou přítomnost upozorňuje. Přesto je na místě jistá opatrnost, zachování velkého odstupu od obou řad parkujících aut a nespolehání na přednost zprava při výjezdu z cykloobousměrky.

Pokud jde o nedovolené jednosměrky, je vždycky nejlepší je objet. Cyklomapa Prahou na kole nyní nabízí vyhledávač tras, který i ve spleti jednosměrných ulic zpravidla najde použitelnou trasu.

Za druhé, **nejste-li si svou bezpečností v protisměru jisti, ved'te kolo po chodníku.**

Za třetí **musíte být schopni poznat, zda je jednosměrka pro jízdu dostatečně bezpečná.**

Pro jízdu v protisměru jsou naprosto nevhodné takovéto ulice:

- Hlavní silnice, ulice s dvěma pruhy
- Místní spojky s živým provozem. Stačí, když přilehlá křižovatka „dávkuje“ auta v závěsu.
- Úzké nepřehledné silničky, kde je jednosměrnost oprávněná.

Příklady ulic v centru Prahy zcela nevhodných pro jízdu na kole v protisměru:

- Štěpánská (provoz),
- Senovážná, Lublaňská (mezi Wenzigovou a Koubkovou), Perlová (malá šířka + provoz)

V Praze jsou ale desítky ulic, kde lze v budoucnu očekávat zobousměrnění pro cyklisty bez větších úprav. Jízda na kole v protisměru na vlastní riziko zde už nyní nepřináší větší problémy.



Jednosměrkou v Šeříkové projede za den dvakrát víc cyklistů v protisměru než aut po směru. Její zobousměrnění pro cyklisty bylo navrženo už v devíti variantách, Praha 1 ale zatím odolává.

Klidné jednosměrky v zástavbě

Následující tipy se týkají klidných vedlejších ulic, které byly zjednosměrněny víceméně jen proto, aby se vytvořila parkovací místa.

- Základem je zvýšená opatrnost i ohleduplnost.
- Jízdou v rozporu s předpisy dočasně měníte řád provozu. Vaše jízda proto musí být nejen zcela zřetelná a předvídatelná, ale také přijatelná pro všechny okolo (více o tomto principu [zde](#)).
- Rozdíl mezi legálním a nelegálním průjezdem jednosměrkou, je zejména ten, že v té nelegální vás řidiči nepředpokládají vůbec, zatímco v té legální na to, že by s vámi počítali, „jenom“ nemůžete spoléhat.
- Vhodná pozice v rovné jednosměrce je právě uprostřed. Jste vidět nejzřetelněji. Nejméně ohrožujete ty, kdo vstoupí do vozovky, aniž by se podívali vaším směrem, naopak jste nejméně ohroženi auty vjíždějícími z dvorů nebo šikmých či kolmých stání.
- V oblouku se přimkněte k vnější straně, abyste viděli dál a byli viděni dřív.
- Buďte připraveni kdykoliv zastavit u pravého kraje.
- Chováním při jízdě v protisměru simulujete stav, „jako by to bylo povoleno“ – tudíž se vyhýbáte vpravo.
- Při míjení zajed'te ke kraji a zpomalte, a je-li ulice úzká, zatlačte se vpravo mezi parkující auta a zastavte.
- I v povolené cykloobousměrce (například v Karlíně) si dejte větší odstup od parkujících aut, než kdybyste jeli s auty po směru — předjetí vám nehrozí a ostatní nejsou na kola v protisměru stále ještě dostatečně zvyklí.
- V jednosměrce pomůže rozsvícená přední blikačka. Máte-li světlo na dynamo, zapínejte ho i ve dne.

Křižovatky

Zásady pro výjezd z cykloobousměrky nebo jednosměrky jsou skoro stejné. Ani cykloobousměrky zatím nejsou v Praze natolik zažité na to, abyste mohli předem počítat například s předností zprava.

Při přiblížování ke křižovatce, kde vás nečekají, zpomalte téměř do kroku, a posuňte se k pravému kraji. Zvláště opatrní buďte, jedná-li se o frekventovanou ulici. Řidiči odbočující vpravo do jednosměrky z hlavní ulice mívají ve zvyku brzdit až při odbočování, s vámi nepočítají a za roh přes zaparkovaná auta často ani nevidí. Legální cykloobousměrky mají často na výjezdu malý kousek cyklopruhu nebo sloupek, aby byli cyklisté před těmito auty chráněni. Není-li taková ochrana k dispozici, musíte být dvakrát opatrní.

Vyjíždíte-li ze značené cykloobousměrky a máte přednost zprava (například v Karlíně při odbočování vlevo do Pernerovy), stejně s ní příliš nepočítejte a raději vyčkejte, zda se zleva nevalí někdo, kdo zapomněl na plošnou třícítku. I s pomaleji jedoucím řidičem blížícího se vozidla raději navažte oční kontakt v zásadě se na tom, kdo pojedje první, dohodněte. I tam, kde je to legální, si všichni musí na nový režim zvykat. Faktická pravidla užívání se teprve postupně zažívají.

Pro výjezd z protisměru neoznačené ulice platí tohle pravidlo dvakrát. V případě blížícího se auta je optimální zastavit ve výhledu a klidně i dát obě nohy na zem, čímž naprosto jasně naznačujete, že do křižovatky nemíníte vjet.

Konečně, ústí-li jednosměrka do rozsáhlejší, nebo dokonce světelné křižovatky, necpěte se tam už vůbec — do kýženého směru se raději dostaňte v módu chodce.

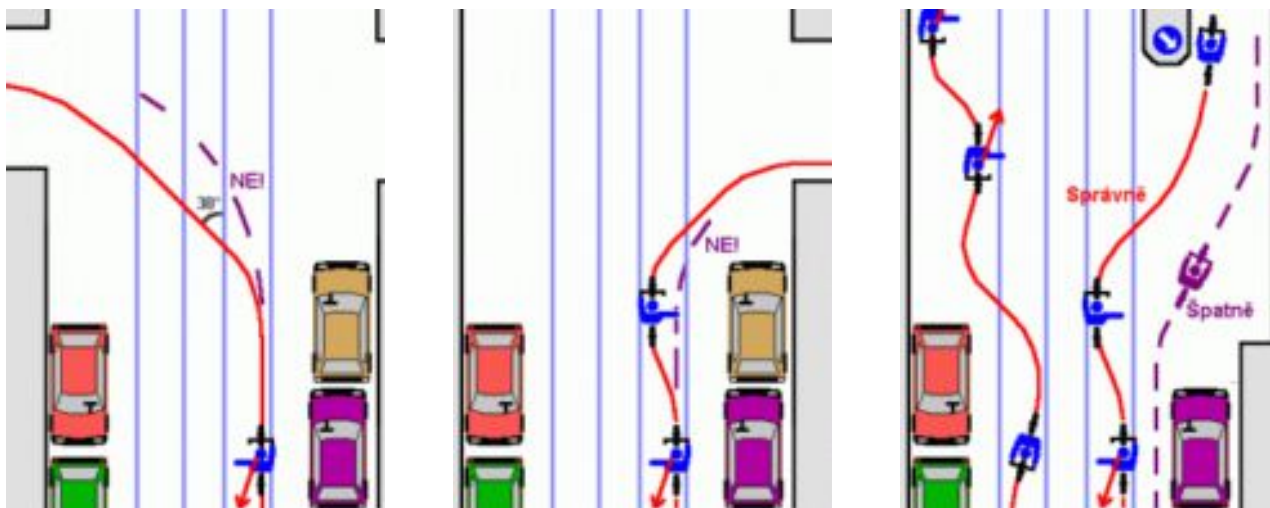
Kapitola 22: Po tramvajových kolejích

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. 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

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.



Odbočení z kolejí vlevo.

Odbočení z kolejí vpravo.

*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

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 kličujícího cyklistu bezpečné, zatímco jedeme-li přímo v pásu, tramvaj za námi musí zpomalit a čekat (samozřejmě ji pustíme hned jak to lze).

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

Tramvajové zastávky

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

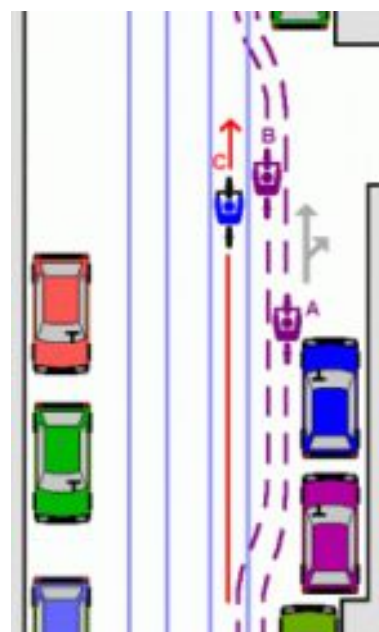
Jízdní pruh podél tramvajového ostrůvku je často dost úzký a neumožňuje tak bezpečné předjíždění. Pokud se rozhodneme jet vpravo od ostrůvku, musíme si dát pozor, aby se auta za námi nepokusila nás v tu chvíli předjet. Obrázek č. 3 v první kapitole naznačuje bezpečný průjezd, který nedá autu šanci vás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

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

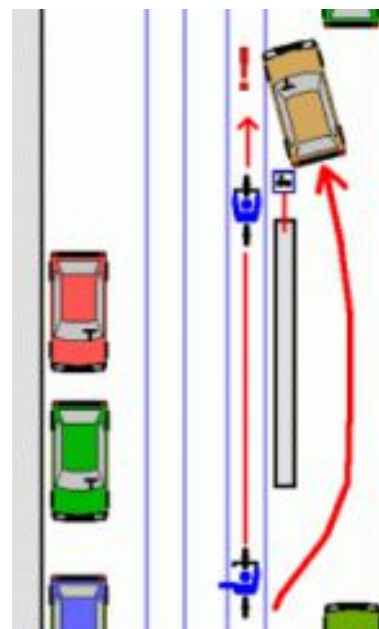
Zastávky tzv. vídeňského typu (bez ostrůvku, s vyvýšeným nástupním prostorem) můžeme projíždět mezi kolejemi vždy, pokud za zastávkou nemáme volný pruh mimo tramvajový pás.

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



Na úzké ulici neopouštíme koleje, pokud to není nutné.



Projetí tramvajové zastávky.



Signály pro tramvaje

Kam auta nesmějí

Zvládnutím jízdy mezi kolejemi jsme se zbavili tramvajových tratí jako nepřítelů. Můžeme ale jít mnohem dál a z tramvajových tratí si vytvořit přítelů, který nás provede problematickými místy bezpečněji a rychleji, než kdybychom se pokoušeli o objížďku mezi auty nebo po chodníku. Není málo takových míst:

Vodičkova, Palmovka, Jindřišská ulice, Spálená, Masarykovo nádraží, Smetanovo nábřeží, Anděl...

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

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

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

Těsně za tramvají

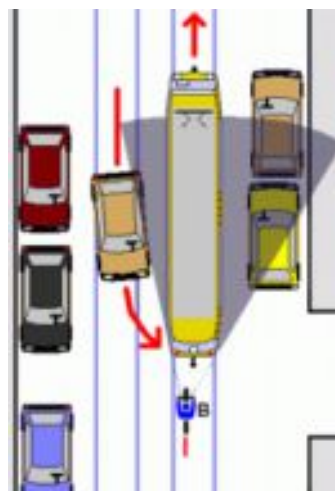
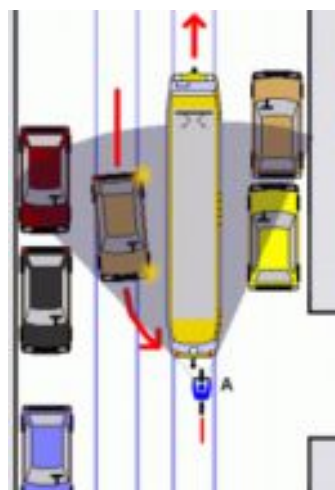
Jízda v těsném závěsu tramvaje je vcelku pohodlný a bezpečný způsob, jak projet a vyhnout se jakékoliv možnosti kolize s auty. Použít se dá hlavně v úseku Lazarská – Václavské náměstí – Masarykovo nádraží, který je jinak ucpaný nebo neprůjezdný. Tento způsob je postavený na filosofii extrémní neviditelnosti: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

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

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

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

Dalším rizikem je následná tramvaj. Pokud vidíte, že se dvě tramvaje



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

„sjíždějí“ a vy jste mezi nimi, uklidte 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, uklidte se za první tramvaj co nejdříve doprava a dopředu tak, aby tramvaje mohly zastavit „spřáhlo na spřáhlo“.

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

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

Kudy ano a kudy ne

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

Vhodná místa:

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

Místa s výhradou:

Tam, kde je tramvajový pás nejlepší ze špatných možností.

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

Nevhodná místa:

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

Pár slov na závěr

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

Kapitola 23: Cyklisté na hraně zákona

Mikael Colville Andersen z Copenhagenize říká o cyklistech, kteří porušují předpisy, následující: „Činí tak proto, že nemají odpovídající infrastrukturu. Lidé nechtějí porušovat zákony, ale budou vždy pozitivně či negativně reagovat na to, jak je pro ně město navrženo.“ V Praze to platí dvojnásob.

Nakolik je ale porušování pravidel provozu omluvitelné a oprávněné? A za jakých okolností si městský cyklista může dovolit opravovat „chyby v Matrixu“ vlastními silami? Tento článek není návodem pro to, jak porušovat zákon; spíše radí, jak minimalizovat negativní důsledky, které z toho plynou.

Selhávající zákon a infrastruktura

Úroveň dodržování předpisů je u cyklistů výrazně nižší, než u řidičů motorových vozidel. Má to konkrétní důvod: zákon i infrastruktura řeší cyklisty jen okrajově, většinou se zaměřují na to, aby cyklisté (a chodci) motorizovaným účastníkům provozu co nejméně překáželi.

Účelem silničního zákona je zajistit maximální bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Zákon pak konkrétně říká, jaké řešení dopravní situace je vhodné, a jaké ne. Upřesňuje to svými paragrafy — zaměřenými prioritně na automobily a tedy s nedostatečným ohledem na ostatní.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích selhává, ve svém účelu (zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu), pokud jde o lidi přepravující se na kolech, hned třemi způsoby:

- 1. Někdy zákon přikazuje cyklistům chovat se nebezpečně nebo neprakticky.** Například stanovuje obecnou povinnost jet co nejdříve vpravo bez ohledu na podmínky a bezpečnost cyklisty. Zabrání pruhu cyklistou tak, aby se chránil před nebezpečným předjížděním, není dovoleno.
- 2. Legislativa nezná některá pravidla nebo technická řešení, která by umožnila vytvářet pro cyklisty bezpečnější a příznivější infrastrukturu.** Existuje zhruba patnáct problémů, kde by bylo vhodné zákon zlepšit (více [zde](#), od roku 2009 byly uspokojivě vyřešeny asi tři).
- 3. Legislativa nijak nezohledňuje rozsah dovedností a požadavků různých skupin cyklistů.** Obvyklé je povinné použití infrastruktury nevhodné pro sportovní či dopravní jezdce či nemožnost doprovázet na kole dítě mladší deseti let na chodníku.

Jistěže nejde zavrhnout stávající zákonnou úpravu jako celek a z paragrafů si nic nedělat. Nedostatky v legislativě ale kteréhokoliv účastníka silničního provozu v zásadě morálně opravňují hledat v konkrétních případech řešení odpovídající konkrétní situaci, samozřejmě s patřičným ohledem na bezpečnost a plynulost provozu.

Pravidla provozu se jako sada obecných pravidel se na silnici kombinují s místní úpravou. Tedy s prostorovým řešením pruhů, dopravním značením, obrubníky, zábradlím. To vše vzniklo také podle nějaké normy a na základě nějakého rozhodovacího procesu. Normy jsou horší i lepší, stejně tak úředníci schvalující konkrétní řešení. **Dobrá místní úprava přispívá k tomu, aby se účastníci silničního provozu chovali jednak bezpečně, a zároveň v souladu s pravidly.**

Vlivem špatně nastavených priorit na postech rozhodujících o místních úpravách se v Praze rekonstrukce ulic navrhuje tak, že je v nich pohyb chodců a cyklistů řešený pouze formálně. Takové realizace pak navádějí bezmotorové účastníky provozu k porušování zákona. Týká se to chodců (nepřítomnost přechodů) i cyklistů (nesmyslné řazení, znemožnění legálního průjezdu).



Jsou různé skupiny cyklistů s různými schopnostmi a potřebami.

S ohledem na předchozí může každý z nás zvážit, že v případě, kdy místní úprava vede cyklistu k méně bezpečnému či nesmyslnému průjezdu, nezvolí raději bezpečnější či praktičtější alternativu.

Existují dokonce lokality, o kterých je známo, že je legální řešení možné, ale úřady dělají nesmyslné obstrukce (například Šeříková ulice). Projíždět takovými místy pak sice může být nezákonné, ale spíše se jedná o oprávněný akt občanské neposlušnosti a protivení se byrokratické zvlí. Stále však musíte — budete-li přistiženi — počítat s možným postihem.



Problém není to, že tu přecházejí, ale to, že chybí přechod.

Porušování pravidel — vynucené a svévolné

Existuje tedy řada ospravedlnění pro porušování dopravních předpisů. Právě proto je ale třeba velmi pečlivě odlišovat, kdy jde ještě o porušování předpisů vynucené jejich nelogičností či špatnou místní úpravou a kdy se už cyklista dopouští porušování předpisů svévolně. Najít tuto hranici nemusí být přitom snadné. Řidiči mají díky o něco lepší legislativě a charakteru automobilu jako takovému prostor ke společensky neškodnému porušování předpisů velmi úzký, naproti tomu, cyklista se v provozu pohybuje na hraně zákona v podstatě pořád.

Hranici, po kterou je porušování předpisů cyklistou ještě společensky přijatelné, můžeme definovat za pomoci následujícího předpokladu: **V případě porušení pravidel silničního provozu přebíráme veškerou zodpovědnost za toto jednání.** Z čehož vyplývá už v celku jednoduché kritérium: **Nepřípustné je takové jednání, které pro ostatní účastníky provozu vytváří nepřehlednou nebo nebezpečnou situaci.**

Vytváření místního řádu

Cyklista, jedoucí jiným způsobem, než legislativa předpokládá, je v pozici, kdy musí kolem sebe vytvořit nový řád, jenž mu takový způsob jízdy umožní. Teprve přijetím pozměněného řádu ostatními přítomnými se jeho porušení zákona stává akceptovaným a neškodným.

To znamená nejen, že všichni přítomní pochopí, co že se člověk na kole právě chystá udělat (například odbočit do zákazu vjezdu), ale dokonce s porozuměním přikývnu (Optimálně: „ano, v téhle situaci se nemohl zachovat jinak; já, jet tudy na kole, udělám totéž,,“). Samozřejmě, že toho nelze dosáhnout vždy se stoprocentní účinností. Jsou ale postupy, jak se k tomuto ideálu alespoň přiblížit.

Předvídavost

Pokud jedeme někudy, kam nepatříme, musíme znásobit svou opatrnost. Musíme být schopní v přiměřené míře předvídat chování těch, kdo s námi nepočítají. Aplikují se zde tudíž klasické zásady paranoidní jízdy po městě a pozor si dáváme na:

- Dveře parkujících aut
- Auta vyjíždějící odkudkoliv
- Auta odbočující kamkoliv
- Chodce nekoukající
- Vše ostatní, co se hýbe (chodce koukajících, psy, děti)
- Vše ostatní, co se nehýbe (sloupy, obrubníky, apod.)

Tak pozorní jsme proto, abychom mohli s jakoukoliv reakcí začít co nejdříve a být tak maximálně čitelní.

Čitelnost

Čitelná jízda je zde takový způsob jízdy, který je pro ostatní zcela předvídatelný i přesto, že právě není v souladu s pravidly silničního provozu.

Pro čitelnost vaší jízdy je zásadní dostatek času. Musíte dát ostatním tolik času, aby pochopili, co se v nejbližších vteřinách chystáte udělat. A musíte počítat s tím, že ne každému to dojde. Pro čitelnou jízdu tak platí několik konkrétních zásad, které jsou pouze rozvedením této myšlenky:

- Dělejte věci včas,
- ukazujte výrazně a včas,
- snažte se o oční kontakt,
- Buďte viditelní — osvětlení, jasně oblečení.

Ohleduplnost

Pro zajištění toho, aby ostatní nejen pochopili, co děláte, ale navíc to i akceptovali, je ohleduplnost zcela nezbytným předpokladem. V městské praxi to znamená zejména neblokování aut za námi (uhnout někdy i za cenu mírného zvýšení rizika), necpat se mezi pruhy tam, kam se nevejdou, neubírání prostoru a nevytváření zmatených situací.

Tato zásada se týká především zdatných a předvídatelných jezdců, kteří si technicky mohou ledačes dovolit a často na ohleduplnou jízdu zapomínají. Zvláštním protikladem je pragmatická filosofie, kterou často podvědomě realizuje každý zkušenější jezdec: „*Projet, než si mne všimnou a zazmatkují.*“ Je to praktické, rychlé a často i bezpečné. Ale za normálních okolností to je bezohledné a pro ostatní účastníky provozu velmi ponižující. Drtivě většině řidičů nevádí drobné porušování pravidel cyklisty; vadí jim, když je cyklisté svou jízdou zmatou, šokují nebo naštvou. **Takto bezohledná jízda jednotlivců vytváří velmi špatný obraz bicyklu ve městě.**

Laskavost

Zásada laskavosti je pro nás cyklisty jako pro nejslabší účastníky silničního provozu významnější, než by se zdálo. Mnohá místa můžeme bezpečně projet jen díky laskavosti řidičů — je proto správné jim tuto laskavost vracet. Zatímco čitelnou a ohleduplnou jízdou cyklista vyrovnává fakt, že ne vždy jezdí podle předpisů, prokazováním laskavostí vnáší do provozu osobní vklad k plynulosti, bezpečnosti a především jisté lidskosti provozu pro všechny, kdo ulici sdílejí.

Dostatečně technicky zdatný cyklista proto nemá problém poděkovat, mávnout řidiči či chodci, který vás pustil. Umí usnadnit cestu ostatním vozidlům — nechat autobus vyjet ze zastávky, řadit se v křižovatce tak, aby nezdržoval. Umí pouštět chodce nebo odbočující auto (vyžaduje zabrat pruh). Prokazování laskavostí není technicky často jednoduché — ale vyplácí se v tom, že silniční provoz výrazně zlidštuje.

Jistota ovšem není

Bohužel, ani plné dodržování uvedených zásad nás stoprocentně nechrání od možného maléru (ať už půjde „jen“ o slovní konflikt, nebo o nehodu). Ve městě bychom proto vždycky měli jasně vědět, zda se právě chováme či nechováme podle litery zákona. To proto, abychom se mohli zachovat v krizové situaci odpovídajícím způsobem.

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

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

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

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

Grafická úprava: --verze před grafickou úpravou--

Editor: --verze před editací--