

Městem na kole

**Příručka
městského
cyklisty**

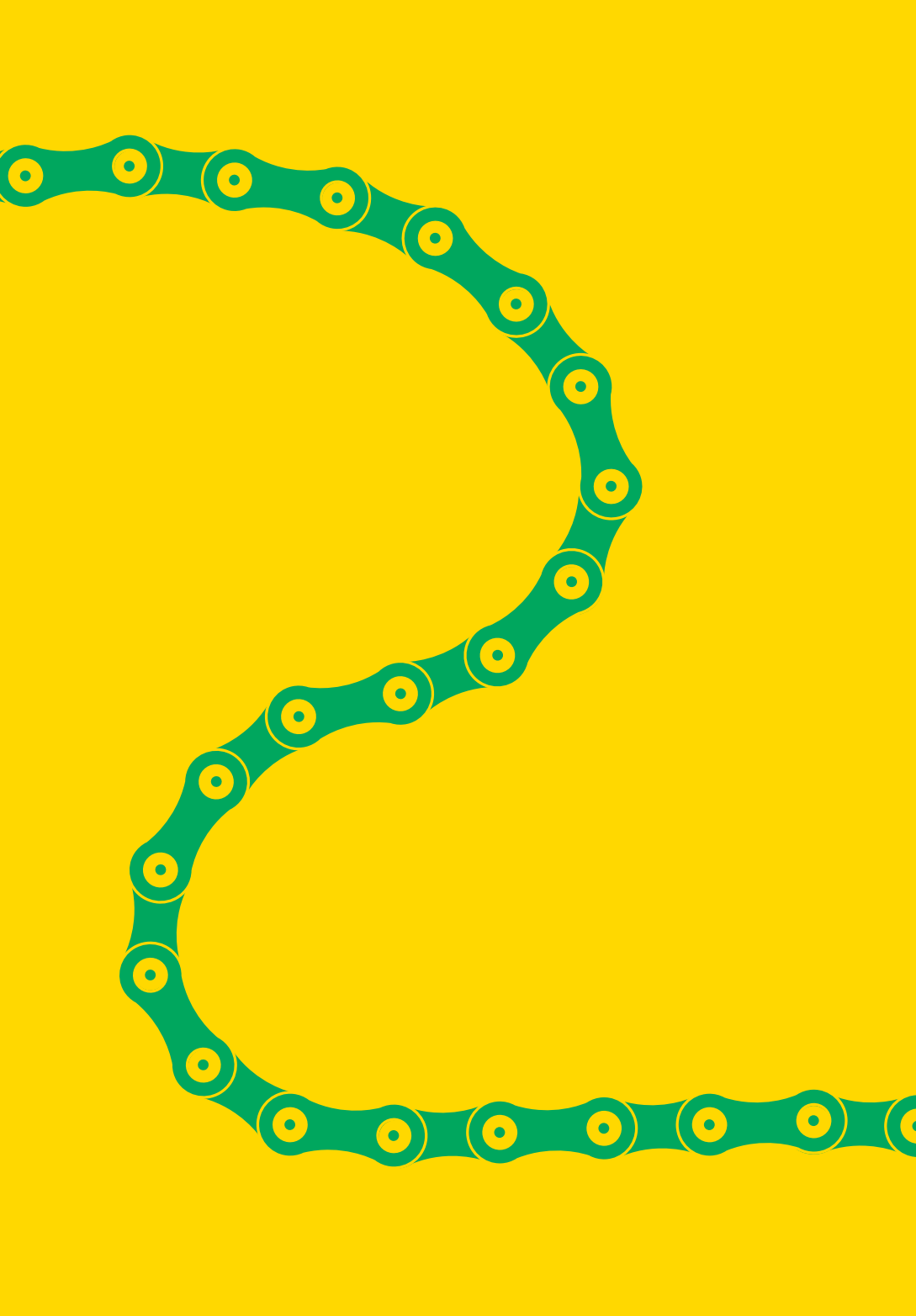
**Vratislav Filler
Jiří Motýl**



VRATISLAV FILLER
JIŘÍ MOTÝL

MĚSTEM NA KOLE

PŘÍRUČKA
MĚSTSKÉHO
CYKLISTY



Městem na kole

**Příručka
městského
cyklisty**

**Vratislav Filler
Jiří Motýl**

Grada Publishing



Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Vydání knihy finančně podpořili
Magistrát hl. města Prahy
společnost Citybikes, s.r.o.



Vratislav Filler
Jiří Motýl
Městem na kole
Příručka městského cyklisty

Ilustrace Mária Marušíková
Fotografie Tomáš Cach, Jakub Hrab
Odpovědná redaktorka Marie Hajdová
Návrh obálky a grafická úprava Jiří Troskov

Vydala GRADA Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
jako svou 6892. publikaci.
První vydání, Praha 2018, 216 stran
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod.

© Grada Publishing, a. s., 2018
Ilustrace © Mária Marušíková, 2018
Fotografie © Tomáš Cach, Jakub Hrab, 2018

ISBN 978-80-247-2809-4 (pdf)
ISBN 978-80-271-0855-8 (print)

Obsah

Předmluva	9
Poděkování	10
O autorech	11

Část 1	Proč na kole
--------	--------------

1.1 Kolo jako dopravní prostředek	15
1.2 Výhody jízdy na kole	19

Část 2	Základy
--------	---------

2.1 Jak snadno začít	25
2.2 Jaké kolo vybrat	28
2.3 Výbava kola	39
2.4 Používáme bikesharing	45
2.5 Orientace v městském prostředí	49
2.6 Parkování kola	58
2.7 Kolo a veřejná doprava	64

Část 3	Jezdíme v provozu
--------	-------------------

3.1 Dopravní předpisy pro cyklisty	71
3.2 Cyklistická infrastruktura pro laiky	75
3.3 Jezdíme po stezkách a v uličkách	84
3.4 Bezpečně ve slabším provozu	89
3.5 Nebojte se sjet z chodníku	100
3.6 Integrovaná opatření a řazení ve větších křižovatkách	104
3.7 Pokročilejší dovednosti	112
3.8 Mistrovská jízda v provozu	120
3.9 Slušně a ohleduplně	130

Část 4 Překonáváme výzvy

4.1	Jak dorazit do cíle v pohodě	141
4.2	V noci a za šera	146
4.3	Jezdíme za mokra a deště	152
4.4	Sněží a mrzne	157
4.5	Běžný servis kola	162
4.6	Velké náklady	168
4.7	Nehody	174
4.8	Krádež kola	180

Část 5 Kolo pro všechny

5.1	Jezdíme s dětmi	187
5.2	Senioři, lidé s postižením a těhotné ženy	195
5.3	Podpora cyklistické dopravy v Česku	200

Část 6 Přílohy

6.1	Adresář kontaktů a spolků	209
6.2	Doporučená literatura a zdroje	212

Předmluva

Kniha, kterou právě držíte v ruce, vám pomůže stát se schopným městským cyklistou, pro něhož je pohyb na kole po městě potěšením i přirozenou součástí dne. Chcete-li změnit své dopravní návyky a rádi byste auto, hromadnou dopravu nebo pěší chůzi po městě alespoň zčásti nahradili jízdním kolem, pak právě pro vás bude *Městem na kole* užitečnou pomůckou. Nezáleží na tom, jestli jste úplný začátečník nebo pokročilý cyklista, zda chcete jezdit na kole po městě stále nebo jen občas. Některé kapitoly jistě zaujmou i rekreační nebo sportovní cyklisty.

Jádro knihy tvoří základní dovednosti pohybu v provozu. Další kapitoly vám poskytnou všechny informace potřebné pro každodenní jízdu na kole po celý rok a představí svět jízdního kola jako dopravního prostředku schopného stát se atraktivním doplňkem obvyklejšího cestování autem nebo veřejnou dopravou.

Obsah knihy vznikl téměř deset let, především v podobě článků na internetových stránkách *Prahou na kole*. Už v té době jsme pomýšleli na to, že by tyto návody a tipy jednou mohly vyjít knižně. Podobné knihy vycházející jinde v Evropě, USA nebo Kanadě sice mohou být pro českého čtenáře-cyklistu inspirativní a v základu použitelné i v našem prostředí, avšak nedokážou pokrýt domácí (či spíše středoevropská) specifika. Kniha určená přímo pro české publikum umožnila zpracovat detailní informace o domácí legislativě a cyklistické infrastruktuře a návody pro jízdu v provozu tomu plně přizpůsobit.

Rozsah knihy nám často nedovolil jít do podrobností, i když o nákladních kolech, rodinné mobilitě, jízdě v silném provozu a řadě dalších témat by bylo možné napsat mnohem více. Některá z těchto témat jsou již zpracována na stránkách *Prahou na kole*, kam čtenáře odkazujeme. Většina článků ale pro knižní vydání prošla aktualizací a přepracováním. Několik kapitol bylo psáno přímo pro tuto knihu tak, aby vznikl ucelený návod pokrývající soustavně všechna hlavní témata městské cyklistiky. Knihu proto jistě ocení i pravidelní čtenáři našeho webu.

Příjemné čtení a pohodovou jízdu po městě přejí

Autoři

Poděkování

Autoři knihy děkují všem, kdo přispěli k jejímu vzniku. Vojtěchu Hrabalovi, Jitce Vrtalové, Hynku Hankemu a Janu Valeškovi, kteří iniciovali založení webu *Prahou na kole* a bez kterých by kniha dnes tím pádem nebyla. Spolku Auto*Mat, jeho pracovníkům a dobrovolníkům za mnohaletou všemožnou podporu tohoto webu, a komunitě čtenářů webu za deset let podpory, přesvědčení, že to má cenu, a výborné nápady — včetně toho na vytvoření cyklistické etikety. Nezměrný dík také patří všem bývalým i současným členům redakce webu *Prahou na kole*. Ze zahraničních zdrojů si poděkování zaslouží Yvonne Bambrick za inspirativní knihu *The Urban Cycling Survival Guide*, David Hembrow a Mikael Colville -Andersen za spoustu inspirace a vzdělání na jejich online blozích a v neposlední řadě Rick Smith, Brian Grigg a Bekka Wright za jejich cyklistické komiksy, které pro nás byly bezednou studnou inspirace. K obsahu knihy kromě nás významně přispěla Maruška Marušíková svými ilustracemi, za něž jí patří velký dík, Jakub Hrab nafocení potřebných ilustračních snímků a konečně expert na cyklistickou infrastrukturu Tomáš Cach, který dodal mnoho rad a také část nezbytných fotografií. Za konzultace, revize, podněty k textu a jinou pomoc děkujeme také Tomáši Prouskovi, Haně Holubkovové, Markétě Fillerové, Jakubovi Ditrichovi, Jakubovi Honcům a mnoha dalším. Konečně děkujeme i těm, kdo vydání knihy podpořili finančně nebo materiálně.

O autorech

VRATISLAV FILLER byl jedním ze zakladatelů webové cyklomapy a portálu *Prahou na kole* a v letech 2010—2014 jeho šéfredaktorem. Od roku 2010 pracuje ve spolku Auto*Mat, aktuálně jako vedoucí týmu Rozvoje Prahy, kde se zabývá cyklistickou infrastrukturou a velkými dopravními stavbami. Je členem pražské komise pro cyklistickou dopravu. Dále je zaměstnán ve Výzkumném ústavu geodetickém, topografickém a kartografickém na pozici specialisty na globální navigační systémy. Na kole v Praze jezdí zhruba od roku 2001. V současnosti střídá tři jízdní kola: starší Favorit repasovaný na krosové kolo, městské kolo Columbus, které používá jako zimní, a na zakázku vyrobený longtail od Cargobikes. Je ženatý a má dvě děti. Rodina je car-free, drží si ale flotilu celkem osmi jízdních kol a koloběžek (z toho dvou nákladních), která parkují převážně v upravené předsíni. Je fanouškem japonských komiksů manga a anime a příležitostným autorem komiksových stripů z vědeckého nebo dopravního prostředí.

JIŘÍ MOTÝL je šéfredaktorem webového portálu *Prahou na kole*. Pravidelně jezdí na kole po městě zhruba od roku 2012, nejdříve v Brně, později v Praze. Kolo je pro něj především užitečným dopravním prostředkem na vzdálenosti od jednoho do šesti kilometrů, na kratších trasách chodí pěšky, delší absolvuje MHD nebo občas i autem. Na kole jezdí celoročně. V současnosti jezdí na starém trekingovém kole, které si přestavěl na kolo do města, případně používá bikesharing. Kolo už několik let úspěšně parkuje na ulici (dosud přišel o čtyři přední světla, avšak kolo je ráno vždy na svém místě). Je ženatý a pracuje jako psycholog ve Všeobecné fakultní nemocnici v Praze, kde se věnuje výzkumu roztroušené sklerózy. Kromě toho působí i ve výzkumné skupině virtuální reality v neurovědách v Národním ústavu duševního zdraví v Klecanech. Ve volném čase rád chodí do hor a fotí na černobílý analogový film.



ČÁST 1

Proč na kole?

1.1 Kolo jako dopravní prostředek

Jízda na kole je nesmírně zábavný a prospěšný způsob pohybu. Drtivou většinu své historie bylo ale kolo především dopravním prostředkem a poslem pokroku. Na konci 19. století to byli američtí cyklisté, kteří dosáhli zkvalitnění tehdejších prašných silnic, a doslova vyasfaltovali cestu pro pozdější nástup automobilu. Na počátku 20. století zvýšilo jízdní kolo mobilitu dělníků a přispělo k emancipaci žen. V polovině minulého století bylo jízdní kolo v mnoha městech Evropy klíčovým dopravním prostředkem, který zaznamenal pád až s nástupem masového automobilismu.

V posledních desetiletích se však kolo do měst postupně vrací jako individuální dopravní prostředek, oblíbený pro svou prostorovou nenáročnost a šetrnost k životnímu prostředí. Tam, kde je pro jízdní kolo zřízena bezpečná infrastruktura a cyklisty netrápí stres z jízdy v provozu, se jízdní kolo opět pomalu stává nezastupitelnou součástí městského mixu dopravních možností.

Ve zralém cyklistickém městě používají jízdní kolo stejně často muži i ženy, děti i senioři, a je společně s veřejnou dopravou základním dopravním prostředkem pro cesty mezi jedním a pěti kilometry. Zdatnějším jezdcům kolo umožňuje dojíždět do zaměstnání i na vzdálenosti výrazně překračující deset kilometrů. Mnoha rodinám slouží kolo jako náhrada auta. Pro obyvatele Kodaně jsou hlavní důvody pro používání kola to, že je to nejrychlejší a nejjednodušší (přes 50 % dotázaných). Z ekologických důvodů používá kolo jen 7 % obyvatel Kodaně.

Kolo umožňuje odlehčit jiným dopravním prostředkům ve městech, zejména na prostorově nesmírně náročným automobilům i investičně náročné veřejné dopravě, která je navíc v centrech často přeplněná.

CYKLISTICKÁ KULTURA V ZAHRANIČÍ

Vyspělá cyklistická kultura v Dánsku či Nizozemsku bývá předmětem obdivu a závidění. Praxe je však mnohem prostší — jízda na kole je tam pouze samozřejmou součástí každodenních činností. „*Proč byste měli považovat své městské kolo za něco zvláštního, máte snad citový vztah ke svému vysavači?*“ ptá se provokativně zakladatel blogu *Copenhagen Cycle Chic* Mikael Colville-Andersen. Tento stav je v Česku, zejména ve velkých a nepříliš cyklistických městech, dosud daleko. Z Nizozemska a Dánska však můžeme převzít mnoho poznatků a triků, které usnadní jízdu i našimi městy.

Cyklistická města či země mají rozličný charakter. Nejproslulejší z nich, Kodaň s 41% podílem cyklodopravy, řeší cyklistickou infrastrukturu jednoduše: vyvýšenými jednosměrnými pásy umístěnými mezi parkujícími auty a chodníkem — nazývají se také „dánské“ či „kodaňské“ pásy. Křižovatkami procházejí tyto pruhy s výrazným modrým podbarvením a jsou dost široké na to, aby se na nich cyklisté mohli vzájemně předjíždět. Jinak ale ulice působí dost podobně jako u nás.

V Nizozemsku se na kole vykoná nejvíce cest na hlavu na světě, a to i ve velkých městech. Cyklodoprava je plnohodnotnou součástí dopravního systému. Motorista, cyklista i chodec mají jasno v tom, který prostor je jim vyhrazen, a na rozdíl od jiných států je zde sdílení prostoru do značné míry omezeno.

Švýcarský systém je přizpůsobený kopcovitějším městům. Cyklostezky nejsou všude, ale hodně se jezdí v provozu. Cyklopruhy tak najdete často i ve velkých křižovatkách. Řidiči se k cyklistům chovají velmi ohleduplně.

Fascinující jsou příklady měst, která se pro cyklisty proměnila během několika let. Sevilla vybudovala síť cyklostezek v okolí centra a během dvou let zvýšila podíl cyklodopravy desetinásobně. Obrovskou proměnou pak prošlo centrum Londýna. Po vybudování tzv. cykloálcí jezdí v centru Londýna skoro stejně lidí jako v Pardubicích — na úrovni celého města je ale podíl cyklodopravy nízký.

Významnou součástí všech pokročilých cyklistických kultur je respekt vůči cyklistům ze strany řidičů motorových vozidel. V zemích, kde na kole jezdí skoro každý řidič, se k cyklistům chovají podstatně ohleduplněji než tam, kde mnoho motoristů nemá zkušenost s pohybem městem v sedle jízdního kola.

ČESKÁ SPECIFIKA

V Česku je cyklistika dlouhodobě jedním z nejoblíbenějších aktivně provozovaných sportů, věnuje se jí zhruba třetina obyvatel. Dopravně se ale v Česku na kole vykoná jen mezi 4 až 7 % cest. Přesto je podíl lidí, kteří kolo používají na nákupy, pochůzky nebo pouze v sezóně, podstatně větší. I v Praze, kde tvoří cyklistická doprava zhruba 2 %, se na kole aspoň někdy projede třetina obyvatel a více než 10 % Pražanů se považuje za cyklisty dopravní.

Jízdní kolo má tedy i v našich městech obrovský potenciál — naučit se pohybovat po městě rychle a efektivně vám pomůže využívat kolo ve městě naplno.

Samotné řešení cyklistické dopravy je ale poněkud klopotné. V českých tradičně cyklistických městech cyklostezky především vynucují jízdu mimo



Cyklopruh ve Švýcarsku: příklad integrace cyklistické dopravy v provozu

provoz, nejsou ale dostatečně komfortní — podíl kola na dopravě tak dosahuje nizozemského průměru jen v několika málo menších městech.

Ve městech s nižším podílem cyklodopravy se naopak snaží o integraci cyklistů do provozu v ulicích pomocí zřizování cyklopruhů (Praha, Brno). Řešení v provozu jsou ale často nesouvislá, a cyklisté se proto při jízdě necítí bezpečně, zejména při překonávání křižovatek. Řešení mimo provoz zase bývají sloučená s chodníky, takže se cyklisté musí pohybovat mezi chodci nebo z kola často sedat.

Výsledkem dosavadní „české cesty“ jsou nesouvislá či málo komfortní cyklistická řešení ponechávající cyklistu bez pomoci v nejobtížnějších místech, jako jsou křižovatky. Jízda na kole po městě tak klade na cyklistu stále výrazně vyšší nároky, než je tomu v zahraničí. I to je jeden z důvodů, proč vznikla tato kniha, která se vás pokusí všemi nástrahami provést co nejjednodušeji.

Shrnutí kapitoly

- *Jízdní kolo je plnohodnotný dopravní prostředek.*
- *V Evropě i ve světě existují různé cyklistické kultury a systémy cyklistické dopravy — osvědčenou praxi ze zahraničí můžeme často využít i u nás.*

Praktické úkoly a dovednosti

- *Udělejte si seznam toho, co vy osobně máte na jízdě na kole rádi.*
- *Z kolika procent se považujete za cyklistu sportovního, rekreačního a dopravního? Jakou očekáváte změnu poté, co začnete častěji jezdit na kole po městě?*

1.2 Výhody jízdy na kole

Každý jezdí na kole z jiného důvodu. Inspirujte se, jaké rozličné pohnutky mohou lidé k jízdě na kole mít. Sedí některé z nich i na vás, nebo máte vlastní důvody, proč chcete vyrazit do města právě na bicyklu?

ÚSPORA ČASU

Jízda na kole je prostě rychlá. Ujždí vám vlak? Pak vězte, že to na kole často na nádraží ještě stihnete. Samozřejmě záleží na trase a vzdálenosti, kolo bývá běžně nejrychlejší na vzdálenosti do pěti kilometrů, ovšem v dopravní špičce souženém městě vám může pomoci i při cestě na jeho druhý konec vzdálený víc než deset kilometrů. Dost času ušetříte také tím, že nebudete muset hledat místo k parkování.

JINÝ POHLED NA MĚSTO

Cyklostezky se budují tam, kde je pro ně místo. Často tak vznikají v oblastech, které jsou pro nás dosud neobjevené nebo téměř neznámé. Při cestách po nich poznáte místa, kam byste se jinak museli vypravit na výlet, nebo byste tam vůbec nezabrousili. Zadní dvorky, městská divočina, pěšiny známé jen místním pejskařům, romantická zákoutí — to vše vás čeká, opustíte-li hlavní ulice a vydáte se na kole do útrob města.

ÚSPORA PENĚŽ

Kolo vám ušetří peníze za benzín, údržbu auta, parkování či vstup do fitness studia. Peníze ale šetříte také městu: stavba parkovacích míst i silnic je velmi nákladná. A i když kolo kombinujete s veřejnou dopravou, i samotné jízdní kolo použitelné jen pro dojezd na nedaleké nádraží vás může přijít velmi lacino.

POMOC LIDEM V OSTATNÍCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDCÍCH

Vyrazíte-li na kole místo autem, zkrátíte ostatním kolonu před semaforem o deset metrů. Vaši kolegové budou mít kolem kanceláří o parkovací místo více a nebudou jej hledat tak dlouho. A z plynulejší dopravy budete jednou profitovat i vy, až zase budete muset někam jet autem.

VAŠE ZDRAVÍ

Jízda na kole se stane vaším pravidelným pohybem — na bicyklu se protáhnete hned po ránu a osvěžíte se jízdou na čerstvém vzduchu po celodenní práci nebo studiu. Zkrátka budete zdravější a vykompenzujete mor dnešní doby: sedavý styl života. Smogu se nemusíte bát, protože jen málokdy jste nuceni jet celou cestu po rušné silnici. V parku či v klidné ulici je vzduch čistší, než jaký dýchají motoristé poskakující v koloně.

ZDRAVÍ OSTATNÍCH

Kolo produkuje nulové emise a i jeho výroba je surovinově a energeticky zcela jinde než výroba auta. Nemusíte se zrovna starat o globální klima nebo vzestup hladiny moře v Království Tonga, i v mnoha českých městech bojují s problémy s polétavým prachem a smogem, který sednutím na kolo o něco snížíte. Všichni pak budeme dýchat čistší vzduch.

OTRAVNÉ TLAČENICE JSOU MINULOSTÍ

Na kolo prostě sednete a jedete, už žádný autobus, který nestihnete doběhnout, už žádné dlouhé přešlapování na zastávce. Na kole jste jen vy, žádné davy kolem vás. Vrchol individualismu, který navíc zabírá minimum prostoru.

JE TO JEDNODUCHÉ

Obavy jsou často větší, než je realita. Vlastně stačí pár triků a vyladění oblíbené trasy. Z mediálního obrazu se může zdát, že to je horor, ale v každém městě najdete spoustu pěkných a pohodových tras vedoucích parky, kde nemusíte závodit s auty, ale namísto toho se můžete kochat okolím.

K ČEMU VLASTNÍ KOLO, KDYŽ JE TU BIKESHARING?

Kola růžových, žlutých i jiných barev přistávají v jednom městě za druhým, aby usnadnila ty cesty, které už jsou pěšky nepohodlné. Proč někam jít čtvrt hodiny, když vám aplikace hlásí, že minutu od vás stojí kolo, kterým se tam dostanete za další tři minuty? A máte-li štěstí, zjistíte, že bikesharing pokrývá vaše městské cyklistické potřeby úplně — proč se pak starat o svoje kolo, když máte funkční bicykl vždy na dosah?