

# BEZPEČNĚ

# NA KOLE



MANUÁL PRO VŠECHNY, KDO SI CHTĚJÍ CO NEJDÉLE UŽÍVAT POHLED NA SVĚT  
Z MÍSTA, ODKUD JE NEJKRÁSNEJŠÍ – ZE SEDLA JÍZDNÍHO KOLA

[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)



## OBSAH

- 4 Základní popis kola a jeho techniky
- 6 Popis typů kol
- 8 Bezpečná jízda na kole
- 10 Cyklisté, pozor na chyby
- 12 Co stojí za nehodami cyklistů
- 14 Jak se chovat při nehodách cyklistů
- 16 Rozhovor s cyklocestovatelem  
Michalem Jonem
- 19 Dopravní značení pro cyklisty
- 20 Prostor před křižovatkou
- 22 Jak jezdit na kole dětmi
- 24 Jak řidič vnímá cyklistu
- 26 Jak se jezdí v cizině
- 28 Proč jezdit s cyklistickou přilbou
- 30 Užitečné doplňky

Vydal: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR  
Vydání: první  
Pro BESIP zpracovala:  
Motormedia Bohemia  
© 2016

## PŘÍRUČKA

# PRO KAŽDÉHO CYKLISTU

Cyklistika působí radost a potěšení tisícům milovníků sportu a nejrůznějších výletů. Spousta lidí se naučila jezdit na kole do práce. Jenže žijeme v uspěchané době. Ráno spěchají automobilisté, cyklisté i chodci do zaměstnání a odpoledne zase všichni domů.

To zákonitě vede ke střetům a třenicím mezi těmito skupinami. Často vítězí právo silnějšího a rychlejšího, což je vzhledem k povaze vozidla výhra, která nemůže těšit, ale slabšího a pomalejšího může poškodit.

Cílem této brožury je mimo jiné zmírnit napětí mezi cyklisty, motoristy i chodci a pokusit se tyto skupiny sblížit. Všichni mají nárok na prostor, ale musí se navzájem respektovat a tolerovat. Nemělo by to být tak těžké, protože většina lidí se ocitne tu v roli chodce, jindy motoristy a často i cyklisty. V publikaci dále najdete rady týkající se dopravních novinek pro cyklisty, oblečení, viditelnosti, technických pomůcek, jak se chovat při nehodě a zajímavý rozhovor.

Jízda na kole má pozitivní vliv na zdraví a délku života člověka, ale na druhé straně by si měl každý při usednutí za řídku uvědomit, že cyklisté jsou s chodci na silnicích nejohroženější skupinou. Proto je důležitý technický stav bicyklu. Musí ho splňovat nejen kola používaná k jízdám za krásami přírody, ke sportovnímu vyžití nebo za rekreací, ale i šlapací stroj, na němž vyráží babička přes náves do konzumu pro mléko.

Nikdy totiž nelze opomenout skutečnost, že cyklista je účastníkem silniční provozu. A přestože k tomu nepotřebuje žádný řídičský průkaz, musí v potřebné míře dodržovat bezpečnostní předpisy, řídit se jimi a při jízdě na kole dbát na ohleduplnost a opatrnost.

Hodně bezproblémových kilometrů přeje BESIP



# POVINNÉ VYBAVENÍ NA KOLO

## ■ Zalepené trubce řídítek

Volné konce trubek řídítek musí být spolehlivě a bez ostrých hran zalepeny zátkami nebo gumovými rukojetmi.

## ■ Zadní odrazka

Je červené barvy a může být zkombinovaná se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností.

## ■ Odrazky v drátech

Dvě odrazová sklička oranžové barvy jsou umístěna v paprscích obou kol. Mohou být nahrazena odrazovými materiály na ráfku kola, bocích plášťů, koncích blatníků, nebo bočních částech oděvu cyklisty.

## ■ Odrazky na pedálech

Jsou umístěny na obou stranách pedálů. Sklička oranžové barvy mohou být nahrazena odrazovými materiály na obuvi, nebo v její blízkosti.



## DALŠÍ VYBAVENÍ ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI

### ■ Přední světlomet

Musí svítit bíle dopředu a být seřízený tak, aby osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti 20 metrů. Je-li vozovka dostatečně osvětlena, může být světlomet nahrazen bílou svítilnou s přerušovaným světlem.

### ■ Zadní svítlna

Musí svítit červeně a je umístěna na zadní části kola. Může být zkombinována se zadní červenou odrazkou. V případě potřeby se uvádí do přerušovaného režimu.

### ■ Zdroj elektrického proudu

Jedná-li se o zdroj se zásobou energie, musí být schopný poskytnout dostatečné osvětlení nejméně po dobu 1,5 hodiny.

## DOPORUČENÉ VYBAVENÍ

zvonek, kryt na řetěz, blatníky, nářadí, pumpička, náhradní duše, reflexní prvky, košík na bidon

### ■ Brzdy

Nejčastější jsou ráfkové, ale prosazují se i kotočkové. Kolo musí mít dvě na sobě nezávislé brzdy s odstupňovaným ovládním brzdného účinku.

### ■ Přední odrazka

Je bílé barvy a může být zkombinovaná také s přední bílou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností.



# NEJROZŠÍŘENĚJŠÍ DRUHY KOL



## ■ Silniční kolo

Je vhodné na asfaltové cesty. Zaručuje sportovní jízdu na úzkých gumách, ale je méně pohodlné. Co nejmenší odpor vzduchu získává jezdec aerodynamickým posedem na snížených řídítkách.



## ■ Trekingové kolo

Výborně slouží jako dopravní prostředek a je ideální na cykloturistiku. Dá se na něm dobře jezdit na silnici i na zpevněných cestách. Podobné je kolo krosové, s nímž se dá vjet do lehčího terénu.



## ■ Horské kolo

Hodí se do těžkého terénu, zejména na prostředí, kde nejsou zpevněné komunikace. Jezdit se s ním dá i po silnici, ale konstrukcí a typem pláště se na rovné komunikace nehodí.



## ■ Městské kolo

Není určené na delší vyjíždky mimo město. Vyrábí se pro praktické účely jako je každodenní jízda do práce, do školy nebo na nákupy. Těžký rám dobře snáší i přesuny po městské dlažbě.



## ■ Fitness kolo

Je podobné silničnímu kolu, od nějž se na první pohled odlišuje rovnými řídítky. Na rozdíl od „silniček“ mají fitness kola pohodlnější posed, širší silniční pláště a často i trojřevodník.

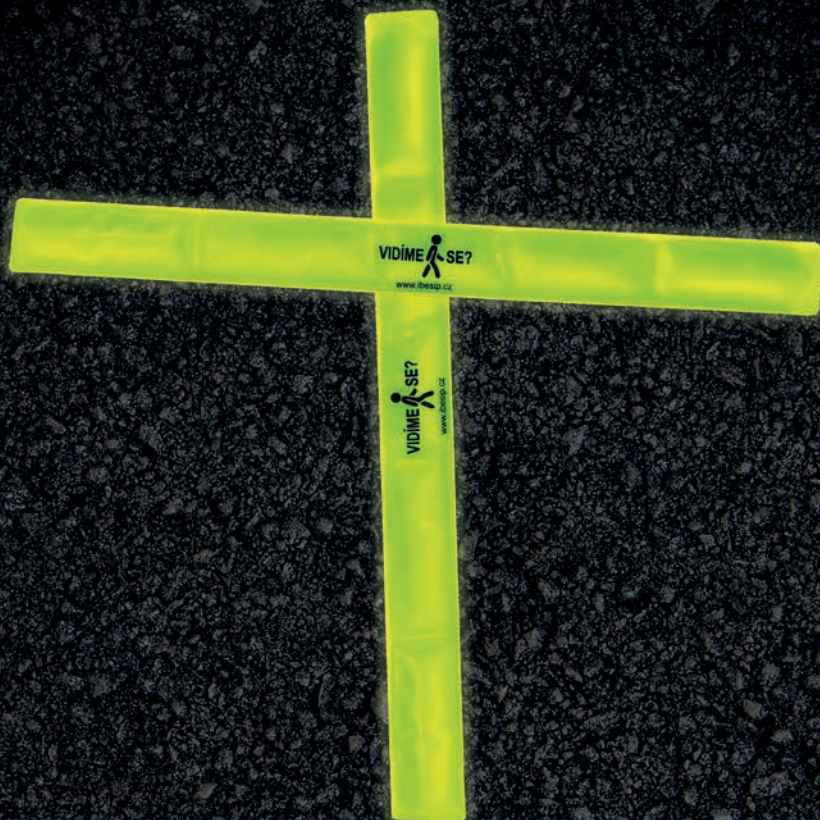


## ■ Elektrokolo

Je na vzestupu, ale skutečné cyklistické komunity se příliš netýká. Kola s elektroagregátem zahrnují všechny uvedené typy (na obrázku skládací) a umožňují komfortnější jízdu s menším nasazením.



NE VŽDY VÁS OSTATNÍ VIDÍ TAK, JAK SI MYSLÍTE!



OD ROKU 2010 ZEMŘELO NA NAŠICH SILNICÍCH  
PŘES 400 NEVIDITELNÝCH CYKLISTŮ A CHODCŮ...







# BEZPEČNÁ JÍZDA NA KOLE

## 1. STAV KOLA A JEHO VÝBAVA

Cyklista vyjíždí s funkčním kolem, seřízeným s důrazem na brzdy. Vhodné je ho doplnit o reflexní prvky, přední bílé a zadní červené odrazky a světla (blikačky), zvonek, nářadí a rezervní duši. Zejména v provozu a při rychlejší jízdě se vyplatí používat přilbu (do 18 let je povinná) a brýle proti slunci.

## 2. BÝT VIDĚT A VIDĚN

Vizuální kontakt výrazně snižuje riziko kolize. Proto se používá pestrobarevné oblečení,

doplněné o různé kontrastní, barevně zářivé, pruhy a svítivé prvky. Není ostuda obléci si reflexní vestu. Za snížené viditelnosti je logické použít přední a zadní osvětlení.

## 3. BEZ ALKOHOLU A OMAMNÝCH LÁTEK

Každý ví, že alkohol a omamné látky se před jízdou, ale ani během ní nesmějí užívat. Jíždou pod vlivem alkoholu či omamných látek ohrožuje cyklista sebe i ostatní. V případě postihu je na něj pohlíženo stejně jako na řidiče motorového vozidla.



## 4. VYHNOUT SE PROVOZU

Trasu je vhodné zvolit podle zkušeností, sil a možností a v maximální míře využívat vyznačené cyklopruhy, koridory a stezky. Vždycky je lepší se vyhnout komunikacím s hustým provozem a hlavně nákladními automobily. Je dobré mít na paměti, že chodník (s výjimkou dětských cyklistů do deseti let), je určený pouze pro chodce.

## 5. OHLEDUPLNOST A PŘEDVÍDAVOST

K ostatním účastníkům silničního provozu by se měl cyklista chovat tak, jak si představuje, aby se ostatní chovali k němu. Nelze však spoléhat na okolí. Důležité je předpokládat, že všichni kolem mohou kdykoli chybovat. Je potřeba předvídat a bezhlavě nevjíždět tam, kam není vidět. Nezbytné je dávat pozor na příjíždějící a předjíždějící vozidla.

## 6. DŮLEŽITÉ JE KOMUNIKOVAT

Změna směru se s časovým předstihem oznamuje paží. Obzvlášť při odbočování vlevo je nutné se ujistit, že to ostatní zaregistrovali. Teprve potom lze provést potřebný manévř. Důležité je sledovat stav vozovky, koleje, příčné prahy či mříže kanálů a případně se jim včas vyhnout, vždy však s ohledem na bezpečnost vlastní i ostatních. Za jízdy se nevyplácí poslech hlasité hudby, telefonování či psaní esemesek.

## 7. MÍSTO JE NA PRAVÉM KRAJI

Na vozovce i na stezce se jezdí vpravo, přitom se dodržuje bezpečný odstup od překážek, zejména od parkujících aut. Nutné je sledovat i vozy, které zastavily, nebo zastavují, především jejich otvírající se dveře a vystupující osoby. Ve skupině se jezdí za sebou a s rozestupy. Vyjíždka na silnici není jízda v pelotonu.

## Statistika nehod za rok 2015

V roce 2015 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno 68 cyklistů, o 11 víc než v roce předchozím a o 18 víc, než odhadovaly předpoklady. Nejhorší bilanci má Olomoucký kraj (13), nejlepší Praha (0).

Těžce zraněno bylo 394 cyklistů, o 54 víc, než odhadovala Národní strategie bezpečnosti silničního provozu NSBSP.

Z počtu 68 usmrcených jich 56, tedy 82%, nemělo přílibu (podíl za poslední roky klesá), 63% jich bylo starších 55 let.

Na celkovém počtu usmrcených při dopravních nehodách v letech 1993 až 2015 tvoří podíl cyklistů 9,2% (každá jedenáctá osoba byl cyklista), ale loni to bylo 10,3%, druhý nejvyšší počet v historii novodobého českého státu.

Podle statistik byly nejhoršími obdobími září (18 usmrcených), středy a čtvrtky (po 13 usmrcených) a čas mezi 14. a 15. hodinou (11 usmrcených).

Cyklisté pod vlivem alkoholu zavinili 741 dopravních nehod (16,3% ze všech), při kterých byly usmrceny 4 osoby. Ale 71% těchto nehod spáchaly osoby pod vlivem alkoholu větším než 1,5 promile!

## 8. OZNÁMENÍ KOLIZE SE ZRANĚNÍM

Pokud dojde ke kolizi se zraněním nebo podezřením na zranění, je nutné ji okamžitě telefonicky nahlásit. Proto by měl každý cyklista znát čísla na Policii ČR (**158**), v případě závažnějšího zranění také na záchranou službu (**155**), odkud zdravotníci sdělí instrukce pro nejnnutnější pomoc zraněným. →



# CYKLISTÉ, POZOR NA CHYBY!

## 1. JÍZDA BEZ PŘILBY

Pravidla silničního provozu sice po osobách starších než 18 let nevyžadují povinně používat ochranou přilbu, ale každý by měl důkladně zvážit, jestli riskovat úraz, protože téměř v polovině případů cyklistických nehod je poraněna hlava. Riziko úmrtí po pádu bez přilby na hlavě je přitom 19x vyšší. Těžko pochopitelná situace nastává v letních měsících, když někteří cyklisté za veder odkládají přilbu a pokračují v jízdě s odkrytou hlavou.



## 2. NÁKUPNÍ TAŠKY NA ŘÍDÍTKÁCH

Kdo si někdy zavěsil těžkou brašnu na řídítka a pokusil se udělat rychlejší manévr, dobře ví, že rozhoupaná taška dokáže zásadně ovlivnit řízení kola. Může dojít ke ztrátě rovnováhy a nepříjemnému pádu. Ten, kdo jezdí na kole nakupovat, by si měl opatřit nosič s koši, v nichž lze bezpečně převážet i větší nákup. S taškami na řídítkách se dá kolo bezpečně jen tlačit. Do podobné kategorie chyb patří jízda na kole a současné vedení ručního vozíku nebo držení psa na vodičku.

## 3. PŘEVÁŽENÍ VĚTŠÍCH NÁKLADŮ

Vedle nákupních tašek bývá na venkově běžné převážení větších předmětů - jedná se např. o kosu, hrábě, stavební materiál, úrodu z pole nebo i domácí zvířata. Tento zvyk z minulosti se dostává do konfliktu s houstnoucí dopravou. Pravidla zakazují převážet předměty, které znesnadňují řízení nebo ohrožují jiné účastníky silničního provozu. Řešením je ke kolu připojit závěsný vozík.

## 4. RISK PO OCHUTNÁVCE PIVA A VÍNA

Některé partičky se v posledních letech vydávají po stopách malých českých pivovarů. Na tom by nebylo nic špatného, kdyby cyklisté po ochutnávce zlatavého moku zůstali přes noc na místě. To se však obvykle neděje a milovníci piva posilnění nejedním ležákem se navečer na kolech vracejí k domovům. Není nutné zdůrazňovat, že i při náhodné kontrole je alkohol v cyklistově dechu posuzován stejně jako u opilého motoristy.

## 5. PODCENĚNÍ JÍZDY NA KOLE

Z příčin dopravních nehod vyplývá, že cyklisté mnohdy přeceňují síly. Jízda na kole vyžaduje obzvlášť v seniorském věku víc fyzických sil,



a tak je nutné nepodcenit možnost náhlé únavy, fyzické indispozice nebo nenadálého projevu nemoci. Z toho důvodu je důležité vozit s sebou mobilní telefon. Ani na tisíckrát projeté a známé trase nesmí cyklista ochabnout v ostražitosti. Vždy na ní může vzniknout nečekaná dopravní situace, na níž musí rychle reagovat.

## 6. NA CHODNÍCÍCH A PŘECHODECH SE NEJEZDÍ

Mezi největší cyklistické nešvary patří jízda po chodníku (smějí ho využívat jen děti do deseti let) a projíždění přechodu pro chodce. Když je potřeba se dostat na protější stranu ulice, musí jezdec své kolo po přechodu pro chodce vždycky vést vedle sebe. Pokud možno po své pravé straně a blíž k okraji přechodu. To je kvůli ohleduplnosti, aby neohrozil kolemjdoucí chodce. □



# CO STOJÍ ZA NEHODAMI CYKLISTŮ

Velice častou příčinou nehod je nepozornost a momenty, kdy cyklisté přecení na silnici své jezdecké schopnosti, anebo nerespektují pravidla provozu. Je vždycky lepší se dvakrát rozhlédnout a ve velké rychlosti raději trochu přibrzdit, neboť nejhorším typem havárií cyklistů jsou srážky s jedoucimi vozidly. Co nejčastěji způsobuje nehody?



## 1. NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY

Cyklista při jízdě z kopce nezvládne v zatáčce řízení a vyjede do protisměru nebo úplně opustí komunikaci. Tragické pak bývají zejména kolize s protijedoucím vozidlem nebo nárazy do stromů.

## 2. NEVĚNOVÁNÍ SE ŘÍZENÍ

Stačí chvíle nepozornosti, například při přepínání funkcí tachometru, pití či konzumaci jídla při jízdě, nebo manipulaci

se světlý, a cyklista může vjet do terénní nerovnosti, která zapříčiní nekontrolovatelný pád.

## 3. NEDÁNÍ PŘEDNOSTI

Značky „Dej přednost v jízdě“ a „Stůj! Dej přednost v jízdě“ kladou na cyklistu, zvláště na méně přehledných křižovatkách, nároky na zvýšení pozornosti. Při každém manévru si musí cyklista především uvědomit, že je účastníkem silničního provozu, a proto je povinen se řídit pravidly.

## 4. NEDODRŽENÍ VZDÁLENOSTI

Jezdec na kole si musí udržovat bezpečný odstup od vozidla jedoucího před ním. Na náhlé zabrzdění auta může za ním těsně jedoucí cyklista těžko zareagovat.

## 5. ŠPATNÉ OSVĚTLENÍ

Při snížené viditelnosti je nedostatečně osvětlený cyklista pro řidiče vozidel špatně viditelný - ve tmě či v mlze ho spatří na poslední chvíli. Proto je nutné mít v takových situacích vzadu i vpředu dokonalé osvětlení a k němu také přidat reflexní prvky.





## 6. NÁRAZ DO DVEŘÍ

Řidič v zaparkovaném autě se nepodívá za sebe a náhle otevře dveře ve chvíli, kdy kolem něj projíždí cyklista. Proto je lepší míjet stojící auta s mírným odstupem vlevo.

## 7. SLEPÝ ÚHEL

Cyklista zastaví na červenou vpravo od nákladního auta nebo autobusu. Řidič ho ovšem ve slepém úhlu nevidí, a jakmile naskočí zelená, vpravo odbočující vozidlo do jezdce na kole narazí. Před křižovatkou je proto jistější stát v řadě za auty.

## 8. KOLIZE SE ZVÍŘETEM

Volně pobíhající psi nebo lesní zvěř mohou vběhnout na komunikaci a způsobit kolizi, které cyklista dokáže jen těžko zabránit.

## 9. ŠPATNĚ NAPLÁNOVANÁ TRASA

Ještě před usednutím na kolo, je rozumné zvážit volbu trasy. Frekventovaná silnice se silným provozem a množstvím kamionů



určitě nepřinese požitek z jízdy, naopak na ní může dojít k fatální havárii.

## 10. KONZUMACE ALKOHOLU

Nějaké to pívko během cesty přijde k chuti, ale právě kvůli přítomnosti alkoholu v krvi polevuje cyklista v pozornosti, což vede k bezstarostnějšímu vnímání okolního provozu a k dopravním nehodám. □



**CYKLISTA BY MĚL ZNÁT  
DŮLEŽITÁ TELEFONNÍ ČÍSLA**

**155 záchranka**

**158 policie**

**150 hasiči**

**112 tísňové volání**

# JAK SE CHOVAT PŘI NEHODÁCH CYKLISTŮ

## JAK POSTUPOVAT PŘI VÁŽNÉM ZRANĚNÍ?

### 1. Vyšetření

**Pohledem** zjistit dýchání, krvácení, polohu těla, výraz obličeje a jeho barvu.

**Poslechem** prozkoumat dýchací šelesty, projevy postiženého (sténání apod.) a reakci na oslovení.

**Pohmatem** zkontrolovat dýchací pohyby, bolesti postižené oblasti, deformace, teplotu kůže, pot apod.

### 2. Volání záchrané služby

Volat linku **155**, případně **112**. Službě sdělit, co se stalo, popsat charakter nehody a co nejpřesněji určit její místo. Dále uvést počet zraněných, věk a pohlaví, popis jejich zranění a stavu, sdělit své jméno a číslo telefonu.

### 3. Život zachraňující úkony

**Zastavení silného krvácení** tlakovým obvazem, nebo prsty v ráně.

Šetrné **uvolnění dýchacích cest** u bezvědomých.

## CO DĚLAT PŘI...

### 1. Bezvědomí

Hrozí riziko udušení zapadlým kořenem jazyka. Z úst je nutné odstranit cizí předměty, šetrně zaklonit hlavu a předsunout dolní čelist postiženého. V bezvědomí je třeba zraněného

**Při nehodě  
by se měl cyklista  
řídit následujícími  
kroky**

- 1. Dbát na vlastní bezpečnost**
- 2. Zjistit, co se stalo**
- 3. Zachovat klid**
- 4. Při zranění vždy zavolat záchranku a policii**
- 5. Zajistit svědky**
- 6. Zdokumentovat nehodu**



uložit do stabilizované polohy a stále sledovat. Neobnoví-li se dýchání nebo je dýchání nenormální je třeba zahájit oživování nepřímou srdeční masáží a dýcháním z plic do plic.

## 2. Oživování (resuscitaci)

Zahajuje se nepřímou srdeční masáží  
- 30 stlačeními uprostřed hrudníku frekvencí 100/min. Následují dva vdechy, pokračuje se v rytmu 30 stlačení hrudníku a dalšími 2 vdechy. Hrudník se stlačuje do hloubky 4-5 cm. Nemůže-li záchránce provádět vdechy, až do příjezdu záchranné služby stlačuje hrudník frekvencí 100/min.

## 3. Úrazovém šoku

Nejčastější příznaky jsou slabě hmatný tep, zrychlené, povrchní dýchání, bledost, studený lepkavý pot, pocit žízně, netečnost, spavost. Protišoková poloha se zajišťuje zvednutými dolními končetinami. Pokračuje se ošetřením, zajištěním tepelné pohody. Při pocitu žízně se doporučuje svlažovat rty, nepodávat žádné léky, nedávat pít.

# NEJČASTĚJŠÍ ZRANĚNÍ

## 1. Odřenin

Při pádu z kola se na různých místech těla objevují plošné odřenin. Rány bývají zanesené nečistotami ze silnice. Je lepší vyhledat lékaře než je doma drhnout kartáčem.

## 2. Tržné rány

Po pádu vznikají často nárazem na tupý předmět tržné rány. Dochází ke zhmždění, které většinou vyžaduje chirurgické ošetření.

## 3. Pohmoždění hlavy

Při používání přilby dochází při nárazech častěji k pohmoždění hlavy než k otřesu mozku nebo frakturám lebky. Při bolestech je však nutné vyhledat pomoc lékaře.

## 4. Poranění obličeje

Závažnost spočívá v možnosti poranění očí, rozdrčení kostí, nebo krvácení z nosu a úst. Nebezpečné je zapadnutí jazyka a vylovení zubů nebo přítomnost cizího tělesa v dutině ústní. Hrozí vdechnutí předmětu a dušení.

## 5. Pohmoždění hrudníku

Jedná se o velmi bolestivý úraz způsobený nárazem či pádem ve velké rychlosti. Je nutné vyhledat lékaře a diagnózu potvrdit rentgenem, jedná-li se o zlomená či naražená žebra.

## 6. Poranění břicha

Poranění vzniká nárazem nebo stlačení, jejichž následkem dochází k poranění nitrobršních orgánů s krvácením nebo poškozením trávicího ústrojí. Z orgánů jsou nejvíce závažná zranění ledvin, slinivky, jater a sleziny.

## 7. Zlomeniny

Při přepadnutí přes řídítka padá cyklista na rameno nebo ruku a dochází k zhmždění ramene, zlomení klíční kosti, zápěstí či předloktí. Vždy je nutný převoz na chirurgii.

## 8. Noha v drátech

Jedná se o častý úraz dětí jedoucích na sedačkách bez opěrek na nohy, jehož následkem jsou oděrky, zhmždění i zlomeniny.

### LÉKÁRNIČKA PRO CYKLISTY

**Zraněný u sebe většinou nemá nic, čím by se ošetřil. V povinné výbavě totiž lékárníčky chybí. Ty pro cyklisty ale existují. Vyrábějí se z nepromokavých materiálů a pomocí pásků se suchým zipem je lze upevnit do rámu nebo pod sedlo.**



## MICHAL JON, KTERÝ ZA TŘI ROKY OBJEL NA KOLE S MANŽELKOU CELOU ZEMĚKOULI:

# BLIKAČKU MÁM ZAPNUTOU I ZA BÍLÉHO DNE

Manželé Jonovi brázdí na kole silnice celé naší planety. Mají zkušenosti s cestováním ze všech kontinentů včetně cesty kolem světa a Michal Jon má spočítáno, že za víc jak dvacet let našlapal 130 tisíc expedičních kilometrů. Z toho tři tisíce i s dvouletým synkem v dětském vozíku.

### **Připravujete se na cesty i podle toho, jaké v určitých zemích platí pravidla pro cyklisty?**

Popravdě moc ne. Jediné, co zjišťujeme je to, jestli jsou pro cyklisty nějaké silnice zakázané. Třeba v USA mají při vjezdech na dálnice výjimky. Pokud totiž nevede paralelně

alternativní silnice, tak na dálnici cyklista může. Vůbec ale neřešíme, jestli jsou v některých zemích povinné přilby, protože bez nich nevyjedeme ani na Okoř.

### **Jak se vám ochranné přilby vyplatily?**

Jezdíme v nich víc jak dvacet let a já konkrétně





díky přilbám slavím ročně čtvery narozeniny. Tedy kromě těch svých ještě troje, protože mi přilba minimálně třikrát zachránila život.

### **Co vás na výpravách po světě ohledně cyklistických pravidel překvapuje?**

Je to jízda po chodníku. U nás je pro dospělé zakázaná, ale v cizině se to většinou bere tak, že na chodníku je to pro cyklistu bezpečnější. Třeba ve městech v Německu, Švýcarsku a Rakousku vedou cyklostezky po chodnících zcela běžně. Někdy to bývá ošetřené značkami,



ale nemají tam ani dělicí pruhy. Automaticky se od kolarů a pěšáků očekává, že projeví oboustrannou ohleduplnost.

### **Jak byste porovnal ježdění ve světě s cyklistikou v Česku?**

Čeští cyklisté jsou na tom v řadě ohledů hůř. V poslední době jezdím doma hodně na silničním kole, takže nemám úniku. Třeba při příjezdu na kruhový objezd v Hořovicích řidiči většinou ignorují přednost. Jezdím tam často na trénink, takže s tím už dopředu počítám. V devíti z deseti případů řidiči aut nerespektují značku Dej přednost v jízdě.

### **Setkáváte se porušováním předpisů i u našich cyklistů?**

Spíš s netolerantností. Když se třeba na cyklostezce někoho zeptám, jak se mu jelo, často slyším, že se mu tam pletou pejskaři, ženský s kočárky a bruslaři, že nikdo neslyší, když na ně volá, a neuhne. Je to oboustranný problém, stačí se podívat na některé messengery, co vyvádějí po městech. →



Pak se nelze divit, že nás řidiči házejí do jednoho pytle.

### Co se s tím dá dělat?

Cyklista přece není pánem ani na cyklostezce. Když přijede k mamince s kočárkem, tak jí nebudu nadávat, ale jednoduše trochu zpomalím a objedu ji.

### Při cestách jste se nevyhnul haváriím a zraněním. Jak jste takové situace řešili?

První ošklivý pád mě potkal před 20 lety na Šumavě. Stalo se to na Knížecích pláních a nebylo jak přivolat sanitku. Musel jsem se posbírat a dojet asi deset kilometrů do míst, kde byl telefon. Shodou okolností se to stalo v době, kdy jsem měl za sebou první týden ježdění s přílbou. V Ekvádoru jsem si zase zlomil žebra, ale to jsem v tu chvíli netušil. Bolelo to a špatně se mi dýchalo, ale myslel jsem si, že je to kvůli nadmořské výšce 4500 metrů. Neplival jsem krev, a tak jsme jeli dál.

### Jaké vozíte vybavení v případě nějakého úrazu?

Na cestách se o lékárníčku stará manželka Lucie. Vozíme s sebou klasické prostředky první

pomoci, ale při výpravě kolem světa jsme měli navíc takové rychlospojky, které jsou do jisté míry schopné nahradit štít při tržných ranách.

### Jaké vybavení používáte, abyste byli na silnicích vidět za snížené viditelnosti?

Nemáme nic speciálního. Klasické blikáčky a odrazky jsou nezbytné. Když jedu na silničce, vzadu blikám i za bílého dne. Každý si toho všimne. Velice důležité jsou i reflexní prvky. Když za tmy ozáří žlutou vestu světla auta nebo motorky, vidí řidič cyklistu na tři sta metrů.

### Máte nějaký recept, jak předcházet nehodám?

Na to asi žádný recept neexistuje, ale kdo tvrdí, že na kole neupadl, tak na něm asi nejedzí. Na místě je opatrnost, ale přehnaně opatrná jízda může být kontraproduktivní. Nechci, aby to nevyznělo jako návod k riskování, agresivitě nebo porušování dopravních pravidel, ale člověk se na kole nesmí bát. Když už musí vjet do městského provozu, neměl by se podle mě chovat přehnaně defenzivně. Měl by dát ostatním vozidlům najevo, že je plnohodnotným účastníkem dopravy. Tím si získá respekt řidičů aut. □



# DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

## PRO CYKLISTY

Cyklisté se musí řídit všemi dopravními značkami. Pokud je cyklista účastníkem silničního provozu, patří mezi jeho povinnosti dodržovat pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích, respektovat všechny dopravní značky a světelné signály. Některé značky nebo signály platí pro cyklisty obecně, některé se k jízdě na kole přímo vztahují.



### ■ Piktogramový koridor pro cyklisty

Toto značení upozorňuje na prostor a směr jízdy cyklistů a řidičům motorových vozidel připomíná, že se nachází na komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. Nejedná se ale o vyhrazený prostor pro cyklisty, nedává jim zvláštní práva ve vztahu k řidičům ani k chodcům. Ostatní vozidla smějí do koridoru vjíždět, ale musejí se při tom chovat opatrně.



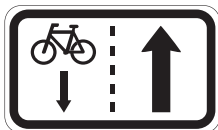
### ■ Jízdní pruh pro cyklisty

Značení Jízdní pruh pro cyklisty (zkráceně cyklopruh) ohraničuje prostor nebo stezku a šipka oznamuje směr jízdy. Pruh lze opatřit červenou barvou nebo odlišným provedením povrchu. Na vyhrazeném cyklopruhu nesmějí parkovat vozidla. Vjíždět na něj mohou jen v odůvodněných případech a nesmí při tom ohrozit ani omezit cyklistu.



### ■ Přejezd pro cyklisty

Dopravní značka Přejezd pro cyklisty označuje přejezd vyznačený vodorovnou značkou zejména tam, kde by jej řidiči neočekávali. Cyklista na něm nemá při přejíždění komunikace přednost před projíždějícími vozidly! Přejezdy mohou být buď neřízené, nebo vybavené světelnou signalizací. Cyklisté na nich jezdí vpravo.



### ■ Jízda cyklistů v protisměru

Značka Jízda cyklistů v protisměru, která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou jednosměrný provoz, upozorňuje řidiče, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Přesto je na místě opatrnost, zachování dostatečného odstupu od parkujících vozidel a nespolečání na přednost zprava při výjezdu z cykloobousměrky.



### ■ Prostor před křižovatkou

Toto vodorovné značení je podrobně vysvětleno na nadcházející dvoustraně.



# MÍSTO PRO CYKLISTY PŘED KŘÍŽOVATKOU



Takzvané prostory pro cyklisty, zřizované u některých světelně řízených křižovatek, jsou označeny symbolem jízdního kola, široké jsou zpravidla na celou šířku jízdního pruhu. Jaká zde platí pravidla?

## 1. PŘÍJEZD

Cyklista projíždí vpravo podél stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, která čekají před křižovatkou na světelném signálu Stůj. Mezi auty je nutné projíždět se zvýšenou opatrností. Je třeba předvídat, že někteří řidiči nemusí kolo zaregistrovat. Pak hrozí kolize při nenadálem otevření dveří auta.

## 2. ŘAZENÍ

V případě, že jsou před světelnou křižovatkou řadící pruhy, zajede cyklista bezpečně do pruhu pro svůj směr jízdy a využije následný vyhrazený prostor. Příčné přeježdění mezi vyhrazenými prostory je rizikové s ohledem na možnost náhlého rozsvícení signálu Volno. Pokud je pro stejný směr víc pruhů, zvolí cyklisté logicky ten nejméně vpravo a v něm dojedou do prostoru před křižovatkou.

## 3. VÝJEZD

Cyklista se připravuje již při žlutém signálu. Pozor. Do křižovatky vjíždí při rozsvícení zeleného signálu Volno a zbytečně pomalým rozjezdem neomezuje motoristy. Řidiči musí při zelené počkat, než cyklista vymezený prostor opustí.

### Prostor pro cyklisty

**A. je označen buď jednoduchým piktogramem jízdního kola, v místech s větší intenzitou dopravy bývá pole zvýrazněno červenou barvou**

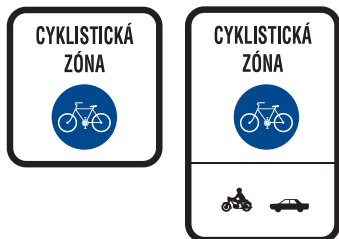
**B. je umístěn ve všech směrech před hlavní stopčarou světelných křižovatek a před přechody pro chodce**

**C. je určený výhradně cyklistům, kteří v něm čekají na světelný signál Volno, ostatní vozidla nesmějí do tohoto vyhrazeného prostoru vjíždět**

**D. plní funkci jen ve chvíli, kdy svítí červená, při projíždění křižovatky na zelenou má cyklista stejné podmínky jako ostatní účastníci provozu**

# JAK SE MĚNÍ PRAVIDLA V ROCE 2016

■ Nový § 39a zřizuje cyklistickou zónu – prostor, jehož začátek a konec je označen dopravními značkami „zóna pro cyklisty“ a „konec zóny pro cyklisty“. V cyklistické zóně smí cyklista užívat vozovku v celé její šíři, ale stále platí, že musí umožnit jízdu vozidlům, kterým je vjezd do zóny povolen. Maximální rychlost v této zóně je 30 km/h.



■ Při odbočování dává řidič přednost i cyklistům!  
Řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen a **cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty.** (§ 21, odst. 5)

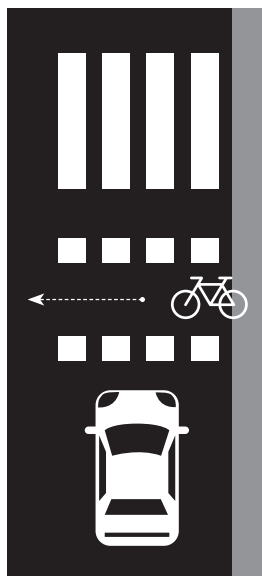
Řidič odbočující vpravo musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen a **cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty...** (§ 21, odst. 6)

■ Cyklistu, který se nachází na přejezdu pro cyklisty, nesmí ostatní řidiči ohrozit. Přičemž stále platí, že před vjezdem na přejezd pro cyklisty nesmí přimět jiného řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy (§ 57, odst. 8).

## Pozor, buďte opatrní!

Kolону stojících nebo pomalu se pohybujících vozidel při pravém okraji vozovky může cyklista jedoucí stejným směrem předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je po pravé straně vozidel dostatek místa. Při tomto manévru je ale povinen dbát zvýšené opatrnosti. **To neplatí, pokud vozidlo odbočuje vpravo a dává znamení o změně směru jízdy (§ 57).**

■ Řidič jiného vozidla nesmí při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty (není-li přilehlý jízdní pruh pro jeho vozidlo dostatečně široký) ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu (§ 14, odst. 5).



■ Vjezd cyklistů na chodník nebo stezku pro chodce bude vyznačen doplňkovou značkou (§ 40, odst. 2).





# NA KOLE S DĚTMI

Krásné počasí láká vydat se na cyklistický výlet i s malými dětmi, která však na kole ještě nejezdí. Rodiče si mohou vybrat ze tří možností. Jde jen o to, která jim vzhledem k charakteru výpravy a věku dětí bude nejvíc vyhovovat.

## VOZÍKY

Jsou velice oblíbené a na našich cestách a stezkách se jich pohybují tisíce. Výhodou je, že se v nich mohou vozit i miminka prakticky od narození. Pro novorozence se dají do vozíku koupit speciální sedačky, v nichž mají zajištěnou správnou polohu a jsou bezpečně připoutáni.

- A. Kolo s vozíkem může řídit cyklista starší 18 let.
- B. Ve vozíku smí sedět jedno, nebo dvě děti do 10 let.
- C. Maximální šíře přívěsného vozíku je 90 centimetrů.
- D. Vozík je s kolem spojen pevným zařízením.
- E. Na zadní části vozíku jsou umístěné dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru.
- F. Ve výšce 120-160 centimetrů nad úrovní vozovky je vozík označen žlutým, nebo oranžovým praporkem.
- G. Za snížené viditelnosti se vzadu vlevo umístí červená svítilna.

Bezpečnou jízdu zaručuje nízké těžiště sedících dětí. V přívěsném vozíku jsou připoutány a kryty pevnou konstrukcí, a tak dokonce není ani nezbytné používání ochranné přílby.

## SEDAČKY

Další variantou dopravy dětí jsou zadní cyklosedačky. Umisťují se buď na nosič, další možností jsou sedačky samonosné. V prvním případě je nutné, aby nosič unesl váhu dítěte. Samonosné sedačky se připevňují na sedlovou trubku. Součástí cyklosedaček jsou pásy a posuvné opěry na nohy, nastavitelné podle toho, jak dítě roste.

- A. Kolo se sedačkou může řídit cyklista starší 15 let.
- B. Na sedačce mohou jezdit děti do sedmi let.

## Pět P zodpovědného rodiče při jízdě s dítětem

- P1. přizpůsobuje délku jízdy věku a schopnostem dítěte**
- P2. pokud možno se vyhýbá frekventovaným silnicím**
- P3. především se drží zpevněných komunikací**
- P4. při jízdě dodržuje pravidelné přestávky**
- P5. pod vlivem alkoholu ohrožuje sebe, ale hlavně své dítě**

- C. Pro děti platí povinnost nosit ochrannou přílbu.
- D. Sedačka musí být připevněná podle návodu.

- Rodiče často řeší otázku, od jakého věku mohou dítě do sedačky posadit. Obecně platí, že na kolo smí, až si samo sedne. V tom ale může být rozdíl několika měsíců, a tak je lepší poradit se s dětským lékařem. S delšími výlety ale bude určitě rozumnější ještě nějaký čas počkat.

## TAŽNÁ ZAŘÍZENÍ

Situace, kdy jsou děti na vozík a sedačka už velké, chtějí sami jezdit, ale ještě je nelze pustit samotné, lze vyřešit tažnou tyčí nebo zařízením na principu tandemového závěsu. Protože má dítě při spojení přední kolo nad zemí a jeho řídítka nemohou ovlivnit pohyb, veškeré řízení závisí na dospělém cyklistovi.

- A. Kolo s tažným zařízením může řídit cyklista starší 18 let.
- B. Pro děti platí povinnost nosit ochrannou přílbu.
- C. Tažné zařízení musí být připevněné podle návodu.





# JAK ŘIDIČ (NE)VNÍMÁ CYKLISTU





Co občas vyměnit volant za říditka? Z pohledu bezpečné jízdy by pro motoristy i cyklisty bylo užitečné poznat role a pocity opačné strany. Řidiči by se měli někdy projet na kole tam, kde normálně jezdí autem, aby zjistili, jaké to je, když o ně „škrtně“ předjíždějící vozidlo.

Určitě by si zanedávali, proč dotyčný za volantem tolik pospíchal a proč manévr neprovedl ohleduplněji... Řidiči nevnímají muže a ženy za říditky příliš pozitivně. Dá se to demonstrovat na jedné konkrétní a velice časté situaci.



Automobilistům obecně vadí skutečnost, že cyklisté mohou před zezadu přijíždějícím vozidlem náhle změnit směr. Při tom hrozí, že pokud šofér nemají kolo s určitou rezervou, může dojít ke kolizi.

Jezdec na kole totiž v okolním hluku a větru zezadu přijíždějící vozidlo většinou neslyší. Obvykle ho zaregistruje, až když ho má těsně za sebou, ale pokud o něm neví, jede s odstupem od krajnice. Teprve až se o auto za zadním kolem přesvědčí, zajede víc doprava, aby řidiči usnadnil předjetí. Když ho ale auto znenadání těsně mine, je to vždy riskantní manévr.

Cyklisté totiž při samém okraji vozovky jezdí neradi. Je to kvůli tomu, že když se ve vozovce před šlapajícím jezdce nečekaně objeví kanál nebo díra, nemá v okamžiku, pokud by jel úplně vpravo, jinou šanci než uhnout doleva. A to by se mohlo vymstít.

Proto cyklisté raději jezdí mírně od krajnice, aby jim v případě nerovnosti na silnici zůstala šance na lehké vyhnutí směrem doprava. Vybočení doleva totiž může skončit kolzí se spěchajícím a špatně předjíždějícím autem, jehož šofér tím cyklistu ohrožuje, protože nevyužívá k předjetí volný úsek v protisměru.

Na tomto místě je třeba zdůraznit, že řidiči automobilů musí při předjíždění cyklistů vždy dávat znamení o změně směru, a to i v případě, když volantem otočí jen nepatrně. □

# JAK SE JEZDÍ V CIZINĚ

Při cestách do zahraničí se čeští cyklisté setkájí s některými odlišnostmi v pravidlech i zvyklostech silničního provozu.

## ■ Auto pomalu stoupá za cyklistou

To že se v zemích západním směrem cítí cyklista mnohem bezpečněji, poznal každý, kdo na Šumavě jen o pár kilometrů přešel státní hranici. I když jede ve stoupání nějakou desítkou za hodinu, před zatáčkou za ním přijíždějící auto zpomalí. Řidič trpělivě vyčká, až se zcela přesvědčí, že bude moci bezpečně předjíždět. Nedovolí si žádné riskování, natož troubení či posunky, že je „tady“ pánem, jak známe z českých silnic.

## ■ Odpovědnost silnějšího

Na naše poměry asi těžko realizovatelná ochrana cyklistů platí v Nizozemsku a Dánsku. Při nehodách ve městech jsou zvýhodněni, jelikož se tam uplatňuje pravidlo „absolutní odpovědnosti“ silnějšího. Když dojde k nehodě, obecně platí, že zodpovědný je řidič auta či motocyklu, protože cyklista může z nejrůznějších důvodů jednat nepředvídatelně. Tamní výklad zákona říká, že když řidič cyklistu vidí, má natolik přiměřeně zpomalit, aby nemohlo dojít ke střetu.



## ■ Opatrnější jsou i cyklisté

„Absolutní zodpovědnost“ silnějšího vede i k opatrnější a obezřetnější jízdě na kole, protože cyklista, který v Nizozemsku a Dánsku porazí chodce, se za své činy musí automaticky zodpovídat. V Česku se o zavedení takového předpisu neuvažuje, ale třeba se v tom za nějaký čas Evropě přiblížíme.





## ■ Cyklisty míjejí jako auta

V Německu se řidiči naučili za cyklistou malou chvíli jet a teprve až potom, co se on o automobilu přesvědčí, ho začnou míjet. Mají v předpisech, že jezdce na kole musí předjet jako normální vozidlo s dostatečným odstupem a při tom najet do protisměrného pruhu. U nás by to mělo taky platit, jenže se to nepraktikuje.

## ■ I dva vedle sebe se dají předjet

Že je přístup západoevropských řidičů k cyklistům při vzájemném míjení poněkud odlišný, dokládá i skutečnost, že se nerozčilují nad tím, když dojedou ke dvojici na kolech, která šlape vedle sebe. I takto jedoucí dvojice se dá bezpečně minout, jestliže řidič zpomalí a vytrvá, až se mu uvolní protisměrná polovina vozovky. □



# PROČ JEZDIT S CYKLISTICKOU PŘILBOU

Ve většině evropských zemí není zavedena povinnost jezdit na kole s ochrannou přilbou. Česko mezi ně s výjimkou cyklistů do 18 let patří. V tom lze vidět určitý pozitivní prvek, jelikož myšlení každého jedince se určitě nevyvíjí tak, že by s úderem plnoletosti začal nechávat cyklistickou přilbu doma.

Lidé se již s přilbami naučili jezdit. Hlava je totiž při nehodách nejzranitelnějším místem a proto je dobré si ji chránit. Nikdo k tomu nikoho



dospělého nenutí, ale každý ví, co riskuje. Čísla dokládají, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují 19x menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají.

S pomocí ochranných přileb lze předejít 83% fraktur lebky, 53% zranění měkkých částí hlavy a 48% poškození mozku. Proto jsou cyklistické přilby efektivní v prevenci poranění hlavy a jsou důležité pro děti, protože ty utrpí většinu vážných úrazů hlavy následkem cyklistických nehod.

O nutnosti nasadit si v Česku při každém nasednutí na kolo přilbu na hlavu nelze polemizovat. Na druhé straně z údajů Evropské cyklistické federace vyplývá, že ve vyspělých cyklistických zemích jezdí více lidí bez přileb než s nimi. Proč se ale Dánové a Nizozemci tak chovají?

Odpověď není tak složitá. Cyklisté v těchto zemích se totiž pohybují na mnohem bezpečnějších silnicích a ulicích. Až se jich jednou dočkáme i u nás... I tak je ale nutné jezdit s přilbami, naučit se je používat jako samozřejmost. □

## Jak to může dopadnout bez přilby

**A. Cyklista jede rychlostí 15 km/hod. a spadne na hlavu. Jeho pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru.**

**B. Cyklista jede rychlostí 25 km/hod. a spadne na hlavu. Jeho pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky 2,5 metru.**

**C. Při kolizi jede kolo rychlostí 15 km/hod. a auto 35 km/hod. Síla nárazu se rovná rychlosti 50 km/hod. a je srovnatelná se skokem po hlavě na beton z 10 metrů.**



TÝM  
SILNIČNÍ  
BEZPEČNOSTI



# NA KOLE JEN S PŘILBOU

[www.nakolejensprilbou.cz](http://www.nakolejensprilbou.cz)

Patron projektu Jiří Ježek  
paralympijský vítěz a mistr světa v cyklistice



# UŽITEČNÉ DOPLŇKY

- Řada doplňků vylepší váš zážitek z jízdy a může přispět k řešení drobných technických nebo bezpečnostních potíží.



## ■ Brašna pod sedlo

Má měnitelný objem 0,75-0,95 litru a slouží pro trvalé umístění náhradní duše či multiklíče. Pojme i müsli tyčinku, peněženku či náplast. Rychle se připevní suchým zipem nebo systémem Quick Fix 3.



## ■ Sundavací blatníky

Plastové blatníky s jednoduchým uchycením na spodní rámovou trubku a sedlovku uchrání před nečistotami v deštivém počasí. Když je hezky, necháte je doma.



## ■ Přední světlo

Světlo model Nero Micro s přímou USB zástrčkou zvládne blikat 7,5 hodiny, svítit 3,5 hodiny. Je připevnitelné na všechny druhy řídítek, má velmi ekonomický provoz.



## ■ Zadní světlo

Světlo model Duplex na baterie vydrží blikat ve dvou režimech až 80 hodin, svítit 18 hodin. Má nastavitelnou objímku pro různé průměry, umožňuje i otočení a nastavení sklonu světla.





### ■ Cyklopočítač

Už bezdrátový cyklokomputer Cat 5W s dosahem až 70 cm má pět základních funkcí (okamžitá a maximální rychlost, denní a celková vzdálenost a hodiny) a univerzální držák.



### ■ Kapesní hustilka

Příruční pumpička na cesty Fatty SM s otočnou koncovkou na tři druhy ventilů. Dá se vozit v kapse, ale i s držákem na rám váží jen 100 gramů.



### ■ Multiklíč

Sada spojených imbusových klíčů Multiped 10 nabízí velikosti od 2 do 8, k tomu šroubováček a „křížáček“. Poslouží skvěle k základní údržbě (nejen kola).



### ■ Košík na pití

Tento model Author ABC 37 dovoluje vysunout či zasunout cyklistický bidon i ze strany. Což nabízí nejen více variant, ale především pomůže ve chvíli, kdy je na rámu málo místo pro vytažení lahve nahoru.



To ví přece  
každé malé  
dítě.

Víš, že každý  
správný jezdec  
má mít přilbu?

**A-MATRIX ASL, KIDS**

dětský model 2015 od AUTHORU

Více informací o nových kolech 2015 a přílbech na [www.author.eu](http://www.author.eu).  
Sledujte nás také na **facebooku** - **Author a Author AG Lab**.

