



SCÉNÁŘ PŘÍŠTÍ VÁLKY. OCHRÁNÍ NÁS NAŠE ARMÁDA?

21. KVĚTNA 2015 | 40 Kč | PŘEDPLATNÉ 33 Kč | SK 1,95 € | DE 3,40 € | BE 3,50 €

REFLEX

21

KOLA DOBÝVAJÍ MĚSTA



**TYPOLOGIE
MĚSTSKÝCH
CYKLISTŮ**

**NA ČEM JEZDÍ,
ZA KOLIK
A PROČ**



X FENOMÉN

Českem se už léta šíří bicyklismus. **BICYKLISMUS JAKO ŽIVOTNÍ POSTOJ** části městských obyvatel s inspirací v západní Evropě a USA. Kolo už není jen pouhým dopravním prostředkem či sportovním náčiním, stává se vyjádřením progresivního stylu chování a někteří členové komunity je téměř uctívají.



MAGDA HOLUBOVÁ,
34 LET, ZAMĚSTNANKYNĚ
ČESKÉHO ROZHLASU
Většina holek nosí jako
doplnek kabelku,
ona si bere kolo.
SINGLE SPEED (BEZ
PŘEHAZOVAČKY),
CENA ASI 20 000 Kč

CO ČECH, TO CYKLISTA

TEXT TOMÁŠ PERGLER
FOTO ROMAN ČERNÝ

FOTOGRAF ROMAN
ČERNÝ NAFOTIL
PRO REFLEX
KATALOG MĚSTSKÝCH
CYKLISTŮ



ZDENĚK MARŠÁL,
35 LET, JEDNATEL
SPOLEČNOSTI
GREENDATA
Prostě odstavil auto a teď
lítá na kole.
SINGLE SPEED,
CENA ASI 20 000 Kč

X FENOMÉN



KARLA MAE ENGELS,

14 LET, STUDENTKA
Trvale žije v Berlíně a na kole se pohybuje téměř od narození. PRÁZDNINOVÝ SINGLE SPEED, SESTAVENÝ ZA POMOCI ŠIKOVNÉHO TATÍNKA ZE STARÝCH KVALITNÍCH ITALSKÝCH DÍLŮ, NALEZENÝCH VE SBĚRNÝCH DVORECH A Z DRUHÉ RUKY, CENA 5000 Kč

VYZNAVAČI BICYKLISMU jsou v posledních letech čím dál víc slyšet. Etablují se z občanských spolků, ale i z politických, státních a obecních struktur. Prosazují pro cyklisty nové stezky a lepší podmínky v městské dopravě. Nás, kteří sice bicykl vlastníme, ale používáme ho spíš rekreačně, přemlouvají, abychom na něm jezdili do práce, do školy, za nákupy a kolo používali co nejvíc místo aut. Opírají se o průzkumy, které jim dávají za pravdu ať už z dopravního, či zdravotního hlediska, zavádějí nové marketingové výrazy, jako

je „aktivní mobilita“. Jejich argumenty se hezky poslouchají. Nesou v sobě punc jakési obrody, příklonu ke zdravějšímu a „cool“ stylu. K bicyklismu se přiklání stále více komunálních politiků, mnoho samotných vyznavačů se dostalo do vedení radnic, například zelený Petr Štěpánek, spoluzakladatel antiautomobilové iniciativy Auto*Mat, jenž se loni stal starostou Prahy 4.

Na první pohled se může zdát, že bicyklismus je projevem jakéhosi městského levičáctví. Praha ale udělala největší pokrok vstříc

kolům pod primátorem Pavlem Bémem z ODS, před lety odsouzeným do role politického psance. Za jeho působení v letech 2002 až 2010 se doslova roztrhl pytel s budováním cyklostezek, značením cyklotras a vymezováním speciálních pruhů. I když realita byla trochu složitější – skutečným mozkiem a strůjcem pražského cykloboomu byl Pavel Polák, bývalý předseda komise pro cyklistickou dopravu na magistrátu, a Bém vystupoval jako jeho politický štít. Dodnes je jedním z nejuznávanějších politiků v cyklistické komunitě další

ódeasák, dlouholetý primátor Jihlavy, současný náměstek primátora a předseda Asociace měst pro cyklisty Jaroslav Vymazal. Vychytávky, které prosadil, uznávají i vyhranění kolaři. Bicyklismus tedy rozhodně není v jádru levicový nebo environmentalistický.

MĚSTSKÉ ČTVRTI PRO KOLA

Poslední dubnový týden se milovníci rásků a přehazovaček koncentrovali na konferenci o rozvoji městské cyklistiky v Olomouci. Zajímavé příspěvky tady přednesla například trojice Dánů, kteří se

KAREL BAREŠ,

25 LET, OZVUČOVACÍ TECHNIK
Kolo volí, protože jezdí zadarmo. KOLO JE NA ZAKÁZKU SESTAVENÝ CRUISER POSKLÁDANÝ ZE STARÝCH DÍLŮ ZE 60. LET, POŘÍZENÝ POMĚRNĚ LEVNĚ Z DRUHÉ RUKY, NYNÍ JIŽ V HODNOTĚ KOLEM 50 000 Kč



JANA KALINOVÁ,
31 LET, PROJEKTOVÁ
MANAŽERKA
GREENHOUSING.CZ
Zatímco jiní fasují od firmy
auto, ona dostala kolo.
KOLO V HOLANDSKÉM STYLU
ZN. TORPADO, CENA ASI
7000 Kč



GARY HENRY WRIGHT,
46 LET, MAJITEL SÍTĚ
KADEŘNICTVÍ TONI & GUY
V Praze si nechal postavit kolo
podle svých představ, aby se
mohl rychleji pohybovat po městě
za klienty čekajícími na něj
v jednotlivých kadeřnictvích.
MĚSTSKÉ KARBONOVÉ KOLO
S ŘEMENOVÝM PŘEVODEM,
VYROBENÉ NA ZAKÁZKU,
CENA ASI 80 000 Kč

na konferenci dostali díky dánskému velvyslanectví v Praze. Komunální politik Jens Peter Hansen, architektka Rita Justesenová a projektový manažer Pablo Celis ukázali, že když se spojí severské organizační schopnosti, trpělivost a politická podpora, dá se v městské dopravě udělat malá revoluce. Pro české posluchače to byla z velké části pohádka. Myšlenka, že by vedení Prahy po vzoru Kodaně prosadilo při výstavbě nových čtvrtí upřednostňování kol na úkor aut, je spíš nereálná. Stejně jako představa, že se nerozkradou erární

**„PRAHA JE PRO
CYKLISTY VHODNÁ;
JEJÍ CENTRUM NENÍ
ROZTAHANÉ A MÁ
HODNĚ ŠIROKÝCH
SILNIC,“ ŘÍKÁ
DÁNSKÝ PROJEKTOVÝ
MANAŽER**

helmy a další vybavení, připravené volně k dispozici v místech, kde mají lidé přeseďat z aut na kola a obráceně.

„Než jsem dosáhl svého, trvalo to sedm let,“ řekl mi Celis, jenž ve svém městě Aarhus mimo jiné prosadil, že v zimě se shrnuje sníh nejdřív z cyklostezek a až potom z vozovky pro auta. Při cyklistické reformě si Celis vystačil se státními a městskými zdroji, peníze z EU nechtěl. „Je to příliš byrokratické,“ zdůvodnil. Podobně překvapil, když jsem se ho zeptal na názor, jak se pro rozvoj cyklisti-

tiky hodí česká metropole. „Praha je velmi vhodná, její centrum není roztahané a má hodně širokých ulic,“ říká den po své projížďce v hlavním městě.

SOUBOJ S AUTY

Praha je v tuzemsku celkem logicky místem nejsilnějšího střetávání bicyklistů s automobilismem. Ano, cyklotras je v metropoli spousta a značení pro cyklisty mají i frekventované tahy. Kolaři ale chtějí víc než město plné cyklotras a piktogramů. Chtějí být rovnocenní s auty, nebo dokonce →

FENOMÉN

JOSEF KABEŠ,

24 LET, MECHANIK VE FIRMĚ
BAJKAZYL

Tohle kolo miluje z důvodu
nejsyrovějšího zážitku
z cyklistiky, zároveň pro něj
představuje určitou alternativu.
ZÁVODNÍ DRÁHOVÁ FIXKA
Z HLINÍKU, CENA ASI 20 000 Kč



JIŘÍ SEKERA,

51 LET, MAJITEL CYKLO SEKY

Historicky první mistr
ČR ve sjezdu (downhill) –
i na pivo jezdí stále v plné
výbavě.

LEHKÁ KARBONOVÁ
SILNIČKA,
CENA ASI 150 000 Kč

být před auty upřednostňováni. A to je samozřejmě problém. Nejhlasitěji – a mnohdy nekompromisně – prosazuje jejich požadavky již zmíněný Auto*Mat, známý hlavně jako organizátor každoročních cyklojízď napříč městem, které na pár hodin ucpou několik hlavních tahů a přivedou krev neinformovaných řidičů k bodu varu (letos v dubnu se jízda vymkla kvůli ambicióznímu průjezdu tunelem Blanka, jenž přilákal spoustu netradičních účastníků – viz Reflex z 23. 4. 2015). Městské maratóny přitom dokazují, že při dobré

přípravě a organizaci může podobně masová akce proběhnout v klidu a splní svůj účel ke spokojenosti běžců i pořadatelů.

Vratislav Filler, jedna z hlavních tváří Auto*Matu, se při rozhovoru k cyklojízď nechce moc vracet. Na to, že má jeho spolek pověst radikálů, mluví celkem opatrně: „Lidé jsou citliví na nabídku dopravních možností. Neuvážují o změně prostředku, když to za současné situace pro ně není reálná alternativa. Když se nabídka zlepší, zájem bude. A nabídka někdy nemůže jít bez restrikce,“

**KOLA SE BUDOU
STÁLE VÍC MÍCHAT
DO MĚSTSKÉ
DOPRAVY A BUDE
TŘEBA JIM UDĚLAT
JEŠTĚ VÍC MÍSTA.**

říká původním povoláním geodet, jenž v minulosti navrhl uzavření Smetanova nábřeží autům. Uznává, že členitý reliéf ubírá hlavnímu městu na využití cyklo dopravy asi o polovinu. Přesto si myslí, že podíl cyklistiky na pražské dopravě může během deseti let stoupnout ze dvou na pět procent (v moravských městech je to už dnes mnohem víc). Po loňských komunálních volbách se vrátil do magistrátní „cyklokomise“ a pochvaluje si spolupráci s náměstkem primátora a radním pro dopravu Petrem Dolínkem (ČSSD).

MIKULÁŠ BARTOŇ,
21 LET, STUDENT
Baví ho město, rychlost
a jednoduchost.
Na kole se cítí volný.
NÁHODNĚ ZÍSKANÝ STARÝ
FAVORIT F1, PŘEDĚLANÝ
NA FIXKU SE STÍHACÍM
POSEZEM ZA NÁKLADY
DO 3000 KČ



ADAM RÖTH,
25 LET, STUDENT
Kolo volí jakožto nejrychlejší
způsob pohybu po Praze,
pro zenovou jízdu, adrenalin
z pohybu bez brzd, noční
závodění a závody Alleycat.
SILNIČKA Z 90. LET
PŘEDĚLANÁ NA FIXKU,
CENA DO 15 000 KČ



MICHAEL MOUREČEK,
35 LET, SPOLUZAKLADATEL SPOLEČNOSTI FESTKA
Bývalý dráhový závodník si měl vybrat ke třicátým
narozeninám kolo, které by mu po všech stránkách
vyhovovalo. Po delším neúspěšném hledání založil
společnost specializovanou na zakázkovou výrobu
městských kol a k pětácticátým narozeninám si kolo snů
sestavil. Řídí se heslem: Moje kolo je moje vizitka.
EXTRÉMNĚ LEHKÉ KARBONOVÉ SILNIČNÍ
KOLO, RUČNÍ VÝROBA S POUŽITÍM NEJLEPŠÍCH
DOSTUPNÝCH KOMPONENTŮ,
CENA KOLEM 400 000 KČ

Rebelantství ale neodložil. Do sídla Auto*Matu na pražském Žižkově Filler dojíždí na kole z Jižního Města. Vybírá si hlavní tahy, kde víc riskuje střet s auty, i když by mohl jezdit po méně zatížených ulicích. Tenhle příklon ke konfliktu dobře symbolizuje nastavení lidí z iniciativy. Jako by si souboje s automobilisty užívali.

Když mluví s „umírněnými“ lidmi z Centra pro dopravní výzkum nebo z městských samospráv, je znát, že jim některé kroky Auto*Matu (třeba cyklojízda Blankou) a dalších neziskovek spíš

lezou na nervy. Obávají se, že jim ohrozí pomalý postup vpřed. Jejich pozornost se teď soustředí na projednávání dalších novely zákona o silničním provozu, do něhož se snaží prosadit několik bonusů pro cyklisty. V připomínkovém řízení moc neuspěli. Do materiálu, který na konci března schválila vláda, se dostala jen menší část jejich „cyklobaličku“, například že řidič nesmí ohrozit cyklistu na přejezdu pro cyklisty (zatím platí, že cyklista nesmí na přejezdu omezit ostatní účastníky provozu). A tak se chystají lobbovat u poslanců

a pokusit se vměstnat své požadavky do novely přes pozměňovací návrhy. I když se jim to povede, extrémně laděná část vyznavačů nebude spokojená.

Ačkoli se na celostátní úrovni věci mění pomaleji, než by si vyznavači bicyklismu přáli, trend je zřejmě nezadržitelný. Rozhodní odpůrci, jako je exporadce prezidenta Ladislav Ják, prohrávají. Kola se budou stále víc míchat do městské dopravy a bude třeba jim udělat ještě víc místa. To ale neznamená, že by měla vypuknout nějaká bicyklová revoluce.

Místy nesmyslné značení v Praze je důkazem, že překotné úsilí je často úplně zbytečné. Proč kreslit cyklopruhu na magistrálách, když si tam stejně troufnou jenom pološilenci? Normální cyklista nestojí o přetahovanou s auty, raději si zajede, bude mít z jízdy zážitek a bezpečnější pocit. Na místech, kde to naopak má smysl, přitom značení chybí nebo je zmatené. Když se vyznavači bicyklismu zaměří na tohle a obrní se při vysvětlování trpělivostí, časem jejich nápady skousnou i zatvrzelí šoféři.

X FENOMÉN



ANETA PRÁGLOVÁ,
30 LET, PRODUKČNÍ
VE FILMOVÉ POSTPRODUKCI
Jednou si půjčila elektrokolo
a předjížděla namakaný chlápky
do kopce. Líbilo se jí to, a tak si
pořídila elektrochopper.
SKLÁDAČKA I S BATERKOU,
CENA 35 000 Kč

MARTIN KADNÁR,
47 LET, CELOŽIVOTNĚ
NA VOLNÉ NOZE
Hnán odporem k námaze
byl jeden z prvních v Praze
s elektrokolem.
SKLÁDAČKA I S BATERKOU,
CENA 35 000 Kč



ONDŘEJ KUTYCH,
28 LET, PŘÍLEŽITOSTNĚ
ZAMĚSTNANÝ
Pivo je jeho motorem.
15 LET STARÉ KOLO
ZE SUPERMARKETU,
CENA 8000 Kč

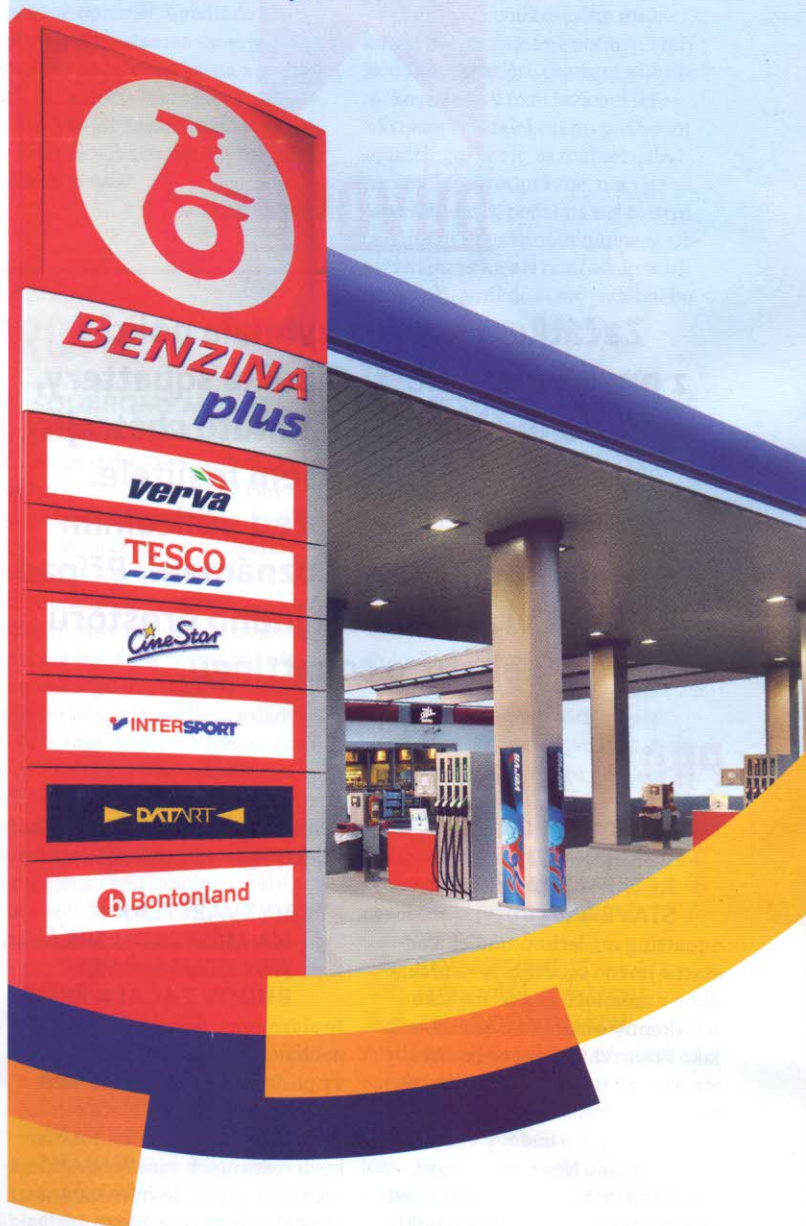


HONZA PLOCAR,
40 LET, POHYBOVÝ
VYCHOVATEL
Kolo jako umění a životní
styl. „Už jsem nevěděl,
za co utrácet.“
NA ZAKÁZKU SESTAVENÁ
FIXKA RUČNĚ MALOVANÁ
MICHALEM ŠKAPOU TRONEM,
CENA ASI 160 000 Kč

JIŘÍ ŠTRUPL,
37 LET, SERVISNÍ TECHNIK
Volí nákladní kolo, protože to, co
potřebuje, má vždy při sobě. A náklad
do 50 kilogramů je mu příjemný.
ZAKÁZKOVĚ VYROBENÉ NÁKLADNÍ
KOLO, MODEL CYKLOTRUCK SE
SERVISNÍ NADSTAVBOU A MONTÁŽNÍ
BRAŠNOU V CENĚ 35 000 Kč
S NÁKLADEM SKLÁDAČKY ESKA
V ÚPRAVĚ ZA 3000 Kč

INZERCE

Zajedte si s Visa pro super výhody a slevy k Benzině



Platěte na čerpacích stanicích Benzina kartou Visa
a získáte slevu na palivo nebo si vyberte z celé
řady skvělých výhod od dalších partnerů.

Akce platí od 18. 5. do 30. 6. 2015.
Podrobnosti najdete na www.visa.cz/benzina

VISA vždy s vámi