

Kruháče

Kruhový pohyb je velmi přirozený a leckdy i užitečný. Krásným příkladem jsou kruhové objezdy, které mohou být vynikající alternativou ke složité křižovatce, ale diletantsky navržený kruháč může způsobit také dopravní kolaps. Naši zemi potkala módní vlna výstavby kruhových objездů v 80. a 90. letech 20. století. Vesnice, která si tehdy nepostavila svůj kruháč, jako by neexistovala. Jsou města, v nichž vlna kruhových objездů zcela znemožnila jejich průjezd. Typickým příkladem je Valašské Meziříčí, kde je průjezd z Olomouce na Vsetín zablokovan dvanácti kruhovými objezdy. Projet městem se dá volně jen v noci. Ve dne to chce pevné nervy, nebo tank. Obdobná je situace v Jaroměři, tam mají ale ještě skryté rezervy a několik kruháčů by se do města určitě vešlo.

Některé kruhové objezdy se mně nesmazatelně vryly do paměti. Prvním z nich je obří kruháč před kongresovým centrem ve španělské Granadě. Jízda ve Španělsku je sama o sobě nezapomenutelným zážitkem, význam světelných křižovatek je pomíjivý a role policistů u silnic ryze dekorační. V hustém provozu jel na granadském kruháči motocyklista, jednou rukou držel říditka, v druhé měl mobil a telefonoval. Jeho pád na vozovku byl už jen vyvrcholením situace a pro nás skvělým divadlem. Pokud čekáte, že sebral motorku, nasedl a odjel, tak se mýlíte. Nejprve totiž dokončil velmi dlouhý a zjevně důležitý hovor. Auta ho objížděla a chaos na kruháči gradoval. Dvacet metrů od nehody stál dopravní policista, který vývoj situace sledoval s okázalým nezájmem. Závěr už byl nudný. Motocyklista dotelefonoval, zdvihl opodál se válející stroj a odjel. Trochu jiné kafe jsou kruhové objezdy v Turecku. Kdo netroubí, není král. Teprve v Turecku jsem zjistil, k čemu je v autě klakson. My jsme do Turecka jeli v roce 2006 za zatměním Slunce. Kruháče jsme využívali nejen jako křižovatky, ale také jako místa srazu. První auto zkrátka za halasného troubení kroužilo tak dlouho, až dojelo poslední, sešikovali jsme řady a vyrazili na další pouť. Nejdokonalejší kruhové objezdy jsem poznal v Anglii. Už před kruháčem je provoz rozřazen do pruhů podle toho, kde budete z objezdu vyjíždět. Pokud se zařadíte do správného pruhu, provede vás celým kruháčem a vyplivne ven přesně tam, kde jste chtěli vyjet. Jednoduché, účinné a bez kolon.

Zcela na závěr jsem s i v tomto úvodním rozjímání o kruháčích ponechal jeden skvost, skutečnou perlu mezi kruhovými objezdy. Je to tzv. „Kulaťák“ v Dejvicích na Praze 6. Kdo neviděl, neuvěří. Jde o popření veškerých fyzikálních zákonitostí. Na kulaťák se vjíždí z širokých tříd, které jsou před vjezdem vozovky na kruháč zúženy do dvou či pouze do jediného pruhu. Tento husarský kousek zajistí na příjezdových silnicích kolony, leckdy i na půl hodiny. Pokud na Kulaťák vjíždíte a chcete vyjet hned na nejbližším výjezdu, logicky byste chtěli použít vnější pruh, abyste se nepletli do cesty autům jedoucím na vzdálenější výjezdy. To by si ale řidič vůbec neužil. Proto jsou u vjezdu na vnější pruh zátarasy! Musíte se tedy proplést do vnitřních pruhů, abyste v zápětí zase museli kličkovat ven. Nevěřím, že jde o náhodu. Dopravní řešení pražského Kulaťáku je skutečně mistrovským dílem a myslím si, že se jeho tvůrce doteď směje, až se za břicho popadá.