

Dobrý úmysl při předjíždění cyklisty nestačí

Miluji jízdu na silničním kole pro lehkost pohybu, s jakou vyrazí každým šlápnutím kupředu. Krásný povrch silnice a dobré nohy (*jak říkají cyklisté, když se cítí ve výborné kondici*) dotvářejí pocit nesmrtelnosti, když se po rovině s větrem v zádech řítíte padesáti kilometrovou rychlostí a předjíždíte autoškolu. Možnost se přesunout z Plzně do Prahy za tři hodiny bez kapky benzínu či wattu elektřiny (*banán stačí*). Pro tento stav euforie a volnosti jezdím na silničním kole.

V poslední době (*po druhé vlně covidu*) však pociťuji před každou vyjížděnkou dilema, zdali se mi chce opět absolvovat ten stres spojený s auty. Bydlím naštěstí na okraji města (*Plzeň*), a tak ihned první kilometry absolvuji po vedlejších silnicích mimo hlavní tahy a městský provoz. Za posledních deset let pozoruji na těchto vedlejších „výpadovkách“ x set násobné zvýšení provozu díky obrovské expanzi „satelitního“ bydlení.

Trvá mi zhruba deset kilometrů, než se dostanu z jednolitého štrůdlu aut, které mě jedno za druhým předjíždí. Přemýšlím o tom, jak se těmto situacím vyhnout, a tak plánuji dopředu, v kolik hodin vyjedu. Pokud však chci vyjet v pracovním týdnu po druhé hodině, musím to absolvovat pokaždé bez ohledu v kolikátou odpolední či podvečerní hodinu vyrazím.

K sepsání tohoto zamyšlení mě donutila neúprosná amatérská statistika (*na třech vyjížděnkách jsem poctivě počítal celkový počet aut a kolik z nich mě reálně ohrozilo= kolikrát jsem se vytočil*) zhruba dvaceti procent řidičů, kteří mě během těchto prvních deseti kilometrů bezprostředně (*vysvětlení mého chápání bezprostředně bude patrné dále v textu*) ohrožují stylem předjíždění i přes jejich mnohdy dobrý prvotní úmysl.

Poslední kapkou a impulsem psaní se stal postarší pán s koly auta jedoucími přesně dle předpisů na milimetr u pravé postranní čáry. Bohužel si neuvědomil, že pro mě - cyklistu, platí stejné pravidlo, což v jeho pojetí vylučuje předjížděcí manévr. Po dlouhé době zažívám pocit profesionálního cyklisty snažícího se nalepit během závodu na své doprovodné vozidlo, abych na chvíli využil jeho pohon a odpočinul si. Jen s tím rozdílem, že jsem to nečekal a pán to neměl v úmyslu. Šlapat a kolenem se přitom otírat o kolem jedoucí auto, není nic, o co bych stál.

Při jízdě na kole se snažím přemýšlet, jak se chovat, abych co nejméně omezoval ostatní účastníky silničního provozu. Moje základní pravidlo zní, že před jakýmkoliv vybočením (*vyhnutí se dříve, kličkování*) se nejprve ohlédnou za sebe, zdali tam nejede auto. Toto považuji za základní bezpečnostní prvek v mém zájmu.

Pokud jako řidič před sebou vidím cyklistu a před ním rozbitý pravý kraj vozovky, počítám s tím, že může náhle vybočit do strany. Pokud mám dost prostoru, předjedu ho o to větším obloukem. Pokud ne, tak zpomalím a počkám, až tento rozbitý úsek přejede a vrátí se zpět více doprava. Pokud šlapu na pro auta nepřehledném úseku, snažím se uhnout, jak nejvíce to jde a ukázat rukou, že o něm vím a může jet. Ve městě, kde nejde předjíždět, se snažím zrychlit (*pokud nejsem úplně „mrtvý“*), abych zdržoval co nejméně. Existují řidiči, kteří vděčně poděkují a je jich dost. Tento vzájemný respekt ve mně vzbuzuje naději.

Dobry úmysl při předjíždění cyklisty nestačí

Spousta řidičů má dobrý úmysl při objíždění cyklistů velkým obloukem. Avšak samotné provedení v praxi mnohdy neodpovídá záměru, a způsobují tím více krizových situací, než si možná sami uvědomují. Prosím moc všechny řidiče, aby se zamysleli, jak níže popsany úkon v reálu sami provádějí.

Dva nejčastěji chybně provedené manévry s původně dobrým úmyslem:

Řidič cyklistu míjí dvacet centimetrů od nohy a následně, když už se nachází zcela před ním, vybočí dva metry doleva. Někdy až k levému kraji vozovky. Často v těchto situacích vídám, jak má takovýto šofér problém, vrátit se včas na svoji stranu vozovky před protijedoucím autem, kde má jeho řidič oči navrch hlavy při prudkém brzdění a mačkání klaksonu. **Prosím vás, vybočte dostatečně doleva před tím, než začnete cyklistu míjet.**

Druhá situace nastává, kdy cyklistu objíždí auto v dostatečné vzdálenosti a řidič sledující předek svého vozu vás již neregistruje, neboť vás už minul, a tak provede ostré zatočení k pravé krajní čáře. Zapomíná však, že auto má určitou délku, takže zadek vozu vás ještě nepředjel, čímž vám dá takový hokejový bodyček. Jen ne ramenem, ale nárazníkem auta, který bývá o dost tvrdší. **Prosím vás, otáčejte volantem zpět doprava až po předjetí cyklisty celou délkou vašeho vozu.** Často se tak děje v kombinaci při objetí těsně před pravotočivou zatáčkou, kdy řidič utáhne auto po směru zákruty a přibrzdí, čímž cyklistovi přehradí cestu. **I v zatáčke je nutné nechat cyklistovi místo a držet odstup stranou alespoň jeden metr.**

Pokud bychom eliminovali tyto dvě situace, tak nám zbude nepatrné množství bezohledných řidičů, s kterými je potřeba statisticky počítat.

Bezpečné předjetí podle mě

Za sebe považuji bezpečnou vzdálenost na předjetí cyklisty někde okolo jednoho metru (*dostatek místa pro případné vybočení cyklisty do strany, pokud se vyhýbá nějaké nerovnosti či kličkuje*), ale po celou dobu předjížděcího manévru celou délkou vozu, což řidiče automaticky donutí se zařadit před cyklistu v dostatečné vzdálenosti od něj.

Šlapání ve dvojici vedle sebe je dle platných předpisů zakázáno, přesto to dnes považuji za jedno z nejbezpečnějších řešení jízdy na kole na silnici. Na úzké vozovce nemůže řidič dvojici předjet, pokud v protisměru jede jiné auto (*stejně jako jednoho cyklistu, což si spousta troubících šoférů neuvědomuje*), protože tam jednoduše nemá dost prostoru, čímž mozek disponuje jasnou informací – tady nepředjedu. Pokud šlape člověk sám, u mnoha řidičů to způsobuje nejistotu v rozhodování, zdali se tam vejdou i s protijedoucím autem, a potom předjíždějí tak natěsno, že vám vítr z auta „pěkně vyfouká trvalou i pod helmou.“ **V případě úzké silnice s hustým provozem větších aut je jízda na kole vedle sebe znemožňující bezpečné předjetí autem neakceptovatelná.**

Řidiči nadlidi

Určitá skupina řidičů má pocit, že silnice patří pouze jim, a tak mají nárok, aby se ostatní účastníci silničního provozu, kteří je brzdí, klidili z cesty. Pokud se tak nestane, přichází logická odplata těchto mocipánů v podobě najíždění do cyklisty, následného předjetí a prudkého zabrzdění. Už jsem takto pár krát přistál ve škarpě a jednou skončil na kapotě auta. Zážitky, které si rád odpustím.

Můj nejoblíbenější pozdrav od těchto nadlidí představuje zapnutí ostřikovačů po předjetí, kdy si jako správný fajnšmekr libuji v různých příchutích čistícího prostředku. Povzbuzující troubení na prvních kilometrech dodává vyjížděci punc světového závodu s neuvěřitelnou diváckou kulisou. Tyto projevy vděku se snažím kvitovat zvednutým palcem nahoru, neboť již vím, že prostředníček situaci nevyřeší. Ne vždy se mi však daří stoprocentně držet emoce na uzdě.

Auto sám také řídím a jezdím poměrně svižně, přesto mi vždy stojí za to (*někdy si popravdě i zanádvám*) zpomalit za cyklistou či úplně zastavit před chodcem jdoucím v protisměru, pokud ho nemohu bezpečně předjet či objet.

Zkuste se prosím zamyslet, jak cyklisty předjíždíte. A i když vás mnohdy objektivně zdržují a zvednou hladinu vaší „nasranosti“ uprostřed denního spěchu, zkuste se prosím kousnout a předjet je bezpečně.

Cyklisté to mnohdy stylem své jízdy autům příliš neulehčují, a proto je respekt nutný i z druhé strany. Hlavní rozdíl tkví ve zranitelnosti cyklisty.