

Michal Furík

BEZ

PEEC

NE



ŽIADNA ČASŤ NESMIE BYŤ BEZ PREDCHÁDZAJÚCEHO PÍSOMNÉHO SÚHLASU AUTORA REPRODUKOVANÁ A ŠÍRENÁ V PAPIEROVEJ, ELEKTRONICKEJ, ČI INEJ PODOBE. NEOPRÁVNENÉ POUŽITIE TOHTO TEXTU, RESP. AKEJKOĽVEK JEHO ČASŤI, MÔŽE BYŤ PREDMETOM PRÁVNEHO POSTIHU.

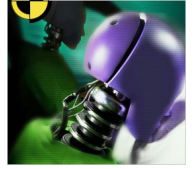
Upozornenie:

Táto elektronická kniha je dielom, chráneným podľa autorského zákona.

Žiadna jeho časť nesmie byť bez predchádzajúceho písomného súhlasu autora reprodukovaná a šírená v papierovej, elektronickej, či inej podobe. Neoprávnené použitie tohto textu, resp. akejkolvek jeho časti, môže byť predmetom právneho postihu.

Copyright © Ing. Michal Furík, 2020

ISBN 978-80-7623-029-3



... údajne až 80 % vodičov:

Hodnotí svoje vodičské kvality nadpriemerne.

Problém tohto sveta je však vraj tiež ten, že inteligentní ľudia sú plní pochybností.

... zatiaľ čo blbci vraj plní sebavedomia (B. Russell).

Čo sa teda musí STAŤ ?



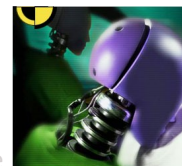
... aby sa niektoré veci

NESTÁVALI ?



Jeden vodič sa raz pred súdom obhajoval tým, že on predsa danú nehodu spôsobiť nemohol, pretože má 62 rokov a vodičský preukaz už asi štyri desaťročia.

Čo k tomu ? Nuž, ... snáď iba dostatok šťastia !



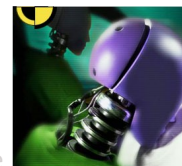
OBSAH



... alebo čo tu nájdete.

ÚVOD	5
I. PRIAMA JAZDA	7
1.1 Čo je rýchlosť primeraná ?	7
1.2 Príklad nehody v daždi na diaľnici	13
1.3 Aké riziká ešte skrýva dážď ?	18
1.4 Príklad hromadnej nehody na diaľnici	21
1.5 Jazda v noci	26
1.6 Nástrahy tmy a noci	31
1.7 Nástrahy tmy a noci ešte inak	40
1.8 Pozdĺžny odstup medzi vozidlami a bezpečná vzdialenosť	46
1.9 Príklad nehody s nedodržaním pozdĺžnej vzdialenosti	50
1.10 Predbiehanie	56
1.11 Keď sa rozhodnete predbehnúť viac vozidiel naraz	65
1.12 Príklad nehody s predbiehaním	72
1.13 Čo pri predbiehaní nikdy nepodceňujte	78
1.14 Ešte jedna nehoda s predbiehaním	90
II. ODBOČOVANIE A KRIŽOVATKY	100
2.1 Keď dávate prednosť	100
2.2 Príklad nehody s tragickým prehliadnutím	108
2.3 Sprava môžeš !	114
2.4 To ešte stihnem	117
2.5 Keď dávate prednosť I.	118
2.6 Keď dávate prednosť II.	126
2.7 Križovatky v pohybe	128
2.8 Choďte rovno, odbočte vľavo	129
2.9 Keď máte prednosť	133
2.10 Svetelne riadené križovatky	138
2.11 Niekoľko príkladov zo svetelne riadených križovatiek	150
2.12 Ešte niečo zo svetelne riadených križovatiek	166
2.13 Nakoniec jeden príklad zo zimy	169
2.14 V „slepých“ uličkách	173

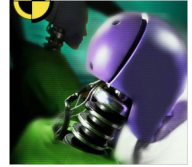




#skusmejazditbezpecne

III. CÚVANIE	186
3.1 Akým spôsobom cúvate ?	188
3.2 Iný príklad z parkoviska	196
3.3 Ešte jedna o cigaretách a cúvaní	199
IV. CHODCI	201
4.1 Smrť na priechode pre chodcov	225
4.2 Akou rýchlosťou jazdíte v obci ? Vždy do 50 km/h ?	239
4.3 Deti, ako chodci	245
V. CYKLISTI	256
5.1 Cyklisti sú prehliadaní a nerešpektovaní	258
5.2 Kde cyklistov zásadne neobchádzajte	267
5.3 Keď sa cesty križujú s chodníkmi pre cyklistov	275
5.4 Keď sa povie „A“, treba povedať i „B“	282
5.5 Cyklista v obývačke	285
VI. SEX, DROGY A REKONROL	286
6.1 Účinky a vnímanie alkoholu	287
VII. TELEFÓNY A INÉ ZLOZVYKY	289
7.1 Máte chuť na zmrzlinu či hotdog ?	294
7.2 Keď vodiči podľahnú pocitu mrhania časom	296
VIII. KEĎ NAKONIEC PRÍDE ZIMA	298
ZÁVER	301





PÁR SLOV na úvod

... ako vznikajú nehody a o čo vlastne na ceste ide ?

Určíte ste už v dopravnom servise niektorého z rádii počuli takúto vetu: „Dávajte si pozor, vznikajú tam kolízne situácie.“ Nik však súčasne nepovedal, že sa tam zrážajú autá rad, radom.

Po športových zápasoch neraz počujeme, ako hráči dobre hrali, koľko mali šancí a pod.; ... len góly akosi chýbali. A to rozhodlo ! Vo futbale či v hokeji, je určite na škodu, že nie každá nádejná situácia skončí gólom (dokonca často iba veľmi málo z nich). No na ceste by som povedal, že našťastie, nie každá kolízna situácia skončí dopravnou nehodou. **Aká je preto vlastne genéza vzniku, či „nevzniku“ nehody ?**



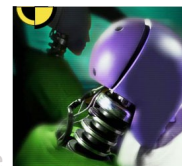
Ako možno vidieť z obrázku, **medzi kolíznou situáciou a samotným vznikom dopravnej nehody, existuje objektívny vývojový prvok, ktorý oba stavy** buď priamo a bezprostredne za určitých okolností prepojí, alebo vytvorí účinný priestor na zamedzenie vývoja smerom k nehode.

Mojím cieľom v tejto publikácii, bude aj na príkladoch niekoľkých skutočných dopravných nehôd a na podklade skutočných výpovedí ich účastníkov naznačiť, čo sa za tým tajomným otáznikom (pozri obrázok) skrývalo (či skrývať mohlo) a kde boli možnosti na to, aby sa konkrétni vodiči dopravnej nehode prípadne vyhli.

Odláhčene by som vznik kolíznej situácie a vznik nehody prirovnal k rozdielu medzi nedostatkom peňazí a bankrotom. Ak by som sa vás opýtal, koľko krát ste mali nedostatok peňazí, tak možno viacerí by odpovedali: „Pred výplatou často ...“.

Koľko krát však ste práve v tom čase už mali „úzko“ ? A ste tu !

Ale pozor ! Podobne ako v medicíne aj na ceste platí, že niekedy už pomôcť nemožno. I takéto prípady vám ukážem. Pre výstrahu, pre poučenie ? To nech si už každý vyberie sám.



#skusmejazditbezpecne

A o čo vlastne na ceste ide ?

Pozrime sa na rozdiel medzi motoristickými pretekmi a bežnou premávkou. Pri pretekoch ide o umiestnenie, najlepšie na bodovaných pozíciách (ideálne na stupňoch víťazov), o slávu, obdiv, či prestíž. A keď už nemožno dosiahnuť umiestnenie na bodovaných pozíciách (pretože všetci tam byť nemôžu), tak je potrebné ukázať sa aspoň sponzorom. Ukázať snahu, šance ako napr. v tom futbale či hokeji, hoci i bez tak potrebných „gólov“.



O čo ale ide v bežnej premávke ?

Keď sa to tak vezme, TAK O NIČ !



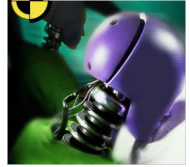
Dostať sa z miesta A do miesta B, a to pokiaľ možno najmä bezpečne. Inak naozaj o nič !

Poradie sa tu nestanovuje a ani neodmeňuje (iba ak postihuje pokutou), pri ceste vás nik so žiadnym transparentom nepovzbudzuje.

A v cieľi vás tiež nik nevíta s vavrínovým vencom.

Iba ak blízki a s úprimnou radosťou, že ste v poriadku ! ... zamyslite sa preto nad tým.





I. PRIAMA JAZDA

... alebo je to až také jednoduché ?

Mnohým, najmä začínajúcim vodičom sa priama jazda javí ako to najjednoduchšie, čo asi môže byť. **Veď stačí držať volant a rýchlo môžem ísť ako chcem.**

Možno ! Pokým nie je potrebné brzdiť; ... resp. tento stav akýmkoľvek iným spôsobom meniť.

Neviem, ako si ktorí spomínate na svoje vodičské začiatky. Ja som mal pri svojej prvej skutočnej jazde v autoškole pocit, že sa na cestu snád' ani „nezmesím“. Možno preto, že bola tma a pršalo.

Zákon o cestnej premávke k rýchlosti jazdy vo všeobecnosti ustanovuje, že vodič je povinný prispôsobiť rýchlosť jazdy svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky atď.



Vodič smie pritom jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad.

1.1 Čo je rýchlosť primeraná ? ... alebo, keď menej býva viac.

Predpokladám, že väčšina z vás ste niekedy boli v nejakom „strašidelnom zámku“ na kolotoči, kde na vás z tmy „útočili“ rôzne príšery a kde je vlastne celý efekt zážitku založený najmä na nedostatku svetla.



Nakoniec ale nemusíte chodiť do žiadneho strašidelného zámku. Stačí, ak večer či v noci vypadne elektrický prúd a vy sa zrazu ocitnete vo vlastnom byte, na prvý dojem v dokonalej tme. Rozbehnete sa ihneď a naozaj behom niekam v tom byte, napr. pre niečo, čím si núdzovo posvietite ?

Zrejme každý sa pustí do hľadania toho, čím by si posvietil. **Ale váš pohyb bude v hoci inak známom prostredí značne spomalený a neistý. Teda žiaden smelý beh !**

Rovnako tak je potrebné prispôsobiť svoju rýchlosť na ceste. Nielen však za tmy, ale napríklad aj za dažďa, v zime na snehu a pod.

Jeden z mojich učiteľov, prof. Ing. Albert Bradáč, DrSc. z VUT v Brne, používa jednu krátku, ale veľmi múdru vetu: „Když nevidím, tak nejedu !“.

Začnime preto túto tému za dňa, akoby podľa hesla: „Ráno múdrejšie večera.“



Za denného svetla by sa dalo povedať, že vidíme až tam, kam dovidí naše oko.

Na suchej vozovke teda spravidla nič nebráni v tom, aby sme mohli využívať jazdu až do úrovne limitu povolenej rýchlosti (ak teraz pominieme limitujúci charakter vozovky, prípadne skúšanie toho, koľko naše auto „dá“).

Platí to však i prípade, ak začne napr. len pršať ?

Nehovoriac o zime, kedy môže byť vozovka pokrytá snehom, alebo jej stav môže byť ešte horší.

Na to existuje pomerne jednoduchá úvaha:

Predstavte si, že suchá vozovka je to najideálnejšie, čo môže byť a predstavuje tak akýsi etalón.

Ak teda na zastavenie z nejakej (napr. z povolenej rýchlosti) potrebujeme určitý úsek, potom rýchlosť primeranú pri zhoršených adhézných podmienkach (napr. za dažďa), dokážeme výpočtovo odvodiť tak, že vypočítame, pri akej ekvivalentne (logicky) nižšej rýchlosti jazdy, by sme na zastavenie vozidla potrebovali úsek nanajvýš taký, aký potrebujeme na zastavenie na suchej vozovke, napr. z už spomenutej povolenej rýchlosti.

Nevyhnutosť zmeny rýchlosti jazdy so zmenou podmienok na ceste, možno vysvetliť i inak:

Predstavte si, že máte nejaký príjem, jemu zodpovedajúcu nejakú životnú úroveň a vždy musíte vystačiť iba s tým, čo momentálne máte. Nemôžte si nič požičať.

Ak váš príjem poklesne, je nanajvýš logické, že úmerne tomu budete musieť obmedziť aj výdavky. Inak vám na niečo nezvýši nič ! Skôr bude chýbať a vy sa dostanete do problémov.

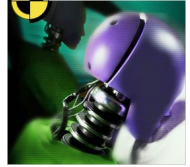
V súvislosti s dráhou vozidla na zastavenie, prostredníctvom ktorej môžeme odvodiť rýchlosť technicky primeranú, je potrebné si ešte uvedomiť jednu veľmi dôležitú skutočnosť a to, že:

DRÁHA NA ZASTAVENIE nie je len dráhou brzdenia !

... ako sa mnohí vodiči mylne domnievajú.



Teda nie je ňou iba to, čo po vozidle na vozovke niekedy ostane tak, ako na obrázku.



Brzdenie vozidla, je totiž akciou.

A tak, ako vo fyzike platí zákon akcie a reakcie, i tu platí, že: **Niet akcie bez reakcie !**



REAKCIU vodiča sa rozumie proces, v ktorom si vodič uvedomí potrebu zmeny spôsobu svojej doterajšej jazdy. Tento proces vždy trvá určitú dobu, pričom napr. z hľadiska dráhy na zastavenie vozidla predstavuje vlastne akýsi „prázdny úsek“. Priemerný a riadne spôsobilý vodič by nemal reagovať obvykle viac, ako po dobu 0,8 – 1,0 s.

Majte však na mysli, že:

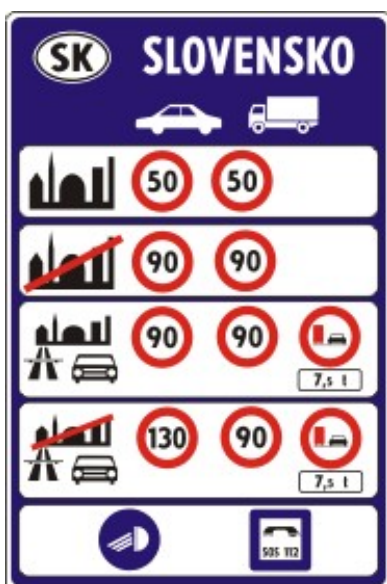
- ↳ pri rýchlosti napr. 50 km/h, prejde vozidlo počas takejto reakcie dráhu až takmer 14 m,
- ↳ pri rýchlosti 70 km/h až viac ako 19 m; pri rýchlosti 90 km/h až 25 m,
- ↳ a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h až 36 m (zaokrúhlene).

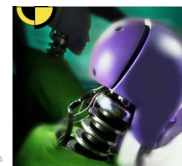
Za ten čas vozidlo ide neustále vpred a stále ešte nebrzdí. Ale prekážka sa „blíži“ !

Zdá sa vám to málo, či veľa ? Je to relatívne ! Koľkí vodiči by však dali čokoľvek čo i len za 1 m, ktorý by ich oddelil od nehody. Pri rozbitom vozidle to ešte ide. Ale čo ak je tam chodec ? Práve ten meter môže totiž niekedy rozhodnúť až o radikálnej zmene vášho života !

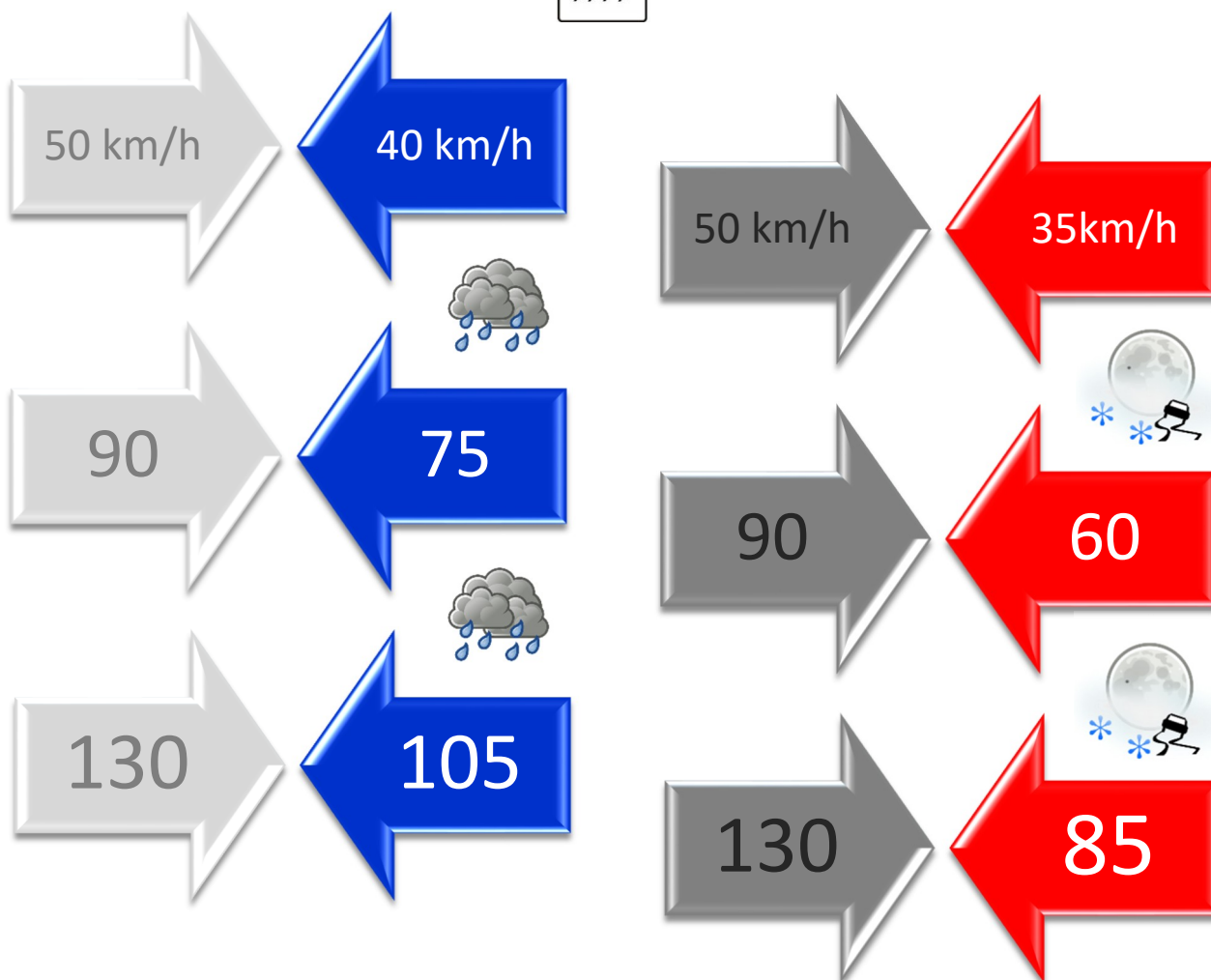
NEPODCEŇUJTE RÝCHLOSŤ VOZIDLA !

... a aká je RÝCHLOSŤ PRIMERANÁ ?



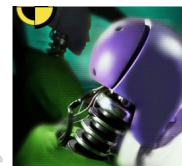


#skusmejazditbezpecne



Uvedené hodnoty technicky primeraných rýchlostí za dažďa resp. sneženia, boli vypočítané pri reakčnej dobe vodiča v rozsahu 0,8 – 1,0 s, a pri dobe nábehu brzdného účinku 0,2 – 0,3 s, obvyklej pre osobné motorové vozidlá.

Medze adhézie vozovky boli zvolené tak, aby predstavovali vždy to „horšie“, čo pri daždi a snežení môže nastať, v dôsledku čoho sú odporúčané rýchlostné medze vždy tými bezpečnejšími. Uvedené rýchlostné medze boli pritom zaokrúhlené vždy v kroku po 5 km/h.



Určite by niekto mohol namietat', že práve jeho vozidlo má lepší podvozok, lepšie pneumatiky a on je z hľadiska rýchlosti reakcie lepším vodičom. Ja nie som proti. Koľko to však v ktorej chvíli presne je (?) neviem ani ja, keď sedím za volantom svojho auta (!).

Hodnoty technicky primeraných rýchlostí, uvedených na predchádzajúcej strane však predstavujú také medze, ktoré možno považovať za bezpečné podľa môjho názoru približne až v 95 % možných kombinácií okolností a dovoľm si ich preto prezentovať ako odporúčané.

Ak si tie hodnoty dobre všimnete, možno k nim priradiť takéto pravidlo postupnosti:



STAČÍ SI TEDA ZAPAMÄTAŤ, ŽE:

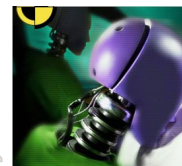
- ↪ za dennej viditeľnosti, je z hľadiska bezpečnosti primerane postačujúce znížiť v DAŽDI svoju rýchlosť jazdy o NÁSOBOK 10 - tky (v km/h), t. j. v obci na 40, mimo obce na 70 a na diaľnici na 100 km/h,
- ↪ a pri SNEŽENÍ je potom potrebné znížiť rýchlosť jazdy až o NÁSOBOK 15 - tky (takisto v km/h), t. j. v obci až na 35, mimo obce na 60 a na diaľnici na 85 km/h.

A V NOCI ?

Ak sa musíme spoľahnúť iba na svetlá svojho vozidla, je potrebné si uvedomiť, že pri jazde s tzv. tlmenými svetlami, je jazda na hranici denných limitov 50, 90 resp. 130 km/h technicky nie bezpečná !

Podľa jedného britského výskumu, je napr. mimo uzavretej obce technicky primerane bezpečné jazdiť rýchlosťou okolo 70 – 75 km/h (v ideálnom prípade do 80 km/h; platí pre použitie bežných stretávacích svetiel).

NIČ TEDA NESKAŽÍME, ak sa v noci budeme riadiť obvykle pravidlom 10 – 20 – 30 (pozri hore); a ak do tej tmy ešte aj prší, tak pravidlom 15 – 30 – 45.



II. ODBOČOVANIE A KRIŽOVATKY

... alebo aj nočná mora niektorých vodičov !

Zo svojho detstva si spomínam na jedného kolegu môjho otca, ktorý pracovne jazdil do určitého cieľa. Cesta pritom bola možná cez jedno z dvoch veľkých miest (na pomery Slovenska), kde v každom z nich bolo potrebné prejsť cez jednu, inak aj dosť veľkú križovatku. Na rozdiel od môjho otca však ten kolega jazdil zásadne vždy iba cez jediné z tých dvoch miest. To preto, že trasa cez toto mesto viedla križovatkou tým najjednoduchším smerom. Po hlavnej priamo !

2.1 Keď dávate prednosť

Základným princípom dania prednosti je vysporiadať sa s existenciou a pohybom iných účastníkov premávky v priestore, ktorý organicky „patrí im“. To znamená v takom, v ktorom majú oni prednosť pred vami, a do ktorého vy máte v úmysle vôjsť, resp. ním prejsť.

Preto podobne tak, ako som uviedol v kapitole 1.10, že na predbiehanie potrebujete priestor, ktorý je potrebné predtým skontrolovať a bezpečne odhadnúť, tak i pri dávaní prednosti platí, že **existuje určitý priestor, ktorý je potrebné mať pod kontrolou, t. j. taký, ktorý** treba predtým pohľadom skontrolovať a spolu s tým i bezpečne odhadnúť pozíciu prípadných, v ňom sa nachádzajúcich iných účastníkov premávky.

Na akékoľvek pozorovanie, nevyhnutné na to, aby ste mohli mať určitý priestor „pod kontrolou“, však **potrebujete čas**. A logicky preto nemôže byť jedno, či toto pozorovanie vykonávate v pokoji, alebo v pohybe.

Existujú **dve základné dopravné značky, upravujúce povinnosť dať prednosť v jazde**.



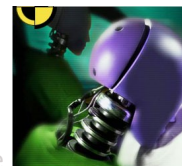
Pritom platí, že:
Jedna z týchto značiek zastavenie prikazuje,
 ... druhá ho však nezakazuje !

ZASTAVIŤ preto môžete vždy.

A to nie iba preto, že tak „káže zákon“ (prostredníctvom dopravnej značky), ale napr. iba preto, že je to jednoducho bezpečnejšie. Už v kapitole 1.12 som predsa zdôraznil, že je potrebné mať prehľad, nie iba pozrieť sa.

Prečo ? Vy ste zodpovední a vždy na to aj myslite !





III. CÚVANIE

... niekedy je potrebné ísť aj inak, ako len dopredu.

Vraví sa: „Povedz mi čo čítaš a ja Ti poviem kto si“.

V tomto duchu som ja formuloval toto: „Ukáž mi ako cúvaš, a ja Ti poviem aký si vodič“.

Ak totiž cúvanie dobre nezvládáte,

... parkujte radšej vždy tak, aby ste odchádzali iba smerom dopredu.



Nerobím si žarty, myslím to naozaj vážne !

Takto som to robil ja, keď som mal po úraze ešte nejaký čas problém s krčnou chrbticou (neskôr zistíte prečo). Nakoniec niektoré pretekárske špeciály spiatočku ani nemajú.

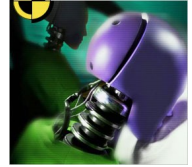
Možno väčšina vodičov, ktorých vozidlá sú vybavené parkovacími senzormi sú presvedčení, že pri cúvaní nemôžu do ničoho naraziť.



Niektorí už zistili, že to tak nie je (teda ak si to aj všetci všimli).

Nedávno som sa stretol s podobným poškodením u vozidla, ktoré malo aj parkovaciu kameru.

... a vodiča, ktorý sa bezvýhradne spoliehal iba na kameru a senzory, ktorý mi k tomu povedal: „Na kamere to vidieť nebolo a senzory nesignalizovali“.



IV. CHODCI

... bezbranní, alebo bezprávni ?

Taká klasická ľudová, možno múdrosť o WC vraví, že je to miesto, kam aj králi chodia pešo. Tak nejak je to aj na cestách a uliciach. **Každý je niekedy chodcom** a je jedno, či iba kým nedôjde k svojmu autu, alebo trvale (pokým nie je napr. v autobuse) preto, že auto nemá. Absenciu auta teraz prosím neberme ako prejav nejakej chudoby; vôbec to tak nie je.

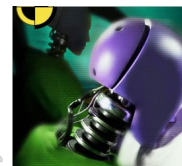
Táto kapitola bude o chodcoch, ktorých potreby pohybu sa dostávajú do prienikov s ostatnou premávkou. Teda o takých, ktorí nejakým spôsobom potrebujú prejsť cez komunikáciu, po ktorej jazdia motorové vozidlá (cyklistov teraz vynechám).



Je pravda, že:

niektorí chodci chodia kadekoľvek, akýmkoľvek smermi a trajektóriami, pokým im v ceste nestojí múr, či plot:

- ↳ Všimnite si napr. tri dámy na nasledujúcej strane (išiel som za nimi ako v sprievode, takmer trištvrte minúty, pretože som bol zvedavý, či si vôbec všimnú, že sú na ceste a auto za nimi; ale keďže po celý čas nešlo nič oproti, možno si nič z toho ani nevšimli).
- ↳ Podobným príkladom je mladý muž na rovnakom mieste, iba v inom čase (pozri na str. 203); ... žeby akýsi genius loci ?



#skusmejazditbezpecne

No a čo chodci na priechodoch, ako sú na tom ?

Veľmi nerád citujem zákon, pretože ako znalcovi mi to neprináleží; na tomto mieste snáď trochu zhrásiť môžem.

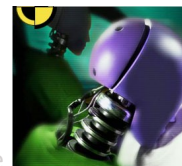
Zákon o cestnej premávke v povinnostiach vodiča uvádza, citujem:
„Vodič je povinný dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť“.



Niečo tu však neseďí !

... alebo tiež ste už niekedy vstúpili na priechod a nič ?





#skusmejazditbezpecne

Na ceste **musí** platiť:

Nech vstup chodca na priechod, či jeho prítomnosť na ňom je rovnakým stavom,
... ako keď padajú závary.



A to i vtedy, keď ten chodec pred priechodom ešte iba čaká.
Nevšimli ste si ešte azda nikdy, že chodci sa často boja vstúpiť na priechod, kým všetko nestojí ?
A keď sme už pri tých závorách, tie sú tiež dole skôr, než sa na priecestí objaví vlak.

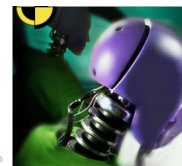
A preto ak tam ešte chodec nie je, zastavte a dajte mu prednosť:



Niektorí vám z vďaky dokonca i zamávajú !

Jeden vodič raz na mňa pred priechodom po mojom zastavení trúbil:
Keď som sa ho opýtal, či s tým má nejaký problém, povedal: „Veď tam bol iba jeden chodec !“.

... keď je iba jedno auto na hlavnej, nedáte mu preto prednosť ?



#skusmejazditbezpecne

V. CYKLISTI

... patria na cesty, na chodníky, alebo kam vlastne ?

Cyklisti sú v mnohom podobní chodcom. Sú podobne zraniteľní, pretože možnému riziku sú vystavení bezprostredne vlastným telom (chodci sú na tom horšie spravidla iba tým, že nenosia na hlave prilbu; tú však nemajú ani všetci cyklisti). No a sú tiež podobne ako chodci, často prehliadanými účastníkmi premávky, ak nie neraz dokonca ignorovanými.

Stalo sa mi už, ako ma chcel jeden vodič zjavne vytlačiť z cesty. Asi preto, že kvôli mne musel spomaliť tak na 40 km/h a potom ešte aj podradiť.

Nuž, niektorých vodičov to asi vyvádza z miery.

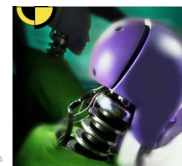
Aký je však rozdiel medzi chodcom a cyklistom ?

Mám na to taký jednoduchý príklad, ktorý možno najlepšie demonštrovať na hranici priechodu pre chodcov.



Tak teda:

Toto je v mojich očiach chodec



#skusmejazditbezpecne

A toto, je zas pre mňa cyklista

A ten nech počká ! ... hoci sa takisto nachádza pred vyznačeným priechodom (pre chodcov).



Všimli ste si **prečo** ?

Hoci sa totiž jednalo raz o ženu a raz o muža,
v oboch prípadoch to bolo zhodne pred priechodom pre chodcov.

Princíp nesúvisí s pohlavím ! Pokým totiž žena na prvom obrázku pred priechodom stála s bicyklom vedľa tela, ten muž na druhom obrázku na svojom bicykli sedel.

Ak si sadnete za volant do auta, stávate sa potenciálnym vodičom. Ak z neho vystúpate, ste zrazu iba chodcom (pokým teda z auta nevystúpate spoza volantu na vyzvanie hliadky Polície, ktorá vás predtým zastavila). Podobne tak, to vnímam u cyklistov.

Zostúpte z bicykla a postavte sa vedľa neho: Stane sa z vás chodec.

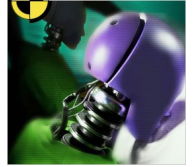
Na to je potrebné pamätať !
Pretože, kto vlastne patrí kam ?



Pozrite si obrázok vpravo.

SKÚSME JAZDIŤ | BEZPEČNE





VI. SEX, DROGY A ROKENROL

... alebo ako je to s drogami na cestách.

Táto kapitola nebude o sexe, ani o rokenrole. Tento názov som si požičal preto, že sú v ňom drogy, ku ktorým alkohol patrí bez ohľadu, či si to niekto pripúšťa, alebo nie.

Alkohol,

je drogou zrejme najlacnejšou a nepochybne i najjednoduchšie dostupnou. Až si trúfam povedať, že drogou štátmi tolerovanou, v podobe spotrebnej dane podporujúcou štátne rozpočty.

Zásadný rozdiel v postoji štátu je i v tom, že v prípade alkoholu budete stíhaný leda tak za jeho nelegálnu výrobu. Za to, že ho budete mať hoci i plnú garáž, vás z prechovávania drog nik neobviní a stíhať ani nebude.

Jednoducho: **Toto, je trestné !**

... a toto zas spravidla nie !

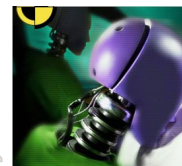
Hoci nemožno povedať, že nie neškodlivé. Záleží iba na množstve. Podobne ako pri príjmoch a cenách vravím, že rozdiel je iba v počte núl za prvým číslom.

Nie je však mojou úlohou riešiť politiku štátov a tak sa vráťme tzv. ku koreňom:

Alkohol je drogou !

... zrejme najlacnejšou, ale inak nepochybne najľahšie dostupnou !





VII. TELEFÓNY A INÉ ZLOZVYKY

... alebo doba si to naozaj vyžaduje ?

Úvodom sa ešte krátko vrátim k predchádzajúcej kapitole, možno s takým posolstvom:



Učte sa na chybách druhých !

Možnosť poučiť sa na vlastnej chybe, nie je dopriata každému. Niekedy totiž býva i poslednou.

↪ Ak teda za volant nepatrí alkohol, jazdite tak, aby sa improvizované pomníky od ciest vrátili tam, kde je ich prirodzené miesto; na cintoríny.

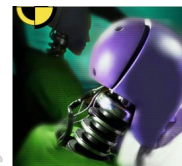
SKÚSTE PRETO JAZDIŤ BEZPEČNE !

A teraz inak: **Poznáte takýto obraz ?**

Dať prednosť v jazde (sprava, zľava), do toho chodci, vybaviť telefonát, v jednej ruke telefón, v druhej volant; medzitým ešte zaradiť dvojkou, potom trojku. No na zbláznenie ! (?)



... tá druhá mala aspoň automatickú prevodovku.



#skusmejazditbezpecne

Ojedinelé ? Naopak; žiaľ až priveľmi časté !

Pritom by stačilo iba tak málo.



... a za tak málo !

Za telefón pokojne aj tisíc (EUR; veď imidž musí byť), no za toto ani tridsať.

Telefonujete, alebo SMS-kujete aj pri milovaní ?

Tam pritom možno život nechtiac iba ak splodiť.

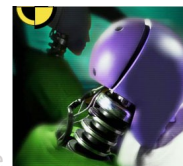


Za volantom však možno životy zničiť; neraz nič netušiacich !

Pritom žiaden trest (ani príp. väzenie), nemôže byť dostatočným zadosťučinením tým, ktorí utrpia často hrubou nedbanlivosťou iných následky (neraz i trvalé), nehovoriac o tom, keď navždy prídu o svojho blízkeho, či živiteľa rodiny.

Keď Prezídium policajného zboru MV SR vyhodnotilo dopravnú nehodovosť za rok 2016, bola súčasťou zverejnenej tlačovej správy, táto tabuľka:

Hlavné príčiny vzniku dopravných nehôd v roku 2016		
	Smrteľné dopravné nehody	Dopravné nehody
1.	porušenie povinnosti vodiča (nevenovanie sa vedeniu vozidla, telefonovanie a pod.)	porušenie povinnosti vodiča (nevenovanie sa vedeniu vozidla, telefonovanie a pod.)
2.	neprimeraná rýchlosť jazdy	neprimeraná rýchlosť jazdy
3.	nesprávny spôsob jazdy	nesprávna jazda cez križovatku
4.	porušenie ustanovení o chodcoch	nesprávne otáčanie a cúvanie
5.	nesprávna jazda cez križovatku	porušenie povinnosti účastníka cestnej premávky
6.	nesprávne odbočovanie	nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami
7.	porušenie povinnosti účastníka cestnej premávky	nesprávny spôsob jazdy
8.	nesprávne otáčanie a cúvanie	porušenie osobitných ustanovení o chodcoch
9.	nesprávne správanie sa na železničnom priecestí	nesprávne odbočovanie
10.	nesprávna jazda v jazdných pruhoch	nesprávne predchádzanie



#skusmejazditbezpecne

VIII. KEĎ NAKONIEC PRÍDE ZIMA

... a námraza pokryje sklá našich, vašich áut.

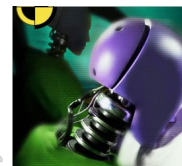
V zime sa ráno pred domami, naskytne často takýto obraz:



Nie je to vždy jednoduchá procedúra:

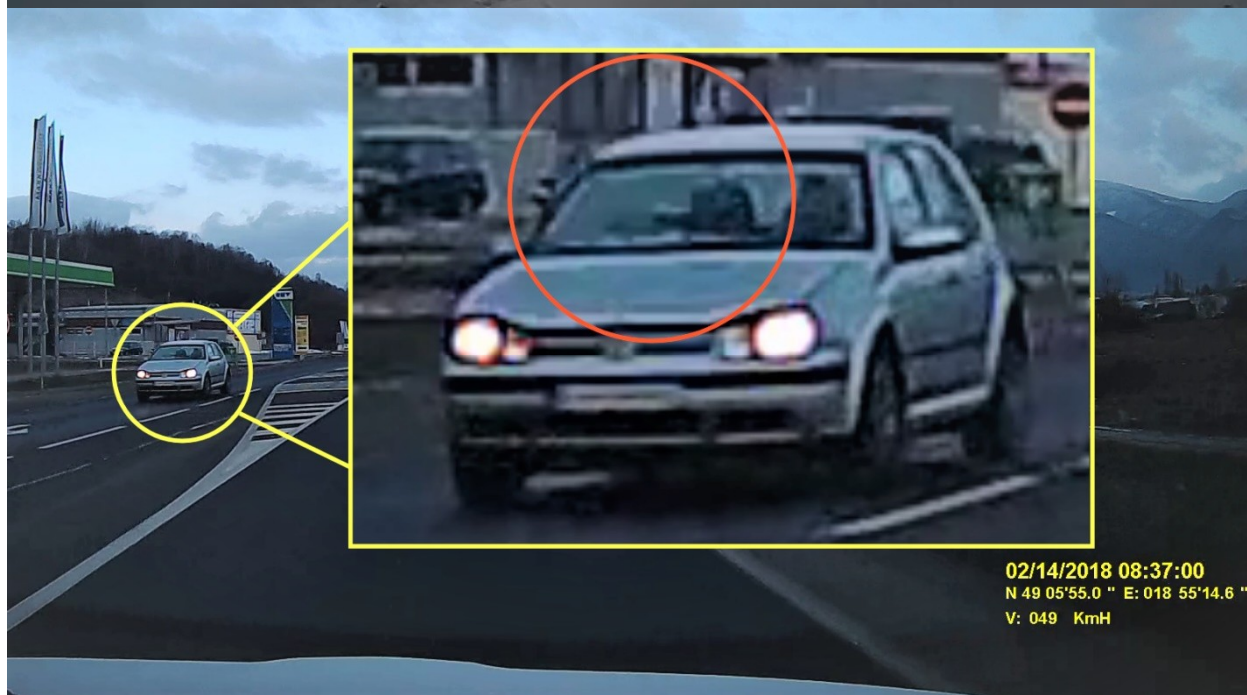


... no bez nej by ste však videli asi takto (alebo toto).



#skusmejazditbezpecne

Potom však **vyjdete na cesty a do ulíc:**



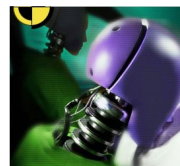
... no a **stretnete** napríklad takýchto vodičov.

Pozerali by ste takto televízor ?

Ak nie (čo najskôr nie), tak sa vráťte k už skôr v tejto publikácii použitému obrázku. Nájdete ho tiež na nasledujúcej strane.

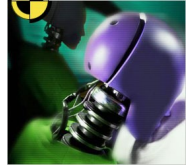


Ak bežný stĺpik schová **až polovicu kamiónu:**
Koľko schová neočistené sklo so stĺpikom ?



#skusmejazditbezpecne





ZÁVER

Raz som cestoval vo vlaku a čítal som si knihu; nebol to román ani žiadna iná, hromadne sa vyskytujúca literatúra. Keď som ju mal položenú na stolíku pred sebou, kniha ležala titulnou stranou obálky nadol. Žena, ktorá sedela oproti mne, tú knihu však spoznala a oslovila ma s otázkou, ako sa mi kniha páči a či si myslím, že je v nej pravda.

No ale čo je pravda ?

Raz som v jednej knihe čítal, že vždy existujú vraj pravdy tri: Moja, tvoja a pravda.

A tak som jej povedal, že ja takéto knihy takto nevnímam. Alebo sa aspoň na ne tak nepozieram. Pravda je totiž podľa mňa možno tak v návode na obsluhu, alebo v nejakom montážnom návode, kde by to po dôsledne prečítanom návode a vykonanom každom kroku, malo na konci aj úspešne fungovať.

Nevravím, že inde nie. To by bolo ozaj zlé. Ale nie je dobré tú svoju „pravdu“ vnucovať.

V živote je dôležité, aby sme veci iba „nežrali aj s navijákom“ ako sa vraví, ale aby sme si vedeli vytvoriť aj svoj vlastný názor, či pohľad na vec.

Nemám pritom na mysli hľadať iný výsledok jednoduchého vzťahu $2 + 2$ (pretože neexistuje), **ale naučiť sa veciam rozumieť.**



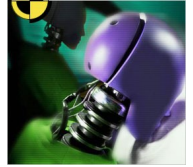
Nie ich iba replikovať (lebo to niekto povedal). Takto by ste totiž mohli replikovať i chyby.

V jednej svojej práci z roku 2004 som uviedol toto:

„Ak je cestná premávka systémovým dejom, tak potom dopravná nehoda ako udalosť, pri ktorej dôjde k usmrteniu alebo zraneniu osoby, alebo ku škode na majetku, je nevyhnutne poruchou tohto systémového deja“.

A sme pri tom, čo som v tejto publikácii uviedol:

Vodič na ceste nemá „myslieť“; má byť presvedčený !



Keď som bol pred tromi rokmi po úraze v nemocnici, **vypočul som si na izbe rozhovor dvoch pacientov. Rozprávali sa o tom, prečo sa tam dostali.** Jeden povedal: „Mal som búračku. Vieš, ponáhľal som sa na aute, bol večer a na križovatke som si povedal, že za tým kamiónom odbočím. No a za ním bol ďalší kamión“ (pozri Križovatky v pohybe).

Byť presvedčený na ceste,
je základným pravidlom bezpečnosti.



Cieľom tejto publikácie,

bolo priblížiť vám otázky bezpečnosti na báze tých chýb, ktoré vodiči a iní účastníci premávky na cestách robia. Chýb, ktoré možno spoznať rozborom skutočných nehôd, ale tiež takých chýb, ktoré možno na cestách odpozorovať, a ktoré majú potenciál nehody privodiť.

Verím preto, že tomu, kto bude chcieť si ju prečítať, pomôže rozšíriť jeho obzor.

Hovorí sa totiž, že sme krajinou s najväčším počtom hokejových trénerov, ktorí sedia vždy pri televízoroch v čase, keď naši hokejisti hrajú turnaj majstrovstiev sveta. Mal som možnosť sa o tom tiež presvedčiť aj priamo v hľadisku, na skutočných zápasoch hokejových majstrovstiev sveta, kde som bol so svojim synom.

Ak sa vrátim k úplne prvej vete v tejto publikácii, podľa ktorej údajne až 80 % vodičov hodnotí svoje vodičské kvality nadpriemerne, tak majstrom je asi každý (alebo sa tak cíti), kto má vodičský preukaz. No každodenná situácia nás žiaľ presvedča, že to tak nie je. **Ľudia však chyby robia,** preceňujú svoje schopnosti, či podceňujú riziko. A výsledkom sú potom nehody.

V jednej knihe som sa stretol s názorom, podľa ktorého ľudia spravidla nedodržiavajú pravidlá (a zákony) z dôvodu nejakej vysokej uvedomelosti ale najmä preto, že sa boja trestu.

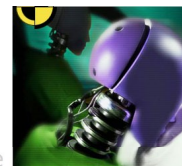
Ak sa už teda niektorí nebojíte trestu v podobe pokuty,

bojte sa aspoň trestu, ktorý vám môže udeliť príroda za porušenie tých svojich, prírodných, fyzikálnych či iných nekompromisných zákonov. Pretože ako som v tejto publikácii uviedol: „Príroda nepozná podmienený odklad trestu“.



Jazdiť tak, aby sme nehavarovali, je vždy bezpečnejšie.

Predikovať následky prípadne havárie spôsobom: „Čo sa mi môže stať?“ , je ako hrať sa s ohňom.



Nejeden by potom rád vrátil čas, ale to sa nedá.

... a nejeden sa o tom i bolestne presvedčil; možno i nechceným pobytom vo väzení.

Zostavil som niekoľko základných zásad:

Nájdete ich na nasledujúcej strane.

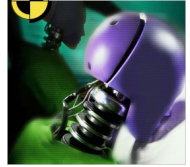


No, a ešte niečo:

Rešpektujte sa na ceste navzájom a buďte k sebe ohľaduplní. Ak sa stanete svedkom akejkoľvek nehody, zastavte a aspoň poskytnite svoj kontakt. Akákoľvek informácia môže mať svoju cenu. Ako som sa totiž za roky svojej praxe presvedčil, nehody majú často svojich divákov. No žiaľ nie i rovnaký počet svedkov. Raz, by ste totiž na niektorej strane mohli byť i vy.

Prajem vám **veľa bezpečných kilometrov !**
Skúsme predsa jazdiť bezpečne.





1. Rýchlosť a stabilita vozidla

- Miera "tolerancie" vozidla na prípadnú chybu vodiča pri riadení, klesá so zvyšujúcou sa rýchlosťou jazdy za akýchkoľvek podmienok.
- A naopak, so znižujúcou sa rýchlosťou rastie !

2. Rýchlosť a počasie

- Počasie nemôže byť nikdy príčinou vzniku nehody !
- Počasie iba vytvorí iné podmienky.
- Rýchlosť bezpečná, tak môže byť niekedy aj dosť ďaleko od limitu rýchlosti povolenej.

3. Vzďialenosť medzi vozidlami

- Aj bezpečná vzdialenosť, sa raz môže zmeniť na nebezpečnú !
- Ak sa iba prizeráte, alebo dokonca nepozeráte.
- Nepodceňujte vzdialenosť za vozidlom pred vami ! Riadite iba svoje vozidlo, nie aj to pred vami.

4. Iba pozrieť sa nestačí

- Na ceste nestačí iba pozrieť sa; je potrebné mať prehľad.
- Nepreceňujte svoj odhad. Omyl je bližšie, ako by ste si mysleli !
- Veľkosť chyby totiž nesúvisí s veľkosťou tragédie. Aj malá chyba môže byť za veľkou tragédiou.

5. Daj prednosť v križovatke

- Povinnosť dať prednosť v jazde upravujú dve základné dopravné značky.
- Jedna z nich zastavenie prikazuje; druhá ho však nezakazuje !
- Zastaviť preto môžete vždy.

6. Svetelené križovatky

- Ak sú semaforey v činnosti, neexistuje hlavná ani vedľajšia cesta.
- Existuje iba smer so signálom „STOJ“ a smer so signálom „VOLNO“; nič viac !
- Oranžová na semafore vám vjazd do križovatky umožňuje; avšak neprikazuje.

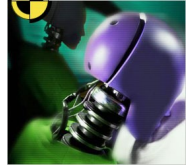
7. Chodci na priechodoch

- Na ceste musí platiť, nech vstup chodca na priechod, či jeho prítomnosť na ňom a pred ním je rovnakým stavom, ako keď na železničnom priecestí padajú závory.
- Sledujte pritom zvlášť deti. Mohli by vás dobehnúť ako osud, či zlá minulosť.

8. Predbiehanie

- Vždy predbiehate iba rozdielom rýchlosti !
- Základným rizikom každého predbiehacieho manévru je relativita vnímania pohybu.
- Na prebiehanie potrebujete priestor, ktorý je potrebné skontrolovať a bezpečne odhadnúť.

#skusmejazditbezpecne



AUTOR

Som absolventom Strojníckej fakulty SVŠT v Bratislave (dnes STU), kde som ukončil štúdium v roku 1990, so špecializáciou Motorové vozidlá.

Študoval som v postgraduálnom štúdiu súdneho inžinierstva na ÚSI VŠDS v Žiline, absolvoval som jednoročné postgraduálne štúdium právneho minima na PF UK v Bratislave, a študoval som tiež v doktorskom študijnom programe na FSI VUT a ÚSI VUT v Brne.

Znalcom pre odbor Doprava cestná, som bol menovaný v roku 1993. Analýze dopravných nehôd sa systematicky venujem od roku 1995, pričom som už analyzoval viac, ako 1 000 dopravných nehôd.

Niekoľko rokov som pôsobil tiež ako člen poradného orgánu pre znalecký odbor Doprava cestná, pri Krajskom súde v Žiline.

Som autorom dvoch metód. Autorsky som publikoval na niekoľkých konferenciách. Spolupodielal som sa na obsiahlom článku o poistných podvodoch, publikovanom v časopise Soudní inženýrství (2006) a spoluautorsky som tiež prispel tiež do DVD publikácie praktických príkladov pre znalcov (2006). V roku 2011 bol v časopise Soudní inženýrství publikovaný môj článok o znakoch suicidálneho konania, v súvislosti so vznikom dopravnej nehody.





SKÚSME JAZDIŤ BEZPEČNE

Michal Furík

Grafická úprava a obálka Michal Furík

Vydalo AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM®, s.r.o., Brno 2020

Vydání první

Publikace neprošla redakční ani jazykovou úpravou

ISBN 978-80-7623-029-3

ŘIDZA PŘEMYSLOVÝ

