

Silniční zákon se změnil. Souhrn změn, které se nás týkají.

Konec“ osoby blízké

Od 19. 1. 2013 končí možnost využití tradiční české výmluvy „řídila osoba mě blízká,“ po vykonání určitého přestupku, který bude zároveň natočen na kameru. Fikanou frází používali čeští řidiči nesčetněkrát, takže se ministerstvo dopravy rozhodlo udělat tomuto tvrzení přítrž.

Velmi jednoduše se dá říct, že je nyní majitel plně zodpovědný za své vozidlo a musí zajistit, aby osoba, která jej bude řídit, dodržovala předpisy. Pokud tak neučiní a označí za viníka přestupku někoho druhého, ale onu osobu se nepodaří najít, dopustil se majitel vozu správního deliktu, za který mu hrozí pokuta ve výši 10 000 Kč. Body mu však odebrány nebudou. Zbavit se spoluúčasti může pouze tehdy, pokud doloží, že mu bylo vozidlo odcizeno nebo že ho převádí na jiného majitele. Vše se ale dá vyřešit ještě jednodušeji. V případě přijetí obsílky zaplatíte 2500 Kč do 15 dnů, nevymlouváte se a nepřijdete o body. Celý případ tak bude vyřešen. Osoba blízká tedy bude fungovat i nadále, avšak ne jako výmluva.

Neplatiči alimentů mohou přijít o řidičák

Novela, kterou provázelo velké množství otazníků a emocí. Tak by se ve zkratce dala nazvat možnost odebrání řidičáku v případě neplacení výživného. Na jedné straně je názor, že by novela mohla být páka na některé notorické neplatiče, na straně druhé však hrozí, že zabavením řidičáku se v některých případech nedostatek financí na uhrazování alimentů jaksí nevyřeší.

Pokud však existují neplatiči, kteří řidičský průkaz potřebují k výkonu povolání, které jim pokrývá alimenty, nebudou touto novelou postihnuti.

Poslední výměna řidičáků

Letošním rokem končí velká vlna výměn řidičských průkazů. Povinnost vyměnit si jej dostávají letos lidé, kterým bylo oprávnění vydáno mezi lety 2001 – 2004 (konkrétně 1. 1. 2001 – 30. 4. 2004). Výměnná lhůta je až do 31. 12. 2013, doporučeno však je s výměnou nečekat na poslední chvíli, jako tomu bylo v posledních letech.

Pro výměnu je nutné mít u sebe starý řidičský průkaz, platný občanský průkaz, fotku a samozřejmě vyplněnou žádost o vydání nového řidičského průkazu.

Na slabší motorku bez autoškoly

Tedy ne tak doslovně, přesto – pokud vlastníte řidičské oprávnění pro skupinu B, máte od nynějška možnost řídit motocykl s objemem motoru do 125 ccm, který je vybaven automatickou převodovkou. Zákon má ulehčit menším obcím a částečně také životnímu prostředí. Jeho funkčnost je však pochybná.

Zdravotní prohlídky

Od 1. 7. 2013 nejsou řidiči povinni podrobit se lékařskému vyšetření ve věku 60ti let. Tudiž řidiči, kteří dovrší 60ti let věku po 1. 7. 2013, jsou povinni podrobit se lékařskému vyšetření při dovršení věku 65ti let. Následné termíny lékařských prohlídek se nemění.

Dopravně-psychologické vyšetření

Další změny nastávají při vrácení řidičského oprávnění z důvodu odejmutí (zákaz řízení motorových vozidel, dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče). Od 1. 7. 2013 jsou povinni podrobit se dopravně-psychologickému vyšetření všichni řidiči, kterým bylo odejmuto řidičské oprávnění:

- při dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů
- při soudem uloženém trestu zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel
- při uloženém trestu správním orgánem zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců
- při podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.

Žadatel též musí v těchto případech prokázat zdravotní způsobilost řidiče. Tento posudek mu vyhotoví jeho praktický lékař.

Rozsah řidičského oprávnění

Od 19. ledna 2013 jsou řidičská oprávnění zákonem o silničním provozu v jeho § 80a vymezena dle přehledu na tomto [odkazu](#) (změny se budou týkat pouze nově udělovaných řidičských oprávnění).

Hlavní změny oproti stávající právní úpravě, pokud jde o řidičská oprávnění a jejich rozsah, lze shrnout následovně:

- Skupina AM bude nově platit v celé Evropské unii (týká se i oprávnění udělených před 19. lednem 2013).
- Nově zaváděná skupina A2 reaguje na tzv. princip postupného přístupu k řidičským oprávněním na motocykly a umožní odstupňování požadavků na věk a zkušenosti držitelů řidičského oprávnění pro motocykly.
- Skupiny B a B+E se mění, pokud jde o rozsah oprávnění k řízení jízdních souprav, a to následovně:
 - se skupinou B (v základním rozsahu) udělenou po 19. lednu 2013 bude možné řídit pouze soupravy s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti do 750 kg a celková hmotnost jízdní soupravy nebude smět překročit 3,5 tuny; **pozor čtěte níže je to špatně**
 - zavádí se možnost rozšíření řidičského oprávnění skupiny B uděleného po 18. lednu 2013, a to tzv. doplňovací zkouškou z praktické jízdy, díky které bude s oprávněním skupiny B (v rozšířeném rozsahu) možné řídit s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti do 750 kg i jízdní soupravu, jejíž celková hmotnost překročí 3,5 tuny; rozšířený rozsah řidičského oprávnění se v řidičském průkazu vyznačí u skupiny B pomocí harmonizovaného kódu „96“;

- pro řízení soupravy s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti nad 750 kg již nebude za žádných okolností postačovat řídičské oprávnění skupiny B udělené po 18. lednu 2013, nýbrž bude nutné řídičské oprávnění skupiny B+E;
- pokud by však měla celková hmotnost přípojného vozidla překročit 3,5 tuny, nebude již stačit ani řídičské oprávnění skupiny B+E udělené po 18. lednu 2013, nýbrž již bude nutné alespoň řídičské oprávnění skupiny C1+E (ačkoli samotné tažné vozidlo bude stále spadat do skupiny B).
- S řídičským oprávněním skupiny B bude nově možné kromě mopedů řídit i motocykly zařazené do skupiny A1, pokud budou vybaveny automatickou převodovkou (týká se i oprávnění udělených před 19. lednem 2013); tato rovnocennost se však týká pouze území České republiky a nelze ji využít v zahraničí, a to ani v rámci jiných členských států Evropské unie.
- Již nebude možné řídit traktory s řídičským oprávněním skupiny C či C+E uděleným po 18. lednu 2013; k řízení traktorů bude v takovém případě nutné mít řídičské oprávnění pro skupinu T, které však platí pouze na území České republiky.

Pozor u skupiny B úředníci přiznali chybu!

Chaos ve výkladu, kdy ještě stačí mít skupinu B, a kdy už je pod hrozbou vysokých sankcí vyžadováno „éčko“, způsobilo to, že unijní nařízení bylo českými úředníky v klíčovém detailu špatně opsáno.

V českém, špatně převedeném zákonném ustanovení je tak naopak uvedeno, že má-li řidič jen „béčko“, nesmí vozík v soupravě do 3500 kilogramů překročit maximální hmotnost 750 kg.

Jak vyplývá ze sdělení ministerstva dopravy všem krajským a obecním úřadům s rozšířenou působností, platné je to, co nařizuje směrnice [EU](#). Ta určuje, že s oprávněním B lze mít za autem přívěsný vozík, který překračuje povolenou hmotnost 750 kg, ale celková maximální povolená hmotnost soupravy, tedy i s autem, nesmí překročit 3500 kg. V případě, kdy si doděláte v autoškole k „béčku“ i rozšíření na „éčko“, může celková váha soupravy dosáhnout dokonce až 4250 kg.

Většina motoristů, kteří mají jen B, mohou tedy bez obav zapojit za osobní auto valník. Musí se však podívat do technického auta i valníku, aby souprava dohromady nepřekročila tři a půl tuny, přičemž vozík může mít více než zařítých 750 kg.

Defenzivní jízda

JEZDIT BEZPEČNĚ = JEZDIT DEFENZIVNĚ

Zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze zajistit především změnou našeho chování za volantem. I přes neustálé zpřísnování postihů za chybné a nevhodné chování v silničním provozu, stále častější preventivní akce Policie ČR, tak musí každý začít především sám u sebe. Přinášíme vám proto několik základních tipů pro zvýšení vaší bezpečnosti při jízdě vozidlem, ale i pro zvýšení bezpečnosti vašich blízkých, kteří s vámi cestují, stejně jako všech ostatních účastníků silničního provozu.

Jezděte bezpečně, jezděte defenzivně!

Na základě dostupných statistik dopravních nehod lze snadno spočítat, že v uplynulém roce šetřila Policie ČR každé necelé 3 minuty nehodu, každých 21 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,2 hodiny těžce. V průměru každých 7,8 hodiny zemřel při nehodě člověk. Každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující jeden milion korun.

Hlavní příčina dopravních nehod – nesprávný způsob jízdy – se podílí téměř na 64 % nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Dalších více jak 19 % nehod připadá na nedání přednosti v jízdě, necelých 15 % nehod připadá na nepřiměřenou rychlost jízdy a 2 % nehod zavinili řidiči z důvodu nesprávného předjíždění. U všech hlavních příčin je zaznamenáno zvýšení počtu usmrčených osob – u nepřiměřené rychlosti jízdy o 17,1 %, u nesprávného předjíždění o 91,4 %, u nedání přednosti o 13,1 % a u nesprávného způsobu jízdy o 6,5 %.

Nejzávažnější následky stále mají nehody zaviněné z titulu nepřiměřené rychlosti jízdy, neboť v průměru při každé necelé 51. nehodě došlo k usmrcení zúčastněné osoby.

Základní pravidla defenzivní, bezpečné jízdy

Ačkoli se to může zdát překvapivé, bezpečnou jízdu začíná každý řidič ještě před nástupem do vozidla. Vozidlo je před vyjetím třeba zkontrolovat z hlediska funkčnosti jeho osvětlení, pneumatik, které tvoří jediný styčný bod mezi vozovkou a vozidlem, ale i dalších prvků. Zejména brzd, výhledu z vozidla atp. Po usednutí za volant, se vždy připejte bezpečnostním pásem a trvejte na tom, aby ho použili i vaši spolucestující.

1. Zůstaňte ostražití

- **Neřídte pod vlivem alkoholu nebo drog.** Alkohol zpomaluje reakční dobu, zhoršuje rozlišovací a rozpoznávací schopnosti a ovlivňuje především vaše úvahy a odhad vzdálenosti a rychlosti ostatních vozidel.
- Přečtěte si příbalové letáky u používaných léků. **Zkonzultujte se svým lékařem**, zda-li a jak mohou léky na předpis či volně prodejné léky ovlivnit vaši schopnost řídit motorová vozidla.

- Emoce za volant nepatří. Pokud Vás ovládají, raději neřídte, nebo počkejte až Vás ovládat přestanou.
- Při jízdě dělejte pravidelné přestávky, a to ještě dříve, než začnete pociťovat únavu. **Neřídte, pokud jste unaveni.** Pokud začínáte pociťovat únavu, bezpodmínečně zastavte a udělejte si přestávku, zacvičte si, nadýchejte se vzduchu nebo se občerstvěte.

2. Dodržujte dopravní předpisy

- Nikdy nepřekračujte nejvyšší dovolenou **rychlost**. Za zhoršených podmínek (snížená viditelnost, déšť, mlha, sněžení, náledí) snižte rychlost jízdy pod hodnoty povoleného maxima tak, abyste byli schopni vždy včas a bezpečně zastavit vozidlo.
- **Dodržujte bezpečnou vzdálenost mezi vozidly!** Obecně lze za bezpečnou vzdálenost považovat rozestup odpovídající minimálně 2 vteřinám mezi přední vašího vozu a zadní vozu jedoucího před vámi. Přidejte jednu vteřinu v případě jakéhokoli zhoršení ideálních podmínek (suchá vozovka, velmi dobrá viditelnost).
- Jezděte vždy jen tak rychle, abyste se nedostali vy ani vámi řízené vozidlo až k limitu svých nebo fyzikálních možností.
- **Nejezděte rychle v případech, kdy nemáte dostatečný rozhled** a už vůbec ne pokud např. do zatáčky nevidíte a nevíte co se děje v ní a za ní.
- Každou cestu si předem dobře náplnujte. Při plánování jízdy počítejte s dostatečnou časovou rezervou. **Pospíchejte pomalu – život máte jen jeden.**

3. Jízda křižovatkou

- Když přijíždíte k semaforu, kde svítí zelené světlo, buďte připraveni, že se může brzy přepnout na oranžové a červené. **Buďte připravení brzdit a zastavit vozidlo**, protože zelená na semaforu už svítí dlouho. **Před zastavením na červenou nezapomeňte sledovat situaci za vámi!**
- Na zelenou se rozjíždějte pomalu. **Podívejte se doleva a doprava před tím, než projedete křižovatkou.**
- ; nezrychlujte, abyste projeli dříve než na semaforu naskočí červená, ale projíždějte plynule.
- **Sledujte značky před křižovatkami i pokud jsou řízeny světelnými signály.**
- Buďte připraveni ustoupit druhým, i v případech, kdy pravidla jasně hovoří ve váš prospěch. **Nikam se necpěte – moudřejší ustoupí.**



4. Předjíždění

- Ujistěte se, že jste v pruhu, kde můžete předjíždět (přerušovaná čára).
- **Přesvědčte se, že nejste sami právě předjíždění.**
- **Pozor na mrtvý úhel zpětných zrcátek.** I zde platí „dvakrát měř a jednou řež“. **Proto znovu zkontrolujte situaci za vámi ještě před tím, než přejedete do jiného jízdního pruhu.**
- Jakmile usoudíte, že je cesta pro předjíždění volná, signalizujte změnu vašeho jízdního pruhu zapnutím blinkru a znovu zkontrolujte situaci kolem vozidla.
- Přejedte do rychlejšího jízdního pruhu a zrychlete, abyste předjeli auto jedoucí před vámi.
- **Své úmysly dávejte všem kolem sebe najevo zřetelně a včas.**

5. Neustále propátrávejte pohledem okolí

- Ve tmě a za snížené viditelnosti se nikdy nedívejte přímo do světel protijedoucího vozidla. Jako vodící prvek použijte okraj pravého chodníku nebo krajnice až do doby, kdy vás projíždějící auto mine.
- **Budte připraveni na potencionální překážky na silnici**, např. protijedoucí auto vyhýbající se dířám na silnici, stavebním zábranám nebo ostatním vozidlům, která mohou náhle vyjet ze svého jízdního pruhu.

- Špatné počasí jako déšť, sníh, nebo mlha mohou jízdu vozidlem značně ztížit. Buďte připraveni na zhoršené jízdní podmínky a přizpůsobte tomu styl a rychlost jízdy. Dodržujte následující tipy:
 - Pneumatiky mohou za mokra ztratit kontakt s vozovkou. **Zpomalte vždy, když je silnice mokrá.**
 - V zimě jsou silnice často kluzké (sníh a led na vozovce). V případě, že se auto dostane do smyku, nesešlapujte silně brzdu. Dejte nohu z plynu a vyšlápněte spojkový pedál. Nestrhávejte volant prudkým pohybem.
 - Zpomalte, pokud v zimě projíždíte zastíněnými oblastmi, přes mosty nebo nadjezdy. Tato místa namrzají jako první a také zůstávají déle namrzlá.
- Při jízdě na dálnici buďte vždy připraveni na to, že někteří řidiči mohou změnit z nenadání jízdní pruhy, aby mohli odbočit a sjet na přehlédnutém sjezdu z dálnice.
- **Snažte se co nejvíce předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu.**

6. Udržujte své vozidlo v dobrém technickém stavu

- V předepsaných intervalech kontrolujte brzdy a vyměňujte brzdovou kapalinu.
- Pravidelně kontrolujte napětí řemenů (ventilátor chladiče, alternátor, klimatizace).
- Udržujte optimální stav a množství motorových náplní (oleje, chladicí kapalina).
- Před jízdou vždy zkontrolujte funkčnost vnějšího osvětlení vozidla a jeho čistotu.
- Pravidelně vyměňujte gumičky stěračů, příp. celá stírátká za nová.

Dodržujte zákonem a místní úpravou stanovené rychlostní limity! Proč?

Brzdná dráha osobního automobilu je při rychlosti 50 km/h na suché vozovce rovná 28 m. Při rychlosti 60 km/h je brzdná dráha stejného automobilu delší o 9 metrů! Řekněme, že průměrná délka osobního automobilu je cca 5 metrů. V případě, kdy pojedete rychlostí 50 km/h můžete zastavit těsně před dítětem, které Vám nečekaně vběhlo pod kola. Pojedete-li „jen o 10 km/h“ rychleji po zastavení bude toto dítě ležet 4 metry za vaším vozem a vzduchem při současných nárazech do kapoty a čelního skla urazí oněch 9 metrů. Při tom mu obvykle zlomíte nohy, rozdrtíte pánev a roztříštíte lebku. To samé se může stát i Vám pokud Vás na přechodu potká někdo, kdo také jede „jen o 10 km/h“ rychleji.

Myslíte si, že přežijete?

Jeďte podle pravidel a dodržujte rychlostní limity! Ušetříte tak nejen své bodové konto a peněženku, ale především lidské životy!

Jízda v zimě

Doporučené vybavení do vozidla v zimním období:

- zimní pneumatiky se vzorkem hlubokým alespoň 4 mm;
- celoobvodové řetězy "padnoucí" právě vašim pneumatikám;
- chladicí kapalina nemrzoucí alespoň do -25 °C;
- nemrzoucí kapalina v ostřikovačích;
- zapalovací svíčky, které nemají za sebou více, než je doporučeno;
- doplněný a plně dobitý akumulátor s čistými kontakty;
- překontrolovaná elektrická instalace;
- škrabka na led;
- smetáček a lopata na sníh;
- pomocné startovací kabely;
- rozmrazovač na zámky (samozřejmě v kapse, ne zavřený uvnitř ve voze);
- rozmrazovač na skla a stírače přimrzlé k oknu (nikdy je neodtrhávejte násilím);
- gumové podlážky, které mohou posloužit i pro nouzový rozjezd;
- gumová těsnění dveří a kapoty preventivně natřené například jelením lojem, glycerinovým nebo silikonovým olejem - půjdou pak snadněji otevírat.

Při nepříznivém zimním počasí lze na cestě očekávat zpoždění, jízdu v kolonách nebo dokonce uzavírku silnice - ať už z důvodu dopravní nehody nebo vyšší hustoty provozu.

Jak se tedy připravit na jízdu v zimě?

- Poslouchejte před výjezdem dopravní vysílání, předpovědi jako „mrznoucí mrholení“, „vpád mrazivého vzduchu“ či „husté sněžení“ signalizují vždy nebezpečí.
- Zvažte nutnost cesty; s malými dětmi raději zůstaňte doma.
- Vyjíždějte vždy s plnou nádrží, rezervním kanystrem, proviantem, teplými nápoji, pytlíkem písku či šotoliny, řetězy a lopatou.
- Naučte se nasazovat řetězy v klidu a „nasucho“.

- Když už musíte vézt děti, vezměte jim něco na zabavení během cesty, i když jedete třeba jen 50 kilometrů.
- Nezapomeňte na léky – to platí zejména pro kardiaky či cukrovkáře.
- Při hlášení kalamitní situace neváhejte sjet z dálnice a vrátit se domů.
- V zimním období jsou kratší dny, a tak je jízda za tmy velmi běžným jevem. Při jízdě potmě se pak velmi rychle pozná, zda jste si dali tu práci a vyčistili světla zanesená nečistotami ze silnice. Taková zašpiněná skla světel mohou snížit dosah hlavních světlometů až o 30 m.
- Nejen v zimě plánujte své cesty a buďte připraveni na nouzové situace, mějte například ve voze ruční baterku a kanistr s rezervními pohonnými hmotami.
- Nepodceňujte pravidelné servisní prohlídky, kde vám provedou kontrolu systémů důležitých pro bezpečnost, jako jsou brzdy, pneumatiky, řízení a světla.

Před jízdou zkontrolujte aktuální stav vozidla:

- Odstraňte vždy námrazu a sníh ze všech oken, abyste dobře viděli – tankový průzor může způsobit značné problémy.
- Zkontrolujte, zda nejsou stěrače přimrzlé ke sklu. Stěrače hrají důležitou roli v bezpečnosti, přes rozmazané šmouhy nebudete dobře vidět. Vyměňte je proto vždy dříve, než bude pozdě.
- Nemáte-li klimatizaci, ponechejte po rozjezdu mírně pootevřená okna, aby se urychlil proces odmlžování skel.
- Nesnažte se zahřívát motor během na prázdko při stání vozidla. Pomalou jízdou se motor a posléze i automobil zahřejí rychleji.

Výbava kompletní, vozidlo ve skvělé kondici, ale i přes všechny dobré rady a opatření se můžete dostat do krizové situace. Co dělat a jak se chovat při nepředvídaných situacích?

- Pokud musíte vyjet na vozovku pokrytou sněhem nebo ledem, buďte opatrní. Téměř neviditelnou hrozbou je námraza.
- Dojde-li při jízdě na sněhu nebo na ledu ke smyku, nikdy nebrzděte. V případě smyku předních kol u vozu s předním pohonem sešlápněte spojku, abyste vyřadili ze záběru motor (u automatické převodovky zařaďte polohu neutrál), a stočte přední kola do směru, kterým chcete jet. Při smyku zadních kol stočte přední kola na tu stranu, kam se pohybuje zadní část vozu.
- Při jízdě v zimních podmínkách je nutné dodržovat alespoň dvojnásobnou vzdálenost od vozidla před vámi, než je obvyklé. Brzdná dráha automobilu na zledovatělém povrchu může být až desetinásobná.

- Používáte-li sněhové řetězy, nasazujte je na poháněná kola. Řetězy nasazujte, ještě než to začne ve sněhu a kopcích prokluzovat – když je budete na kolech opravdu potřebovat, bude pozdě.
- Obzvlášť nebezpečné jsou v zimě mosty, lesní úseky, vrcholy kopců a úseky podél vody. Tady musíme počítat s námrazou, i když je momentálně teplota nad bodem mrazu, právě tak jako na promrzlém dláždění.
- Nejen sníh a led, ale i voda nám může připravit v chladném ročním období horké chvíle. Může totiž dojít k aquaplaningu.
- Vyvarujte se náhlých manévřů, klidná a plynulá neagresivní jízda je na kluzkém povrchu nejlepším řešením.
- Když už se rozhodnete předjíždět, tak s rozmyslem a citlivě.
- Pamatujte, že ani ta nejlepší a nejdražší elektronika fyzikální zákony neošálí.

Správná pozice za volantem a jeho držení

Správné sezení v sedačce, správný úhel nastavení sklonu opěradla, výška a správná vzdálenost sedáku od pedálů má velký význam pro bezpečné, pohodlné, a hlavně přesné ovládání automobilu.

Říkáte si, jak je to možné? Velmi jednoduše. Auto dává vnímavému řidiči dostatek signálů k tomu, aby rizikové situace na silnici bravurně zvládl. Samozřejmou podmínkou je, že řidič tyto signály nejen vnímá, ale také ví, co dělat.

Nedotáčivý smyk

Smyk předních kol je doslova vidět. Řidiči ho také prozradí citlivost rukou na volantu. I když je volant natočený do směru zamýšlené jízdy, auto jede při neotáčivém smyku stále rovně. Proto je třeba správně držet volant. **Přetáčivý smyk** – smyk zadních kol však musí řidič řešit na základě citu v pánevní oblasti. V případě špatného nastavení sedadla a opěradla citlivost postupuje do zad, která nejsou již tak citlivá. Proto je třeba mít správně nastavenou sedačku.

Poloha opěradla



Základním požadavkem je úhel, který svírá opěradlo se sedákem. Ten musí být v rozmezí 95 až 100 stupňů. Důvod je naprosto jednoduchý. Řidič pod pánví cítí co se s automobilem děje, kam se vůz stáčí atp., přes záda opřená pevně v opěradle se vjem přenáší do středního ucha, centra rovnováhy, přičemž tento vjem musí do tohoto centra dorazit co

nejrychleji. Proto je třeba ve vozidle sedět skutečně takto vzpřímeně, aby přenos informací byl co nejrychlejší a řidič mohl co nejdříve reagovat na změnu chování vozidla.

V případě, že doporučený sklon opěradla nedodržíte a opěradlo více položíte, může dojít k brzké únavě organismu a mikrosnánku. **Neméně důležitá je správná poloha opěradla i v případě dopravní nehody.** Při čelním nárazu tělo řidiče, který zaujímal polohu „ležmo“, podjede pod dolní část bezpečnostního pásu a na vrchní část pásu se pak uškrtí.

Vzdálenost sedáku od pedálů



Vzdálenost sedáku od pedálů by měla být taková, aby **při maximálním sešlápnutí brzdového a úplném sešlápnutí spojkového pedálu byly nohy ještě mírně pokrčené.** Důvodem je síla, kterou je třeba vyvinout při krizovém brzdění. Tu lze vyvinout jen zapřením do sedačky. Pokud při běžné poloze vyšlapujete spojku s napnutou nohou, nebo dokonce propínáte špičky, věřte, že v případě potřeby nemáte šanci zastavit na co nejkratší vzdálenosti.

Napnuté nohy nejsou moc velkým pomocníkem ani při čelním nárazu. V takovém případě velice často dochází k poranění kyčelních kloubů a pánve.

Výška sedadla

U mnoha osobních vozidel lze dnes nastavit sedadlo i výškově. Výška sedla však hraje významnější roli pro řidiče nákladních automobilů. U těchto vozidel je důležité, aby měl řidič **při sezení vždy správně prokrvované dolní končetiny.** Noha by tak neměla viset ze sedáku přes jeho hranu, ale **pod stehnem u hrany sedáku by měla jít prostrčit dlaň ruky.** U osobních vozidel by měla být výška sedla seřizena tak, aby **mezi střechem a hlavou řidiče bylo možné prostrčit sevřenou pěst na výšku. Tedy zhruba prostor o výšce 7 cm.** Tento prostor je opět zcela zásadní při dopravní nehodě, kdy se připoutané tělo může nerušeně zachytit v pásech a pohybovat zpět do opěradla sedačky bez kolize hlavy se stropem.

Výška opěrky hlavy



Důležité je i správné nastavení opěrky hlavy. Ta by měla být optimálně 5 cm nad hlavou. **Minimální výška nastavení je taková, kdy vršek opěrky hlavy je ve stejné výšce nebo výš, než je temeno hlavy řidiče.** Tělo totiž v případě nehody vykonává také pohyb vzhůru, a pokud je opěrka příliš nízko, nebo zcela chybí, dochází při zpětném pohybu hlavy k poškození krční páteře.

Vzdálenost těla od volantu



Zdroj: Audi AG

Správné sezení a správná vzdálenost od volantu je velmi důležitá kvůli airbagům. Při nedodržení správné vzdálenosti těla od volantu může dojít k vážnému zranění airbagem, protože v případě vystřelení airbagu se vak proti řidiči nafukuje rychlostí cca 300 km/h. **Za minimální vzdálenost hrudního koše od volantu se považuje 25 cm**, přičemž tuto vzdálenost doporučuje většina výrobců. Jednodušším způsobem, jak stanovit vhodnou vzdálenost od volantu, rozumějte jak moc volant vytáhnout nebo zasunout, pokud lze jeho vzdálenost nastavit, je při výše uvedeném nastavení sedadla **natáhnout ruku a položit ji na volant**. To je samozřejmě nutné provést tak, aby **záda zůstala stále opřena** do opěradla. Při zachování této podmínky **by se ruka měla volantu dotýkat zápěstím**.

Bezpečnostní pásy a airbag



Když už za volantem správně sedíte, je třeba zajistit tělo proti pohybu. **Připoutejte se! Připoutejte se vždy**, i při jízdě na kratší vzdálenosti. Vždy **zkontrolujte, zda jsou připoutáni i všichni další členové posádky**. V případě, že je vozidlo vybaveno airbagy, musí všichni členové posádky bezpodmínečně používat bezpečnostní pásy. **Správná funkce airbagu je totiž zaručena jen při součinnosti se zapnutými pásy!** A právě proto na žádný bezpečnostní pás nepatří různé kolíčky, které zajišťují zvýšené pohodlí vlivem volného pásu. Podobné „vychytávky“ vás mohou stát život! **Výšku pásu nastavte tak, aby co nejvíce obepínal vaše tělo, neškrtil a nedřel**. Pokud vás bezpečnostní pás někde dře nebo škrtí, něco je špatně. Zpravidla je to nevhodná pozice a sklon opěradla. **Účinnost pásu je dána úhlem opásání těla v sedačce!**

Obě ruce vždy na volantu a ve správné pozici

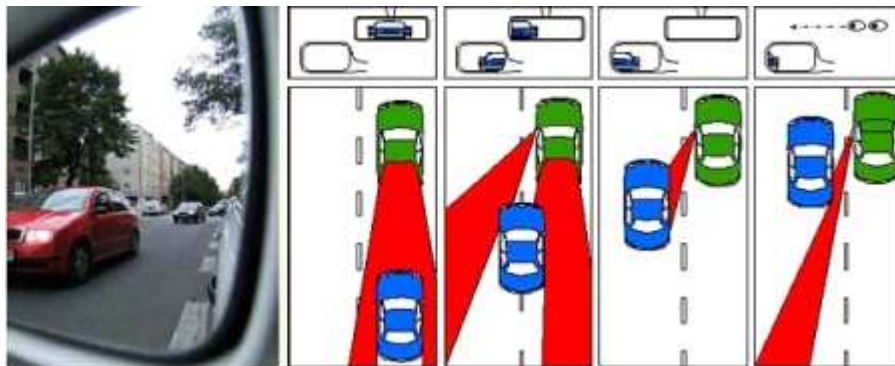


Zdroj: BMW

S airbagy je také velmi úzce spojeno správné držení volantu. **Volant je nutno držet v poloze tři čtvrtě na tři. Jiná poloha je dnes nepřijatelná.** Při vystřelení airbagu a této poloze rukou na volantu dochází k jejich přirozenému rozevření. V případě jakékoliv jiné polohy rukou na volantu, vám airbag vystřelí ruce proti obličeji nebo zláme, máte-li je prostrčené věncem volantu. Poloha ve tři čtvrtě na tři je klíčová i z dalšího hlediska. **Jedině v této poloze držení volantu má řidič v případě nutnosti možnost maximálního pootočení volantem bez přehmatávání.** Na obě strany navíc pootočí volant vždy o stejný úhel a není větším problémem po úhybném manévru vrátit vozidlo do původního směru jízdy. Při jakékoliv jiné poloze rukou na volantu toto není možné. Jedině držení volantu ve tři čtvrtě na tři umožní řidiči i správné působení a rozložení ovládacích sil na volant.

Nastavení zpětných zrcátek

Posledním úkonem před vyjetím, co se správné pozice za volantem týče, je správné nastavení zpětných zrcátek. Pohled do zrcátka by měl vycházet jen z pootočení hlavy či očí, nikoli z naklánění se. **Ve středovém zrcátku** je vhodné vidět celé zadní sklo vozidla pro přímý výhled za sebe.



Vnější zpětná zrcátka by měla být nastavena tak, **aby pokud možno co nejlépe vykrývala mrtvé úhly.** K tomu je zapotřebí, aby v nich řidič viděl jen velmi malou část boku vozidla (stačí několik milimetrů z celé plochy), která slouží pro rychlou orientaci v prostoru, a co největší část prostoru za sebou a vedle sebe. Není nutné vidět v zrcátku krajnici a sledovat v něm boční odstup. To lze zvládnout pohledem vpřed. Mnohem lepší je **nastavit zrcátka tak, abyste viděli co nejvíce z jízdních pruhů vedle sebe.** Zrcátka by tak neměla směřovat ani příliš dolů k vozovce, ale ani příliš nahoru. **Mějte na paměti, že potřebujete vidět za sebe a vedle sebe!**
Podle toho také nastavte všechna zrcátka.

Technický stav vozidel

První otázkou, která nám vytane na mysli, je, jak vlastně stav vozidla souvisí se zásadami bezpečné jízdy. Odpověď je jednoduchá – opravdu zásadně. Nelze přeci usednout za volant vozidla, které nebrzdí, anebo má sjeté pneumatiky, a předstírat bezpečnou jízdu. Jaký stav vozidla je ten správný si povíme v dnešním článku, který připravil Ing. Václav Jirovský z FD ČVUT v Praze.

Technický stav vozidel

V autoškole každého učili, že má před jízdou zkontrolovat vozidlo tak, aby nevyjel s nefunkčními světlými nebo defektní pneumatikou. Kontrola vozidla před jízdou jistě nemusí připomínat známou scénku z oblíbené komedie Vrchní, prchni, a přesto může být účinná.

Kontrola vozidla před jízdou

Světlá lze jednoduše zkontrolovat i odrazem od okolí, **pneumatiky** pohledem při příchodu k vozidlu. Velkou část takových úkonů dnes provádějí moderní automobily za nás. Elektronické systémy před každou jízdou kontrolují i to, zda správně fungují brzdy či posilovač řízení. Nicméně ne vždy je vhodné moderním systémům důvěřovat a půlminutová prohlídka před odjezdem rozhodně není doba, která by nás na cestě kamkoliv výrazně zdržela. Nezapomeňte také ihned po vyjetí zkontrolovat **brzdy** – ověřte si, že za vámi nikdo nejede a na chvíli naplno sešlápněte brzdový pedál.

Náplně vozidla



Každý automobil kromě paliva potřebuje ke své funkci ještě další náplně. Moderním vozidlům v dobrém technickém stavu často postačí pouze kapalina do ostřikovačů, jejíž množství bychom měli alespoň jednou měsíčně zkontrolovat a případně doplnit. V deštivém počasí či za letní noci plné poletujícího hmyzu, pro nějž je přitažlivost čelního skla nesmírná, by nás nedostatek kapaliny v ostřikovačích nepříjemně překvapil. V případě, že vaše vozidlo nemá možnost kontroly množství kapaliny v ostřikovačích, vezte s sebou alespoň půllitr v lahvi (někde vhodně a pevně umístěné) pro případ, že by vám došla. Čelní sklo udržujte čisté, a to pokud možno v celé ploše – uvidíte výrazně více.

Jak je to s ostatními náplněmi? Nejdůležitější je rozhodně **správný tlak v pneumatikách**. Ten si zaslouží kontrolu alespoň každých dva tisíce kilometrů, anebo jednou za měsíc, či před každou delší cestou. Každé vozidlo má výrobcem předepsané tlaky v pneumatikách, které odpovídají charakteru jízdy a zatížení vozidla. Proto je nutné tlak přeměřit a upravit pokaždé, když měníte zátěž vozidla. Pokud jezdíte většinou po městě a maximálně ve dvou lidech, je zatížení rozhodně jiné než v případě cesty na dovolenou, kdy do vozidla kromě zavazadel usadíte i děti a psa.



Mnozí řidiči určitě využili plnění pneumatik dusíkem. Pro běžné použití nemá takový způsob plnění význam, neboť hlavní rozdíl je v opotřebení pneumatik kondenzací vodních par při vyšších teplotách. **Běžná silniční pneumatika osobního vozu nemá ani v letních vedrech v kombinaci s vysokou zátěží teplotu náplně pneumatiky vyšší než cca 70 °C.** Plnění dusíkem tak nalezne využití především u závodních pneumatik, ve kterých teploty vzduchu přesahují běžně 100 °C, nebo u letadel a strojů, které pneumatiky využívají ke svému pohybu málokdy a vliv na jejich opotřebení a životnost má pak především jejich náplň.

V USA existuje snad u každé čerpací stanice služba, která zkontroluje **množství oleje** a chladicí kapaliny. Považuje se za „standardní nadstandard“. Pokud se někdy s takovou službou setkáte (už se bohužel dostává i k nám), nevyužívejte ji. Při spuštěném motoru se většina oleje drží na stěnách motoru, a tak je vždy zjištěné množství oleje menší než požadované. **Přeplnění motoru olejem vede ke zvýšení tlaku mimo spalovací prostor, což má za následek jednak snížení výkonu a hlavně nadměrné opotřebení těsnících prvků motoru i ložisek.** Je tedy jasné, že nadměrné množství oleje jen snižuje životnost motoru. **Množství oleje kontrolujte zásadně za studena,** a to tak, že měrku nejprve otřete, a poté znovu zasuňte nadoraz do kontrolní trubičky. Teprve pak se ujistěte, že je hladina oleje v požadované úrovni. **Hladina oleje v převodovce a diferenciálu se nekontroluje.** Její náplň je ve většině případů celoživotní a stálá.

U chladicí kapaliny je to obdobné jako u oleje v motoru.

Obě tekutiny je řízen čerpadlem a ventily, které kapalinu různě směřují chladicími okruhy. Množství, které bude zjistitelné na běžícím či zahřátém motoru, bude často jiné, než jaké v chladícím okruhu opravdu je. **Větší než požadovaný objem chladicí kapaliny může vést k nesprávnému zahřívání motoru i k jeho přehřívání, případně k porušení těsnosti chladicí soustavy.**

Množství oleje či chladicí kapaliny není třeba u vozidla v dobrém technickém stavu často kontrolovat. Zcela postačí využití pravidelných prohlídek v dobrém autoservisu minimálně jednou za rok. To se týká i dalších kapalin, jako je např. **brzdová kapalina** či **náplň hydraulického a elektrohydraulického posilovače řízení.**

Pneumatiky



Pneumatiky, jakožto jediný prvek dotyku vozidla s povrchem silnice, by si zasloužily samostatný článek. Alespoň ve zkratce je třeba doplnit, že **kromě tlaku je potřeba věnovat patřičnou pozornost i jiným parametrům.** V první řadě je to vzorek, jehož smyslem je odvádět tekutinu z prostoru pod pneumatikou tak, aby se materiál pneumatiky v případě jízdy na

mokru či rozježděném sněhu dostal do kontaktu s vozovkou. Pokud toho pneumatika kvůli hloubce dezénu nebo jeho nevhodnému tvaru není schopná, pak se pneumatika nedostane do kontaktu s pevným povrchem a řidič tak velmi rychle ztrácí nad vozidlem kontrolu. Česká legislativa určuje jednu opravdu **limitní hodnotu pro hloubku dezénu pneumatik osobních automobilů 1,6 mm**. Některé státy, zvláště pak severské, rozlišují mezi letní a zimní pneumatikou a na zimní požadují minimální vzorek alespoň 3 mm. Jedná se však o opravdu limitní hodnoty. **Je tedy vhodné pneumatiky měnit mnohem dříve.**

Druhým parametrem je aktuální kvalita materiálu pneumatiky. Jako každý materiál, i pneumatika stárne. V optimálních skladovacích podmínkách (tedy při konstantní teplotě, vlhkosti a tmě) lze pneumatiku nejdéle uchovávat necelých 10 let. Automobil se v takovém prostředí rozhodně nepohybuje, a tak je životnost pneumatiky výrazně kratší. Optimální je pneumatiky měnit přibližně každé dvě až tři sezóny. Pokud najezdíte ročně relativně malé množství kilometrů, může se vám pneumatika na pohled zdát v dobrém stavu. Opak je však pravdou. Ač vzorek běhounu ubývá méně, je to dáno tím, že materiál pneumatiky tvrdne. Spořivě zaměření řidiči by měli určitě radost z toho, že taková pneumatika má i nižší valivý odpor, tedy s její pomocí docílí nižší spotřeby. Stojí však nižší spotřeba za výrazně delší brzdnou dráhu nebo nejistý průjezd zatáčkou? Jednoduchou kontrolu směsi pneumatiky můžeme provést rýpnutím nehtu do běhounu pneumatiky – pokud bude klást materiál pneumatiky odpor a vtlačení nebude na pneumatice zrovna viditelné, pak je naše pneumatika buď již dosti stará, anebo nekvalitní.

V předchozím pokračování Zásad bezpečné jízdy jsme se začali zabývat technickým stavem vozidel, a to zejména z pohledu kontroly před jízdou. Dnes pokračujeme dalším zamyšlením a výčtem závad, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Technický stav vozidel – podruhé

Každý materiál ve vozidle stárne, a tak se mění i vlastnosti vozidla, které mělo v době koupě. Konstrukteři si jsou toho vědomi a s ohledem na různé parametry, kterými jsou dnes hlavně cena a délka „sociálního“ života výrobku, volí životnost jednotlivých dílů. S pomocí současné výpočetní techniky je možné životnost dílu na základě známého spektra zatížení spočítat s přesností téměř na hodiny.

Co technické prohlídky neuvidí

Běžné osobní automobily jsou projektovány se životností 150 až 250 tisíc kilometrů a šest až osm let v závislosti na typu vozidla. Je třeba říci, že bohužel **nejrychleji stárnou prvky pasivní bezpečnosti, jako jsou airbagy či bezpečnostní pásy**. Určitě však můžete předpokládat, že pokud budete vozidlo zatěžovat přesně podle předpokladů konstruktérů, bude jeho životnost shodná s výpočetní. Vystavíte-li jej ale jinému než návrhovému spektru zatížení, např. luxusní vozidlo navržené převážně pro dlouhé cesty konstantní rychlostí provozované ve městě anebo naopak malé městské vozítko provozované na dlouhých dálničních cestách, můžete si být jisti, že životnost vozidla bude nižší.



Ačkoli se na pravidelné technické prohlídce dozvíte, že je vaše šest let staré vozidlo s najetými dvěšřtřpadesátitřsícř kilometry stále jako nové, není tomu bohužel tak. Zatřžení, kterým je vozidlo vystavováno během běžné jřzdy, jsou výrazně vyšší než ta, která jsou schopni docřlřit při kontrole podvozku na STK. **Střřř vozidla se projeví právě v extrémní situaci, jakými jsou krizová brzdění s vyhřbáním anebo samotná srážka.** V jednom případe se projeví vůle v podvozku, ve druhém případe střřř spojů v karoserii. Při průměrném střřř vozidel v ČR 14 let nemůžete od vozidel pohybujících se na našich silnicích očekávat mnoho. **Ani při sebelepšř údržbě se staré vozidlo novému nevyrovná. Počřtejte s tím a nahrazujte takové nedostatky svřých automobilů alespoň značným předvřdáním dopravnř situace, abyste se krizové situaci zcela vyhnuli.**

Technická nezpůsobilost vozidel k provozu

Technická nezpůsobilost vozidel k provozu na pozemních komunikacřch je obecně upravena v § 37 zákona č. 56/2001 Sb. takto:

Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacřch, pokud

- a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacřch,*
- b) poškozujř životní prostředí nad míru stanovenou prováděcřm právnřm předpisem,*
- c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacřch způsobem stanoveným tímto zákonem,*
- d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.*

Přesnějšř vymezení jednotlivých závad na vozidle, které ohrožujř bezpečnost provozu na pozemních komunikacřch, vymezujř vyhláška č. 341/2002 Sb., a to v § 36. Na co si tedy dávat pozor, a které závady je třeba neprodleně odstranit?

Závady v osvětlení vozidla

- nesvřtř-li potkávacř, brzdové nebo zadní obrysově světlo alespoň na straně přřvráceně do středu vozovky,
- nelze-li přřpnout dálková svřtla na potkávacř,
- způsobujř-li svřtlometry oslnění,
- jsou-li dodatečně namontovány nebo upraveny svřtilny svřtřcí dopředu nepřerušovaně svřtlem jiné barvy než bílé, kromě předních svřtilen do mlhy žlutě barvy a dozadu nepřerušovaně svřtřcí svřtlem jiné barvy než červeně,

- jsou-li chybně zapojeny svítilny nebo chybně propojeny svítilny tažného vozidla a přípojného vozidla.

Závady v zasklení vozidla



- prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm,
- zatemnění čelního skla na propustnost zjevně nižší než 75 % nebo zatemnění předního bočního skla na propustnost zjevně nižší než 70 %.

Závada na výfukovém potrubí vozidla je vždy netěsnost nebo neúplnost výfukového potrubí nebo zjevný zásah do tohoto potrubí mající vliv na vnější hluk vozidla.

Závada na karoserii vozidla nebo na jeho podvozku je vždy poškození nebo deformace karoserie nebo podvozku, včetně řízení a brzd, které může bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Závada, která má vliv na znečišťování životního prostředí, je vždy zjevné unikání paliva, oleje nebo mazacích tuků.

Závada na pneumatikách vozidla je vždy

- je-li hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů menší než 1,6 mm u vozidel všech kategorií a u mopedů menší než 1,0 mm,
- obnažuje-li trhlina nebo poškození pláště pneumatiky na jejím vnějším obvodu (oblast koruny, ramene, boku a patky) kostru pneumatiky nebo ji narušují,
- jsou-li namontovány pneumatiky různého rozměru na téže nápravě, nejde-li o nouzové dojetí.

Závada je překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo překročení největších povolených rozměrů vozidla či jízdní soupravy, není-li vozidlo v režimu zvláštního užívání pozemní komunikace podle zvláštního právního předpisu.

Závada, která se týká spojení dvou nebo více vozidel do jízdní soupravy, je vždy porušení požadavků na vzájemné zapojení vozidel do jízdních souprav.

Jsou-li na vozidle závady na brzdovém systému, které znemožňují, nebo by mohly znemožnit, účinně zastavit vozidlo (například prasklé brzdové hadice), nebo hrubé závady na řídicím ústrojí (například zjevné deformace a nadměrné vůle), **je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.**

Jsou-li na vozidle výše uvedené závady, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, **nesmí být vozidlo užito v provozu na pozemních komunikacích**, s výjimkou nouzového dojetí.

