



## AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

Opletalova 29, 110 00 Praha 1  
tel.: 224212123, tel. + fax: 222242448, mobil: 602-363032  
e-mail: spicka@autoklub.cz, www.autoklub.cz



### CELODENNÍ SVÍCENÍ V ROCE 2006

JE POVINNÉ OD 1. LEDNA DO 25. BŘEZNA, A PAK OD 1. ČERVENCE DO 31. PROSINCE.

V ROCE 2007 A LETECH NÁSLEDUJÍCÍCH BUDE CELODENNÍ SVÍCENÍ  
**POVINNÉ PO CELÝ ROK.**

#### Celodenní svícení vozidel v předpisech České republiky

Pro svícení za nesnížené viditelnosti platí do 30. června 2006 zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví v § 32 odst. 3:

*„V období mimo část kalendářního roku, pro kterou je stanoven letní čas podle zvláštního předpisu, musí mít vozidlo za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla nebo obrysová světla a světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního předpisu.“*

Z historie tzv. letního času:

|              |  |
|--------------|--|
| 1915 – 1916: | v českých zemích byl poprvé zaveden letní čas,             |
| 1940 – 1949: | obnovení letního času na našem území,                      |
| 1979:        | znovu byl zaveden šestiměsíční letní čas od dubna do září, |
| 1996:        | letní čas prodloužen o 1 měsíc od dubna do října,          |
| 2006:        | letní čas začíná v neděli 26. března.                      |

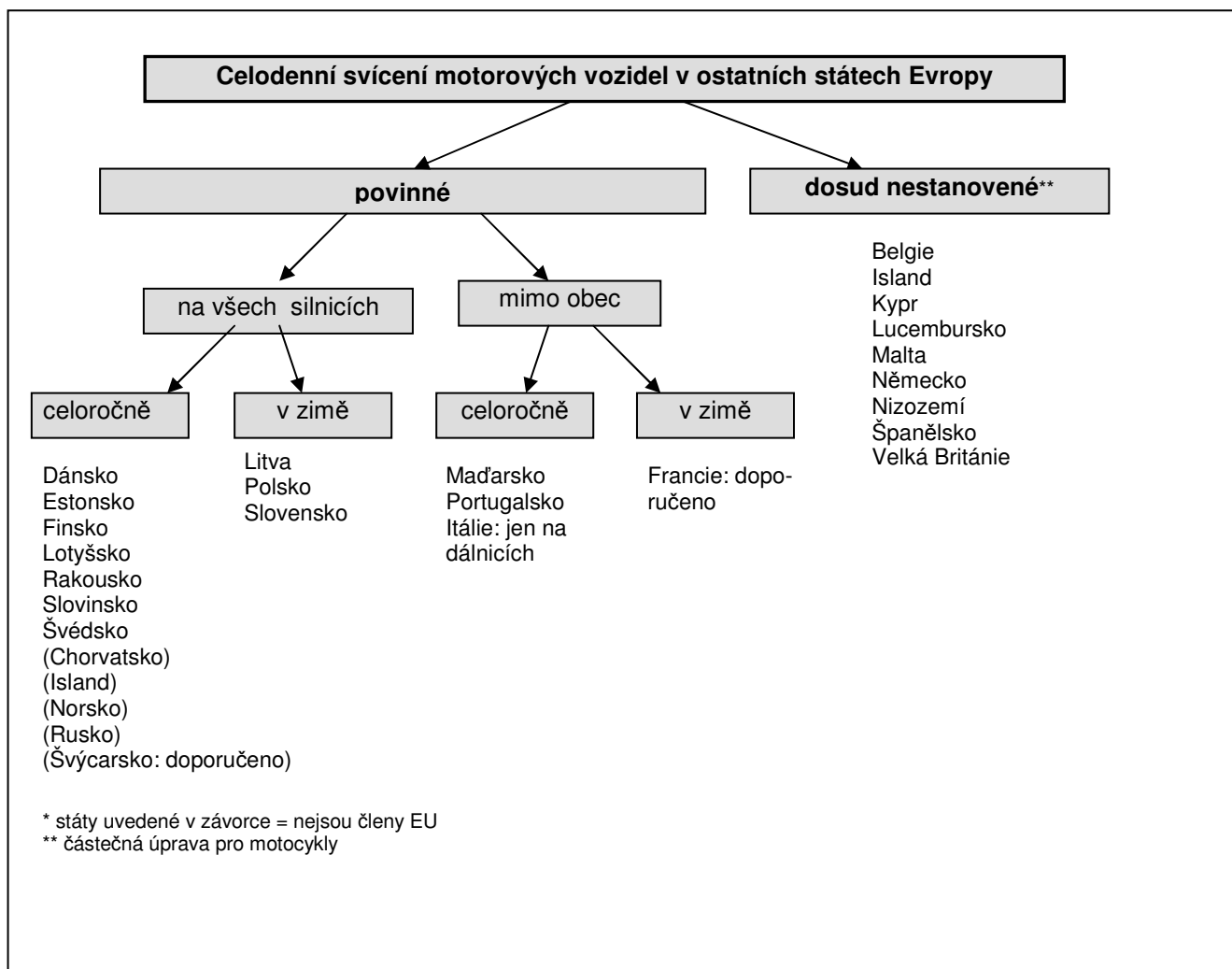
Dnem 1. července 2006 nabude účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., kterým se změní výše uvedený zákon (jeho název bude znít „zákon o silničním provozu“), a to včetně příslušného ustanovení (§ 32 odst. 1):  
**„Motorové vozidlo musí mít za jízdy rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo obrysová světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního předpisu. Tramvaj musí mít rozsvícena potkávací světla nebo světla pro denní svícení.“**

Pro svícení za snížené viditelnosti platí (a budou platit) jiná ustanovení, o použití dálkových světel, obrysových světel, světel do mlhy předních i zadních apod. Vyplývá z nich mj., že **při svícení za nesnížené viditelnosti je vyloučeno použití dálkových světel** (s výjimkou dávání světelných výstražných znamení).

Poznámka: Ustanovení účinné od 1. července 2006 se týká všech motorových vozidel (včetně motocyklů) a tramvají; mj. vylučuje diskuse, zda by ve dne měla svítit také jízdní kola, potahová a jiná nemotorová vozidla.

## Celodenní svícení motorových vozidel v ostatních evropských státech

Zdroje: BASt.de, Autoklub ČR



## Celodenní svícení v ČR v roce 2006

Celodenní svícení je u nás v letošním roce povinné

- 🇪🇺 od 1. ledna do 25. března a
- 🇪🇺 od 1. července do konce roku (v následujících letech pak trvale po celý rok).

Že celodenní svícení bude povinné celoročně, nepochybně přispěje k větší bezpečnosti na našich silnicích a dálnicích. Zdravý rozum zvítězil, konečně dojde na slova odborníků, podložená výzkumem i praxí.

Ovšem dlužno říci, že se příliš nepovedlo načasování tohoto opatření. Určitě se totiž najdou motoristé, kteří od neděle 26. března ve dne svítit nebudou (proč by to dělali, když to nebude povinné) a na začátku července sice rozsvítí, ale budou poukazovat na to, jaký nesmysl je svítit v létě. Bohužel to není jenom jejich věc. Způsobí totiž, že od 26. března do konce června se na silnicích budou pohybovat auta svítící a nesvítící, což není dobré – neosvětlené vozidlo v řadě aut s rozsvícenými světly je

prakticky neviditelné. Proto informace a přesvědčování řidičů o prospěšnosti celodenního svícení po celý rok budou letos ještě více žádoucí než v minulých letech.

## Výhody celodenního svícení

(s využitím materiálu CDV Brno)

- ✚ včasnější vnímání v bočním zorném poli (periferní vnímání), zejména protijedoucích aut a při odbočování,
- ✚ lepší schopnost vnímání za snížené viditelnosti, proti nízko stojícímu slunci nebo v oslňujícím slunečním světle,
- ✚ včasnější rozpoznatelnost při střídání světla a stínu („tunelový efekt“ např. v lesích apod.),
- ✚ lepší viditelnost v jednotvárné krajině (zvýšení kontrastu),
- ✚ přesnější odhad vzdálenosti a rychlosti blížících se vozidel,
- ✚ jasné rozpoznání pohybu dopravních prostředků (rozlišení jedoucích a parkujících vozidel).

## Další argumenty pro zavedení celoročního svícení motorových vozidel i za nesnížené viditelnosti

(s využitím materiálu CDV Brno)

- ✚ jestliže je jen na úvaze řidiče, jestli za nesnížené viditelnosti pojedou s rozsvícenými světly nebo svítit nebude, setkáváme se i s auty nesvítícími. To navozuje velmi nebezpečné situace – nesvítící auto v řadě svítících lze velmi snadno přehlédnout,
- ✚ jakékoliv přesné definování „snížené viditelnosti“ je objektivně zcela nemožné, jde vždy o subjektivní pocit,
- ✚ zvýšení spotřeby jako následek svícení je nepatrné. Průměrně můžeme předpokládat zvýšení spotřeby o 0,1 litru na 100 km. Pro zvýšení bezpečnosti naší i ostatních je to velmi dobrá investice,
- ✚ denní svícení vozidel neznamená žádné ohrožení zdraví (viz některé názory, že může dojít k oslnění). Když někdo svítí ve dne a oslní nás, má buď zapnuta dálková světla nebo má světla špatně seřazená (v noci by nás oslnil mnohem víc). Při správném nastavení tlumených potkávacích světel je možné za denních světelných podmínek a pro zdravé oko oslnění vyloučit. Lékaři – specialisté potvrzují, že běžné denní sluneční světlo vykazuje podstatně silnější oslňující efekt, než jaký může tlumené světlo motorového vozidla vůbec vytvořit,
- ✚ komise EU doporučila zavedení jízdy s rozsvícenými světly ve dne v celé Evropě. Povinnost svítit za jízdy i ve dne se rozšiřuje; lze od toho očekávat, že se sníží zejména počet nehod s více účastníky,
- ✚ jezdit s rozsvícenými světly během dne znamená zvýšení bezpečnosti a značné snížení rizika nehody. Ti, co svítí i ve dne, jsou rozhodně lépe vidět. Příčinou 50 % všech nehod, a zejména 80 % všech srážek na křižovatkách, ke kterým dochází během dne, je skutečnost, že řidiči vidí druhé vozidlo příliš pozdě nebo vůbec ne,
- ✚ automobil, který při jízdě ve dne není osvětlen, je objektem smrtelné dopravní nehody o 25 % častěji než automobil, který osvětlen je. V případě těžkých dopravních nehod je neosvětlený automobil jejich objektem dokonce o 50 % častěji než automobil, který při jízdě ve dne osvětlen je. Až k 25 % všech smrtelných nehod a k 35 % čelních srážek vozidel by tedy nemuselo dojít, kdyby řidiči svítili po celý den. Pro nechráněné a slabší účastníky provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté) je celodenní svícení ještě větším bezpečnostním přínosem než pro automobilisty.

## Stanovisko Mezinárodní automobilové federace (FIA) k rozšíření celodenního svícení

Zdroj: FIA

S ohledem na 42 000 účastníků silničního provozu, kteří každoročně zemřou na evropských silnicích, je hlavním cílem EU snížit tento počet na polovinu, tj. 21 000. FIA se v tomto ohledu domnívá, že důležitým milníkem na cestě k redukci usmrčených na silnicích by mohlo být rozšíření celodenního svícení.

Dřívější studie vypracované BAST (Německo) předpokládaly snížení nehodovosti o 3 % zatímco holandská TNO o 5 – 15 %. Finanční analýza, vyplývající z těchto studií uváděla celkovou úsporu cca 16 bilionů eur. Úspory vztahující se ke snižování nehodovosti (49 bilionů eur) jsou nesrovnatelné se zvyšujícími se emisemi (10 bilionů eur), vyšší cenou světelného systému (7 bilionů eur), větší spotřebou pohonných hmot (7 bilionů eur) a vyšší spotřebou žárovek (9 bilionů eur).

FIA věří, že závěry CARS 21, včetně smlouvy se zástupci automobilového průmyslu vybavit všechna auta světly pro denní svícení, představují velmi důležitý krok k velkoplošnému rozšíření celodenního svícení.





Pokud jde o problém viditelnosti a oslňování, FIA věří, že se tento problém podaří vyřešit a apeluje proto na EU, aby našla jednotné harmonizované řešení ke zvýšení viditelnosti dvoukolových vozidel, např. používáním žlutých světel pro denní svícení. FIA klade důraz na příznivý efekt celodenního svícení na nehody chodců, cyklistů nebo motocyklistů.

FIA také věří, že rozšíření celodenního svícení nebude přinášet nevýhody v souvislosti se spotřebou energie. V tabulce jsou uvedeny průměrné předpoklady výsledků jednotlivých studií.

|                                 | <b>Tlumená světla</b> | <b>Světla pro denní svícení</b> | <b>Světla pro denní svícení LED</b> |
|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| Spotřeba (Watt)                 | 150 – 200             | 35                              | 10 – 15                             |
| Spotřeba (l/100 km)             | 0,207                 | 0,052                           | 0,021                               |
| Očekávaná životnost žárovek (h) | 700                   | 5.000                           | 10.000                              |

Pokud vezmeme v úvahu, že mnoho motoristů používá tlumená světla během dne, FIA věří, že světla pro denní svícení přispějí ke zlepšení energetické výkonnosti silniční dopravy. Toto také platí pro specifické podmínky řízení, např. za deště nebo za šera, kdy užití světel pro denní svícení může bezpečně nahradit tlumená světla včetně energetické úspory.

Z těchto důvodů apeluje FIA na Evropskou komisi, aby co nejdříve připravila vhodnou legislativu k povinnému celodennímu svícení, včetně sjednocení předpisů v rámci EU. Povinnost by se měla vztahovat na:

-  všechna motorová vozidla,
-  celodenní svícení,
-  na celé území EU,
-  začátek jednotné platnosti předpisu.

FIA dále vidí nezbytnost přípravy rozsáhlé celoplošné mediální kampaně na téma „Celodenní svícení jako příspěvek pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu“.

FIA jednoznačně doporučuje kombinaci světel pro denní svícení s lehkými senzory automaticky zapínajícími tlumená světla v případech, kdy to vyžadují dopravní (tunely) nebo povětrnostní okolnosti nebo když se přejíždí z jasného světla do šera.

### Doporučení Autoklubu ČR pro řidiče motorových vozidel

- ✚ **svítit** při každé jízdě, i v době, kdy to není povinné,
- ✚ **uvědomit si, že** rozsvícená světla **jsou přínosem pro vlastní bezpečnost, a že svícení současně** chrání i ostatní účastníky silničního provozu,
- ✚ **zvyknout si zcela automaticky** před každou jízdou zapnout pásy a rozsvítit světla.