



## Toto je úvodní číslo dopravního občasníku Sdružení řidičů CZ, o.s.

Toto sdružení vzniklo v podstatě na základě nespokojenosti uživatelů fóra Sdružení profesionálních řidičů ČR (SPŘČR) s jeho činností. Tato činnost nenaplnovala jejich představy o pomoci řidičům. Nespokojené sliby členům sdružení, neustálá neochota řešit podstatné věci, ale a i ostatní činnost (nebo spíše nečinnost) tohoto sdružení se podobala více podvodu než skutečné práci pro řidiče. Proto se tito „nespokojenci“ rozhodli založit server, na kterém by se opravdu pomáhalo řidičům.

Pokračovala ale diskuze o myšlence sdružit řidiče do organizace a z těchto debat vyplynulo, že je škoda tento nápad, i když velmi pošlapaný SPŘČR, zahodit.

Zaregistrovali jsme tedy občanské sdružení s názvem **Sdružení řidičů CZ, o. s.**

V současné době se na fóru sdružení shromažďují a průběžně aktualizují všechny potřebné informace, které souvisejí s dopravou a děním na našich silnicích.

Pro diskuze on-line je připraven chat -

<http://chat.proridice.eu/>

Na fóru se probírají specifické problémy týkající se práce profesionálních řidičů, rady začínajícím řidičům a podobně. Máme podporu Dopravní policie, její člen na fóru sdružení odpovídá na Vaše dotazy v sekci: **Zeptějte se Dopravní policie.**

O opravdové chuti lidí podílejících se na vzniku tohoto sdružení, které chce pomáhat řidičům na našich silnicích a zejména řidičům profesionálům při jejich nelehké práci a o kvalitě jejich počinů se můžete přesvědčit na <http://www.sdruzeniridicu.cz>

Děkujeme za podporu naší činnosti, za Vaše náměty a názory. Největší podporou bude Váš vstup do tohoto začínajícího sdružení. Jedině se silnou členskou základnou může sdružení hájit zájmy řidičů.



*Reakce Sdružení řidičů CZ na návrh některých senátorů*

**Vážení poslanci, senátoři, státní úředníci, občané a motoristé.....**

Dovolte mi, aby jsme se všichni zamysleli nad návrhem, zakázat celoplošně a bez výjimky předjíždění nákladních vozidel v naší zemi....

všichni jistě chápeme, že bezpečnost na našich silnicích by měla být prioritou všech zúčastněných, ale tímto návrhem se tato priorita nejenom "odsune" za politické body některých vysoko-postavených jednotlivců, ale tento návrh pokud vstoupí v platnost, velmi "pomůže" k dalším krizovým situacím na našich silnicích a dálnicích-obzvláště na trasách :

Rozvadov- Praha(D-5)  
Praha-Brno-Ostrava (D-1 především+ R-46)  
Praha-Hr.Králové(D-11)  
a dále na hlavních silničních tazích silnic 1.třídy

### Tento návrh :

- znevýhodňuje a omezuje jeden druh řidičů, je to jasná diskriminace určitého druhu dopravy
- vytváří na silnicích obecně dojem a zdání, ŽE někteří uživatelé komunikací jsou si rovnější a mají tudíž plné právo (oproti ostatním) tyto komunikace užívat na úkor ostatních
- vytváří a vzbuzuje v řidičích ( tímto návrhem dotčených) jednak averzi vůči těm zvýhodněným a za druhé v nich zvyšuje neúměrně stres a napětí z mnoha důvodů..(jsou vázání časovými okny, vykládky, termíny, a pod.)
- při vytvoření mnoha-kilometrových kolon, které se beztak na našich silnicích stávají skutečností, je o mnoho desítek % větší pravděpodobnost konfliktů srážek a kolizí vyplývajících z takového provozu....
- při jízdě v těchto kolonách nelze ani dodržet bezpečnou vzdálenost mezi vozidly ( vozidla které opouštějí silnici a také se na ní napojují)
- převážná většina dopravních odborníků je -z hlediska bezpečnosti proti !!!! takové regulaci dopravy
- tento návrh přinese všem jen více nehod - více nervů - více nevrzivosti na silnicích (kterou mimochodem stále přikrmují ve sdělovacích prostředcích "akční" novináři a zpravodajové)

### Další rizika z tohoto návrhu vyplývající:

- počet nákladních vozidel, které se "přesunou" v některých úsecích na tzv. okresní silnice se pravděpodobně zvýší, a tím dojde i na větší míru poškození těchto silnic, protože nejsou konstrukčně a primárně stavěna na tento druh provozu a zatížení
- současně údržba a opravy těchto silnic budou stát nemalé fin.prostředky v době, kdy státní pokladna nemá ani na dokončení rozestavěných staveb
- neúměrný stres a strach řidičů kteří běžně "pospíchají" ( termínovaná přeprava, jednání, schůzky s obchodními partnery) způsobí v mnoha místech naprostý kolaps, mnoho kolizí a nehod, kdy VŠECHNA vozidla budou stát (jako se to děje už dnes) nebo se budou pohybovat 10-40 kilometrovou rychlostí a to na dálnici prosím
- prosíme (my všichni soudní řidiči, ať velkých, či malých vozidel) zamyslete se nad důsledky svého konání a hlavně nad důsledky uvedení takovéto úpravy v praxi

### návrhy nás řidičů:

- zákazy předjíždění ano ( v úsecích, kde to má opravdu smysl) a ne jen umístění značky bez rozmyslu -jen aby tam něco bylo a byla "čárka ve výkazu"
- stanovení minimální rychlosti v místech, kde se tvoří při opravách (hlavně na dálnicích ) "špunty"-zácpy které jsou výsledkem neohleduplného chování řidičů hlavně osobních vozidel a dodržování pravidla "zipu"
- zákaz předjíždění pouze v určité hodiny a na úsecích, kde je to opravdu potřebné
- důrazně kontrolovat, v rámci možností i chování řidičů osobních vozidel ve vztahu k nákladním( mnoho nehod je způsobeno agresí a a přímo veřejným ohrožením ze strany řidičů os. vozidel a různých "rychlých" služeb
- žádáme stejný "metr" na VŠECHNY řidiče bez rozdílu ( v praxi se mnohokrát setkáváme s šikanováním-překrucováním zákonů a ukládáním nesmyslných pokut,za něco, co samotný řidič nemá možnost ani v nejmenším ovlivnit)
- dále poukazujeme na to, že současná situace je zapříčiněna dlouhodobým neakceptováním nárůstu dopravy v naší zemi a v absolutně nedostatečné výchově nastávajících řidičů už na úrovni autoškol, kdy tito "absolventi" mnohdy nemají základní znalosti, jak se zachovat v běžném provozu ( hlavně na křižovatkách a na dálnicích) ve vztahu k mnohonásobně těžším vozidlům-nevědí nic o rozměrech ani hmotnostech těchto vozidel "prudká brzdění bez

příčiny před nákladním vozidlem" používání připojovacích pruhů na více-proudých silnicích a bezproblémového zařazení se do provozu a pod.

- obecně v médiích v naší zemi je problém dopravy a bezpečnosti a s tím související tolerance skoro nebo zcela opomíjena  
- na úsecích, kde se pracuje -provádí údržba, zavést a to povinně: 24 hodinovou pracovní dobu, aby se co nejméně zkrátila doba uzavírek (tak jak je to v civilizované Evropě běžné) kromě nejnnutnějších technologických přestávek  
- rádi bychom si také přáli, aby firmy, které rekonstrukce ať mostů nebo vozovek provádějí, byly řádně a nekompromisně vybírány a kontrolovány, aby nedocházelo k předčasnému poškození dopravní sítě, tak, jako se to děje v dnešní době, a práce těchto firem a lidí je znehodnocována požadavky státu na cenu a nikoliv na kvalitu( v mnohých případech dochází k propadání povrchů jak v okolí mostů, tak poškození samotných povrchů vozovek)  
- toto poškození a všeobecně technický stav některých našich komunikací je alarmující a neumožňuje řidičům se plně soustředit na řízení, ale mnohdy jsou nuceni místo řízení úpěnlivě koukat těsně před vozidlo a sledovat nerovnosti a díry na silnicích, což v konečném důsledku přináší snížení pozornosti jako takové, více nehod, poškození vozidel těchto řidičů

#### dále se jako řidiči ptáme:

- jakým právem se snažíte omezovat jednu skupinu oproti jiné??? (ti ostatní jsou nadlíde? mají snad větší práva?)  
- každé nákl. vozidlo platí nemalé částky za používání silnic a dálnic  
- ty jsou v poměru "cena-kvalita" se zahraničím nesrovnatelně ve špatném stavu, hlavně kvalita D-1 je katastrofální v důsledku nezájmu odpovědných lidí od úrovně krajů až po Vás politiky-bohužel  
- Vy jste byli Ti (obecně od r. 1989), kteří mají hlavní podíl na stavu dopravní infrastruktury v naší zemi, svým nezájmem odsouváním problémů, které se daly očekávat ihned po změnách v naší zemi  
- každý kdo se o dopravní problematiku zajímá, s hrůzou sleduje, jak se na poslední chvíli buduje například spojení dálnic okolo Prahy okruhem, který by odvedl dopravu z města dříve, než se úplně zalkne  
(pozn. sám jsem se také zúčastnil dokončování "barandova mostu")  
všechny tyto stavby současně s generální opravou D-1 a současným rozšířením na 3 pruhy v celé délce, to měly být priority už před 15 lety, kdy byly nejen ceny nižší, ale státní pokladna plnější-bohužel politické vedení mělo na "práci" pravděpodobně důležitější věci než se zabývat dopravou  
- vyjmenovávat různé chyby ale není účelem - účelem je domoci se pomoci společnými silami k právním normám, které jsou běžné ve vyspělé Evropě na západ od našich hranic.

Toto zamyšlení v žádném případě neobsahuje celou šíři problému, která má (nebo nedej bůh) bude mít mnohem širší a horší dopad....  
Děkujeme, že jste dočetli až do konce a snad tento náš podnět vezmete v potaz ke spokojenosti nás všech.



[www.sdruzeniRIDICU.cz](http://www.sdruzeniRIDICU.cz)  
[www.proridice.eu](http://www.proridice.eu)  
[www.proridice.info](http://www.proridice.info)

Diskuzní forum – poradna pro řidiče, otázky - odpovědi  
Portál pro řidiče – aktuální články z dopravy  
Odkazy pro řidiče – dopravní situace, uzavírky, mapy  
Fotogalerie pro řidiče

#### Otázky - odpovědi

**Výjimka z limitů pro minimální dobu odpočinku a maximální dobu řízení za účelem nalezení vhodného místa zastávky.  
Článek: 12 nařízení (ES) č. 561/2006**

Přístup, který se má dodržovat: Článek 12 obsahuje ustanovení, která umožňují řidiči odchýlit se od požadavků na minimální dobu odpočinku a na maximální dobu řízení podle článků 6 až 9, aby našel vhodné místo zastávky. Tento článek neopravňuje řidiče k

tomu, aby se odchýlil od nařízení z důvodů, které zná již před zahájením cesty. Jeho účelem je umožnit řidiči vyrovnat se s případy, kdy se v průběhu jízdy neočekávaně stane nemožným dodržet nařízení, tedy za abnormálních obtíží, a to nezávislých na vůli řidiče, evidentně nevyhnutelných (což nelze předpokládat ani za vynaložení veškeré řádné péče). Odchylna má rovněž zajistit bezpečnost osob, vozidla a nákladu vozidla a požadavek, že je třeba každopádně přihlížet k zásadám bezpečnosti silničního provozu.

V podobných případech náleží jisté povinnosti třem stranám:

- 1) Dopravní podnik musí pečlivě plánovat řidičovu bezpečnou cestu a musí předvídat například pravidelné dopravní zácpy, povětrnostní podmínky a přístup k odpovídajícím místům k parkování, musí tedy organizovat práci tak, aby řidiči mohli dodržet nařízení, a měly by dbát na to, aby byly dodržovány požadavky odesílatelů a pojistitelů ohledně bezpečného parkování.
- 2) Řidič musí striktně dodržovat pravidla a neodchylovat se od maximální doby řízení, ledaže neočekávaně nastanou výjimečné okolnosti a stane se nemožným nařízení dodržet, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, bezpečnosti osob, vozidla nebo nákladu. Pokud se řidič rozhodne, že je nezbytné odchýlit se od nařízení, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, musí oznámit povahu a důvod odchylny ručně (na záznamovém listu nebo na výtisku ze záznamového zařízení nebo v denním pracovním plánu v jakémkoli jazyce Společenství), jakmile zastaví.
- 3) Kontrolor uplatňuje odborné uvážení při kontrole řidiče a vyhodnocení toho, zda je odchylna od maximální doby řízení odůvodněná.

Pro posouzení toho, zda je odchylna na základě článku 12 oprávněná, musí kontrolor pečlivě prověřit veškeré okolnosti, zejména:

- a) historii záznamů řidiče o době řízení, aby se určil obvyklý rozvrh řidičova výkonu a ověřilo se, zda řidič obvykle pravidla pro dobu řízení a dobu odpočinku dodržuje a že tedy k odchylce došlo výjimečně;
- b) k odchylce od maximální doby řízení nesmí docházet pravidelně, odchylna musí být způsobena výjimečnými okolnostmi jako třeba: velkými dopravními nehodami, extrémními povětrnostními podmínkami, silničními odbočkami a objezdy, přeplněnými parkovišti atd. (Tento seznam možných výjimečných okolností je pouze příkladný. Při posuzování platí zásada, že důvod možné odchylny od maximální doby řízení nesmí být známý předem, dokonce nesmí být ani předvídatelný);
- c) je třeba dodržovat denní i týdenní maximální dobu řízení, řidič tedy nemůže mít „čas k dobru“ na základě překročení limitů při hledání parkoviště;
- d) odchylna od pravidel pro maximální dobu řízení nesmí vést k omezení nutných přestávek, denního ani týdenního odpočinku.

#### Dálnice v ČR a poplatky

Vzhledem k opětovnému zdražování se nabízí otázka co za to ?

Můžeme si odpovědět sami, protože D1 má svoje specifika, notoricky známá, mezi ně patří například to že se zde prohánějí vozy více než povolenou rychlostí, stav po několika letech bez údržby a oprav je takový, že uživatel si zde vozidlo ničí. Tohle všechno nemůže nahradit pár kilometrů nových úseků navíc při pomýšlení, že některé trasy jsou postavené z politických důvodů a ne z důvodu praktických jako třeba často zmiňovaná dálnice z Ostravy do Bohumína.

Poplatky za kamiony, nejsou dodnes nikde transparentně uvedeny aby si kupříkladu běžný občan disponující internetovým připojením mohl každý měsíc podívat kolik, že z toho jde peněz do státního rozpočtu a kolik těm co se na tom živí. Navíc ze z těchto poplatků lepší i něco jiného a ne jen silnice.

Osobně si myslím, že zpoplatněné by měli být místa, která splňují parametry dálnice případně rychlostní komunikace. I těchto míst se najde poměrně dost, ovšem za používání některých úseků D1 by měl platit stát těm co tudy musí jet.

Je třeba si navíc uvědomit, že pokud se osobní vozy vybaví zařízením, které bude snímat mýtná brána bude se platit i s osobním vozem výhledově za ujetý kilometr. Jinak by toto zařízení nikdo nevymýšlel a vystačil si jako jinde v Evropě s dálničním kuponem.