# Zimní pneumatiky nejsou vždy samozřejmostí

Publikováno: 19. 12. 2019
CDV , BESIP MD

**Z nehod, které šetřilo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) v rámci projektu Hloubková analýza dopravních nehod** (HADN; www.vyzkumnehod.cz), **je zřejmé, že hlavním faktorem, na kterém závisí směrová stabilita vozidla, je tzv. adheze. To je interakce pneumatiky vozidla s vozovkou, která je do značné míry závislá na kvalitě/stavu/druhu pneumatik.**

Zimní pneumatika má oproti letní pneumatice hrubší vzorek, jemné lamelování a je tvořena z měkčí směsi – obsahuje více siliky. To vše zlepšuje stabilitu a trakční vlastnosti při jízdě na ledu a sněhu. **Brzdná dráha na sněhu při použití letních pneumatik může být i o 80 % delší než na zimních pneumatikách.** [4] Použití letních pneumatik na sněhu nebo ledu může vést ke zhoršení jízdních vlastností vozidla, což se i v některých případech nehod negativně projevilo na jejich vzniku nebo následcích.

Jak dokládají data z HADN, poměrně **velké množství řidičů používá zimní pneumatiky celoročně** (průměrně cca 30 %). **Velmi často dochází k tzv. „dojíždění“ pneumatik, kdy pneumatika odpovídá požadavkům na hloubku hlavní dezénové drážky pro letní měsíce.** V několika případech měla vozidla u dopravních nehod šetřených v rámci HADN kombinace různých druhů pneumatik, např. dvou letních a dvou zimních, příp. jedné letní a tří zimních pneumatik. V jednotkách případů pak další kombinace.

Používání zimních pneumatik mimo zimní období nelze doporučit. Vzhledem ke složení směsi dochází při vyšších okolních teplotách k měknutí pneumatiky, čímž se zhoršují její adhezní vlastnosti. Může dojít k prodloužení brzdné dráhy – dle některých zdrojů o cca 15-20 % [4], [5]. V některých specifických případech, například na mokru při okolní teplotě cca 30 °C, může mít vozidlo vybavené

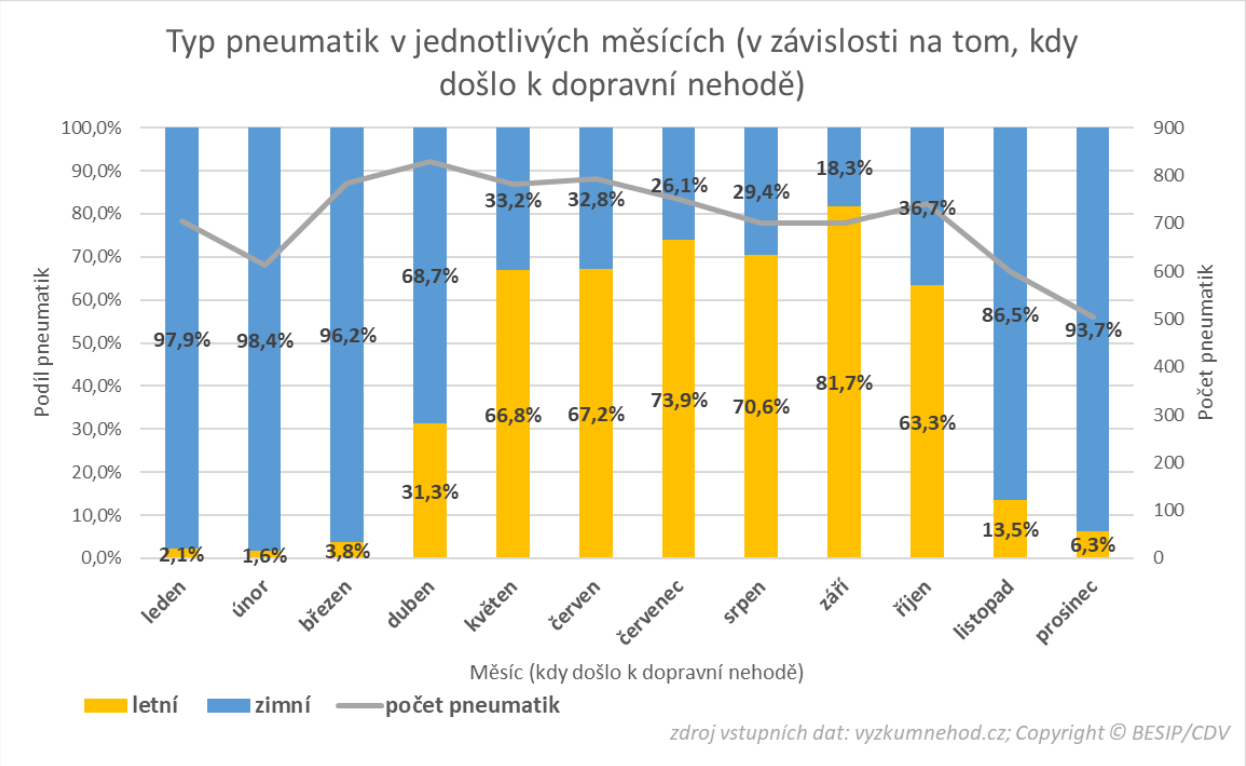
© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

kvalitními letními pneumatikami až o 30 % kratší brzdnou dráhu než vozidlo se zimními pneumatikami. Horší jízdní vlastnosti mají zimní pneumatiky mj. i při prudkých manévrech.

## Legislativa: Provoz vozidel v zimním období

Dle § 40a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, lze užít motorové vozidlo kategorie M nebo N **v období od 1. listopadu do 31. března, pokud se na pozemní komunikaci nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza,** k jízdě v provozu na pozemních komunikacích pouze za podmínky použití zimních pneumatik, a to u motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 3 500 kg na všech kolech a u motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 3 500 kg na všech kolech hnacích náprav s trvalým přenosem hnací síly. Zimní pneumatiky podle věty prvé musí mít hloubku dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů nejméně 4 mm a u motorových vozidel o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg nejméně 6 mm.

Výše uvedené ustanovení se nepoužije pro náhradní pneumatiku použitou v případě nouzového dojetí.  Diskutovaným tématem je také **stáří pneumatik a jeho vliv na jízdní vlastnosti vozidla**. **Obecně se celková životnost pneumatik doporučuje maximálně 10 let.** Jedná se o období počínající datem jejich výroby. Jak dokládá datová základna HADN, někteří řidiči používají pneumatiky starší 10 let.




## Statistické minimum

**V roce 2018 bylo v ČR v důsledku vlivu námrazy, sněhu a náledí usmrceno 11 a těžce zraněno 85 osob. Počet usmrcených se meziročně snížil o 9 osob, v oblasti těžce zraněných osob pak byl evidován 29% nárůst.** *„I přesto, že počet usmrcených vlivem námrazy, sněhu a náledí klesl meziročně o 45 % a počet lehce zraněných o necelých o 17 %, evidovali jsme vysoký procentní nárůst v oblasti těžce zraněných, který byl v roce 2018 o 29 % vyšší než v roce 2017,“* říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: *„Nejvíce osob zemřelo a těžce se zranilo při nehodách, za které mohla **kombinace náledí s neposypaným sněhem**. V roce 2018 se celkem jednalo o usmrcení 5 osob, dalších 47 osob bylo těžce zraněno. **Jde o***

***dlouhodobý problém, který evidujeme již řadu let. Řidiči by měli přizpůsobit svou jízdu a být opatrní.“***

## Námraza, sníh a náledí jsou okolnosti, se kterými musíme počítat

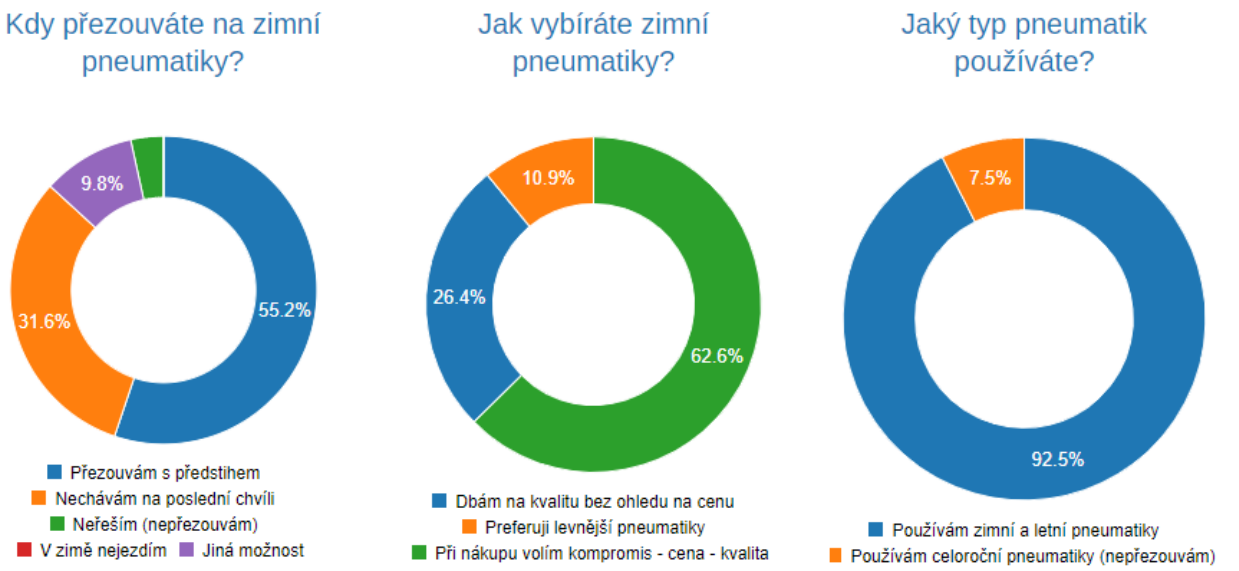
*„Obzvláště řidiči by měli být důslední v přípravě vozidla na zimní období a nepodceňovat faktory, jako jsou **odstranění nečistot z vozidla**, **námrazu nebo sníh zabraňující výhledu z místa řidiče v kterékoli straně**, které jsou pro bezpečnost provozu zcela zásadní,“* uvádí Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a dodává: *„Omezený výhled z vozidla díky nedostatečnému očištění námrazy nebo sněhu zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Samozřejmostí by pro řidiče mělo být řízení vozidla, na němž nebo na jehož nákladu není led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“*

**Výhled z vozidla do všech stran** je důležitým faktorem pro bezpečnost provozu. Omezený výhled z vozidla (díky nedostatečnému očištění námrazy/sněhu) zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody, jak dokládají také dílčí případy šetřené v rámci HADN. **Řidič může přehlédnout jiného účastníka provozu – ať už chodce nebo jiné vozidlo.** Příkladem může být šetřená nehoda (foto viz úvod), kdy si *řidič osobního vozidla nedostatečně očistil přední sklo od námrazy a v důsledku omezeného výhledu z vozidla přehlédl chodce. Došlo ke střetu vozidla s chodcem. Chodec utrpěl otevřenou zlomeninu pravého bérce, mnohočetné odřeniny obličeje, levého bérce a pravé ruky (tíže poranění vyjádřena ISS 10).*

## Anketa Jak používáte zimní pneumatiky?

Řada motoristů svá auta bohužel nepřezouvá a zimní pneumatiky tzv. dojíždí. Snaha ušetřit má ale za následek zhoršení jízdních vlastností a brzdné dráhy vozidla nejen za mokra, ale také za suchého počasí, zvýšení spotřeby paliva a také vyšší hlučnost. Testy ukázaly, že i letní opotřebená pneumatika má v létě lepší vlastnosti než opotřebená zimní. **V rámci Observatoře bezpečnosti silničního provozu je spuštěná anketa na zimní pneumatiky, děkujeme za její vyplnění.**

https://www.czrso.cz/anketa-zimni-pneumatiky/




**Mgr. Tomáš Neřold M.A.**

Vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy

+420 602 632 176

tomas.nerold@mdcr.cz

[1] CDV; Ing. Martin Kulišťák; Analýza Námraza, sníh a náledí

[2] Observatoř bezpečnosti silničního provozu (www.czrso.cz)

[3] Hloubková analýza dopravních nehod (www.vyzkumnehod.cz)

[4] JANOŠKO, Ivan, Tomáš POLONEC a Jozef CHRASTINA. Comparison of Summer and Winter Tyres on  a Dry and Snowy Surface. Acta Technologica Agriculturae [online]. 2013, 16(1), 5-9 [cit. 2019-12-09].  DOI: 10.2478/ata-2013-0002. ISSN 1335-2555.

[5] Tisková zpráva Continental – Je nutné měnit zimní za letní? [cit. 2019-12-09]

[6] Tisková zpráva Bridgestone [cit. 2019-12-09]