

1. Zásady bezpečnej a hospodárnej jazdy
2. S neustálym vývojom ľudstva sa vyvíjajú aj technické výtobytky.
3. Jedným z nich je aj auto, ktoré dennodenne používame.
4. Tento úchvatný vynález sa nám zdá byť taký blízky,
5. no vie byť aj zradný.
6. Zrada nespočíva len v samotnom stroji,
7. ale aj vo vodičovi,
8. ktorý svojou neopatrnou a unáhlenou jazdou dokáže, hoci aj nevedomky,
9. ublížiť nevinným ľuďom.
10. Preto, okrem toho, že ovládame pravidlá cestnej premávky,
11. musíme ovládať aj pravidlá bezpečnej a hospodárnej jazdy.
12. Dôvodom je poznatok, že práve kvôli neznalosti a nedodržiavaniu zásad bezpečnej jazdy
13. vzniká značný počet dopravných nehôd.
14. Zásady bezpečnej jazdy zahŕňajú najmä povinnosť
15. poznať základné fyzikálne zákonitosti jazdy motorovým vozidlom.
16. Dôležitosť zohrávajú psychologické aspekty správania sa vodiča počas jazdy,
17. ale aj ostatných účastníkov cestnej premávky.
18. Význam majú aj vplyvy dopravnej cesty,
19. poveternostné podmienky a
20. mechanika jazdy vozidiel.
21. Záleží preto na každom vodičovi,
22. na miere jeho vodičských zručností,
23. schopností a znalostí,
24. na jeho charakterových vlastnostiach a
25. tiež na jeho celkovom duševnom a fyzickom stave,

26. ako bude svoje vozidlo viesť.
27. V poslednej dobe sa so stupňom motorizácie vyvíja aj spôsob jazdy.
28. Na začiatku rozvoja automobilizmu bola pozornosť vodiča upriamená na vlastné vozidlo,
29. nebral sa ohľad na iných účastníkov cestnej premávky.
31. V neskoršej etape sa plynule prešlo k defenzívnemu spôsobu jazdy,
32. ktorý spočíval v obrane pred neočakávaným a nebezpečným správaním sa ostatných účastníkov cestnej premávky.
33. Pri tomto spôsobe jazdy sa od vodiča požadovala neustála pripravenosť na riešenie krízových situácií.
34. V súčasnosti však dominuje kooperatívny spôsob jazdy,
35. zdôrazňujúci spoluprácu vodiča s inými účastníkmi cestnej premávky.
36. Základná otázka pre nás teda znie:
37. Čo môže prispieť k zvýšeniu bezpečnosti v premávke?
38. Otázka už toľkokrát položená,
39. ba dokonca aj zodpovedaná,
40. prináša žiaľ v plnej miere nevyužívanú odpoveď.
41. Základným predpokladom bezpečnej jazdy je
42. vyhovujúci technický stav motorového vozidla.
43. Ak sa vodič chystá na dlhšiu trasu,
44. je nevyhnutné presvedčiť sa o tejto skutočnosti
45. ešte pred nastúpením do vozidla.
46. V praxi to znamená skontrolovať si najmä celkový stav vozidla,
47. náplne,
48. stav a opotrebenie pneumatík, vrátane hĺbky dezénu.
49. Predmetom kontroly, najmä za zníženej viditeľnosti je aj osvetlenie vozidla a stav svetiel.
50. Dôležitou súčasťou vozidla sú aj dve vonkajšie a

51. jedno vnútorné spätné zrkadlo,
52. ktoré nám poskytujú verný obraz diania za naším vozidlom.
53. Pred tým, než vyrazíme z miesta si skontrolujeme ich nastavenie.
54. Samozrejmosťou pre každého vodiča i spolujazdcov
55. by malo byť zapnutie bezpečnostných pásov
56. ihneď po nastúpení do vozidla.
57. Práve táto zásada je neraz „kameňom úrazu“ pre skúsených vodičov,
58. ale aj pre začiatočníkov.
59. Málokto vie, že trojbodový bezpečnostný pás
60. bol vynájdený už v roku 1959 Nilsonom Bohlinom a je pozoruhodné, že sa tento vynález uchoval až dodnes.
61. Životnosť pásu, vyrobeného z pevnej umelej tkaniny
62. by mala byť porovnateľná so životnosťou samotného vozidla.
63. Napriek tomu sa pás môže opotrebovať,
64. čoho príznakom sú rozstrapkané okraje.
65. Podobne ako iné časti auta,
66. aj bezpečnostné pásy vyžadujú náležitú starostlivosť a pravidelnú kontrolu.
67. Základom údržby je vysatie prachu z ukotvení.
68. Úplnú výmenu bezpečnostných pásov odporúčame vykonať po vážnej dopravnej nehode i
69. v prípade výskytu zdrsneného povrchu.
70. Zabránilme tým možným tragickým dôsledkom v prípade ich pretrhnutia.
71. Fakty hovoria za všetko. Odborníci na bezpečnosť cestnej premávky sverne tvrdia, že bezpečnostný pás znižuje riziko vážneho poranenia alebo smrti v prípade dopravnej nehody až o 59 %.
72. Airbag ako ďalšia súčasť ochrannej výbavy vozidla, v súčinnosti so zapnutým pásom, zlepšuje bilanciu o ďalšie 3 %.
73. Samotný airbag je však slabým záchrancom. Bez použitia pásu je jeho ochranný účinok sotva 41%.

74. Pre nepripútaného spolujazdca môže byť airbag dokonca nebezpečný. Vak sa totiž aktivuje rýchlosťou v rozmedzí 157 až 338 km/h.
75. Pre lepšie pochopenie situácie si predstavte, že tvárou tlmíte náraz letiacej lopty.
76. Význam bezpečnostného pásu čoraz viac rastie, a preto Vám ukážeme spôsob, ako si ho správne nastaviť:
77. Vrchný popruh by mal prechádzať cez trup,
78. nie však blízko ku krku.
79. Tým sa zabezpečí správny uhol pásu voči telu,
80. pretože plecia a hrudník absorbujú väčšinu pôsobiacej sily.
81. Spodný priečny popruh má byť umiestnený priečne cez bedrové kosti.
82. Nesmie prechádzať cez brucho.
83. Rovnaké má byť nastavenie pásu aj v prípade dieťaťa, sediaceho na podložke
84. alebo v detskej sedačke.
85. Ak sa bezpečnostný pás opiera o krk, predstavuje to problém, najmä u dieťaťa.
86. Je však zakázané umiestniť ho pod rukou dieťaťa.
87. V takomto prípade môže spôsobiť vážne zranenia.
88. Popruh bezpečnostného pásu nesmie byť prekrútený
89. alebo poškodený.
90. Vodič si musí byť vedomý, že je zodpovedný nielen za seba,
91. ale aj za ostatných spolujazdcov vo vozidle.
92. Preto je jeho úlohou upozorniť posádku vozidla na potrebu zapnutia si bezpečnostného pásu, i
93. na fakt porušovania zo zákona danej povinnosti, ak tak nespravili.
94. Porušenie ustanovenia o povinnosti zapnúť si pás má v tom lepšom prípade za následok uloženie pokuty,
95. vyššiu cenu by sme však zaplatili, ak by došlo k vážnej dopravnej nehode,
96. pri ktorej by niekto z posádky vozidla na túto ľahkovážnosť doplatil životom.

97. Početnosť diskusií stúpa aj okolo detských autosedačiek.
98. Bolo skutočne potrebné uzákonenie ich používania?
99. Odpoveďou nám môže byť každoročne stúpajúce percento úmrtnosti detí počas dopravných nehôd.
100. Polícia si túto nelichotivú štatistiku vysvetľuje celkovým nárastom počtu vážnych dopravných nehôd s dosahom na deti, v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi.
101. Každopádne, už nejedná detská autosedačka zachránila život maloletého dieťaťa, pretože mu účinne poskytla ochranu pred následkami nárazu.
102. Nielen fixovala jeho telo v správnej polohe, ale poskytovala dieťaťu aj vyšší cestovný komfort, v porovnaní s polihovaním na zadnom sedadle vozidla. To platí aj v súčasnosti.
103. Úlohou autosedačky je tiež ochrana malých detí pri vystupovaní z vozidla,
104. pretože rodič ich musí najprv odopnúť
105. a vyložiť z vozidla, takže samovoľne nevystúpia na cestu.
106. Je dôležité si uvedomiť, že výrobcovia automobilov
107. pri ich projektovaní kladú dôraz najmä na bezpečnosti pasažierov vo vozidle.
108. Zároveň rátajú s tým,
109. že detskí pasažieri budú v autosedačke pripútaní,
110. nakoľko ich bežný bezpečnostný pás
111. nedokáže pri havárii
112. alebo pri prudkom brzdení
113. ochrániť do takej miery ako autosedačka.
114. Rozhodujúcim faktorom pri používaní autosedačky nie je vek dieťaťa, ale predovšetkým jeho výška a váha.
115. Dieťa do výšky 150 cm,
116. prípadne dieťa hmotnosti do 34 kg,
117. musí byť počas jazdy umiestnené v detskej sedačke,
118. prípadne usadené na podložke a nutne pripútané bezpečnostným pásom.

119. Autosedačka nesmie byť umiestnená v dosahu airbagu,
120. celou plochou musí priliehať k sedadlu vozidla
121. a byť pevne zafixovaná.
122. Čo však v prípade, ak prepravujeme vo vozidle viac detí?
123. Zákon v tomto prípade hovorí jasne:
124. „Ak sa na sedadle vozidla vybavenom bezpečnostným pásom
125. prepravuje dieťa s výškou menšou než 150 cm,
126. musí byť toto sedadlo vybavené detským zadržiacim zariadením (detská autosedačka) zodpovedajúcej skupiny v zmysle § 3 nariadenia vlády SR č. 554/2006 Z.z.
127. Z tohto pravidla existujú dve výnimky, týkajúce sa detskej autosedačky:
128. Prvou výnimkou je umiestnenie dvoch detských zadržiacich zariadení na zadných sedadlách vozidla,
129. čo zapríčiňuje nedostatok priestoru pre umiestnenie tretieho detského zadržiacieho zariadenia.
130. V takomto prípade možno dieťa vo veku tri a viac rokov a s telesnou výškou menšou ako 150 cm pripútať na zadnom sedadle vozidla bezpečnostným pásom.
131. Preprava dieťaťa na predných sedadlách je zakázaná.
132. Druhá výnimka spočíva v možnosti pripútať pásom dieťa vo veku tri a viac rokov pri preprave v obci.
133. Bezpečnosť jazdy však ovplyvňujú aj mnohé ďalšie fyzikálne,
134. či ľudské faktory.
135. Medzi ne jednoznačne patrí hlasná hudba,
136. telefonovanie za volantom,
137. či venovanie sa inej činnosti popri riadení, kam patrí
138. jedenie,
139. pitie,
140. fajčenie,
141. u žien líčenie,

142. hádka so spolujazdcom
143. alebo iné rozptyľovanie vodiča zo strany ostatných pasažierov.
144. Hlasná hudba počas jazdy môže negatívne ovplyvniť sústredenosť a pozornosť vodiča,
145. čo môže mať za následok prepočutie zvukových výstražných znamení,
146. ktoré používa najmä polícia,
147. záchranná zdravotná služba a
148. v niektorých prípadoch aj iní účastníci cestnej premávky za účelom odvrátenie blížiaceho sa nebezpečenstva.
149. Zákonom podchytený je aj zákaz telefonovať počas jazdy,
150. no napriek tejto skutočnosti ide o pravidlo, ktoré nie je vodičmi dostatočne osvojené.
151. Podľa neoficiálnych štatistík, telefonovanie za volantom zapríčiňuje,
152. či už priamo alebo nepriamo okolo 30 % všetkých dopravných nehôd,
153. ktorých sa vodiči dopustia, keď pri komunikácii s druhou stranou držia mobilný telefón v ruke.
154. Za legálnu a zároveň legitímnu sa považuje mobilná komunikácia za pomoci hands-free technológie.
155. Je však takýto spôsob telefonovania aj správny?
156. Aj keď na jednej strane hands-free technológia necháva ruky voľné,
157. na strane druhej umožňuje vodičom predĺžiť čas a počet hovorov až do takej miery, že trpia tzv. slepotou pozornosti.
158. Čo to vlastne je?
159. U vodiča sa spomaľujú reakcie na vonkajšie podnety a
160. prehliadajú dôležité viditeľné signály,
161. ako napríklad svetlá na semaforochoch,
162. približujúce sa neosvetlené motorové vozidlo,
163. či chodec, ktorý už vykročil na prechod.

164. Jedným zo závažných spôsobov porušenia pravidiel cestnej premávky je aj jazda pod vplyvom alkoholu.
165. Mnohé štúdie, ale aj praktické skúsenosti poukazujú na skutočnosť pomalších reakcií vodičov v podnapitom stave.
166. Tí si nedokážu dostatočne rýchlo vyhodnotiť dopravnú situáciu a
167. problémom je i fakt, že nevnímajú ostatných účastníkov cestnej premávky.
168. Majú narušenú koordináciu, ktorá sa prejavuje tým,
169. že svoje vozidlo nedokážu udržať v jednom jazdnom pruhu a
170. prechádzajú do protismeru.
171. Prehliadajú značky,
172. zvukové a svetelné výstražné znamenia,
173. nedokážu sa včas vyhnúť prekážkam na ceste.
174. Rovnako majú tendenciu nadhodnotiť svoje vodičské schopnosti a zručnosti,
175. na úkor technického stavu vozidla,
176. stavu vozovky a
177. poveternostných podmienok.
178. Jazda pod vplyvom alkoholu tak patrí k najčastejším príčinám vzniku dopravných nehôd s tragickými následkami.
179. Menej častou, ale preda sa vyskytujúcou príčinou nehodovosti na našich cestách
180. je aj jazda pod vplyvom návykovej látky.
181. Vodič po jej užití trpí podobnými poruchami sústredenosti, ako pri požití alkoholu.
182. Počas jazdy je tiež nevyhnutné dodržiavať zákonom stanovenú rýchlosť.
183. V obci je povolená rýchlosť 50 km/h,
184. mimo obce 90 km/h,
185. na rýchlostnej ceste 130km/h,
186. rovnako ako na diaľnici.
187. Mnohokrát vodičom prekážajú obmedzenia rýchlosti,

188. stanovené na konkrétnych úsekoch vozovky.
189. Vyskytujú sa najmä počas letných mesiacov,
190. kedy sa na cestách robí údržba.
191. Vodiči sú o tomto stave upovedomení značkami,
192. ktoré znázorňujú dôvod,
193. prípadne i samotné obmedzenie rýchlosti.
194. Ako príklad uvedieme dopravnú značku „Práca na ceste“,
195. prípadne upozornenie o nepredbiehaní na danom úseku,
196. či upravenie spôsobu jazdy v jazdných pruhoch.
197. V súvislosti s povahou vozovky
198. sa spájajú obmedzenia rýchlosti, zapríčinené značkami ako „Zúžená vozovka“,
199. „Nerovnosť vozovky“,
200. „Nebezpečná krajnica“,
201. „Nebezpečenstvo šmyku“,
202. „Sneh“,
203. „Poľadovica“,
204. „Padajúce kamene“,
205. „Odletujúci štrk“ a iné.
206. Ak vodič nerešpektuje tieto dopravné značenia,
207. ohrozuje tým seba,
208. svojich spolujazdcov,
209. ale i ostatných účastníkov cestnej premávky.
210. Mnohokrát, čo i len malé precenenie svojich schopností,
211. môže spôsobiť veľké nepríjemnosti.
212. Zvýšenú pozornosť musia vodiči venovať i jazde v noci,

213. pretože tá kladie väčšie nároky na ich sústredenosť.
214. S ubúdajúcim denným svetlom sa mení ostrosť a jasnosť osvetlenia vozovky, i
215. viditeľnosť jednotlivých účastníkov cestnej premávky.
216. Znižuje sa aj zreteľnosť rozoznávania predmetov a
217. odhad vzdialenosti býva skreslený.
218. Nebezpečným sa stáva prechádzanie vozidiel do zákrut a
219. odbočovanie, pretože nevidíme do priestoru, kam smeruje vozidlo.
220. Keďže bolo uzákonené celoročné denné svietenie,
221. bude sa pozornosť vodičov sústreďovať nielen na zapínanie a funkčnosť svetiel,
222. ale aj na ich prípadné znečistenie.
223. Málo známou je skutočnosť, že znečistené svetlomety dosahujú svetelné straty 40 až 60 %.
224. Preto sa vodičom odporúča za nepriaznivého počasia vozidlo častejšie zastaviť a
225. svetlomety očistiť, aby sa naša jazda stala bezpečnejšou.
226. Na samotnú bezpečnosť jazdy má veľký vplyv aj technický stav vozidla.
227. V dnešnom modernom svete sa všetci výrobcovia automobilov
228. usilujú ponúkať na trhu také motorové vozidlá,
229. ktoré spĺňajú nároky zákazníka nielen na vzhľad, či komfort,
230. ale aj na výkon motora,
231. účelnosť,
232. a predovšetkým na otázky bezpečnosti a hospodárnosti prevádzky vozidiel.
233. Tá sa dá dosiahnuť i prostredníctvom namontovaných systémov, ktoré zvyšujú bezpečnosť jazdy.
234. Ich typickým príkladom je ABS, čo je protiblokovací systém, zabráňujúci šmyku vozidla pri brzdení na akomkoľvek povrchu vozovky.
235. Pozornosť si však zaslúži aj AIRBAG, čiže nafukovací vankúš umiestnený pred vodičom v hlave volantu a

236. pred spolujazdcom v prístrojovom paneli.
237. V prípade ťažkého čelného náraz sa airbag samovoľne nafúkne,
238. čím sa zníži riziko zranení prepravovaných osôb.
239. V kombinácii s bezpečnostným pásom ide o najúčinnnejšiu ochranu v prípade čelného nárazu vozidla.
240. Menej známym systémom je ASC, automatická kontrola stability vozidla,
241. ktorá zlepšuje rozbiehanie sa vozidla na šmykľavých cestách.
242. ARS je regulácia sklzu hnacích kolies pri prenose hnacích síl,
243. ktorá zabraňuje prešmykovaniu hnacích kolies.
244. Jedným dychom je však potrebné dodať, že aj to najdokonalejšie vozidlo
245. sa pri zanedbaní starostlivosti o jeho technický stav,
246. stáva nebezpečným predmetom v rukách vodiča.
247. Bezpečnosť jazdy výrazne ovplyvňuje aj vonkajšie prostredie.
248. Pri riadení motorového vozidla musíme neustále brať do úvahy aktuálne ročné obdobie,
249. viditeľnosť,
250. počasie,
251. rôzne povrchy a stavy vozovky.
252. Miestami častejšieho výskytu dopravných nehôd sú
253. dlhšie rovné úseky ciest,
254. zákruty,
255. mosty a podjazdy,
256. vjazdy a výjazdy z diaľnic a ciest,
257. ako aj prechody z jedného povrchu vozovky na iný.
258. V týchto prípadoch je dôležité, aby vodič svojim predvídavým správaním zabránil vzniku rizikových situácií.
259. Ďalším elementom, zapríčiňujúcim zníženú bezpečnosť jazdy a

260. ovplyvňujúcim rýchlosť je aj vietor,
261. s ktorým sa najčastejšie stretávame na mostoch, pri výjazde z lesa alebo iného uzatvoreného priestoru.
262. Aj počas hmly je lepšie ubrať nohu z plynového pedálu.
263. Hmlové svetlomety, ale i klasické svetlá sa stanú pri jazde v hmle nevyhnutnosťou,
264. nakoľko sa odhad viditeľnosti stáva veľmi skresleným a nepresným.
265. Aj počas dažďa musí vodič ostať v strehu, pretože dažďové kvapky sa zmiešavajú s prachom a masnými nečistotami na vozovke, čím sa vytvára mazľavý povrch.
266. Kaluže dažďovej vody prechádzame stále pomalšie, nakoľko nemôžeme presne odhadnúť ich hĺbku.
267. Dôsledkom zachytenia hlbších kaluží ostávajú brzdy mokré a menej účinne.
268. Vysušíme ich až následným jemným pribrzdovaním.
269. Ak sa aj napriek našej koncentrácii a pozornosti vyskytne na ceste nejaký problém, či prekážka,
270. k ich jednoduchšiemu odstráneniu nám môže pomôcť i povinná výbava, ktorá je súčasťou každého vozidla.
271. Jej obsah tvorí náhradné koleso s diskom a s náhradnou pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru,
272. kľúč na matice alebo na skrutky kolies,
273. príručný zdvihák s nosnosťou rovnajúcou sa minimálne zaťaženiu najviac zaťaženej nápravy vozidla,
274. prípadne sa rovnajúcou hmotnosti zdvíhanej časti vozidla z najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla pri zdvíhaní tejto časti,
275. spôsobom určeným výrobcom na použitie zdviháka.
276. Dané ustanovenie platí iba pre vozidlá kategórie M a N.
277. Novinkou, platnou od novembra 2009 je skutočnosť,
278. že sa táto povinná výbava nevzťahuje na vozidlá,
279. ktoré majú všetky kolesá vybavené pneumatikami zvláštnej konštrukcie, umožňujúcej ich dočasné použitie po defekte, s jeho indikáciou v ktorejkoľvek z pneumatík.

280. Novinka, týkajúca sa povinnej výbavy sa nevzťahuje ani na vozidlá, ktoré sú vybavené prostriedkami na bezdemontážnu opravu poškodenej pneumatiky, umožňujúcej jej dočasné použitie.

281. Ani pri vozidlách kategórie M2, M3, N2 a N3 nemôže byť vybavenie prostriedkami na bezdemontážnu opravu nahradené zmluvným vzťahom,

282. na základe ktorého bude zabezpečená oprava poškodenej pneumatiky nepretržite na celom území Slovenskej republiky.

283. Takýto zmluvný vzťah neprichádza do úvahy ani pri mestských autobusoch,

284. nákladných vozidlách a

285. špeciálnych vozidlách, ktoré sú prevádzkované na obmedzenom území v operatívnom dosahu servisných služieb svojho prevádzkovateľa.

286. Súčasťou povinnej výbavy je aj homologizačný prenosný výstražný trojuholník,

287. reflexný odev a

288. autolekárnica.

289. Výstražný trojuholník položí vodič na vozovku vo vzdialenosti minimálne 50 metrov od auta v obci a

290. minimálne 100 metrov od auta na ceste prvej triedy a na diaľnici.

291. Reflexný odev je umiestnený v dosahu zo sedadla vodiča,

292. ktorý si ho oblečie v prípade, ak je jeho vozidlo prekážkou cestnej premávky.

293. Súčasťou povinnej výbavy je aj autolekárnica,

294. na ktorej v prvom rade skontrolujeme dobu expirácie.

295. Nová lekárnica v súčasnosti obsahuje 4 moduly, z ktorých každý modul nesie svoj názov.

296. Modul č. 1 zahŕňa všeobecné pomôcky na ošetrovanie, a dezinfekciu v podobe roztokov..

297. Modul č. 2 je určený na ošetrovanie malých rán a odrenín.

298. Modul č. 3 obsahuje pomôcky pre ošetrovanie veľkých rán, krvácania i popálenín.

299. Modul č. 4 v sebe uchováva prípravky na akútne ošetrovanie zlomeniny, či poranenia kĺbov.

300. Každý obal modulu lekárnice je zároveň označený dátumom spotreby,

301. pričom celá lekárnička nesmie obsahovať, čo i len jeden modul s už uplynulým expiračným dátumom.

302. Súčasťou lekárničky je i karta prvej pomoc,

303. ktorej úlohou je pomôcť vodičovi – účastníkovi nehody sa rýchlejšie zorientovať a

304. vykonať potrebné úkony za účelom pomoci postihnutým osobám.

305. Navedie ho na to, ako podať prvú pomoc zraneným osobám a

306. pripomenie mu nevyhnutnosť kontaktu rýchlej zdravotnej pomoci.

307. Právny predpis na území Slovenskej republiky neurčuje hasiaci prístroj k povinnej výbave osobného motorového vozidla,

308. no vodiči, ktorí cestujú do zahraničia si musia túto skutočnosť vopred overiť v krajinách, cez ktoré budú prechádzať až do miesta určenia.

309. Dobrou správou pre motoristov je aj fakt, že odo dňa účinnosti vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách,

310. už súčasťou povinnej výbavy nemusia byť žiarovky ani poistky.

311. Je však minimálne diskutabilné, či predsa len nie je pre motoristov výhodnejšie, aj túto časť výbavy ponechať vo vozidle.

312. Zmena sa týka aj povinnosti mať ťažné lano v osobnom motorovom vozidle, ktorá účinnosťou vyhlášky stratila opodstatnenie.

313. A čo dodať záverom?

314. V prvom rade chceme vysloviť obrovské pranie, aby sa tento výukový film stal pre vás, začínajúcich vodičov smerodajným v tom, ako sa správne zorientovať v zásadach bezpečnosti vedenia motorového vozidla, aby na našich cestách neustále pribúdali len tí zodpovední vodiči, na úkor nezodpovedných.

315. Je veľmi dôležité, aby ste pred každou jazdou zvažili svoju spôsobilosť na vedenie motorového vozidla, pretože svojím rozhodnutím tak ovplyvníte nielen svoj život, zdravie a bezpečnosť, ale aj bezpečnosť vašich spolujazdcov a ostatných účastníkov cestnej premávky.

316. Poprosíme Vás ešte o jednu vec. Hlavne sa nikam neuvážene nenáhlite, pretože je stále lepšie dôjsť do cieľa s menším meškaním, ako vôbec.

317. A čo sa týka vašich schopností a zručností vo vedení motorového vozidla, nikdy sa nepreceňujte a vždy berte na zreteľ svoj skutočný stav, a až tak možný budúci potenciál.

318. Na úplný záver vám v mene všetkých, ktorí sa podieľali na príprave tohto výukového filmu chcem zaželať veľa šťastných kilometrov bez nehody, aby sa z vás stali zodpovední na ohľaduplní vodiči, ktorí na našich cestách tak často chýbajú.

319. Aby ste boli vodičmi, každý deň lepší a lepší, uvedomejší a bezpečnejší, aby ste sa stále v čo najväčšej pohode vrátili k svojim najbližším.

320. S plnou uvedomelosťou to Vám praje za realizačný kolektív, i za seba režisér tohto filmového projektu.