

Legislativa pro učitelskou praxi

pro první stupeň základních škol



□ Úvod	4
□ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – základní informace pro rozvoj kompetencí žáků ...	9
□ Změny zákona č. 361/2000 Sb. v roce 2011	16
□ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	18
□ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích	20
□ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	22
□ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel	23
□ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě	24
□ Jak se zachovat při dopravní nehodě, požáru vozidla	27





L

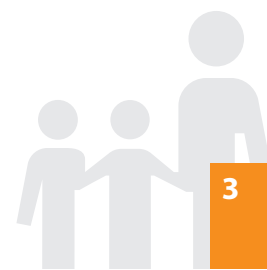




Vážená paní učitelko, vážený pane učiteli,

publikace **Legislativa pro učitelskou praxi**, kterou jste právě otevřeli, je součástí metodicko-didaktického materiálu Inovace výuky na příkladu dopravní výchovy vydávaného naší společností v rámci projektu „**Zvyšování kvalifikace pedagogů pro projektovou výuku, využití informačních a dalších moderních technologií v aplikaci na oblast dopravní výchovy**“. Jejím cílem je poskytnout aktuální informace a zvýšit znalosti v oblasti legislativy související s pohybem v dopravním prostředí i mimo něj.

Další materiály vytvořené v rámci projektu jsou dostupné ve vědomostní knihovně na internetových stránkách projektu www.inovativni-vyuka.cz.



ÚVOD

Souběžně se změnami celé společnosti, a to nejenom v Libereckém kraji nebo v České republice, ale i celosvětově, neustále stoupá množství informací. Následkem toho vzrůstají i nároky na zpracování těchto informací nejen prostřednictvím technologií, ale i v běžném každodenním životě. Základy třídění informací (odlišení podstatných od méně podstatných) a základy rychlých reakcí na informace o jakémkoliv ohrožení zdraví nebo života lidského jedince jsou nejdůležitějším poznatkem, který si každý z nás vypěstuje v období předškolního věku a školní docházky.

S překotným vývojem moderních technologií je čím dál tím složitější upoutat pozornost žáků právě k těmto životně důležitým informacím. Klíčovou okolností pro jejich upevnění je forma, jakou jsou žákům tyto informace předávány a jak jsou při jejich předávání (tedy při učebním procesu) respektovány, ale i rozvíjeny dominantní schopnosti jednotlivých žáků.

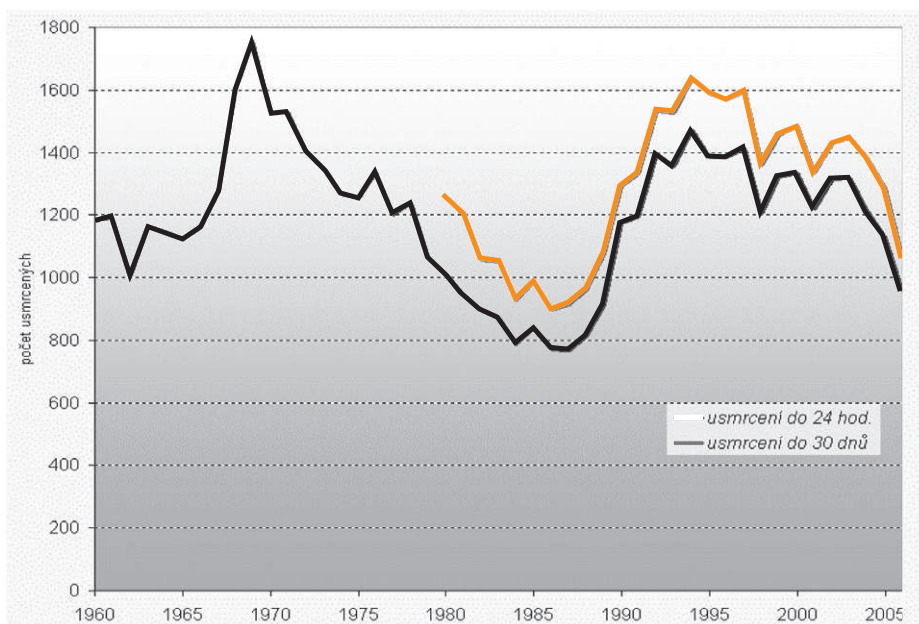
Z výše uvedeného lze odvodit, že v tomto novém, globalizovaném, přetechizovaném světě s neustálým proudem nových informací nelze ve školách uspět s klasickou frontální výukou a je třeba aplikovat nové postupy i s využitím nejnovějších možností, které moderní technologie umožňují. Cesta k novým postupům ve výuce byla otevřena přijetím Rámcového vzdělávacího programu, nové technologie jsou školám nabízeny prakticky neustále. Je však téměř nemožné, aby se učitelé sami uměli rozhodnout o vhodnosti konkrétních technologií pro výuku, uměli u již zakoupených složitějších technologií, např. interaktivních tabulí, využít všech jejich možností pro výuku, která žáky více vtáhne do procesu přijímání a pamatování informací. Mnozí učitelé se obtížně orientují i ve vlastním Rámcovém vzdělávacím programu a obtížně v něm hledají témata, která považují za důležitá a mají s nimi dlouholetou praxi. Jedním z takových témat, které navíc bezprostředně ovlivňuje schopnost jedince neutrpět menší či větší újmu na zdraví, je dopravní výchova.

Liberecký kraj proto využil možnosti dané Evropským strukturálním fondem a v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost, prioritní osy 1. Počáteční vzdělávání a v rámci oblasti podpory – 1.3 Další vzdělávání pracovníků škol a školských zařízení zadal zpracování projektu: Zvyšování kvalifikace pedagogů pro projektovou výuku, využití informačních a dalších moderních technologií v aplikaci na oblast dopravní výchovy. Mezi cíle tohoto, v České republice jedinečného, projektu patří zvýšení profesních kompetencí pedagogů základních a středních škol v Libereckém kraji v oblasti implementace ICT do výuky, používání alternativních výukových metod a projektových a modulových systémů.

Proč na příkladu dopravní výchovy?

Bezpečnost silničního provozu představuje ze všech úhlů pohledu významný problém, nejenom celospolečenský, ale i ekonomický. V České republice se jen v tzv. přímých nákladech dopravních nehod jedná o cca 50 mld. Kč ročně, které různými způsoby ovlivňují výdaje či příjmy státního rozpočtu. Ze všech doposud dostupných analýz, ať již na národní nebo regionální úrovni, vyplývá velmi závažné podcenění problematiky úrazů (a zvláště úrazů dopravních), které se druhotně odráží i v postoji politiků k tomuto problému, a tím i prostředkům uvolňovaným pro opatření k jeho řešení.

Při vědomí této skutečnosti byl na úrovni Evropské Unie přijat tzv. druhý akční plán zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem bylo v zemích EU snížit do roku 2010 počet usmrcených na polovinu oproti roku 2001. K tomuto ambicióznímu plánu tzv. starých zemí EU 15 se postupně přidávaly i všechny nové členské státy, mezi nimi i Česká republika, která v letech 1970–1986 patřila k zemím s nejvyšším standardem bezpečnosti silničního provozu, avšak v následujících 5 letech z této pozice výrazně ustoupila. Dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod v České republice je dokladován na následujícím obrázku (obr. 1).



(obr. 1) Počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích 1980–2006

Zdroj: www.czrso.cz

V rámci připojení k výše uvedenému cíli EU byl usnesením vlády České republiky č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválen dokument „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“. Tento dokument analyzuje situaci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR a ukládá úkoly subjektům působícím v této oblasti. Mezi hlavní problémy, se kterými se realizace těchto úkolů potýká, patří tyto skutečnosti:

- bezpečnost silničního provozu není oproti motoristicky vyspělým státům společností stále vnímána jako priorita,
- právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni,
- vymahatelnost práva je na nízké úrovni.

Zároveň je konstatováno, že nápravy tohoto stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence. Nutné je zapojení všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy a školství, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i široké veřejnosti.

Stav bezpečnosti silničního provozu a opatření k jejímu zvýšení v Libereckém kraji

Liberecký kraj se do procesu zvyšování bezpečnosti silničního provozu zapojil velmi aktivně již v období přípravy Národní strategie zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Zastupitelstvo Libereckého kraje schválilo dne 18. 11. 2003 usnesením č. 366/03/ZK dokument zpracovaný Odborem dopravy Libereckého kraje „**Koncepce BESIP v Libereckém kraji**“. Cílem této koncepce bylo vymezení základních okruhů problémů v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu, které by mohl Liberecký kraj ovlivnit, vytyčit možná opatření a stanovit krátkodobé a dlouhodobé cíle vedoucí ke zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích Libereckého kraje. Od roku 2004 každoročně probíhá vyhodnocení naplňování úkolů stanovených koncepcí a aktualizace koncepce. Konkrétní podoba jednotlivých aktivit v oblasti lidského činitele je pak rozpracována v Ročním plánu BESIP Libereckého kraje, který je schvalován Radou Libereckého kraje.

V souladu se zkušebními zeměmi s nejvyšším standardem bezpečnosti silničního provozu byl na úrovni kraje ustanoven řídicí výbor bezpečnosti silničního provozu a jsou svolávána jeho pravidelná jednání. Členy řídicího výboru jsou odborníci z jednotlivých oblastí (správce komunikací, školství, autoškoly, Policie ČR, ...), kteří jsou koordinátory aktivit bezpečnosti silničního provozu ve své oblasti a na jednání informují ostatní o situaci ve své oblasti a navrhuji opatření k trvalému snižování počtu dopravních nehod a především jejich následků.

V rámci Koncepce zvyšování BESIP v Libereckém kraji je prioritní pozornost věnována opatřením, která může kraj z hlediska vymezení své působnosti realizovat. Činnosti stanovené v Koncepci BESIP v Libereckém kraji jsou zaměřeny na dvě hlavní oblasti:

- pozemní komunikace,
- lidský činitel.

Pozemní komunikace

Přestože významná většina nehod v provozu na pozemních komunikacích je z hlediska policejní klasifikace způsobena chybou účastníka silničního provozu, v mnoha případech stav a uspořádání komunikace a jejího bezprostředního okolí má na vznik nehody, popř. na závažnost jejích následků, významný vliv.

Pro cílené směřování prostředků pro neustálé zvyšování kvality pozemních komunikací je z hlediska bezpečnosti silničního provozu zásadní podmínkou co nejpřesnější evidence jednotlivých nehod včetně jejich přesného umístění. Rozbory této databáze potom mohou pomoci odpovědět na otázku, zda příčinou zvýšené nehodovosti na konkrétním úseku silniční sítě není stavební či dopravně technický stav pozemní komunikace. Pokud ano, jsou navrhovány odpovídající úpravy součástí anebo příslušenství pozemních komunikací.

Součástí Koncepce BESIP Libereckého kraje je pravidelné každoroční zpracování nehodových map, a to jak z hlediska prosté četnosti nehod, tak i jejich následků a nejčastěji se opakujících příčin nejzávažnějších nehod.

Z map zpracovaných za rok 2009 je zřejmé, že nejvíce dopravních nehod se stane na průjezdních úsecích v obcích a městech, kde je příčinou zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a nedání přednosti v jízdě. Pokud se nejedná o střet vozidla s chodcem, tak následky těchto nehod nebývají závažné.

Jinak je tomu na silnicích mimo zastavěná území obcí. Jako nejnebezpečnější se ze statistik jeví úsek silnice I. třídy č. 9 na počátku okresu Česká Lípa ve směru od Mělníka, následují silnice č. I/9 u Nového Boru a silnice č. I/35 u železničního viaduktu Žďárek.

V posledních letech se stále častěji hovoří o ukazateli relativního počtu dopravních nehod. Ukazatel relativní nehodovosti vypovídá o pravděpodobnosti vzniku nehody na komunikaci ve vztahu k dopravnímu výkonu. Jak již název napovídá, jedná se o ukazatel relativní a jeho vypovídající hodnota je v tomto ohledu velmi vysoká. Nevýhodou však je, že neobsahuje závažnost jednotlivých dopravních nehod, ale pouze jejich absolutní počet. Příkladem je mapa, která byla součástí diplomové práce Ing. M. Němcové – Riziková mapa relativní nehodovosti na úsecích jednotné dopravní intenzity. Veškeré výše uvedené mapy jsou každoročně aktualizovány a jsou veřejně dostupné na www.kraj-lbc.cz.

S vědomím potřeby prevence vzniku dopravních nehod nejzranitelnějších účastníků dopravy, dětí, nechal Liberecký kraj v roce 2008 zpracovat a následně i ověřit na několika pilotních projektech v okolí škol metodiku zkrácené bezpečnostní inspekce, která s minimálními náklady odhalí nejzávažnější nedostatky v uspořádání dopravního prostoru, které by mohly vést k případným budoucím nehodám, velmi pravděpodobně s následky na zdraví dětí. Nejzávažnější z doporučení těchto inspekcí jsou v okolí jednotlivých škol postupně realizovány.





(obr. 2) Místo pro přecházení, silnice I/13, Kunratice u Cvikova



(obr. 3) Střední dělicí ostrůvek na silnici II/268, začátek/konec obce Bohatice

Lidský činitel

Oblast lidského činitele je rozsáhlým polem pro uplatňování bezpečnostních opatření. Lidský faktor je možno ovlivňovat dvojím způsobem: na jedné straně vzděláváním a poskytováním aktuálních informací o dopravním prostředí a na straně druhé dohledem policie a jejími restriktivními opatřeními. Liberecký kraj se aktivně snaží ovlivňovat všechny věkové skupiny účastníků silničního provozu, od nejmenších dětí, které byly a jsou v mateřských školách vybavovány reflexními vestami, přes podporu mnoha celostátních aktivit základních škol, organizování vlastních aktivit pro základní školy, dále přes dohled nad autoškolami, informování široké uživatelské veřejnosti o dopravní situaci vývoji nehodovosti a rizikových lokalitách, až po aktivity zaměřené především na snížení počtu nehod pod vlivem alkoholu.

Je ale zřejmé, že základní návyky bezpečného chování uživatelů silničního provozu vznikají v době povinné školní docházky. Jak již bylo uvedeno výše, Liberecký kraj aktivně podporuje řadu celostátních aktivit, především výcvik a výuku na dětských dopravních hřištích (dále jen „DDH“). Systematický výcvik je soustředěn na žáky 4. a 5. ročníků základních škol, kteří se stávají účastníky silničního provozu jako cyklisté, a jeho obsahem je procvičení základních prvků jízdy na kole daných pravidly silničního provozu s příslušným teoretickým poučením. Po úspěšném absolvování zkoušek získá žák průkaz cyklisty. Žáci II. stupně základních škol jsou zapojeni do celoevropské postupové soutěže – „Dopravní soutěž mladých cyklistů“, kterou vyhlašuje Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky ve spolupráci s dalšími orgány a organizacemi.

V Libereckém kraji se uskutečňují každoročně jednotlivá kola soutěže, v roce 2004 hostil Liberecký kraj i celostátní finále. Liberecký kraj se rovněž významně podílí na celostátních projektech pro středoškolskou mládež: Domluvme se a The Action. Kromě celostátních výchovných aktivit Liberecký kraj uskutečnil v minulém období také celou řadu vlastních aktivit pro zvýšení bezpečnosti dětí a mládeže. Kromě výše zmíněné zkrácené bezpečnostní inspekce okolí škol jsou to především pravidelné soutěže s dopravní tematikou. Je to např. výtvarná soutěž „O pohár hejtmana Libereckého kraje“ a soutěž „O kolo“, kdy účastníci (žáci 3.-5. tříd ZŠ) prokazují znalosti z oblasti pravidel silničního provozu a zdravotvědy, a dále soutěže, kde jsou cenami reflexní předměty. Tato soutěž i soutěž o kolo probíhají na www.deti.bezpecne-na-silnicich.cz. Tyto stránky vznikly v rámci realizovaného grantového projektu z Fondu malých projektů ERN a společně se stránkami www.bezpecne-na-silnicich.cz, které jsou zaměřeny na dospělé účastníky silničního provozu, poskytují informace z oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.



V rámci aktivit pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu schválila Rada Libereckého kraje dne 22. 1. 2008 usnesením č. 69/08/RK připojení Libereckého kraje k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu (European Road Safety Charter). Charta je iniciativou Evropské komise podporující snižování tragických následků dopravních nehod, a to způsobem vzájemné spolupráce mezi subjekty působícími v této oblasti v jednotlivých členských zemích, výměnou informací a zkušeností, ale i společnými kampaněmi pod logem iniciativy.

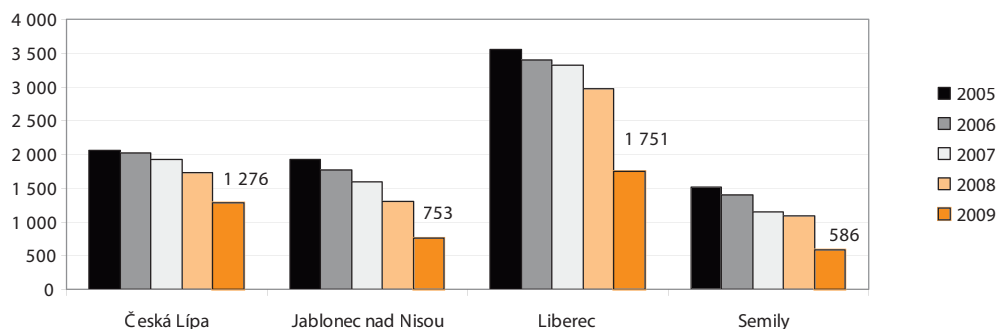
Vývoj nehodovosti v Libereckém kraji za poslední desetiletí

Všechny výše uvedené aktivity, jejich provázanost prostřednictvím Konceptu BESIP Libereckého kraje a důraz na problematiku bezpečnosti dětí a mládeže vedly k významnému snížení jak celkového počtu usmrčených osob v provozu na pozemních komunikacích v Libereckém kraji, tak také k významnému snížení počtu následků nehod na život dítěte.

V roce 2009 bylo v Libereckém kraji (LK) evidováno 4 366 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 1 273 osob a usmrčeno celkem 25 lidí. Nejvíce usmrčených bylo v okrese Česká Lípa (9) a Liberec (7), nejméně v okrese Semily (3).

Počet DN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
CL	1 917	2 030	2 045	2 082	2 054	2 012	1 922	1 737	1 276
JN	1 765	1 915	1 856	1 837	1 913	1 758	1 593	1 309	753
LB	3 277	3 322	3 363	3 408	3 544	3 389	3 329	2 962	1 751
SM	1 360	1 375	1 373	1 430	1 507	1 405	1 149	1 080	586
LK	8 319	8 642	8 637	8 757	9 018	8 564	7 993	7 088	4 366

(Tab. 1) Porovnání počtu dopravních nehod v Libereckém kraji v letech 2001 až 2009



(Graf 1) Počet dopravních nehod v Libereckém kraji v letech 2005 až 2009

(Tab. 2) Porovnání počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v Libereckém kraji v letech 2001 až 2009



Nejdůležitějším cílem projektu je vytvoření „zapáleného“ týmu spolupracovníků tak, aby systém dopravní výchovy v Libereckém kraji byl funkčním celkem pracujícím za pomoci moderních metod výuky a předávajícím poznatky, jež budou vštěpovány dětem a studentům, kteří je kontinuálně převezmou do vlastní řidičské praxe.

ZÁKON č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – základní informace pro rozvoj kompetencí žáků

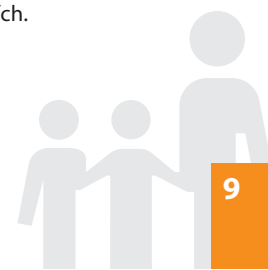
Nejdůležitějším zákonem z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v sobě zahrnuje i pravidla silničního provozu. Pravidla silničního provozu jsou souborem právních norem, které z hlediska bezpečnosti organizují provoz na všech typech pozemních komunikací (dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích).

Základní pojmy tohoto zákona:

- **účastník provozu na pozemních komunikacích je každý**, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,
- **provozovatel vozidla** je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem,
- **řidič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,
- **vozidlo** je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,
- **chodec** je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³,
- **nesmět ohrozit** znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí,
- **nesmět omezit** znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nijak nepřekážel,
- **stát** znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení,
- **zastavit** znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu,
- **zastavit vozidlo** znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče,
- **dát přednost v jízdě** znamená povinnost řidiče nezhájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy,
- **křižovatka** je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci,
- **hranice křižovatky** je místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ nebo „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“; kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky,
- **železniční přejezd** je místo, kde se úrovněově kříží pozemní komunikace se železnici, popř. s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou,
- **obec** je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují,
- **přechod pro chodce** je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou,
- **překážka provozu na pozemních komunikacích** je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, např. náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace,
- **zádržný bezpečnostní systém** je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu) a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“),
- **dětská autosedačka** je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, jejichž tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm,
- **přejezd pro cyklisty** je místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou.

V § 1 zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů) (dále jen „pozemní komunikace“), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

V následujícím textu jsou komentovány vybrané kapitoly zákona, které by mohl pedagog využít při výuce s důrazem na části zákona, které mají bezprostřední vliv na bezpečný pohyb žáků a studentů v provozu na pozemních komunikacích.



V § 3 a 4 je stanoveno kdo, kdy a za jakých podmínek se smí či nesmí účastnit provozu na pozemních komunikacích a je zmíněna **základní povinnost všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy chovat se ohleduplně a ukázněně**, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a řídit se dopravním značením.

Z následujících § 5–10 jsou nejvýznamnější § 5 a 9. Žáky je potřeba naučit, že:

- mohou k jízdě použít pouze vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, v případě žáků se jedná především o technické vybavení kola,
- je nutné se plně věnovat řízení a jízdě a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,
- rychlost jízdy je nutné přizpůsobit technickým vlastnostem vozidla,
- při jakémkoliv pohybu na komunikacích je třeba dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu,
- za jízdy je nutné být na sedadle připoután bezpečnostním pásem, pokud je jím vozidlo vybaveno nebo dětským zádržným systémem adekvátním k váze a výšce dítěte,
- za jízdy na kole, mopedu, motocyklu, ale také na in-line bruslích, skateboardu apod. musí používat ochrannou přilbu, která má být usazena a řádně připevněna na hlavě,
- nesmí ohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládání vozidla,
- musí dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj.

Nesmírně důležitou kapitolou zákona jsou § 11–16, které pojednávají o směru a způsobu jízdy. Ve výuce je nutno především zdůraznit jízdu na kole při pravém okraji pozemní komunikace, potřebu zvýšené opatrnosti při jízdě ve zvláštních případech, zejména při objíždění autobusu v zastávce i při objíždění překážky v provozu na pozemních komunikacích, nutnost zpětného pohledu předtím, než začne vybočovat vlevo na objíždění, přesvědčit se, zdali není sám již předjížděn, totéž platí i při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého.

Dbát zvýšené opatrnosti při jízdě podél nástupního ostrůvku. Zdůraznit, že tramvaj nelze předjíždět, ale podél tramvaje (pokud je místo) se jezdí vpravo!

§ 17–21 se zabývají rychlostí jízdy, vzdáleností mezi vozidly, vyhýbáním a odbočováním. Žáky je třeba naučit nutnost předvídat nejhorší možné varianty a dle toho přizpůsobit rychlost jízdy.

Nejvýznamnější kapitolou z těchto paragrafů je odbočování. Žáci se musí naučit dívat se zpět, přesvědčit se, že v době odbočování nejsem předjížděn, případně podjížděn (dívat se nejméně 2x – mrtvý úhel). Dále je důležité, aby si uvědomili, že při odbočování nesmí ohrozit chodce přecházející pozemní komunikaci, na kterou žák odbočuje. Při vyhýbání je nutno zachovat dostatečný boční odstup od protijedoucího vozidla. Je také důležité vysvětlit potřebu zvětšení bočního odstupu při vyšším rozdílu vzájemných rychlostí.

Poznámka: Pro procvičení mrtvého úhlu se osvědčil pokus se zrcátkem, kdy se žáci se zrcátkem postavili zády ke spolužákům a měli komentovat, co vidí. Tím si velmi dobře uvědomili možnosti existence mrtvého úhlu.

Problematika odbočování se opakuje i v následujících § 22–24, které se zabývají předností v jízdě. Z hlediska žáků – cyklistů je třeba jízdě věnovat obzvláště zvýšenou pozornost v oblasti křižovatek. Vždy je nutno se opakovaně rozhlednout, uvědomit si přednost vozidel. Řádně je třeba vysvětlit přednost v jízdě vozidel přijíždějících zprava, upozornit na nepravdělná uspořádání křižovatek. Dále je třeba upozornit žáky na zvláštnosti jízdy po kruhovém objezdu a povinnost dát znamení o změně směru jízdy jen při vyjíždění z kruhového objezdu.

§ 25–27 jsou věnovány zastavení a stání. Žáky je potřeba především naučit, že spolucestující je po zastavení povinen se před otevřením dveří přesvědčit, zdali neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (např. vozidlo, které stojí vozidlo objíždí), ale i cyklistu na souběžné cyklistické stezce nebo chodce. Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy (tedy 6 m vedle vozidla). V § 27 jsou uvedena místa, kde je zastavení a stání zakázáno.

Problematiku křižující dopravy na železničních přejezdech řeší § 28–29. Žákům je potřeba vysvětlit především potřebu obzvláště opatrného chování. Je nutno zdůraznit, že strojvedoucí není schopen vlak zastavit obdobně jako řidič vozidla, a to vzhledem k hmotnosti vlaku a tomu, že vlak se pohybuje po kovových kolejkách s kovovými koly, čímž je značně sníženo tření a úměrně i brzdný účinek. Pomalu jedoucí vlak zastaví až po cca 100 metrech, kdežto vozidlo pohybující se stejnou rychlostí zastaví na cca 10–20 m! Navíc následky střetu jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích s vlakem jsou téměř vždy tragické!

V § 30–34 je řešeno znamení o změně směru jízdy, výstražná znamení, osvětlení vozidel a vlečení motorových vozidel. Žákům je potřeba vysvětlit, že znamení o změně směru jízdy je nutné dát vždy, když to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo to ukládá tento zákon. Znamení je nutno dávat vždy včas a zřetelně. Tedy buď ukazateli směru, nebo paží. Je také třeba zdůraznit potřebu zřetelného upažení, tak aby toto znamení bylo čitelné pro všechny ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Zvuková výstražná zařízení lze v obci použít pouze k odvrácení hrozícího nebezpečí. Osvětlení jízdního kola řeší § 57–60.

Následující § 35–40 řeší provoz na specifických typech komunikací, na dálnici, v obytné a pěší zóně. Žákům je potřeba vysvětlit především rozdíl mezi chováním v obytné a pěší zóně. Zatímco v obytné zóně jsou povoleny hry dětí i na pozemní komunikaci a podobně i jízda na kole, v pěší zóně není jízda na kole povolena, pokud to není na vyznačení pěší zóny výslovně povoleno. Pokud je povolena jízda na kole, znamená to pro cyklisty dbát zvýšené opatrnosti tak, aby ani náhodou nemohlo dojít k ohrožení chodců, jimž je pěší zóna primárně určena.

Z témat řešených § 41–46 je třeba žákům vysvětlit především právo přednostní jízdy a povinnosti při zastavení vozidla v tunelu. Je třeba zdůraznit, že právo přednostní jízdy mají vozidla Integrovaného záchranného systému a dále vozidla stanovená nařízením vlády (např. Dopravní podnik města Liberce, a.s.). K právu přednostní jízdy postačí pouze užití zvláštního výstražného světla modré barvy, aniž by bylo doplněno o zvláštní zvukové výstražné znamení.

Pokud se týče zastavení vozidla v tunelu (nehoda, porucha), je třeba upozornit na povinnost přepravovaných osob při zastavení v tunelu opustit vozidlo a soustředit se do míst k tomu určených, popř. opustit tunel. (viz. kap. Jak se zachovat při dopravní nehodě, požáru vozidla - str. 20)

§ 47 definuje dopravní nehodu jako událost v provozu na pozemních komunikacích, (např. havárie nebo srážka), která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. § 47 rovněž zmiňuje okolnosti, za kterých je dopravní nehodu potřeba hlásit Policii ČR.

§ 48–52 řeší přepravu osob a nákladu. Žákům je potřeba nejenom zdůraznit zákaz přepravovat osoby v úložném prostoru nákladního automobilu a v úložném prostoru nákladního přívěsu traktoru, ale také kdekoliv jinde než na místech k tomu určených, tedy i dodržování obsazenosti osobních aut nebo zájezdových autobusů pouze do jejich kapacity k sezení.

Nesmírně důležitou problematikou je uložení předmětů ve vozidle. Předměty umístěné ve vozidle musí být umístěny tak, aby neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránily výhledu z místa řidiče. Při přepravě živých zvířat nesmí být ohrožena bezpečnost řidiče, přepravovaných osob ani zvířat a ani bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. (viz. kap. Jak se zachovat při dopravní nehodě, požáru vozidla - str. 20)

Nejdůležitější látka z hlediska výuky ve školách je obsažena v § 52–56, které jsou věnovány pravidlům pohybu chodců a v následujících § 57–60, které jsou věnovány cyklistům.

Žákům je nutno vysvětlit, že chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Tam, kde není chodník nebo je-li neschůdný, se chodí po levé krajině, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Na silnici mohou jít max. 2 chodci vedle sebe, za snížené viditelnosti nebo v nebezpečných místech mohou jít chodci pouze za sebou. Ve vozovce se chodec nesmí bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

Žáci si musí uvědomit nezbytnost používání takového oblečení a vybavení, které zajistí jejich dostatečnou viditelnost.

Je třeba upozornit na význam retroreflexních prvků na oblečení, ale také na skutečnost, že ve specifických podmínkách může být ještě vhodnější použití fluorescenčních materiálů na oblečení, případně vybavení chodců a cyklistů.

Při probírání tématu **přecházení vozovky**, je třeba žáky upozornit především na potřebu opakovaného rozhlédnutí před vstupem do vozovky, tak aby byla minimalizována možnost přehlédnutí přijíždějících vozidel, např. vlivem překážek v rozhledu. Je třeba zdůraznit, že chodec se musí vždy přesvědčit, zda je možno bezpečně přejít komunikaci a zároveň i předvídat nejhorší možnou variantu chování ostatních účastníků silničního provozu v daném místě! Pokud je nutno přecházet mimo přechod pro chodce, uvedené platí ještě důrazněji. Je potřeba se rozhlédnout, nestačí jednou, ale minimálně dvakrát a vyloučit tak možnost přehlédnutí přijíždějícího vozidla!!!

Žáky je potřeba poučit o povinnosti přecházení vozovky vždy na přechodu pro chodce, pokud existuje do vzdálenosti 50 m od zamýšleného místa přecházení, a že tzv. přednost chodců před vozidly platí pouze přímo na vyznačeném přechodu, nikoliv v jeho blízkosti.

Je třeba žáky upozornit, že mezi řidiče patří také cyklisté, platí pro ně tedy základní pravidla provozu na pozemních komunikacích stejně jako pro všechny ostatní řidiče. Cyklisté musí jezdit vpravo, je jim dovoleno jet i po pravé krajině, pokud neohrozí chodce. Je-li na pozemní komunikaci zřízen jízdní pruh pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty, je cyklista povinen jich užívat! Za jízdní kolo se považuje i koloběžka. Samostatně v provozu na pozemních komunikacích může na jízdním kole jet osoba starší 10 let, osoba mladší pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu. Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech. Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítlnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítlnu bílé barvy s přerušovaným světlem.



Důležité je žáky upozornit, že na přejezdu pro cyklisty nemá cyklista obdobná oprávnění jako chodec na přechodu pro chodce, tedy přednost před projíždějícími řidiči, ale smí přejíždět vozovku jen tehdy, pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy projíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

Nedílnou součástí dopravní výchovy je i seznámení žáků s technickými požadavky na jízdní kola, které jsou předmětem Přílohy č. 13 k vyhl. č. 341/2002 Sb.

Příloha č. 13 k vyhl. č. 341/2002 Sb. - Technické požadavky pro jízdní kola

1. Jízdní kola musí být vybavena:
 - a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
 - b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),
 - c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,
 - d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
 - e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítlnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
 - f) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
 - g) odrazkami oranžové barvy (autožluť) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,
 - h) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.
2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:
 - a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena může být světlomet nahrazen svítlnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
 - b) zadní svítlnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítlna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítlna může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy,
 - c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

Součástí výše uvedených paragrafů jsou také **pravidla pohybu zvířat**. Z této oblasti je potřeba žákům zdůraznit především to, že **vlastník nebo držitel domácích zvířat je povinen zabránit pobíhání těchto zvířat po pozemní komunikaci**.

Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (§ 61–79) může být stanovena dopravním značením, dopravním zařízením a zařízením pro provozní informace, a to buď formou místní úpravy provozu, nebo přechodné úpravy provozu. Zákon stanovuje tzv. obecnou úpravu provozu. Kromě ní existuje i místní úprava provozu provedená stálými dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo **dopravními zařízeními**. Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nejčastěji se používá v případech různých stavebních prací na komunikacích, prací údržby, případně odstraňování následků dopravních nehod.

Žáky je potřeba naučit **základní rozdělení dopravního značení** podle významu a seznámit s nejdůležitějšími reprezentanty jednotlivých skupin, jsou to značky:

- ☐ výstražné (skupina A) – upozorňují na místa, kde účastníku provozu hrozí nebezpečí a kde musí dbát zvýšené opatrnosti,
- ☐ upravující přednost (skupina P) – stanoví přednost v jízdě v provozu,
- ☐ zákazové (skupina B) – ukládají účastníku provozu zákazy nebo omezení,
- ☐ příkazové (skupina C) – ukládají účastníku provozu příkazy. Dělí se na:
 - informativní – (základní označení I) poskytují účastníku provozu nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají určité povinnosti,
 - provozní (skupina IP),
 - směrové (skupina IS),
 - jiné (skupina IJ).

Doplňující údaje k příkazovým značkám se uvádějí na dodatkové tabulce. Dodatkové tabulky (skupina E) zpřesňují, doplňují nebo omezují význam značky, pod kterou jsou umístěny.

Provoz na pozemních komunikacích se řídí světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, pokyny policisty nebo osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích nebo pokyny strážníka obecní policie k usměrňování provozu na pozemních komunikacích. Pokyny policisty, strážníka obecní policie, vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby jsou nadřazeny světelným signálům, dopravním značkám, nebo dopravním zařízením.

Při řízení provozu na křižovatce se užívá zejména světelných signálů tříbarevné soustavy (tzv. semaforů) s plnými nebo směrovými signály:

- signál s červeným světlem „Stůj!“ znamená povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“,
- signál se současně svítícím červeným a žlutým světlem „Pozor!“ znamená povinnost připravit se k jízdě,
- signál se zeleným plným kruhovým světlem „Volno“ znamená možnost pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo, přičemž musí dát přednost chodcům přecházejícím ve volném směru po přechodu pro chodce,
- signál se žlutým světlem „Pozor!“: povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Svítí-li světlo tohoto signálu přerušovaně, nejde o křižovatku s provozem řízeným světelnými signály,
- signál se zelenou směrovou šipkou nebo šipkami (například „Signál pro přímý směr“, „Kombinovaný signál pro přímý směr a odbočování vpravo“) znamená možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují. Směřuje-li zelená šipka vlevo, neplatí pro odbočování vlevo (§ 21 odst. 5),
- signál „Signál žlutého světla ve tvaru chodce“, jímž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňuje řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících,
- signál „Doplňková zelená šipka“ svítící současně se signálem s červeným světlem „Stůj!“ nebo se žlutým světlem „Pozor!“ znamená možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují; přitom řidič musí dát přednost v jízdě vozidlům ve volném směru a nesmí ohrozit ani omezit přecházející chodce.

Žáky je potřeba naučit především signály pro chodce. Pro chodce se užívá signálů dvoubarevné soustavy (popř. i doprovodných akustických signálů):

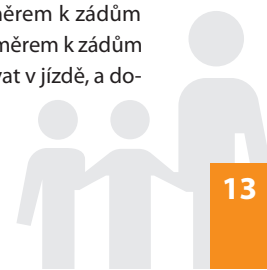
- „Signál pro chodce se znamením Volno“, značí, že chodec může přecházet vozovku; rozsvítí-li se poté signál „Signál pro chodce se znamením Stůj!“, smí chodec dokončit přecházení k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem,
- „Signál pro chodce se znamením Stůj!“ značí, že chodec nesmí vstupovat na vozovku.

V místech, kde jsou světelná signalizační zařízení pro chodce vybavena tlačítkem pro chodce, smí chodec po stisknutí tlačítka vstoupit na vozovku teprve na znamení signálu „Signál pro chodce se znamením Volno“.

Provoz na pozemních komunikacích mohou řídit především příslušníci Policie ČR. Ve specifických případech především pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy může provoz na komunikacích řídit také vojenský policista, příslušník vojenské pořádkové služby, strážník obecní policie a příslušník Hasičského záchranného sboru. Při usměrňování provozu používá pokyny stanovené pro řízení provozu policisty.

Žáky je potřeba naučit základní pokyny policisty. Policista řídí provoz na pozemních komunikacích změnou postoje a pokyny paží; přitom zpravidla používá směrovku, kterou drží v pravé ruce. Jeho pokyny znamenají pro řidiče i chodce:

- „Stůj!“ pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády; řidič je povinen zastavit vozidlo,
- „Pozor!“, vztyčí-li policista paži nebo předloktí pravé paže se směrovkou; řidič jedoucí ze směru, pro který byl provoz předtím zastaven, je povinen se připravit k jízdě; řidič jedoucí ve směru předtím volném je povinen zastavit vozidlo; je-li však již tak blízko, že by nemohl bezpečně zastavit vozidlo, smí pokračovat v jízdě,
- „Volno“ pro směr, ke kterému stojí policista bokem; řidič může pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo,
- má-li policista pravou paži předpaženou a levou upaženou, znamená to „Stůj!“ pro řidiče přijíždějícího směrem k zadům a pravému boku policisty a „Volno“ pro řidiče přijíždějícího směrem k levému boku policisty; řidič přijíždějící směrem k zadům a pravému boku policisty je povinen zastavit vozidlo; řidič přijíždějící k levému boku policisty může pokračovat v jízdě, a do-



drží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo; řidič přijíždějící směrem k čelu policisty smí odbočovat jen vpravo; chodci smějí přecházet vozovku jen za zády policisty.

Zastavovat vozidla je oprávněn především policista, vojenský policista a strážník obecní policie, ale také celá řada dalších osob, z nichž z hlediska docházky dětí do školy, popř. přepravy dětí při školních akcích jsou nejdůležitější:

- dopravce v případech vyžadují-li to provozní nebo jiné závažné důvody, především proto, aby osoby při vystupování z vozidla hromadné dopravy osob mimo zastávku nebo nastupování do něj mimo zastávku mohly vstoupit bezpečně do vozovky,
- osoba pověřená obecním úřadem obce s rozšířenou působností k zajištění bezpečného přechodu dětí a školní mládeže přes pozemní komunikaci v blízkosti školního zařízení (pověřená osoba),
- vedoucí organizovaného útvaru školní mládeže, vedoucí organizované skupiny dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, a průvodce zdravotně postižených osob při přecházení vozovky.

Skupiny a podskupiny řidičských oprávnění

- (1) Řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel se dělí podle skupin a podskupin.
- (2) Řidičské oprávnění skupiny **A** opravňuje k řízení motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něj.
- (3) Řidičské oprávnění podskupiny **A1** opravňuje k řízení lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm³ a o výkonu nejvýše 11 kW.
- (4) Řidičské oprávnění skupiny **B** opravňuje k řízení
 - a) motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích 2, 3 a motocyklu o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkonu/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklu s postranním vozíkem a s poměrem výkonu/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg,
 - b) traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,
 - c) jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost²⁾ motorového vozidla.
- (5) Řidičské oprávnění podskupiny **B1** opravňuje k řízení motorových tříkolových a čtyřkolových vozidel uvedených v odstavci 4, jejichž maximální konstrukční rychlost převyšuje 45 km.h⁻¹ nebo jsou poháněna spalovacím motorem o objemu válců převyšujícím 50 cm³ nebo jsou poháněna jakýmkoli jiným zařízením srovnatelného výkonu. Pohotovostní hmotnost těchto vozidel nesmí být vyšší než 550 kg; do pohotovostní hmotnosti vozidla elektricky poháněného se nezapočítává hmotnost akumulátorů.
- (6) Řidičské oprávnění skupiny **C** opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích 8 a 9, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.
- (7) Řidičské oprávnění podskupiny **C1** opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích 8 a 9, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 7 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.
- (8) Řidičské oprávnění skupiny **D** opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.
- (9) Řidičské oprávnění podskupiny **D1** opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, avšak ne s více než 16 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.
- (10) Řidičské oprávnění skupiny **B + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písm. c).
- (11) Řidičské oprávnění skupiny **C + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 6 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.
- (12) Řidičské oprávnění podskupiny **C1 + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 7 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.
- (13) Řidičské oprávnění skupiny **D + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 8 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.
- (14) Řidičské oprávnění podskupiny **D1 + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 9 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg a nejsou v něm přepravovány osoby. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.
- (15) Řidičské oprávnění skupiny **AM** opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km.h⁻¹.
- (16) Řidičské oprávnění skupiny **T** opravňuje k řízení traktorů a pracovních strojů samojízdných; k motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo.

Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

- (1) Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která
 - a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,
 - b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
 - c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
 - d) má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,
 - e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,
 - f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.
- (2) Podmínky podle odstavce 1 písm. b), c) a e) musí splňovat držitel řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny po celou dobu držení řidičského oprávnění.
- (3) Za účelem zjištění, zda osoba uvedená v odstavci 1 splňuje podmínku bezúhonnosti podle odstavce 1 písm. f), si příslušný orgán uvedený v § 92 odst. 1 vyžádá podle zvláštního právního předpisu^{27a)} výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

V dalších částech zákona je řešena problematika odnímání a zadržení řidičských oprávnění a řidičských průkazů, včetně registru řidičů. V hlavě V. zákona je řešeno bodové hodnocení řidičů a v hlavě VI. jsou definovány působnosti Ministerstva dopravy ČR, krajských úřadů, obecních úřadů s rozšířenou působností, Ministerstva vnitra ČR a Policie ČR.

Závěrem

Základní znalost pravidel silničního provozu, úměrná věkové skupině žáků, je nezbytná pro minimalizaci výskytu nehod s jejich účastí. Je třeba si ale uvědomit, že znalost neznamená citování příslušného paragrafu zákona, ani znalost přesného názvu jednotlivých dopravních značek. I při učení legislativy související s dopravní výchovou je třeba dbát na to, aby žáci byli schopni správného chování a předvídání budoucího vývoje dopravní situace jak v běžném provozu, tak i pokud uvidí některou značku nebo pokyn policisty.



ZMĚNY ZÁKONA č. 361/2000 Sb. v roce 2011

Podobně jako v minulých letech, byl v roce 2011 zákon č. 361/2000 Sb. několikrát (6x) novelizován, z toho dvakrát se změny týkaly přímo změn zákona č. 361/2000 Sb., ve čtyřech případech se jednalo o změny v souvisejících právních předpisech. **Z hlediska učitelské i běžné občanské praxe jsou nejdůležitější změny, které se přímo týkají pravidel provozu na pozemních komunikacích, které jsou obsaženy v zákoně č. 133 ze dne 3. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů a některé další zákony.**

Mezi nejvýznamnější změny patří:

V § 2 se do **pojmu** nově zavádí pojem **kolona vozidel**

Kolonou vozidel se rozumí souvislý proud více vozidel, u kterého nelze předjíždět každé vozidlo jednotlivě, rozestup mezi jednotlivými vozidly při předjíždění nebo objíždění neumožňuje bezpečné zařazení.

Nově se upravují některé **povinnosti řidiče dle § 5**, pokud se týče nošení oděvních doplňků s označením z retroreflexního materiálu a přesněji se specifikují vztahy řidičů a chodců.

Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen:

l) mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla,

a řidič nesmí:

h) ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje,

g) ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.

§ 17, který je věnován problematice **předjíždění**, byl nově doplněn v písmenu d), kromě zákazu předjíždění na přechodu pro chodce, také zákaz předjíždění na přejezdu pro cyklisty.

Obdobně dle **§ 27** písmeno c) řidič nesmí na přechodu chodce a přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti 5m od něj zastavit a stát.

Důležitá změna se týká **provozu vozidel v zimním období**, který je řešen § 40a a týká se povinného použití zimních pneumatik:

(1) V období od 1. listopadu do 31. března, pokud:

a) se na pozemní komunikaci nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo

b) lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, lze užit motorové vozidlo kategorie M nebo N 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 první 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.

§ 67 **Speciální označení vozidel a osob** nově zavádí podmínky pro vydávání a užívání parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením.

V kapitole Řízení provozu světelnými signály, § 70 odst. 2 písmeno f) doplňuje dřívější možnost použití „Signálu žlutého světla ve tvaru chodce“, o „Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty“ nebo „Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty“, jimiž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňuje řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících chodců, směr jízdy přejíždějících cyklistů nebo směr chůze přecházejících chodců a směr jízdy přejíždějících cyklistů“.

V § 77 **Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích** je nově umožněno na místě samém povolit okamžitou výjimku z místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích policistovi, je-li to nutné pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Důležitá změna se týká možnosti obecní policie měřit rychlost vozidel, která je dána § 79a, ve kterém je stanoveno, že za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává výhradně na místech určených policií, přitom postupuje v součinnosti s policií. Nově tato místa nemusí být označena dopravním značením, tak jak bylo povinné v předchozí úpravě.

Nově je součástí tohoto zákona § 125c, který se týká správních deliktů v silničním provozu a příslušných pokut. Dříve byly správní delikty v silničním provozu součástí zákona o přestupcích.

Významné změny byly rovněž přijaty v tzv. bodovém hodnocení řidičů, kdy byly z bodového hodnocení vypuštěny všechny jednobodové přestupky a naopak k výraznému zpřísnění došlo při porušení povinnosti použití dětské autosedačky nebo bezpečnostního pásu při přepravě dětí (nově 4 body) a ohrožení jiného vozidla při přeježdění mezi pruhy (nově 5 bodů).



ZÁKON č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích z následujících hledisek:

- registrace vozidel a vyřazování vozidel z registru,
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,
- kontroly technického stavu vozidel v provozu,
- výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Základní pojmy pro účely tohoto zákona:

- **Silniční vozidlo** je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.
- **Zvláštní vozidlo** je vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno.
- **Přípojně vozidlo** je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.
- **Historickým vozidlem** je vozidlo, které je zapsáno v registru historických a sportovních vozidel a kterému byl vydán průkaz historického vozidla.
- **Kategorie vozidla** je skupina vozidel, která mají stejné technické podmínky stanovené prováděcím právním předpisem. Rozdělení vozidel do kategorií je uvedeno v příloze zákona.
- **Zkušební stanice** je stanice technické kontroly pověřená Ministerstvem dopravy ČR k provádění technické kontroly jednotlivých vozidel a výměnných nástaveb nebo malých sérií vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.
- **Evidenční kontrola silničního vozidla** je kontrola silničního vozidla prováděná stanicí technické kontroly spočívající v porovnání údajů uvedených v technickém průkazu silničního vozidla a v osvědčení o registraci silničního vozidla nebo v osvědčení o technické způsobilosti vozidla, pokud se jedná o vozidlo, které nepodléhá registraci, se skutečnými údaji a stavem vozidla.
- **Provozovatelem silničního vozidla** registrovaného v registru silničních vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla, anebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla.

Oblast nejvíce využívaná veřejností souvisí s **registrací silničních vozidel**. Registr silničních vozidel je evidencí silničních motorových vozidel, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel. Příslušným pro registraci vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jejímž územním obvodu má provozovatel silničního motorového vozidla a přípojně vozidla trvalý pobyt nebo místo podnikání, liší-li se od trvalého pobytu, nebo sídlo.

Registraci podléhají:

- silniční motorová vozidla a nemotorová vozidla, která jsou vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí,
- zvláštní vozidla, která jsou vyrobena k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, která mohou být při splnění podmínek stanovených zákonem č. 56/2001 Sb. k provozu na pozemních komunikacích schválena.

Přihlásit silniční motorové vozidlo, přípojně vozidlo nebo zvláštní vozidlo k registraci u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, s výjimkou osob, jejichž pobyt na území České republiky netrvá déle než 185 dnů v příslušném kalendářním roce (dále jen „žadatel“), je povinen každý, kdo hodlá tato vozidla na území České republiky provozovat.

Provozovatelem silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice, nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla, anebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla.

Do registru silničních vozidel lze zapsat vozidlo:

- jehož technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena, zjednodušeně řečeno má technický průkaz silničního motorového a přípojně vozidla nebo technický průkaz zvláštního vozidla (dále jen „technický průkaz“),
- které má sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, týkající se takového vozidla.

Příhláška k registraci vozidla musí obsahovat:

- údaj o druhu a kategorii vozidla, značku (obchodní název stanovený výrobcem), typ vozidla, obchodní označení, číslo technického průkazu vozidla a číslo schválení technické způsobilosti vozidla,

- údaje o vlastníkovi vozidla,
- údaje o provozovateli vozidla, není-li vlastník současně provozovatelem vozidla.

Registrační značku přiděluje při registraci silničního vozidla obecní úřad obce s rozšířenou působností. Žadatel uhradí při registraci vozidla správní poplatek.

Evidenční kontrola vozidla je kontrola vozidla prováděná stanicí technické kontroly spočívající v porovnání údajů uvedených v technickém průkazu vozidla a v osvědčení o registraci silničního motorového a přípojného vozidla nebo v osvědčení o technické způsobilosti vozidla, pokud se jedná o vozidlo, které nepodléhá registraci, se skutečnými údaji a stavem vozidla. Protokol o evidenční kontrole předkládá vlastník.

Důležitou součástí bezpečného používání vozidla je absolvování pravidelných technických prohlídek. Provozovatel silničního vozidla přistaví k technické prohlídce:

- osobní automobil, nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, motocykl, přípojný vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, kromě nebrzděného přívěsu, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, nejpozději ve lhůtě 4 let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel (dále jen „zaregistrování silničního vozidla“) a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let.

U ostatních druhů silničních vozidel je problematika řešena obdobně. Rozšířené znění výtahu z tohoto zákona je umístěno na www.inovativni-vyuka.cz.



ZÁKON č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon nastavuje jasná pravidla a povinnosti vlastníků, správců a uživatelů pozemních komunikací v oblasti užívání a hospodaření s pozemními komunikacemi. Zákon definuje pozemní komunikace a jejich součásti a silniční pozemek, zavádí kategorie pozemních komunikací, třídy silnic (I.-III.) a třídy místních komunikací (I.-IV.) a stanoví, které kategorie má vlastnit stát, kraj nebo obec. Stanoví také zásady pro stavební řízení, výstavbu, údržbu, provozování, ochranu, styk s dráhami a jinými vedeními a zajišťování sjízdnosti a schůdnosti (včetně „robotní“ povinnosti majitelů přilehlých nemovitostí). Upravuje pravomoci silničních správních úřadů a výkon státního dozoru. Stanoví právo obecného užívání dálnic, silnic a místních komunikací, mýtné či jiné poplatky za užívání, upravuje kontrolní vážení vozidel a pravidla pro uzavírky a zvláštní užívání komunikací.

Základní pojmy pro účely tohoto zákona:

- B je dopravní cesta určená k užití jak silničními vozidly – automobily, tak i jinými vozidly (jako například koňskými povozy apod.) a chodci, cyklisty, včetně pevných zařízení (dopravních značek, dopravních zařízení apod.) nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.
- **Rozdělení pozemních komunikací** na čtyři základní kategorie:
 - 1) dálnice,
 - 2) silnice,
 - 3) místní komunikace,
 - 4) účelové komunikace.
- **Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, má minimálně dva jízdní pruhy v jednom směru jízdy, je budována bez úrovněvých křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a má jízdní pásy směrově oddělené (svodidly či středními dělicími pásy).
- **Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Liší se od dálnice tím, že silnice (kromě rychlostních silnic) mají být budovány s úrovněvými kříženími. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:
 - 1) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
 - 2) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
 - 3) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Vlastníkem silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy jsou kraje.
- **Místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace jsou ve vlastnictví obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu (intenzit dopravy), určení a stavebně technického vybavení (šířkové uspořádání komunikace a vybavení silnice) do čtyř tříd, přičemž IV. třídu tvoří samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.
- Specifickou kategorií pozemních komunikací jsou účelové komunikace. Účelové komunikace jsou nejnižší kategorií pozemní komunikace a slouží vždy k jistému účelu z naléhavé komunikační potřeby, například ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Základní oblasti řešených pravidel

Užívání pozemních komunikací (§ 19)

Pozemní komunikace smí každý užívat bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon o PK nebo jiný zvláštní předpis jinak. Zvláštními případy je myšleno například zpoplatnění určitých kategorií pozemních komunikací. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, což znamená, že řidič musí v závislosti na povětrnostních podmínkách, stavu povrchu vozovky přizpůsobit zejména rychlost vozidla.

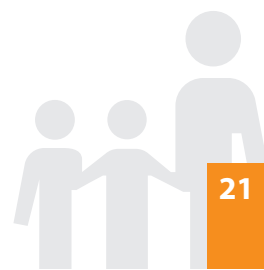
Zpoplatněné pozemní komunikace a druhy zpoplatnění jsou předmětem §§ 21 a 22 zákona. Zpoplatněny jsou pozemní komunikace, které jsou určeny vyhláškou a které jsou označeny svislou dopravní značkou označující zpoplatnění (dopravní značení IP 14a – dálnice, IP 15a – silnice pro motorová vozidla a IP 15c – mýtné), podléhají zpoplatnění stanoveným druhem motorového vozidla.

Státní dozor na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích **vykonávají silniční správní úřady v rozsahu své působnosti**. Silniční správní úřady a jejich kompetence jsou stanoveny v ustanovení § 40 zákona o PK a dozírají, zda-li správci a uživatelé pozemních komunikací plní povinnosti stanovené zákonem o PK. Silniční správní úřady například povolují dopravní omezení – uzavírky na pozemních komunikacích, dbají také na to, aby provoz na komunikaci byl omezen v co nejmenším rozsahu, kontrolují stav dopravního značení u pozemních komunikací, způsob označení pracovních míst na pozemních komunikacích, reklamní zařízení u pozemních komunikací, stavební stav pozemních komunikací, stav jednotlivých připojení u pozemních komunikací apod.

Silniční správní úřady – rozdělení:

- Ministerstvo dopravy ČR – pro dálnice
- Krajské úřady – pro silnice I. třídy
- Obecní úřady obcí s rozšířenou působností – pro silnice II. a III. třídy
- Obecní úřady – pro místní a účelové komunikace

Rozšířené znění výtahu z tohoto zákona je umístěno na www.inovativni-vyuka.cz.



ZÁKON č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Zákon stanovuje, že na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná (dále jen „pozemní komunikace“), může provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci bez jeho používání.

Základní pojmy pro účely zákona:

- **vozidlo** – **silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus**; za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl,
- **pojistitel** – pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu¹⁰⁾ oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti,
- **pojistník** – osoba, která uzavřela s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti,
- **pojištěný** – osoba, na jejíž odpovědnost za škodu se pojištění odpovědnosti vztahuje,
- **poškozený** – osoba, které byla provozem vozidla způsobena škoda a má právo na náhradu škody,
- **škodná událost** – způsobení škody provozem vozidla,
- **zelená karta** – mezinárodní osvědčení prokazující skutečnost, že k vozidlu byla uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v tomto osvědčení.

Základní oblasti řešení zákonem

Pojistná smlouva vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitel je vždy povinen uzavřít pojistnou smlouvu. V pojistné smlouvě se smluvní strany drží ustanovení tohoto zákona.

Limitem pojistného plnění se rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limity pojistného plnění musí být v pojistné smlouvě uvedeny samostatně.

Pojistitel je povinen stanovit **výši pojistného** tak, aby zabezpečil trvalou splnitelnost závazků vzniklých provozováním pojištění odpovědnosti a úhradu příspěvků Kanceláři pojistitelů.

Zákonem je rovněž zřízena **Česká kancelář pojistitelů** jako profesní organizace pojistitelů. Kancelář mimo jiné úkoly:

- spravuje garanční fond,
- uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
- podílí se na předcházení škod v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistných podvodů v pojištění souvisejících s provozem vozidel,
- zpracovává pro potřeby své, svých členů nebo kanceláří pojistitelů cizích států a jejich členských pojišťoven údaje o dopravních nehodách od Policie České republiky způsobem umožňujícím dálkový přístup k údajům.

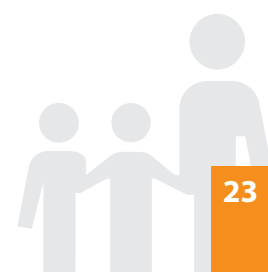
Rozšířené znění výtahu z tohoto zákona je umístěno na www.inovativni-vyuka.cz.

ZÁKON č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje:

- podmínky pro provozování autoškol,
- způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (dále jen „získání řidičského oprávnění“) a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění,
- práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku (dále jen „profesní osvědčení“), průkazu zkušební komisaře a pověření k provádění přezkoušení řidičů,
- způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- způsob provádění výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, a její práva a povinnosti,
- vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče,
- přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení,
- působnost správních úřadů a státní dozor.

Od své účinnosti v roce 2000 byl zákon 9krát novelizován.



Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Připravuje se jeho nahrazení nebo doplnění zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících, který bude řešit problematiku veřejné dopravy v souladu s evropským právem. Zákon byl koncem roku 2009 schválen vládou ČR a na jaře 2010 prošel i prvním čtením v Parlamentu ČR, do konce roku 2010 však jeho projednávání nepostoupilo.

Zákon o silniční dopravě upravuje podmínky provozování dopravy pro vlastní i cizí potřeby, např. linkové dopravy, příležitostné dopravy, taxislužby a vydávání licencí a koncesí. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu.

Základní pojmy jsou definovány v § 2

- **Silniční doprava** je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Rozlišujeme **silniční dopravu pro vlastní potřeby** a **silniční dopravu pro cizí potřeby**.
- **Silniční doprava pro cizí potřeby** je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.
- **Vnitrostátní silniční doprava** je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu, pokud není jedna z těchto podmínek splněna, jedná se o **mezinárodní silniční dopravu**.
- **Linková osobní doprava** je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou **veřejné linkové dopravy** nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní.
- **Veřejnou linkovou dopravou** je doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o **městskou autobusovou dopravu**.
- **Náhradní autobusová doprava** je veřejná linková doprava provozovaná namísto dočasně přerušené drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální.
- **Taxislužba** je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče.
- **Provozovatel silniční dopravy** (dále jen „dopravce“) je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle tohoto zákona.
- **Integrovanou dopravou** se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční, případně i jiné dopravě, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.
- **Kombinovaná doprava** je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu.
- **Celostátní informační systém o jízdách** je informační systém obsahující informace o přepravním spojení, který vede pro potřeby veřejnosti Ministerstvo dopravy a spojů nebo jím pověřená právnická osoba. Je pravidelně aktualizován dopravními úřady a zdarma k dispozici na www.jizdnirad.cz
- **Veřejným zájmem v oblasti veřejné osobní dopravy** se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.
- **Dopravní obslužností** se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.
- **Dopravními úřady** podle tohoto zákona jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je nejdůležitější součástí zákona § 3, který stanovuje **Povinnosti tuzemských přepravců**, především pak odst. 3, který stanovuje zásadním bezpečnostním prvkem tohoto zákona je Záznam o době řízení a bezpečnostních přestávkách.

Na provozovatele nákladní silniční dopravy s vozidly nad 3,5 t celkové hmotnosti a osobní dopravy nad 8 plus řidič se vztahuje povinnost vést záznam o době řízení a bezpečnostních přestávkách, denní době řízení a denních dobách odpočinku. Tyto záznamy jsou povinni uchovávat pro potřeby kontroly po dobu jednoho roku. Záznamové zařízení (tachograf) musí být ověřeno metrologickým střediskem každé 2 roky.

Základní oblasti řešených pravidel

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění (dále jen zákon o SD) stanovuje následující druhy silniční dopravy:

- ☐ nákladní,
- ☐ osobní,
- ☐ taxislužba.

V souladu se zákonem č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), je provozování dopravy pro cizí potřebu umožněno na základě uděleného oprávnění s předmětem podnikání silniční motorová doprava, které je dále konkretizováno druhem dopravy, kterým může být:

- ☐ nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 t,
- ☐ nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 t,
- ☐ nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 t
- ☐ nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 t,
- ☐ vnitrostátní příležitostná osobní,
- ☐ mezinárodní příležitostná osobní,
- ☐ vnitrostátní veřejná linková,
- ☐ vnitrostátní zvláštní linková,
- ☐ mezinárodní linková,
- ☐ mezinárodní kyvadlová,
- ☐ taxislužba.

Při podání žádosti o živnostenské oprávnění na provozování silniční motorové dopravy musí žadatel splnit podmínky bezúhonnosti a odborné a finanční způsobilosti (**§ 4 a § 6 SD**).

Odborná způsobilost se prokazuje formou zkoušky před příslušným dopravním úřadem. Zkouška odborné způsobilosti sestává ze dvou částí, testu a případové studie. Finanční způsobilost dopravce se prokazuje každoročně k 31.7 z daňového přiznání za uzavřené účetní období. Na taxislužbu se podmínka finanční způsobilosti nevztahuje.

V § 9 řeší zákon o SD povinnosti podnikatele v silniční dopravě. Kromě označení vozidel, povinných dokladů o technické prohlídce a kopie koncesní listiny řeší také důležité **odstavení a stání vozidel, jejichž celková hmotnost přesáhne 3,5 t, které musí být zajištěno mimo veřejně přístupné komunikace.**

§ 10–17 řeší otázky získání, odejmutí, případně pozbytí licence pro veřejnou linkovou dopravu.

Důležitými paragrafy z hlediska žáků všech stupňů škol jsou **§ 18 a 18a**. **§ 18** řeší povinnosti dopravce ve veřejné dopravě. Z nichž nejdůležitější je provozovat linku podle schváleného jízdního řádu a podle smluvních přepravních podmínek a tarifu. **§ 18a** řeší **vztahy mezi cestujícím a dopravcem veřejné linkové dopravy**. Jsou zde řešeny i otázky kontroly cestujících, jejich povinnosti mít s sebou platné cestovní doklady, podmínky možného vyloučení cestujících z přepravy apod.

Následující **§ 19** je nesmírně důležitý z hlediska udržitelného rozvoje dopravy, ale i celého území, společně s podkapitolami 19a 19b řeší tzv. dopravní obslužnost, závazek veřejné služby a otázky prokazatelné ztráty.

Nezbytným předpokladem pro zajištění dopravní obslužnosti zájmového území (např. kraje) a její případnou optimalizaci je vyhodnocení jejího stávajícího stavu, znalost dopravní situace a stanovení omezujících podmínek. Mezi nejdůležitější z nich patří:

- ☐ rozsah podílu státu na zajištění dopravní obslužnosti,
- ☐ standardy,
- ☐ intenzita spojů,
- ☐ docházková vzdálenost.

Je právem každého občana být dopravně obslužen na stejné úrovni v celé ČR bez ohledu na to, v jakém místě státu žije. Stejná představa o nároku občana vychází i z legislativy přijaté v EU. V této souvislosti, ale také s ohledem na udržitelný rozvoj dopravy je významným prvkem standardizace veřejných služeb. Návrh standardů vychází ze základních parametrů, které musí splňovat každý dobře fungující dopravní obslužnostní systém. Těmito parametry jsou:

- ☐ dostupnost: fyzická dostupnost systému pro uživatele, ekonomická dostupnost (věcně usměrňovaná cena),
- ☐ spolehlivost: odborná (způsobilost provozovatelů), provozní (dodržování jízdních řádů),
- ☐ bezpečnost: aktivní bezpečnost, pasivní bezpečnost, ochrana dopravního systému a cestujících před terorizmem a kriminálními živly,
- ☐ ekologické aspekty,
- ☐ kultura cestování: pohodlí, rychlost, informovanost cestujících, vystupování dopravce.

Určit **priority pro stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti** podle institucí (zaměstnání, úřad, zdravotnické zařízení, soudy) v obecné rovině je značně obtížné. Platí zásada rozhodování vztahující se k místním potřebám. Je však důležité říci, že poptávka (neboli potřeba přemístit se) souvisí nejenom s místem (zdroj a cíl přepravy), ale i s časem. Na stanovení počtu spojů nutných k zajištění dopravní obslužnosti bude tedy působit princip místní i časový. Zájem cestovat v jistých časových obdobích do různých institucí dává prostor pro slučování spojů nutných k zajištění minimální dopravní obslužnosti (např. spoj zajišťující dopravu do škol bývá využíván také pro dopravu na úřad nebo k lékaři). Jako účinná forma se v současnosti jeví možnost tzv. „taktového“ jízdního řádu, kdy jsou odjezdy a příjezdy dopravních prostředků rozprostřeny pravidelně v čase.

Závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy, kterou uzavírá kraj s dopravcem za účelem zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje. **Kraj současně dbá, aby dopravní obslužnost byla zajištěna vzájemným propojením veřejné linkové dopravy s veřejnou dráží osobní dopravou.**



Návrhy na zabezpečení dostupnosti území předkládají kraji obecní úřady. Ty zároveň mají povinnost informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o veřejném zájmu na přepravních potřebách obyvatel obce.

V rámci zajišťování základní dopravní obslužnosti, kterou stanovuje zastupitelstvo kraje, může vzniknout tzv. **prokazatelná ztráta**. Prokazatelnou ztrátou se rozumí rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění tohoto závazku. Tato definice není v současnosti naplňována tak, jak by si dopravci (zejména železniční) představovali. Výše přiměřeného zisku by měla zajistit obnovu vozového parku, opravy a investice dalších potřebných zařízení, rozvoj a zisk. V současnosti je podfinancována zejména oblast obnovy vozového parku a rozvoje. V posledních letech se stát snaží pomoci obnově vozového parku dotacemi na obnovu autobusů.

Prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby na základě zajišťování základní dopravní obslužnosti hradí kraj ze svého rozpočtu.

§ 21 zákona o SD je věnován problematice **taxislužby** a stanovuje, že provozovatel je povinen zajistit, aby řidič při provozování taxislužby používal úředně ověřený, řádně registrující a zaplombovaný taxametr a vydal cestujícímu z tiskárny taxametru doklad o zaplacení jízdného.

Další důležitou kapitolou zákona jsou **§ 22 a 23** věnované problematice přepravy nebezpečných věcí. **Nebezpečné věci** jsou látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí. Vzhledem k jejich povaze jak odesílatel, tak i přepravce mají řadu povinností, které jsou zde stanoveny. Mezi základní povinnosti odesílatele při přepravě nebezpečných věcí patří mimo jiné:

- ☐ zatřídit, zabalit a označit nebezpečné věci,
- ☐ nepředat k přepravě nebezpečné věci, u kterých není přeprava po silnicích povolena,
- ☐ řádně označit kontejnery s nebezpečným zbožím.

Mezi základní povinnosti dopravce patří mimo jiné:

- ☐ k přepravě nebezpečných věcí použít pouze vozidla k tomu způsobilá,
- ☐ zabezpečit, aby řidič měl povinnou výbavu včetně výstražných oranžových tabulek, případně bezpečnostních značek,
- ☐ zabezpečit, aby přepravu prováděli pouze řidiči k tomu vyškolení a vlastníci o tomto školení platné osvědčení,
- ☐ zajistit, aby řidič měl během přepravy s sebou a na požádání předložil oprávněným osobám ke kontrole průvodní doklady, funkční hasicí přístroje, povinnou výbavu vozidla.

§ 26–33 jsou věnovány problematice mezinárodní silniční dopravy a problematice dopravy provozované cizími subjekty na území České republiky. Pro možnost provozování této dopravy pro vozidla nad celkovou hmotnost 6 t, nebo užitečnou hmotnost 3,5 t nebo pro mezinárodní autobusovou dopravu musí podnikatel požádat o tzv. „eurolicenci“. Platnost eurolicence je stanovena na pět let.

Závěrečné paragrafy **§ 34–40** stanovují výkon státního odborného dozoru v oblasti působnosti zákona, včetně pokut za jeho porušení, vybírání kaucí řízení ve věcech upravených tímto zákonem.

Se zákonem 111/1994 Sb., o silniční dopravě, úzce souvisí nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Nařízení má cíl zajistit zvýšení bezpečného provozu těžkých vozidel po komunikacích EU, stanovit stejné podmínky, které zvýší jistotu provozovatelů i kontrolních úřadů. Kromě zemí Evropské Unie se tímto nařízením řídí i Švýcarsko, Island, Lichtenštejnsko a Norsko.

Nařízení 561/2006 se vztahuje na přepravu:

- ☐ zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně připojeného návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 t,
- ☐ cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Nařízení 561/2006 stanovuje dopravcům mimo jiné povinnost dodržovat ve všech zemích následující doby přestávek, doby řízení a doby odpočinku.

- **Denní doba řízení** je celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hod. s tím, že může být dvakrát za týden prodloužena na 10 hod.
- **Týdenní doba řízení** nesmí přesáhnout 56 hod. Týden je období mezi 00,00 hod. v pondělí a 24,00 hod. v neděli.
- Po 4,5 hod. řízení musí mít řidič **nepřerušovanou bezpečnostní přestávku** nejméně 45 min., pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 min., po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 min., které jsou rozloženy tak, aby po 4,5 hod. řízení činil jejich součet nejméně 45 min.
- **Denní odpočinek může** být běžná denní doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hod. nebo zkrácená denní doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hod., ale kratší než 11 hod.

Rozšířené znění výtahu z tohoto zákona je umístěno na www.inovativni-vyuka.cz

JAK SE ZACHOVAT PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ, POŽÁRU VOZIDLA – doporučení pro bezpečné cestování v silničním provozu

Úvod

Není účelem této statě naučit žáky dokonale ovládat jednotlivé kroky činností u dopravní nehody, ale je žádoucí je seznámit s možnostmi a postupy, jak oznámit událost a místo, kde k události došlo, a také je upozornit na možná rizika plynoucí z dané dopravní situace. Žáci jsou schopni upozornit dospělé na možnosti a správné postupy pomoci.

Poznatky o dopravních nehodách a o jejich společenských dopadech je nutno žákům vysvětlit a naučit je základním pravidlům toho, jak mají postupovat při účasti na dopravní nehodě, jak se mají zachovat jako svědkové dopravní nehody, jaké úkony je nutno provést pro záchranu zdraví a života postižených osob. Je ovšem také důležité seznámit žáky s nebezpečím, které hrozí záchraňujícím osobám při záchranných činnostech na pozemních komunikacích, aby byli schopni jej předvídat.

Pro tuto problematiku je vhodné mimo jiné využít instruktáže, poskytnuté základními složkami Integrovaného záchranného systému (dále jen IZS), které jsou svým pojetím přitažlivé a které obohacují o poznatky jak žáky, tak i jejich pedagogy.

Prostředí a místo nehody

Místo dopravní nehody má ve veškerých následných krocích k jejímu řešení zásadní vztah, především z hlediska možnosti jak přesné lokalizace dopravní nehody, tak i pravděpodobnosti výskytu náhodných, odborně zdatných uživatelů silničního provozu, možných pomocníků při rychlé první pomoci zraněným účastníkům a ochraně ostatních účastníků před následným zraněním. Z hlediska místa nehody rozlišujeme většinou nehody v obci, mimo obec, na dálnicích a rychlostních komunikacích.

- **V obci** – události v obci nebo ve městě jsou příznačné aktivitou obyvatel a ve vztahu k nahlášení události jsou méně problémové – většinou víme, kde se nacházíme. Přítomných osob je možno využít pro poskytování první pomoci, pro ohlášení události a hlavně pro určení přesné polohy místa nehody. K ohlášení události v obci a přivolání záchranných složek IZS je nutné přesně označit ulici a část obce (města).
- **Mimo obec** – událost mimo obec je typická především problematikou místní znalosti, určením místa události. Pro ohlášení události je nutno označit přesně nebo nejpřesněji místo události a směr pro příjezd záchranných složek. Jedná-li se o místo události ležící mimo hlavní komunikace, musíme popsat, stručně, ale srozumitelně, trasu pro příjezd záchranných složek. Vhodné je udat orientační body a, je-li to možné, určit osobu na vhodném místě pro navedení záchranných složek k místu události.
- **Dálnice a rychlostní komunikace** – tato místa představují z hlediska ohlášení nehody nejsložitější prostředí. A to především v nočních hodinách a za snížené viditelnosti, kdy nemusí být zcela patrné, kde se právě oznamovatel nachází. Pro tyto případy je možno využít značení – kilometrovníky –, které jsou rozmístěny po 500 metrech na středových svodidlech (na svodidlech se nacházejí štítky značení po 100 metrech), nebo využít další osoby pro zjištění místa události – např. osádky přijíždějících vozidel. Při použití mobilního telefonu je schopen operátor na krizové lince IZS ve spolupráci s mobilním operátorem přibližně lokalizovat vaši polohu, což je nespornou výhodou. Není však schopen identifikovat jízdní pás, ve kterém se událost stala, což je z hlediska rychlé dostupnosti složek IZS klíčové. **Při hlášení události je informace směru jízdy důležitým údajem.**

Očekávané výstupy

Žák

- Orientuje se v různých typech dopravního prostředí.
- Umí identifikovat konkrétní místo nehody pro přivolání rychlé a účinné pomoci.

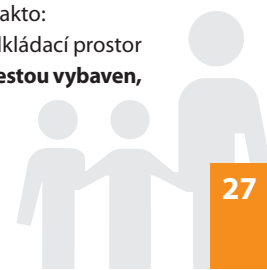
Situace u dopravní nehody podle počtu záchránců

Staneme-li se účastníky nebo svědky dopravní nehody, jsme ze zákona povinni poskytnout první pomoc postiženým osobám. Tyto povinnosti se vztahují především na dospělé osoby, ale z praxe je známo několik případů, kdy děti zachovaly mnohem chladnější hlavu a velmi dobře dospělým poradily potřebné kroky účinné první pomoci i další postupy k zabezpečení místa dopravní nehody a přivolání profesionální pomoci.

16.3.1 Účastník (zachránce) jednotlivce

Staneme-li se účastníky nebo svědky dopravní nehody a jsme přiměřeně schopni pohybu, postupujeme takto:

- **Oblékne si výstražnou vestu**, která je ve výbavě vozidla a měla by být umístěna v dosahu řidiče (odkládací prostor ve dveřích vozidla, případně v přihrádce palubní desky), **aby řidič při vystupování z vozidla mohl být již vestou vybaven, a zjistí pohledem, co se vlastně stalo.**



- ❑ **Vypneme motor havarovaného vozidla** (je-li motor v chodu a je-li to možné) a vozidlo zajistíme podle možností ruční brzdou, případně vhodným předmětem vloženým pod kolo vozidla (zakládací klín, kámen, cihla, ...).
- ❑ **Zapneme výstražná světla** vozidla tlačítkem na palubní desce (označeno většinou červeným tlačítkem se symbolem vykřičníku) a **v případě, že se místo nehody nachází v nepřehledném úseku, snažíme se jej viditelně označit** pomocí vhodně umístěného výstražného trojúhelníku. V obci a na běžné silnici minimálně 50 metrů od místa nehody ve směru příjezdějících vozidel – nejlépe v obou směrech, nebo před nepřehledným úsekem –, na silnici dálničního typu potom minimálně 100 metrů ve směru příjezdějících vozidel). Trojúhelník nemusí být vždy dostupný, například z důvodu deformace karoserie vozidla apod. Za snížené viditelnosti a v noci místo nehody označíme například ruční svítilnou. Samotné umístění výstražného trojúhelníku již může být značně nebezpečnou činností, proto vyžaduje zvýšenou pozornost především na rychlostních silnicích, dálnicích a všude tam, kde je riziko nedostatečného rozhledu ze směru příjezdějících vozidel.
- ❑ **Zjistíme možná zranění osob** a jejich věk v havarovaném vozidle (vozidlech), upřesníme, jedná-li se o děti, případně tělesně postižené.
- ❑ **Oznámíme situaci na krizovou linku IZS** – podrobně popsáno dále v textu.
- ❑ **Podle svých možností poskytneme zraněným osobám první pomoc** v souladu s pravidly první pomoci (popsáno ve zvláštní kapitole).
- ❑ **Neustále pozorujeme okolí a havarovaná vozidla** (nehrozí-li nebezpečí například samovolného pohybu vozidel nebo požáru).

Při všech těchto činnostech dbáme především na svoji vlastní bezpečnost.

Skupina osob (dva a více)

V případě přítomnosti více osob na místě události provedeme podobné úkony jako jednotlivec, přitom ovšem máme velkou výhodu možnosti rychlejšího jednání (možnost spolupráce více osob). Domluvíme se, **kdo bude koordinovat** činnost skupiny (např. zdravotník, osoba se znalostí základů první pomoci, ...) a postupujeme takto:

- ❑ **Oblékáme si výstražné vesty** (zvláště osoby usměrňující provoz).
- ❑ **Zjistíme pohledem, co se vlastně stalo.**
- ❑ **Vypneme motor havarovaného vozidla** (je-li v chodu a je-li to možné) a vozidlo zajistíme ruční brzdou, případně vhodným předmětem vloženým pod kolo vozidla.
- ❑ **Rozdělíme úkoly mezi přítomné, určíme vedoucího skupiny, který bude řídit činnost, aby nedocházelo ke zbytečným dohadům.**
- ❑ **Jeden z přítomných je pověřen označením místa události** jako v předchozím postupu s tou výhodou, že může zůstat na vhodném místě a je oprávněn zastavovat vozidla.
- ❑ **Provedeme zjištění zranění osob v havarovaném vozidle** (vozidlech), případně mimo vozidla.
- ❑ **Oznámíme situaci na krizovou linku IZS.**
- ❑ **Dle svých možností poskytneme zraněným osobám první pomoc** podle pravidel první pomoci.
- ❑ **Neustále pozorujeme okolí a havarovaná vozidla** (hrozí nebezpečí samovolného pohybu vozidel, požáru apod.).

Očekávané výstupy

Žák

- *V případě nehody nejedná zbrkle a nerozvážně.*
- *Bezpečně, nejlépe pod dohledem dospělých, opustí bezprostřední místo nehody.*
- *Zná posloupnost jednotlivých kroků, které je potřeba vykonat bezprostředně po nehodě tak, aby v případě potřeby mohl poradit méně poučeným dospělým účastníkům nebo svědkům dopravní nehody.*

Nebezpečí při poskytování pomoci

U dopravní nehody hrozí poskytovatelům pomoci **nebezpečí především od následně projíždějících vozidel**. Právě proto je velmi potřebné rychle a dostatečně označit místo nehody a dbát zvýšené opatrnosti při pohybu na komunikaci – pomocí výstražné vesty být dostatečně viditelný. Osoby schopné pohybu a neposkytující pomoc mají bezpečně a co nejrychleji opustit nejbližší prostor kolem nehody. V případě, že jsme přijeli k dopravní nehodě a nejsme ve vozidle sami, necháme **vystoupit všechny spolucestující na bezpečné místo mimo komunikaci, neboť hrozí, především na dálnicích, další kolize od příjezdějících vozidel**.

Na klasické silnici by měly osoby schopné pohybu a neposkytující pomoc ustoupit za přílehlou krajnicí na místa ležící mimo silnici (bezpečnější jsou vyvýšená místa), pokud jsou v místě vybudována, za svodidla, případně za jiné pevné objekty.

Na dálnici nebo rychlostní komunikaci by měly osoby schopné pohybu a neposkytující pomoc **ustupovat od nehody ve směru původní jízdy vozidel za vnější svodidla** (u středových svodidel hrozí zranění od vozidel jedoucích v protisměru). Je nutno pamatovat na vyšší rychlosti vozidel jedoucích po dálnici a zvýšit bezpečné vzdálenosti ustupujících osob vzhledem k těmto rychlostem oproti běžným silnicím. Bezpečnější je využívat vyšších míst kolem komunikace.

V obou případech je při účasti dětí na dopravní nehodě, po jejich ustoupení od nehody, vhodné zajistit dohled dospělé osoby tak, aby se náhodou do nebezpečného úseku komunikace nevracely. Je třeba brát na vědomí okamžité povětrnostní podmínky v místě události a s tím spojené vhodné oblečení.

Očekávané výstupy

Žák

- V případě nehody nejedná zbrkle a nerozvážně.
- Ví, jakým způsobem se opouští místo nehody.
- Ví, jaká místa v okolí komunikace jsou bezpečnější.
- Ví, proč musí setrvat na bezpečném místě až do doby pominutí veškerého rizika.



Obr. č. 1 Havárie několika vozidel na silnici dálničního typu – foto archiv HZS JmK

Správné ohlášení dopravní nehody

Událost většinou oznamujeme pomocí mobilního telefonu na tísňové linky složek IZS:

155 – zdravotní záchranná služba,

150 – hasiči,

112 – celoevropská tísňová linka s anglicky a německy mluvícím personálem,

158 – Policie ČR.

Hlášení musí obsahovat:

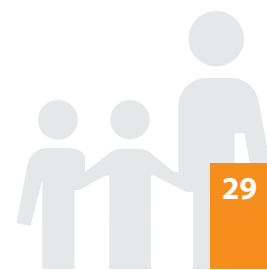
- ☐ co se stalo,
- ☐ kde se událost stala – místo, adresa, případně souřadnice GPS, v případě směrově dělených komunikací (dálnice, rychlostní komunikace) rovněž směr jízdy,
- ☐ upřesnění stavu a počtu zraněných,
- ☐ představení se a vyčkání dalších dotazů, případně pokynů operátora složky IZS.

Velice důležité je neukončit předčasně hovor. Operátor záchranné složky IZS je schopen ihned podniknout nutné kroky k vyslání záchranných složek a od nás potřebuje zjistit další podrobnosti rozhodující pro včasnou a účelnou pomoc, případně je schopen radit, jak se máme zachovat a co více můžeme provést pro poskytnutí pomoci.

Očekávané výstupy

Žák

- Zná čísla jednotlivých linek IZS, obsah a postup hlášení.
- Neukončuje předčasně hovor s IZS a čeká na pokyny operátora linky IZS.



Vyprošťování osob

Snahou výrobců všech vozidel je vytvořit karoserii, která odpovídá všem bezpečnostním požadavkům, především pak požadavkům pasivní bezpečnosti. Místa pro posádku jsou plánovitě vyztužena použitím pevných profilů, místa, jako je přední část vozidla, jsou projektována jako deformační zóna schopná pohltit velké množství kinetické energie a co nejvíce tak zmírnit následky nárazu pro cestující. Čím dál dokonalejší deformační zóny vozidel výraznou měrou přispívají ke snižování vážnosti následků dopravních nehod. Přesto při dopravní nehodě mnohdy zůstanou osoby uvnitř havarovaného automobilu zaklíněné takovým způsobem, že je možno je vyprostit jen za použití speciální techniky, kterou disponují pouze záchranné složky IZS. Je však v zájmu poskytnutí první pomoci nutné, pokud je to možné, osoby z havarovaného vozidla co nejdříve vyprostit. Do vozidla se jako laici můžeme dostat buď klasicky dveřmi (jdou-li otevřít), nebo zasklenou částí.

Rozbití skla

Zasklení oken automobilů je řešeno dvojím způsobem:

- ☐ **přední skla** jsou tvořena vícevrstevným lepeným sklem, které odolává mechanickým poškozením,
- ☐ **boční skla** vozidla jsou vyrobená z pevných, ale přitom křehkých kalených skel.

Proto když se chceme dostat do havarovaného vozidla na pomoc zraněným osobám nebo z havarovaného vozidla ven, **volíme cestu bočními skly nebo zadním sklem**, na jejichž odstranění postačí úder ostrým kovovým předmětem – nejlépe kovovým hrotem nebo ostrým kamenem. Pro tyto účely jsou namontovány v prostředcích hromadné přepravy osob speciální nástroje tvaru kladívka vždy u okna označeného jako nouzový východ.

Při rozbíjení skla je nutno dbát zvýšené opatrnosti, především **je nutné si uvědomit, že se sklo roztříští na mnoho drobných kousků a může samo způsobit různá zranění**, hlavně očí a obličejové části osob ve vozidle. Je-li to možné, chráníme tyto osoby uvnitř vozidla pomocí částí oděvů nebo přikrývkami apod.

Odstranění bezpečnostních pásů

Pro vyproštění osob z havarovaného vozidla je mnohdy nutno uvolnit bezpečnostní pás, který následkem nárazu a vahou těla zůstane napnutý a znemožní manipulaci se zraněným. Pro tyto případy jsou vhodné speciální nože určené přímo pro řezání bezpečnostních pásů. Jestliže nemáme takový nástroj k dispozici, postačí ostrý kapesní nůž – **je však nutno pás řezat šikmo a v napnutém stavu**, kolmo je to velmi namáhavé až nemožné vzhledem ke konstrukci samotného bezpečnostního pásu.

Při více zraněných osobách ve vozidle, které je nakloněné na bok, se snažíme nejprve vytáhnout osoby ve spodní části vozidla a potom až osoby umístěné v jeho vrchní části. Bezpečnostní pásy jistí výše umístěné osoby proti pádu na osoby ve spodní části vozidla.



Obr. č. 2 Odstranění bezpečnostního pásu pomocí řezače



Obr. č. 3 Provedení šikmého řezu pomocí řezače



Obr. č. 4 Odstranění bezpečnostního pásu pomocí

Vytažení zraněné osoby z automobilu

V případě, že hrozí například nebezpečí požáru havarovaného automobilu nebo jiné nebezpečí a je nutno a možno zraněné osoby z vozidla vytáhnout, použijeme tzv. **Rautekův manévr**. Ruce vsuneme do obou podpaží postiženého a držíme jej za zápěstí a předloktí jedné pokrčené horní končetiny. Zraněným pohybujeme (táhneme ho) vždy jen v ose jeho těla směrem k hlavě. Tímto způsobem vyprostíme především osoby v bezvědomí, jimž je nutno poskytnout první pomoc – např. kardiopulmonální resuscitaci. Osoby při vědomí ponecháme uvnitř vozidla, nehrozí-li jim přímo nebezpečí v podobě např. požáru vozidla, krvácení apod., a vyčkáme příjezdu záchranných složek IZS.



Obr. č. 5 Uchopení zraněného pomocí Rautekova manévru

Všem osobám zraněným při dopravní nehodě se snažíme bezodkladně poskytnout první pomoc. Zásady první pomoci jsou shrnuty v kapitole První pomoc v této publikaci.

Děti samozřejmě nemají fyzické předpoklady pro vyproštění (vytažení) zraněných osob z havarovaných vozidel, ale mohou být při této činnosti nápomocné. Mají větší předpoklad pohybu ve stísněných prostorech vozidla. Mohou například pomoci uvolnit prostor kolem zraněné osoby. Vždy je při takové činnosti nutná opatrnost, aby nedošlo k poranění např. o ostré hrany karoserie, o zbytky skel v oknech vozidel nebo například o rozbité skleněné lahve.



Obr. č. 6 Vytažení zraněné osoby pomocí Rautekova manévru

Při těchto činnostech je spíše vhodné, aby děti – když už se takové činnosti účastní – prováděly spíše pozorování situace a oznamovaly dospělým svoje postřehy, například blížící se vozidla nebo osoby, které mohou být nápomocny, nebo aby pomáhaly při osvětlení místa činnosti, podávání potřebných pomůcek a podobně.

Očekávané výstupy

Žák

- Zná postup při vyprošťování osob.
- Umí být radou nápomocný dospělým, méně poučeným osobám.

Důležité:

Vždy je třeba si uvědomit, že děti do 18 let nejsou povinny ze zákona poskytovat první pomoc.

Chování účastníků na místě události

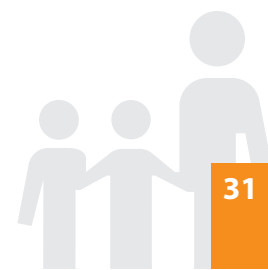
Na místě události dochází velmi často k chaotickému až agresivnímu jednání zúčastněných osob. Nežádá se stává, že osoby mají tendenci z místa nehody odejít – ať již v afektu, nebo např. hledat spolucestující, psy, kočky apod., kteří z místa nehody často utečou. Tyto osoby mohou na následky zranění např. upadnout do bezvědomí (v noci v lese nebo na přilehlém členitém území u silnice) a nemusí se jim dostat ošetření, jelikož se o nich přímo neví. V těchto případech je žádoucí daným osobám vhodně zabránit v odchodu z místa události, například je možno upoutat pozornost těchto osob na potřeby přítomných dětí nebo seniorů („zahrát na city“).

- ☐ Je nutné si uvědomit, že rozvaha mnohdy pomáhá více než příliš uspěchané jednání.
- ☐ Některá zranění se nemusí projevit ihned, přesto může jít o zranění vážná.

Očekávané výstupy

Žák

- Žák se v krizové situaci chová rozvážně.



Prvky pasivní bezpečnosti automobilů

Jak již bylo uvedeno v předchozím textu, je při nárazu na karoserii automobilu kladen požadavek, aby se deformovala s co nejmenším rizikem ohrožení životů a zdraví cestujících ve vozidle. Znamená to, že by měl být po nárazu zachován prostor pro cestující bez výrazných změn.

Při nárazu rychlostí okolo 50 km/h je možné naměřit přetížení přes 20 g, což znamená, že všechny části těla jsou až dvacetkrát těžší. Problém je ovšem v tom, že každá část těla má jinou relativní hmotnost, a tudíž na ně působí i rozdílné síly. Právě nestejnoměrné silové zatížení lidského těla a setrvačné síly, které působí například na spojení hlava–krk, jsou příčinou vážných poranění a v řadě případů i smrti.

Bezpečnostní pásy

Bezpečnostní pásy ve vozidlech chrání před těžkými, mnohdy i smrtelnými zraněními (především hlavy a krční páteře) a pro záchranné složky IZS je často již pohled na čelní sklo havarovaného vozidla znamením, zda byly osoby ve vozidle připoutány bezpečnostními pásy či nikoliv a jaké zranění je možno očekávat (následkem ne/připoutání bezpečnostními pásy). Ve vozidlech, která jsou vybavena airbagy, je připoutání se bezpečnostním pásem podmínkou z hlediska bezpečnosti.

Airbagy

Jedná se o zařízení podobné vaku, které je v případě nárazu aktivováno a společně s bezpečnostními pásy patří k nejúčinnějším bezpečnostním prvkům automobilu. Senzory zpomalení, umístěné v jednotlivých částech vozu, vyhodnocují nutnost spuštění tohoto bezpečnostního zařízení.

K aktivaci čelních airbagů dochází pouze tehdy, je-li směr nárazu totožný s podélnou osou vozu nebo v úhlu menším než ± 30 stupňů od podélné osy. Intenzita nárazu by měla odpovídat rychlosti nárazu větší než 20 km/h do pevné překážky. Z tohoto důvodu nedojde k aktivaci airbagu při nárazech malou rychlostí, například při parkování nebo pomalém poježdění v koloně, ale ani při střetu s lesní zvěří či jiným volným předmětem menších rozměrů. Podobná podmínka platí i pro aktivaci bočních a hlavových airbagů, které jsou spuštěny na straně nárazu, pouze je-li směr nárazu totožný s příčnou osou vozu nebo je-li úhel nárazu menší než ± 30 stupňů od příčné osy.

Očekávané výstupy

Žák

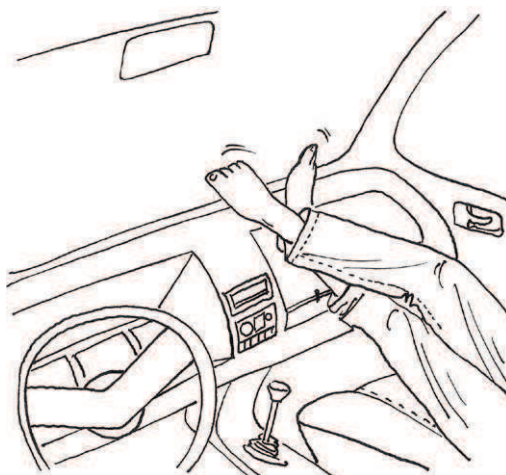
- Automaticky používá bezpečností pásy na všech místech ve vozidle.
- Zná význam dětského zádržného systému pro bezpečnost dítěte.
- Používá zádržný systém i na krátké vzdálenosti.

Minimalizace případných následků nehod

Následky dopravní nehody pro osoby uvnitř automobilu nezmiňuje jen řádné používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, ale také způsob sezení i řádně připoutaných osob. Nesmíme také opomenout řádné umístění, případné upevnění všech předmětů převážených ve vozidle a také bezpečné převážení zvířat.

Bezpečné sezení spolujezdců

Při snaze o co nejpohodlnější sezení, zvláště na předním sedadle spolujezdce, se velmi často setkáváme se stylem sezení s nohama na palubní desce v prostoru čelního airbagu. Při nárazu nebo havárii pak může dojít k velmi vážným zraněním, a to zvláště tehdy, dojde-li k aktivaci airbagu spolujezdce.



Obr. č. 7 Nebezpečné sezení spolujezdce

Bezpečné uložení zavazadel a jiných předmětů ve vozidle

Uložení zavazadel ve vozidle je zdánlivě nepodstatnou kapitolou, avšak v případě nárazu nebo prudkého brzdění se mění nevhodně uložená zavazadla a předměty uvnitř vozidla v potenciálně nebezpečné věci, které mohou všem ve vozidle způsobit vážnou újmu na zdraví. K umístění volně ležících předmětů slouží různé schránky, případně kapsy ve dveřích vozidla naopak velmi nebezpečná místa jsou palubní deska a plato za zadními sedadly.

Je-li vozidlo vybaveno čelním airbagem u spolujezdce, potom **veškeré předměty uložené na palubní desce jsou v případě aktivace airbagu vymrštěny přímo do prostoru sedícího spolucestujícího.**

Velmi často je pro ukládání předmětů používáno zadní plato.

Je potřeba si uvědomit, že uložené věci (lahve s nápoji, fotoaparáty, ruční svítilny, nákupní tašky, proložky s vajíčky od babičky, případně sportovní potřeby) jsou při nárazu vozidla nebo prudkém brzdění vymrštěny opět do prostoru pro cestující a mohou způsobit vážná zranění nebo alespoň úlek s následnými negativními vlivy na bezpečnost. V případě vajíček také nežádoucí znečištění interiéru vozidla a oděvů cestujících.

Předměty přesahující zadní obrys vozidla

Jedná se o předměty, které jsou často přepravovány umístěné v zavazadlovém prostoru automobilu a svojí délkou přesahují zadní obrys automobilu. Přední část se nachází v prostoru za opěrkami sedadel a v případě nárazu druhého vozidla zezadu jsou tyto předměty posunuty dopředu a dochází k deformaci opěrek a zranění cestujících v oblasti zad a páteře. Většinou se jedná o jednotlivé kusy nábytku nebo celé sestavy.

Předměty přepravované na střeše vozidla

Pro přepravu předmětů na střeše vozidel slouží výhradně prostředky k tomuto určené, které jsou upravené pro přichycení na karoserii vozidla a u kterých jejich výrobce garantuje bezpečné užívání za předpokladu dodržení určených pravidel. Jedná se především o přepravu jízdních kol, zavazadel a jiných podobných předmětů. Při takovéto přepravě je nutné dodržet bezpečné zajištění těchto prostředků, dodržet hmotnostní a rozměrové parametry a především rychlost jízdy. Jakékoliv uvolnění a pád těchto předmětů při jízdě vozidla může mít vážné následky pro bezpečnost silničního provozu.

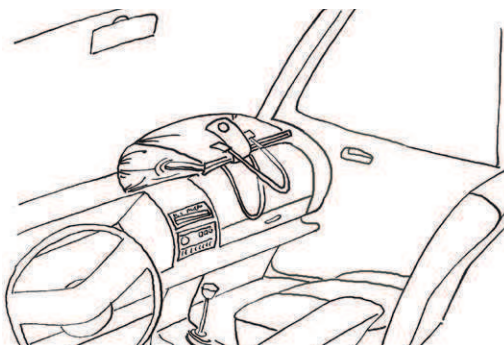
9.3. Zvířata v automobilu

Nedílnou součástí našeho života jsou domácí mazlíčci – pejsci, kočky a jiná stvoření, se kterými trávíme volné chvíle, a je samozřejmostí, že s námi stále častěji cestují i v automobilech. Z tohoto důvodu je nutné, aby stejně tak jako bezpečnost lidí ve vozidle byla zajištěna i bezpečnost našich zvířecích spolucestujících.

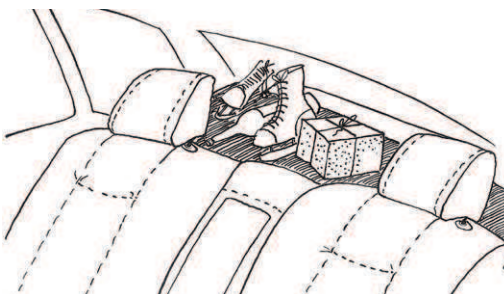
Je více možností, jak zajistit bezpečnost zvířecích pasažérů:

□ Menší tvorové jsou nejlépe umístěni v přepravních boxech nebo schránkách s nepropustným dnem (kočky, menší plemena psů, křečci, ...). Způsob přichycení přepravky v automobilu je vždy doporučen výrobcem.

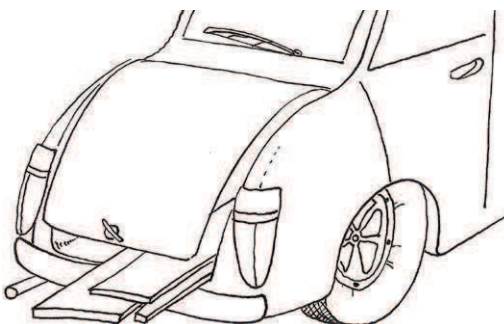
□ Větší zvířata, většinou psi o hmotnosti nad 2,5 kg, jsou umístěni buď v odděleném prostoru vozu (v zadní části za sítí nebo mřížkou), nebo je možno je připoutat bezpečnostním pásem za pomoci speciálního postroje.



Obr. č. 8 Nebezpečně uložená dámská kabelka na palubní desce v prostoru čelního airbagu spolujezdce



Obr. č. 9 Nebezpečně uložené předměty v prostoru za zadním sedadlem



Obr. č. 10 Část nábytku umístěná za zadními sedadly vozidla a zároveň přechýlající obrys vozidla



Obr. č. 11 Pes připoutaný v postroji zajištěném v systému bezpečnostního pásu

Jedná se v podstatě o speciální typ pevného postroje, který se po nasazení psovi připevňuje k bezpečnostnímu pásu v automobilu. V případě nenadálé situace zabrání zranění osob i psa ve vozidle. Tato forma připoutání je vhodná pro psy střední velikosti přibližně od 2,5 kg do 40 kg, kam patří plemena od malých teriérů až po statné ovčáky. Větší zvíře na sedadlo nepatří a je vhodné jej umístit do prostoru pro zavazadla, který je oddělen sítí nebo mřížkou.

Nejhorší variantou je umístění zvířete volně na jakémkoliv sedadle ve vozidle. Při nárazu se stává zvíře lehce zranitelné a samozřejmě velmi nebezpečné pro ostatní cestující ve vozidle.



Obr. č. 12 Nepřipoutaný pes ve vozidle

Při nárazu auta v rychlosti 50 km/h je pes vymrštěn z místa dvacetinásobkem hmotnosti. Pes o hmotnosti 20 kg udeří člověka sedícího před ním silou až 400 kg.

Při aktivaci airbagu, ke které dochází již při nárazu kolem 25 km/h na pevnou překážku je volně držené zvíře řidičem nebo spolujezdcem v náručí vystaveno smrtícímu nárazu od airbagu a ohrožuje i osobu, která je drží.

Při nehodě se dosti často stává, že nezajištěné zvíře v panice uteče svému majiteli z místa události a je potom složité tato zvířata nalézt.

Očekávané výstupy

Žák

- Používá zádržný systém.
- Ví, jak správně sedět, aby nedošlo ke snížení či úplné eliminaci účinku zádržného systému.
- Ví, jak správně vést bezpečnostní pás.
- Ví, jak správně umístit a upevnit předměty a zvířata ve vozidle, aby při nárazu nezpůsobily osádce vážná zranění.

Cestování a počasí

Specifickými riziky zdravotních následků v dopravě jsou rizika způsobená podchlazením, případně přehřátím organismu.

Při cestování **v zimním období** bychom neměli podcenit připravenost na nenadálé situace, kterými může být porucha vozidla, neprůjezdná silnice (zavátá silnice, popadané stromy), kolona na dálnici a dopravní nehoda. Je třeba si uvědomit, jak dlouhou cestu máme před sebou a nepodceňovat zdánlivě krátké cestování.

V zimním období je dobré mít s sebou alespoň určité množství teplého nápoje v termosce, teplé oblečení, vhodnou zimní obuv – případně jako náhradní za tu, kterou máme pro pohodlné cestování na nohou. Vhodná je deka uvnitř vozidla a obzvláště v horských oblastech také lopatka na případné odházení sněhu. Samozřejmostí pro cestování v zimě by měl být dostatek pohonných hmot v nádrži našeho vozidla. V případě delšího stání je třeba udržovat ve vozidle vyhovující teplotu, kterou většinou zajišťuje topení závislé na chodu motoru.

Při cestování v letním období můžeme být přes den vystaveni vysokým teplotám ve vozidle, zvláště při jízdě městem bez klimatizace nebo při uvíznutí v dopravní zácpě. Proto je vhodné mít s sebou dostatečné množství nápojů a ovoce na osvěžení. V létě nás na rozdíl od zimy může postihnout prudký přívalový déšť, následkem kterého dochází k rozvodnění potoků a řek a k případnému zaplavení silnice. V návaznosti na prudký déšť může dojít obzvláště ve městech k nadzvednutí poklopů kanalizace, čímž se vytvářejí nebezpečná místa, která nejsou pod hladinou vody viditelná. V oblastech kolem rozvodněných potoků a řek se často objevuje tekoucí přívalová voda a zdánlivě i malá výška hladiny je svým proudem nebezpečná jak pro pěší, tak pro projíždějící automobily. Může dojít ke stržení chodce proudem, nebo dokonce k vychýlení jízdní dráhy auta a sjetí z cesty přímo do řeky nebo potoka. V takovém případě hrozí mimo jiné i utonutí osádky vozidla.

Očekávané výstupy

Žák

- Zná rizika spojená s dlouhým pobytem v mrazivém prostředí, případně prostředí extrémně horkém.
- Zná preventivní opatření pro pobyt v extrémních klimatických podmínkách.

Požáry motorových vozidel

Požáry motorových vozidel jsou po dopravních nehodách dalším významným negativním aspektem silniční dopravy, a to jak po stránce následných materiálních škod, tak také z hlediska možnosti vzniku těžkých zranění a úmrtí požárem zasažených osob. Požáry motorových vozidel **nejsou příliš časté, ale velmi rozmanité**, protože k nim dochází z různých příčin a v různých situacích. Kromě uvolňování tepla a světla provází hoření i vznik zplodin hoření. Jedná se převážně o plyné zplodiny, které se při hoření uvolňují a jsou pro člověka obzvláště nebezpečné. Samotná rychlost šíření požáru může být neskutečně velká – celý automobil může být požárem zachvácen během několika málo minut.

Z hlediska nebezpečí vzniku požáru je dobré zmínit ještě kouření cigaret ve vozidle. Kouření je v naší společnosti zčásti tolerovanou záležitostí, i výrobci automobilů montáží popelníků do vozidel tento nešvar zčásti podporují. Nebezpečí kouření pro naše zdraví a především zdraví dětské populace není třeba zvláště rozvádět. Je ovšem nutné připomenout rizika plynoucí z kouření v automobilu. Zapálená cigareta, která vypadne řidiči nekontrolovatelně do útrobu vozidla, může způsobit již zmíněný požár, ale umí také zaměstnat řidičovu pozornost v nejnevhodnějším okamžiku a tedy být mnohdy příčinou dopravní nehody se všemi následky. Děti umí svým upozorněním a žadoněním usměrnit jednání dospělých a mohou tak například dědečka donutit, aby se tomuto nešvaru neoddával při řízení automobilu.

Osobní automobily s pohonem klasickými palivy (benzín a nafta) mají nádrže na palivo umístěny většinou pod vozidlem a při požáru dojde k vyhoření paliva bez doprovodných výbuchů, které známe z „filmových scén“. Určité nebezpečí ovšem hrozí u **nákladních automobilů a speciálních strojů**, kde nejsou nádrže tolik chráněny konstrukcí karoserie, jsou navíc konstruovány na až několik stovek litrů paliva a za určitých okolností může dojít k destrukci nádrže a ohrožení osob v bezprostřední blízkosti.

Určité nebezpečí hrozí také při požárech automobilů s pohonem na alternativní paliva, například propan-butan (LPG), nebo zemní plyn (CNG). Certifikovaní konstruktéři a výrobci těchto pohonů dodržují přísná bezpečnostní opatření, která i v případě požáru automobilu s daným pohonem mají zajistit odolnost nádrží s palivem proti destrukci (výbuchu).

Při požáru automobilů dochází také k různým průvodním jevům. Například při zachvácení pneumatiky požárem dochází v krátké době (3–5 minut) k prasknutí pneumatiky, což se projevívá zvukovým efektem podobným výbuchu. Při dopravních nehodách může dojít k úniku paliva mimo nádrž vozidla, k jeho rozlití kolem a k následné iniciaci požáru okolí vozidla.

I přes výše popsané skutečnosti je nutné chránit sebe i ostatní osoby dostatečným odstupem od místa požáru a nepřeceňovat svoje síly při snaze o jeho likvidaci!

Velké nebezpečí při vzniku požáru osobních vozidel a jiných dopravních prostředků **představuje přepravované zboží a náklad**, a to především u dodávkových a nákladních vozidel. Jak již bylo popisováno, požár může mít velice rychlý průběh. Při požáru vozidla, které přepravuje hořlavé látky (cisterna na přepravu pohonných hmot a jiné vozidlo přepravující hořlaviny) může být nebezpečný prostor několik desítek až stovek metrů kolem místa požáru.

Při většině požárů vozidel je nutné, tak jako u dopravních nehod, co nejdříve ohlásit událost na krizovou linku IZS a označit místo události jako u dopravní nehody, aby se zabránilo případné kolizi ostatních vozidel a zajistit cestující v bezpečné vzdálenosti.



Jak se zachovat při vzniku požáru vozidla

Zjistíme-li během jízdy motorovým vozidlem známky požáru, nejčastěji charakteristický nápadný zápach nebo zakouření v prostoru motoru, provedeme co nejrychleji následující úkony:

- ☐ Zastavíme vozidlo na nejbližším možném místě.
- ☐ Vypneme motor.
- ☐ Ihned opustíme vozidlo – všechny osoby a případně i zvířata umístíme do dostatečné vzdálenosti alespoň 30 metrů a nejlépe na návětrnou stranu.
- ☐ Máme-li ve vozidle rezervní zásobu pohonných hmot v kanystru, lahve se stlačeným hořlavým plynem nebo jiné tlakové nádoby a silně hořlavé látky, které mohou negativně ovlivnit průběh události, snažíme se je dle možností dostat z vozidla taktéž do bezpečné vzdálenosti.
- ☐ Oznámíme požár na linku 150 (hasiči) nebo 112, upřesníme okolnosti události a ukončíme hovor teprve až na výzvu operátora na tísňové lince – **pro tuto činnost přednostně využijeme další osobu**.
- ☐ Označíme místo vhodným způsobem stanoveným zákonem (opět tím pověříme nejlépe jinou osobu) a snažíme se požár likvidovat pomocí hasicího přístroje.



- Je-li ohnisko požáru v motorovém prostoru a je-li patrné, že se jedná o požár rozvinutý (například změna barvy kapoty motoru nebo silné zakouření), **pootevřeme kapotu pouze na takzvaný omezovač (západku)**. Otevřením kapoty, a tím zvětšením přístupu vzduchu, bychom mohli požár ještě více rozšířit. Naopak klasicky uzavřenou kapotu (na doraz) nebude možno v případě požáru později otevřít normálním způsobem, protože dojde k poškození ovládacího mechanismu vlivem požáru (dochází k přehorení ovládacího zámku).
- Aplikujeme (stříkáme) hasicí prostředek vzniklou mezerou pod kapotou vozidla.



Obr. č. 14 Aplikace hasiva do prostoru motoru pootevřenou kapotou

- Nemá-li požár příznaky většího rozvoje, pokusíme se nejlépe za pomoci druhé osoby pootevřít kapotu, uhasit požár a odpojit akumulátorovou baterii, pokud je v prostoru motoru. Při otevírání kapoty sto jíme nejlépe bokem a chráníme si obličej a dýchací cesty například částmi oděvů a jiných textilií, ruce potom rukavicemi nebo opět textilem, nejlépe namočeným ve vodě.

Některé automobily mají akumulátory mimo motorový prostor a jiné automobily (vyšší motorizace) mají dokonce dva akumulátory.

Při hašení požáru bychom si měli uvědomit nebezpečí poranění, zasažení očí, nebezpečí popálení a nebezpečí vdechnutí horkých zplodin hoření.

Čalounění, plasty a nátěrové hmoty hoří velmi snadno a rychle. Přesto krátce po vzniku požáru jsme schopni pomoci malého hasicího přístroje vhodného typu začínající požár likvidovat nebo jeho průběh podstatně ovlivnit. **Nejúčinnější prvotní zásah je možný většinou do tří až pěti minut od iniciace požáru.**

Zvlášť nebezpečná místa pro vznik požáru

Velmi nebezpečné jsou **požáry v podzemních a krytých garážích**. Vyznačují se velmi silným zakouřením prostoru, ztrátou orientace, nebezpečím udušení, vysokými teplotami okolí hořícího automobilu (800–1200 °C), rychlým zachvácením okolních vozidel požárem. Ochranou pro osoby je včasná evakuace z těchto prostor označenými únikovými východy.

Požáry v silničních tunelech jsou velmi podobné jako u podzemních garáží, dochází zde navíc k takzvanému komínovému efektu, kdy zplodiny hoření proudí směrem k vyššímu ústí tunelu. Starší tunely v Evropě jsou jednotubusové se dvěma protisměrnými jízdními pruhy, moderní tunely se již budují jako dvoutubusové – pro každý směr jeden tubus. Pro případ požáru jsou tunely vybaveny moderní detekční a ventilační technikou. Po několika vážných požárech v alpských tunelech za poslední tři desetiletí se požární bezpečnost silničních tunelů podstatně zvýšila.

Pro cestující v tunelu v případě požáru platí, že musí neprodleně odstavit vozidlo a zajistit jej proti pohybu ruční brzdou, vypnout motor a ihned oznámit vzniklou situaci nejlépe pomocí tísňového telefonu, který je většinou umístěn po 200 metrech v hláskách pro tísňová volání v provedení kabin SOS, ve kterých se nachází též hasicí prostředky pro prvotní zásah. Pro primární hasební zásah osobou-laikem v tunelu platí výše uvedené postupy. Opět je základní zásada nepřecenit svoje schopnosti.

Při evakuaci osob z prostor tunelu je nutné se přemístit z oblasti kouře k nouzovému východu, který je neustále osvětlen. SOS hlásky v žádném případě nenahrazují únikové východy a nejsou zajištěny proti účinkům požáru.

Hasicí přístroje v automobilech

Práškové hasicí přístroje jsou určeny pro hašení pevných, kapalných i plyných hořlavých látek, pracují na principu zpomalování chemické reakce hoření, jsou mrazuvzdorné. Před použitím je doporučeno přístroj krátce protřepat. Po hašení prášek zůstává v místě aplikace a velmi špatně se odstraňuje. Přístroje nemají chladicí účinek. Pro hašení začínajícího požáru a požáru malého rozsahu jsou velmi účinné **hasicí spreje**. Jejich nejčastější náplní je voda s příměsí smáčedla nebo pěnidla. Principem hašení bývá izolační a ochlazovací účinek, nejsou ovšem mrazuvzdorné nebo jen do teplot kolem -10 °C. Při umístění spreje ve vozidle v zimním období mimo vyhřívanou garáž náplň ztuhne a přístroj se stává nefunkčním až do opětovného ohřátí obsahu nad bod mrazu. V letním období je naopak nevhodné vystavovat tyto hasicí spreje přímému slunci například uložením přímo za sklo ve vozidle – hrozí pak nebezpečí tlakové destrukce. Velmi účinné jsou **pěnové hasicí přístroje**, které pracují s izolačním hasicím efektem. Dle druhu náplně odolávají mrazu až do -20 °C.

Všechny výše jmenované hasicí přístroje jsou z hlediska skladovatelnosti v osobních automobilech vyráběny v menším provedení a je třeba počítat s dobou účinného hašení řádově do 10 vteřin, u sprejů jen do 5 vteřin. Přístroje je vhodné umístit ve vozidle na snadno přístupném místě tak, aby neohrožily bezpečnost cestujících osob uvnitř vozidla, nejlépe na kraji zavazadlového prostoru, aby byly dobře přístupné. Pro likvidaci požáru v jeho zárodku je mnohdy možné použít i klasickou pitnou vodu v PET lahvi nebo limonádu, kterou máme v autě.

Zásahy dětí při požárech motorových vozidel nejsou z hlediska bezpečnosti vhodné. Situaci a případnou činnost při likvidaci menších požárů nebo požáru v zárodku je vhodné dětem přiblížit prostřednictvím videoprojekce, kde je možné je seznámit také s činnostmi hasicích přístrojů a s jejich používáním.

Očekávané výstupy

Žák

- Žák včas rozpozná začínající požár.
- Rychle a klidně opustí místo požáru na bezpečné stanoviště.
- Zná možné použití jednotlivých hasicích přístrojů.
- Zná možnosti malých hasicích přístrojů ve vozidle.
- Zná bezpečné uložení hasicích přístrojů ve vozidle jak z hlediska bezpečnosti (pevné uchycení), dobré dostupnosti, tak i zajištění provozuschopnosti v zimním období.

Pohyb na komunikacích při jízdě záchranných složek se zapnutým výstražným zařízením

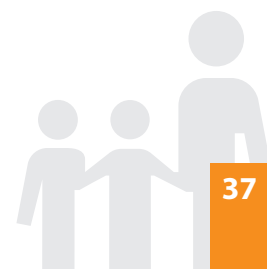
Složky integrovaného záchranného systému (IZS), hasiči, zdravotní záchranná služba a policie používají zpravidla vždy při jízdě k zásahu světelné výstražné zařízení, které bývá v naléhavých případech doplněno zvukovým výstražným zařízením – známou houkačkou. Naším nevhodným chováním na komunikaci můžeme jízdu těmto záchranným složkám významně ztížit, v extrémním případě i dočasně znemožnit, a to především nevhodným parkováním.

- **Při parkování vozidel na silnicích a v ulicích dbáme, aby zůstal vždy průjezdný alespoň jeden jízdní pruh o šířce nejméně 3 metry,** obzvláště v prostoru křižovatky a v zatáčkách silnice. Je to nutné pro průjezd vozidel záchrannářů, jejichž vozidla jsou široká až 2,5 metru a délka většinou přesahuje 5 metrů.
- **Při přecházení silnice** ať již na přechodu, nebo i mimo něj včas přerušíme svůj úmysl přecházet silnici a odstoupíme do dostatečné vzdálenosti a opět se zastavíme, čímž dáme najevo svoje rozhodnutí.
- **Při jízdě na kole nebo na in-line bruslích** se snažíme co možná nejvhodněji uvolnit komunikaci (slézt z kola a odejít mimo silnici, např. na chodník, kde zůstaneme v dostatečné vzdálenosti stát, čímž dáme najevo, že bereme na vědomí jízdu záchrannářů), přitom dbáme zvýšené opatrnosti, abychom například pádem apod. ještě více neztížili jízdu záchrannářům.
- **Při jízdě automobilem nebo na motocyklu** zpomalíme jízdu a uhýbáme co nejvíce k pravému okraji silnice, nebo dokonce zastavíme na takovém místě, kde je silnice dostatečně široká pro průjezd vozidel záchrannářů. **Na silnicích o dvou a více jízdních pruzích v jednom směru jízdy uvolňujeme vždy střední část komunikace.**
- Velmi nebezpečný je při pohybu na komunikaci nebo v jejím bezprostředním okolí poslech hudby či jiné audioprojekce pomocí sluchátek walkmanů a podobných zařízení, kdy si ani nemusíme v zápalu poslechu uvědomit svoje nebezpečné chování. **Zvuky a ruchy tvoří významnou část okolního provozu.** Potlačením přirozených zvuků okolního provozu jakýmkoliv způsobem (walkman, mobil apod.) např. při přecházení silnice ohrožujeme svoje zdraví, a dokonce můžeme způsobit vážnou dopravní nehodu jak za běžného provozu, tak i v případě **přeslechnutí zvukových výstražných znamení vozidel složek IZS.**

Očekávané výstupy

Žák

- Žák vnímá zvuky a ruch dopravního prostředí.
- Pozná zvuky, které znamenají možnost zvýšeného rizika úrazů, případně nutnost uvolnění dopravního prostoru pro vozidla s právem přednostní jízdy.





I POUŽITÁ LITERATURA

Analýza stavu dopravy LK, aktualizace 2010, Liberecký kraj, kolektiv autorů
Koncepce BESIP LK, aktualizace 2010, Liberecký kraj, kolektiv autorů

L





Legislativa pro učitelskou praxi

Autoři:

Ing. Čáp Jan
Bc. Čermák František
Ing. Jakešová Stanislava
Mgr. Mochal Michal
Riegl Zdeněk
Ing. Šulcová Eva

Odborná korektura: Ing. Heinrich Jaroslav
Jazyková korektura: Anna Bečvářová

Ilustrace: Petra Šlechtová
Grafická úprava a sazba: Jan Mocňák
Tisk: Geoprint s.r.o.

Vydal:

Venkovský prostor o.p.s., U Nisy 745/6a, 460 01 Liberec 3,
web: www.venkovskyprostor.cz, e-mail: info@venkovskyprostor.cz
Tel.: +420 485 113 444, Fax: +420 485 113 443

Partner projektu:

HBH Projekt spol. s r.o., Kabátníkova 5, 602 00 Brno,
web: www.hbh.cz, e-mail: hbh@hbh.cz

1. vydání, Liberec 2011
Náklad 400 kusů
© Venkovský prostor o.p.s.

Tato publikace byla vydána jako součást metodicko-didaktického materiálu „Inovace výuky na příkladu DV“ v rámci projektu „Zvyšování kvalifikace pedagogů pro projektovou výuku, využití informačních a dalších moderních technologií v aplikaci na oblast dopravní výchovy“ financovaného z Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

