

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta biomedicínského inženýrství

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2016

Daniel Vala



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ

Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

**ZÁKONNÁ OPATŘENÍ
A PSYCHOLOGIE V DOPRAVĚ JAKO
INFORMATIVNÍ POMŮCKA NEJEN
PRO ŘIDIČE VOZIDEL S PRÁVEM
PŘEDNOSTNÍ JÍZDY**

Bakalářská práce

Studijní program:

Ochrana obyvatelstva

Studijní obor:

Plánování a řízení krizových situací

Autor bakalářské práce:

Daniel Vala

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Gustav Šafr, DrSc.

Kladno 2016



CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

FACULTY OF BIOMEDICAL ENGINEERING

Department of Health Care Disciplines and Population Protection

**STATUTORY MEASURES
AND PSYCHOLOGY IN TRAFFIC
AS AN INSTRUCTIVE AID NOT ONLY
FOR DRIVERS OF VEHICLES WITH
RIGHT OF WAY**

Bachelor Thesis

Study Programme: Population Protection

Branch of study: Planning and Management of Crisis Situation

Author: Daniel Vala

Thesis advisor: prof. Ing. Gustav Šafr, DrSc.

Kladno 2016

Z a d á n í b a k a l á ř s k é p r á c e

Student: **Daniel Vala**
Obor: Plánování a řízení krizových situací
Téma: **Zákonná opatření a psychologie v dopravě jako informativní pomůcka nejen pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy**
Téma anglicky: Legislation and Traffic Psychology as an Informative Tool not Only for Drivers of Emergency Vehicles with Priority Rights

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je vytvořit přehledný a srozumitelný soubor informací o legislativních opatřeních a aspektech psychologie dopravy, vztahený k vozidlům s právem přednostní jízdy. Informace uváděného charakteru, zpracované pro praxi v podobě pomůcky (např. informační brožury), usnadní řidičům vozidel s právem přednostní jízdy zdokonalovat jejich profesní připravenost.

Teoretická část práce se bude s využitím dostupných informačních zdrojů zabírat legislativními předpisy souvisejícími s právem přednostní jízdy a psychologií v dopravě, zaměřenou na účastníky silničního provozu a jejich chování na pozemních komunikacích.

V této části práce budou také zpracovány údaje ze statistik nehodovosti v ČR.

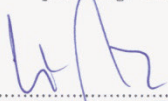
Praktická část bude obsahovat přehledně a srozumitelně utříděný výběr nejdůležitějších bodů teoretické části na jejichž základě budou stanovena doporučení pro praxi.

Seznam odborné literatury:

- [1] ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří, a ŠMOLÍKOVÁ, Jana, Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe), ed. 1., Praha: Karolinum, 2006, 218 s., ISBN 80-246-1096-5
- [2] ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří, a ŠTIKAROVÁ, Jana, Psychologie v dopravě, ed. 1., Praha: Karolinum, 2003, 275 s., ISBN 80-246-0606-2
- [3] VÁGNEROVÁ, Marie, Základy psychologie, ed. 1., Praha: Karolinum, 2004, 356 s., ISBN 9788024608419

zadání platné do: 11.09.2017

Vedoucí: prof. Ing. Gustav Šafr, DrSc.


.....
vedoucí katedry / pracoviště


.....
děkan

V Kladně dne 23.02.2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem „*Zákonná opatření a psychologie v dopravě jako informativní pomůcka nejen pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy*“ vypracoval samostatně a použil k tomu úplný výčet citací použitých pramenů, které uvádím v seznamu přiloženém k bakalářské práci.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu §60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Kladně 20. května 2016

.....

Daniel Vala

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval prof. Ing. Gustavu Šafrovi, DrSc. za jeho cenné rady, podněty a doporučení, která mi ochotně poskytoval při zpracování této bakalářské práce.

Název bakalářské práce:

Zákonná opatření a psychologie v dopravě jako informativní pomůcka nejen pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy

Abstrakt:

Cílem bakalářské práce je vytvořit soubor důležitých, zejména legislativních informací a to ve vztahu k vozidlům s právem přednostní jízdy a jejich řidičům. Teoretická část práce se skládá ze tří částí a to části legislativní, psychologické a dopravně nehodové. Legislativní část se zabývá právními předpisy ve vztahu k vozidlům s právem přednostní jízdy v České republice, jejich výjimkami z dopravních předpisů a právními předpisy vztaženými k technickému provedení zvláštních výstražných světel modré barvy. Psychologická část se zabývá dopravní psychologií a psychologickými aspekty řidiče. Dopravně nehodová část poukazuje na nehodovost v silničním provozu a je v ní pracováno se statistikami nehodovosti v České republice v rozmezí let 2009 až 2015. V praktické části této práce jsou nejpodstatnější informace z teoretické části zpracovány do podoby informativní příručky, která může být řidičům vozidel s právem přednostní jízdy nápomocna při zdokonalování jejich profesní připravenosti.

Klíčová slova:

Právo přednostní jízdy

Silniční provoz

Psychologie v dopravě

Autonehoda

Title of the bachelor thesis:

Statutory measures and psychology in traffic as an instructive aid not only for drivers of vehicles with right of way

Abstract:

The aim of the bachelor thesis is to create a collection of important, namely legislative information related to vehicles with right of way and their drivers. The theoretical part of the thesis is composed of three parts, discussing legislative, psychological and traffic accident issues respectively. The legislative part studies legal regulations governing vehicles with right of way in the Czech Republic, exceptions from traffic regulations regarding the vehicles and legal regulations related to the technical design of special blue warning lights. The psychological part analyses the issues of traffic psychology and psychological aspects of a driver. The traffic accident part studies the accident rate in road traffic and analyses the statistics of traffic accident rate in the Czech Republic from 2009 to 2015. The practical part of the thesis summarizes the most important information from the theoretical part in an information booklet, which can be helpful for drivers of vehicles with right of way when improving their professional competence.

Key concepts:

Right of way

Road traffic

Psychology in traffic

Traffic accident

Obsah

Úvod	1
Cíl práce	2
I. LEGISLATIVNÍ ČÁST	3
1 Základní právní předpisy	3
2 Vozidla s právem přednostní jízdy	4
3 Povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy	5
3.1 Věková hranice řidičů vozidel s právem přednostní jízdy	5
3.2 Lékařské prohlídky	6
3.3 Další povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy	6
4 Zákonné výjimky pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy	6
4.4 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích	6
4.5 Nedovolené látky a jejich kontrola	7
4.6 Bezpečnostní pásy	7
4.7 Pravidla slušného chování	8
4.8 Směr a způsob jízdy	8
4.9 Jízda po tramvajovém pásu a okolo nástupního ostrůvku	8
4.10 Jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu	9
4.11 Přednost městské hromadné dopravy	9
4.12 Vyhýbání objíždění a předjíždění	10
4.13 Rychlost jízdy	10
4.14 Vjíždění na pozemní komunikaci a jízda křižovatkou	12
4.15 Otáčení a couvání	12
4.16 Zastavení a stání	13
4.17 Provoz v obytné a pěší zóně a na dálnici	14
4.18 Označení překážky provozu na pozemních komunikacích	15

4.19 Telefonování.....	15
5 Povinnosti ostatních řidičů	15
5.20 Povinnosti ostatních řidičů v koloně	16
6 Povinnosti chodců	16
7 Technické provedení zvláštních výstražných zařízení	17
7.21 Zvláštní výstražná světelná zařízení.....	17
7.22 Doplnkové zvláštní výstražné svítilny	18
7.23 Zvláštní zvukové výstražné zařízení	18
8 Řízení provozu pokyny policisty.....	19
9 Závěr legislativní části.....	20
II. PSYCHOLOGICKÁ ČÁST	21
10 Způsobilost k řízení	21
11 Dopravní psychologie.....	22
12 Osobnost řidiče.....	23
12.24 Temperament řidiče motorového vozidla.....	23
12.25 Motivace řidiče motorového vozidla.....	24
12.26 Emoce řidiče motorového vozidla.....	24
12.27 Charakter řidiče motorového vozidla	25
13 Percepční a kognitivní schopnosti řidiče.....	25
13.28 Schopnosti řidiče	25
13.29 Percepční schopnosti	26
13.29.1 Zraková percepce	26
13.29.2 Sluchová percepce.....	27
13.29.3 Čichová percepce	27
13.29.4 Hmatová percepce	27
13.30 Pozornost řidiče.....	28
13.31 Rozhodování řidiče.....	28

13.32	Jednání řidiče.....	29
13.33	Paměť řidiče	29
13.34	Intelligence řidiče	30
14	Typologie řidičů	31
14.35	Bezpečný řidič	31
14.36	Nerozvážený řidič	31
14.37	Disociačně aktivní řidič.....	32
14.38	Disociačně pasivní řidič	32
15	Rizikové determinanty řidiče	32
15.39	Pocity méněcennosti.....	33
15.40	Alkohol.....	33
15.41	Agresivní projevy řidiče.....	33
16	Morální jednání	34
17	Závěr psychologické části	34
III.	DOPRAVNĚ NEHODOVÁ ČÁST	36
18	Dopravní nehoda v silničním provozu	36
19	Dopravní nehody a jejich hlavní příčiny	38
20	Tendence k nehodám.....	40
21	Povinnosti řidiče při dopravní nehodě.....	41
22	Postup při zvládnání dopravní nehody	41
23	Neposkytnutí pomoci	41
24	Příčiny dopravních nehod vozidel s právem přednostní jízdy	42
25	Závěr dopravně nehodové části.....	42
IV.	PRAKTICKÁ ČÁST.....	44
26	Metodika.....	45
27	Příručka řidiče vozidla s právem přednostní jízdy	46
27.42	Vozidla s právem přednostní jízdy.....	46

27.43 Právo přednostní jízdy a legislativní úprava	46
27.44 Minimální věk řidičů vozidel s právem přednostní jízdy.....	46
27.45 Povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy	47
27.46 Zákonné výjimky pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy	48
27.47 Dopravní značky, světelné signály a dopravní zařízení	48
27.48 Směr a způsob jízdy	48
27.49 Jízda po tramvajovém pásu a okolo nástupního ostrůvku.....	49
27.50 Jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu.....	49
27.51 Přednost městské hromadné dopravy	50
27.52 Vyhýbání	50
27.53 Objíždění	50
27.54 Předjíždění.....	51
27.55 Rychlost jízdy.....	51
27.56 Jízda křižovatkou.....	52
27.57 Otáčení a couvání	52
27.58 Zastavení a stání	52
27.59 Provoz v obytné a pěší zóně.....	53
27.60 Provoz na dálnici	53
27.61 Povinnosti ostatních řidičů	54
27.62 Zvláštní zvukové výstražné zařízení	55
27.63 Zvuková vlna	56
27.64 Rizika pro řidiče PPJ	56
27.65 Příčiny dopravních nehod vozidel s právem přednostní jízdy	57
27.66 Závěrečná doporučení	57
28 Diskuse	59
29 Závěr.....	60
30 Seznam použitých zdrojů	62

31 Seznam symbolů a zkratk	68
32 Seznam obrázků	69
33 Seznam příloh.....	70
34 Seznam tabulek.....	71

Úvod

Vozidla spadající do kategorie vozidel s právem přednostní jízdy (dále také PPJ) jsou vozidla, která jsou pro tento účel vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením, doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy (dále také ZVZ a SZ). Tato vozidla mají speciální charakter a vztahují se na ně výjimky, opravňující je nerespektovat některá zákonná opatření ve smyslu dopravy na pozemních komunikacích. Účelem vozidel užívajících ZVZ a SZ je dostat se z výchozího místa do cíle co nejbezpečněji a v co nejkratším čase. Tato vozidla musí být pro ostatní účastníky silničního provozu dobře viditelná a rozpoznatelná, aby na ně mohli včas reagovat. Zejména včasná a adekvátní reakce ostatních účastníků silničního provozu bývá klíčem k rychlému a bezpečnému ovládní takového vozu. Je potřeba si uvědomit, že vůz, který používá ZVZ a SZ řídí také jen člověk a ten je v té době vystaven velkému psychickému tlaku, protože jede v daný moment podle odlišných pravidel silničního provozu, než řidiči v jeho okolí. Na silnici, stejně jako v běžném životě potkáváme mnoho rozdílných lidských povah a ne každý se chová dle představ toho druhého. Spousta lidí dělá v životě chyby, které mohou být zapříčiněny různými faktory, ať už těmi, které jsou nám vlastní či těmi, které nemůžeme svým jednáním ovlivnit. Někdy při špatném rozhodnutí v dopravní situaci přichází selhání, které vyústí v dopravní nehodu, která nezřídka kdy končí tragicky. Můžeme se domnívat, že vznik rizikových situací bývá ze strany běžných řidičů vyšší, právě během průjezdu vozidla s právem přednostní jízdy.

Cíl práce

Cílem této práce je na základě analýz dostupných informačních zdrojů vytvořit soubor informací ve vztahu k vozidlům s PPJ a z těchto informací sestavit informativní příručku pro řidiče vozidel s PPJ. Obsahem příručky budou nejdůležitější informace pro řidiče vozidel s PPJ a také kontrolní test, který může nalézt své uplatnění v praxi, při prověřování teoretických znalostí řidičů vozidel s PPJ.

I. LEGISLATIVNÍ ČÁST

V této části bakalářské práce se budeme zabírat legislativní úpravou vztahu řidičů vozidel s PPJ a jejich práv a povinností k ostatním účastníkům silničního provozu. Budou zde prezentovány a analyzovány zákonné výjimky, které při pohybu na pozemních komunikacích nemusí řidič vozidla s PPJ dodržovat a povinnosti ostatních účastníků silničního provozu vůči vozidlům s PPJ. V této části práce se dozvíme, jaké technické podmínky jsou stanoveny pro instalaci ZVZ a SZ na vozidla s PPJ. Pro účely této práce se při užití zkratky PPJ (právo přednostní jízdy) rozumí jízda se zapnutým ZVZ a SZ.

1 Základní právní předpisy

V České republice je jízda vozidel s PPJ právně ošetřena Zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen Silniční zákon). Tento příslušný zákon [1], upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Samotná jízda vozidel s PPJ je upravena v §41, Silničního zákona, kde se mimo jiné uvádí, že vozidlo s právem přednostní jízdy je takové vozidlo, které je vybaveno zvláštním výstražným světlem modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení. Modrou barvou světla ZVZ a SZ se vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích poukazuje na zvláštní postavení těchto vozidel.

Mezi další právní normy, které upravují poměry vozidel s PPJ, patří také Nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena ZVZ a SZ a Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která upravuje ve vztahu k vozidlům s PPJ zejména rozměry, umístění a další technické parametry spojené s montáží zvláštních výstražných světelných a zvukových zařízení na vozidlo.

Některá vozidla s PPJ mají své specifické barevné provedení. Lze se domnívat, že účelem barevného rozlišení je lepší rozpoznatelnost v dopravním provozu a samozřejmě vyšší viditelnost a také související bezpečnost silničního provozu. Vyobrazení těchto vozidel a související právní úprava, jsou součástí přílohy č. 1 této práce.

2 Vozidla s právem přednostní jízdy

Silniční zákon v § 41 odst. 2, určuje vozidla, na kterých smí být instalováno ZVZ a SZ. Výčet těchto vozidel je poměrně široký. Nejedná se jen o vozidla integrovaného záchranného systému, ale i o vozidla jiných organizačních jednotek. Každé přidělení statutu práva užití ZVZ a SZ má své opodstatnění a to v potřebě naléhavé ochrany, záchrany, nebo plnění zvláštních povinností. Přehled vozidel, na kterých smí být dle Silničního zákona instalováno ZVZ a SZ je součástí přílohy č. 2 této práce.

Nařízením vlády č. 110/2001 Sb. jsou stanovena další vozidla, která mohou být vybavena pro plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností ZVZ a SZ. Tento typ vozidel na dopravních komunikacích nespátřujeme příliš často, nebo taková vozidla nelze na první pohled rozpoznat, protože ne všechna tato vozidla jsou označená, nebo případně disponují odnímatelným ZVZ a SZ. Přehled těchto vozidel je také součástí přílohy č. 2 této práce.

Právo přednostní jízdy mohou mít i vozidla bez provedené instalace ZVZ a SZ, která nemají v technickém průkazu takové zařízení zapsáno. Jedná se o případy, kdy jsou taková vozidla doprovázena vpředu vozidly, která náleží k ozbrojeným silám, nebo ozbrojeným sborům České republiky, která mají právo přednostní jízdy. Doprovázená vozidla musí mít v takovém případě rozsvícená obrysová a potkávací světla. Pokud je množství doprovázených vozidel větší než tři, tak je možné taková vozidla doprovázet vpředu a vzadu [1].

Vozidla, pro která je stanovena instalace zvláštních výstražných světel oranžové barvy, jsou uvedena v příloze č. 12, Vyhlášky č. 341/2014 Sb. [2]. U takových vozidel může být zvláštního výstražného světla oranžové barvy užito jen tehdy, mohla-li by být jejich jízdou, nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže vyžaduje pracovní činnost takového vozidla použití zvláštních výstražných světel oranžové barvy, pak není řidič takového vozidla povinen dodržovat některá ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích [2]. Tématikou vozidel vybavených zvláštním výstražným světlem oranžové barvy se však v této práci dále zabírat nebudeme, neboť jejím smyslem je problematika vozidel s právem přednostní jízdy, která mají odlišná práva a povinnosti.

3 Povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy

3.1 Věková hranice řidičů vozidel s právem přednostní jízdy

Na řidiče vozidel s PPJ jsou kladeny vysoké psychické nároky a zvýšené požadavky na techniku ovládání vozidla a to zejména v průběhu krajních situací. Obecně je zákonem [1] stanoveno, že výkon profese řidiče vozidla s PPJ může vykonávat osoba starší 21 let. Požadavek na vyšší věk řidičů vozidel s PPJ je nejspíš podložen potřebou určité duševní vyzrálosti a smyslu pro odpovědnost. Můžeme se domnívat, že nemalou roli v tomto případě hraje i vyšší míra zkušeností. U některých bezpečnostních složek nebo ozbrojených sborů České republiky, ale i městské policie nebo jednotek požární ochrany se můžeme setkat s vozidly, pro jejichž řízení je potřeba vlastnit řidičské oprávnění pro skupiny A, D a D+E. Skupiny řidičských oprávnění se dělí do příslušných skupin, které opravňují jejich držitele k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny řidičského oprávnění. Skupiny řidičských oprávnění jsou součástí přílohy č. 3 této práce. Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění uvedeným skupinám je stanovena na 24 let. Níže uváděným jednotkám je však udělena výjimka, která tuto věkovou hranici snižuje na 21 let. Takto udělené řidičské oprávnění smí však být užíváno až do dosažení věku 24 let jeho držitele, výlučně k řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných policií, Vězeňské služby České republiky (dále také VS ČR), ozbrojených sil České republiky, obecní policie, Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany a celních orgánů. Uvedené pravidlo se také vztahuje i na řidiče, kteří vykonávají s vozidly, pro která je potřebné řidičské oprávnění skupin A, D a D+E, zkušební jízdu v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou [1].

3.2 Lékařské prohlídky

Řidič vozidla s PPJ, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá ZVZ a SZ, má povinnost absolvovat pravidelná lékařská vyšetření a to za účelem ověření jeho zdravotní způsobilosti pro výkon takové činnosti.

3.3 Další povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy

Řidič vozidla s PPJ je povinen se řídit pokyny policisty, strážníka obecní policie, vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby. Řidič vozidla s PPJ má povinnost řídit se pokyny příslušníka požární ochrany, jestliže řídí dopravu na pozemních komunikacích v případě řešení mimořádné události. Nejvýznamnější ze všech povinností, která se na řidiče vozidel s PPJ vztahuje a kterou se musí za všech okolností řídit, je povinnost dbát potřebné opatrnosti, aby svým konáním neohrozili bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem ke zvýšeným nárokům na pozornost a soustředění, nesmí během jízdy řidiči vozidel s PPJ jíst, pít a kouřit [1].

4 Zákonné výjimky pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy

4.4 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

Řidiči vozidel s PPJ nemusí při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností dodržovat některé z povinností, které jsou stanoveny Silničním zákonem. Za zcela zásadní lze považovat výjimku z povinnosti řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Podobnou formulaci stejného významu můžeme najít i v Silničním zákoně. Ve stejném zákoně je také stanoven způsob dělení a umístování dopravního značení [1]. Způsob dělení a umístování dopravního značení je součástí přílohy č. 4 této práce.

4.5 Nedovolené látky a jejich kontrola

Každý účastník silničního provozu může být na vyzvání příslušných orgánů povinen absolvovat kontrolu, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou omamnou či psychotropní látkou. Oprávněné orgány, které mohou kontrolu provést, jsou příslušníci Policie České republiky (dále také PČR), příslušníci Vojenské policie, zaměstnavatelé, ošetřující lékaři nebo strážníci obecní policie. Na řidiče vozidel s PPJ se taková povinnost nevztahuje [1]. V praxi by bylo nejspíš problematické takové vozidlo během jízdy zastavit a kontrolu provést. Před jízdou, která souvisí s výkonem zvláštních povinností a po jejím ukončení, by však mohl řidič být prověřen, zda není pod vlivem některé z nedovolených látek.

4.6 Bezpečnostní pásy

Při plnění zvláštních povinností nemusí být řidič vozidla s PPJ za jízdy na sedadle připoután bezpečnostním pásem. Pro řidiče vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství platí také výjimka z použití bezpečnostního pásu a to při plnění služebních povinností. Tato výjimka pro ně platí i v situacích, kdy nepoužívají ZVZ a SZ nebo takové zařízení není na voze nainstalované.

Připoutat se bezpečnostním pásem není povinností ani pro řidiče dalších organizací, pro které toto pravidlo platí také. Aby tedy nemuseli používat bezpečnostní pás řidiči vozidel obecní policie, musí plnit úkoly obecní policie. Stejná práva mají i řidiči vozidel jednotek požární ochrany a záchranných vozidel Horské služby při řešení mimořádných událostí. Příslušníci Horské služby nemusí mít navíc během jízdy na motocyklu či mopedu nasazenou ochrannou přilbu a také si nemusí chránit během jízdy zrak. Takové pravidlo ovšem platí za předpokladu, že tím nebude ohrožena bezpečnost jízdy a v situacích, kdy by použití ochranné přilby mohlo znesnadnit či zamezit komunikaci se zachraňovanou osobou. Bezpečnostní pás nemusí za jízdy použít také řidiči vozidel Zdravotnické záchranné služby (dále jen ZZS) a to za okolností, při kterých by jim bezpečnostní pás bránil v rychlém opuštění vozidla, potřebném pro konání nezbytných povinností. Silniční zákon také upravuje výjimky pro použití bezpečnostního pásu, které se vztahují na osoby přepravované ve vozidlech s PPJ [1].

4.7 Pravidla slušného chování

Během samotné jízdy vozidla se zapnutým ZVZ a SZ nebývá čas na zvláštní ohledy k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. V rámci možností je ale ohleduplné pravidla slušného chování na pozemních komunikacích porušovat co nejméně. Řidič vozidla s PPJ však smí při výkonu zvláštních povinností obtěžovat své okolí znečišťováním ovzduší, vyšším hlukem, ponecháním motoru v chodu u stojícího vozidla nebo také rozstříkáním kaluží či bláta [1].

4.8 Směr a způsob jízdy

Během aktivovaného ZVZ a SZ na vozidle není jeho řidič povinen na pozemní komunikaci jezdit vpravo a při pravém okraji vozovky. Znamená to tedy, že na pozemní komunikaci může jezdit i vlevo. Na pozemní komunikaci o dvou, třech nebo více jízdnicích v jednom směru jízdy, smí jet v jakémkoliv jízdnicím pruhu a při jejich přejíždění nemusí dávat znamení o změně směru jízdy. V případě souběžné jízdy má při zařazování přednost a to i za situace, kdy není zcela patrné, který z pruhů je průběžný.

Pokud běžný řidič provádí činnost, jakou může být zastavení a stání, objíždění, odbočování vyhýbání a otáčení, smí při tom vjet na krajnici vozovky. Naproti tomu, vozidla s činným ZVZ a SZ, smí vjíždět na krajnici vozovky bez omezení [1].

4.9 Jízda po tramvajovém pásu a okolo nástupního ostrůvku

Mezi další z povinností, které se také na řidiče vozidel s PPJ nevztahují, patří omezení v jízdě na tramvajovém pásu. Vozidla s PPJ smí vjíždět v podélném směru na tramvajový pás, který je ve stejné výšce jako vozovka a to nejen při odbočování, objíždění, otáčení, předjíždění nebo v případě, že není mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa. Tramvajový pás, který je zvýšený nebo snížený mimo úroveň vozovky, případně je od vozovky oddělený obrubníkem, smí přejíždět příčně i podélně a to v každém místě. Při vjíždění na tramvajový pás, smí řidiči vozidel s PPJ omezit v jízdě tramvaj. Smí také jet a objíždět tramvaje vlevo přesto, že jim není dopravní značkou jízda vlevo povolena. Jízda podél nástupního nebo ochranného ostrůvku je řidičům vozidel s PPJ dovolena vlevo i za stavu, kdy jim nic nebrání, aby mohli jet vpravo [1].

4.10 Jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu

Pro vyhrazený jízdni pruh a související určitý druh vozidel platí pro řidiče vozidel s PPJ shodná pravidla, jako pro jízdu na tramvajovém pásu. Pokud se vyhrazený jízdni pruh nachází na tramvajovém pásu, tak má vozidlo s PPJ přednost před tramvají a před vozidly, pro která je jízdni pruh vyhrazen. Pokud bude řidič vozidla s PPJ z přejíždět z vyhrazeného jízdniho pruhu do přilehlého jízdniho pruhu, tak mu to musí řidiči vozidel jedoucí v tomto pruhu umožnit a to například snížením rychlosti nebo zastavením vozidla. Ve vyhrazeném jízdni pruhu, který se nachází na tramvajovém pásu, je nutno dbát zvýšené opatrnosti, protože provoz je v takovém jízdni pruhu řízen světelnými signály pro tramvaje [1]. Grafické znázornění signálů pro tramvaje je součástí přílohy č. 5 této práce.

4.11 Přednost městské hromadné dopravy

Řidič vozidla s PPJ není povinen zastavit za autobusem či trolejbusem městské hromadné dopravy, který zastavil na zastávce v obci. Zde však musí dbát zvýšené opatrnosti, protože i za normálních okolností musí řidič, který vozidlo městské hromadné dopravy na zastávce objíždí, dávat velký pozor na přecházející osoby, zejména potom na děti. Přecházející osoby před přídí autobusu se totiž s řidičem vozidla s PPJ vzájemně nemusí vidět. V případě jízdy vozidla s PPJ, zde navíc stejně jako při průjezdu křižovatkou, hrozí vznik zvukové vlny.

Zvuk se v plynech, kapalinách a pevných látkách šíří v podobě akustického vlnění [3, s. 21-22]. Zvuková, neboli akustická vlna se v prostoru láme okolo objektů, odrazí se od nich nebo se sčítá s jinými vlnami. Díky ohybu zvuku můžeme slyšet zvuk i za překážkami. Když zvuková vlna dorazí k pevné překážce, tak se od ní odrazí a vrací se zpět k přímé vlně. Když se obě vlny střetnou, tak dochází k jejich interferenci (skládání). Znamená to, že se ve stejnou dobu na jednom místě vyskytne více vln společně [3, s. 59]. Jestliže jsou frekvence skládaných vln odlišné a jejich poměr se neskládá z celých čísel, mohou vznikat zvukové rázy, neboli zázněje [3, s. 67]. Zvukové rázy, které znamenají kolísání síly zvuku, mohou být pocitově vnímány jako změny hlasitosti. Díky odrazům, také dorazí zvuková vlna k místu poslechu se zpožděním, protože je její cesta delší, nebo může vlivem překážek docházet k jejímu utlumování [3, s. 158].

Riziko kolize je v takových případech zvýšené, protože chodec a řidič vozidla s PPJ se vzájemně nemusí vidět a navíc nemusí chodec blížící se vozidlo, díky zvukovým rázům a odrazům zvuku, včas zaslechnout.

4.12 Vyhýbání objíždění a předjíždění

Silniční zákon říká, že řidiči vozidel jedoucích proti sobě se vyhýbají vpravo, včas a v dostatečné míře [1]. Vozidlo s PPJ se však může s protijedoucími vozidly vyhýbat i vlevo. Jedná se ale o velmi riskantní manévr. V takových situacích bývá vhodné se očním kontaktem ujistit, že je řidič protijedoucího vozidla s takovým záměrem srozuměn.

Pokud jde o objíždění, tak při něm smí vozidlo s PPJ omezit řidiče protijedoucích vozidel, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Vozidla či překážky může řidič vozidla s PPJ objíždět zprava i zleva a nemá při tom povinnost dávat znamení o změně směru jízdy. Pokud to ale situace umožňuje, je dávání znamení o změně směru jízdy žádoucí činností.

V případě předjíždění, smí řidič vozidla s PPJ předjíždět vpravo (podjíždět). Zde je nutné dbát zvýšené opatrnosti, protože někteří řidiči ostatních vozidel mohou mít v rámci svých povinností tendenci uhýbat vozidlům s PPJ a to tak, že se snaží zajet k pravému okraji vozovky. Očekávají tedy průjezd vozidla s PPJ vlevo. Vozidla s PPJ smí také předjíždět vlevo a to i v případě, že před nimi jedoucí vozidlo hodlá odbočit vlevo, což signalizuje znamením o změně směru jízdy. Rovněž má dovoleno předjíždět na přechodu pro chodce či na přejezdu pro cyklisty a v jejich těsné blízkosti. Smí při tom omezit chodce. Dále může předjíždět na křižovatce a bezprostředně před ní a na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti. Při předjížděcích manévrech, smí omezit protijedoucí řidiče a řidiče předjetého vozidla a omezit další účastníky provozu na pozemních komunikacích [1].

4.13 Rychlost jízdy

Silniční zákon stanovuje obecně závaznou rychlost vozidel na pozemních komunikacích. Začátkem ledna roku 2016 došlo v Silničním zákoně k určitým změnám. Jedna ze změn se týkala i maximální povolené rychlosti vozidel na silnici pro motorová vozidla. Tato změna je obecné povahy a proto ani tuto rychlost nemusí řidiči vozidel s PPJ respektovat.

Ostatní maximální povolené rychlosti vozidel dané tímto zákonem [1] zůstaly beze změny. Pro řidiče vozidel do 3500 kg a řidiče autobusů tedy platí, že mimo obec je nejvyšší povolená rychlost 90 km.h^{-1} , na silnici pro motorová vozidla 110 km.h^{-1} a na dálnici 130 km.h^{-1} . Pro řidiče vozidel nad 3500 kg je mimo obec a na dálnici a silnici pro motorová vozidla povolená rychlost nejvýše 80 km.h^{-1} . V obci je povolena maximální rychlost 50 km.h^{-1} a pokud obcí vede dálnice či silnice pro motorová vozidla, tak rychlost maximálně 80 km.h^{-1} . Jestliže řidič použije na vozidle sněhové řetězy, smí s nimi jet rychlostí maximálně 50 km.h^{-1} .

Lze konstatovat, že řidiči vozidel s PPJ nemusí dodržovat výše uvedená obecná pravidla upravující rychlost vozidel na pozemních komunikacích. Naproti tomu v případě, že je to nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem [4], [5], [6], [7], nemusí řidiči vozidel zpravodajských služeb, Vojenské policie, celních orgánů, Generální inspekce bezpečnostních sborů a stanovených útvarů policie, dodržovat maximální povolenou rychlost stanovenou Silničním zákonem, která má charakter obecné povahy, ale také i rychlost upravenou místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích.

Jak z uvedeného textu vyplývá, výjimka z nerespektování maximální povolené rychlosti vozidel platí pro řidiče vozidel s PPJ jen ve vztahu k obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích a nikoli úpravě místní či přechodné. Identická formulace byla dne 7. dubna roku 2014, instruována řidičům vozidel s PPJ na školení o užívání zvláštního výstražného zařízení. Školení probíhalo na Vyšší policejní škole Ministerstva vnitra v Praze a bylo zakončeno vydáním osvědčení o účasti. Silniční zákon uvádí výjimky z dodržování maximální povolené rychlosti pro řidiče vozidel s PPJ a to jen ve vztahu k obecné úpravě rychlosti a nikoli úpravě provozu místní a přechodné. Dle tohoto stanovení mají řidiči vozidel s PPJ povinnost řídit se místní a přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Při širším pohledu na danou problematiku lze tento výklad vnímat jako rozporuplný, neboť řidiči vozidel s PPJ nemusí respektovat dopravní značení, kterým je zpravidla místní úprava rychlosti prováděna.

Ve vzdálenosti padesát metrů před železničním přejezdem a také během jeho přejíždění, smí jet řidič vozidla s PPJ rychlostí vyšší než dovolenou Silničním zákonem. Maximální dovolená rychlost je 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění 30 km.h^{-1} a to za situace, že na přejezdovém zabezpečovacím zařízení nesvítí přerušované bílé světlo.

Svítl-li na přejezdu přerušované bílé světlo, pak se tato rychlost zvyšuje na 50 km.h⁻¹. Vozidlo s PPJ smí jet v obytné a pěší zóně rychlostí vyšší než 20 km.h⁻¹. Řidič vozidla s PPJ smí během své jízdy nečekaně snížit rychlost či náhle zastavit.

Dále nemá povinnost před přechodem pro chodce snížit rychlost jízdy či zastavit vozidlo, jestliže tak učiní řidiči vozidel jedoucích ve stejném směru před ním.

Řidič vozidla s PPJ nesmí překročit maximální povolenou rychlost vozidla (konstrukční rychlost) a v případě jízdní soupravy, maximální povolenou rychlost žádného vozidla soupravy [1].

4.14 Vjíždění na pozemní komunikaci a jízda křižovatkou

Vozidlo s PPJ smí vjet na rozdíl od ostatních řidičů z místa ležícího mimo pozemní komunikaci nebo z účelové pozemní komunikace a obytné či pěší zóny a stezky pro cyklisty na pozemní komunikaci. Jeho řidič přitom není povinen dávat přednost v jízdě ostatním vozidlům a při tom zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Také smí vjet do křižovatky v případě, že by mu situace v křižovatce a za ní nedovolila pokračovat v jízdě a nemá při tom povinnost dávat přednost vozidlům přijíždějícím zprava. V případě, že je křižovatka zahuštěna natolik, že by nebylo možné jí plynule projet, potom je možné doporučit takovou křižovatku raději objet mimo silniční komunikaci. Při tom nemusí řidič vozidla s PPJ dávat znamení o změně směru jízdy, ale pokud mu to situace umožní, tak je to vhodné. Může tím poskytnout ostatním účastníkům silničního provozu podstatnou informaci, důležitou pro jejich rozhodování a jednání a oni tak mohou lépe a rychleji umožnit průjezd vozidla s PPJ [1].

4.15 Otáčení a couvání

Oproti běžným účastníkům silničního provozu má řidič vozidla s PPJ při plnění zvláštních povinností dovoleno se otáčet a couvat a to i na nepřehledných či nebezpečných místech. Takovým místem může být nepřehledná zatáčka nebo nepřehledný vrchol či stoupání. Také se smí otáčet a couvat v křižovatce s řízeným provozem a na železničním přejezdu nebo v jejich těsné blízkosti. Dále potom na přechodu pro chodce, přejezdu pro cyklisty a v tunelu nebo v jejich těsné blízkosti. Smí se otáčet a couvat na silnici s jednosměrným provozem a na dálnici [1].

4.16 Zastavení a stání

V případě zastavení a stání je u vozidel s PPJ výčet výjimek z povinností řidiče četnější, než v předchozích kapitolách. Je to dané tím, že tato vozidla při plnění zvláštních povinností musí zastavovat i na místech, kde by to jinak bylo krajně nevhodné či nebezpečné. Smí zastavit a stát na nepřehledných místech, jakými mohou být nepřehledná stoupání či zatačky. Další z výjimek se vztahuje na přechod pro chodce, přejezd pro cyklisty a na křižovatky. Dále smí zastavit a stát v připojovacím či odbočovacím pruhu a v blízkosti zastávek MHD nebo na místě, kde by vozidlo s PPJ skrývalo svislou či vodorovnou dopravní značku a v jejich blízkosti. Další výjimka, která platí pro řidiče vozidel s PPJ v souvislosti se zastavením a stáním vozidla se vztahuje na dálnice, železniční přejezdy, mosty a podjezdy a jejich blízké okolí. Výjimka platí i pro vyhrazený jízdní pruh a jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazené parkoviště, pěší zónu, tramvajový pás, silniční vegetaci, dopravní okruh a ostatní místa, kde by svým zastavením či stáním vozidla s PPJ mohla omezovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nebo jízdu ostatních vozidel. Řidiči vozidel s PPJ mohou zastavit a stát vpravo i vlevo v obou směrech jízdy. Znamená to, že i v protisměru a nemusí při tom stát u krajnice. Při zastavení a stání nemají řidiči vozidel s PPJ povinnost ponechat průjezdný alespoň jeden jízdní pruh široký minimálně 3 m pro každý směr jízdy a mohou tak zabránit vyjetí dalším řidičům z řady stojících vozidel. Pokud zastaví v blízkosti vozidla, které přepravuje těžce pohybově postiženou osobu, nemají povinnost zachovat minimální boční odstup 1,2 m. Během zastavování a stání nemusí dávat znamení o změně směru jízdy. Pokud řidič vozidla s PPJ přeruší jízdu kvůli závadě v důsledku dopravní nehody nebo pro náhlou indispozici a jestliže by jeho vozidlo vadilo v provozu na pozemních komunikacích jiným účastníkům silničního provozu, nemusí v takových případech použít výstražný trojúhelník. U všech výše uvedených případů zastavení a stání, včetně stání nouzového, platí povinnost mít aktivované zvláštní výstražné světelné zařízení modré barvy [1].

S poslední novelizací Silničního zákona přibyl v § 27, odstavec 6, který stanovuje, že veškerý uváděný výčet výjimek, které se vztahují k zastavení a stání vozidel s PPJ, platí i pro řidiče vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství, během plnění služebních povinností a také pro řidiče vozidel obecní policie při výkonu její působnosti a v neposlední řadě pro řidiče vozidel jednotek požární ochrany, ZZS a Horské služby a to při řešení mimořádných událostí [1].

Řidiči těchto vozidel jsou však povinni provést taková opatření, aby neohrozili bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo takové riziko co nejvíce snížili. Tato uvedená vozidla nemusí mít instalované ZVZ a SZ [1].

4.17 Provoz v obytné a pěší zóně a na dálnici

Při plnění zvláštních povinností smí řidič vozidla s PPJ vjet do obytné nebo pěší zóny. V tomto případě je potřebné se mít na pozoru a s vozidlem se pohybovat zvlášť opatrně. V pěší a obytné zóně se totiž zpravidla pohybuje velké množství chodců, mnohdy dětí a jízdu vozidla rychlostí vyšší než 20 km.h^{-1} zde málokdo očekává.

V případě dálnice se na vozidlo s PPJ vztahuje opět několik zvláštních výjimek. Je velmi důležité vědět, že každé jednání řidiče a to nejen vozidla s PPJ musí být konáno s rozmyslem a včas, protože na dálnici se vše odehrává ve vysokých rychlostech. Při jízdě po dálnici s aktivním ZVZ a SZ se stává, že není takové vozidlo ostatními řidiči včas zpozorováno. Lze se domnívat, že zvuk vydávaný ZVZ a SZ je díky vysoké rychlosti vozidla s PPJ dojížděn a tím se akční rádius šířeného zvuku v čase zkracuje. Vozidla s PPJ mohou vjíždět na dálnici a vyjíždět z ní i na místech, která k tomu nejsou určena a to i s motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou u které je maximální konstrukční rychlost nižší než 80 km.h^{-1} . Řidiči těchto vozidel smí také vjet na střední oddělovací pás mezi jednosměrnými vozovkami dálnice a smí se zde, stejně jako na dalších místech dálnice, otáčet a couvat. Ostatní řidiči smí na dálnici zastavit jen na místech označených jako parkoviště. Vozidlo s PPJ může na dálnici zastavit a stát i na jiných místech a během nouzového stání nemusí být takové vozidlo označeno jako překážka provozu na pozemních komunikacích. To je však vzhledem k povaze pozemní komunikace, jakou je dálnice, nanejvýš nežádoucí činnost.

Při uplatňování veškerých uvedených zákonných výjimek během plnění zvláštních povinností, které se k vozidlům s PPJ vztahují, jsou jejich řidiči povinni dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozili bezpečnost provozu na pozemních komunikacích [1].

4.18 Označení překážky provozu na pozemních komunikacích

Pokud je to nutné k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, může řidič vozidla s PPJ označit překážku vozidlem s aktivovaným ZVZ a SZ. Lze se domnívat, že je tento způsob označení překážky v provozu oproti výstražnému trojúhelníku pro ostatní řidiče lépe zpozorovatelný a to i z velké vzdálenosti. Měl by být proto uplatňován na nepřehledných místech a na takových místech, kde se vozidla pohybují vysokou rychlostí. Pokud je však vozidlo odstavené v místě, které je nepřehledné, například za horizontem nebo zatáčkou je vhodné umístit před takové místo výstražný trojúhelník.

4.19 Telefonování

Při plnění služebních povinností mohou řidiči vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, vojenského zpravodajství, obecní policie a řidiči vozidel jednotek požární ochrany, poskytovatelů ZZS a Horské služby držet během řešení mimořádných událostí za jízdy v ruce nebo jinak telefon či záznamové zařízení.

5 Povinnosti ostatních řidičů

Řidiči ostatních vozidel mají vůči řidičům vozidel s PPJ svá práva a povinnosti. Vůči řidičům vozidel s PPJ mají právo nebyť jejich jízdou ohroženi. Naproti tomu musí ale dodržovat povinnosti, díky kterým usnadní průjezd vozidel s PPJ. Povinností ostatních řidičů je umožnit vozidlům s PPJ a vozidlům která doprovází, plynulý a bezpečný průjezd. Pokud je to nezbytné, tak musí ostatní řidiči zastavit vozidlo na místě, kde nebudou vozidlům s PPJ v jejich jízdě překážet. K vozidlům s PPJ a vozidlům která jsou vozidly s PPJ doprovázena se nesmějí ostatní řidiči zařazovat. Dalším pravidlem platným pro ostatní řidiče je zákaz neoprávněného užívání ZVZ a SZ nebo jeho napodobování. Pokud řidiči ostatních vozidel spatří na stojícím vozidle s PPJ aktivní ZVZ a SZ, jsou dle okolností povinni zpomalit rychlost jízdy a eventuálně zastavit vozidlo. Při čerpání pohonných hmot dávají řidiči ostatních vozidel řidičům vozidel s PPJ přednost a to i za situace, že vozidla s PPJ nemají zapnuté ZVZ a SZ [1].

5.20 Povinnosti ostatních řidičů v koloně

Jestliže se na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla začne například z důvodu dopravní nehody nebo jiného omezení tvořit kolona vozidel, tak je povinností řidičů v takové koloně utvořit pruh pro průjezd vozidel s PPJ. Silniční zákon stanovuje, jakým způsobem se mají za takových okolností ostatní řidiči chovat.

V případě, že se kolona vozidel začne tvořit na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla o dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy, musí řidiči souběžně jedoucích vozidel mezi sebou před zastavením vytvořit jeden průjezdný jízdní pruh široký minimálně 3 m pro průjezd vozidel s PPJ. Jinak řečeno, řidič vozidla v pravém jízdním pruhu zastaví u pravé krajnice a řidič vozidla v levém jízdním pruhu u krajnice levé, tak aby mezi nimi vznikla požadovaná mezera. Co se týče dálnice nebo silnice pro motorová vozidla na které jsou v jednom směru jízdy tři jízdní pruhy, tam mezi sebou sníží boční rozstup řidiči vozidel v levém a středním jízdním pruhu. Znamená to, že řidiči v levém jízdním pruhu zajedou ke střednímu dělicímu pásu a řidiči ve středním jízdním pruhu co nejbliže k nim. Mezi nimi a vozidly v pravém jízdním pruhu tak vznikne povinná mezera, široká alespoň 3 m. Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, která má v jednom směru jízdy čtyři, nebo více jízdních pruhů se k sobě dle silničního zákona co nejvíce přiblíží vozidla ve středních jízdních pruzích. Pruhy o minimální šířce 3 m pro průjezd vozidel s PPJ, tak vzniknou dva. V tomto případě se z dostupných zdrojů nepodařilo nalézt, který ze vzniklých pruhů má řidič vozidla s PPJ použít. Pokud budeme vycházet z ustanovení platného pro tříproudé dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, tak by měl řidič vozidla s PPJ pro průjezd zvolit uvolněný pravý jízdní pruh.

Řidiči, kteří vytvářejí volný prostor pro vozidla s PPJ a jedou v krajních jízdních pruzích, přitom smí vjíždět na krajnici či na střední dělicí pás. Do uvolněného jízdního pruhu mají ostatní řidiči zakázáno vjíždět. Tento zákaz se nevztahuje na vozidla technické pomoci a majitele pozemní komunikace [1].

6 Povinnosti chodců

Chodci jsou také účastníci silničního provozu. Řidič vozidla, které nemá status PPJ, nesmí ohrozit nebo omezit chodce na přechodu pro chodce nebo takového chodce u kterého je zřejmé, že se chystá na přechod pro chodce vstoupit. Pokud je to nutné, musí kvůli tomu řidič zastavit vozidlo před přechodem pro chodce.

Naproti tomu nemohou chodci vstupovat na vozovku či na přechod pro chodce přímo před příjíždějícím vozidlem. Jestliže přijíždí vozidlo s PPJ, nemá chodec dovoleno vstupovat na komunikaci či přechod pro chodce. Za situace, že se chodec na vozovce či přechodu pro chodce již nalézá, tak je povinen tento prostor co nejrychleji uvolnit. Tato povinnost chodcům neodpadá ani v případě, že na světelném zařízení pro chodce svítí zelený signál, který jim chůzi dovoluje.

7 Technické provedení zvláštních výstražných zařízení

Právní vztahy, které přímo neupravuje některý aplikovatelný předpis Evropské unie a které souvisejí s technickou způsobilostí, instalací a schvalováním ZVZ a SZ na vozidla s PPJ, vymezuje Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zvláštní výstražná světelná a zvuková zařízení a doplňkové výstražné svítilny podléhají schválení. Musí vyhovovat jednotným pravidlům pro homologaci zvláštních výstražných svítlen motorových vozidel stanovených předpisem Evropské hospodářské komise číslo 65 a musí být schválena Ministerstvem dopravy, které pro ně vydává osvědčení [2].

7.21 Zvláštní výstražná světelná zařízení

Jestliže je to možné, tak je zvláštní výstražné světelné zařízení umístováno na nejvyšší místo karoserie či nástavby vozidla. Pokud to z technických či jiných důvodů není možné, musí být zařízení umístěno co nejbližší k nejvyššímu místu na vozidle. Instalace takového zařízení je prováděna v podélné střední rovině vozidla či symetricky po obou stranách této roviny. Pro lepší pochopení lze uvést, že podélnou střední rovinu vozidla si můžeme představit tak, že pokud se postavíme čelem k přední části vozidla a protněme ho pomyslnou vodorovnou čarou, kolmou k vozovce, přičemž tato čára pólí střed vozidla v jeho celé délce. Instalace na vozidlo musí být provedena takovým způsobem, aby alespoň jedno zvláštní výstražné světelné zařízení bylo přímo viditelné z kteréhokoliv místa ze vzdálenosti 20 m na vodorovné rovině v úrovni 1 m nad silniční komunikací [2].

Mezi zvláštní výstražné světelné zařízení patří i taková zařízení, která lze na nejvyšší místo karoserie či nástavby instalovat pomocí magnetu či vakuové přísavky. U takového typu zvláštního výstražného světelného zařízení je dovolené jeho umístění nesymetricky na jedné straně vozidla.

Spouštění zvláštního výstražného světelného zařízení, případně rozšířeného o doplňkové zvláštní výstražné svítily, musí být nezávislé na jiných světelných zařízeních ve vozidle. Sdělovač je obsluhovatelný z místa řidiče a má žlutou barvu [2]. Sdělovačem se v našem případě rozumí vizuální zařízení, které poskytuje informace o funkci či stavu obsluhovaného aparátu.

7.22 Doplňkové zvláštní výstražné svítily

Na vozidle s PPJ lze instalaci zvláštního výstražného světelného zařízení modré barvy doplnit vpředu o maximálně jeden pár doplňkových zvláštních výstražných svítílen, vyzářujících přerušovaný tok světla modré barvy (dále jen doplňkové svítily). Nejnižší svítící bod plochy těchto svítílen nesmí být níže než 0.4 m a ne výše než 1.5 m nad rovinou vozovky [2]. Doplňkové svítily lze instalovat i tak, aby proud jejich světla směřoval dozadu, tedy na zadní část vozidla. Poslední možností, kam lze u vozidel s PPJ umístit doplňkovou svítilnu, je přední sklo vozidla. Světlo takto umístěné doplňkové svítily je vyzářováno směrem dopředu.

Je důležité připomenout, že samostatná instalace doplňkových svítílen na vozidlo, nemůže být bez současné existence zvláštního výstražného světelného zařízení na tomtéž vozidle považována za zvláštní výstražné světelné zařízení [2]. Správné a špatné provedení zvláštních výstražných doplňkových svítílen na vozidle s PPJ je vyobrazeno v příloze č. 6 této práce.

7.23 Zvláštní zvukové výstražné zařízení

Zvláštní zvukové výstražné zařízení, které vydává pravidelně kolísající tón, musí být vždy součástí zvláštního výstražného světelného zařízení. Na vozidlo se instaluje takovým způsobem, aby během provozu vozidla neutrpělo žádná poškození a nedocházelo ke zkreslování či změně kvality zvuku. Nejnižší míra úrovně vydávaného zvuku je pro taková zařízení stanovena na 105 decibelů. Zvláštní zvukové výstražné zařízení není nutné používat souběžně se zvláštním výstražným světelným zařízením [2].

Jeho použití je vhodné na nebezpečných, nepřehledných či hojně frekventovaných místech. Naproti tomu v noci, když jsou dopravní komunikace klidné a zpravidla prázdné, není zejména mimo obydlené oblasti jeho užití s přihlédnutím k rušení nočního klidu na místě. O tom, zda bude použito zvláštní výstražné zvukové zařízení, vždy rozhoduje s přihlédnutím ke konkrétní situaci mnoho vzájemně provázaných faktorů. Mezi tyto faktory můžeme v první řadě zařadit příslušné operační středisko, které vyhodnocuje závažnost situace a předává informace řidiči vozidla s PPJ. Mezi další faktory, které mohou ovlivňovat rozhodování o užití zvláštního zvukového výstražného zařízení, můžeme zařadit konkrétní dopravní situaci, denní dobu, nebo také charakter okolního prostředí.

8 Řízení provozu pokyny policisty

Na řidiče vozidel s PPJ se nevztahuje žádná zákonná výjimka z povinnosti řídit se pokyny policisty či oprávněných osob. Při výkonu zvláštních povinností se mohou řidiči vozidel s PPJ setkat s tím, že je provoz na pozemních komunikacích řízen policistou, vojenským policistou nebo příslušníkem vojenské pořádkové služby. Kompetence řídit dopravu mají i strážníci obecní policie, kteří jsou oprávněni usměrňovat provoz na pozemních komunikacích za situace, kdy je nutné obnovit bezpečnost a plynulost silničního provozu v případě, že tuto činnost nezabezpečuje policie. Oprávněnou osobou pro řízení dopravy je i hasič ve služebním stejnokroji s příslušným označením k danému sboru. V případě řešení mimořádné události může řídit provoz na pozemních komunikacích také příslušník jednotky požární ochrany.

Jak pro hasiče, tak i pro člena jednotek požární ochrany platí podmínka, že smí řídit provoz, jen pokud na místě není přítomen policista nebo strážník obecní policie. Během řízení provozu na pozemních komunikacích používají všechny oprávněné osoby stejné pokyny, které pro řízení provozu používá policista a řidič vozidla s PPJ je povinen se jimi řídit. Řízení provozu na pozemních komunikacích prováděné policistou platí pro všechny účastníky silničního provozu. Policista řídí silniční provoz tak, že mění svůj postoj a dává pokyny paží. Pokud to situace umožňuje, tak v pravé ruce drží směrovku. Mezi pokyny policisty patří signály stůj, pozor, volno, zrychlit jízdu a zpomalit jízdu. Znázornění postojů a pokynů policisty během řízení provozu na pozemních komunikacích je uvedeno v příloze č. 7, která je součástí této práce.

Za situace, že na místě křížení pozemní komunikace s železniční dráhou signalizuje zaměstnanec dráhy zastavení vozidla kroužením červeným či žlutým praporkem a pokud je snižená viditelnost, tak kroužením červeným světlem je řidič vozidla s PPJ povinen uposlechnout pokynů zaměstnance dráhy [1, PP].

Jestliže nastane situace, kdy je provoz například v křižovatce řízen policistou, tak lze předpokládat situaci, která nemá standardní charakter. Takovou situaci může být dopravní nehoda, porucha na technickém, signálním či provozním zařízení nebo společenské události, díky kterým nezvykle narůstá hustota dopravy. Pokud se k místu, které je řízeno pokyny policisty blíží vozidlo s PPJ, policista zpravidla řídí provoz takovým způsobem, aby těmto vozidlům průjezd co nejvíce usnadnil.

9 Závěr legislativní části

Z legislativní části této práce jsme se dozvěděli, jaké právní normy se vztahují k vozidlům s PPJ a jejich řidičům, která vozidla mají status PPJ, jak jsou označena, kdo smí taková vozidla řídit nebo jaké povinnosti nemusí jejich řidiči respektovat. Také jsme se zabírali povinnostmi ostatních účastníků silničního provozu vůči těmto vozidlům. V neposlední řadě jsme se dozvěděli, jaké technické podmínky jsou stanoveny pro instalaci ZVZ a SZ na vozidla. Pravidla silničního provozu obecného charakteru stanovuje zejména Silniční zákon. Ten je pro všechny řidiče ve vztahu k pravidlům silničního provozu hlavním legislativním zdrojem a pramení z něho i výjimky pro řidiče vozidel s PPJ. Zvláště důležitá výjimka ze Silničního zákona je ta, která řidičům vozidel s PPJ umožňuje neřídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami a dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Tato formulace v podstatě opravňuje řidiče vozidel s PPJ nerespektovat veškeré místní a přechodné značení provozu na pozemních komunikacích. Při širším pohledu na danou problematiku jsme narazili na možnost rozporného výkladu souvisejících částí Silničního zákona a to ve vztahu k maximální rychlosti vozidel s PPJ. Protože řidiči vozidel s PPJ nesmí během své jízdy nijak ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, musí pro výkon dané profese splňovat minimální věkové požadavky. Neméně důležitý je také řidičův celkový přístup k jízdě vozidlem s PPJ, jeho míra odpovědnosti a psychické vyzrálosti. To je však již spíše otázka témat dopravní psychologie, která bude obsahem následující části této práce.

II. PSYCHOLOGICKÁ ČÁST

Každý jedinec vnímá své okolí individuálním způsobem. Každý z nás se jinak chová, jinak myslí a každý z nás dělá v životě chyby. Mnoho dopravních nehod bývá v silniční dopravě zapříčiněno chybou řidiče, mnohdy způsobenou jeho osobitým vnímáním dopravního prostředí. Proto se budeme v této části bakalářské práce zabývat osobností řidiče z hlediska dopravní psychologie. Tato část práce je zpracována s cílem, umožnit nejen řidičům vozidel s PPJ vytvoření obrazu psychologické charakteristiky řidiče a tím lepšího vnímání dopravního prostředí.

10 Způsobilost k řízení

O řidiči můžeme říci, že je způsobilý vykonávat činnost řízení motorového vozidla za předpokladu, že splňuje příslušné zákonné náležitosti, když má dispozice ke zdárnému osvojení stěžejních dovedností potřebných pro řízení automobilu a schopnost dorozumívat se a spolupracovat s ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Pro řízení motorového vozidla je vyžadována řidičova zdravotní způsobilost, která je dokládána zdravotním posudkem [1]. Zdravotní způsobilostí můžeme rozumět vyloučení nemoci či zdravotní poruchy, která by mohla nepříznivě ovlivňovat řidičovo vnímání nebo jeho rozhodovací schopnosti.

Základní poznatky si řidič osvojí v průběhu výcviku v autoškolách, kde by měl získat potřebné základy pro ovládání automobilu. Ty bývají většinou zdokonalovány v průběhu jeho řidičské praxe. Přitom můžeme říci, že dopravní systém zpravidla vychází z chování jednotlivce spolupracujícího s ostatními účastníky silničního provozu [8, s. 21]. Proto by příprava řidičů měla zahrnovat také zdokonalování mezilidského porozumění a vyčleňování řidičů agresorů ze silničního provozu.

Jako další důležitou náležitost, můžeme označit dopravně psychologické vyšetření, kterým se u řidičů diagnostikuje jejich psychická způsobilost pro řízení motorových vozidel. Pravidla dopravně psychologického vyšetření upravuje v současnosti Silniční zákon [1].

Ten říká, že povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření před začátkem výkonu činnosti řízení má každý vlastník řidičského oprávnění skupin C1+E, C nebo C+E, jestliže řídí nákladní či speciální automobil nebo jízdní soupravu z nich složenou kdy největší povolená hmotnost automobilu, speciálního automobilu nebo jízdní soupravy, převyšuje hmotnost 7 500 kg. Skupiny řidičských oprávnění jsou blíže specifikovány v příloze č. 3 této práce.

Stejná povinnost se vztahuje i na vlastníky řidičského oprávnění skupin D1+E, D nebo D+E a to v případě, že řídí vozidlo, pro které je nezbytné takové řidičské oprávnění vlastnit. Povinnost podstoupit dopravně psychologické vyšetření neplatí pro držitele řidičského oprávnění všech výše uvedených skupin za předpokladu, že má prováděná silniční doprava soukromou povahu. To znamená, že taková doprava nesmí být konána za úplatu. Výjimka z povinnosti absolvovat dopravně psychologické vyšetření platí i pro řidiče vozidel policie, VS ČR, požární ochrany, zpravodajských služeb a řidiče vozidel ozbrojených sil ČR. Povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření u akreditovaného psychologa má také každý řidič, který žádá o navrácení řidičského oprávnění [1].

11 Dopravní psychologie

Již na počátku dvacátého století začal být vymezován pojem dopravní psychologie. V současné době je dopravní psychologie zařazena do oblasti psychologie práce a organizace, kde představuje vedlejší obor aplikované psychologie. Dopravní psychologie u nás nalézala praktické uplatnění již v minulosti. Působení dopravních psychologů v armádě nebylo ničím výjimečným [9, s. 68]. V roce 1990 u nás vznikla Asociace dopravních psychologů, která sdružuje dopravní psychology a profesionály v oboru. Jejím cílem je posuzovat psychickou způsobilost pro řízení motorových vozidel. Lze předpokládat, že s tím jak se rozvíjí doprava, bude na významu nabývat i obor dopravní psychologie [9, s. 71].

12 Osobnost řidiče

Dle Čápa se všichni lidé vzájemně odlišují a každý z nás je bezpochyby individuální osobností [10, s. 59]. Stejně jako vše ostatní, také formování lidské osobnosti ovlivňují různé okolnosti. Na utváření osobnosti mohou mít vliv genetické dispozice, zdravotní stav, nebo vlivy prostředí. Je zřejmé, že na utváření osobnosti působí také jedincova výchova a okolní prostředí. Dle Smékala dokáže člověk svou osobnost usměrňovat a nepřetržitě sebeutvářet a sebeobnovovat [11, s. 21].

Bohužel se již stává pravidlem, že v automobilové dopravě bývá řidič veden jako nejrizikovější prvek bezpečnosti silničního provozu. Lze předpokládat, že nalézt jednotný způsob hodnocení osobnosti řidiče, je vzhledem k jedinečnosti každého z nás, víceméně nemožným úkolem. S největší pravděpodobností je možné stanovit určité znaky, které by pro řidiče v silniční dopravě mohly představovat určitá rizika, nebo přínos a lze tedy usuzovat, že charakter s temperamentem do jisté míry určují to, jak se bude řidič v dopravním provozu chovat.

12.24 Temperament řidiče motorového vozidla

Temperament lze považovat za podstatu osobnosti, protože dle Vágnerové vychází z vrozeného základu a dále se od něj odvíjí převažující povaha jedincova jednání a to jak v obecném, tak i emočním slova smyslu [12, s. 216]. Během popisu osobnosti, uplatňují dopravní psychologové výrazy jako extravertní, introvertní, stabilní a labilní osobnost [13, s. 18].

Ve smyslu silničního provozu mívá extravert rád pestrou jízdu městem či závodění. Během monotónní jízdy, například na dálnici při slabém provozu, může jeho pozornost a soustředěnost klesat [13, s. 18]. Pokud se budeme zabírat vlastnostmi extraverta při řízení vozidla, tak se dá říci, že jeho soustředěnost během řízení klesá v závislosti na nutkání věnovat se vlastním vnitřním pocitům. Jeho pozornost se tedy odvíjí od jeho momentálního vnitřního rozpoložení [13, s. 18]. Co se labilního jedince týče, tak můžeme říci, že je pro něj charakteristický neklid, podrážděnost a úzkost. Jeho reakce mají hluboký a časově dlouhodobý průběh, což danému jedinci stěžuje sociální integraci do běžné společnosti [10, s. 89]. Stabilní jedinci jsou naopak vyrovnaní, klidní a rozvášní. Mívají mírnější odezvu na emotivní podněty a při zátěži se rychleji vrací do psychické rovnováhy [8, s. 67].

Tendence chybovat, bývá během řízení motorového vozidla dle Havlíka bližší labilní sféře extravertů a introvertů, neboť mají nižší práh zátěžové a stresové odolnosti. Dopravní chování u introvertů může vykazovat strnulé, úzkostné a náladové prvky chování. Projevem extravertů potom bývá podrážděnost, vznětlivost a zkratové jednání [13, s. 18 - 19].

12.25 Motivace řidiče motorového vozidla

Motivaci můžeme vnímat jako hybnou sílu, která může uvádět do chodu lidské konání a jednání. Za stěžejní niterní zdroj motivace lze dle Výrosta považovat pohnutku [14, s. 147]. Člověk může pociťovat nutkání, které je ve formě určité tenze silné do té míry, aby jedince přinutilo konat. Dle Mikšíka může jedinec, který uspokojí potřeby nižší úrovně, kterými jsou potřeby fyziologického charakteru, následně uspokojovat potřeby vyšší úrovně. Je zřejmé, že lidskou přirozeností je uspokojování potřeb neustále a nejlépe ihned [15, s. 105]. Špatné chování v silniční dopravě může také souviset s různými pohnutkami. Například řidič, jenž nebezpečně předjíždí jiná vozidla, může být veden nutkáním, být co nejrychleji v cíli své cesty. Jestliže má řidič během řízení vozidla pocit seberealizace a užitečnosti a jízda se pro něj stává zábavou, tak má snahu o podání co nejlepších výkonů. Taková motivace může odbourávat i určité nedostatky v ovládání vozidla, které mohou za jiných okolností řidiči způsobovat problémy [13, s. 20]. V dopravě jsou důležité také pocity sebezáchovy. Tendence přežít je člověku vlastní. Dříve se snaha přežít přisuzovala tzv. pudu sebezáchovy. Dnešní autoři psychologie však řadí snahu přežít spíše do oblasti motivačních pohnutek [16, s. 320 - 321].

12.26 Emoce řidiče motorového vozidla

Mezi základní emoce řadíme radost, vztek, strach a smutek [17, s. 208]. Mezi další emoce patří smích, pláč a úzkost. Jedná se o emoce, které nás doprovází celým životem a nezbavíme se jich ani za volantem. Dle Havlíka mohou emoce ve spojitosti s dalšími vlastnostmi spouštět, nebo blokovat řidičovo chování v silniční dopravě. Jedinci emocionálně silní nebo naopak s nízkou mírou hladiny emocí, mohou být v dopravním provozu nebezpeční [13, s. 55]. U lidí se silným emotivním prožíváním může během řízení vozidla docházet k problémům s koncentrací, které mohou způsobovat narušení stability a rozhodovacích a reakčních schopností. [13, s. 56].

Naproti tomu lidé s negativními emocemi, kteří mají smutnou a ponurou náladu, bývají utlumeni a mají sníženou reakční schopnost. Jedinci se slabou psychosomatickou kapacitou mohou reagovat v případě pocitu ohrožení uvolněním nahromaděné tenze v podobě zuřivých gest, houkáním nebo gestikulacemi. Převažující negativní emoce potom nejsou schopni svým vlastním rozumem regulovat [13, s. 56].

12.27 Charakter řidiče motorového vozidla

Vacínová vidí charakter jako jakýsi komplexní systém vlastností, které jsou pro daného jedince typické a převážně stálé [18, s. 51]. Můžeme říci, že jen těžko bychom mohli hledat dva stejné lidské jedince, proto lze usoudit, že i charakterové vlastnosti se u každého jedince liší. Někteří jedinci jsou více dominantní, jiní zase submisivní, někdo je snášenlivý a milý a jiný zase konfliktní nebo sobecký. Povahové vlastnosti se promítají do našeho životního stylu, přístupu k životu a do společenského chování k ostatním lidem [18, s. 51]. Zdá se být přirozené, že řidič svůj charakter projevuje i v silničním provozu. Lze předpokládat, že pokud je jedinec neustále nespokojený a na vše okolo sebe jen nadává, lze od něj nejspíš podobné chování očekávat i v silničním provozu.

13 Percepční a kognitivní schopnosti řidiče

13.28 Schopnosti řidiče

Vacínová vidí schopnosti podobně jako vlastnosti získané v průběhu života, které nám umožňují zdárné konání různorodých činností. Naše schopnosti se postupem času utvářejí a zdokonalují a jejich základ pro konkrétní činnosti pramení z vrozených predispozic. [18, s. 56]. Havlík dělí schopnosti na psychomotorické, rozumové a mechanické. Mezi psychomotorické schopnosti řadíme manuální zručnost, koordinování rukou a nohou a reagování. Kategorii rozumových schopností zastupuje myšlení, tvůrčí činnost a řešení různých podnětů. Mechanické schopnosti mohou řešit manipulaci s určitými objekty a to na základě různorodých podnětů [13, s. 21 - 22]. Pro ovládání vozidla jsou také požadovány určité schopnosti a to zejména koncentrovanost, vnímání, pozornost a předvídavost [13, s. 21 - 22].

13.29 Percepční schopnosti

Vnímání neboli také percepce, bývá chápáno také jako smyslová schopnost, která lidem může umožňovat orientaci v životním prostředí. Vnímání bývá také původcem jedince poznání [19, s. 130]. Vnímání vychází z podnětů, které ze svého okolí jedinec přijímá. Na každého z nás působí jak podněty z vnějšího prostředí, tak i podněty vnitřní, vycházející z našeho nitra. Ty jsou vzájemně zpracovány a dle jejich subjektivního významu a předchozích zkušeností na ně potom jedinec reaguje [20, s. 22]. Vnímání z pohledu řidiče v dopravní situaci, lze potom charakterizovat jako volbu mezi vjemy z dopravní situace a momentální potřebou a snahou řidiče. Zkušení, vyzrálí, emočně vyrovnaní a klidní řidiči zpracovávají okolní vjemy jinak, než řidiči méně zkušení, úzkostní a labilní [13, s. 26 - 27].

13.29.1 Zraková percepce

Je zcela logické, že nejdůležitějším smyslem je pro řidiče zrak. Tím je u zdravých jedinců přijímána převážná většina veškerých vnějších informací. Stejně jako v životě, tak je i za volantem automobilu potřebné nejen dobře vidět, ale také správně vyhodnotit vnímané podněty. Lze tedy uvést, že výborná zraková vybavenost je jen podmínkou pro správné zrakové vnímání. Štikar tvrdí, že u řidiče s vycvičeným okem se potřeba času ke zpracování vnějších podnětů výrazně zkracuje. Dále uvádí, že oko člověka se skládá z několika částí, které se také liší rozlišovacími schopnostmi. Ta část oka, která zajišťuje periferní vidění, lépe rozeznává pohyb okolních předmětů, ale obtížněji rozpoznává barvy a detaily. Jiná část oka, která zajišťuje centrální vidění, kontroluje jen perimetr několika málo stupňů, ale disponuje lepší ostrostí a barvocitem. Proto je pro efektivnější využití centrálního vidění nutná řidičova neustálá změna směru pohledu. Jestliže bude řidič dopravní situaci sledovat jen před sebou, tak nebude mít přehled o okolním prostředí a tím může ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu. Proto je velmi důležité, aby se řidiči naučili maximálně používat rozsah zorného pole obou očí [21, s. 60].

13.29.2 Sluchová percepce

Podle Štikara lze sluchové vjemy v dopravním provozu spojovat například se získáváním informací o vozidle či povětrnostních podmínkách. Nežádoucí zvuky šířící se z vozu mohou ohrožovat bezpečnost silničního provozu. Takovými zvuky může být hluk pneumatik při brzdění, hučící převodová skříň, ale i zvuk blížícího se vozidla s PPJ. Lze říci, že veškeré zvukové projevy v silniční dopravě mohou být pro řidiče varováním [21, s. 66]. Nebývá výjimkou, že někteří řidiči mívají natolik zesílené autorádio, že přes zatažená okénka vlastního automobilu nemohou slyšet zvuk blížícího se vozidla s PPJ. Takoví řidiči mohou vozidlo s PPJ zaregistrovat pozdě a jejich následné reakce mohou být zbrklé a zmatené. Sluch, stejně jako ostatní smysly, mohou často sdělovat vzájemně provázané informace. Klasickým příkladem může být odezírání, kdy v hlučném prostředí používáme jako doplněk našeho sluchu zrak, pro sledování pohybu rtů [22, s. 61]. Dle Štikara může při některých situacích nedoslýchavost představovat ohrožení silničního provozu. Jako příklad můžeme uvést řízení v hustém provozu, mlze, nebo horší vnímání vozidla s PPJ [21, s. 65].

13.29.3 Čichová percepce

Čich je smysl, který nám umožňuje vnímání a rozlišování čichových vjemů. Čichové vjemy mohou řidiči pomoci odhalit poruchy vozidla. Takovou poruchu může představovat únik paliva, únik provozních kapalin nebo zápach spáleniny šířící se od přehřátých částí vozidla [21, s. 68]. Můžeme říci, že informace přijímané čichem, jsou pro řízení vozidla stejně důležité jako ostatní smyslové vjemy.

13.29.4 Hmatová percepce

Hmat lze popsat jako odezvu jedincova organismu na doteky a tlak. Štikar uvádí, že hmatové vjemy jsou ve vztahu k bezpečné jízdě neopomenutelným prvkem. Získané informace vysílané hmatovými receptory na ruku, může řidič využívat k citlivé manipulaci s volantem. Receptory tlaku a doteku na nohu mohou podávat řidiči informace o odezvě pedálů. Proto také potřebuje zpravidla řidič určitý čas na soužití s neznámým vozidlem [21, s. 65].

13.30 Pozornost řidiče

Při řízení vozidla je potřebné vnímat podněty, které přicházejí jak z vnitřního, tak i okolního prostředí. Zároveň je nezbytné, aby řidičova pozornost zůstala na takové úrovni, která v případě potřeby umožní jednat odpovídajícím způsobem [21, s. 57 - 59]. Současná psychologie řadí pozornost mezi kognitivní, neboli poznávací funkce jedince. Pozornost můžeme například vnímat jako nástroj, který umožňuje jedinci přijímat velké množství podnětů a v dané chvíli z nich vybírat jenom potřebný obsah [23, s. 90]. Lidský jedinec se dokáže na jednu věc soustředit jen malou chvíli, což je dané také tím, že pozornost se proměnlivě rozděluje a střídá. Při řízení vozidla sleduje řidič mnoho faktorů. Patří sem například sledování směru jízdy a trasy nebo pozorování ostatních vozidel či dopravy ve zpětném zrcátku. Dále řidič zpravidla sleduje dopravní značení a rychlost jakou se pohybuje. V případě že řidič poslouchá autorádio nebo vede dialogy s posádkou vozidla, tak je část jeho pozornosti zaměřena tímto směrem [24, s. 122].

Dle Štikara můžeme v případech, kdy je během řízení vozidla pozornost orientována na okolní podněty nebo vnitřní prožitky, hovořit o nepozornosti. Právě nepozornost je nejčastější příčinou dopravních nehod [21, s. 66]. Dnešní hustota provozu si žádá velkou míru koncentrace pozornosti, protože i během poklidné jízdy může náhle dojít ke změně dopravní situace, kdy bude potřeba včasné reakce pro řešení případné rizikové situace.

13.31 Rozhodování řidiče

Rozhodování můžeme také chápat jako výběr té nejlepší možnosti ze všech možných, kdy je současně za tu nejlepší možnost pokládána ta, která bude mít pro určitou situaci nejadekvátnější dopady.

Rozhodování řidiče v dopravním provozu bývá také ovlivňováno jeho osobností, charakterovými vlastnostmi a předchozími zkušenostmi. V současném provozu se řidiči podbízí mnoho podnětů a informací, které ale nedokáže všechny využít a proto svá rozhodnutí může zakládat jen na několika zásadních signálech. [25, s. 53]. Konečné rozhodnutí vychází z osobnostních charakteristik jedince, jeho zkušeností a skutečné nebezpečnosti situace [21, s. 68 - 69].

13.32 Jednání řidiče

Jednání můžeme označit jako lidskou činnost, která může být v konečné fázi cíleně směřována k dosažení určitého záměru. Každá lidská bytost si může dle svých možností vědomím způsobem volit nástroje k dosažení svého úmyslu [19, s. 32]. 36]. Z pohledu dopravní psychologie lze jednání rozdělit na dva hlavní typy. Prvním typem je jednání přizpůsobivé a druhým jednání nepřizpůsobivé. Řidič jednající přizpůsobivě, vychází vstříc aktuálním potřebám dopravní situace a to pomocí vhodných reakcí, vnímání a přemýšlení. Naopak prodloužená reakční doba či zkratové reakce, jsou představitelé nepřizpůsobivého jednání [21, s. 70]. Zkratovou reakci můžeme v podstatě považovat za instinktivní reakci jedince. [21, s. 70]. Při strachu a vylekání mohou někteří řidiči reagovat dysfunkcí pozornosti, jednání a rozhodování, přičemž se zvyšuje jejich reakční doba. Během takové situace se může dostavit pocit ztuhlosti nohou a rukou a řidič tak nedokáže vyvinout dostatečnou sílu pro ovládání pedálů nebo řadicí páky. Prodloužená reakční doba se v takových případech zpravidla objevuje u nezkušených řidičů [21, s. 70]. Je možné mít za to, že reakce nezkušených řidičů při průjezdu vozidla s PPJ, nemusí odpovídat potřebám aktuální dopravní situace. Určitá vhodnost reakce a reakční doba se u řidičů může různě lišit také v závislosti na jejich věku, osobnostní typologii, zdravotním stavu, nebo dle toho, zda řidič před jízdou užil alkohol či jiné omamné prostředky. Uvedené faktory, mohou zásadním způsobem ovlivňovat rychlost reakcí řidiče [13, s. 33].

13.33 Paměť řidiče

Paměť člověku umožňuje vyvolání informací z dřívější doby, proto aby je mohl využít v přítomnosti [23, s. 181 - 182]. Dá se říci, že funkce paměti je spojená se zachycováním, ukládáním, zachováváním a následným využitím dřívějších zkušeností a informací. Paměť v sobě uchovává i takové informace, na které si nemůžeme zrovna vzpomenout [20, s. 30].

Dle délky udržení informace dělíme paměť na krátkodobou a dlouhodobou. Řidič v silničním provozu uplatňuje jak paměť krátkodobou, tak i tu dlouhodobou. Krátkodobá paměť v sobě po krátkou dobu zachová jen určitou a nevelikou část informací. Takovou dobou se rozumí řádově několik málo sekund [16, s. 198]. Díky ní si řidič může krátkodobě uchovat obraz o situaci v dopravě, když právě sleduje jiné podněty.

Krátkodobá paměť nachází své uplatnění například při hustém sněžení či dešti, kdy je výhled řidiče omezen do té doby, než stěrače setrou přední okno. Důležitou roli, hraje také při zapamatování dopravního značení, zejména pak na místech, která řidič ještě nezná. [21, s. 67]. Naproti tomu funkcí dlouhodobé paměti je umožnit jedinci zachování informací po delší časové období, pro jejich pozdější vybavení [20, s. 31]. Dlouhodobá paměť najde u řidičů uplatnění při osvojování základních znalostí pravidel silničního provozu nebo pomáhá řidiči vytvářet motorické návyky spojené s ovládáním vozidla. [21, s. 67]. Problém s dlouhodobou pamětí může být v silničním provozu považován za nebezpečnou záležitost, protože takový řidič nemusí znát a respektovat pravidla silničního provozu.

13.34 Inteligence řidiče

Lidskou inteligenci můžeme také vnímat jako schopnost učit se novým věcem, schopnost porozumět vlastním myšlenkovým procesům a umět je užívat a řídit. Patří sem také schopnost adaptace na změny prostředí v kontextu s jeho sociálními a kulturními vlivy [23, s. 502 - 503]. Je poměrně známé, že většina populace má rozsah Inteligenčního kvocientu (dále jen IQ) mezi 85 - 115 body. Z toho lze vyvodit, že v podobném rozpětí se budou pohybovat i hodnoty řidičů motorových vozidel. Havlík uvádí, že při dolní hranici těchto hodnot se mohou vyskytovat určité problémy [13, s. 38]. Šetření prováděná dopravními psychology vykazují, že hodnoty IQ uchazečů o řidičský průkaz kolem 80 bodů nejsou dostatečně vysoké. Opačná situace vzniká u jedinců, kteří jsou nadprůměrně inteligentní, kdy se jejich IQ pohybuje okolo hodnoty 130 bodů. U jedinců s vysokými hodnotami IQ může občas během jednotvárné či pomalé jízdy slábnout pozornost, protože jejich mysl není dostatečně vytížená [13, s. 38]. Inteligence řidiče se může projevat v jeho chování vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

14 Typologie řidičů

Již v minulosti byli řidiči tříděni do jednotlivých kategorií, což mělo být nápomocno při hodnocení způsobilosti jedince pro řízení motorového vozidla [8, s. 64]. Na základě dlouholetých výzkumů rozdělili dopravní psychologové řidiče do určitých skupin. Klasifikace byla prováděna na základě jejich chování v dopravním provozu. Mezi sledovaná kritéria patřilo například to, jak často řidiči předjíždějí jiná vozidla nebo jak často jsou sami předjížděni. Dále se sledovala jejich preferovaná rychlost a to zda během jízdy používají zpětné zrcátko nebo dávají znamení o změně směru jízdy. Tato typologie třídí řidiče do 4 základních skupin [26, s. 78].

14.35 Bezpečný řidič

První skupinou jsou bezpeční řidiči. V této skupině jsou zařazeni řidiči, kteří nemají problém s respektováním pravidel silničního provozu. Jsou emočně stabilní a vyrovnaní a snadno se přizpůsobují změnám dopravní situace. Jejich sebedůvěra vykazuje znaky přiměřenosti a bývají svědomití a spolehliví. Méně předjíždějí ostatní řidiče a naopak oni jsou těmi, kdo jsou předjížděni. Dobře také vnímají okolní podněty a správně předvídají vývoj dopravní situace. Skoronehody se u nich neobjevují [26, s. 79]. Skoronehodu, lze chápat jako událost, během které mohlo k nehodě dojít, ale díky nahodilým skutečnostem taková událost nenastala.

14.36 Nerozvážený řidič

Druhou skupinu představují nerozvážení řidiči. Řidiči zařazení do druhé skupiny, mívají sklon k občasnému provádění neobvyklých manévřů. Jejich náchylnost k dopravním nehodám mívá zpravidla souvislost s předjížděním jiných vozidel. Také používání zpětného zrcátka nebývá u nerozváženého typu řidiče pokaždé pravidlem. Občasné skoronehody se objevují v souvislosti s předjížděním a vyhýbáním ostatním vozidlům [26, s. 79].

14.37 Disociačně aktivní řidič

Třetí, disociačně neboli odloučeně aktivní skupina, zahrnuje řidiče, pro které je výskyt neobvyklých manévrů charakteristickým znakem. Během předjíždění, které bývá oproti ostatním řidičům až čtyřikrát častější, mívají sklon riskovat a sami zpravidla těžce přijímají fakt, že by je mohl předjet někdo jiný. Do zpětného zrcátka se zpravidla dívají jen ojedinelé. Bývají také těžko předvídatelní a netrpěliví. Vyskytuje se u nich nemalý počet skoronehod [26, s. 79].

14.38 Disociačně pasivní řidič

Stejně jako ve třetí skupině i v tomto případě můžeme říci, že poznávacím znakem disociačně pasivního řidiče je provádění neobvyklých manévrů v průběhu jízdy. Dle Štikara, tento typ řidiče zpětné zrcátko prakticky nepoužívá. Řidiči zařazení do této skupiny bývají neteční a netrpěliví. Velkým rizikem pro ně samé a pro ostatní účastníky silničního provozu bývá jejich určitá zažitá forma způsobu ovládání vozidla, která je neměnná a kterou nepřizpůsobují potřebám dopravní situace. Skoronehody se u takových řidičů objevují velmi často a to zejména v souvislosti s míjením zaparkovaných automobilů [26, s. 79].

15 Rizikové determinanty řidiče

Jednáním, které lze ze strany řidiče označit za rizikové, rozumíme zpravidla sociálně nepřijatelné chování s rizikem negativních dopadů [26, s. 21]. Rizikového řidiče lze charakterizovat jako citově nestálého, hůře se adaptujícího extraverta s nižší inteligencí, který nezdědka jedná agresivně [25, s. 60 - 61]. Rizikovní řidiči si zpravidla ani neuvědomují vlastní nezodpovědné chování. Své pochyby o sobě samém kompenzují tím, že na sebe své okolí upozorňují akčním nebo dobrodružným jednáním, nesoucím rizikový podtext. [25, s. 61]. Delikventní řidiči žijí spíše přítomností a z toho lze usuzovat, že trest pro ně nejspíš nebude příliš efektivním napravujícím nástrojem [25, s. 61]. Lze tedy předpokládat, že ani průjezd vozidla s PPJ nebude u takových řidičů vzbuzovat potřebný respekt.

15.39 Pocity méněcennosti

Typ řidiče, jenž zažívá pocity méněcennosti a který nedokáže kontrolovat své vnitřní popudy, dle Havlíka nalézá určitou seberealizaci v rizikovém jednání během řízení. Často se také porovnává s ostatními řidiči, zejména v případech, kdy řídí dominantní a výkonný typ vozidla. Jedinci, kteří trpí komplexem méněcennosti, bývají zpravidla introvertním typem osobnosti [13, s. 46].

15.40 Alkohol

Šucha vnímá alkohol v souvislosti s řízením vozidla jako velký problém. Jestliže řidič požije před jízdou alkohol, tak se zpravidla snižuje jeho posuzovací schopnost a jeho reakce mívají mnohem vyšší časové limity. Pravdou je, že řidič získá po užití alkoholu pocit většího sebevědomí a jistoty, ale jeho skutečný potenciál je zpravidla na mnohem nižší úrovni. Se zvýšeným sebevědomím opilého řidiče se také stupňují jeho sklony k agresivním projevům vůči jeho okolí [27, s. 66]. Mezi nejpočetnější typy řidičů, kteří řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, patří emočně labilní, egocentričtí a nevyzrálí jedinci. Jejich dopravní profil má sníženou hranici odpovědnosti a bývá egocentrické povahy [13, s. 92 - 96].

15.41 Agresivní projevy řidiče

Automobil, dle Havlíka, dává řidiči možnost anonymního projevu a tak u něj může snadno docházet k vyjádření jeho opravdové povahy, která zpravidla zůstává v rámci společenských konvencí skrytá [13, s. 148]. Řidič agresor potom může z popudu své netrpělivosti trestat nespolupracující, málo riskující a zdržující účastníky silničního provozu křikem a troubením [13, s. 148]. Také lze usuzovat, že řidič svým agresivním projevem může dávat průchod své obranné reakci na určitý zdroj vlastního neuspokojení [12, s. 182].

16 Morální jednání

Dle Štikara je řidičovo chování ovlivněno dvojím typem norem a to právními a sociálně psychologickými. Příklad právní normy lze spatřovat například v podobě Silničního zákona [1]. Rozdíl mezi dodržováním sociálně psychologických norem a norem právních, nám může dávat určitý prostor k poodhalení morálních zásad jedince [21, s. 144]. Sociální normy lze v silničním provozu spatřovat například v podobě respektování pravidel silničního provozu, kázně a řidičské umravenosti.

Jestliže řidič automobilu neuznává pravidla bezpečného chování, pak se stává pro silniční provoz rizikovým prvkem [13, s. 143]. Havlík tvrdí, že pro dodržování morálních zásad je podstatné řidičovo korektní vnímání dobra a zla. Za dobré chování lze považovat například respekt vůči dopravním předpisům, nesobeckost, spolupráci s ostatními účastníky silničního provozu nebo toleranci chyb kolegů řidičů. Naopak za špatné lze z hlediska morálních zásad označit porušování morálních principů mezi řidiči, jejich netolerantnost nebo špatnou spolupráci s ostatními účastníky v silničním provozu [13, s. 144].

17 Závěr psychologické části

Tato část práce byla zpracována pro lepší pochopení dopravního prostředí a chování některých jedinců a to nejen ve vztahu k řidičům vozidel s PPJ. V psychologické části bakalářské práce jsme se zabírali pojmem dopravní psychologie, osobnostními charakteristikami řidiče, jeho poznávacími funkcemi a typologií. Dále jsme se zabírali jeho rizikovými determinanty a vnímáním morálních zásad v silniční dopravě. Dozvěděli jsme se, že bezproblémový řidič má vyvážené sebevědomí, bezproblémovou adaptaci na dopravní okolí a také, že je spolehlivý. Zjistili jsme, že emočně nestabilní a zlostní řidiči mívají sníženou pozornost a reakční schopnosti. Dále jsme se dozvěděli, že pro řidiče je podstatná pozornost, která bývá narušována vnitřními i vnějšími podněty. Nezbytná pro řízení je také inteligence, která by měla odpovídat průměrným hodnotám naší populace. Také jsme se zabývali rizikovými činiteli řidiče, tedy jeho emoční labilitou, extravertními projevy, agresivitou a také jeho tolerancí vůči alkoholu, které mohou v silničním provozu představovat z hlediska bezpečnosti velké riziko.

Charakterové vlastnosti řidičů jsou rozmanité a vzájemně natolik odlišné, že je obtížné stanovit konkrétní kritéria, která by nejen pro řidiče vozidel s PPJ měla ve vztahu k bezpečné jízdě varovný podtext. Lze tedy říci, že někteří řidiči mohou při průjezdu vozidel s PPJ jednat dle svého nejlepšího uvážení a přesto nemusí jejich reakce odpovídat požadavkům aktuální dopravní situace. Proto lze tvrdit, že řidič vozidla s PPJ by měl být za všech okolností obezřetný a jízdu provádět takovým způsobem, aby mohl včas a odpovídajícím způsobem reagovat na nečekané změny v silničním provozu. Obecně lze říci, že nebezpečný je pro vozidlo s PPJ každý řidič, který takové vozidlo nedokáže včas zaregistrovat nebo ho záměrně ignoruje. Do skupiny řidičů, kteří mohou být nebezpeční pro vozidla s PPJ, můžeme nejčastěji řadit mladé, nezkušené a začínající řidiče, ale také řidiče se sluchovou či zrakovou nedostatečností. Rizikovými bývají také řidiči, kteří řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo jiných omamných či psychotropních látek. Jako velmi rizikové, a to nejen pro řidiče vozidel s PPJ, můžeme označit delikventní řidiče. Ti bývají egocentričtí, žijí přítomností a následky jejich mnohdy protiprávního jednání pro ně nebývají důležité. Chtějí se předvést před svým okolím a to například tím, že ignorují autority. Na základě uvedených skutečností lze předpokládat, že ani při bezchybném zajištění technické stránky silniční infrastruktury nedojde výrazným způsobem ke snížení počtu dopravních nehod, protože nejslabším článkem bezpečnosti silniční dopravy zůstane nejspíš sám řidič. Bezpečnost silničního provozu a to nejen ve vztahu k vozidlům s PPJ je neustále otevřeným tématem. Také proto se v následující části této práce budeme zabírat tematikou dopravní nehodovosti v silničním provozu.

III. DOPRAVNĚ NEHODOVÁ ČÁST

Jak již název vypovídá, bude se tato část bakalářské práce zabírat dopravní nehodovostí v silniční dopravě a to zejména v kontextu se statistikami dopravních nehod v České republice. Dopravní nehody jsou stále aktuálním tématem a to nejen vzhledem k neustále se zvyšujícímu počtu řidičů a s tím souvisejícím nárůstem hustoty provozu. Bohužel, ani ta nejvyspělejší technika a vynikající připravenost vozovky, nedokáže nijak zvlášť výrazně snížit počet osob, které jsou každoročně na našich silnicích usmrceny nebo těžce zraněny. Boj s nehodovostí v silničním provozu tak může být vnímán jako nikdy nekončící boj dopravních psychologů a policistů proti řidičům. Je možné se domnívat, že každý z řidičů by měl svou jízdou a svým chováním přispívat maximální možnou mírou k zajištění bezpečnosti silniční dopravy, neboť lze předpokládat, že právě tak lze výrazně ovlivnit bezpečnost v silničním provozu.

18 Dopravní nehoda v silničním provozu

Jestliže se řekne dopravní nehoda, tak si většina z nás představí její tragické následky, zásah jednotek Integrovaného záchranného systému, újmu na zdraví a na majetku, poničený automobil a jeho zdeformované části a někdy také křik a pláč. Legitimní formulace termínu dopravní nehoda je uvedena v Silničním zákoně. Dle Silničního zákona se dopravní nehodou rozumí „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například 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.*“ [1].

Silniční zákon stanovuje určitá kritéria, podle kterých lze dopravní nehodu hodnotit. Mezi jedno z takových kritérií, patří i povinnost volat k dopravní nehodě policii. Od 1. ledna roku 2009 musí účastníci dopravní nehody volat policii, jestliže při dopravní nehodě zemřel člověk nebo došlo ke zranění osob nebo jestliže přesáhla vzniklá škoda na vozidlech a také věci v nich převážených částku 100 000 Kč. Povinnost přivolat policistu platí i za předpokladu, že je při dopravní nehodě poškozen majetek třetí osoby. Majetkem třetí osoby můžeme rozumět například zaparkované vozidlo či oplocení domu a nikoliv takové vozidlo, které je majetkem leasingové společnosti či zaměstnavatele a mělo účast na dopravní nehodě.

Policie má být k autonehodě přivolána i v případě, že je poškozena či zničena součást pozemní komunikace a to včetně jejího příslušenství. Účastníci dopravní nehody musí policistu přivolat také v případech, že nemohou sami vlastními silami a prostředky zajistit obnovu plynulosti silničního provozu [1]. Pokud není policie k některým z výše uvedených případů přivolána, může být takové jednání klasifikováno jako přestupek. Je možné doporučit, aby byla policie přivolána i k takové dopravní nehodě, při které vznikne podezření, že je některý z aktérů nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné či psychotropní látky. U ostatních dopravních nehod, které nesplňují některou z výše uvedených podmínek, není přítomnost policie vyžadována [1].

Lze konstatovat, že stav a okolní prostředí silniční komunikace, mohou mít určitý podíl na vzniku dopravních nehod. Dle Štikara může dopravní nehoda vznikat také v důsledku nenadálých skutečností, které souvisí s bezpečným a bezproblémovým chodem dopravy. V případě posuzování dopravní nehody se zpravidla přihlíží ponejvíce právě k člověku, jako k hlavní příčině jejího vzniku. Je však také potřebné zohledňovat určité fyzikální a sociální prostředí, které je součástí silničního provozu. K autonehodám, může totiž častokrát docházet právě z důvodu horších podmínek okolního prostředí [26, s. 75].

Dalším faktorem, který může ovlivňovat vznik dopravní nehody je tzv. aktivní bezpečnost vozidel, jejímž hlavním cílem je snaha předcházet situacím, které by mohly vyústit v dopravní nehodu. Aktivní bezpečností můžeme rozumět snahu konstruktérů vozidel vytvořit takový automobil, který by řidiči co nejvíce umožnil soustředit se na řízení vozidla nebo užití aktivních bezpečnostních systémů vozidla, které mají za úkol předcházet dopravní nehodě. Jako příklad aktivní bezpečnosti vozidla můžeme uvést jeho stabilitu, dobré pneumatiky a tlumiče pérování nebo také různé elektronické systémy, které se snaží předcházet autonehodě - např. protiskluzový systém ABS nebo elektronický asistent hlídání bezpečné vzdálenosti. Další důležité prvky aktivní bezpečnosti vozidla, lze spatřovat kupříkladu v dobrém výhledu z vozidla, jeho vnitřním uspořádání nebo v dostupnosti a ergonomii vnitřních ovládacích prvků [28].

Bohužel, ani nejmodernější bezpečnostní systémy automobilů nemohou zabránit všem autonehodám, které se nejen na českých silnicích stávají. Četné statistiky nehodovosti vydávané různými institucemi, totiž ani přes veškeré snahy výrobců automobilů o vyšší bezpečnost, žádný výrazný pokles nehodovosti nezaznamenávají.

19 Dopravní nehody a jejich hlavní příčiny

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky zpracovává každým rokem informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Statistiky nehodovosti z roku 2015 uvádí, že bylo policií šetřeno 93 067 dopravních nehod, při kterých zemřelo 660 osob. Z uvedeného počtu dopravních nehod bylo 2 540 osob těžce zraněno a 24 426 osob bylo zraněno lehce [29]. Vzhledem k tomu, že od roku 2009 začaly platit ve vztahu k oznamovacím povinnostem u dopravních nehod určité legislativní změny, jsou níže uváděné statistické údaje zpracovány právě od tohoto data, až do roku 2015.

Z policejních statistik nehodovosti vyplývá, že rok 2015 byl v celkovém počtu šetřených dopravních nehod nejhorší za posledních sedm let. Naproti tomu, nejnižší počet dopravních nehod byl policií šetřen v roce 2009. Rozdíl mezi rokem 2009 a rokem 2015, činí 18 252 dopravních nehod, což jistě není zanedbatelné množství. Přesto, že v roce 2015 bylo šetřeno nejvíce dopravních nehod, tak počet těžce zraněných osob byl v tomto roce nejnižší za sledované období. V roce 2015 byl počet usmrcených osob třetí nejnižší v daném období. Počet usmrcených osob byl nejnižší v roce 2013, ale od té doby se bohužel tento počet každoročně zvyšuje. V počtu úmrtnosti motocyklistů drží negativní primát rok 2015. Motocyklistů zemřelo v loňském roce na českých silnicích celkem 81. Nejméně motocyklistů zemřelo při dopravních nehodách v roce 2013. Rok 2013, byl zároveň ve vztahu k počtu usmrcených osob nejlepším ve sledovaném období a to i přes skutečnost, že v tomto roce byla zaznamenána třetí nejvyšší nehodovost za sledované období. Naopak, nejvíce osob zemřelo při dopravních nehodách v roce 2009, přesto, že nehodovost byla v tomto roce nejnižší za dané období. Jako neutrální se jeví rok 2012, který jako jediný v daném období nedrží žádná prvenství, ať už v pozitivním či negativním slova smyslu. Přehled nehodovosti a úmrtnosti za sledované období let 2009 až 2015 je vyobrazen v tabulce č. 1, která byla zpracována na základě statistik nehodovosti vydávaných PČR [29].

Tabulka 1: Přehled dopravní nehodovosti v ČR v letech 2009 až 2015

Souhrn základních informací o dopravních nehodách v České republice 2009 - 2015								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Průměr
Celkový počet nehod	74815	75 522	75 137	81404	84 398	85 859	93 067	81 457
Z toho usmrceno	832	753	707	681	583	629	660	692
Z toho těžce zraněno	3536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 540	2 932
Usmrceno řidičů - OA	320	276	266	238	211	243	233	255
Usmrceno spolujezdců - OA	148	111	113	106	80	83	102	106
Usmrceno motocyklistů	76	80	65	79	61	75	81	74
Usmrceno cyklistů	72	70	50	64	58	57	68	63
Usmrceno chodců	157	151	156	146	134	112	131	141
Usmrceno - ostatní	59	65	57	48	39	59	45	53
Poznámky: usmrcené osoby zemřeli do 24 hod. po nehodě, zkratka OA znamená osobní automobil, červená barva značí nejhorší rok v dané kategorii, zelená barva značí nejlepší rok v dané kategorii.								

Zdroj: vlastní

Přesto, že analýza statistik nehodovosti není předmětem této práce, bude vhodné z důvodu lepšího přehledu uvést několik souvisejících informací. Co se časového rozložení nehod týká, tak nejhorším měsícem roku 2015 byl podobně jako v předchozích letech červenec, těsně následovaný měsícem září. V červenci roku 2015 na našich silnicích zahynulo 80 osob a v září 79 osob. Naopak, nejlepší byl měsíc leden, kdy při dopravních nehodách zahynulo 34 osob. Nejhoršími dny v týdnu zůstávají tradičně pátky a čtvrtky, kdy policie šetřila nejvíce dopravních nehod. Tyto dny si také vyžádaly nejvíce obětí na lidských životech. Jako nejlepší se z pohledu statistik nehodovosti jeví začátek týdne, tedy pondělí a úterý, kdy zemřelo na českých silnicích nejméně lidí [29].

Mezi nejčastější příčiny nehod řidičů motorových vozidel, patří stejně jako v minulých letech nesprávný způsob jízdy. Tato příčina dopravních nehod, si bohužel vyžádala také nejvíce obětí na lidských životech. Při nesprávném způsobu jízdy zemřelo v roce 2015 na českých silnicích 256 lidí [29]. Mezi nesprávný způsob jízdy můžeme zařadit jízdu po špatné straně vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly nebo například narušení pozornosti řidiče telefonováním [13 s. 43].

Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod bylo nedání přednosti v jízdě, při kterém zemřelo 89 osob a třetí příčinou nepřiměřená rychlost.

Z důvodu nepřiměřené rychlosti však zemřelo mnohem více obětí, než při nedání přednosti v jízdě a to celkem 235, což lze přisuzovat vysoké rychlosti, při které se nehody zpravidla stávají. Čtvrtou nejčastější příčinou dopravních nehod, bylo nesprávné předjíždění, při kterém zemřelo celkem 21 osob [29].

Jak dokazují statistiky nehodovosti, autonehody bývají jedním z nejčastějších typů nehod se smrtelnými následky. Z tohoto důvodu je možné tvrdit, že v současnosti existuje reálná možnost úmrtí jedince v provozu na pozemních komunikacích. Jako poměrně zajímavý se může jevit fakt, že většina smrtelných dopravních nehod se odehrává na místech s nejvyšší dovolenou rychlostí $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ [30 s. 178]. Můžeme mít za to, že příčinou takových nehod může být i určitá netrpělivost řidičů, kteří mohou mít pocit, že jízda je v inkriminovaných částech komunikace zbytečně pomalá. Z toho důvodu lze konstatovat, že v takovýchto případech může hrát nemalou roli řidičova psychosomatická výbava, díky které může být řidič náchylnější k dopravním nehodám.

20 Tendence k nehodám

Dle Štikara můžeme tendenci k nehodám vnímat také jako určitou neschopnost obstát v požadavcích kladených na jedince v dopravním provozu. U jedince se sklonem k dopravním nehodám je zohledňována jeho fyzická i psychická stránka a v neposlední řadě také určitá psychosociální výbava, které jsou potřebné pro orientaci v dopravním prostředí.

Tendence k nehodám se vyvíjí a mění s psychologickým vývojem jedince. Kupříkladu u mladých řidičů, jejichž tělesná zdatnost a psychomotorická koncentrace bývá zpravidla na odpovídající úrovni, může častěji docházet k výskytu rizikového jednání, což může mít souvislost s jejich příznačnou sociální a psychickou nedospělostí. Oproti tomu mívají řidiči v pokročilém věku i přes vyšší míru zkušeností a psychické zralosti tendence selhávat, protože jejich psychosomatické funkce mají zpravidla již sníženou výkonnostní úroveň [21 s. 228 – 229].

Mezi další, poměrně časté důvody vzniku dopravních nehod, můžeme zařadit negativní emoce, jako například zlobu a vztek, které mohou u některých jedinců vyvolávat agresivní a nepřizpůsobivé chování [26 s. 91].

Takoví jedinci mohou mít například i problémy s dodržováním pravidel, která silniční zákon stanovuje řidičům a účastníkům dopravní nehody.

21 Povinnosti řidiče při dopravní nehodě

Silniční zákon stanovuje v § 47 odst. 2 povinnosti řidičů, kteří měli účast na dopravní nehodě. Řidič je například po střetu s jiným objektem povinen bezprostředně zastavit vozidlo a to například proto, aby neztěžoval pozdější objasňování nehody. Jestliže tuto povinnost nedodrží, může se takovým jednáním dopustit přestupku [1]. Dále nesmí řidič, který měl autonehodu, pít alkoholické nápoje či užívat jiné návykové látky a to z toho důvodu, aby se později nemohl vymlouvat, že alkohol či jinou návykovou látku požil až po nehodě a nikoli před ní. Dále je při autonehodě řidič povinen učinit taková opatření, aby nevznikala další škoda v souvislosti s důsledky dopravní nehody. Také má za povinnost spolupracovat s ostatními osobami při vyšetřování a objasňování autonehody [1].

Nejen řidiči, ale také ostatní účastníci dopravní nehody mají stanoveny základní povinnosti, které mají za úkol nejen pomáhat s jejím objasňováním, ale také co nejvíce snížit riziko další případné újmy na životě, zdraví a majetku. Povinnosti účastníků dopravní nehody jsou součástí přílohy č. 8 této práce.

22 Postup při zvládnání dopravní nehody

Zvládnání základních úkonů při dopravní nehodě, by mělo být základním teoretickým poznatkem, který si řidič odnáší z autoškoly do své řidičské praxe. V průběhu let, ale zpravidla dochází k tomu, že většina z řidičů zapomíná na základní úkony poskytování první pomoci. Proto je vhodné uvést postup, jakým se zpravidla zvládá dopravní nehoda. Ten je stejně, jako postup autonehody s účastí vozidla s PPJ, součástí přílohy č. 9 této práce.

23 Neposkytnutí pomoci

V Zákoně č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník (dále jen Trestní zákoník) se vymezují pojmy, jako neposkytnutí pomoci a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. V prvním případě se jedná o neposkytnutí pomoci jedinci, který je v nebezpečí smrti, nebo který má vážnou poruchu zdraví. V druhém případě se jedná o neposkytnutí pomoci při autonehodě řidičem, který měl na autonehodě účast.

Dle uvedeného zákona [31], lze tvrdit, že osoba, která úmyslně a bez vlastního ohrožení nebo bez ohrožení někoho jiného neposkytla potřebnou pomoc, může takovým jednáním spáchat trestný čin. V případě dopravní nehody se může trest odnětí svobody vyšplhat až do výše pěti let [32].

24 Příčiny dopravních nehod vozidel s právem přednostní jízdy

Příčiny autonehod vozidel s PPJ mohou mít, stejně jako v běžném silničním provozu, různý původ. Mezi nejčastější důvody autonehod vozidel s PPJ patří dle Komárka nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a také nesprávný způsob jízdy [33 s. 18 – 19]. Je pochopitelné, že vozidla s PPJ jezdí z důvodu plnění zvláštních povinností rychleji než vozidla ostatní a proto může být více dopravních nehod přisuzováno právě nepřiměřené rychlosti. Obecně je známo, že předjížděcí manévr má vysoký rizikový podtext a to zejména proto, že bývá prováděn při vysoké rychlosti. Lze se totiž domnívat, že pro úspěšné předjetí je nezbytné vyvinout vyšší rychlost, než kterou jede předjížděné vozidlo. Důležité je i místo a podmínky, za jakých je předjížděcí manévr prováděn [34 s. 24 – 25]. Jak dále uvádí Komárek, řidiči vozidel s PPJ by měli být zvlášť opatrní a obezřetní a to zejména při průjezdu křižovatkou, protože se jedná o velice riskantní moment, při kterém dochází i přes nejvyšší možnou opatrnost k častým dopravním nehodám [35 s. 42 – 43]. Nesmíme totiž zapomenout na skutečnost, že řidič vozidla s PPJ nesmí svou jízdou ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

25 Závěr dopravně nehodové části

V současné době jsou dopravní nehody vnímány jako velmi závažný společenský problém. Za rok 2015 došlo k nejvyššímu počtu dopravních nehod za sledované sedmileté období. Počet usmrcených osob zůstává v roce 2015 i přes vysoký počet autonehod na úrovni, která je pod průměrnými hodnotami za sledované období let 2009 až 2015. Hlavní příčiny dopravních nehod zůstávají stejně jako v minulých letech neměnné. V roce 2015 byl hlavní příčinou dopravních nehod v ČR nesprávný způsob jízdy, který si také zároveň vyžádal nejvíce obětí na lidských životech.

Lze usuzovat, že někteří řidiči by mohli pro nedostatek zkušeností jednat při dopravní nehodě bez nedostatku potřebné jistoty a proto jsme se v této části práce zabírali základními povinnostmi řidičů a účastníků dopravní nehody v silničním provozu a doporučenými postupy první pomoci. Při dopravní nehodě s účastí vozidla s PPJ se může stát, že osádka takového vozidla bude při autonehodě postupovat dle jiných pravidel, než jaká se vztahují na běžné řidiče. Příčiny autonehod vozidel s PPJ se nejčastěji týkají vysoké rychlosti. Jako velmi rizikový se jeví průjezd křižovatkou, při kterém dochází k častým dopravním nehodám. Při těchto manévrech, by proto měli být řidiči vozidel s PJJ zvlášť opatrní a obezřetní.

IV. PRAKTICKÁ ČÁST

Cílem praktické části této práce je vytvořit soubor důležitých informací pro řidiče vozidel s PPJ, které jsou zpracovány na základě poznatků z teoretické části práce. V teoretické části této práce jsme se zabírali informacemi legislativního, psychologického a dopravně nehodového charakteru a to nejen ve vztahu k vozidlům s PPJ. Za důležitou lze ve vztahu k vozidlům s PPJ považovat zejména legislativní část, která uvádí právní normy a výjimky z jejich respektování, vztahující se k vozidlům s PPJ a jejich řidičům. Jako zásadní se pro řidiče vozidel s PPJ jeví výjimka ze Silničního zákona, která umožňuje nerespektovat většinu dopravního značení. Pro lepší pochopení dopravního prostředí a chování účastníků silničního provozu byla zpracována psychologická část, kde jsme se zabývali rizikovými činiteli řidiče a jeho charakterovými vlastnostmi. Ty jsou vzájemně odlišné, a proto lze jen těžko určit konkrétní rizika a to nejen ve vztahu k vozidlům s PPJ. Řidič vozidla s PPJ by měl proto být za všech okolností obezřetný a nepodceňovat chování účastníků silničního provozu. Za nejslabší článek bezpečnosti silniční dopravy je totiž považován právě člověk. Jak je uváděno v dopravně nehodové části, tak hlavní příčiny dopravních nehod zůstávají dlouhodobě neměnné. Hlavní příčinou dopravních nehod je v ČR nesprávný způsob jízdy, při kterém bylo usmrceno nejvíce osob. Ve vztahu k vozidlům s PPJ bývají příčiny autonehod nejčastěji spojovány s vysokou rychlostí vozidel a průjezdem křižovatkou. Při těchto manévrech by proto měli být řidiči vozidel s PPJ zvláště opatrní a obezřetní.

26 Metodika

Pro dosažení cíle bakalářské byl použit normativní přístup, při kterém zkoumání systému vychází z jeho podrobné analýzy a navrhuje teoretické postupy, jak by to mělo být. K tomu byly využity logické metody vědeckého zkoumání. V prvním pořadí byla realizována analýza legislativních dokumentů, týkajících se provozu na pozemních komunikacích. Realizována byla i analýza odborných směrnic, určených uživatelům vozidel s právem přednosti v jízdě. V dalším byly analyzovány základní problémy psychologie osobnosti se zaměřením na zvláštnosti profesní psychologie – psychologie řidiče. Na jejich základě, s využitím syntézy získaných poznatků a jejich komparací s osobními znalostmi a dovednostmi řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě, bude navržena konstrukce a obsah pomůcky určené k získání znalostí a vybraných dovedností řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě. Stupeň získaných znalostí a vybraných dovedností bude ověřen didaktickým testem.

27 Příručka řidiče vozidla s právem přednostní jízdy

27.42 Vozidla s právem přednostní jízdy

Pro účely této příručky se vozidlem s PPJ rozumí takové vozidlo, které má instalované a aktivované zvláštní zvukové výstražné zařízení, doplněné zvláštním výstražným světlem modré barvy.

27.43 Právo přednostní jízdy a legislativní úprava

V České republice je jízda vozidel s PPJ právně ošetřena: Zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Silniční zákon). Samotná jízda vozidel s PPJ je upravena v §41, tohoto zákona.

Nařízením vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena ZVZ a SZ.

Vyhláškou č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která ve vztahu k vozidlům s PPJ upravuje zejména rozměry, umístění a technické parametry spojené s montáží zvláštních výstražných světelných a zvukových zařízení na vozidla s PPJ.

27.44 Minimální věk řidičů vozidel s právem přednostní jízdy

Výkon profese řidiče vozidla s PPJ, může v ČR vykonávat osoba starší 21 let. Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění pro skupiny A, D a D+E je stanovena na 24 let.

Výjimka, která tuto věkovou hranici snižuje na 21 let, je udělena řidičům vozidel:

- Ministerstva vnitra používaných policií,
- VS ČR,
- ozbrojených sil České republiky,
- obecní policie,
- Hasičského záchranného sboru České republiky,
- jednotek požární ochrany,
- celních orgánů.

Takto udělené řidičské oprávnění smí být užíváno do dosažení 24 let věku jeho držitele výlučně k řízení vozidel uvedených organizací [1].

27.45 Povinnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy

Řidič vozidla s PPJ je povinen:

„dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ [1]. Díky této zákonné formulaci bývá většina nehod vozidel s PPJ dávana za vinu právě řidičům těchto vozidel.

Dále je povinen řídit se pokyny policisty, strážníka obecní policie, vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby a hasiče ve služebním stejnokroji s příslušným označením k danému sboru. V případě řešení mimořádné události také příslušníka jednotky požární ochrany. Jak pro hasiče, tak i pro člena jednotek požární ochrany platí podmínka, že smí řídit provoz, jen pokud na místě není přítomen policista nebo strážník obecní policie.

Za účelem ověření zdravotní způsobilosti musí řidič vozidla s PPJ absolvovat pravidelná lékařská vyšetření. Během jízdy nesmí řidič vozidla s PPJ jíst, pít a kouřit [1].

27.46 Zákonné výjimky pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy

Řidič vozidla s PPJ není povinen:

být při plnění zvláštních povinností, při řešení mimořádných událostí a za okolností, při kterých by mu bezpečnostní pás bránil v rychlém opuštění vozidla, potřebném pro konání nezbytných povinností, připoután na sedadle bezpečnostním pásem.

Někteří řidiči vozidel s PPJ nemají povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření. Tato výjimka se vztahuje na řidiče vozidel PČR, VS ČR, požární ochrany, zpravodajských služeb a řidiče vozidel ozbrojených sil ČR.

Řidič vozidla s PPJ smí při plnění služebních povinností a řešení mimořádných událostí držet za jízdy v ruce nebo jinak telefon či záznamové zařízení [1].

27.47 Dopravní značky, světelné signály a dopravní zařízení

Řidič vozidla s PJJ nemá povinnost se řídit světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace [1].

27.48 Směr a způsob jízdy

Vozidlo s PPJ nemusí dávat přednost zprava a to kterýmkoliv účastníkům silničního provozu.

Vozidlo s PPJ může jet:

- v protisměru,
- vlevo,
- v jakémkoliv jízdním pruhu.

Řidič vozidla s PPJ nemusí za žádných okolností dávat znamení o změně směru jízdy.

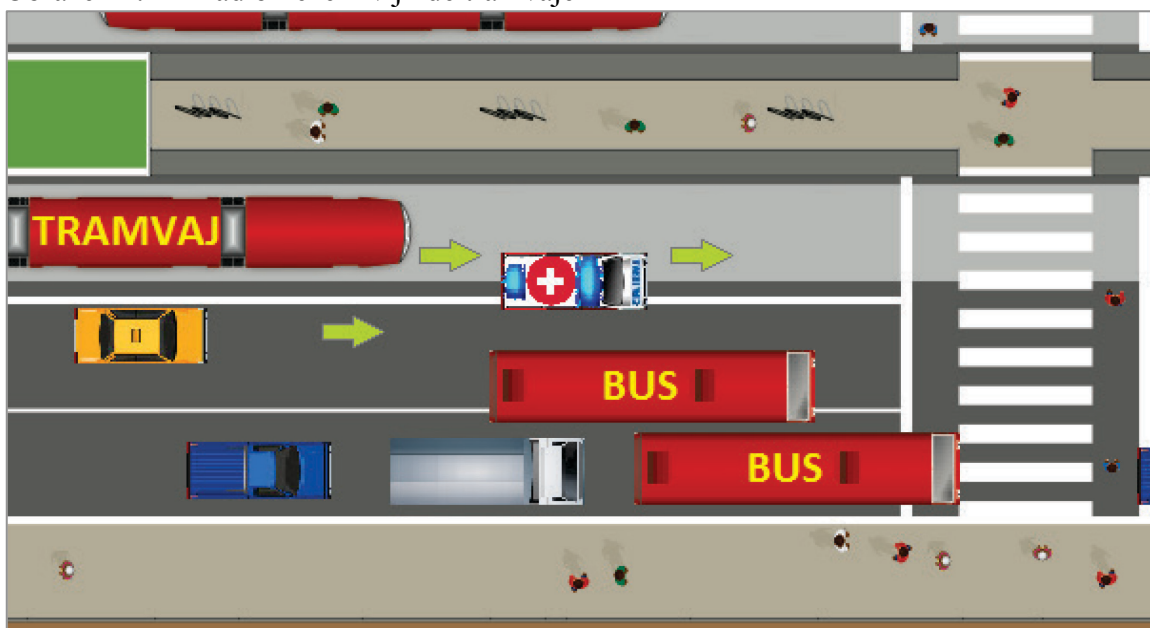
27.49 Jízda po tramvajovém pásu a okolo nástupního ostrůvku

Vozidla s PPJ mají přednost v jízdě před tramvají.

Při vjíždění na tramvajový pás smí řidič vozidla s PPJ omezit v jízdě tramvaj.

Vozidla s PPJ smí vjíždět na tramvajový pás v podélném i příčném směru a to v libovolném místě. Vozidla s PPJ smí objíždět tramvaje nebo nástupní a ochranné ostrůvky vlevo [1].

Obrázek 1: Příklad omezení v jízdě tramvaje



Zdroj: vlastní

27.50 Jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu

Pro vyhrazený jízdni pruh platí pro řidiče vozidel s PPJ shodná pravidla, jako pro jízdu po tramvajovém pásu.

Pokud se vyhrazený jízdni pruh nachází na tramvajovém pásu, tak má vozidlo s PPJ přednost před tramvají a před vozidly, pro která je jízdni pruh vyhrazen. Ve vyhrazeném jízdni pruhu, který se nachází na tramvajovém pásu, by měl řidič vozidla s PPJ dbát zvýšené opatrnosti, protože provoz v takovém jízdni pruhu bývá řízen světelnými signály pro tramvaje [1].

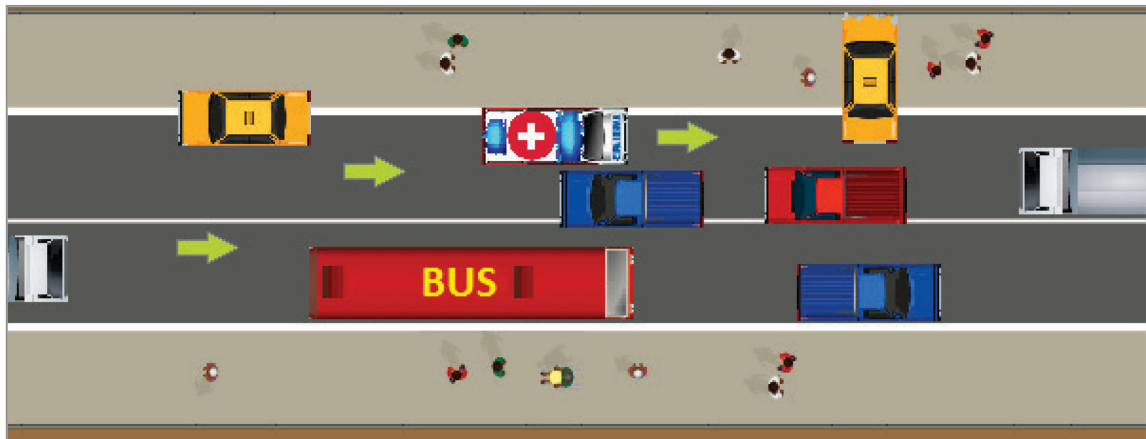
27.51 Přednost městské hromadné dopravy

Řidič vozidla s PPJ není povinen zastavit za autobusem či trolejbusem MHD, který zastavil na zastávce v obci. V případě objíždění vozidla MHD je nutno dbát zvýšené opatrnosti, kvůli přecházejícím chodcům [1].

27.52 Vyhýbání

Vozidlo s PPJ se může vyhýbat s protijedoucími vozidly i vlevo [1]. Při tomto manévru je stejně jako při jiných rizikových manévrech žádoucí odezva v podobě očního kontaktu, – „potvrzení“, že je řidič se záměrem řidiče vozidla s PPJ srozuměn.

Obrázek 2: Příklad vyhýbání se vlevo



Zdroj: vlastní

27.53 Objíždění

Při objíždění smí řidič vozidla s PPJ omezit řidiče protijedoucích vozidel a také ostatní účastníky silničního provozu.

Vozidla či překážky může řidič vozidla s PPJ objíždět zprava i zleva [1].

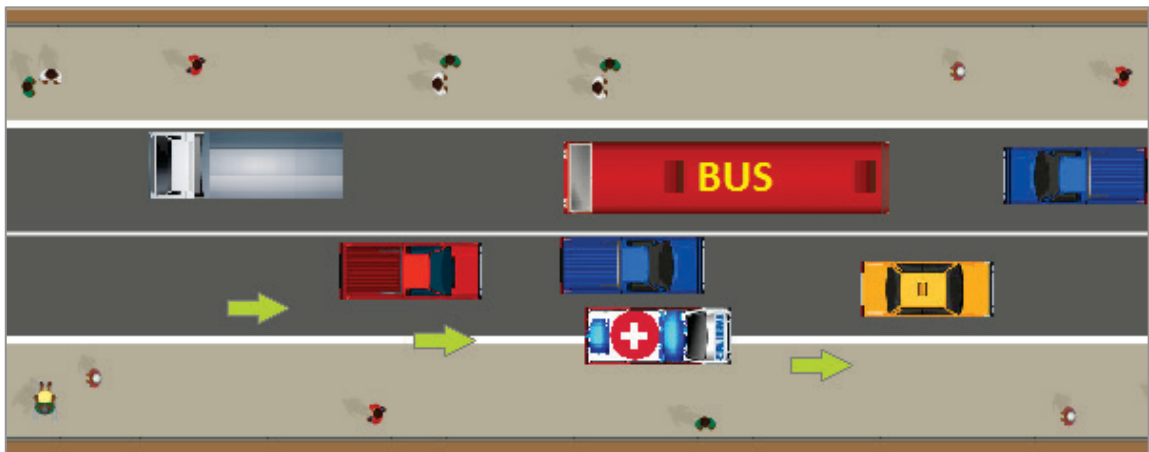
27.54 Předjíždění

Řidič vozidla s PPJ smí předjíždět:

- vpravo (podjíždět),
- vlevo a to i v případě, že před ním jedoucí vozidlo hodlá odbočit vlevo,
- na přechodu pro chodce či na přejezdu pro cyklisty a v jejich těsné blízkosti a při tom smí omezit chodce,
- na křižovatce a bezprostředně před ní,
- na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti.

Při předjíždění smí omezit protijedoucí řidiče a řidiče předjetých vozidel a další účastníky silničního provozu [1]. Předjíždění je častá příčina nehod vozidel s PPJ [33 s. 18 – 19]. Proto by měli řidiči vozidel s PPJ předjíždět jen tehdy pokud si budou jisti, že tím neohrozí ostatní účastníky silničního provozu.

Obrázek 3: Příklad předjíždění vpravo



Zdroj: vlastní

27.55 Rychlost jízdy

Řidič vozidla s PPJ nemusí respektovat rychlost stanovenou obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích (rychlost stanovenou silničním zákonem).

Ve vztahu k rychlosti vozidla je řidič vozidla s PPJ povinen dodržovat místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích (rychlost upravenou dopravními značkami), protože zákonná výjimka se v tomto případě vztahuje jen na obecnou úpravu rychlosti.

Řidič vozidla s PPJ nesmí překročit maximální povolenou rychlost vozidla (konstrukční rychlost) a v případě jízdní soupravy, maximální povolenou rychlost žádného vozidla soupravy [1].

27.56 Jízda křižovatkou

Řidič vozidla s PPJ smí vjet do křižovatky v případě, že by mu situace v křižovatce a za ní nedovolila pokračovat v jízdě. Během průjezdu křižovatkou je nutné dbát zvýšené opatrnosti, protože zde dochází k četným nehodám vozidel s PPJ [35 s. 42 – 43].

27.57 Otáčení a couvání

Řidič vozidla s PPJ se smí se otáčet a couvat:

- na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech,
- na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti,
- na přechodu pro chodce,
- na přejezdu pro cyklisty,
- na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti,
- v tunelu a v jeho těsné blízkosti,
- na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem,
- na dálnici [1].

27.58 Zastavení a stání

Pro zastavení a stání se opět na řidiče vozidel s PPJ nevztahují žádná omezení a to ani v blízkosti vozidel pro přepravu těžce pohybově postižených osob.

Při nouzovém stání může řidič vozidla s PPJ nahradit výstražný trojúhelník aktivovaným ZVZ a SZ.

Vozidlo s PPJ smí například zastavit a stát:

- na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a jejich blízkosti,
- v přípojovacím nebo odbočovacím pruhu,
- na dálnici jinde než na místech označených jako parkoviště,
- na železničním přejezdu, na mostě, v podjezdu a v tunelu a v jejich blízkosti,
- ve vyhrazeném jízdním pruhu,
- na tramvajovém pásu,
- na silniční vegetaci,
- vpravo i vlevo ve směru i protisměru jízdy,
- na libovolném místě silniční komunikace [1].

27.59 Provoz v obytné a pěší zóně

Při plnění zvláštních povinností smí řidič vozidla s PPJ vjet do obytné nebo pěší zóny [1]. V tomto případě je potřebné se mít na pozoru a s vozidlem s PPJ se pohybovat zvlášť opatrně, protože se zde pohybuje velké množství chodců.

27.60 Provoz na dálnici

Na dálnici se vše odehrává ve vysokých rychlostech, proto by měli řidiči vozidel s PPJ dbát zvýšené opatrnosti.

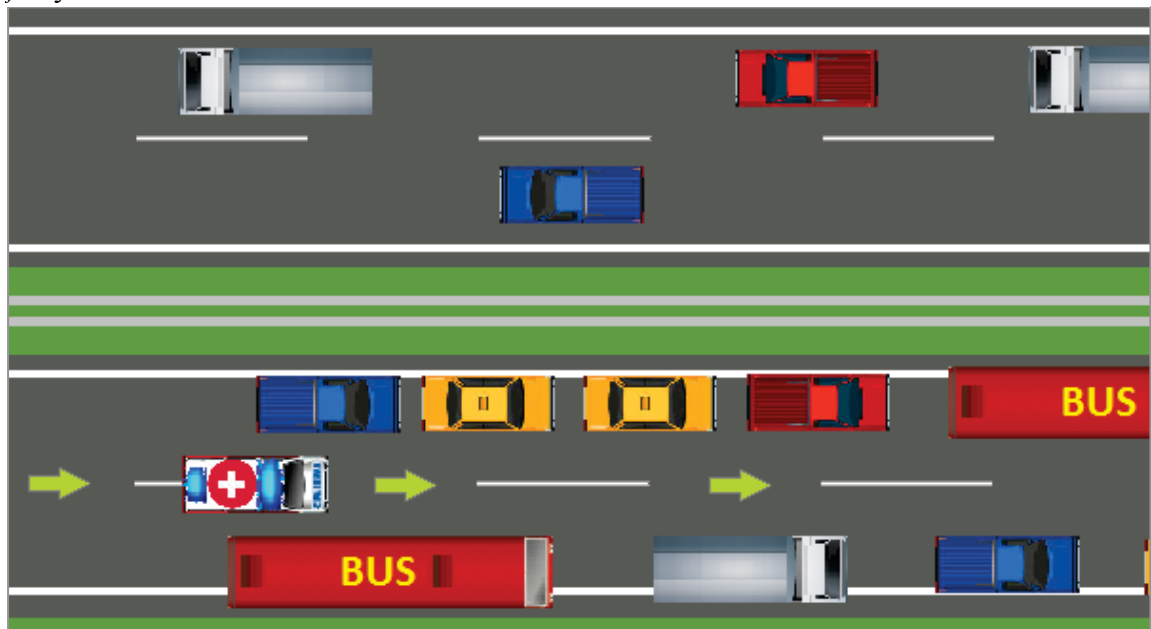
Při vysokých rychlostech se stává, že ostatní řidiči neslyší zvuk zvláštního výstražného zvukového zařízení, protože mu díky vysoké rychlosti tzv. „ujíždí“ nebo proto, že zvuk šířený vozidlem s PPJ je jím zároveň rychle „dojžděn“ a tím se jeho akční rádius zkracuje. Z tohoto důvodu by měli řidiči vozidel s PPJ počítat s tím, že někteří řidiči nemusí o vozidle s PPJ vědět (nemusí ho slyšet) i když se nachází v jejich blízkosti.

27.61 Povinnosti ostatních řidičů

Řidiči ostatních vozidel musí umožnit vozidlům s PPJ bezpečný a plynulý průjezd, případně zastavit vozidlo takovým způsobem, aby jim nepřekážela.

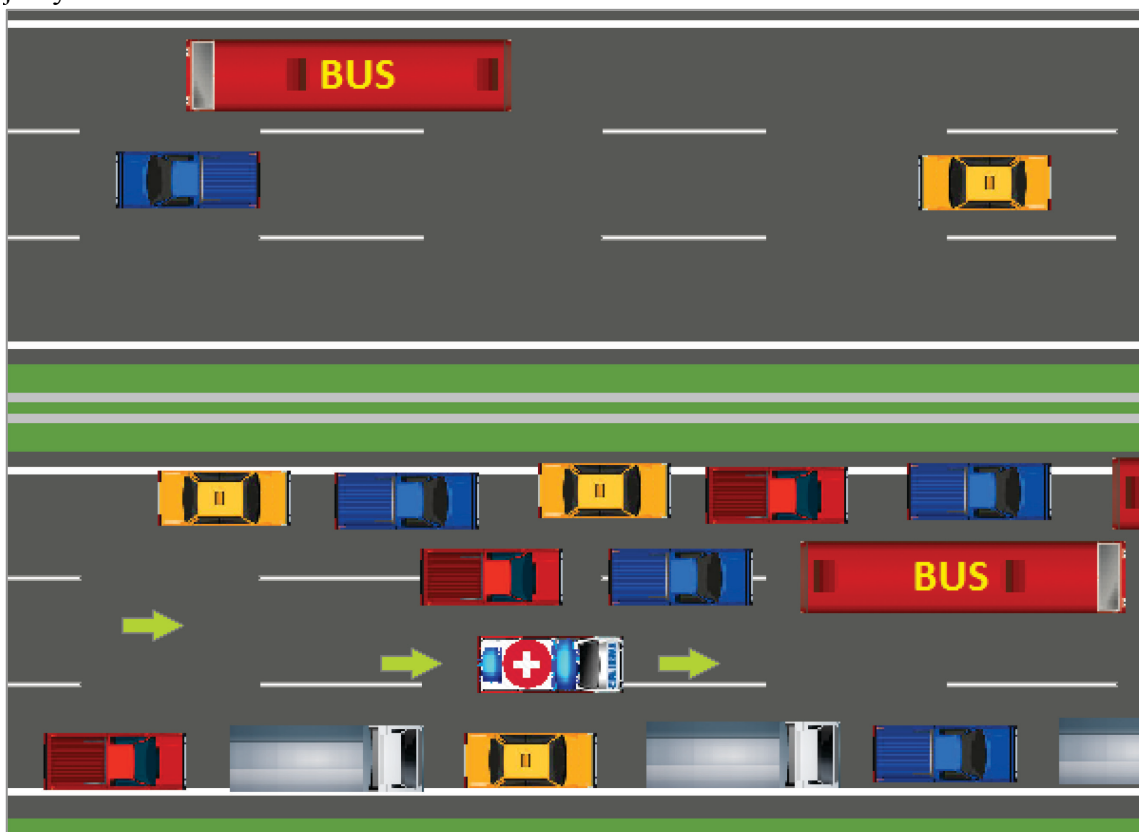
V případech, kdy se na dálnici, nebo silnici pro motorová vozidla o dvou jízdnicích v jednom směru jízdy začne tvořit kolona vozidel, musí mezi sebou řidiči ostatních vozidel před zastavením vytvořit jeden průjezdný jízdnicí pruh široký minimálně 3 m a na dálnici, nebo silnici pro motorová vozidla na které jsou v jednom směru jízdy tři jízdnicí pruhy, snížit boční rozstup vozidel v levém a středním jízdnicí pruhu, takovým způsobem, aby umožnily průjezd vozidel s PPJ [1].

Obrázek 4: Utváření prostoru na komunikaci o dvou jízdnicích v jednom směru jízdy



Zdroj: vlastní

Obrázek 5: Utváření prostoru na komunikaci o třech jízdnicích v jednom směru jízdy



Zdroj: vlastní

Za situace že je na stojícím vozidle aktivované ZVZ a SZ, musí řidiči ostatních vozidel snížit rychlost jízdy a popřípadě i zastavit vozidlo.

Řidiči ostatních vozidel nesmí neoprávněně užívat zvláštních výstražných světel a zvláštního zvukového výstražného znamení nebo je napodobovat a také se nesmí zařazovat do skupiny tvořené vozidly s PPJ a vozidly jimi doprovázenými [1].

27.62 Zvláštní zvukové výstražné zařízení

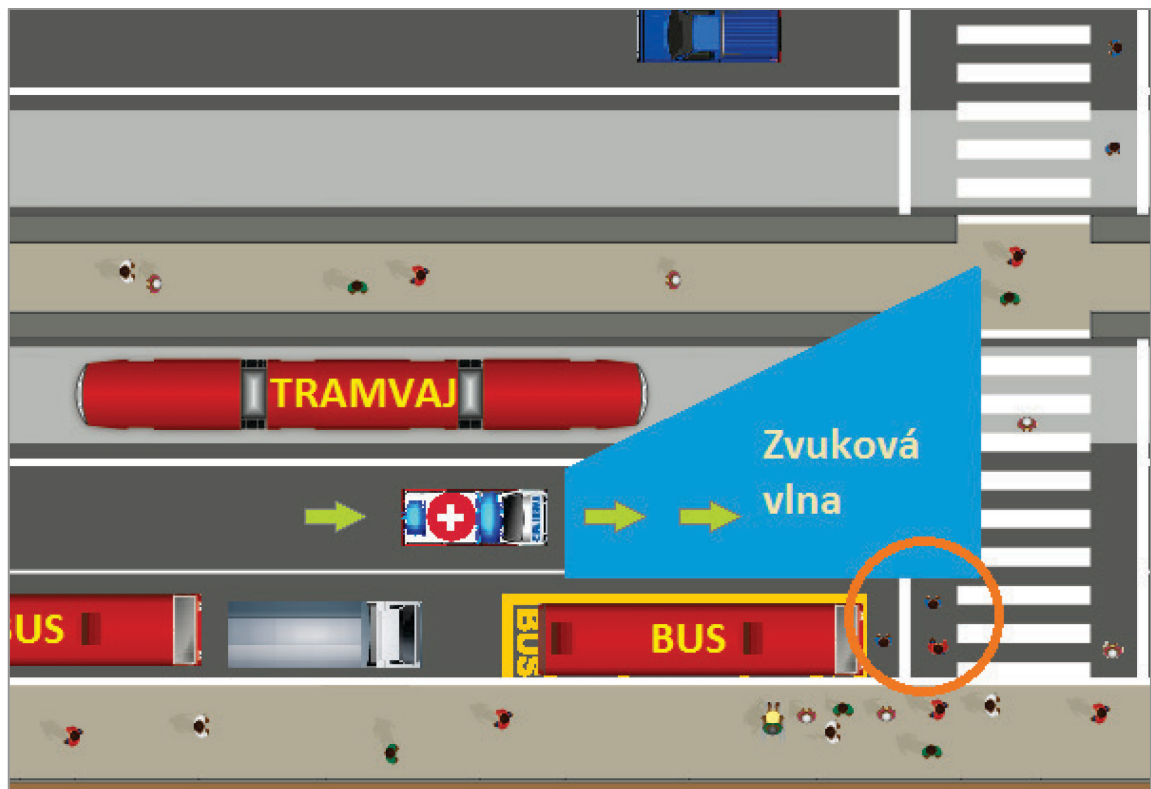
Zvláštní zvukové výstražné zařízení není nutné používat souběžně se zvláštním výstražným světelným zařízením modré barvy [1].

Jeho použití je vhodné na nebezpečných, nepřehledných či hojně frekventovaných místech.

27.63 Zvuková vlna

V případech, kdy se vozidlo s PPJ pohybuje v husté zástavbě, křižovatce, nebo v blízkosti větších objektů (autobus MHD na zastávce), tak zde hrozí vznik tzv. zvukové vlny. Zvukovou vlnu můžeme chápat jako odražený zvuk, který dorazí k místu poslechu se zpožděním, protože je jeho cesta delší nebo může vlivem překážek docházet k jeho utlumování [4, s. 158].

Obrázek 6: Příklad vzniku rizika zvukové vlny



Zdroj: vlastní

27.64 Rizika pro řidiče PPJ

Mezi rizikové faktory řidičů vozidel s PPJ lze s jistotou zařadit hlučné prostředí (doprava, dunění reproduktorů, hluk okolního prostředí) kdy hrozí riziko, že vozidlo s PPJ nebude ostatními účastníky silničního provozu včas zaregistrováno.

Nebezpečný je pro vozidlo s PPJ také každý řidič, který vozidlo s PPJ nedokáže včas zaregistrovat nebo ho záměrně ignoruje. Do skupiny řidičů, kteří mohou být nebezpeční pro vozidla s PPJ, můžeme nejčastěji řadit mladé, nezkušené a začínající řidiče a řidiče se sluchovou či zrakovou nedostatečností.

Rizikovými bývají řidiči, kteří řídí vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných či psychotropních látek. Jako velmi rizikové a to nejen pro řidiče vozidel s PPJ, můžeme označit delikventní řidiče, zejména ve spojení s dominantními a výkonnými typy vozidel. Delikventní řidiči bývají egocentričtí, žijí přítomností a následky jejich mnohdy protiprávního jednání pro ně nebývají důležité. Předvádějí se před svým okolím (ignorují autority), což je možné rozpoznat dle „vyzývavého“ a někdy až agresivního stylu jízdy [25, s. 60 - 61]. Lze předpokládat, že průjezd vozidla s PPJ nemusí u takových řidičů vyvolávat žádoucí chování.

27.65 Příčiny dopravních nehod vozidel s právem přednostní jízdy

Mezi nejčastější důvody autonehod vozidel s PPJ patří:

- nepřiměřená rychlost,
- nesprávné předjíždění,
- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávný způsob jízdy [33 s. 18 – 19].

K četným dopravním nehodám vozidel s PPJ dochází při průjezdu křižovatkou. Z toho vyplývá, že by řidiči vozidel s PPJ měli být při průjezdu křižovatkou zvlášť opatrní a nepodceňovat tuto rizikovou situaci [35 s. 42 – 43].

27.66 Závěrečná doporučení

Pokud je to možné, tak by měl řidič vozidla s PPJ vždy dávat znamení o změně směru jízdy, aby vyrozuměl ostatní řidiče o svém záměru.

V případě rizikových či zvlášť nebezpečných manévru (jízda v protisměru, podjíždění, jízda křižovatkou) by měl řidič vozidla s PPJ „vyžadovat“ od ostatních řidičů odezvu v podobě očního kontaktu nebo se ujistit, že jsou ostatní řidiči o jeho záměru srozuměni, například tím, že řidiči reagují vhodným způsobem.

Řidič vozidla s PPJ by měl předjíždět, jen pokud si bude jistý, že tím neohrozí ostatní účastníky silničního provozu.

V případech, kdy se vozidlo s PPJ pohybuje v husté zástavbě, rušné křižovatce, nebo v blízkosti velkých objektů (vozidel), hrozí možnost vzniku zvukové vlny.

Proto by měl v takovém prostředí řidič vozidla s PPJ předpokládat možnost, že nebude ostatními účastníky silničního provozu včas zaregistrován.

Ve vyhrazeném jízdním pruhu, který se nachází na tramvajovém pásu, by měl řidič vozidla s PPJ dbát zvýšené opatrnosti, protože provoz v takovém jízdním pruhu bývá řízen světelnými signály pro tramvaje.

Řidič vozidla s PPJ by se měl neustále očním kontaktem ujist'ovat, že je ostatními účastníky silničního provozu vnímán a že na jeho jízdu reagují, například očním kontaktem nebo vhodným pohybem vozidla.

Při vysokých rychlostech se může stávat, že ostatní řidiči nemusí slyšet zvuk zvláštního výstražného zvukového zařízení. Řidiči vozidel s PPJ by proto měli počítat s tím, že nemusí být při vysokých rychlostech včas zaregistrováni.

Z formálního hlediska je vhodné připomenout, že většina dopravních nehod s účastí vozidla s PPJ je dávana za vinu řidičům těchto vozidel.

Každý řidič vozidla s PPJ si musí být hlavně vědom toho, že je povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Součástí této příručky je i kontrolní test pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy, který je součástí přílohy č 10 této práce.

28 Diskuse

V průběhu analýzy legislativní části bakalářské práce, jsme narazili na možný problém, který souvisí s výkladem těch částí silničního zákona, které ve vztahu k vozidlům s PPJ upravují jejich maximální povolenou rychlost.

Silniční zákon nám říká, že místní úprava provozu na pozemních komunikacích je obecné úpravě provozu nadřazena. Současný výklad Silničního zákona ve vztahu k maximální rychlosti vozidel s PPJ je interpretován tak, že řidič vozidla s PPJ je i za situace, že používá ZVZ a SZ povinen dodržovat rychlost stanovenou místní a přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Výjimky pro řidiče vozidel s PPJ uvedené v § 41 Silničního zákona, které jsou vztažené k rychlosti vozidel, mají totiž vztah jen k obecné úpravě rychlosti vozidel. Pro řidiče vozidel s PPJ z toho vyplývá povinnost, řídit se dopravními značkami upravujícími rychlost. Totožná forma výkladu této části Silničního zákona byla řidičům vozidel s PPJ prezentována i na školení „*O užívání zvláštního výstražného zařízení*“ na Vyšší policejní škole ministerstva vnitra v Praze. Naproti tomu ale nemají řidiči vozidel s PPJ povinnost řídit se světelnými signály a dopravními značkami, kterými je místní úprava provozu na pozemních komunikacích prováděna. Silniční zákon nám tedy zároveň říká, že řidiči vozidel s PPJ nemusí respektovat dopravní značení, kterým je zpravidla místní úprava rychlosti provozu na pozemních komunikacích prováděna.

Můžeme usuzovat, že zde dochází k určitému rozporu ve výkladu Silničního zákona a to ve vztahu k maximální rychlosti vozidel s PPJ. Možným řešením rozporného výkladu dotčených částí Silničního zákona by mohla být jejich úprava, spočívající v přidání upřesňující formulace. Obsah některé z formulací, by mohl být stejného či podobného znění, jaké má odstavec 9, § 18, Silničního zákona. Ten stanovuje pro vozidla určitých organizací výjimky z dodržování rychlosti. Daná vozidla totiž nemusí za určitých okolností dodržovat rychlost stanovenou Silničním zákonem, ale také rychlost stanovenou místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Ve vztahu k vozidlům s PPJ by mohl být podobný dodatek, přidaný do Silničního zákona, řešením uvedené problematiky.

29 Závěr

Řízení vozidla s právem přednostní jízdy přináší svá specifika. Ta mohou být leckdy veřejností vnímána jako určité výhody, které mají řidiči takových vozidel vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Opak je však pravdou. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že řidič vozidla s PPJ provádí jízdu pod velkým tlakem, protože je nucen svým způsobem porušovat předpisy silničního provozu a při tom nesmí ohrozit jeho účastníky. Výhody znalostí práv a povinností řidičů vozidel s PPJ, které lze čerpat z této bakalářské práce, spatřuji v jistějším a snadnějším rozhodování řidičů vozidel s PPJ, během řešení různorodých dopravních situací. Proto se legislativní část této práce zabývá právní úpravou ve vztahu k řidičům vozidel s PPJ, zejména jejich právy, povinnostmi a výjimkami z respektování Silničního zákona. Jako zcela zásadní se jeví povinnost, která řidičům vozidel s PPJ říká, že svou jízdou nesmí ohrozit žádného z účastníků silničního provozu. Tato formulace bývá důvodem proč je velká většina dopravních nehod s účastí vozidla s PPJ prisuzována řidičům těchto vozidel. Pro lepší pochopení jednání a chování řidičů v silničním provozu byla na základě dostupné literatury zpracována psychologická část práce, která napomáhá řidičům vozidel s PPJ lepším způsobem využít získané informace legislativního charakteru a také lépe pochopit chování účastníků silničního provozu. Chování řidičů vychází z jejich psychologického profilu, který se však u každého jedince liší. Proto nelze jednoznačně definovat řidiče, kteří ohrožují svým jednáním jízdu vozidel s PPJ. Z výsledků práce vyplývá, že by měl řidič vozidla s PPJ dbát zvýšené opatrnosti a nepodceňovat chování žádného z účastníků silničního provozu. I přes nejvyšší opatrnost dochází v ČR při řízení dopravních prostředků k častým dopravním nehodám. Ty jsou již dlouhodobě vnímány jako velký společenský problém. Dopravně nehodová část se zabývá nejčastějšími příčinami a následky dopravních nehod v rozmezí let 2009 až 2015. Její přínos pro účely této práce spatřuji ve varovném podtextu ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu a to nejen pro řidiče vozidel s PPJ. Cílem této bakalářské práce bylo vytvořit soubor informací ve vztahu k řidičům vozidel s PPJ a na jejich základě vytvořit příručku, která obsahuje nejdůležitější informace pro řidiče vozidel s PPJ. Součástí této příručky je i kontrolní test. Přínos této příručky spatřuji v jednoduchém a přehledném získání a prověření teoretických znalostí a to nejen pro řidiče vozidel s PPJ.

Tato příručka by si v některých částech zasloužila určité pokračování, respektive tato práce by mohla být takřka celá formována jako příručka pro řidiče vozidel s PPJ, ale bohužel vzhledem k rozsahu a povaze této práce je její případné rozšíření spíše předmětem diplomové práce.

30 Seznam použitých zdrojů

[1] Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

[2] Vyhláška č. 341/2014 Sb. ze dne 19. prosince 2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>

[3] NOVÝ, Richard. Hluk a chvění. ed. 3. Praha: České vysoké učení technické, 2009. 400 s. ISBN 978-80-01-04347-9.

[4] Zákon č. 154/1994 Sb. ze dne 7. července 1994 o Bezpečnostní informační službě, ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-154>

[5] Zákon č. 273/2008 Sb. ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

[6] Zákon č. 17/2012 Sb. ze dne 8. prosince 2011 o Celní správě České republiky. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>

[7] Zákon č. 341/2011 Sb. ze dne 6. listopadu 2011 o Generální inspekci bezpečnostních sborů a o změně souvisejících zákonů. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-341>

[8] ŠUCHA, Matuš aj. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Psyché (Grada), 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

[9] BAŠTECKÁ, Bohumila aj. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*. Praha: Portál, 2009. 520 s. ISBN 978-80-7367-470-0.

[10] ČÁP, Jan, ČECHOVÁ, Věra a ROZSYPALOVÁ, Marie. *Psychologie: obecná psychologie pro střední pedagogické školy*. ed. 3. Praha: H & H, 2002. 206 s. ISBN 80-86022-36-6.

- [11] SMĚKAL, Vladimír. *O lidské povaze: krátká zamyšlení nad psychickou a duchovní kulturou osobnosti*. Brno: Cesta, 2005. 204 s. ISBN 80-7295-069-X.
- [12] VÁGNEROVÁ, Marie. *Základy psychologie*. Praha: Karolinum, 2004. 358 s. ISBN 978-80-2460-841-9.
- [13] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
- [14] VÝROST, Jozef a SLAMĚNÍK, Ivan. *Sociální psychologie*. ed. 2. Praha: Psyché (Grada), 2008. 404 s. ISBN 978-80-247-1428-8.
- [15] MIKŠÍK, Oldřich. *Psychologická charakteristika osobnosti*. ed. 2. Praha: Karolinum, 2007. 274 s. ISBN 978-80-246-1304-8.
- [16] PLHÁKOVÁ, Alena. *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia, 2004. 472 s. ISBN 80-200-1086-6.
- [17] HEWSTONE, Miles a STROEBE, Wolfgang. *Sociální psychologie: moderní učebnice sociální psychologie*. Praha: Portál, 2006. 769 s. ISBN 80-7367-092-5.
- [18] VACÍNOVÁ, Marie, TRPIŠOVSKÁ, Dobromila a FARKOVÁ, Marie. *Psychologie*. ed. 2. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010. 240 s. ISBN 978-80-7452-008-2.
- [19] NAKONEČNÝ, Milan. *Úvod do psychologie*. Praha: Academia, 2003. 508 s. ISBN 80-200-0993-0.
- [20] VÁGNEROVÁ, Marie. *Základy obecné psychologie*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2007. 91 s. ISBN 978-80-7372-283-8.
- [21] ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAROVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.

[22] BRAISBY, Nick and GELLATLY, Angus. *Cognitive psychology*. Milton Keynes [England]: In association with The Open University, 2005. 684 s. ISBN 0199273766.

[23] STERNBERG, Robert J. *Kognitivní psychologie*. ed. 2. Praha: Portál, 2009. 640 s. ISBN 978-80-7367-638-4.

[24] ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie: příručka pro studenty*. Praha: Portál, 2005. 290 s. ISBN 80-7178-923-2.

[25] ČERNOCHOVÁ, Zuzana. *Psychické aspekty dopravní psychologie*. Č. Bud.: 2012. Diplomová práce (Mgr.), Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Teologická fakulta.

[26] ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

[27] ŠUCHA, Matúš aj. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.

[28] *Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel*. [online]. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [vid. 9. 4. 2016].

Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/>

[29] *Statistické údaje nehodovosti na území ČR*. [online]. Policie ČR. [vid. 9. 4. 2016].

Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

[30] LARGO, Michael. *Jak odejít na věčnost: ilustrovaná encyklopedie příčin úmrtí*. Praha: Dobrovský, 2008. 430 s. ISBN 978-80-87124-37-6.

[31] Zákon č. 40/2009 Sb. ze dne 8. ledna 2009, Trestní zákoník.

Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

- [32] *První pomoc a právo*. [online]. FRANĚK, Ondřej. [vid. 11. 4. 2016].
Dostupné z: http://www.zachrannasluzba.cz/zajimavosti/2014_prvni_pomoc_pravo.pdf
- [33] KOMÁREK, Jindřich. Řídíme vozidla s právem přednostní jízdy. *Rescue Report*. 2008, č. 4, s 18 – 19. ISSN 1212-0456.
- [34] KOMÁREK, Jindřich. Řídíme vozidla s právem přednostní jízdy. *Rescue Report*. 2009, č. 1, s. 24 – 25. ISSN 1212-0456.
- [35] KOMÁREK, Jindřich. Řídíme vozidla s právem přednostní jízdy. *Rescue Report*. 2008, č. 5, s. 42 – 43. ISSN 1212-0456.
- [36] Příloha č. 6 k vyhlášce č. 286/2012 Sb. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 14. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2012/2012c100z0286p006o001.pdf>
- [37] Barevné označení vozidel jednotek. In: *Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR 2016. [vid. 15. 4. 2016]. Dostupné z: www.hzscr.cz/soubor/barevne-oznaceni-vozidel-jednotek.aspx
- [38] Návrh vizualizace služebních vozidel Hyundai i30 kombi pro MP Praha. In: *Auto-mania.cz* [online]. www.auto-mania.cz 2016. [vid. 16. 4. 2016].
Dostupné z: <http://www.auto-mania.cz/mestska-police-praha-prebere-do-konce-roku-40-vozu-hyundai-i30-kombi/>
- [39] Zvláštní barevné provedení a označení služebních vozidel. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 17. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c052z0122p004o001.pdf>
- [40] Příloha č. 11 k vyhlášce č. 301/2013 Sb. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 17. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2013/2013c115z0301p011o001.pdf>

[41] Vzory zvláštního barevného provedení a označení služebních vozidel. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 17. 4. 2016].

Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2014/2014c069z0166p010.pdf>

[42] MODRÁ HVĚZDA ŽIVOTA. P1015163.JPG. [fotografie]. *Modrá hvězda života 2014* [online].

Dostupné z: <http://modrahvezdazivota.cz/wp-content/gallery/battt/P1015163.JPG>.

Formát: 1200 x 760.

[42] Zákon č. 219/1999 Sb. ze dne 14. září 1999 o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>

[43] Nařízení vlády č. 110/2001 Sb. ze dne 17. ledna 2001, kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-110>

[44] Vyhláška č. 294/2015 Sb. ze dne 27. října 2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

[45] MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY. S 15 „Signály pro tramvaje“. Světelný signál pro tramvaje v České republice podle Pravidel provozu na pozemních komunikacích. [fotografie]. Wikimedia Commons [online].

Dostupné z: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a3/CZ-](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a3/CZ-S15_Sign%C3%A1ly_pro_tramvaje.jpg)

[S15_Sign%C3%A1ly_pro_tramvaje.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a3/CZ-S15_Sign%C3%A1ly_pro_tramvaje.jpg). Formát: 1365 x 590.

[46] MICHAL ISAKOV. Karosa C954 SPZ/RZ 2A0 6001 Věžeňská služba ČR.

[fotografie]. *Seznam-autobusu.cz 2005-2016* [online].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/110144>. Formát: 886 x 700.

[47] PETR JELÍNEK. Karosa C734.1346 SPZ/RZ AX 29 18 Věžeňská služba ČR.

[fotografie]. *Seznam-autobusu.cz 2005-2016* [online].

Dostupné z: <http://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/125350>

[48] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-stůj. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o001.png>

[49] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-pozor. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o002.png>

[50] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-volno. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o003.png>

[51] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-stuj, volno. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o004.png>

[52] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-zpomalit. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o005.png>

[53] Vyobrazení pokynů policisty při řízení provozu na pozemních komunikacích-zrychlit. In: *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, s.r.o. 2016. [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/disk/cs/file/2015/2015c122z0294p014o006.png>

[54] *Dopravní nehoda*. [online]. BESIP. [vid. 10. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/rady-a-tipy/dopravni-nehoda>

31 Seznam symbolů a zkratk

DP - dopravní podnik

IQ - inteligenční kvocient

MHD - městská hromadná doprava

PPJ - právo přednostní jízdy

VS ČR - Vězeňská služba České republiky

ZVZ a SZ - zvláštní výstražné zvukové a světelné zařízení modré barvy

32 Seznam obrázků

Obrázek 1: Příklad omezení v jízdě tramvaje	49
Obrázek 2: Příklad vyhýbání se vlevo	50
Obrázek 3: Příklad předjíždění vpravo	51
Obrázek 4: Utváření prostoru na komunikaci o dvou jízdnicích pruzích v jednom směru jízdy	54
Obrázek 5: Utváření prostoru na komunikaci o třech jízdnicích pruzích v jednom směru jízdy	55
Obrázek 6: Příklad vzniku rizika zvukové vlny.....	56
Obrázek 7: Ukázka barevného provedení vozidel Celní správy ČR	73
Obrázek 8: Ukázka barevného provedení hasičských vozidel.....	74
Obrázek 9: Ukázka barevného provedení vozidel městské policie	75
Obrázek 10: Ukázka barevného provedení vozidel Policie ČR.....	76
Obrázek 11: Ukázka barevného provedení vozidel Vojenské policie	77
Obrázek 12: ukázka barevného provedení vozidel Vězeňské služby ČR.....	78
Obrázek 13: Ukázka barevného provedení vozidel Zdravotnické záchranné služby	79
Obrázek 14: Vyobrazení signálů pro tramvaje	92
Obrázek 15: Správné provedení zvláštních doplňkových svítilen.....	93
Obrázek 16: Špatné provedení zvláštních doplňkových svítilen	94
Obrázek 17: Ukázka signálu - Stůj!	95
Obrázek 18: Ukázka signálu – Pozor!	96
Obrázek 19: Ukázka signálu – Volno!.....	96
Obrázek 20: Ukázka signálu – Stůj! a Volno!	97
Obrázek 21: Ukázka signálu - Zpomalit jízdu!.....	97
Obrázek 22: Ukázka obrázku - Zrychlit jízdu!	98

33 Seznam příloh

Příloha 1: Vzory provedení a označení vozidel s právem přednostní jízdy.....	72
Příloha 2: Vozidla s možností instalace zvláštních výstražných zařízení.....	80
Příloha 3: Skupiny řidičských oprávnění.....	83
Příloha 4: Způsob dělení a umístování dopravního značení	88
Příloha 5: Vyobrazení signálů pro tramvaje	92
Příloha 6: Správné a špatné provedení zvláštních doplňkových svítilen modré barvy ..	93
Příloha 7: Pokyny policisty během řízení dopravy na pozemních komunikacích	95
Příloha 8: Povinnosti účastníků dopravní nehody	99
Příloha 9: Postup při zvládnání dopravní nehody.....	101
Příloha 10: Kontrolní test pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy	104

34 Seznam tabulek

Tabulka 1: Přehled dopravní nehodovosti v ČR v letech 2009 až 2015.....	39
---	----

Příloha 1: Vzory provedení a označení vozidel s právem přednostní jízdy

Vyhlášky upravující označení vozidel

Velká většina vozidel s PPJ se až na několik výjimek liší od ostatních vozidel barevným označením. Důvodem pro takové rozlišení bývá nejen určení příslušnosti vozidla ke konkrétní složce, ale i jeho dobrá rozpoznatelnost pro ostatní řidiče. Protože je potřebné, aby byla vozidla s PPJ v silničním provozu dobře viditelná, mohou být dle předpisu Evropské hospodářské komise číslo 104 označena liniovým či obrysovým značením s odrazovými vlastnostmi. Na příslušná vozidla s PPJ se vztahují odpovídající vyhlášky, které kromě dalších náležitostí vymezují, jakým způsobem bude vozidlo barevně označeno.

Na vozidla PČR se vztahuje Vyhláška č. 122/2015 Sb. o policejním označení, která stanovuje nejen způsob označení policejních vozidel, plavidel a letadel, ale i provedení vnějšího označení služebních uniforem a způsob prokazování příslušnosti k PČR.

Pro Hasičský záchranný sbor České republiky a jednotky požární ochrany je směrodatná Vyhláška č. 35/2007 Sb., o technických podmínkách požární techniky.

Vozidla ZZS se řídí pravidly, která definuje Vyhláška č. 296/2012 Sb. o požadavcích na vybavení poskytovatele ZZS a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky.

U vozidel Vojenské policie se jedná o Vyhlášku č. 301/2013 Sb. o stanovení způsobu zevního označení Vojenské policie a vojenských policistů, která také upravuje náležitosti vzoru služebního průkazu a barevného provedení a označení dopravních a speciálních prostředků Vojenské policie.

Vozidla VS ČR musí mít vnější barevné provedení vozidel dle Vyhlášky č. 166/2014 Sb., kterou se stanoví vnější označení příslušníka VS ČR, prokazování příslušnosti k VS ČR a zvláštní barevné provedení a označení služebních vozidel.

Vozidla Celní správy České republiky, která nejčastěji potkáváme na našich dálnicích, mají také zvláštní barevné provedení. Bližší specifikaci označení těchto vozidel lze dohledat ve Vyhlášce č. 286/2012 Sb., o vnějším označení, odznacích, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel.

Poslední z uvedených předpisů se vztahuje na vozidla obecní policie. Podrobnosti o barevném provedení vozidel obecní policie jsou zpracovány ve Vyhlášce č. 418/2008 Sb., kterou se provádí Zákon o obecní policii.

Vyhlášky vztahující se k ostatním vozidlům s právem přednostní jízdy v této příloze nejsou uvedeny, protože pro taková vozidla není stanoveno jejich vnější barevné provedení [1, 2].

Obrázek 7: Ukázka barevného provedení vozidel Celní správy ČR



Zdroj: [36].

Obrázek 8: Ukázka barevného provedení hasičských vozidel



Zdroj: [37].

Obrázek 9: Ukázka barevného provedení vozidel městské policie



Zdroj: [38]

Obrázek 10: Ukázka barevného provedení vozidel Policie ČR



Zdroj: [39].

Obrázek 11: Ukázka barevného provedení vozidel Vojenské policie



Zdroj: [40].

Obrázek 12: ukázka barevného provedení vozidel Věžeňské služby ČR



Zdroj: [41].

Obrázek 13: Ukázka barevného provedení vozidel Zdravotnické záchranné služby



ZZS SČK

Zdroj: [42].

Příloha 2: Vozidla s možností instalace zvláštních výstražných zařízení

Silniční zákon [1] v § 41 odst. 2 určuje vozidla, která smí být opatřena ZVZ a SZ. ZVZ a SZ smí být opatřena vozidla:

- Ministerstva vnitra používaná Policií a označená dle vyhlášky č. 122/2015 Sb.,
- VS ČR,
- Vojenské policie označená podle vyhlášky č. 301/2013 Sb.,
- obecní policie, která určí obec,
- používaná Hasičským záchranným sborem České republiky či jednotkami požární ochrany,
- Důlní záchranné služby,
- poruchové služby plynárenských zařízení,
- poskytovatele ZZS,
- poskytovatele zdravotnické dopravní služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče,
- úkolů civilní ochrany (do 1. července roku 2016),
- Celní správy označená podle vyhlášky č. 286/2012 Sb.,
- Generální inspekce bezpečnostních sborů.

Možnost instalace ZVZ a SZ na vozidla ozbrojených sil, která používají vojenské záchranné útvary při plnění humanitárních úkolů civilní ochrany, zaniká díky úpravě příslušného zákona [42] k 1. červenci roku 2016.

Nařízením vlády č. 110/2001 Sb. jsou stanovena další vozidla, která mohou být vybavena pro plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností ZVZ a SZ.

Jedná se o vozidla:

- prezidenta republiky,
- předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky,
- předsedy Senátu Parlamentu České republiky,
- členů vlády,
- náčelníka Generálního štábu Armády České republiky,
- velitele vzdušných sil Armády České republiky,
- velitele pozemních sil územní obrany Armády České republiky,
- velitele logistiky Armády České republiky,
- náměstka ministra vnitra pro vnitřní bezpečnost,
- jednotek požární ochrany,
- vojenských hasičských jednotek,
- horské služby,
- celní správy,
- poruchové služby energetických zařízení,
- speciální motocyklové jednotky Hradní stráže,
- Státní plavební správy,
- Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.,
- Dopravního podniku města Hradec Králové, a. s.,
- Dopravního podniku města Liberec, a. s.,
- Dopravního podniku Ostrava, a. s.,
- Plzeňských dopravních podniků, a. s.,
- právnických osob neuvedených u předchozího výčtu dopravních podniků, které provozují dráhu tramvajovou nebo dráhu trolejbusovou,
- Svazu záchranných brigád kynologů České republiky, Žatec [43].

Množství povolených vozidel s možností instalace ZVZ a SZ, bývá v případech dopravních podniků (dále jen DP) rozděleno tak, že dle Silničního zákona může DP hlavního města Prahy a.s. disponovat nejvýše dvaceti vozidly, DP města Ostravy nejvýše třemi vozidly a ostatní DP uvedené v Nařízení vlády č. 110/2001 Sb., § 2, odst. 1, každý nejvýše jedním vozidlem.

Nejvýše jedním vozidlem může také disponovat právnická osoba provozující tramvajovou nebo trolejbusovou dopravu. Limity jsou určeny i pro Svaz záchranných brigád kynologů České republiky Žatec, který může pro plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností používat nejvýše jedno vozidlo s povolenou instalací ZVZ a SZ. Ostatní subjekty vyjmenované v Nařízení vlády č. 110/2001 Sb., § 2, nemají stejně jako vozidla uvedená v Silničním zákoně v § 41 odst. 2., maximální množství dopravních prostředků, na kterých je možné ZVZ a SZ používat nijak limitované [1, 43].

Příloha 3: Skupiny řidičských oprávnění

Silniční zákon [1] stanoví skupiny řidičských oprávnění. Patří sem skupiny řidičských oprávnění AM, A1, A2, A, B1, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a T. Určitá skupina řidičského oprávnění umožňuje řídit motorové vozidlo zařazené do odpovídající skupiny řidičského oprávnění.

Charakteristika skupiny AM:

- od 15 let věku,
- platí pro motorová vozidla s maximální rychlostí do $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$,
- platí pro motocykly o objemu spalovacích motorů do 50 ccm a výkonu elektromotoru do 4 kW,
- platí pro tříkolová a čtyřkolová vozidla o objemu zážehových motorů do 50 ccm a 4 kW výkonu u všech ostatních typů motorů,
- čtyřkolová vozidla nesmí současně přesáhnout hmotnost 350 kg v nenaloženém stavu,
- vozidla skupiny AM lze řídit s kterýmkoliv řidičským oprávněním, s výjimkou skupiny T.

Charakteristika skupiny A1:

- od 16 let věku s možnou výjimkou pro sportovní činnost,
- platí pro motocykly s postranním vozíkem či bez do 11 kW výkonu, s poměrem výkonu a hmotnosti do 0,1 kW/kg,
- maximální objem spalovacího motoru nesmí překročit 125 ccm,
- platí pro tříkolová vozidla do 15 kW výkonu,
- platí pro čtyřkolová vozidla s výkonem motoru do 15 kW,
- čtyřkolová vozidla nesmí současně přesáhnout hmotnost 400 kg v nenaloženém stavu a maximální objem spalovacího motoru nesmí překročit 125 ccm.

Charakteristika skupiny A2:

- od 18 let věku s možnou výjimkou pro sportovní činnost,
- platí pro motocykly s postranním vozíkem či bez do 35 kW výkonu, s poměrem výkonu a hmotnosti do 0,2 kW/kg,
- motocykly nesmí být upraveny z motocyklu s výkonem 71 kW a vyšším,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu A1.

Charakteristika skupiny A:

- od 24 let věku.,
- od 21 let věku pro tříkolová vozidla,
- od 20 let věku při dvouletém držení skupiny A2,
- možné udělení výjimek pro sportovní činnost,
- platí pro motocykly s postranním vozíkem či bez něj a to bez omezení,
- platí pro tříkolová motorová vozidla nad 15 kW výkonu,
- platí pro čtyřkolová vozidla do 15 kW výkonu motoru,
- čtyřkolová vozidla nesmí současně přesáhnout hmotnost 400 kg v nenaloženém stavu,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupiny A2, A1.

Charakteristika skupiny B1:

- od 17 let věku,
- platí pro čtyřkolová vozidla mimo skupinu AM do 15 kW výkonu, která nesmí současně přesáhnout hmotnost 400 kg v nenaloženém stavu, nebo 550 kg u vozidel pro přepravu zboží,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro tříkolová vozidla skupiny A1.

Charakteristika skupiny B:

- od 18 let věku,
- platí pro vozidla mimo skupiny A1, A2, A, B1 s maximální hmotností do 3,5 tuny a nejvíce osmi místy k sezení bez místa řidiče,
- přípojné vozidlo nesmí překročit hmotnost 750 kg,
- tento druh řidičského oprávnění platí zároveň i pro skupinu B1, tříkolová vozidla skupiny A1 s automatickou převodovkou a od 21 let pro tříkolová vozidla skupiny A.

Charakteristika skupiny B + E:

- od 18 let věku,
- platí pro vozidla skupiny B a přípojná vozidla o hmotnosti vyšší než 750 kg,
- hmotnost jízdní soupravy může být vyšší než 3,5 tuny,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny B.

Charakteristika skupiny C1:

- od 18 let věku,
- platí pro vozidla s výjimkou traktorů o hmotnosti vyšší než 3,5 tuny do hmotnosti nepřevyšující 7,5 tuny,
- maximální počet míst k sezení mimo místa řidiče nesmí přesáhnout osm míst,
- přípojné vozidlo smí být do hmotnosti maximálně 750 kg,
- udělení je možné držitelům skupiny B.

Charakteristika skupiny C1 + E:

- od 18 let věku,
- platí pro jízdní soupravy do hmotnosti 12 tun složené z vozidel skupiny C1 a přípojných vozidel nad 750 kg hmotnosti, nebo skupiny B a přípojných vozidel nad 3,5 tuny hmotnosti,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu B+E,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny C1.

Charakteristika skupiny C:

- od 21 let věku, výjimka od 18 let je podmíněna držením průkazu profesní způsobilosti s rozšířeným školením,
- platí pro vozidla s výjimkou traktorů o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny,
- maximální počet míst k sezení mimo místa řidiče nesmí přesáhnout osm míst,
- přípojné vozidlo smí být do hmotnosti maximálně 750 kg,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu C1,
- udělení je možné držitelům skupiny B.

Charakteristika skupiny C + E:

- od 21 let věku, výjimka od 18 let je podmíněna držením průkazu profesní způsobilosti,
- platí pro jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny C a přípojného vozidla bez omezení hmotnosti,
- maximální počet míst k sezení mimo místa řidiče nesmí přesáhnout osm míst,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu B+E nebo C1+E,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny C.

Charakteristika skupiny D1:

- od 21 let věku,
- platí pro vozidlo maximální délky 8 metrů,
- povolených je nejvíce šestnáct míst k sezení bez místa řidiče,
- přípojné vozidlo je přípustné do 750 kg hmotnosti,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny B.

Charakteristika skupiny D1 + E:

- od 21 let věku,
- platí pro jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla bez omezení hmotnosti,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu B+E,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny D1.

Charakteristika skupiny D:

- od 24 let věku, výjimka od 21 let je podmíněna držením průkazu profesní způsobilosti s rozšířeným školením,
- platí pro vozidla mimo skupinu D1 přesahující osm míst k sezení mimo místa řidiče,
- přípojné vozidlo je přípustné do 750 kg hmotnosti,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu D1,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny B.

Charakteristika skupiny D + E:

- od 24 let věku, výjimka od 23 let je podmíněna držením průkazu profesní způsobilosti,
- platí pro jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny D a přípojného vozidla bez omezení hmotnosti,
- tento druh řidičského oprávnění zároveň platí i pro skupinu B+E a D1+E,
- pro udělení je nutné předchozí oprávnění skupiny D.

Charakteristika skupiny T:

- od 17 let věku,
- platí pro traktory a samojízdné pracovní stroje, včetně jejich přípojných vozidel [1].

Příloha 4: Způsob dělení a umístování dopravního značení

Dopravní značky

Posláním dopravních značek, světelných, doprovodných a akustických signálů, jakož i dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace na pozemních komunikacích, je především zajištění koordinovaného jednání účastníků silničního provozu, mající za cíl zajistit bezpečnost a plynulost pozemní dopravy.

Jejich provedení, umístění, platnost a zvláštní ustanovení, která se k dopravním značkám vztahují, vymezuje Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích [44]. Místa instalace dopravního značení, určuje příslušný správní orgán. Na dálnici je to ministerstvo dopravy a na silnicích I. třídy je to příslušný krajský úřad. Na silnicích II. a III. třídy, místních komunikacích a na veřejně přístupných účelových komunikacích je to příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Zajištění železničních přejezdů a signálů pro tramvaje na pozemních komunikacích je v gesci drážního správního úřadu. Před umístěním dopravních značek nebo ostatních zařízení na dopravní komunikaci, projedná nejprve správní orgán tuto skutečnost s dotčenými orgány. Dotčenými orgány, jsou při úpravě provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace, Ministerstvo vnitra, PČR, drážní správní úřad, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností [1].

Svislé dopravní značky

Svislé dopravní značky rozdělujeme na stálé, proměnné a přenosné. Stálé svislé dopravní značky se připevňují na konstrukci, která je pevně a důkladně spojená se zemí a také na budovy a sloupky. Proměnné svislé dopravní značky mají aktivní pole, které se může měnit dle požadované situace. Například u zákazové značky B 20a - *Nejvyšší dovolená rychlost*, se hodnota zobrazovaná na její činné ploše, může měnit v závislosti na stavu povětrnostních podmínek či dopravní situaci. Přenosné svislé dopravní značky se umísťují na červenobílý pruhovaný sloupek, který bývá zpravidla na podstavci, nebo také na vozidlech opravy či údržby. Barvy sloupku musí mít reflexní provedení. Svislé dopravní značky rozlišujeme dále dle jejich významu a to na značky upravující přednost, značky zákazové, příkazové, informativní a dodatkové tabulky. Informativní značky se dále nově dělí na značky zónové, provozní, směrové a jiné [1, 44].

Vodorovné dopravní značky

Existují stálé a přechodné vodorovné dopravní značky. Zakreslují se na vozovku či jinou pevnou část pozemní komunikace barvou, nebo podobným zřetelným způsobem. Při vyznačování přechodné změny místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je značení prováděno žlutou či oranžovou barvou. Vodorovné dopravní značky se používají jako samostatné dopravní značení nebo ve spojitosti s ostatním dopravním značením a dopravním zařízením, čímž zdůrazňují či upřesňují jeho význam.

Obecně platí, že stálé svislé dopravní značky jsou stálým vodorovným značkám nadřazené. Existuje ale výjimka a to při značení zákazů zastavení, stání a zastávek MHD. Zde platí pravidlo, že stálé vodorovné dopravní značky ruší účinek stálých svislých dopravních značek parkoviště [1, 44].

Světelné a doprovodné akustické signály a výstražná světla

Světelnými signály, které mohou být doplněné o doprovodné akustické signály, se upravuje provoz na pozemních komunikacích. Mohou sloužit i jako výstražná či varovná zařízení. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, stanovuje jejich typy, určení, použití tvary a význam. Akustické doprovodné signály nesmějí být použity k jinému než doprovodnému účelu [1, 44].

Dopravní zařízení

Dopravní zařízení doplňují dopravní značky, světelné a akustické signály, které usměrňují provoz na pozemních komunikacích. Jejich důležitou funkcí je také chránit účastníky provozu na pozemních komunikacích. Mezi dopravní zařízení patří dopravní kužely, směrové a vodící desky, sloupky a oranžové či bílé odrazky. Dále to mohou být odrazová zrcadla, zábradlí, svodidla, vodící stěny, prahy či obrubníky a dopravně bezpečnostní mechanismy, mezi které se na prvním místě řadí tlumiče nárazu.

Při umístování dopravních zařízení se příslušné správní orgány řídí stejnými pravidly, jako při umístování svislých dopravních značek. Dopravní zařízení se zpravidla umísťují při pravém okraji pozemní komunikace, ale smí být umístěna také u okraje levého [1, 44]

Zařízení pro provozní informace

Zařízení pro provozní informace jsou určena k zobrazování informací, které jsou svým významem důležité pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Zobrazované informace mohou varovat před autonehodou, smogem, délkou doby jízdy, obsazením parkoviště nebo teplotou vozovky či vzduchu. Informace jsou zobrazovány v textové podobě nebo za použití vhodných symbolů. Zařízení či jeho části lze také využít k zobrazení proměnné dopravní značky. Při umístování takového zařízení platí opět stejná pravidla jako při instalaci svislých dopravních značek a lze ho umístit též u levého okraje vozovky [1, 44].

Úprava provozu obecná, místní a přechodná

Obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena Silničním zákonem. Jedná se tedy o taková pravidla silničního provozu, která jsou tímto zákonem [1] obecně stanovena a příslušným místním orgánem nijak neupravována. Příkladem může být křižovatka, která nemá přednost upravenou dopravními značkami, kdy řidič postupuje dle pravidla pravé ruky (přednost zprava). Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích je možné rozumět takovou úpravu, která je provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály či dopravními zařízeními a je prováděna příslušným správním úřadem. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích se provádí svislými přenosnými a přechodnými vodorovnými dopravními značkami, světelnými signály a případně ostatními dopravními zařízeními [1, 44].

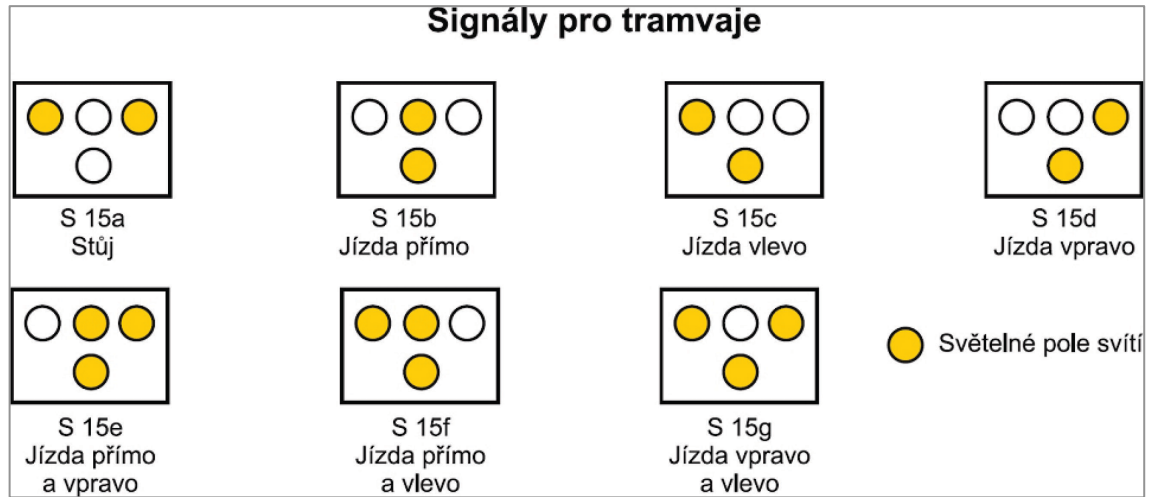
Poměry mezi obecnou, místní a přechodnou úpravou

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je obecné úpravě nadřazena, protože obecná úprava nemůže ve své podstatě vystihnout všechny specifické potřeby a nároky, jež jsou charakteristické pro konkrétní dopravní podmínky. Nad obecnou a místní úpravou provozu na pozemních komunikacích je však ještě jim nadřazená přechodná úprava provozu. Tu mají místně příslušné orgány k dispozici na úpravu silničního provozu a bývá zpravidla spojena s opravami, údržbou nebo zajištěním bezpečnosti v konkrétním silničním úseku. Doba trvání přechodné úpravy provozu má přímou souvislost s pominutím důvodů pro její zavedení.

U dopravního značení existuje určitý princip nadřazenosti a podřazenosti. V případě stálých vodorovných dopravních značek, nám příslušný právní předpis [1] říká, že takové značky jsou podřazeny stálým svislým značkám, ale i značkám přechodným vodorovným. Přenosné svislé dopravní značky, jsou potom nadřazeny veškerým dopravním značkám. Pokud je provoz na pozemních komunikacích řízen pokyny policisty nebo strážníka obecní policie, tak jsou jejich pokyny nadřazeny veškeré úpravě provozu na pozemních komunikacích. Toto pravidlo platí i za podmínky, že je provoz řízen pokyny vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby [1].

Příloha 5: Vyobrazení signálů pro tramvaje

Obrázek 14: Vyobrazení signálů pro tramvaje



Zdroj: [45].

Příloha 6: Správné a špatné provedení zvláštních doplňkových svítilen modré barvy

Obrázek 15: Správné provedení zvláštních doplňkových svítilen



Zdroj: [46].

Obrázek 16: Špatné provedení zvláštních doplňkových svítlen



Zdroj: [47].

Příloha 7: Pokyny policisty během řízení dopravy na pozemních komunikacích

Policista, který řídí dopravu na pozemních komunikacích, tuto činnost provádí změnou svého postoje a pokyny paží. Během řízení dopravy může policista používat směrovku. Jeho pokyny pro chodce a řidiče znamenají:

Obrázek 17: Ukázka signálu - Stůj!



Stůj - pro směr, který je čelem nebo zády k policistovi.

Zdroj: [48].

Obrázek 18: Ukázka signálu – Pozor!



Pozor – stojící řidiči se připraví k jízdě a jedoucí řidiči zastaví. Tento signál lze považovat za ekvivalent oranžového světla světelného signalizačního zařízení (semaforu).

Zdroj: [49].

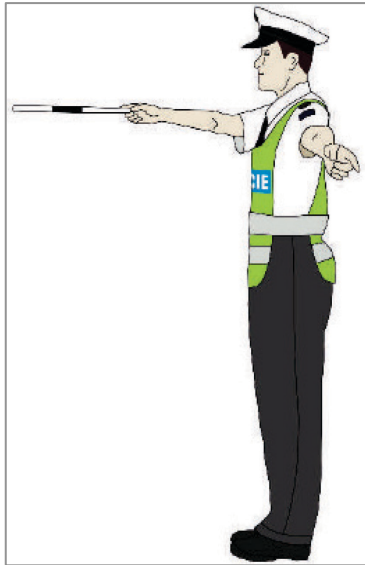
Obrázek 19: Ukázka signálu – Volno!



Volno - pro směr, který je k policistovi bokem. Řidič může odbočit vpravo a vlevo.

Zdroj: [50].

Obrázek 20: Ukázka signálu – Stůj! a Volno!

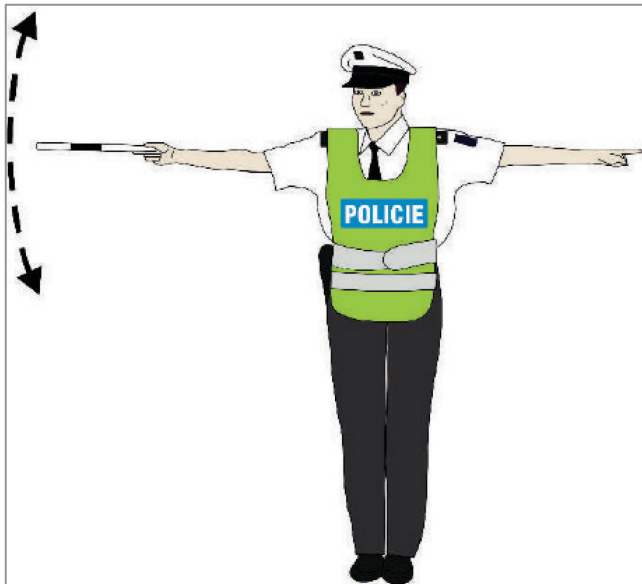


Stůj – pro směr, který je směrem k pravému boku a zádom policisty.

Volno - pro směr, který je k policistovi levým bokem.
Řidič může odbočit vpravo a vlevo.

Zdroj: [51].

Obrázek 21: Ukázka signálu - Zpomalit jízdu!



Zpomalit jízdu – svislé kývání paže znamená, že mají řidiči zpomalit jízdu.

Zdroj: [52].

Obrázek 22: Ukázka obrázku - Zrychlit jízdu!



Zrychlit jízdu – vodorovné kývání paže znamená, že mají řidiči zrychlit jízdu.

Zdroj: [53].

Příloha 8: Povinnosti účastníků dopravní nehody

V silničním zákoně je v § 47 odst. 3 pamatováno i na to, jak se mají v případě dopravní nehody v silničním provozu zachovat účastníci dopravní nehody a to včetně řidiče vozidla. Povinností účastníků autonehody je provést takové úkony aby byla v místě havárie co nejméně ohrožena bezpečnost silničního provozu, přičemž mají oprávnění zastavovat i ostatní vozidla. Při dopravní nehodě je potřeba zamezit dalším možným rizikům, která vyplývají ze silničního provozu. Proto je z důvodu bezpečnosti nezbytné přehledně označit místo dopravní nehody. Jestliže je při autonehodě někdo zraněn, tak je povinností zúčastněných osob poskytnout zraněným osobám první pomoc a přivolat ZZS.

Pokud z okolností vyplyne povinnost oznámit nehodu policii, musí tak její účastníci neprodleně učinit. Účastníci autonehody jsou také povinni umožnit obnovu silničního provozu a to zejména ve vztahu k vozidlům hromadné dopravy osob. Jestliže dojde k poškození pozemní komunikace, životního prostředí nebo obecně prospěšného zařízení mají účastníci autonehody za povinnost tuto skutečnost oznámit policii. Žádný z účastníků dopravní nehody nesmí odmítnout prokázat svou totožnost a sdělit údaje o vozidle. Nerespektováním tohoto ustanovení se mohou účastníci autonehody dopustit přestupku.

V případě autonehody, která se obejde bez přítomnosti policie, bývá zpravidla nutné zaznamenat nehodu na příslušný formulář. Podepsaný a náležitě vyplněný formulář poté bez větších odkladů předají účastníci autonehody svému pojistiteli. Mezi další povinnosti, které se na účastníky dopravní nehody vztahují, lze také zahrnout nezbytnost, zdržet se jakéhokoli činnosti která by mohla způsobit komplikace průběhu vyšetřování dopravní nehody. Příkladem může být přemísťování vozidel po nehodě. Jestliže není potřeba vyprošťovat či ošetřovat osoby, které zůstaly ve vozidle a na silniční komunikaci zbývá dostatek prostoru k objíždění místa nehody a jestliže není ohrožena bezpečnost účastníků autonehody a bezpečnost a plynulost silničního provozu, není žádoucí s vozidly až do příjezdu policie jakkoliv manipulovat. Pokud je přesto s vozidly manipulováno, tak je předtím nutné vyznačit na komunikaci dopravní situaci a případné stopy po pneumatikách [1]. Přestupek spáchá ten, kdo po autonehodě nesetrvá na jejím místě do příchodu policisty nebo se na místo nehody nevrátí, poté, co přivolá bezodkladnou pomoc [1].

Jestliže to situace umožňuje, tak by měl každý účastník autonehody zkontrolovat, zda není potřeba provést bezodkladné život zachraňující úkony na ostatních zúčastněných osobách. Poskytování první pomoci a postupy při zvládnání dopravní nehody by měl znát každý držitel řidičského oprávnění pro motorová vozidla.

Příloha 9: Postup při zvládnání dopravní nehody

Postup při zvládnání dopravní nehody

V případě autonehody je jako první potřeba zajistit místo dopravní nehody a to takovým způsobem aby nebyla ohrožena bezpečnost zachránců a ostatních účastníků silničního provozu. Obecně se doporučuje zastavit ve vzdálenosti nejméně 50 m za místem dopravní nehody, rozsvítit výstražná světla vozidla, obléci si výstražnou reflexní vestu a před místo dopravní nehody umístit výstražný trojúhelník. Po příchodu k havarovanému vozidlu je potřeba sledovat unikající palivo a případný kouř, který by mohl signalizovat riziko vznícení vozidla. Pokud to okolnosti dovolují, tak je žádoucí na havarovaných vozidlech z bezpečnostního důvodu zamezit chodu motoru.

Po příchodu k havarovaným vozidlům by mělo být provedeno vyšetření zraněných osob. To provádíme tak, že vnímáme to, co vidíme, slyšíme a cítíme. Stav dýchání můžeme například zjistit tak že sledujeme pohyb hrudníku zraněné osoby, chroptění nebo se lehce nakloníme k dýchacím otvorům zraněné osoby a vnímáme, zda osoba dýchá. Dále sledujeme výraz a barvu obličeje, stopy po krvácení a také například nepřírozenou polohu těla, která může signalizovat četné zlomeniny. Je nutné poznamenat, že není žádoucí s postiženými osobami hýbat, protože hrozí nenávratné poškození páteře. Pokud jsou viditelné životní funkce a nedochází k masivnímu krvácení, tak bývá zpravidla lepší počkat na příjezd ZZS nebo postupovat dle pokynů zdravotníka – operátora na telefonu.

Pokud je třeba obnovit životní funkce nebo zamezit masivnímu krvácení, tak je třeba postiženého před manipulací fixovat aby bylo co nejméně hýbáno s páteří. Před vlastním poskytováním první pomoci je obecně doporučováno zavolat ZZS na tel. číslo 155 nebo 112 a v klidu popsat stav nehodové události. Zdravotník na operačním středisku záchranné služby se zpravidla dotazuje na místo nehody, věk a počet zraněných a povahu zranění. Důležitou informací bude pro operátora také jméno telefonní číslo volajícího. Nicméně v danou chvíli bývá podstatné to, že operátor provede zachránce jednotlivými kroky poskytování první pomoci. Pro takovou situaci je vhodné mít na mobilním telefonu zapnutý hlasitý odposlech, proto aby měl zachránce volné obě ruce a mohl tak lépe vykonávat pokyny zdravotníka - operátora.

Jestliže je první pomoc poskytována bez asistence operátora na telefonní lince 155 nebo 112 a záchránce jedná dle vlastních zkušeností, tak je nutné se při provádění záchranných úkonů nejprve zaměřit na život ohrožující zranění.

Může se jednat o silné krvácení, kdy tlakovým obvazem nebo případně prsty stlačíme ránu, abychom krvácení omezili. Jestliže zraněná osoba nedýchá je potřeba uvolnit dýchací cesty tak, že provedeme šetrný záklon hlavy a předsuneme spodní čelist zraněné osoby. Poté provedeme kontrolu životních funkcí. Jestliže je zraněná osoba v bezvědomí, potom zde hrozí riziko udušení. Proto je potřeba zkontrolovat průchodnost dýchacích cest a případně je uvolnit. Jako nejdůležitější se v těchto případech jeví kontrola zapadlého jazyka a předsunutí dolní čelisti zraněné osoby. Jestliže se dýchání neobnovuje do normálu nebo zraněná osoba dýchá lapavými dechy, tak je nutné zahájit nepřímou srdeční masáž kombinovanou s dýcháním z plic do plic. Pokud to situace a stav zraněné osoby dovolují, uložíme zraněnou osobu na pevnou podložku a uprostřed hrudníku frekvencí 100 krát za minutu provádíme jeho stlačení, kombinované s dýcháním z plic do plic. Po 30 stlačeních hrudníku následují 2 vdechy z plic do plic. Hrudní koš se stlačuje do hloubky 4 až 5 centimetrů. Srdeční masáž je nutné provádět až do příjezdu ZZS nebo až do úplného vyčerpání záchránce.

U autonehod se stejně jako při jiných závažných úrazech může objevit u postižené osoby šok, který se projevuje slabým tepem, slabým či povrchovým dýcháním, bledostí, potem, netečností a pocitem žízně. Abychom předešli u zraněné osoby šoku, tak je nutné provést určitá protišoková opatření. Šoku můžeme předcházet tím, že zraněné osobě zvedneme nohy do výšky, ošetříme poranění, omezíme tepelné ztráty těla například izotermickou fólií. Můžeme také svlažit rty zraněné osoby vodou. Je nutné podotknout, že i přes velký pocit žízně nesmíme dát osobě v šoku pít žádné tekutiny [54].

Postup při zvládnání dopravní nehody vozidla s PPJ

Při autonehodě na které mělo účast vozidlo s PPJ, se její postup odvíjí od závažnosti autonehody a charakteru plnění zvláštních povinností osádky vozidla s PPJ. V některých případech může docházet k určitému střetu zájmů, kdy je potřeba se dle konkrétní situace rozhodnout zda bude vozidlo s PPJ pokračovat v jízdě či nikoli. V takových situacích je třeba zohlednit povinnost každého řidiče poskytnout první pomoc ostatním účastníkům autonehody, která je daná Trestním zákonem [31] a zároveň zohlednit povinnost stanovenou Silničním zákonem [1].

Silniční zákon totiž za určitých okolností řidiči nařizuje vyčkat na místě autonehody až do příjezdu policie nebo poskytnout pomoc účastníkům autonehody. Naproti tomu, pokud má například vozidlo ZZS, Hasičů nebo Policie ČR při plnění bezodkladných povinností které mohou mít život ohrožující charakter účast na autonehodě, může za určitých okolností pokračovat dál v jízdě. Rozhodnutí bývá v takových případech na veliteli vozu ve spolupráci s příslušným operačním střediskem. Protože tato konkrétní situace není v žádném zákoně upravena lze předpokládat, že při rozhodování je postupováno dle Trestního zákoníku [31]. Konkrétně se může jednat o § 28. Krajiní nouze, stanovující podmínku, za které není trestný čin právně postižitelný. Krajiní nouze je v trestním zákoně charakterizována jako „*čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, není trestným činem*“ [31]. Jestliže by ale mohlo být možné za daných okolností odvrátit hrozící nebezpečí jiným způsobem a způsobený následek je stejně závažný nebo dokonce závažnější než ten který hrozil, tak se o krajiní nouzi nejedná [31]. Jako příklad můžeme uvést situaci, kdy bude mít autonehodu vozidlo ZZS jedoucí k umírajícímu pacientovi. Jestliže se bude jednat o autonehodu, při které se vyskytne zranění, potom vyvstane povinnost volat policii a čekat na místě nehody do jejího příjezdu. Jestliže bude mít ale zranění u autonehody méně závažný charakter než jaký hrozí jedinci ke kterému vozidlo ZZS směřovalo a jiné takové vozidlo by se k němu nemohlo v danou chvíli dostavit včas, bude pravděpodobně pokračovat v případě pojízdného stavu vozidlo ZZS v jízdě. Je pochopitelné, že celá skutečnost musí být oznámena ostatním účastníkům autonehody a příslušnému operačnímu středisku, které oznámí policii stav věci, aby nedocházelo ke zbytečným nejasnostem.

Příloha 10: Kontrolní test pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy

Pro účely tohoto kontrolního testu se řidičem vozidla s PPJ a vozidlem s PPJ rozumí řidič takového vozidla, které má aktivované ZVZ a SZ.

1. Jaký je minimální věk pro výkon profese řidiče vozidla s PPJ?

- a) Výkon profese řidiče vozidla s PPJ smí vykonávat osoba starší 21 let.
- b) Výkon profese řidiče vozidla s PPJ smí vykonávat osoba starší 18 let.
- c) Výkon profese řidiče vozidla s PPJ smí vykonávat osoba starší 24 let.

2. Musí být řidič vozidla s PPJ během plnění zvláštních povinností za jízdy na sedadle připoután bezpečnostním pásem?

- a) Za podmínky že řidič vozidla s PPJ užívá během jízdy zvláštní výstražné světelné zařízení, případně doplněné o zvláštní výstražné zvukové znamení, nemusí být dle Silničního zákona za jízdy na sedadle připoután bezpečnostním pásem.
- b) Za podmínky že řidič vozidla s PPJ plní zvláštní povinnosti, nemusí být dle Silničního zákona za jízdy na sedadle připoután bezpečnostním pásem.
- c) Řidič vozidla s PPJ musí být dle Silničního zákona během jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem.

3. Má řidič vozidla s PPJ přednost v jízdě před tramvají jestliže se rozhodne vjet na tramvajový pás v době, kdy se po něm ve stejnou dobu a na stejném místě zároveň pohybuje tramvaj?

- a) Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič vozidla s PPJ omezit v jízdě tramvaj. Vjíždět na tramvajový pás smí v případě, že se v blízkosti místa vjezdu nepohybuje žádné kolejové vozidlo.
- b) Při vjíždění na tramvajový pás má řidič vozidla s PPJ vždy přednost před tramvají. Přednost má také před vozidly, která se v danou chvíli po tramvajovém pásu pohybují.
- c) Řidič vozidla s PPJ má při vjíždění na tramvajový pás přednost před tramvají za předpokladu, že tramvaj v jízdě žádným způsobem neohrozí.

4. Smí řidič vozidla s PPJ při plnění zvláštních povinností jet vyšší rychlostí, než je maximální povolená rychlost vozidla?

- a) V případě plnění mimořádných povinností smí řidič vozidla s PPJ překročit maximální povolenou rychlost vozidla (konstrukční rychlost) a v případě jízdní soupravy maximální povolenou rychlost vozidla soupravy.
- b) Řidič vozidla s PPJ nesmí překročit maximální povolenou rychlost vozidla (konstrukční rychlost) a v případě jízdní soupravy maximální povolenou rychlost žádného vozidla soupravy.
- c) Řidič vozidla s PPJ smí překročit maximální povolenou rychlost vozidla (konstrukční rychlost), jestliže svou jízdou neohrozí ostatní účastníky silničního provozu.

5. Smí řidič vozidla s PPJ couvat v tunelu?

- a) Ano, řidič vozidla s PPJ smí v tunelu a jeho těsné blízkosti couvat. Při takové činnosti však nesmí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.
- b) Couvání v tunelu nebo jeho těsné blízkosti je Silničním zákonem zakázáno. Tento zákaz platí pro všechna vozidla včetně vozidel s PPJ.
- c) Vozidla s PPJ smí v tunelu a jeho těsné blízkosti couvat za předpokladu, že jsou jejich řidiči k takové činnosti řádně proškoleni dle Nařízení vlády č. 264/2009 Sb. o bezpečnostních požadavcích na tunely pozemních komunikací.

6. Kterí řidiči vozidel s PPJ nemají povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření?

- a) Jedná se o řidiče vozidel ozbrojených bezpečnostních sborů ČR, požární ochrany a záchranných složek ČR.
- b) Žádný z řidičů vozidel s PPJ nemá povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření.
- c) Jedná se o řidiče vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, požární ochrany, zpravodajských služeb a řidiče vozidel ozbrojených sil ČR.

7. Jakou povinnost má řidič vozidla s PPJ, pokud zastaví v blízkosti vozidla přepravující těžce pohybově postiženou osobu?

- a) Vůči takovému vozidlu nemá řidič vozidla s PPJ žádnou povinnost.
- b) Jestliže řidič vozidla s PPJ zastavuje v blízkosti vozidla, které přepravuje těžce pohybově postiženou osobu, má povinnost zachovat minimální boční odstup 1,2 m.
- c) Řidič vozidla s PPJ který zastavuje v blízkosti vozidla přepravující těžce pohybově postiženou osobu, nemusí zachovat minimální boční odstup 1,2 m, jestliže zůstane v blízkosti svého vozidla.

8. Za jakých okolností je řidič vozidla s PPJ povinen použít výstražný trojúhelník?

- a) Za situace, kdy by řidič vozidla s PPJ mohl svou činností (nucené stání v případě poruchy) ohrozit bezpečnost silničního provozu, je povinen použít výstražný trojúhelník.
- b) Vozidla s PPJ nemusí být vybavena výstražným trojúhelníkem.
- c) Za podmínky, že je na vozidle aktivované zvláštní výstražné světelné zařízení modré barvy, nemusí řidič vozidla s PPJ použít výstražný trojúhelník za žádných okolností.

9. Smí řidič vozidla s PPJ během jízdy telefonovat?

- a) Řidiči vozidel s PPJ smí během jízdy telefonovat za předpokladu, že plní služební povinnosti nebo v případě poskytovatelů zdravotnické záchranné služby a Horské služby řeší mimořádnou událost. Při tom musí mít aktivované ZVZ a SZ.
- b) Řidiči vozidel s PPJ smí telefonovat za předpokladu, že plní služební povinnosti nebo v případě poskytovatelů zdravotnické záchranné služby a Horské služby řeší mimořádnou událost. Při tom nemusí mít aktivované ZVZ a SZ.
- c) Řidiči vozidel s PPJ smí telefonovat za předpokladu, že touto činností neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

10. Jakou povinnost mají řidiči vozidel na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla na které jsou v jednom směru jízdy tři jízdní pruhy v případech, kdy se začnou utvářet kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel?

- a) Při řazení v jízdních pruzích mezi sebou sníží boční rozestup vzájemně řidiči vozidel v levém a středním jízdním pruhu tak, aby vznikla mezera pro průjezd vozidel s PPJ široká alespoň 3 m.
- b) Při řazení v jízdních pruzích mezi sebou sníží boční rozestup vzájemně řidiči vozidel v pravém a středním jízdním pruhu tak, aby vznikla povinná mezera pro průjezd vozidel s PPJ široká alespoň 3 m.
- c) Při řazení v jízdních pruzích mezi sebou sníží boční rozestup vzájemně řidiči vozidel v pravém a levém jízdním pruhu tak, aby vznikla mezera pro průjezd vozidel s PPJ široká alespoň 3 m.

11. Smí vstoupit chodec na přechod pro chodce, jestliže se k němu blíží vozidlo s PPJ?

- a) Jestliže svítí na světelném zařízení pro chodce zelený signál volno tak smí chodec vstupovat na přechod pro chodce.
- b) Chodec smí vstupovat na přechod pro chodce či komunikaci za předpokladu že stačí bezpečně přejít vozovku a neohrozí vozidlo s PPJ.
- c) Jestliže přijíždí vozidlo s PPJ, tak nemá chodec dovoleno vstupovat na komunikaci či přechod pro chodce.

12. Kdo vydává /dodává osvědčení pro zvláštní výstražná světelná a zvuková zařízení a doplňkové výstražné svítilny určené pro vozidla s právem přednostní jízdy?

- a) Taková osvědčení jsou vydávána Ministerstvem dopravy.
- b) Taková osvědčení jsou vydávána výrobcem, případně dovozcem těchto zařízení.
- c) Taková osvědčení jsou vydávána Elektrotechnickým zkušebním ústavem, s. p.

13. Jakou barvu musí mít kontrolní zařízení signalizující funkci zvláštního výstražného zvukového a světelného zařízení modré barvy?

- a) Kontrolní zařízení musí mít oranžovou barvu a musí být obsluhovatelné z místa řidiče.
- b) Kontrolní zařízení musí mít modrou barvu a musí být obsluhovatelné z místa řidiče i spolujezdce.
- c) Kontrolní zařízení musí mít žlutou barvu a musí být obsluhovatelné z místa řidiče.

14. Má řidič vozidla s PPJ povinnost řídit se pokyny příslušníka požární ochrany jestliže řídí dopravu na pozemních komunikacích?

- a) Ano, řidič vozidla s PPJ má povinnost řídit se pokyny příslušníka požární ochrany jestliže řídí dopravu na pozemních komunikacích v případě řešení mimořádné události.
- b) Ne, řidič vozidla s PPJ nemá povinnost řídit se pokyny příslušníka požární ochrany, jestliže řídí dopravu na pozemních komunikacích.
- c) Ano, řidič vozidla s PPJ má povinnost řídit se pokyny příslušníka požární ochrany, jestliže řídí dopravu na pozemních komunikacích v případě, že je takový příslušník označen rukávovou páskou s nápisem policie.

15. Jakým právním předpisem je v České republice ošetřena jízda vozidel s PPJ?

- a) Zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.
- b) Nařízením vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena ZVZ a SZ.
- c) Zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

16. Jaká bude činnost řidiče s právem přednostní jízdy, jestliže přijíždí k zády stojícímu policistovi řídícímu provoz na pozemních komunikacích, který má pravou paži předpaženou a levou upaženou?

- a) Policista signalizuje "Volno!" pro řidiče přijíždějící směrem k zadům a pravému boku policisty a řidič vozidla s PPJ bude pokračovat v jízdě.
- b) Policista signalizuje "Stůj!" a řidič vozidla s PPJ bude povinen zastavit vozidlo.
- c) Řidič vozidla s PPJ nemá vůči policistovi řídícímu dopravu na pozemních komunikacích žádnou povinnost a jeho činnost se bude odvíjet od požadavků dopravní situace.

17. Smí se řidiči ostatních vozidel zařazovat do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými?

- a) Ano, do skupiny tvořené vozidly s PPJ a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel smějí zařazovat na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Při tom nesmí jízdu takových vozidel žádným způsobem ohrozit či omezit nebo ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- b) Ne, do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.
- c) Ano, řidiči ostatních vozidel se smějí do takové skupiny zařazovat za předpokladu, že žádným způsobem neohrozí nebo neomezí skupinu vozidel s PPJ a vozidla jimi doprovázená a také ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

18. Jaký je maximální počet doplňkových zvláštních výstražných svítlen vyzařujících přerušovaný tok světla modré barvy, které mohou být instalovány v přední části vozidla s PPJ?

- a) Na vozidle s PPJ lze instalaci zvláštního výstražného světelného zařízení modré barvy doplnit vpředu o maximálně tři páry doplňkových zvláštních výstražných svítlen vyzařujících přerušovaný tok světla modré barvy.
- b) Na vozidle s PPJ lze instalaci zvláštního výstražného světelného zařízení modré barvy doplnit vpředu o maximálně dva páry doplňkových zvláštních výstražných svítlen vyzařujících přerušovaný tok světla modré barvy.
- c) Na vozidle s PPJ lze instalaci zvláštního výstražného světelného zařízení modré barvy doplnit vpředu o maximálně jeden pár doplňkových zvláštních výstražných svítlen vyzařujících přerušovaný tok světla modré barvy.

19. Je povinností všech řidičů vozidel s právem přednostní jízdy absolvovat pravidelná lékařská vyšetření?

- a) Ano, za účelem ověření zdravotní způsobilosti je povinností všech řidičů vozidel s PPJ absolvovat pravidelná lékařská vyšetření. Tato povinnost se nevztahuje na vozidla s PPJ ozbrojených bezpečnostních sborů.
- b) Ano, za účelem ověření zdravotní způsobilosti je povinností všech řidičů vozidel s PPJ absolvovat pravidelná lékařská vyšetření.
- c) Ano, za účelem ověření zdravotní způsobilosti je povinností všech řidičů vozidel s PPJ absolvovat pravidelná lékařská vyšetření. Tato povinnost se nevztahuje na vozidla s PPJ ozbrojených bezpečnostních sborů, bezpečnostních sborů a záchranných složek ČR.

20. Smí řidič vozidla s právem přednostní jízdy zastavit a stát na železničním přejezdu?

- a) Řidič vozidla s PPJ smí zastavit a stát na železničním přejezdu pouze v případě, že takovou činností žádným způsobem neomezí v jízdě drážní kolejová vozidla.
- b) Řidič vozidla s PPJ smí zastavit a stát na železničním přejezdu pouze v případě, že k tomu dostal výslovný souhlas příslušného operačního střediska, které celou skutečnost projednalo s kompetentním zaměstnancem železnice (výpravčí spádové železniční stanice).
- c) Řidič vozidla s PPJ smí zastavit a stát na železničním přejezdu.

Správné odpovědi

1a, 2b, 3c, 4b, 5a, 6c, 7a, 8c, 9b, 10a, 11c, 12a, 13c, 14a, 15c, 16b, 17b, 18c, 19b, 20c.