



METODICKÝ PODKLAD

k přípravě odborně vzdělávacího a zdokonalovacího
kurzu pro řidiče odtahových služeb

v rámci projektu Zvyšování bezpečnosti silničního
provozu při nakládání a odtahu nepojízdných vozidel

Zpracoval: Martin Bednář, DiS.

Asociace silničních a odtahových služeb z.s.

2021

Výstup projektu:

Metodický manuál k přípravě odborně vzdělávacího a zdokonalovacího kurzu pro řidiče odtahových služeb vznikl jako jeden z výstupů projektu realizovaného Asociací silničních a odtahových služeb z.s. v roce 2021 za účelem zvýšení bezpečnosti prováděných prací a zvýšení bezpečnosti všech zúčastněných osob při dopravní nehodě či poruše na veřejných dopravních komunikacích.

Název projektu:

Zvyšování bezpečnosti silničního provozu při nakládání a odtahu nepojízdných vozidel

Vydavatel:

Asociace silničních a odtahových služeb z.s.

Lektoři / Témata školení:

Ing. Lukáš Tomek / Ekonomika jízdy a provozu speciální nákladní dopravy se zaměřením na odtah

Český červený kříž / První pomoc

Ing. Lukáš Tomek / Náklad a jeho upevnění, různé modely

Martin Bednář, DiS. / Chování u nehod, označení nehod na dálnici a silnici I. tř.

Autodrom Promotion s.r.o. / Bezpečná jízda teorie a praktické jízdy

Ivan Kovalčík / Režimy práce Nař. ES 561/2006 a 168/2002, právní úprava v okolních státech

Produkce:

Martin Bednář, DiS.

Obsah

Úvod	4
Ekonomika jízdy a provozu spec. nákladní dopravy se zaměřením na odtah	5
První pomoc	20
Náklad a jeho upevnění, různé modely	25
Chování u nehod, označení nehod na dálnici a silnici I. tř.	44
Bezpečná jízda teorie, praktické jízdy	54
Režimy práce nařízení (ES) č. 561/2006 a 168/2002, právní úprava v okolních státech	56

Úvod

Tato metodika si klade za cíl poskytnout návod pro práci s řidiči odtahových služeb, kteří se běžně v rámci výkonu svého povolání setkávají s mnoha různými dopravními nehodami. Metodika vychází primárně ze zkušeností a výchozího stavu, kdy tito řidiči nejsou nikterak systematicky školeni či připravováni pro zásah ve stresovém prostředí, a pro zvýšení efektivity jejich činnosti je nutné pravidelně podporovat dostatečnou znalost aktuálních předpisů i zvyšovat jejich řidičské dovednosti.

Metodika je určena pro přípravu obsahu výukového programu, který může být dále aplikován provozovateli odtahových služeb na vlastní náklady, případně předmětem dalších i společných projektů. Současně je možné tento program dále rozvíjet a doplňovat o potřebná témata, která během realizace programu vyjdou najevo. Na program je možné navázat i další individuální práci s řidičem, pokud během výuky nalezne provozovatel odtahových služeb mezery v jeho zkušenostech. Metodický podklad představuje základní návod, jakým způsobem připravit vhodný výukový program, a jak s řidičem pracovat, aby během výkonu činnosti řidiče odtahových služeb využil maximum novodobých poznatků a přispěl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

S metodikou by měli primárně pracovat zástupci odtahových provozovatelů odtahových služeb, kteří zodpovídají za vzdělávání řidičů, případně dispečerů. Některé informace a podklady mohou dále využívat ke vzdělávání, ale měli by si být vědomi hranic svých profesních kompetencí, a v případě pochybností přizvat k odbornému školení či práci profesionálního lektora nebo s ním své případy konzultovat. Obsah programu je možné i vhodné do budoucna dále rozvíjet o aktuální požadavky, a to zejména samotných řidičů odtahových služeb, nebo je kombinovat s praktickým cvičením.

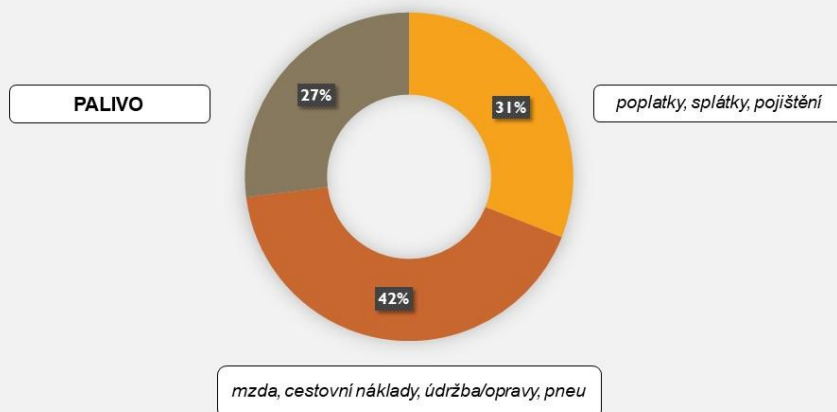
EKONOMIKA JÍZDY

Kurz pro řidiče odtahových vozidel 2021

Ing. Lukáš Tomek

12.7.2021

PROVOZNÍ NÁKLADY



FAKTORY

EKONOMICKÉ POJETÍ JÍZDY ŠETŘÍ:

- vozidlo
- životní prostředí
- peníze



FAKTORY

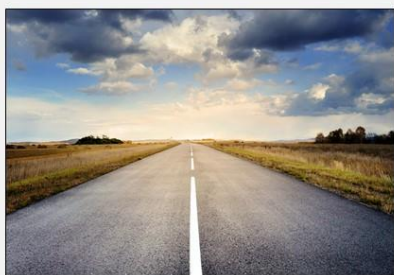
Které faktory ovlivňují spotřebu paliva?

- Vnější podmínky
- Technický stav vozidla
- Konfigurace vozidla
- **Styl řízení**



VNĚJŠÍ PODMÍNKY

STAV KOMUNIKACE.....



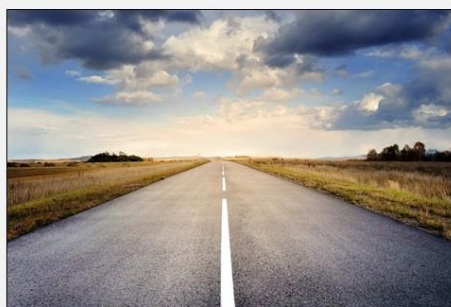
VNĚJŠÍ PODMÍNKY

TYP KOMUNIKACE.....



VNĚJŠÍ PODMÍNKY

HUSTOTA PROVOZU....



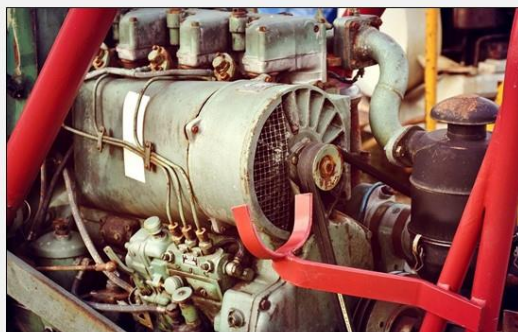
VNĚJŠÍ PODMÍNKY

POČASÍ....



TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

Důležitým předpokladem pro ekonomickou jízdu je technická údržba vozidla



TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

- Nahuštění pneumatik
- Vzduchový filtr
- Palivový filtr



TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

Důsledek zanedbané údržby:

- Zvýšení spotřeby pohonných hmot
- Snížení výkonu motoru
- Vyšší znečištění životního prostředí



TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

PNEUMATIKY



TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

PŘÍLIŠ VYSOKÝ TLAK V PNEUMATIKÁCH



VÝHODY:

- SNÍŽENÍ VALIVÉHO ODPORU
- DROBNÉ SNÍŽENÍ POHONNÝCH HMOT

TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

PŘÍLIŠ VYSOKÝ TLAK V PNEUMATIKÁCH



NEVÝHODY:

- SNÍŽENÍ ŽIVOTNOSTI PNEUMATIK
- SNÍŽENÍ JÍZDNÍHO KOMFORTU
- BEZPEČNOST

TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

PŘÍLIŠ NÍZKÝ TLAK V PNEUMATIKÁCH



VÝHODY: ??????

NEVÝHODY:

- ZVÝŠENÍ SPOTŘEBY PALIVA
- VYSOKÉ OPOTŘEBENÍ PNEUMATIK
- SNÍŽENÍ JÍZDNÍHO KOMFORTU
- MALÁ STYČNÁ PLOCHA PNEUMATIKY SVOZOVKOU
- HROZÍVZNÍCENÍ PNEUMATIKY

TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

PŘÍLIŠ NÍZKÝ TLAK V PNEUMATIKÁCH

NAPŘÍKLAD PŘI PODHUŠTĚNÍ PNEUMATIKY O 10 – 20%
SE ZVÝŠÍ SPOTŘEBA POHONNÝCH HMOT O VÍCE NEŽ 2%

Průměrná spotřeba 30l / 100km, ujetá vzdálenost

15 000km

4500 litrů za měsíc

Cena 1 litru nafty 31,-Kč

$4500 * 31 = 139\,500,-Kč$

Zvýšení spotřeby o 2% = 2 790Kč/měsíc=33 480Kč/rok

TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

SPRÁVNÝ TLAK V PNEUMATIKÁCH



VÝHODY:

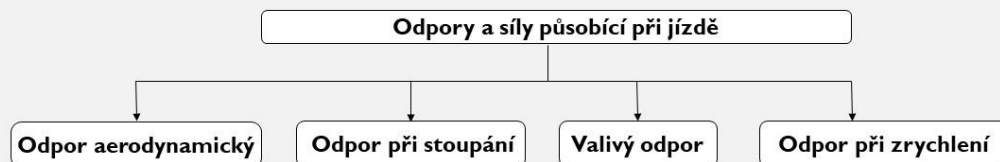
- OPTIMÁLNÍ DOSEDACÍ PLOCHA
- NÍZKÝ VALIVÝ ODPOR
- ZVÝŠENÍ ŽIVOTNOSTI
- SNÍŽENÍ SPOTŘEBY

KONFIGURACE VOZIDLA



- motor
- hnací ústrojí
- brzdy
- přídatné agregáty
- aerodynamika

ODPORY PŮSOBÍCÍ PŘI JÍZDĚ



ODPOR AERODYNAMICKÝ

ODPOR VZDUCHU SE ZVYŠUJE S DRUHOU MOCNICNOU

Zdvojnásobíme-li rychlost, zvýší se odpor vzduchu čtyřnásobně !!!

Jak pozitivně ovlivnit odpor vzduchu?

- Čelo vozidla
- Spoilery a další aerodynamické prvky
- Víření vzduchu u otevřené nástavby
- Protivítr/vítr do zad
- Jízdní rychlost



ODPOR PŘI STOUPÁNÍ

V okamžiku, kdy automobil začne **při** jízdě překonávat převýšení začne na něj rovněž působit **odpor**, který nazýváme **odpor stoupání**. Tento **odpor** je určen složkou tíhy vozidla rovnoběžnou s povrchem stoupající vozovky.



se zvyšující se hmotností roste i spotřeba paliva.

Snahou výrobců je hmotnosti vozidel optimalizovat za použití lehkých slitin, kompozitů a plastů (např. plastové nárazníky, díly karoserie, atd.).

VALIVÝ ODPOR

Valivý odpor je druh tření vznikající mezi podložkou a tělesem kruhového průřezu při jeho valivém pohybu.

V případě pneumatik to znamená, že čím menší je valivý odpor pneumatiky tím menší výkon musí motor vyvinout, aby tento odpor překonal a tím je i nižší spotřeba pohonných hmot.

- Asi třetinu síly, která pohání auto, pohltí pneumatiky.
- NA PŘEKONÁNÍ VALIVÉHO ODPORU se spotřebuje cca 30 % trakční energie vozu
- za normálních podmínek se valivý odpor na celkové spotřebě paliva podílí zhruba 3,5 %



ODPOR PŘI ZRYCHLENÍ

Odpor při zrychlení působí vždy, když vozidlo zvyšuje svou rychlost!!!

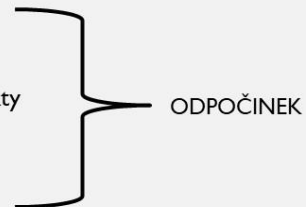
Překonání tohoto odporu stojí vozidlo výkon a tedy pohonné hmoty.

Dodržením **konstantní rychlostí** jízdy odpor při zrychlení prakticky vymizí.

Např. množství paliva na rozjezd na 80km/h je 0,9litru (souprava 40tun).

STYL JÍZDY - ÚVOD

- Intenzita a trvání fyzické a duševní práce
- Prostor – klima, světelné poměry a hluk
- Psychické důvody – odpovědnost, starosti nebo konflikty
- Monotonnost
- Nemoc a bolesti, podmínky výživy



STYL JÍZDY - PŘÍPRAVA NA JÍZDU

- Zadání úkolu
- Výběrem vhodné trasy (dopravní omezení, ...)
- Povětrnostní podmínky

Dobře se seznamte s obsluhou vozidla.

Dobrá znalost techniky vozidla = dobrý předpoklad k ekonomickému způsobu jízdy.

Dobře si naplánujte trasu jízdy a dbejte na informace z dopravního zpravodajství.

Nesprávná volba cesty, zácpy, stavební místa, pomalá jízda na uzlových dopravních bodech, způsobují nadbytečnou spotřebu.

Využívejte moderní komunikační techniku a dálkový přenos informací.

STYL JÍZDY – PŘED JÍZDOU

- Nenechávejte motor zahřívát na stanovišti.
- Motor a hnací soustavu zahřívejte při úměrném zatížení.
- V důsledku zahřívání na stanovišti se zbytečně spotřebovává palivo.



STYL JÍZDY – ROZJEZD

- Rozjíždějte se / zrychlujte s „plným“ sešlápnutím plynového pedálu.
- Přeskakujte jednotlivé rychlostní stupně jak je to jen možné směrem nahoru.
- Hladce se zařaďte do probíhající dopravy a udržujte dostatečnou a bezpečnou vzdálenost.



Rychlost se promítá do energie svou **druhou mocninou** !

Proto je potřeba **jezdit vždy předvídavě**, aby se rychlost udržovala pokud možno na stálé úrovni, a aby se tak ztrácelo co nejméně energie !

STYL JÍZDY – PLYNULÁ JÍZDA

- Předvídavě sledujte dopravní situaci, včas reagujte na změny.
- Nenechat se ovlivnit či vyprovokovat okolními vozidly.

Na rovině a v obcích co nejčastěji jezděte s vyšším rychlostním stupněm s nízkými otáčkami.

Co nejčastěji nechte vozidlo dojíždět bez použití plynového pedálu!

Poznámka: při ubrání plynového pedálu jde spotřeba k nule!



STYL JÍZDY – JÍZDA DO KOPCE

PŘI JÍZDĚ DO KOPCE VYUŽIJTE DOSTATEČNÝ VÝKON MOTORU

Před stoupaním se co možná nejvíce rozjeďte.

Tím se v nejvyšší možné míře využije stávající kinetická energie vozidla.

Ve stoupaní neřaďte příliš pozdě!

Ve stoupaní řaďte co nejméně, případně přeřaďte najednou více rychlostních stupňů.

Přerušení hnací soustavy v důsledku řazení stojí čas, rychlost a vede k nadbytečné spotřebě!



STYL JÍZDY – STÁNÍ

I při krátkých zastávkách vypínejte motor!



Zaparkujte tak, abyste snadno a bez couvání mohli odjet.

Šetřte tak palivo při spalování ve studeném motoru a zároveň opotřebení motoru!

Zdroj: Ing. Lukáš Tomek

Obsah

1 OBECNÉ ZÁSADY PŘI POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ POMOCI

Základní chování ošetřujícího
Bezpečnost při poskytování první pomoci
Základní vyšetření zraněného
Přivolání odborné pomoci
Péče o postiženého do příjezdu záchranné služby

2 STAVY BEZPROSTŘEDNĚ OHROŽUJÍCÍ ŽIVOT

Bezvědomí
Resuscitace
Odstranění překážky z dýchacích cest
Masivní zevní krvácení
Vnitřní krvácení
Rozhodni se!

3 STAVY OHROŽUJÍCÍ ŽIVOT

Poranění hlavy
Poranění hrudníku
Poranění břicha
Rozhodni se!

4 DALŠÍ ÚRAZOVÉ STAVY

Poranění páteře
Poranění končetin
Ošetření ran
Úrazové amputace
Poranění očí
Krvácení z tělesných otvorů
Kousnutí, bodnutí hmyzem, uštknutí
Rozhodni se!

Přivolání zdravotnické záchranné služby

Odbornou pomoc voláš vždy, pokud se jedná o život ohrožující stav, anebo máš podezření, že by život ohrožující stav mohl nastat. Pokud si nejsi jist, je lépe zavolat.



Zachovej klid a nahlas:

- co se stalo
- místo, kde se událost stala
- dále hovor řídí dispečer
- pokud jsi na místě sám, můžeš si přepnout telefon do režimu handsfree

Neukončuj hovor jako první, zůstaň na příjmu, poslouchej a dodržuj pokyny dispečera.

Péče o postiženého do příjezdu záchranné služby

- dbej na vlastní bezpečí a bezpečí všech ostatních
- s postiženým komunikuj a zjisti jeho potřeby, uklidni jej
- zajisti jeho tepelnou pohodu
- sleduj stav postiženého, zejména jeho životní funkce, v případě potřeby reaguj
- manipuluji s postiženým jen tehdy, pokud je to nutné

**UMOŽNI ZÁCHRANÁŘŮM
VOLNÝ PŘÍSTUP, OTEVŘI
DVEŘE, ZAVŘI PSA**



Resuscitace

Soubor úkonů, jejichž cílem je ve fázi klinické smrti zajistit postiženému v životně důležitých orgánech náhradní oběh okysličené krve. Je velmi důležité provádět ji včas, před příjezdem zdravotnické záchranné služby (ZZS).

Resuscitaci provádíme, pokud postižený

- nereaguje (je v bezvědomí) a nedýchá normálně (nedýchá vůbec nebo má jen lapavé vdechy)

**POKUD SE NEBRÁNÍ, TAK
RESUSCITACI POTŘEBUJE**



Resuscitace dospělých

- zakloň mu hlavu tahem za bradu a tlakem na čelo a zkontroluj dýchání
- přivolej záchrannou službu
- pokus se zjistit, zda je v blízkosti dostupný automatizovaný externí defibrilátor (AED)
- prováděj masáž srdce nebo masáž srdce v kombinaci s umělým dýcháním
- resuscitaci nepřerušuj do příjezdu odborné pomoci, nebo dokud postižený nezačne jevit známky života

Masáž srdce

- klekni si vedle hrudníku postiženého
- polož jednu dlaň na střed hrudníku postiženého, dlaň druhé ruky na první ruku, tlak vyvíjí pouze hrana dlaně

- nakloň se nad postiženého a stlačuj hrudní kost asi o 5–6 cm, ruce napjaté v loktech, tlak směřuje kolmo dolů
- stlačování prováděj frekvencí 100–120 stlačení za minutu
- stlačení a uvolnění by měly trvat stejnou dobu, po každém stlačení umožni návrat hrudníku do původní polohy

Umělé dýchání

Umělé dýchání provádí záchránce, který je k tomu vyškolen a je ochoten jej provést.

- po 30 stlačeních hrudníku zakloň postiženému hlavu tlakem na bradu a čelo
- prsty stiskni nos postiženého
- normálně se nadechni a plynule vdechni do postiženého (při správně provedeném vdechu se zvedá hrudník postiženého)
- vdechni do postiženého podruhé a opět začni stlačovat hrudník
- kombinuj masáž srdce s umělým dýcháním v poměru 30 stlačení: 2 vdechy

30 STLAČENÍ : 2 VDECHY



Resuscitace dětí (do puberty)

Prováděj, pokud dítě nereaguje a nedýchá normálně.

- zakloň hlavu dítěte a prsty stlač nos
- 5x vdechni do dítěte
- stlačuj spodní část hrudní kosti dítěte rychlostí 100–120 stlačení za minutu
- ke stlačování používej hranu jedné ruky, hloubka stlačení odpovídá jedné třetině předozadního průměru hrudníku
- po 30 stlačeních proved 2 umělé vdechy
- pokračuj v resuscitaci v poměru 30 stlačení : 2 vdechy až do příjezdu odborné pomoci
- pokud jsi na místě sám, telefonuj na záchrannou službu až po 1 minutě resuscitace. Pokud je záchránců více, volejte záchrannou službu ihned.



Resuscitace kojenců

Prováděj, pokud dítě nereaguje a nedýchá normálně. Prováděj stejně jako u větších dětí s těmito rozdíly:

- umělé dýchání prováděj přes nos i ústa dítěte, vdechuj malé množství vzduchu, objem své ústní dutiny
- masíruj srdce pomocí dvou prstů

Zdroj: Český červený kříž, příručka Základy první pomoci (kolektiv autorů)

ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

Kurz pro řidiče odtahových vozidel 2021

Ing. Lukáš Tomek

12.7.2021

OSNOVA

- Úvod
- Legislativa
- Fyzikální souvislosti
- Konstrukce vozidel
- Prostředky pro zajišťování břemen
- Druhy zajištění nákladu

ÚVOD

Vyhodnocení rizik souvisejících s prováděním prací na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Identifikace rizik:
- riziko ohrožení života a zdraví zaměstnanců vyplývající z nepředvídatelného chování uživatelů dálnic a silnic v důsledku selhání lidského faktoru, technické závady, klimatických nebo prostorových (převážně v tunelech) podmínek,
 - riziko ohrožení života a zdraví zaměstnanců vyplývající z celoročního provádění údržbových prací na dálnicích a silnicích, především však v zimním období.

Pravděpodobnost vzniku uvedených rizik je vysoká.

- (2) Identifikace nebezpečí:
- náraz a najetí vozidla uživatelů dálnic nebo silnic do prvků přechodného dopravního značení spolu s ohrožením osob, nacházejících se v daném místě,
 - přímé ohrožení osob, vykonávajících práce, vozidly uživatelů dálnic a silnic,
 - zvýšené nebezpečí nehod v důsledku špatných klimatických podmínek (v zimním období, za snížené viditelnosti apod.),
 - zvýšené nebezpečí nehod v důsledku stavebního a prostorového řešení tunelů.

Závažnost následků je velká.¹¹

ÚVOD

Označení osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu

- Zaměstnanci ŘSD ČR musí být vybaveni osobními ochrannými pracovními prostředky v souladu se směrnicí GR¹⁷. Dělníci nebo pomocní dělníci dálniční údržby musí při práci na dálnicích a silnicích používat výstražný oděv s vysokou viditelností v minimální kombinaci: kombinéza, kalhoty s náprsníkem a šlemi nebo kalhoty s opaskem doplněné kabátem, vestou nebo trikem.
- Základní část výstražného oděvu s vysokou viditelností musí vyhovovat požadavkům na výstražné oděvy, přičemž za základní část se považují kombinéza, kabát, vesta, přehoz, kalhoty s náprsníkem a šlemi nebo kalhoty s opaskem.¹⁸
- Za minimální vybavení ostatních osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu se považuje výstražná vesta nebo přehoz.
- Vyšší stupeň výstražného vybavení zaměstnanců jiných organizací provádějící práce na dálnicích a silnicích za provozu než je uvedeno v odst. (3) je záležitostí vyhodnocení rizik ohrožení života a poškození zdraví zaměstnanců těchto organizací.

ÚVOD

Základní povinnosti zaměstnanců a ostatních osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Dbát o vlastní bezpečnost je jednou ze základních povinností každého zaměstnance.²⁹ Každá osoba vykonávající některou z činností na dálnicích nebo silnicích za provozu musí dodržovat tyto zásady:
- a) musí si být neustále vědoma nebezpečí, vyplývajícího ze skutečnosti provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu,
 - b) před vstupem do jízdního pruhu, který není uzavřen, musí dbát maximální pozornosti a ostražitosti,
 - c) nepohybovat se na dálnicích a silnicích osamocně, přičemž z hlediska zajištění bezpečnosti vykonávat vzájemný dohled a včas se upozorňovat na hrozící nebezpečí,³⁰
 - d) zvýšenou pozornost o vlastní bezpečnost musí věnovat i v pracovním místě, které je přechodně uzavřeno pomocí dopravního značení.

ÚVOD

ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU JE TŘEBA PROVÁDĚT PRO „BĚŽNÉ PROVOZNÍ PODMÍNKY“

- Náklad na vozidle musí být zajištěn pro běžné provozní podmínky, mezi které jsou zařazeny jak úhybné manévry, ostré zatočení nebo objíždění, ale i prudké brzdění.
- K vypadnutí nákladu z vozidla nesmí dojít ani, pokud by došlo ke krizovému brzdění!

LEGISLATIVA

Zajištění nákladu v České republice

zákon 361/2000 Sb. §5, odstavec „j“

Povinnosti řidiče:

- **zajistit** bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a **bezpečnou přepravu nákladu**.

LEGISLATIVA

Zajištění nákladu v České republice

zákon 361/2000 Sb. § 52 Přeprava nákladu

Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. **Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích**, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti...

LEGISLATIVA

Zajištění nákladu v České republice

Vyhláška č. 207/2018 Sb., (vyhláška o technických silničních kontrolách)

- Způsob a rozsah provádění kontroly umístění, upevnění nebo zajištění nákladu

Při kontrole zabezpečení nákladu mohou být zjištěny 3 stupně závad:

- A. lehká závada**, kdy náklad je zabezpečen, avšak je vhodné poučit řidiče o bezpečnosti přepravovaného nákladu,
- B. vážná závada**, kdy náklad není dostatečně zabezpečen a může dojít k výraznému posunutí nebo převrácení nákladu nebo jeho částí,
- C. nebezpečná závada**, kdy je bezprostředně ohrožena bezpečnost silničního provozu v důsledku rizika ztráty nákladu nebo jeho částí nebo v důsledku nebezpečí přímo souvisejícího se zabezpečením nákladu, nebo je-li bezprostředně ohrožena bezpečnost osob.

LEGISLATIVA

Norma ⁵	Předmět
- EN 12195-1	Výpočet zajišťovacích sil
- EN 12640	Vázací body
- EN 12642	Pevnost konstrukce karosérie vozidel
- EN 12195-2	Přívazovací popruhy ze syntetických vláken
- EN 12195-3	Přívazovací řetězy
- EN 12195-4	Přívazovací ocelová drátěná lana
- ISO 1161, ISO 1496	Kontejner ISO
- EN 283	Výměnné nástavby
- EN 12641	Plachty
- EUMOS 40511	Tyče a klanice
- EUMOS 40509	Přepravní balení

FYZIKÁLNÍ SOUVISLOSTI

Návrh zabezpečení nákladu musí vycházet ze:

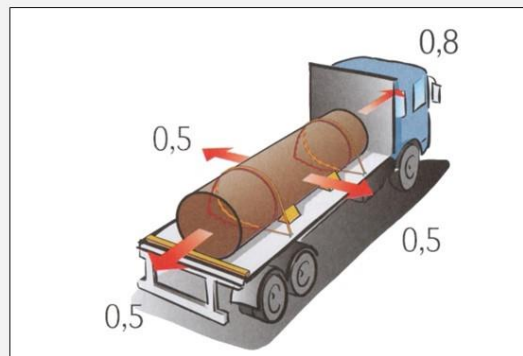
- zrychlení,
- součinitelů tření,
- bezpečnostních faktorů,
- zkušebních metod (statická či dynamická zkouška).

Tyto parametry a metody jsou uvedeny a popsány v evropské normě ČSN EN 12195-1.

Aby se zabránilo pohybu nákladu včetně sklouznutí, naklonění, odvalení, posouvání, podstatné deformace a rotace (kolem kterékoli svislé osy), je povoleno použít součet účinků zamknutí, zablokování, přímého uvázání a třecího uvázání.

FYZIKÁLNÍ SOUVISLOSTI

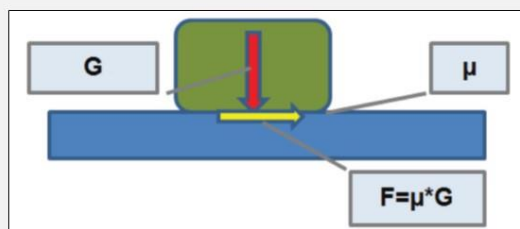
Zrychlení:



FYZIKÁLNÍ SOUVISLOSTI

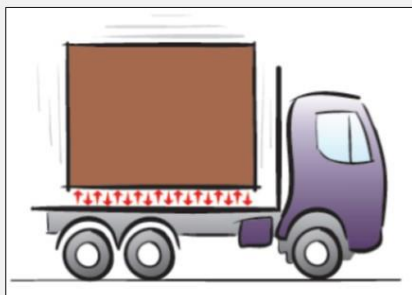
Tření:

Maximální třecí síly jsou výsledkem přítláčivé síly mezi dvěma předměty vynásobené součinitelem tření.



FYZIKÁLNÍ SOUVISLOSTI

Tření:



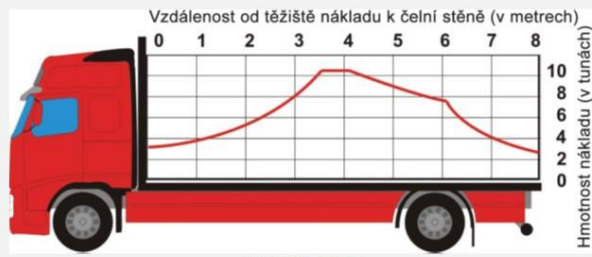
Poznámka:

Sniží-li se přítláčivá síla „G“ mezi oběma předměty, sniží se také třecí síla; v případě, že síla mezi oběma prvky bude 0, nebude existovat žádná třecí síla. Svislé vibrace mohou snížit svisle působící sílu mezi nákladem a ložnou plochou!

KONSTRUKCE VOZIDLA

Rozložení nákladu

Když je na vozidlo umístěn jakýkoli náklad, nesmí být překročeny maximální přípustné rozměry, zatížení náprav a maximální přípustná celková hmotnost. Minimální zatížení náprav je třeba zohlednit i kvůli zajištění adekvátní stability, řízení a brzdění, jak stanoví právní předpisy nebo výrobce vozidla.









KONSTRUKCE VOZIDLA

- Evropské normy ČSN EN 12640, ČSN EN 12641 a ČSN EN 12642 stanoví požadavky na konstrukci vozidla a vázací body na přepravních jednotkách nákladu (CTU), vozidlech a výměnných nástavbách, jak je popsáno níže.
- Množství prostředků k zabezpečení nákladu v různých CTU závisí na druhu nákladu a na síle bočních stěn, čelní stěny a zadní stěny.
- Z hlediska pevnosti jednotlivých prvků nástavby je důležité dělit nástavby podle požadavků normy na dva typy. Jde o nástavbu s pevností **L** a **XL**.

Geprüfte Aufbaufestigkeit / Confirmed body strength		
Vorderwand / Frontwall	0,5 P	13.500 daN
Seitenwand / Sidewall	0,4 P	10.800 daN
Rückwand / Rearwall	0,3 P	8.100 daN
P = 27.000 Kg		
Fahrzeug entspricht Vehicle body in compliance with		EN 12642-XL certificate
SCHMITZ CARGOBULL		
<small>1089011</small>		







KONSTRUKCE VOZIDLA

Pevnost jednotlivých prvků nástavby dle ČSN EN 12 642 typu „L“

VOZIDLO SKŘÍŠOVÉHO TYPU	VOZIDLO S BOČNÍMI STĚNAMI A KRYTEM/ KLANICEMI (S VYKLÁPĚCÍMI BOČNÍMI STĚNAMI)	VOZIDLO S POSTRANNÍMI PLACHTAMI
		
 $F_{a2} = 6\%$ užitečného zatížení	 $F_{a2} = 6\%$ užitečného zatížení $F_{a1} = 24\%$ užitečného zatížení	 $F_R = 0\%$ užitečného zatížení
<p>Čelní stěna: $F_F = 40\%$ užitečného zatížení P, maximálně 5 000 daN Zadní stěna: $F_R = 25\%$ užitečného zatížení P, maximálně 3 100 daN</p>		

KONSTRUKCE VOZIDLA

Pevnost jednotlivých prvků nástavby dle ČSN EN 12 642 typu „XL“

VOZIDLO SKŘÍŠOVÉHO TYPU	VOZIDLO S BOČNÍMI STĚNAMI A KRYTEM/ KLANICEMI (S VYKLÁPĚCÍMI BOČNÍMI STĚNAMI)	VOZIDLO S POSTRANNÍMI PLACHTAMI
		
 $F_F = 40\%$ užitečného zatížení 0.75 H	 $F_F = 40\%$ užitečného zatížení 0.75 H	 $F_F = 40\%$ užitečného zatížení 0.75 H
<p>Čelní stěna: $F_F = 50\%$ užitečného zatížení P Zadní stěna: $F_R = 30\%$ užitečného zatížení P</p>		

KONSTRUKCE VOZIDLA

Pevnosti vázacích bodů podle ČSN EN 12 640

Vázací body musí být konstruovány tak aby přenášely působící síly do konstrukčních prvků vozidla. Musí splňovat požadavky ČSN EN 12 640, počtem a nosností odpovídat potřebám bezpečného zajištění předmětného nákladu



KONSTRUKCE VOZIDLA

Pevnosti vázacích bodů podle ČSN EN 12 640

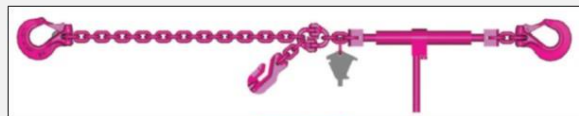
- počet a rozmístění vázacích bodů ve vozidle,
- pevnost vázacích bodů.

Vozidla, která splňují požadavky této normy, musí být opatřena jasně viditelným štítkem modrého podkladu s popisem bílé barvy, kde je uvedeno zatížení v tahu (jednotky daN).



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

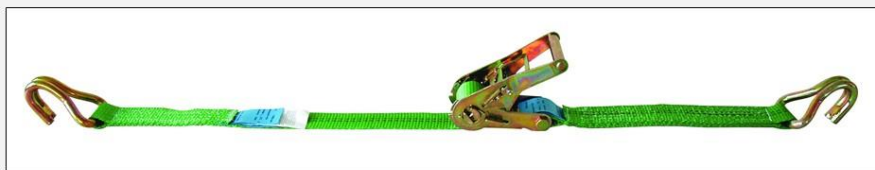
- V silniční dopravě se nejčastěji používají připevňovací **popruhy** nebo **řetězy**.
Pro určité druhy nákladu je výhodné použít **ocelová drátěná lana**.
- Všechny tyto druhy vázacích prostředků mohou přenášet pouze tažné síly. Nejvyšší přípustná tažná síla je vyjádřena jako LC, tj. přivazovací únosnost. Je to část meze pevnosti a vyjadřuje se v jednotkách síly, tj. v kilonewtonech (kN) nebo dekanewtonech (daN).



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přivazovací popruhy ČSN EN 12195-2

- Mohou být zkonstruovány jako jeden celek nebo skládat se ze dvou částí.
- Nejčastěji mají ráčnový systém k napnutí vázacího prostředku buď tahem, nebo tlakem na rukojeť ráčny.
- Ráčna musí být při přepravě vždy zajištěná.
- Na koncích vázacího prostředku mohou být různé druhy háků nebo kruhů pro řádné připevnění vázacího prostředku k vázacím bodům na vozidle nebo na nákladu.



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přívazovací popruhy ČSN EN 12195-2

- přívazovací únosnost LC
- normalizovaná ruční síla S_{HF}
- normalizovaná napínací síla S_{TF}
- materiál textilního popruhu
- délka v metrech
- rok výroby
- číslo a část evropské normy
- název nebo znak výrobce
- varování „není určeno pro zdvihání“
- prodloužení textilního popruhu v %



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přívazovací popruhy ČSN EN 12195-2



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přivazovací popruhy ČSN EN 12195-2



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přivazovací popruhy ČSN EN 12195-2



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Přivazovací popruhy ČSN EN 12195-2



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Řetězy ČSN EN 12195-3

- Jsou to nejčastěji řetězy s krátkými články se speciálními háky nebo kruhy, které se mají připevnit k vozidlu a/nebo nákladu.
- Hlavní rozdíl oproti zvedacím řetězům je v napínacím prostředku.
- Tento napínací prostředek může být napevno spojen s řetězem, nebo to může být samostatné zařízení, které je upevněno někde podél řetězu
- Na trhu je k dispozici několik druhů napínacích prostředků, např. typu ráčny a typu přítužné matice.
- Napínací prostředky, které mají po napnutí vůli více než 150 mm, jsou zakázané.



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Ocelová lana ČSN EN 12195-4

- Ocelová drátěná lana se napínají pomocí napínačů navijákového typu upevněných na vozidle, samostatných napínačů typu ráčny nebo krátkých přivazovacích popruhů s ráčnovým napínačem.
- Zvláště vhodná jsou ocelová drátěná lana pro zabezpečení ocelových stavebních rohoží.
- Hodnotu maximálního
- přípustného zatížení udává výrobce.



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Prostředky pro zvýšení tření

Protiskuzové třecí rohože z gumového granulátu a polyuretanového pojiva s hodnotou součinitele tření $\mu = 0,6$



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Prostředky na ochranu hran



PROSTŘEDKY PRO ZAJIŠTOVÁNÍ BŘEMEN

Prostředky na ochranu hran



DRUHY ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

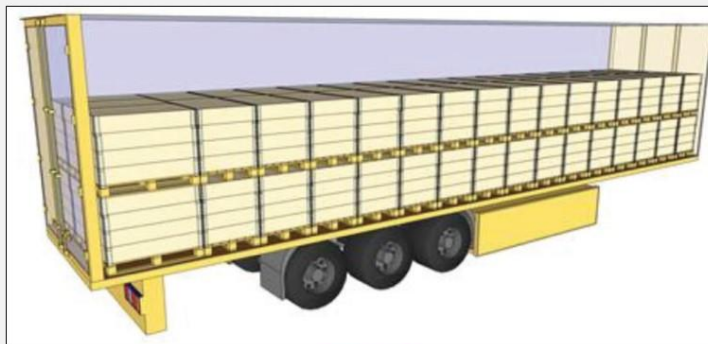
Odtahování vozidel z místa události:

- Odtahování vozidla pomocí tažné tyče.
- Odtahování vozidla na ploše odtahového speciálu či plošině podvalníku,
- nebo v odtahových brýlích určených k tažení vozidel za zvednutou přední/zadní nápravu.

Z hlediska bezpečnosti doporučuji provádět odtahy nepojízdných vozidel na plošině odtahového speciálu.

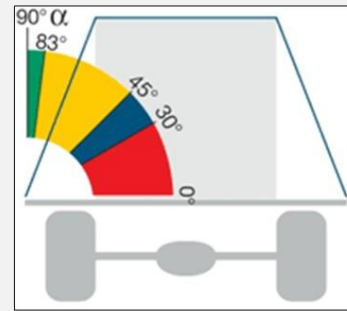
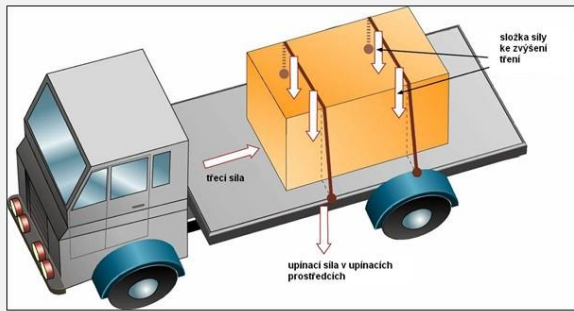
DRUHY ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

Tvarové zajištění nákladu



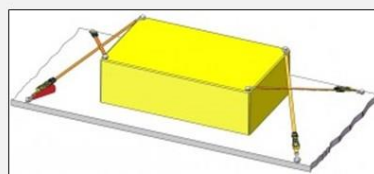
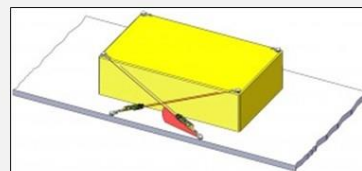
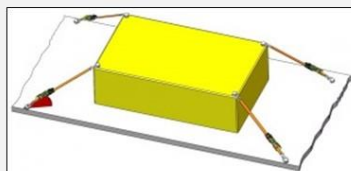
DRUHY ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

Třecí způsob zajištění nákladu



DRUHY ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

Diagonální způsob zajištění nákladu



DRUHY ZAJIŠTĚNÍ NÁKLADU

Zajištění vozidel na plošině odtahového speciálu



Zdroj: Ing. Lukáš Tomek

Chování u nehod, označení nehod na dálnici a silnici I. tř.



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

SMĚRNICE GENERÁLNÍHO ŘEDITELE č. 4/2007

Název:

Pravidla bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích

Gestor:

bezpečnostní ředitel

Datum schválení:

1. 2. 2007

Účel vydání:

Novelizace směrnice GR č. 37/2003 s ohledem na nové činnosti na dálnicích silnicích souvisejících s provozováním dálničních tunelů a se zavedením „mýta“, a také s ohledem na novou legislativní úpravu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci platnou od 1. 1. 2007.

SCHVALUJI

s účinností od 1. 2. 2007

PhDr. Michal Hala
pověřen řízením

Přehled rušených nebo nahrazovaných opatření:

Směrnice GR č. 37/2003

Rozsah znalostí		
úplná		zaměstnanci SSÚD/RS
		dotčení zaměstnanci GR, Závodu Praha, Závodu Brno a Správ
		externí služby v BOZP pro SSÚD/RS
informativní		ostatní zaměstnanci ŘSD ČR

- § 1 Úvodní ustanovení
- § 2 Práce na dálnicích a silnicích za provozu
- § 3 Vyhodnocení rizik souvisejících s prováděním prací na dálnicích a silnicích za provozu
- § 4 Zdravotní a odborná způsobilost
- § 5 Technické vybavení vozidel pro práce na dálnicích a silnicích za provozu
- § 6 Označení osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu
- § 7 Zásady provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu
- § 8 Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při dodavatelském provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu
- § 9 Základní povinnosti zaměstnanců a ostatních osob, provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu
- § 10 Zrušovací ustanovení
- § 11 Účinnost

- Příloha č. 1: Podmínky zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na dálnicích a silnicích za provozu.
- Příloha č. 2: Zápis o předání staveniště (pracoviště) podle § 2 odst. (3) nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích.

§ 1 Úvodní ustanovení

- (1) Směrnice stanoví pravidla bezpečnosti práce zaměstnanců a ostatních osob vykonávajících činnosti za provozu na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a ostatních silnicích I. třídy, k nimž má příslušnost k hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „dálnice a silnice“).¹ Jedná se o práce a činnosti vykonávané v mimořádných podmínkách se zvýšeným rizikem ohrožení života a poškození zdraví fyzických osob.
- (2) Pokud taková práce vyžaduje zřízení přechodné úpravy provozu, je způsob úpravy řešen „Pomůckou pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla“² a dalšími vnitřními předpisy ŘSD³. Pokud vlastník (správce) dálnice a silnice musí neprodleně uzavřít a označit alespoň provizorním způsobem příslušnou část pozemní komunikace v případě nebezpečí z prodlení (živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů) podle zvláštního právního předpisu⁴, uplatní se uvedený způsob úpravy.
- (3) Způsob přechodné úpravy provozu v tunelu se řídí zvláštním režimem v souladu s bezpečnostními požadavky na provoz v tunelu⁵. Vzhledem ke zvýšenému ohrožení života a zdraví zaměstnanců v tunelu z hlediska prostorových poměrů je žádoucí při provádění prací upřednostňovat uzavření celé tunelové trouby, nebo určení stálého dozoru.⁶
- (4) Z hlediska bezpečnosti práce zaměstnanců ŘSD ČR a ostatních osob vykonávajících práce na dálnicích a silnicích za provozu, je základním bezpečnostním předpisem nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- (5) Směrnice je závazná pro zaměstnance ŘSD ČR a ostatní osoby, které vykonávají nebo zajišťují práce na dálnicích a silnicích za provozu. Pokud jsou práce prováděny na základě smlouvy o dílo, musí být povinnost ostatních osob dodržovat tuto směrnici zajištěna ve smlouvě způsobem uvedeným v § 8 a příloze č. 1 této směrnice (dále jen „Směrnice“). V ostatních případech platí její ustanovení přiměřeně při dodržení postupu uvedeného v § 2 odst. (2) Směrnice.
- (6) Tato pravidla nezavazují zaměstnance ŘSD ČR ani zhotovitelů povinnosti dodržovat bezpečnostní předpisy související s jinými riziky, vztahujícími se k provádění prací nebo použité mechanizaci, strojů a nářadí.⁷

§ 2 Práce na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Práci na dálnicích a silnicích za provozu je pro účely této směrnice zejména:

¹ Směrnice není závazná pro cizí investory a jejich zhotovitele, avšak vedoucí zaměstnanci ŘSD ČR jsou povinni upozornit tyto subjekty na nedostatky z hlediska zajištění bezpečnosti práce, vyplývající z ustanovení této směrnice.

² Uvedená „Pomůcka...“ nenahrazuje stávající technické podmínky TP 66 „Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“, pouze ji doplňuje a zpřesňuje v částech týkajících se dálnice a silnice pro motorová vozidla.

³ Např. Příkaz ŘPÚ č. 3/2005 Označování pracovních míst na dálnicích a RS.

⁴ § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

⁵ Technické podmínky TP 154 – Provoz, správa a údržba tunelů pozemních komunikací, směrnice Evropského parlamentu a rady 2004/54/ ES.

⁶ Stálým dozorem se rozumí nepřetržitě sledování pracovní činnosti zaměstnanců, stavu pracoviště nebo jeho okolí, při němž zaměstnanec určený vedoucím zaměstnancem se nesmí od zaměstnanců vzdálit a nesmí se zaměstnávat ničím jiným, než dozorem z hlediska bezpečného průběhu pracovní činnosti.

⁷ Např. nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

- a) údržba, opravy a rekonstrukce dálnic a silnic a jiné (stavební) práce na nich nebo v jejich bezprostředním okolí,
- b) odstraňování a zmírňování závad ve sjízdnosti a schůdnosti⁸ dálnic a silnic,
- c) měřické a průzkumné práce, dozor, kontroly, prohlídky,
- d) činnosti související se zpoplatněním dálnic a silnic (mýto),
- e) periodická obsluha ostatních detekčních a registračních zařízení na komunikacích,

a další činnosti pokud nejsou práce vykonávány za vyloučení veřejného provozu.

- (2) Každý vstup na dálnice a silnice za účelem provádění výše uvedených prací musí být předem oznámen příslušnému Středisku správy a údržby dálnice (rychlostní silnice) a v případě silnic I. třídy provoznímu úseku příslušné správy ŘSD.⁹ Oznámení se provádí telefonicky, e-mailem nebo osobně. Jiné způsoby oznámení (SMS, písemně) jsou možné o dohodě s vedoucím střediska nebo se zástupcem správy.¹⁰
- (3) Činnosti prováděné dle odstavce (1) písm. e) tohoto ustanovení pověřenými zaměstnanci ŘSD ČR nepodléhají oznamovací povinnosti dle odstavce (2) tohoto ustanovení.

§ 3

Vyhodnocení rizik souvisejících s prováděním prací na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Identifikace rizik:
 - a) riziko ohrožení života a zdraví zaměstnanců vyplývající z nepředvídatelného chování uživatelů dálnic a silnic v důsledku selhání lidského faktoru, technické závady, klimatických nebo prostorových (převážně v tunelech) podmínek,
 - b) riziko ohrožení života a zdraví zaměstnanců vyplývající z celoročního provádění údržbových prací na dálnicích a silnicích, především však v zimním období.

Pravděpodobnost vzniku uvedených rizik je vysoká.

- (2) Identifikace nebezpečí:
 - a) náraz a najetí vozidla uživatelů dálnic nebo silnic do prvků přechodného dopravního značení spolu s ohrožením osob, nacházejících se v daném místě,
 - b) přímé ohrožení osob, vykonávajících práce, vozidly uživatelů dálnic a silnic,
 - c) zvýšené nebezpečí nehod v důsledku špatných klimatických podmínek (v zimním období, za snížené viditelnosti apod.),
 - d) zvýšené nebezpečí nehod v důsledku stavebního a prostorového řešení tunelů.

Závažnost následků je velká.¹¹

- (3) Bezpečnostní opatření (opatření k omezení rizika) tvoří následující část směrnice.

§ 4

Zdravotní a odborná způsobilost

- (1) Všechny osoby, provádějící práce na dálnicích a silnicích za provozu, musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti¹².

⁸ Zajištění schůdnosti se týká silnic I. třídy.

⁹ Týká se zaměstnanců ŘSD ČR, cizích zhotovitelů pro ŘSD ČR, ale též dalších činností, prováděných na dálnicích a silnicích pro něž je nutné zvláštní povolení, které vydává příslušný silniční správní úřad.

¹⁰ Plánované činnosti je nutno nahlásit nejdéle 24 hodin předem zároveň s předpokládanou dobou pobytu osob a techniky v pracovním místě na dálnici a silnici. Činnosti související s odstraňováním závad se ohlašují neprodleně.

¹¹ Možnými následky jsou vážný úraz vyžadující hospitalizaci, úraz s trvalými následky nebo úraz smrtelný.

¹² SGR č. 28/2006 Plnění požadavků zdravotní způsobilosti.

- (2) Všichni řidiči motorových vozidel sloužících pro potřeby organizace musí mít platné školení ke zdokonalení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve stanoveném rozsahu.¹³
- (3) Zdravotní způsobilost osob pohybujících se po dálnici a silnici musí být nejméně jako pro žadatele o řídičský průkaz skupiny B.

§ 5

Technické vybavení vozidel pro práce na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Pro provádění prací na dálnicích a silnicích mohou být použita jakákoliv silniční, zvláštní nebo přípojná vozidla (osobní automobily, nákladní automobily, přívěsy, speciální vozidla, pracovní samojízdné nebo přípojně stroje, nemotorové pracovní stroje apod.). Vozidla mohou být vybavena stroji, nástavbami, agregáty, nástroji atd.
- (2) Každé vozidlo používané při provádění prací na dálnicích a silnicích mimo pracoviště vymezené přechodným dopravním značením musí odpovídat ustanovením podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, mít schválenou technickou způsobilost a být vybaveno schváleným zvláštním světelným výstražným zařízením.¹⁴ Není dovoleno užívání výbojkového světla (zábleskové majáky) jako jediného světelného výstražného zařízení.¹⁵
- (3) Pokud se jedná o krátkodobé zastavení (cca 20 minut) na zpevněné krajnici šířky nejméně 2,5 m (dálnice a některé rychlostní silnice), je možno použít pouze maják. V případě zastavení na dobu delší než cca 20 minut a v případech zastavení v místech, kdy šířka zpevněné krajnice je menší než 2,5 m (např. ve stoupacím pruhu), vzniká povinnost použít maják a světelnou rampu a dodržovat obecná schémata přechodného dopravního značení.¹⁶
- (4) Osobní vozidla ŘSD ČR používaná při provádění prací na dálnicích a silnicích v zimním období musí být vybavena na obou nápravách zimními pneumatikami.

§ 6

Označení osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Zaměstnanci ŘSD ČR musí být vybaveni osobními ochrannými pracovními prostředky v souladu se směrnicí GR.¹⁷ Dělníci nebo pomocní dělníci dálniční údržby musí při práci na dálnicích a silnicích používat výstražný oděv s vysokou viditelností v minimální kombinaci: kombinéza, kalhoty s náprsníkem a šlemi nebo kalhoty s opaskem doplněné kabátem, vestou nebo trikem.
- (2) Základní část výstražného oděvu s vysokou viditelností musí vyhovovat požadavkům na výstražné oděvy, přičemž za základní část se považují kombinéza, kabát, vesta, přehoz, kalhoty s náprsníkem a šlemi nebo kalhoty s opaskem.¹⁸

¹³ Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel... v platném znění a §103 odst. (2) zákona č. 262/2006 zákoníku práce.

¹⁴ Světelná rampa nebo maják.

¹⁵ Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích TP 66 (dále jen „TP 66“) - kapitola 3.3.2. Výstražné světlo.

¹⁶ TP66, Technické podmínky TP 154 – Provoz, správa a údržba tunelů pozemních komunikací, Pomůcka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, Příkaz ŘPÚ č.3/2005, Provozní řád mýtných a kontrolních stanic systému výkonového zpoplatnění dálnic a silnic.

¹⁷ Tabulka č. 5 přílohy č. 2. SGR č. 11/2007 Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků.

¹⁸ Viz obr. B.1 až B.7 přílohy B ČSN EN 471. Plocha nápadného materiálu musí splňovat alespoň požadavky na oděvy třídy 1 dle tabulky č. 1 ČSN EN 471. Retroreflexní materiál musí splňovat požadavky na třídu 2 dle tabulky č. 5 téže normy. V případě použití trika musí mít toto obdobnou barvu jako podkladový materiál pro výstražné oděvy dle tabulky č. 2 ČSN EN 471. Podkladová barva výstražného oděvu je oranžová pro dělníky dálniční údržby a žlutozelená pro technické pracovníky.

- (3) Za minimální vybavení ostatních osob provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu se považuje výstražná vesta nebo přehoz.
- (4) Vyšší stupeň výstražného vybavení zaměstnanců jiných organizací provádějící práce na dálnicích a silnicích za provozu než je uvedeno v odst. (3) je záležitostí vyhodnocení rizik ohrožení života a poškození zdraví zaměstnanců těchto organizací.

§ 7

Zásady provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu

- (1) Ve smyslu § 5 zákona č. 309/2006 Sb. práce na dálnicích a silnicích za provozu lze kvalifikovat za práce se zvýšeným rizikem. V takovém případě je zákaz pracovat osamoceně. Tímto se ukládá při provádění prací na tělese dálnice a silnice, kdy je nutné se pohybovat po tělese dálnice a silnice nebo v jeho těsné blízkosti, musí být přítomni nejméně 2 zaměstnanci, přičemž vykonávají vzájemný dohled a včas se upozorňují na případná nebezpečí.
- (2) Toto se nevztahuje na práce na strojích (např. řidič sypače) a na kontrolní činnost vedoucích zaměstnanců, technických pracovníků ŘSD a zaměstnanců provádějících sběr dat podle § 2 odst. (1) písm. e) Směrnice. Tito však musí být vždy vybaveni účinnými prostředky kontroly nebo spojení¹⁹ a prostředky pro poskytnutí první pomoci²⁰.
- (3) Pro činnosti uvedené v § 2 odst. (1) písm. c), d) a e) závisí uplatnění odstavce (1) na vyhodnocení rizik ohrožení života a poškození zdraví zaměstnanců organizací provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu.
- (4) Vedoucí zaměstnanec, který nařídil práci na dálnicích nebo silnicích za provozu, může podle charakteru prací a hrozícího nebezpečí určit stálý dozor.⁶
- (5) Nejběžnější vykonávané práce na dálnicích a silnicích za provozu musí být prováděny podle následujících typových technologických postupů zpracovaných provozním úsekem ŘSD ČR:²¹
 - a) technologický postup pro letní údržbu dálnic a silnic pro motorová vozidla,
 - b) technologický postup pro zimní údržbu dálnic a silnic pro motorová vozidla,
 - c) technologický postup pro provádění přechodného dopravního značení pracovního místa na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla,
 - d) technologický postup pro běžnou prohlídku a úklid dálnic a silnic pro motorová vozidla.
- (6) Při provádění činností dle § 2 odst. (1) písm. c) a d) se postupuje podle technologického postupu pro běžnou prohlídku a úklid dálnic a silnic pro motorová vozidla a při provádění činností spojených s mýtem podle Provozního řádu mýtných a kontrolních stanic systému výkonového zpoplatnění a ostatních souvisejících předpisů.
- (7) Při provádění činností v tunelech se postupuje podle provozní dokumentace tunelů.

¹⁹ Vysílačka nebo mobilní telefon. V případech kdy zaměstnanci nejsou standardně vybaveni služebním mobilním telefonem musí mít příslušné útvary ŘSD ČR a cizích zhotovitelů pro tyto účely vyčleněn zvláštní mobilní telefon.

²⁰ Vybavená lékárnička.

²¹ V souladu s požadavkem § 3 písm. b) bod 8. nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

§ 8
**Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při dodavatelském provádění prací
na dálnicích a silnicích za provozu**

- (1) Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při dodavatelském provádění prací²² na dálnicích a silnicích za provozu musí být předmětem dokumentace zadání zakázky a zapracováno do smlouvy o dílo nebo upraveno samostatným dodatkem.²³
- (2) Budou-li na předaném staveništi (pracovišti) působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele a zároveň vznikne pro dané práce povinnost doručení oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce podle zvláštního předpisu,²⁴ je zadavatel povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.²⁵
- (3) Před zahájením prací musí být pracoviště předáno písemně formou „Zápisu o předání staveniště (pracoviště)“.²⁶ Pracoviště předává za ŘSD ČR odpovědný pracovník zastupující objednavatele ve věcech technických.
- (4) Před zahájením prací musí být odpovědný zástupce zhotovitele proškolen zaměstnancem útvaru bezpečnostního ředitele ŘSD ČR v oblasti bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích za provozu a musí mít k dispozici Směrnici. Platnost školení je 2 roky. Odpovědný zástupce zhotovitele je povinen provést školení zaměstnanců zhotovitele, kteří budou práce vykonávat.
- (5) Odpovědný zástupce objednavatele²⁷ je povinen upozornit zhotovitele na všechny okolnosti, které by mohly vést při jeho nesprávné činnosti k ohrožení bezpečnosti provozu na dálnicích a silnicích nebo k ohrožení bezpečnosti zaměstnanců objednavatele a zhotovitele a požadovat neprodlené zjednání nápravy včetně možnosti okamžitého zastavení prací. V případě pracovního úrazu zaměstnance zhotovitele je příslušný vedoucí zaměstnanec objednavatele povinen spolupracovat s příslušným vedoucím zaměstnancem zhotovitele při vyšetření a sepsání záznamu o pracovním úrazu.²⁸
- (6) Odpovědní zaměstnanci ŘSD ČR, kteří zjistí závady a nedostatky v práci zhotovitele na dálnicích nebo silnicích za provozu, jsou povinni zhotovitele na tuto skutečnost upozornit a současně informovat odpovědného zástupce objednavatele.

§ 9
**Základní povinnosti zaměstnanců a ostatních osob provádějících
práce na dálnicích a silnicích za provozu**

- (1) Dbát o vlastní bezpečnost je jednou ze základních povinností každého zaměstnance.²⁹ Každá osoba vykonávající některou z činností na dálnicích nebo silnicích za provozu musí dodržovat tyto zásady:

²² Týká se prací, u nichž se provádí předání staveniště (pracoviště).

²³ Příloha č. 1 Směrnice „Podmínky zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na dálnicích a silnicích za provozu“.

²⁴ § 15 odst. (1) zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, SGR č. 29/2006 Aplikace zákona č. 309/2006 Sb. - zavedení institutu stavebního koordinátora BOZP

²⁵ § 14 a následující zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, SGR č. 29/2006 – zavedení institutu koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

²⁶ Příloha č. 2 Směrnice „Zápis o předání staveniště (pracoviště)“.

²⁷ Osoba oprávněná jednat za objednavatele uvedená v příslušné smlouvě o dílo.

²⁸ Nařízení vlády č. 201/2010 Sb. kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamů o úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz, SGR č. 32/2003 Hlášení, šetření, evidence pracovních úrazů a náhrada škody.

²⁹ § 106 odst. (4) zákona č. 262/2006 Sb. (dále jen „Zákoník práce“).

- a) musí si být neustále vědoma nebezpečí, vyplývajícího ze skutečnosti provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu,
- b) před vstupem do jízdního pruhu, který není uzavřen, musí dbát maximální pozornosti a ostražitosti,
- c) nepohybovat se na dálnicích a silnicích osamocené, přičemž z hlediska zajištění bezpečnosti vykonávat vzájemný dohled a včas se upozorňovat na hrozící nebezpečí,³⁰
- d) zvýšenou pozornost o vlastní bezpečnost musí věnovat i v pracovním místě, které je přechodně uzavřeno pomocí dopravního značení.

§ 10
Zrušovací ustanovení

Zrušuje se směrnice generálního ředitele ŘSD ČR č. 37/2003

§ 11
Účinnost

Tato směrnice nabývá účinnosti 1. 2. 2007

PhDr. Michal Hala
pověřen řízením

Přílohy:

1. Podmínky zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na dálnicích a silnicích za provozu.
2. Zápis o předání staveniště (pracoviště) podle § 2 odst. (3) nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích.

³⁰ §7 odst. (1) Směrnice.

Podmínky zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na dálnicích a silnicích za provozu

Povinnosti zhotovitele:

- (1) Zhotovitel je povinen dodržovat veškeré platné technické a právní předpisy, týkající se zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a bezpečnosti technických zařízení a následující interní předpisy objednatele:
Směrnici GR Ředitelství silnic a dálnic ČR č. 4/2007 Pravidla bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích,
dále.....
.....
.....
- (2) Zhotovitel se zavazuje vysílat k provádění prací zaměstnance odborně a zdravotně způsobilé a řádně proškolené v předpisech bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.
- (3) Zhotovitel se zavazuje zajistit vlastní dozor nad bezpečností práce a soustavou kontrolu na pracovištích. Zástupce zhotovitele předá při převzetí pracoviště písemné jmenování osob zajišťujících tento dozor zástupci objednatele.
- (4) Zhotovitel nebude bez písemného souhlasu používat zařízení objednatele a naopak.
- (5) V případě pracovního úrazu zaměstnance zhotovitele vyšetří a sepiše záznam o pracovním úrazu vedoucí zaměstnanec zhotovitele ve spolupráci s vedoucím zaměstnancem objednatele a zhotovitel následně splní veškeré povinnosti v souladu s § 105 zákoníku práce a nařízením vlády č. 201/2010 Sb. v platném znění.
- (6) Zhotovitel si je vědom, že podle § 421 odst. (1) zák. č. 509/1991 Sb. odpovídá i za škodu způsobenou okolnostmi, které mají původ v povaze přístroje nebo jiných věcí, jichž bylo při plnění závazků použito, a že se této odpovědnosti nemůže zbavit.
- (7) Zhotovitel se zavazuje používat stroje a zařízení, které svým konstrukčním provedením a na základě výsledků kontrol a revizí jsou schopny bezpečného provozu.
- (8) Porušování předpisů bezpečnosti práce a technických zařízení a předpisů o bezpečnosti provozu na dálnicích a silnicích se považuje za neplnění povinností zhotovitele podle smlouvy o dílo.
- (9) V případě, že se jedná o stavbu podléhající režimu zákona č. 309/2006 Sb. z hlediska ohlášení zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce, ustavení funkce koordinátora BOZP a zpracování plánu zajištění BOZ, je zhotovitel povinen plnit úkoly uvedené v § 16 uvedeného zákona.

ZÁPIS O PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ (PRACOVIŠTĚ)
podle § 2 odst. (3) nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích
na BOZP na staveništích.

Předávající za objednatele.....

Přejímající za zhotovitele.....

Smlouva o dílo ze dne.....

Předávaná
pracoviště:.....

Koordinátor BOZP*

I. Zhotovitel je seznámen:

- a) a má k dispozici Směrnici GŘ Ředitelství silnic a dálnic ČR č. 4/2007 a technologický postup^{**} na základě požadavku § 3 písm. b) bod 8. nařízení vlády č. 591/2006 Sb.*
.....
- b) s odstavními místy a příp. skladovacími plochami
.....
- c) s riziky práce (nebezpečím úrazu) a se způsobem přivolání pomoci,
- d) s povinností zaměstnanců zhotovitele používat osobní ochranné pracovní prostředky a pomůcky, zejména výstražné oděvy při provádění prací na dálnicích a silnicích za provozu,
- e) s povinností zpracovat technologický postup, pokud pro provádění prací zhotovitelem je jeho zpracování vyžadováno dle § 3 písm. b) bod 8. nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

II. Zhotovitel stanovil

následující zaměstnance odpovědné za dozor v oblasti BOZP

jméno a příjmení

.....

III. Předání pracoviště

Při fyzické prohlídce pracoviště zástupci obou stran byly * - nebyly * zjištěny závady z hlediska BOZP.

Soupis závad s uvedením termínu a odpovědnosti za jejich odstranění:

.....

.....

..... Vzhledem
k výše uvedenému objednatel tímto předává zhotoviteli uvedená pracoviště.

V dne.....

.....
předávající (objednatel)

.....
přejímající (zhotovitel)

* nehodící se škrtněte

** Předání technologického postupu se týká dálnic a rychlostních silnic

Bezpečná jízda teorie, praktické jízdy

Charakteristika školení:

Cílem kurzu je naučit řidiče zvládat řešení krizových situací, zdokonalit jeho řidičské dovednosti a seznámit ho s chováním jeho vozidla v extrémních situacích, různých jízdních režimech a na různých povrchích vozovky.

Obsah teoretické i praktické části kurzu je koncipován prioritně pro zlepšení znalostí a dovedností. Dále pak je zaměřen na poznání limitů a hranic jízdních vlastností vozidla i řidičských schopností účastníků což výrazně následně přispívá ke schopnosti řidiče lépe předvídat, přizpůsobit jízdu svým schopnostem, vlastnostem vozidla, stavu a povaze vozovky a minimalizovat tak vznik možné kolizní situace či dopravní nehody.

Osnova a základní informace o školení:

1. Teoretická část
2. Praktický výcvik na jednotlivých pracovištích polygonu
3. Hodnocení a závěr školení

Technické požadavky:

1. Povinností lektora je používat po celou dobu kurzu předepsané bezpečnostní pokyny.
2. Výuka teoretické části probíhá v učebně autodromu Sosnová, která je standardně vybavena projektorem, notebookem, prezentérem a tabulí.
3. Lektor k teoretické části využívá audiovizuální prezentaci s tematikou bezpečné jízdy (Dodavatel – Autodrom Promotion s.r.o.).
4. Zaváděcí vozidlo, vybavení autodromu, vysílačky.
5. Výuka praktické části probíhá na cvičných plochách autodromu Sosnová dle pokynů lektora.

Příprava školení:

1. Výcvik probíhá primárně s odtahovým vozidlem účastníka kurzu nebo jemu přiděleným vozidlem provozovatelem odtahové služby.
2. Vozidla musí být v dobrém technickém stavu s platnou technickou prohlídkou s uzavřeným platným povinným ručením.
3. Vozidlo je řízeno řidičem, který vlastní platné řidičské oprávnění. Lektor vybaví každé vozidlo bezdrátovou vysílačkou pro komunikaci během výcviku.
4. Před zahájením školení proběhne vizuální kontrola vozidla, kontrola řidiče a seznámení řidiče se zachováním jeho odpovědnosti za řízení vozidla během celého výcviku.
5. Splnění legislativních podmínek přípuštění k výcviku ze strany řidiče, vozidla a seznámení řidiče se zachováním jeho odpovědnosti za řízení vozidla během celého výcviku řidič potvrzuje podepsáním prezenční listiny.
6. Nejpozději před zahájením praktických jízd dojde k rozdělení účastníků do skupin, aby 1 skupina neměla více jak 13 účastníků kurzu.

Pracoviště:

1. ROVINA – přímá výcviková plocha s běžným asfaltovým a nízko adhezním povrchem (kluzná plocha), s kužely, vodními překážkami i bez vodních překážek. Cílem výcviku je nácvik krizového brzdění a vyhýbání při navozených zhoršených adhezních podmínkách.
2. ZATÁČKA – výcviková plocha v zatáčce s asfaltovým nízko adhezním povrchem s kužely. Cílem výcviku je nácvik průjezdu zatáčkou a nouzových manévřů při brzdění a vyhýbání v zatáčce na nízko-adhezním povrchu.
3. KYVNÁ DESKA – kluzná plocha s hydraulickou kyvnou deskou, vodními překážkami a gumovými ohebnými překážkami. Cílem výcviku je nácvik reakcí řidiče na smyk zadní nápravy, reakce na náhlé vodní překážky (vyhýbací manévr) včetně ovlivnění reakční dobou řidiče při různých nájezdových rychlostech.

Mapa areálu:



Režimy práce nařízení (ES) č. 561/2006 a 168/2002, právní úprava v okolních státech

K95 KÓD
PROFESIONÁLŮ



Pracovní režimy řidičů odtahových vozidel zásady, podmínky, tachografy

Ivan Kovalčík

Financováno z fondu
zábrany škod
ckp
Česká kancelář
pojistitelů

K95 KÓD
PROFESIONÁLŮ

OBSAH

1. Předpisy upravující pracovní dobu řidičů
2. Nařízení 561/2006 čl. 3- výklad
3. Nařízení vlády 168/2002 Sb. vedení záznamu o době řízení IOUT
4. Silniční kontrola- co předložit
5. Podmínky používání tachografů- kalibrace
6. Rozdělení karet
7. Zpětné zadávání na DK- manuální záznam
8. Časté chyby při doplňování
9. Co dělat, pokud nedoplním? Náhradní záznam
10. Zásady, které je nutné dodržovat při doplňování
11. Zadávání zemí kdy ano a kdy ne a musím?
12. Praktické ukázky doplnění- různé situace, dotazy



1. Předpisy upravující pracovní dobu řidičů řízení, přestávek a odpočinku

<u>Nařízení EU 561/2006</u>	<u>Zákon 111/1994 Sb.</u>	<u>Nařízení vlády 168/2002</u>
vozidla pro přepravu zboží s přípustnou hmotností včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 t. <i>Vozidla určena pro přepravu více jak 9 osob včetně řidiče.</i> <i>Obsahuje výjimky na vozidla a činnosti uvedené v čl. 3 a 13 N561/2006</i>	Údržba komunikací max. 9 osob včetně řidiče- komerčně vozidla uvedena v čl. 13 N561/2006 Upravuje dopravu a činnost vozidel uvedených v čl. 13 N561/2006	Nástavby (bagr, jeřáb atd.) Vozidla do 3,5 t. havarijní vozidla, nová vozidla neuvedena do provozu atd. vozidla uvedená v článku 3 N561/52006

Pracovní doba - zákoník práce 262/2006.

1. Předpisy upravující pracovní dobu řidičů řízení, přestávek a odpočinku

Nařízení EU 561/2006

vozidla pro přepravu zboží s přípustnou hmotností včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 t. vozidla určena pro přepravu více jak 9 osob včetně řidiče.

Vedení záznamu:

pouze tachografem



Interval dokládání:

běžný den a předchozích 28 dnů



1. Předpisy upravující pracovní dobu řidičů v řízení, přestávek a odpočinku

MAXIMÁLNÍ DÉLKY DOB ŘÍZENÍ

Použitý symbol v tachografu



Ručně nelze přepnout, přepíná se automaticky při jízdě.

4:30 hod	Maximální doba řízení mezi přestávkami
9:00 hod	Maximální doba řízení „ denní doba řízení “
10:00 hod	2 x v týdnu možno prodloužit dobu řízení o 1 hodinu
56:00 hod	Maximální doba řízení v jednom týdnu
34:00 hod	Maximální doba řízení v následujícím týdnu
90:00 hod	Maximální doba řízení v součtu 14 dní

DÉLKY PŘESTÁVEK V ŘÍZENÍ

561/2006, Článek 7

Použitý symbol v tachografu



Řidič musí přepínat v tachografu ručně (automaticky při úplném vyndání klíčku zapalování)



Nejpozději po 4:30 hod řízení, musí mít řidič nepřerušenu přestávku v řízení nejméně 45 minut



Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce



nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.

Pokyn č.1: výjimka z limitů pro minimální dobu odpočinku a maximální dobu řízení

MINIMÁLNÍ DOBY ODPOČINKU V PRŮBĚHU 24 HODIN



BĚŽNÁ DOBA ODPOČINKU 11 HODIN



ZKRÁCENÁ DOBA ODPOČINKU 9 HODIN



!!MOŽNO ČERPAT OMEZENĚ !!

A DĚLENÁ DOBA ODPOČINKU



1 část



2 část

NEJDŘÍVE ČERPAT 3 HOD. ODPOČINKU NELZE OBRÁCENĚ !!!!

2 .Nařízení 561/2006 Čl. 3 - výklad

- Linka do 50 km délky spoje
- Neobchodní přeprava do 7,5 tuny
- Přeprava materiálu nebo strojů pro výkon povolání
 - Do 100 km (okruh)
 - Do 7,5 tuny celkové hmotnosti
 - Řidič nemá smlouvu jako řidič
- Vozidla s rychlostí do 40 km/h
- Armáda, policie, hasiči
- Speciální vozidla pro lék. účely
- Humanitární pomoc
- **Speciální havarijní vozidla do 100 km**
- Vozidla nová a dosud neregistrovaná
- Vozidla při jízdách zkouškách
 - Vývoj
 - Oprava
 - Údržba

NAŘÍZENÍ SE NA NĚ NEVZTAHUJE

VOZIDLO NEMUSÍ MÍT TACHOGRAF A POKUD MÁ
NEMUSÍ PLNIT PODMÍNKY N. (EU) Č. 165/2014



2. Nařízení 561/2006 čl. 3- výklad

Do 100 km se nařízením **nevztahuje**

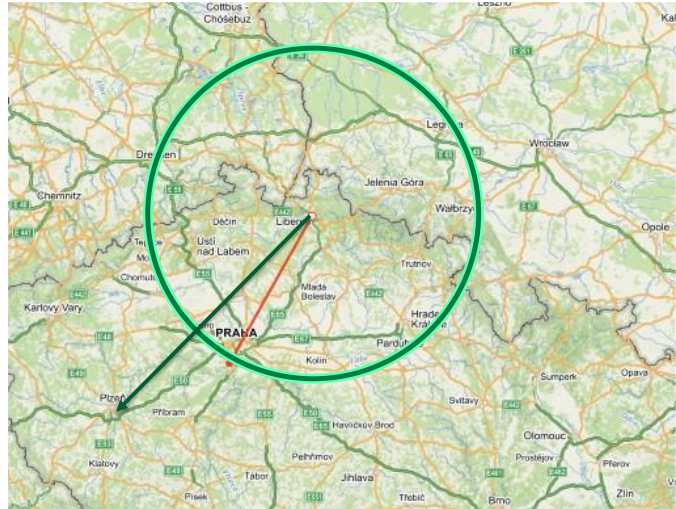
Pokud pojedu pro vozidlo z Liberce do Prahy

Řídím se Nařízením vlády 168/2002

nad 100 km se na mě nařízení **vztahuje**

Pokud pojedu pro vozidlo z Liberce do Plzně

PROVÁDÍM DOPRAVU DLE N561/2006



Výklad TRACE

f) Speciální havarijní vozidlo musí být vyrobeno nebo přizpůsobeno tak , aby umožňovalo odtahení nepojízdného vozidla / nepojízdných vozidel (rozsudek ESD).

Je třeba zjistit místo obvyklého odstavení vozidla, aby bylo možné ověřit, že byla splněna podmínka 100km okruhu pro uplatnění výjimky.

Pamatujte, že v rámci 100km okruhu se vozidlo smí užívat i k činnostem, které nesouvisí s odtahem. Například havarijní vozidlo vybavené sklopnou plošinou k odtahu nepojízdného vozidla může v okruhu 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla převážet i jiný náklad, než je havarované vozidlo, aniž by se na něj přestala vztahovat výjimka z nařízení.

Toto vozidlo může být vybaveno tachografem , ale pokud splňuje podmínky pro udělení výjimky, řidič jej nemusí používat.

„Odtahová“ cesta vozidla přesahující okruh 100 km vyžaduje vybavení vozidla tachografem i jeho používání .

3. Nařízení vlády 168/2002 Sb. vedení záznamu o době řízení

kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravními prostředky

Nařízení vlády 168/2002

Vozidla do 3,5 t , služební podniková vozidla, vozidla mimo pozemní komunikaci, nová vozidla neuvedena do provozu atd. **vozidla uvedená v článku 3 N561/5200**

[...] , aby nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za řízení se považuje [...] kratší než 15 minut. Nejpozději po [...] v trvání nejméně 30 minut, [...] přestávka může být rozdělena 2 nejméně 15 minut

c) vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.

Interval dokládání

není nařízením stanoven, ani nutnost mít například knihu jízd ve vozidle. (může být řešeno ve společnosti interně.

JÍZDA V „ OUT“

- Změna 10.1.2020
- **Článek 3** – není nutné využít tachograf – přeprava mimo působnost nařízení 561/2006
- Článek 13 – nutné mít a využít tachograf vč. Vložené karty řidiče !!!

3. Nařízení vlády 168/2002 Sb. vedení záznamu o době řízení

kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 168/2002 Sb.

3. U zaměstnance, který řídí dopravní prostředek a na kterého se nevztahuje zvláštní právní předpis, ²⁾ je **zaměstnavatel povinen zajistit, aby**

a) nepřekročil maximální dobu řízení, **která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut.** Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou ³⁾ v trvání **nejméně 30 minut**, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu.

Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení,

b) během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby,

c) **vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.**

zákoník práce 262/2006

Poznámka:

2) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 304/1997 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 150/2000 Sb. a zákona č. 361/2000 Sb.

Zákon č. 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě.

3) § 134e odst. 1 písm. a) zákoníku práce.

4. Silniční kontrola - co předložit

Zákon 361/2000 Sb.

(7) Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe

a) řidičský průkaz,

b) osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu ²⁾,

c) průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo Švýcarskou konfederací, vztahuje -li se na něj § 3 odst. 4; to neplatí, má -li záznam o profesní způsobilosti v řidičském průkazu,

(4) Řídit motorové vozidlo zařazené do skupiny vozidel C 1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E může dále pouze osoba, která **je profesně způsobilá** k řízení těchto vozidel podle zvláštního právního předpisu ⁴⁾ nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C 1, C1+E, C a C+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin D 1, D1+E, D a D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin.

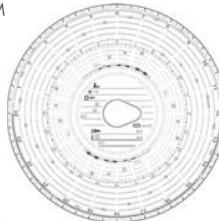
DEN KDY ŘÍDÍM + 28 KALENDÁŘNÍCH DNŮ!

A CO **MUSÍM** NEBO **MOHU** PŘEDLOŽIT.... ?

DT KARTU ŘIDIČE
POKUD JSEM JEJÍM DRŽITELEM



KOLEČKA



VÝTISKY

```

-----
? 00:00 00h08
R CZ /ZÁRÍ 5883
  578 820 km
  00:08 00h03
  00:11
      km; km
  o 00h00 00h00 km
  h 00h00 8 00h00
  o 00h03 ? 00h08
  o 00h00
-----
-IX-
R CZ /3S7525Z
  18 02.08.2016 09:03
  26
>> 04 27.09.2016 15:41
  3) 00h00
oWCZ / 0 0 0 0 3 7 0 2
>> 04 25.09.2016 02:58
  ( 3) 00h00
oWCZ / 0 0 0 0 2 B 0 2
  1)
>> 04 25.09.2016 02:49
  1)
  
```

VYPLNĚNÝ FORMULÁŘ



5. Podmínky používání tachografů– kalibrace

Jediný zákonný doklad o ověření je **INSTALAČNÍ ŠTÍTEK**

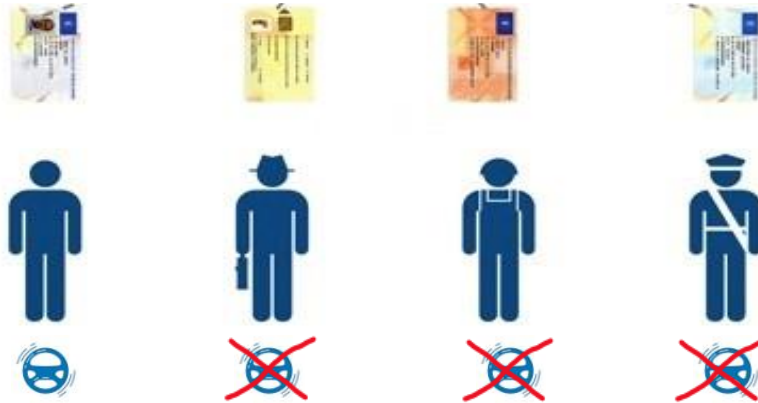
UMÍSTĚNÍ INSTALAČNÍHO ŠTÍTKU DLE POŽADAVKU **Č. 249**

POŽADAVEK **249** PO PROVEDENÍ PROHLÍDKY [...] **DOBŘE VIDITELNÝ** [...] **INSTALAČNÍ ŠTÍTEK**. [...] **NA STŘEDNÍ** [...] **SLOUPEK** [...] **UPEVNĚN NA RÁM**

A V PŘÍPADĚ, ŽE **NELZE** NAPLNIT POŽADAVEK **Č. 249**



6. ROZDĚLENÍ KARET A JEJICH POUŽITÍ



Karta řidiče Karta podniku Karta dílny Kontrolní karta

7. Zpětné zadávání na DK– manuální záznam

8. Časté chyby při doplňování

9. Co dělat, pokud nedoplním?Náhradní záznam

10. Zásady, které je nutné dodržovat při doplňování

11. Zadávání zemí kdy ano a kdy ne a musím?

Článek 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě.

Řidič do digitálního tachografu zapsal symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba.

Je to nezávislé na tom, zda karta řidiče zůstává v tachografu, nebo je naopak vyjmuta a obdobně tuto povinnost neovlivňuje skutečnost, že neopustíte území státu, kde byla denní pracovní doba zahájena pokud se zadá výchozí nebo cílová země, tak digitální tachograf k tomu údajem uloží stav počítadla km a vypočítá rozdíl km.

CO JE DOBA ŘÍZENÍ ?

561/2006 Článek 4 – k), l), q)

„DOBOU ŘÍZENÍ“ CELKOVÁ DOBA ŘÍZENÍ OD OKAMŽIKU,
KDY ŘIDIČ ZAČNE ŘÍDIT VOZIDLO PO DOBĚ ODPOČINKU NEBO PŘESTÁVCE,
DO OKAMŽIKU, KDY ZAČNE DALŠÍ DOBA ODPOČINKU NEBO PŘESTÁVKA.



NEBO



NEBO

Řízení max. 4,5 hod. ale i 1 minuta.



CO JE PŘESTÁVKA V ŘÍZENÍ ?



561/2006 Článek 4- d)

Je to doba, mezi jednou dobou řízení a následující dobou řízení, během ní řidič

nesmí řídit ani vykonávat žádnou jinou práci je určená k jeho zotavení mezi dobou řízení.

Přestávku v řízení může řidič trávit ::



Přestávka není například: silniční kontrola, údržba vozidla, kontrola vozidla před jízdou, práce s tachografem...

Nařízení 165/2014 Článek 35

KARTY ŘIDIČE- POŠKOZENA, NEFUNKUJE SPRÁVNĚ NEBO JE ZTRACENA ČI ODCIZENA

ŘIDIČ:

a) NA ZAČÁTKU JÍZDY VYTISKNE ÚDAJE O VOZIDLE, KTERÉ ŘÍDÍ, A NA VÝTISK ZAZNAMENÁ :

i) ÚDAJE, KTERÉ UMOŽNÍ IDENTIFIKACI ŘIDIČE (JMÉNO, ČÍSLO KARTY ŘIDIČE NEBO ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ), VČETNĚ SVÉHO PODPISU,

ii) ČASOVÉ ÚSEKY UVEDENÉ V ČL. 34 ODS. 5 PÍSM. B) BODECH II),



B) NA KONCI JÍZDY VYTISKNE INFORMACE O ČASOVÝCH ÚSECÍCH ZAZNAMENANÝCH TACHOGRAFEM

VČETNĚ SVÉHO PODPISU

JESTLIŽE DOJDE K PORUŠE NEBO VADNÉ ČINNOSTI TACHOGRAFU, NECHÁ HO DOPRAVCE OPRAVIT SCHVÁLENÝM MONTÉREM NEBO DÍLNŮU, JAKMILE TO OKOLNOSTI DOVOLÍ.

NENÍ-LI VOZIDLO SCHOPNO SE VRÁTIT ZPĚT DO PROVOZOVNY DOPRAVCE DO JEDNOHO TÝDNE ODE DNE PORUCHY NEBO OBJEVENÍ VADNÉ ČINNOSTI, MUSÍ BÝT OPRAVA PROVEDENA BĚHEM CESTY!!

2. V DOBĚ, KDY JE TACHOGRAF MIMO PROVOZ NEBO NEFUNGUJE SPRÁVNĚ, UVEDE ŘIDIČ ÚDAJE UMOŽŇUJÍCÍ JEHO IDENTIFIKACI (JMÉNO, ČÍSLO KARTY ŘIDIČE NEBO ČÍSLO ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU) VČETNĚ PODPISU, JAKOŽ I INFORMACE O RŮZNÝCH ČASOVÝCH ÚSECÍCH, KTERÉ UŽ TACHOGRAFEM NEBYLY ZAZNAMENÁVÁNY NEBO TISŤĚNY SPRÁVNĚ:

A) NA ZÁZNAMOVÉM LISTU NEBO LISTECH NEBO

B) NA PROZATÍMNÍM LISTU, KTERÝ JE TŘEBA PŘIPOJIT K ZÁZNAMOVÉMU LISTU NEBO UCHOVÁVAT SPOLEČNĚ S KARTOU ŘIDIČE.