

„Užívat silnice“ dnes znamená *účastnit se provozu na pozemních komunikacích* a místo tělesná nebo duševní *vada* užíváme spojení snižená tělesná nebo duševní *schopnost*. Nezní to tak pejorativně, ale pravidlo platí stále.



Vyhláška č. 141/1960 Sb. upravovala pravidla silničního provozu od 1.1.1961 do 31.12.1966.



Osoby, které pro svůj věk nebo tělesnou nebo duševní vadu by mohly ohrozit silniční provoz, smějí užívat silnice jen tehdy, je-li postaráno o to, aby k ohrožení nedošlo.

Kaluže a bláto jsou pořád stejné. Problém s alkoholem bohužel taky, jen detekční přístroje jsou modernější a přesnější. Navíc se zjišťuje i přítomnost jiných návykových látek. Modré uniformy příslušníků Veřejné bezpečnosti vystřídaly v roce 1967 olivově zelené.



V uzavřené obci musí řidič jet co nejtíšeji. Dbá, aby chodci nebyli znečišťováni rozstříkovanými kalužemi nebo blátem.



Při důvodném podezření z požití alkoholického nápoje je řidič povinen na výzvu dopravního orgánu podrobit se zkoušce, aby se zjistilo, zda požil alkohol.

Tohle už známe pouze z filmů pro pamětníky. Tehdejší doba neměla soukromé vlastnictví příliš v úctě... . Naštěstí dodávku mléka nemohl narušit ani záškodník.

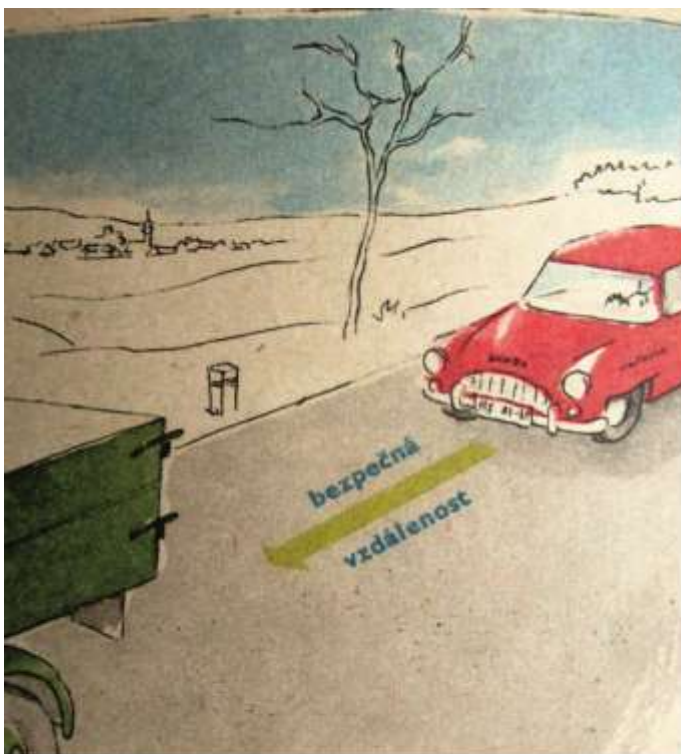


Řidič a držitel vozidla jsou povinni poskytnout vozidlo orgánům Veřejné bezpečnosti, vyžaduje-li to obecný zájem, zejména při stíhání podezřelé osoby, k dopravě zraněného do nemocnice, k jízdě na místo požáru nebo jiné živelní pohromy.



Orgány nevyžadují vozidla označená značkou CD nebo cizozemskou poznávací značkou, vozidla ozbrojených sborů, plní-li zvláštní úkoly, vozidla určená k dopravě potravin a k plnění zvláštních naléhavých úkolů.

*Bezpečná vzdálenost* je pojem v současné době velmi aktuální, byť je pravidlo definováno už jinak. Naopak zařazený rychlostní stupeň už dávno není předmětem normativních pravidel.

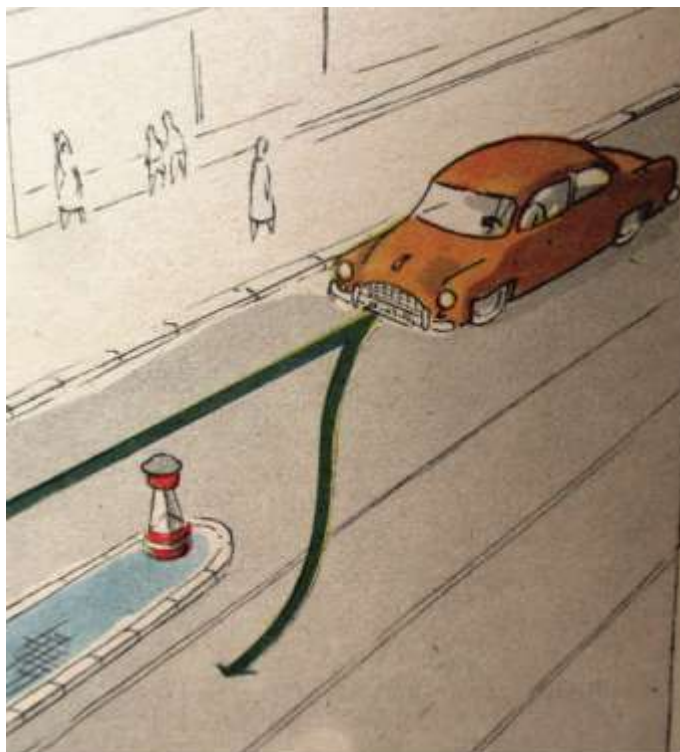


Řidič musí zachovávat bezpečnou vzdálenost za vozidlem, které jede před ním, zejména s ohledem na rychlost jízdy, stav silnice a stav vozidla.

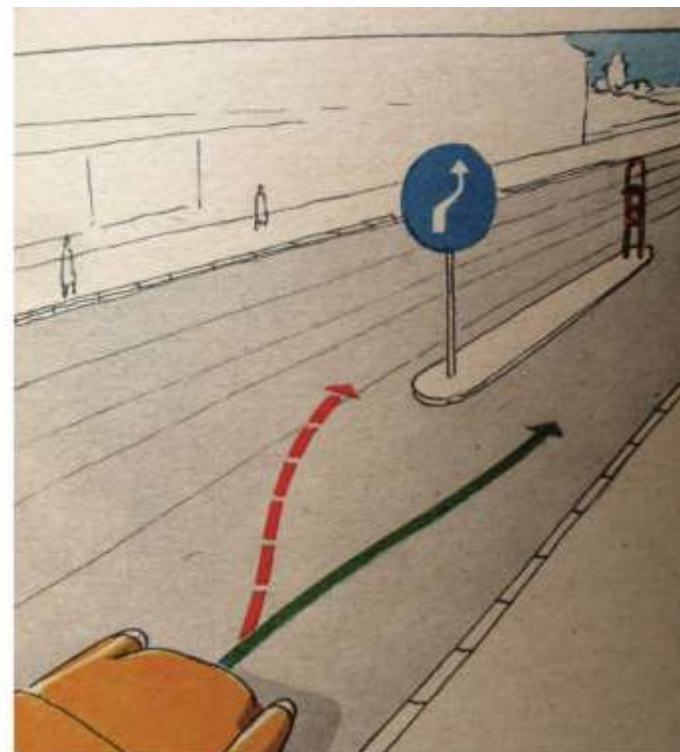


Zařazený rychlostní stupeň musí odpovídat okolnostem, zejména stavu a povaze silnice.

Kolem nástupních ostrůvků dnes jezdíme jen vpravo; jízda vlevo je povolena pouze tehdy, *brání-li jízdě vpravo překážka, nebo jestliže je to bezpečnější s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu.*



Jízda podél nástupních ostrůvků - motorová vozidla mohou jet vpravo i vlevo. Vlevo smějí jet jen tehdy, nepřekáží-li jiným vozidlům.



Kde je značka „Příkazaný směr jízdy“, musí všechna vozidla jezdit kolem nástupních ostrůvků vpravo..

Přednost v jízdě na zúžené vozovce je místní úpravou (dopravními značkami) dodnes stanovena stejně. Naopak znamení o změně směru jízdy už nedáváme po celou dobu předjíždění, ale pouze do ukončení změny směru jízdy. Za zmínku možná stojí část věty „...tedy i tenkrát, když za ním nikdo nejede“.



Kde je umístěna značka „Dej přednost v jízdě protijedoucím vozidlům“, může řidič pokračovat v jízdě, až když je volný průjezd v jeho směru.

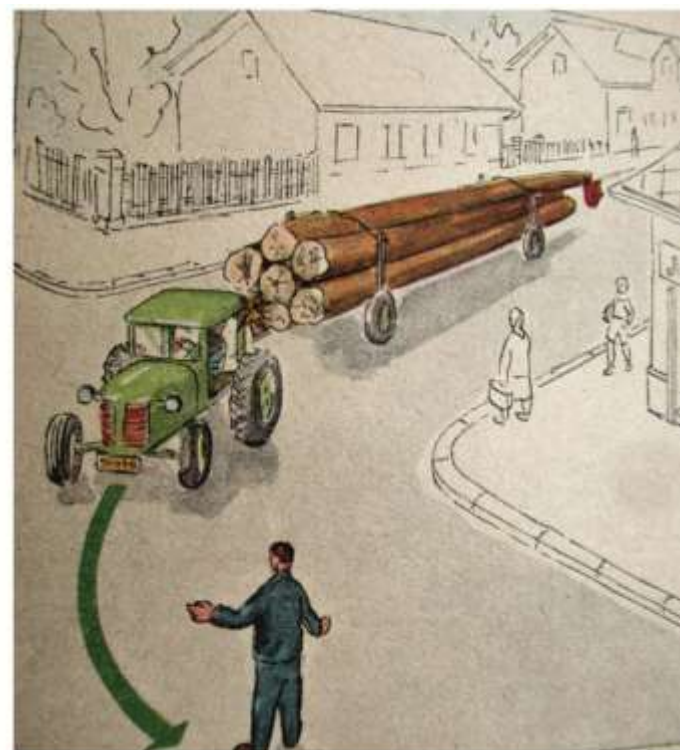


Řidič, který předjíždí, je povinen vždy dát znamení pro změnu směru jízdy, a to včas a zřetelně, tedy i tenkrát, když za ním nikdo nejede. Toto znamení dává po celou dobu předjíždění.

Předjíždět vpravo bylo možné, v podstatě za velmi podobných podmínek, jako v současnosti. S přepravou rozměrných nákladů stále pomáhá *další osoba*, která se již od roku 1967 nazývá „způsobilá a náležitě poučená osoba“.

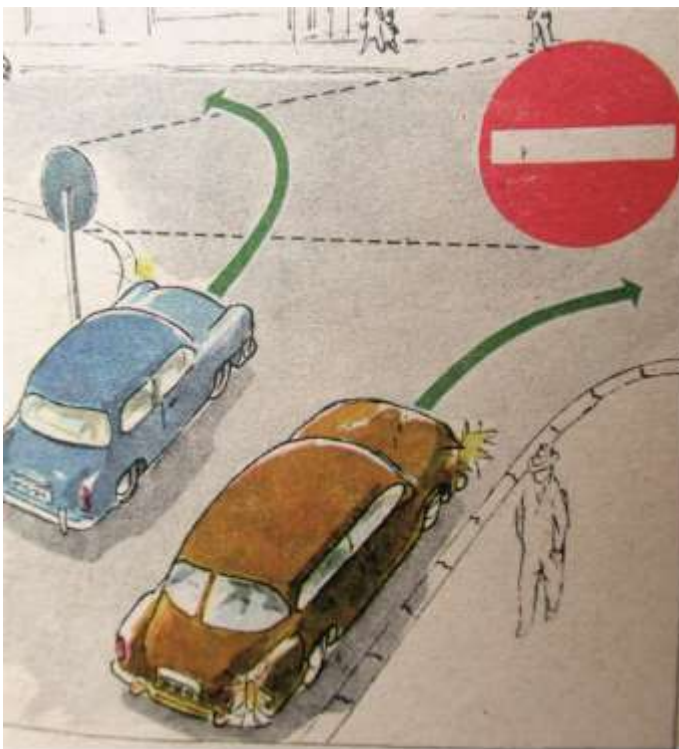


Po pravé straně je dovoleno předjíždět vozidlo jen tehdy, odbočuje-li vlevo nebo vyjíždí-li ze silnice vlevo (např. do garáže, do dvora apod.) a není-li již pochybnosti o jeho směru jízdy.

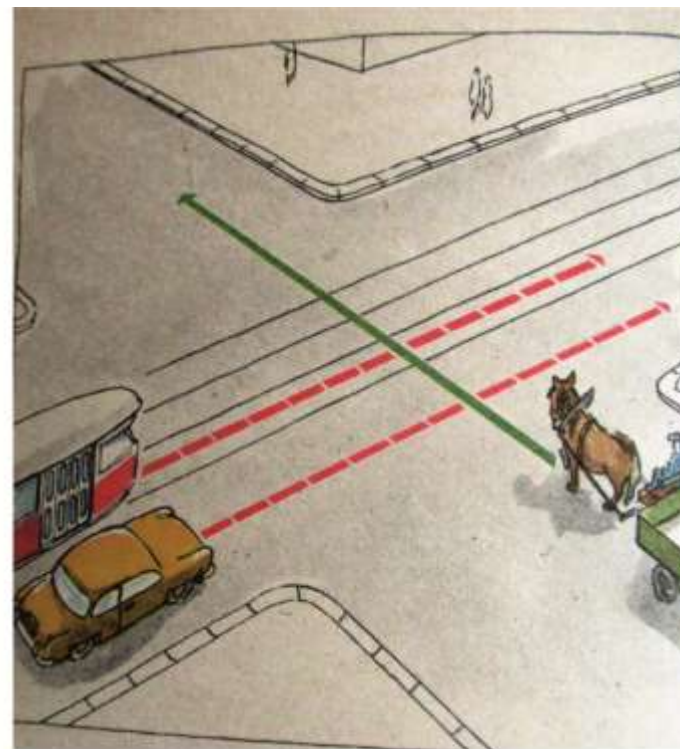


Při dopravě dlouhých nákladů, jako dříví, rour, sloupů apod., musí řidič dbát, aby dopravovaným nákladem neohrozil chodce a ostatní účastníky silničního provozu. Přibere proto podle potřeby další osobu, která zajistí bezpečné odbočení vozidla (zejména musí-li vozidlo nadjíždět, couvat apod.).

Správné odbočení vlevo z jednosměrné silnice se dodnes ne vždy povede... Přednost zprava – jednoduché a trvalé pravidlo. Dobová ilustrace zřejmě zdůrazňuje, že přednost se dává skutečně všem vozidlům. I v současnosti.

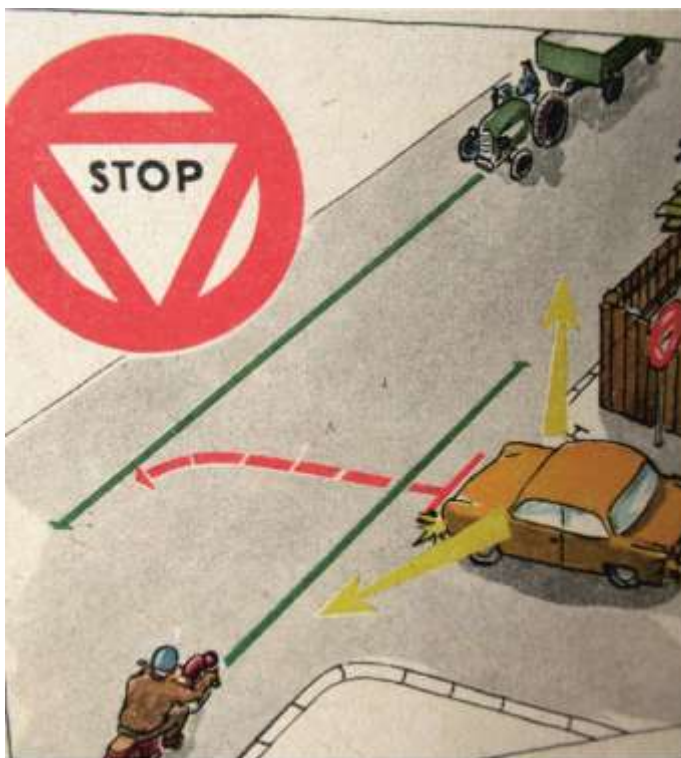


Při odbočování vlevo na jednosměrné silnici zajiždí řidič až k levému okraji vozovky a odbočí tak, aby na silnici, na kterou odbočuje, jel po její pravé straně.

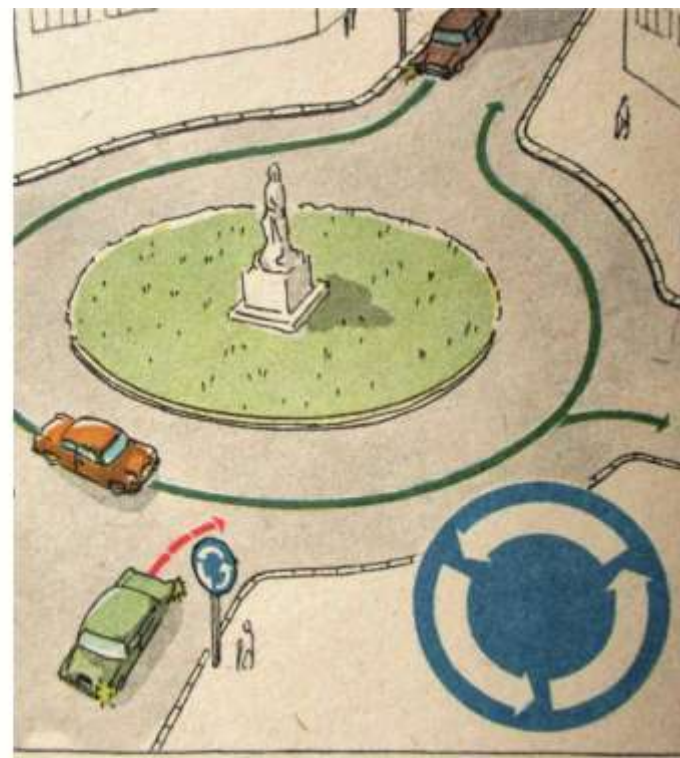


Přijíždí-li řidič na křižovatku, je povinen dát přednost v jízdě všem vozidlům přijíždějícím zprava.

„Stopku“ známe už v jiné podobě (nový tvar najdeme v příloze vyhlášky č. 100/1975 Sb.), pravidlo zůstává stejné, byť stylisticky lépe formulované. Přednost v jízdě na kruhových objezdech prošla několika změnami (např. podle již zmíněné vyhlášky č. 100/1975 Sb. se dávala přednost zprava, pokud byla užita jen značka „Kruhový objezd“).

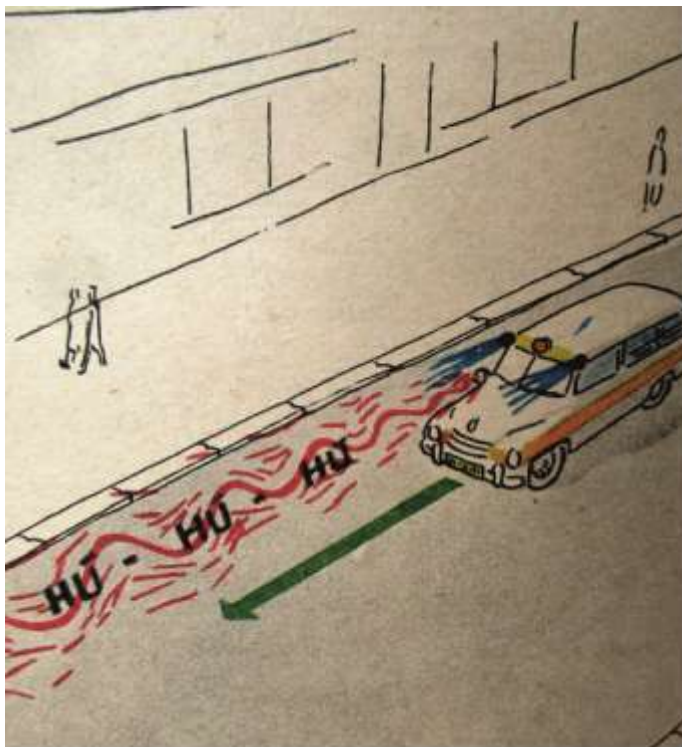


Je-li na silnici, po které přijíždí řidič na křižovatku, značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí bezpodmínečně zastavit na místě, odkud má do křižovatky potřebný rozhled, a vyčkat, až přejedou všechna vozidla přijíždějící na křižovatku po silnici, která takovou značkou opatřena není.

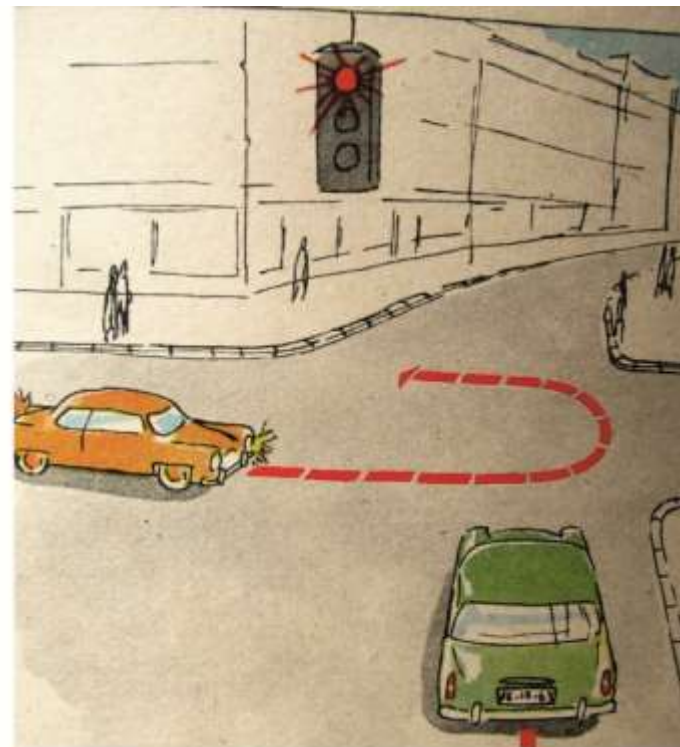


Řidič, který přijede na křižovatku po silnici, která je opatřena značkou „Kruhový objezd (s předností v jízdě)“, je rovněž povinen dát přednost všem vozidlům přijíždějícím po silnici, která touto značkou opatřena není.

Vozidlo „s právem přednostní jízdy“ i se zvukem. Zákaz otáčení a couvání na křižovatce řízené světelnými signály je platný stále.

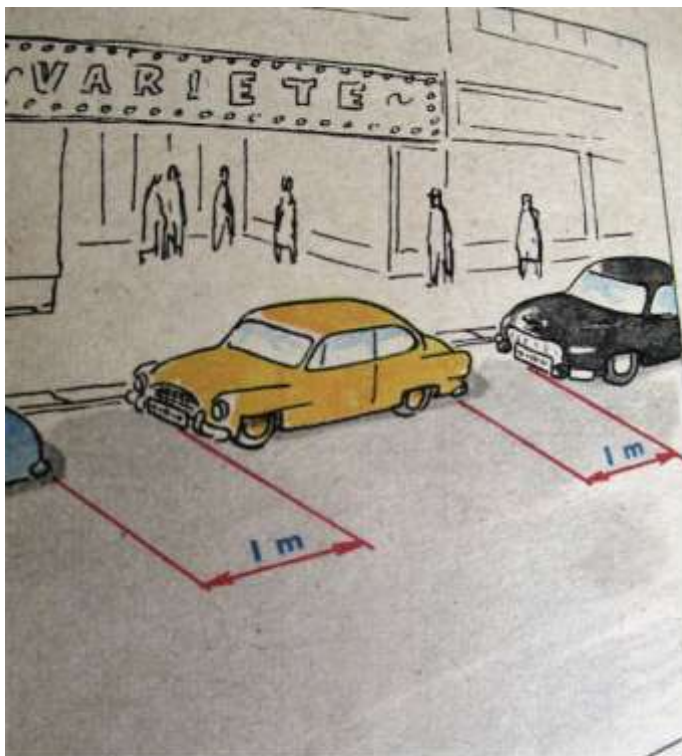


Vozidla zdravotnické a důlní záchranné služby a vozidla ozbrojených sborů užívají zvláštních zvukových znamení s táhlým pronikavým tónem (sirény). Mimoto jsou označena nepřerušovanými modrými světly. Těchto znamení nesmí být zneužito k jiným účelům.

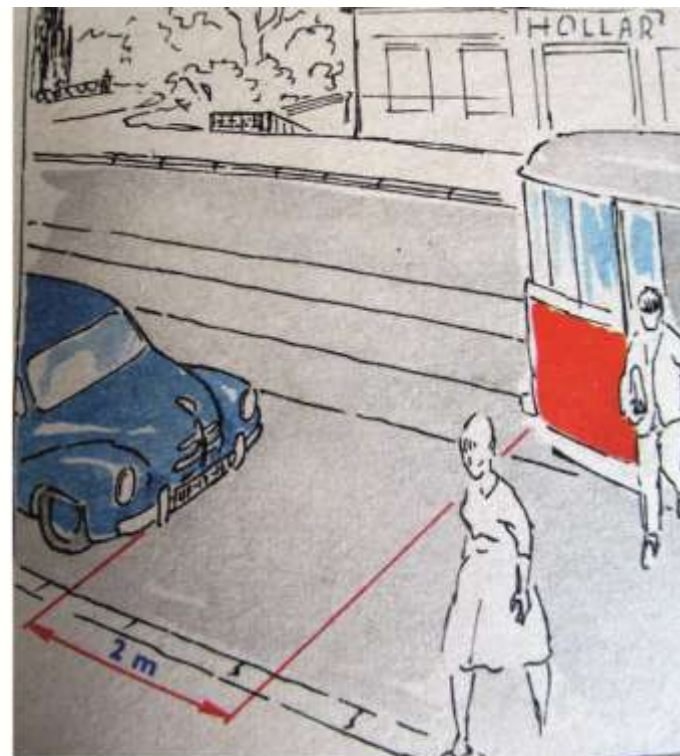


Otáčení a couvání je zakázáno na křižovatce, kde je provoz řízen světelnými znameními nebo dopravním orgánem, a v její těsné blízkosti.

Zachovat vzdálenost nejméně 1 metr mezi parkujícími auty bylo při počtu vozidel celkem snadné. Stanice (dnes zastávky) tramvají bez nástupního ostrůvku máme stále a zastavit vozidlo za tramvají musíme, jen vzdálenost se už neuvádí v metrech.

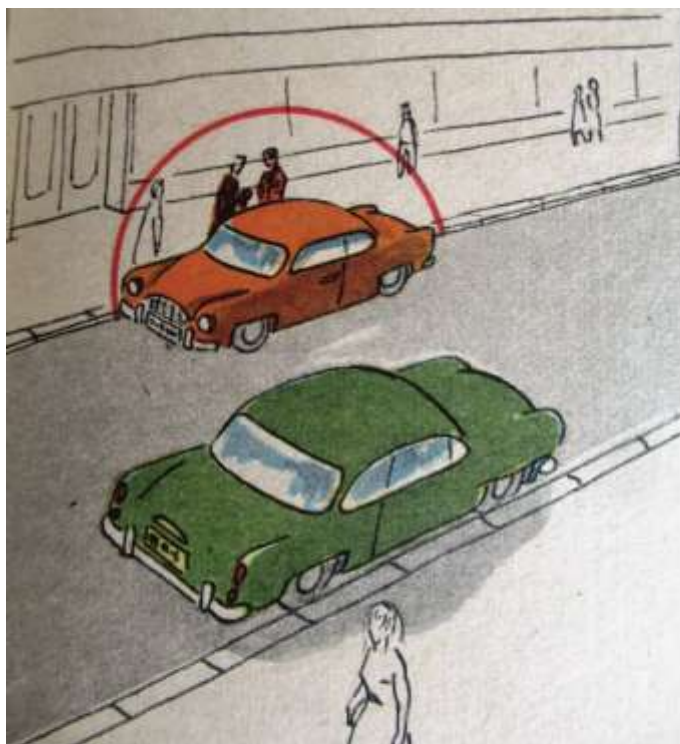


Zastavení a stání - při zastavení a stání vozidel musí být mezi vozidly zachována vzdálenost nejméně 1 metr.

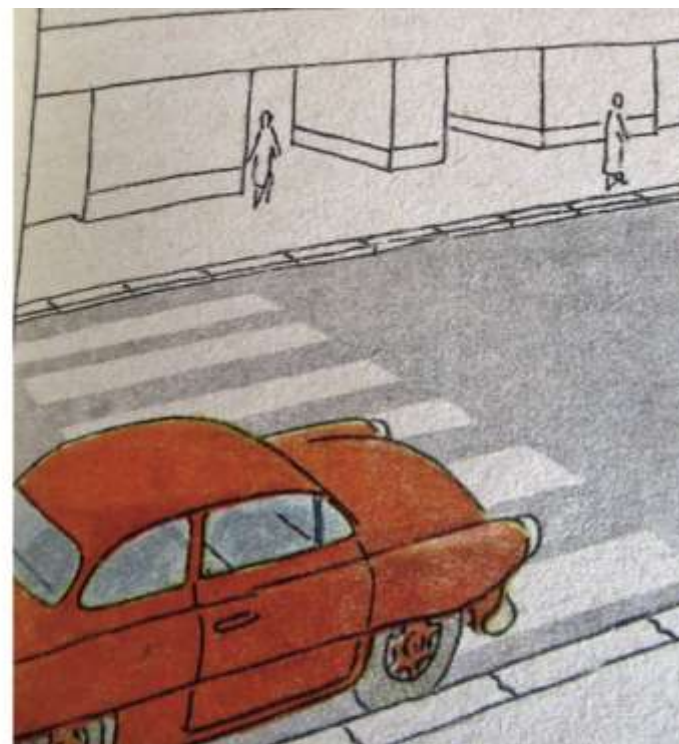


Za tramvají, která zastavila ve stanici bez nástupního ostrůvku, musí řidiči ostatních vozidel zastavit nejméně 2 m od její zádí.

Současné pravidlo zachování určené šířky jízdního pruhu pro zastavení nebo stání je výrazně pregnančnější. Zastavení a stání na přechodu pro chodce je zakázáno stále; jako vodorovnou značku známe už jen „zebru“.

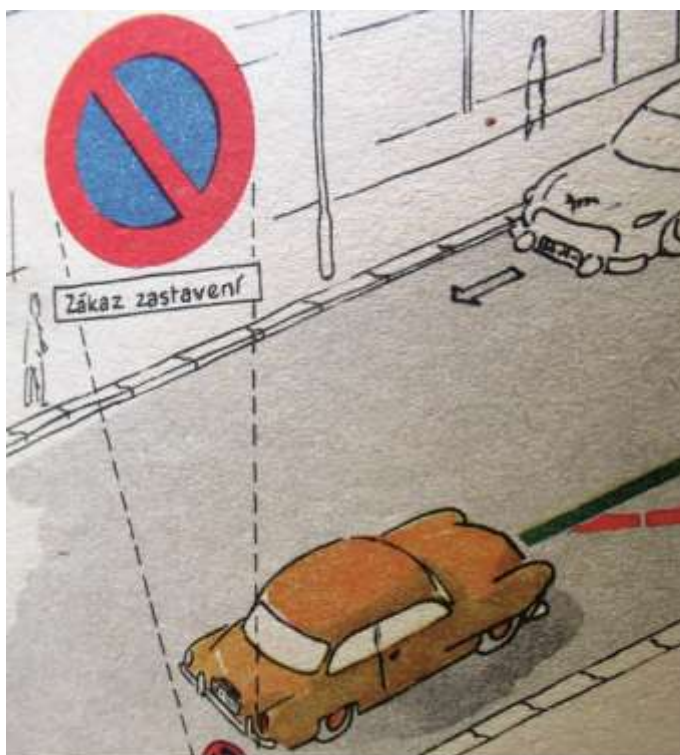


Zastavení a stání je zakázáno v místě, kde na protější straně úzké ulice již zastavilo nebo stojí jiné vozidlo (vzniklo by tím zúžení prostoru znemožňující ostatním plynulý průjezd).

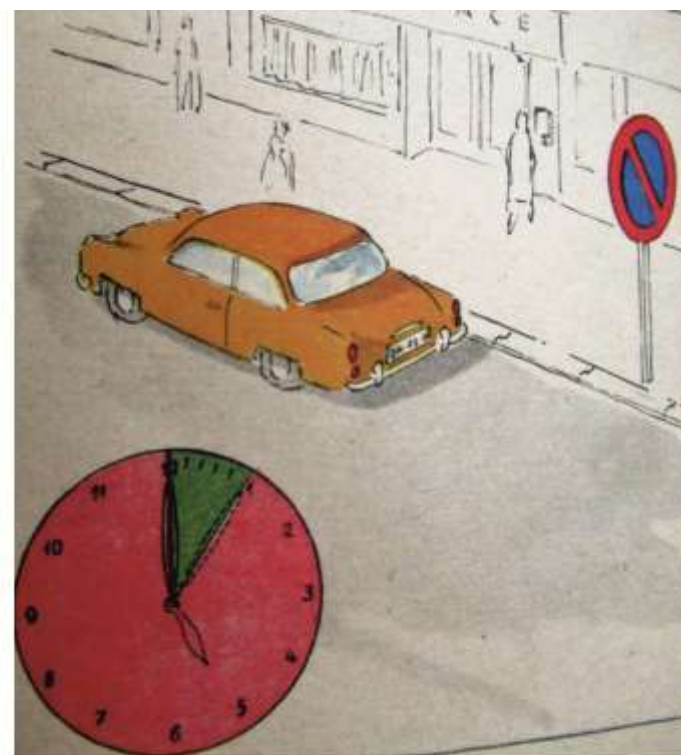


Zastavení a stání je zakázáno na vyznačeném přechodu pro chodce (přechod je vyznačen několika způsoby: značkou „Přechod pro chodce“, postavenou po pravé straně vozovky, příčnými přerušovanými čarami nebo podélnými čarami typu „zebra“).

Není to chyba; pro zastavení i stání existovala pouze jedna dopravní značka.



Zastavení a stání je zakázáno tam, kde je umístěna značka „Zákaz zastavení“.



V místě, kde je stání zakázáno, nesmí se vozidlo zdržovat déle než 5 minut.

Všechno platí dosud, navíc máme ještě lidský faktor (řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy také *svým schopnostem*).



Rychlost jízdy - řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy vozidla okolnostem,



zejména hustotě provozu, viditelnosti, stavu vozidla a povaze silnice, po níž jede.

V obci se „padesátkou“ jezdilo již od roku 1951, ale v letech 1976 až 1997 byla stanovena maximální rychlost pro jízdu obcí 60 km/h. Časová výjimka platila až do 31. července 1979.

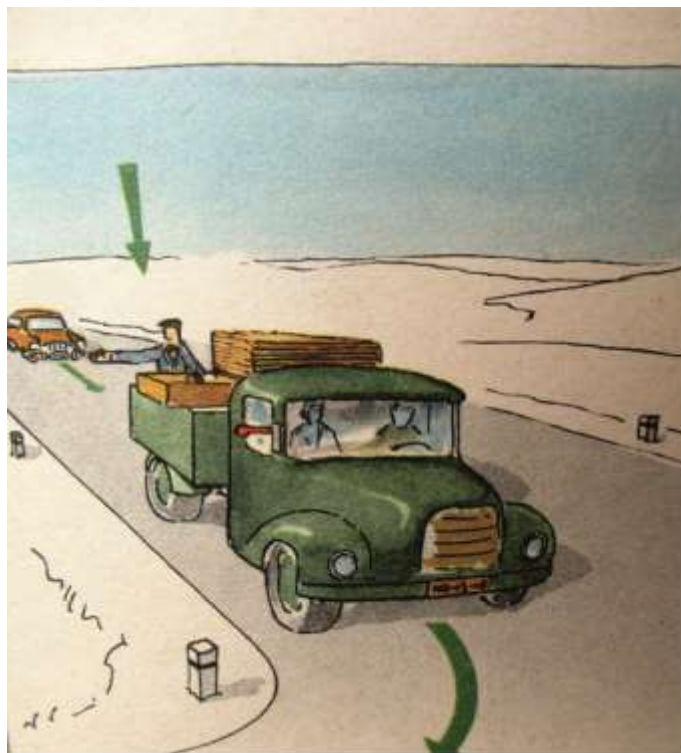


Zde smí jet motorové vozidlo rychlostí nejvýše 50 km za hodinu.



V době od 23 do 5 hodin smějí jet řidiči motorových vozidel i v uzavřené obci rychlostí vyšší než 50 km za hodinu nebo rychlostí vyšší, než je uvedeno na dopravní značce „Nejvyšší dovolená rychlost“.

Takové znamení o změně směru jízdy už dnes nevidíme. Naopak problém s přetíženými vozidly je zřejmě věčný.



V některých případech ukazatel směru jízdy není na vozidle viditelný pro šířku přívěsu. V takovém případě musí být dáno znamení pro změnu směru jízdy jiným viditelným způsobem (např. znaméním dáváním průvodcem, závozníkem apod.).



Váha dopravovaného nákladu nesmí přesahovat užitečné zatížení vozidla.

Přeprava osob – jiná terminologie, podstata stejná. Poněkud nebezpečný způsob přepravy spolujezdce na skútru povolovala ještě i vyhláška č. 80/1966 Sb., ale následující vyhláška č. 100/1975 Sb. už boční „posed“ (nikoli *posaz*) zakázala. V současné době máme zakázané *boční sezení*.

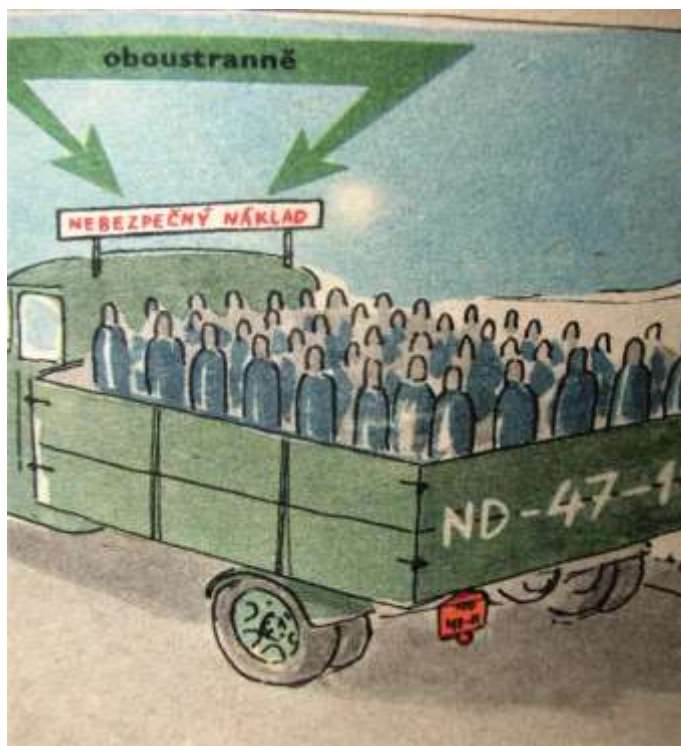


V motorovém vozidle se smějí dopravovat osoby jen do váhy užitečného zatížení vozidla. Užitečné zatížení vozidla je uvedeno v osvědčení o technickém průkazu vozidla. Počet osob starších 15 let nesmí převýšit počet povolených míst.



Na skútru (nikoliv na motocyklu sólo) je povolen boční posaz spolujezdce.

Trochu jednodušší ADR. Vozidlo s nebezpečným nákladem mohl řídit pouze zkušený řidič, který zná dobře cestu, a náklad doprovázela osoba, která s ním umí zacházet.

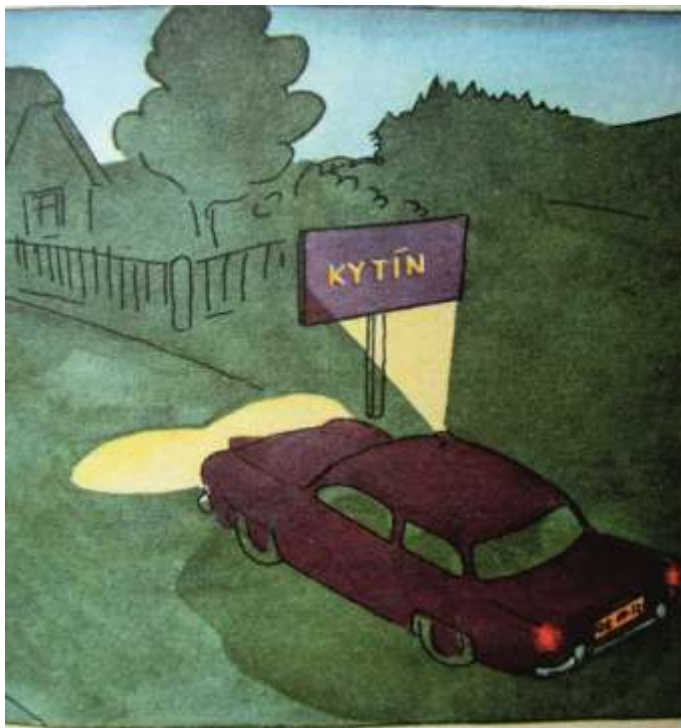


Vozidlo, které dopravuje snadno zápalný náklad, musí být označeno snimatelným nápisem „Nebezpečí ohně“. Obdobnou tabulkou, ale s nápisem „Nebezpečný náklad“ je vybaveno vozidlo dopravující snadno výbušný nebo jinak nebezpečný náklad.



Osoby, které jsou pro nakládání a skládání nezbytné, nesmějí na nákladu sedět. Ve vozidle nesmějí se současně dopravovat jiné osoby než ty, které náklad doprovázejí.

Užití hledacího světlometu za jízdy je zakázáno (již vyhláškou č. 100/1975 Sb.). Při vlečení už obvykle nedáváme vozidlo na řetěz, ale míry jsou stejné. Tyč musí být dlouhá minimálně 1 m. Červený praporek nebo štítek na spojnici je samozřejmostí.



Hledacího světlometu smí být užito pouze přechodně, a to k nutné orientaci. Zapínání musí být zařízeno tak, aby světlomet svítil vždy společně s osvětlením státní poznávací značky a s obrysovými světly.



Vlečené motorové vozidlo musí být přivěšeno na laně nebo na řetězu, který není kratší než 2,5 m a delší než 6 m. Užije-li se tyče, smí být kratší než 2,5 m.

Řidič vozidla hromadné přepravy osob má povinnosti v podstatě stejné. Přepravu osob na nákladních automobilech upravovaly ještě následující vyhlášky, definitivně tuto přepravu zakazuje až zákon č. 361/2000 Sb.

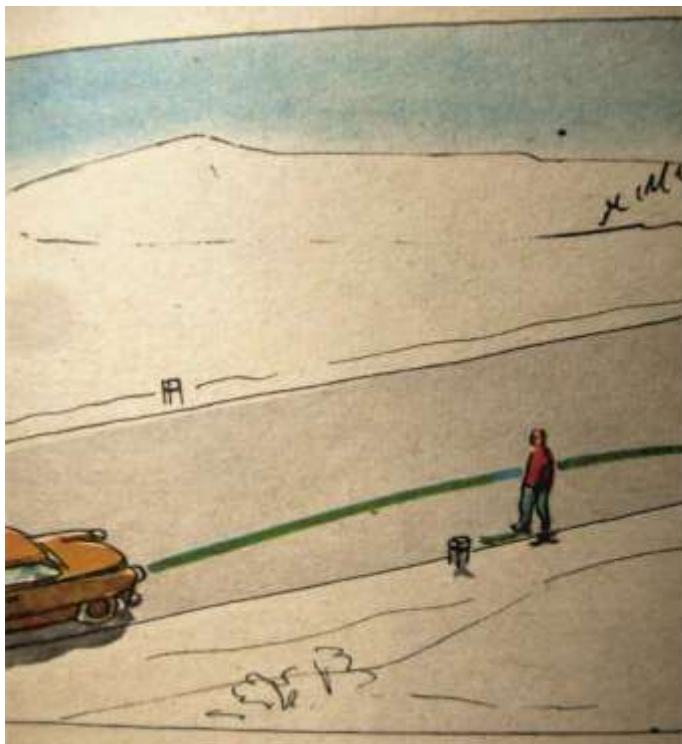


Řidič autobusu, trolejbusu a tramvaje se nesmí za jízdy bavit s cestujícími, nesmí jíst a kouřit, otvírat dveře před úplným zastavením vozidla a vpouštět cestující do kabiny nebo prostoru pro řidiče.



Doprava osob na nákladních automobilech - více než 8 osob je dovoleno dopravovat jen tehdy, jestliže je to nezbytné k plnění úkolů národního hospodářství nebo ke zvládnutí dopravy osob při slavnostech a kulturních podnicích mimořádného významu.

Ač se nic nezměnilo, mají někteří chodci dodnes problém jít po správné straně... Zato zastavovat se a stát na nárožích už chodcům není zakazováno.

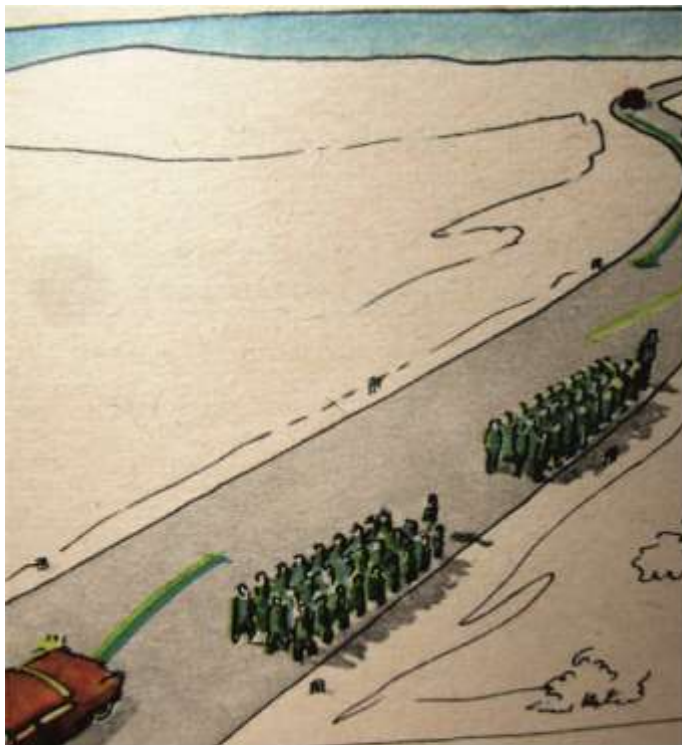


Na silnici, kde nejsou chodníky ani cesty pro pěší, užívají chodci levé krajnice, a kde ani této není, chodí těsně při levém okraji vozovky.

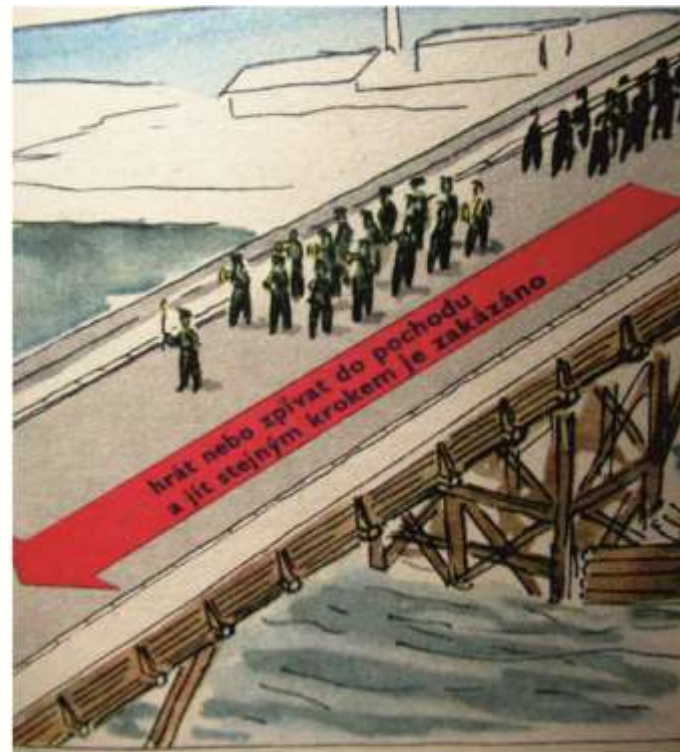


Zastavování a stání chodců na nároží ulic není dovoleno, neboť se tím brání řidičům v rozhledu při jízdě na křižovatku a také je omezována plynulá chůze ostatních chodců.

Útvar chodců chodí stále po pravé straně vozovky, ale omezení na mostě jsou už méně přísná. Zakázáno je pouze jít *jednotným krokem*.

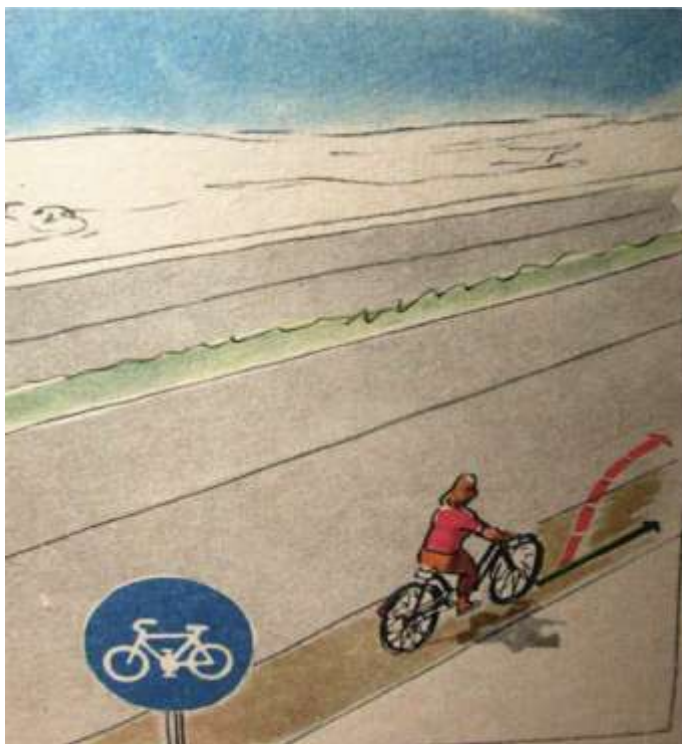


Průvody a útvary smějí pochodovat jen po pravé straně vozovky. Delší průvod nebo útvar musí být rozčleněn na menší skupiny.



Na mostě není dovoleno pochodovat stejným krokem. Není zde také dovoleno hrát nebo zpívat do pochodu.

Ani stezka pro cyklisty a pravidlo s ní související, ani „zásady bezpečné jízdy“ na kole nejsou nic nového. A to je z obrázkové publikace z roku 1962 všechno.



Kde je pro cyklisty zřízena zvláštní stezka, jsou povinni užívat jen této stezky.



Není dovoleno jet na kole bez držení řídítek.