

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

VÝUKOVÝ MATERIÁL

dopravní výchova pro střední školy

Autoři: Ing. Dagmar Pospíšilová, Ph.D., Mgr. Ivana Bušinová, Ing. Alena Daňková, Ph.D.

srpen 2021



PODĚKOVÁNÍ:

Autoři touto cestou děkují středním školám a jejich studentům a pedagogům, za spolupráci při pilotním ověřování metodiky. Střední školy samy nebo ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu v. v. i. ověřily metodiku v praxi. Díky testování metodiky na SŠ bylo možné zjistit, jak se studenti v problematice bezpečného pohybu v silničním provozu orientují, i přes to, že dopravní výchova není samostatně vyučovaný předmět. Tento přístup umožnil okamžitou zpětnou vazbu, z níž vyplynulo, že vzdělávací nabídka metodického materiálu je reálná, zvládnutelná a aplikovatelná ve vybraných předmětech středních škol a gymnázií.

Tento dokument byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

Materiál byl zpracovaný ve spolupráci s SO BESIP Ministerstva dopravy.

Na pilotním testování aktivit se podílely tyto střední školy:

- Integrovaná střední škola automobilní Brno, příspěvková organizace, Křížíkova 106/15, Brno
- Gymnázium Brno, Slovanské náměstí, příspěvková organizace, Slovanské náměstí 1804/7, Brno
- Střední průmyslová škola stavební Brno, příspěvková organizace, Kudelova 1855/8, Brno
- Střední škola průmyslová, Krnov, příspěvková organizace, Soukenická 2458/21C, Krnov
- Střední zdravotnická a Vyšší odborná škola zdravotnická Brno, příspěvková organizace, Merhautova 590/15, Brno

Autoři věří, že metodický materiál, který vznikl v úzké spolupráci s SO BESIP Ministerstva dopravy a se středními školami a gymnázii a jehož aktivity byly ozkoušeny v přímé praxi s žáky, pomůže dalším pedagogům v jejich činnosti a nastartuje i pozitivní chuť vzdělávat žáky v této široké oblasti. Další inspiraci lze čerpat na webových stránkách www.ibesip.cz, kde je uveden shrnující přehled osvědčených projektů a materiálů určených pro dopravní výchovu a oblast BESIP.

Obsah

1. Chodec.....	6
1.1 Bezpečné přecházení pozemní komunikace.....	6
1.2 Pohyb osob v silničním provozu s mobilním telefonem, sluchátky a kapucí na hlavě	8
1.3 Viditelnost chodců při pohybu na chodníku a pozemních komunikacích	9
1.4 Jízda na in-line bruslích, skateboardu	10
1.5 Bezpečný pohyb chodců po pozemní komunikaci	12
2. Cyklista	14
2.1 Povinná/doporučená výbava jízdního kola	14
2.2 Pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole a koloběžce.....	17
2.3 Viditelnost cyklistů a koloběžkářů.....	20
2.4 Jízda ve skupině.....	21
2.5 E-mobilita	22
3. Řidič a spolujezdec	25
3.1 Pozornost/nepozornost za volantem	25
3.2 Agresivní a adrenalinová jízda	27
3.3 Zadržný systém ve vozidle	29
3.4 Alkohol a návykové látky za volantem.....	31
3.5 Motocykl a skútr.....	33
4. Dopravní nehoda, odpovědnost a chování jejích účastníků	36
4.1 Postup řešení dopravní nehody	36
4.2 Postup poskytnutí PP	39
5. Zdroje, ze kterých lze čerpat informace.....	41
6. Literatura a použité zdroje	41

Příloha 1 – pracovní listy

Příloha 2 – závěrečný test

Úvod

Česká republika patří mezi země Evropské unie, jejichž cílem je snížit počet smrtelných dopravních nehod a těžkých zranění, a klade důraz na zranitelné účastníky silničního provozu, včetně dětí. Jednou z možností bezpečnějších cest je pravidelná a systémová osvěta v průběhu celého vzdělávacího procesu.

Se vzděláváním v oblasti dopravní výchovy je důležité začít již na úrovni předškolního a následně pak systematicky pokračovat na všech úrovních školního vzdělávání.

V současné době je na středních školách kladen důraz na rozvoj klíčových kompetencí, které jsou součástí RVP pro střední odborné školy a gymnázia a představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého studenta v praktickém životě. Kromě klíčových kompetencí jsou na středních odborných školách po studentech požadovány také odborné kompetence, které se vztahují k výkonu pracovních činností a vyjadřují profesní profil absolventa oboru vzdělání, jeho způsobilost pro výkon povolání. Požadavky na odborné vzdělávání a způsobilosti (kompetence) absolventů středních odborných škol a gymnázií vycházejí z požadavků trhu práce popsaných v profesních profilech a kvalifikačních standardech. Tyto skutečnosti jsou zakotveny v Rámcovém vzdělávacím programu pro střední odborné školy a Rámcovém vzdělávacím programu pro gymnázia (RVP SOV, RVP G), dle kterých je terciální vzdělávání strukturováno. Je žádoucí, vzhledem k věku studentů SŠ a specifickému chování (mladý řidič, chodec se sluchátky a mobilním telefonem v ruce, jezdec na skateboardu a jiných přepravních prostředcích), aby byla dopravní výchova zařazena dle možností a zaměření školy do výuky ať už v rámci školou zvolených předmětů, nebo například v rámci blokové výuky samostatně.

Výuka dopravní výchovy se na středních školách a gymnáziích v současné době nerealizuje jako povinný vyučovací předmět, je většinou součástí jednotlivých vzdělávacích oblastí – Občan v demokratické společnosti, Člověk a životní prostředí, Člověk a svět práce, Informační a komunikační technologie.

Cílem předkládaného metodického materiálu je poskytnout kvalitní a přehlednou metodickou oporu pro všechny pedagogy, kteří se v rámci své činnosti věnují tématu dopravní výchovy, a zároveň podpořit všechny pedagogy, kteří se se studenty účastní školních aktivit i mimo areál školy a jsou zodpovědní za bezpečnost studentů. Materiál upozorňuje pedagogy na výzkumem prověřené nedostatky v běžné praxi a snaží se o společnou změnu k lepšímu. Součástí je také záměr rozšířit dopravní výchovu do povědomí studentů gymnázií a SŠ prostřednictvím výuky v předmětech, jako jsou např. základy společenských věd, občanský základ, nebo v konkrétních oborových předmětech zaměřených na bezpečnost, zdraví nebo pohyb v silničním prostředí a zpřístupnit témata dopravní výchovy tak, aby byla jasná a srozumitelná.

POSTUP PRÁCE S MATERIÁLEM

Předkládaný materiál je tvořen **vlastním učebním textem, pracovními listy a závěrečným testem.** Pro zdárné zvládnutí předmětu DOPRAVNÍ VÝCHOVA je doporučeno nejprve cílové skupině přednést příslušnou kapitolu z učebního textu.

Každá kapitola obsahuje PRAVIDLA a DOPORUČENÍ, v červeném rámečku jsou uvedeny NEJČASTĚJŠÍ CHYBY z dané oblasti a v modrém rámečku SHRNUÍ příslušné kapitoly.

Po prostudování teoretických informací z jedné kapitoly je vhodné vyzkoušet si její pochopení a zapamatování znalostí vyplněním pracovních listů, teprve poté přejít k další kapitole. Otázky v pracovních listech jsou koncipovány pro individuální písemnou práci i pro týmovou diskusi. Na konci každého pracovního listu jsou uvedena správná řešení. Ke kontrole pochopení a zapamatování všech informací je na závěr celého materiálu zařazen krátký test.

¹ Rámcový vzdělávací program pro střední odborné školy a pro gymnázia. In: Praha, 2017, ročník 2017. Dostupné také z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/stredni-odborne-vzdelavani/ucebni-dokumenty>

CHODEC

V této kapitole se zaměříme na pět vybraných podtémat, jež se týkají bezpečnosti pohybu chodce v silničním provozu (po chodníku a po pozemní komunikaci). V rámci povinností chodce je zapotřebí znát **zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích**, kde jsou uvedeny všechny důležité informace, jak se má chodec chovat při chůzi po chodníku i mimo něj. V tabulce níže jsou uvedeny nejčastější chyby chodců, na které budou v rámci pěti následujících podtémat uvedena možná řešení a doporučení pro bezpečný pohyb v silničním provozu.

NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

Nejčastější chyby, kterých se jako chodci dopouštíme:

- Nevhodný výběr místa
- Nepozornost
- Neviditelnost
- Neznalost zákona
- Neohleduplnost

VHODNÝ VÝBĚR MÍSTA

1.1 Bezpečné přecházení pozemní komunikace

Vůbec **nejdůležitější pro přecházení pozemní komunikace je vhodný výběr místa pro přecházení**. Nejprve je důležité zvážit, zda v místě, kde zamýšlíme přecházet, je přecházení reálné a bezpečné. V případě, že je v místě přecházení vyznačený přechod pro chodce, vždy jej využijeme a nikdy nejdeme mimo něj. Tato povinnost vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dále jen zákon o silničním provozu. Při přecházení je důležité nezapomenout na pravidlo neběhat, nezastavovat a nevracet se. Vždy pro nás musí být přecházení bezpečné a v rámci něj musíme být ohleduplní k ostatním účastníkům silničního provozu.



Přechod pro chodce



Přechod pro chodce se světelnou signalizací

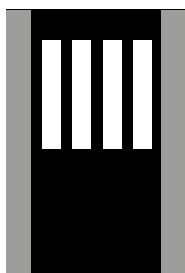


Místo pro přecházení

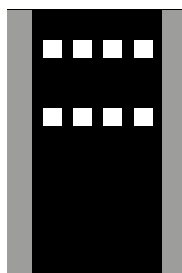
PRAVIDLA

PRAVIDLA: (dle zákona o silničním provozu) Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, musí chodec přecházet jen na těchto místech takto:

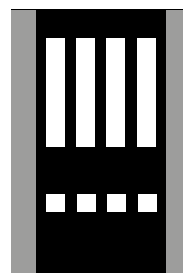
- Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.
- Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příježdějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
- Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat.
- Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, příježdějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce.
- Místo pro přecházení vyznačuje místo uzpůsobené pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci a chodec zde smí přecházet pouze pokud nedonutí řidiče k náhlé rychlosti nebo směru jízdy.



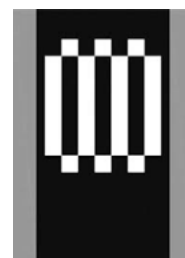
Přechod pro chodce



Místo pro přecházení



Přejezd pro cyklisty
přimknutý k přechodu
pro chodce



Sdružený přechod
pro chodce a přejezd
pro cyklisty

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Při výběru vhodného místa je důležité zvolit si takové místo, abychom nebyli za překážkou a měli dostatečný výhled vlevo i vpravo.
- Nejprve se správně rozhlédneme vlevo, vpravo, vlevo. V případě, že se rozhlédneme a vidíme jet auto, zvážíme, zda je vhodné započít přecházení.
- Nejprve vždy počkáme, než řidič automobil zastaví, naváže s námi oční kontakt, a poté přecházíme.
- Přecházíme po pravé části přechodu pro chodce, svižnou chůzí, vždy kolmo k ose silnice. Neutíkáme, nezastavujeme se.
- V případě, že v průběhu přecházení naskočí na semaforu červená, nevracíme se zpět, ale bezpečně dokončíme přecházení na druhou stranu.
- Přecházíme-li víceproudou pozemní komunikaci, pak se uprostřed znovu rozhlédneme, abychom se přesvědčili, že nám nehrozí žádné nebezpečí.
- Místo pro přecházení je méně vhodné pro přecházení s dětmi.

SHRNUTÍ

POZORNOST

PRAVIDLA

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích říká:

- Chodec nesmí vstoupit na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem.
- **Chodec nemá** při přecházení komunikace absolutní přednost.
- Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
- Chodec musí dát přednost tramvaji.

1.2 Pohyb osob v silničním provozu s mobilním telefonem, sluchátky a kapucí na hlavě

Tato podkapitola je zaměřena na význam/**eliminaci smyslů (zejména zraku a sluchu)** a na důležitost vnímání dění v našem okolí. Nepozornost všech účastníků silničního provozu vede často k fatálním situacím. V roli chodce musíme vždy pozorně vnímat vše, co se děje v našem okolí při přecházení, během chůze po chodníku, po pozemní komunikaci, na stezce nebo i například při stání na zastávce MHD. Je také důležité umět předvídat a být vždy připraven vhodně a včas reagovat.



Přecházející se sluchátky a mobilem se rozhlíží



Přecházející se sluchátky se dívá do mobilu

PRAVIDLA: (dle zákona o silničním provozu) Právní předpisy vyžadují, aby řidič dodržoval pozornost, sledoval silniční provoz, byl maximálně koncentrovaný, jsem-li chodec, měl bych tato pravidla dodržovat také, a proto:

- Neohrožuji ostatní chodce na chodníku, pohybuji se po pravé straně chodníku.
- Během pohybu v silničním provozu nenosím sluchátka v uších – jsem si vědom fatálních možných následků při eliminaci sluchu v případě jejich použití (zvuky motorových vozidel, vozidel IZS, výjezdy z garáží, jízda tramvaje, cyklistů, pohyb ostatních chodců atd.).
- Při chůzi v silničním provozu nepoužívám mobilní telefon; plně vnímám provoz kolem sebe; jsem si vědom významu zraku v dopravním prostředí (skenování dopravního prostředí v mém okolí).
- Jsem si dobře vědom významu periferního vidění v dopravním prostředí.

DOPORUČENÍ

SHRNUTÍ

VIDITELNOST

DOPORUČENÍ:

- Musíš-li mobilní telefon během svého pohybu v silničním provozu použít (hledání trasy, urgentní telefonát, zpráva atd.), vždy se raději zastav a pokračuj teprve po skončení daného úkonu; neohrožíš tak bezpečnost svoji ani ostatních účastníků silničního provozu.
- Sluchátka v uších využij např. při delší cestě tramvají, autobusem, metrem.
- Kapuce na hlavě tě ochrání před nepřízní počasí, v dopravě ale není tvůj přítel (zužuje tvoje periferní vidění na minimum).

Na co musím v roli chodce myslet:

- Být ohleduplný k ostatním chodcům a řidičům.
- Být neustále ve střehu a **dokázat pohotově reagovat na změny.**
- Chovat se bezpečně a chránit své zdraví.

1.3 Viditelnost chodců při pohybu na chodníku a pozemních komunikacích

Pohybují se bezpečně, na správné straně pozemní komunikace, ale přesto mě není vidět? Může to být způsobeno tzv. sníženou viditelností (děšť, mlha, soumrak, rozednávání, sněžení) nebo i chybějícím pouličním osvětlením. **Za snížené viditelnosti je nutné při pohybu v silničním provozu použít tzv. retroreflexní prvky.** Musí být na těle správně umístěné tak, aby byly dobře rozpoznatelné a viditelné zejména pro řidiče motorových vozidel a cyklisty.



Tabulka viditelnosti (zdroj BESIP)

PRAVIDLA

PRAVIDLA: (dle zákona o silničním provozu) Povinnost mít na sobě reflexní prvky, platí, pokud se:

Pohybuje chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, prvky z retroreflexního materiálu musí mít umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Retroreflexní prvky vždy správně umístit na oblečení (příp. také na batoh, tašku, domácího mazlíčka).
- Nosit retroreflexní prvky i v zastavěném území – zvyšujeme naši bezpečnost (zajištění viditelnosti v důsledku nedostatečného osvětlení, anebo naopak světelného smogu).
- Čím větší reflexní plocha, tím více jsem vidět.
- Při správném použití reflexních prvků jsem vidět až na vzdálenost 200 m.
- Tmavé oblečení snižuje moji viditelnost – až na pouhých 20 m.
- Retroreflexní prvky mohou být přímo součástí obuvi i oblečení nebo mohou být aplikovány v podobě přívěsků, pásek, odznaků atd.



Retroreflexní prvky **správně** umístěné

SHRNUTÍ

Jak se dobře zviditelnit a současně chránit své zdraví:

- Snížená viditelnost = situace, kdy má řidič zhoršené podmínky vidění způsobené nepřízní počasí (mlha, déšť, sníh atd.).
- Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno, je povinen mít na sobě prvky z **retroreflexního materiálu**.
- Prvky musí být umístěné **viditelně** na pohyblivých částech těla.

ZNALOST ZÁKONA

1.4 Jízda na in-line bruslích, skateboardu

Většina z vás někdy vyzkoušela, třeba jen rekreačně, jízdu na in-line bruslích nebo skateboardu, longboardu či waveboardu. Přestože se pohybujete pomocí koleček, **jste**, dle dikce zákona o silničním provozu, **zařazeni do kategorie chodec**, a proto se musíte chovat dle pravidel pro chodce. Tzn., že využíváte chodník, při pohybu mimo chodník se pohybujete také jako chodec, tedy vlevo při krajnici. Můžete také užít stezku pro chodce a cyklisty,

přičemž rychlost pohybu musíte přizpůsobit ostatním chodcům. Platí dvojnásob, že pokud se pohybujeme na in-line bruslích nebo skateboardu apod., chováme se co nejohleduplněji.



Skateboardista na chodníku **BEZ** ochranných prvků



Skateboardista ve skateparku **S** ochrannými prvky

Jen pro úplnost – pokud se pohybujete v silničním provozu na koloběžce (e-koloběžce), jste z hlediska zákona považováni za cyklistu!

PRAVIDLA: (dle zákona o silničním provozu) Jedu-li na in-line bruslích, skateboardu nebo obdobném sportovním vybavení, jsem chodec, a proto:

- Přednostně využívám stezku pro chodce.
- Při pohybu na chodníku nesmím ohrozit ostatní chodce.
- Na stezce pro chodce a cyklisty s odděleným pruhem se pohybují v pruhu pro chodce.

DOPORUČENÍ:

- Přestože jsem chodec, pohybují se na sportovním vybavení, a proto použiji ochranné doplňky – přilba, chrániče zápěstí, loktů a kolen.
- Chovám se ohleduplně, taktně; vím, že mohu potkat méně zdatného jezdce.
- Po chodníku se pohybují jen při přesunu na sportovní hřiště či bruslařskou stezku, a to rychlostí chodce.
- Používám retroreflexní prvky.

PRAVIDLA

DOPORUČENÍ

SHRNUTÍ

OHLEDUPLNOST

PRAVIDLA

DOPORUČENÍ

Bruslař, skateboardista = chodec:

- Po chodníku se pohybují tak, abych neomezil a neohrozil své okolí.
- K jízdě na skateboardu či bruslích primárně volím stezku pro chodce nebo smíšenou stezku pro chodce a cyklisty, nejlépe však skate park nebo bruslařský ovál
- Dodržuji všechny bezpečnostní zásady.
- V rámci bezpečnosti využiji přilbu a další ochranné vybavení.

1.5 Bezpečný pohyb chodců po pozemní komunikaci

V rámci pohybu chodců po pozemní komunikaci je důležité upozornit na neohleduplnost nejen ze strany řidičů, ale také ze strany chodců. Chodci často nevědí, po které straně pozemní komunikace smí jít jednotlivci, skupina nebo organizovaná skupina či organizovaný útvar chodců. Organizovaný útvar chodců jsou například příslušníci ozbrojených sil, školní mládež nebo průvod a platí pro ně povinnosti řidiče dle § 5. Za dodržování povinností odpovídá vedoucí útvaru, jímž může být jen osoba starší 15 let, která je k tomu dostatečně způsobilá.

PRAVIDLA: (dle zákona o silničním provozu)

Pohyb jednotlivce: Jako chodec jednatel jdu po chodníku vždy po pravé straně.

- Jako jednatel jdu po levé straně při okraji vozovky, v protisměru jedoucích automobilů.
- Chodci smí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe.
- V případě menších skupin např. do 3-5 osob, jdeme vždy při okraji vozovky za sebou po levé straně. V případě většího počtu osob již tvoříme organizovaný útvar = pomyslný dopravní prostředek.

Pohyb organizovaného útvaru chodců: Organizovaný útvar chodců se smí pohybovat nejvýše ve dvojstupu a smí jít po chodníku, a to vpravo:

- Kde není chodník nebo je-li neschůdný, jde organizovaný útvar chodců po pravé straně vozovky, a to tak, aby netvořil zbytečně překážku pro vozidla, která jedou ve stejném směru.
- Vedoucí organizovaného útvaru školní mládeže nebo organizované skupiny dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, je oprávněn při přecházení vozovky zastavovat vozidla.

DOPORUČENÍ:

- Chodec jednatel by měl nosit reflexní prvky nejen při chůzi po krajnici, ale i při pohybu po chodníku.
- Organizovaný útvar chodců, by měl být vždy označen reflexními prvky.

SHRNUTÍ

- Vedoucí útvaru, by měl mít u sebe zastavovací terčík.
- V případě chůze po pozemní komunikaci, je vhodné, aby útvar měl víc jak jednoho vedoucího (vpředu, vzadu).
- Vedoucí by měl mít vždy dobře naplánovanou trasu.

Na pozemní komunikaci se pohybují takto:

- Jako jednotlivec jdu po levé straně při okraji vozovky, v protisměru jedoucích automobilů.
- V organizovaném útvaru jdu ve dvojstupu po pravé straně při kraji vozovky, ve směru jízdy automobilů (tvoříme dopravní prostředek).
- Pokud jdeme dvě až tři osoby pohybujeme se za sebou po levé straně při kraji vozovky.
- Auta vždy nejprve slyšíme, až poté je vidíme.



Organizovaný útvar chodců

NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

VYBAVENOST

PRAVIDLA

2. CYKLISTA

Kapitola Cyklista pojednává nejen o jízdě na klasickém jízdním kole a souvisejících povinnostech pro bezpečnou jízdu, ale řeší i problematiku jízdy na **koloběžce, elektrokole a elektrokoloběžce. Jízdním kolem rozumíme i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (tandemy) a jim podobná vozidla.** Všechny tyto prostředky jsou zařazeny do kategorie jízdního kola, a proto pro bezpečnou jízdu na nich musíme dodržovat všechny předpisy a pravidla určená pro cyklistu. Cyklista se musí chovat jako každý řidič a k tomu potřebuje znát pravidla silničního provozu a dodržovat je. Dospělý cyklista by měl svou bezpečnou jízdou dávat správný příklad nejen dětem, ale i svému okolí. Na rozdíl od řidičů v autě totiž cyklistu při případné kolizi nechrání nic jiného než cyklistická přilba, o to důležitější je znát pravidla pro bezpečnou jízdu na jízdním kole a vyvarovat se níže uvedených chyb.

Nejčastější chyby, kterých se jako cyklista dopouštíme:

- Nevybavenost
- Neznalost zákona
- Neviditelnost
- Nepozornost
- Nevědomost

2.1 Povinná/doporučená výbava jízdního kola

Správně vybavené jízdní kolo nebo koloběžka je jedním z předpokladů pro beznehodovou jízdu. Samozřejmostí by měla být **kontrola kola či koloběžky nejméně před novou sezonou.** Nevybavenost jízdního kola, také zanedbaná, zastaralá, či poškozená výbava může vést ke vzniku nehody. Povinná výbava souvisí s bezpečnou jízdou, s bezpečným zastavením a viditelností pohybujícího se cyklisty či jezdce na koloběžce. Nesmíme zapomínat ani na povinnou výbavu cyklisty, kterou je **do 18 let cyklistická přilba.**

PRAVIDLA: (Vyhláška č. 341/2014 Sb.) Povinná výbava jízdního kola je uvedena v příloze 12 této vyhlášky, také se s ní můžete seznámit na <https://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>, a povinné vybavení cyklisty (zákon o silničním provozu).

- Dvě na sobě nezávislé účinné brzdy.
- Odrazky oranžové barvy ve výpletu předního, zadního nebo obou kol.
- Matice nábojů kol musí být zabezpečené nebo kryté.
- Volné konce řídítek musí být zaslepeny.
- Přední odrazka bílé barvy, zadní odrazka červené barvy.
- Odrazky oranžové barvy na obou stranách šlapátek, mohou být nahrazeny materiálem umístěným na oděvu či obuvi cyklisty.
- Za snížené viditelnosti: přední svítlna bílé a zadní svítlna červené barvy.

2. CYKLISTA

- Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít cyklistickou přilbu, musí ji mít řádně nasazenou a připevněnou na hlavě.



DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Kolo vybavené předním a zadním blatníkem, které mohou zvýšit komfort při jízdě v mokré a rozbahněném terénu.
- Kvalitní pláště a řádně nahuštěná kola (dle zátěže a terénu) zvýší bezpečnost jízdy.
- Ve výbavě je dobré mít hustilku a lepení (případně náhradní plášť) pro případ vzniku defektu na kole.
- Přilba je povinná do 18 let, ale vzhledem k bezpečnosti cyklisty je doporučena pro všechny věkové kategorie.
- Výměna přilby – u dětí kontrolovat v souvislosti s věkem a změnou velikosti a také zkontrolovat případné poškození po nehodě, zda je zachována funkčnost přilby.
- Pro případ nenadálé kolize je vhodné vozit malou lékárníčku.
- Samozřejmě by mělo být pohodlné oblečení (dle typu jízdy) a pro turistickou nebo sportovní jízdu použít cyklistické oblečení a obutí, které nám svým materiálem zvýší pohodlí i bezpečnost.

Jak vybrat vhodně cyklistickou přilbu: <https://www.youtube.com/watch?v=dBsNAz97rwc>

2. CYKLISTA



Cyklistická přilba **správná** velikost, s aretačním šroubem pro lepší upevnění, dobře nastavený upínací řemínek



Cyklistická přilba **špatně** nasazená, upínací řemínky nesmí vést za uchem

Cyklistická přilba **špatně** nasazená, upínací řemínky jsou volné

Cyklistická přilba je malá, nedá se správně upevnit na hlavě, upínací řemínky jsou krátké

SHRNUTÍ

Povinná výbava = bezpečná jízda:

- Účinná přední i zadní brzda.
- Odrazky nejen vepředu a vzadu, ale i ve výpletu kol.
- Dodržuji všechny bezpečnostní zásady.
- Pro svoji bezpečnost použiji vždy při jízdě přilbu, jsem příkladem mladším cyklistům.

PRAVIDLA

2.2 Pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole a koloběžce

Cyklista je řidič nemotorového vozidla, tzn., že pokud je starší 10 let, nesmí ke své jízdě použít chodník. Cyklista, stejně jako koloběžkář, by se měl, vzhledem k zákonu o silničním provozu, pohybovat po silnici nebo v maximální možné míře využívat cyklostezky, které jsou bezpečné a cyklisty (koloběžkáře) na nich nemohou ohrozit předjíždějící motorová vozidla, nerovnosti komunikace či písek u krajnice vozovky. Cyklista i koloběžkář musí respektovat všechny dopravní značky, vč. dodatkových tabulek upravujících např. směr jízdy cyklistů, povolení vjezdu v protisměru do jednosměrné komunikace apod.

PRAVIDLA: (zákon o silničním provozu) Jízda na jízdním kole v § 57 a § 58:

- Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem vymezený prostor pro cyklisty, musí je cyklista i jezdec na koloběžce využít.
- Na pozemní komunikaci jede při pravém okraji.
- Na stezce pro chodce a cyklisty, na které je oddělený pruh pro chodce a pro cyklisty, je cyklista stejně jako koloběžkář povinen užít pruh pro cyklisty.
- Při přejíždění přejezdu pro cyklisty nesmí ohrozit sebe ani ostatní účastníky provozu, nesmí donutit řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
- Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, nesmí se držet jiného vozidla, vézt jiné kolo, vozík, psa ani jiné zvíře.
- Nesmí vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení kola nebo ohrožovaly ostatní.
- Protože je jezdec na jízdním kole i koloběžce z hlediska zákona považován za řidiče, nesmí před jízdou pít alkohol ani užít žádné další návykové látky.

2. CYKLISTA



Stezka pro cyklisty



Stezka pro chodce
a cyklisty společná



Stezka pro chodce
a cyklisty dělená



Příkaz - Cyklisto
sesedni z kola



Prostor pro cyklisty umožňuje na křižovatce čekání před ostatními vozidly

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Cyklista před přechodem pro chodce sesedne z jízdního kola, na přechodu pro chodce vede kolo vedle sebe a stává se z něho chodec.
- Po přechodu jde ve směru chůze vpravo, jízdním kolem nikoho neohrožuje ani neomezuje.
- S dětmi je vhodnější jezdit na kole pouze na stezce pro cyklisty, kde je to pro ně bezpečnější.
- Na cyklostezce se dokáže cyklista více soustředit na jízdu než na silnici, kde se musí soustředit především na provoz.
- V případě pěší zóny, kde je místní úpravou povolen vjezd jízdním kolům, mohou cyklisté jet rychlostí nejvýše 20 km/h musí přitom dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit.



Elektrokoloběžka patří na cyklostezku nebo na silnici

SHRNUTÍ

Na kole i koloběžce bezpečně!

- Ohleduplná jízda = bezpečná jízda.
- Ruce patří na řídítka, nohy na pedály – mohou tím předejít nebezpečným situacím.
- Chodník je pro chodce, **cyklista i koloběžkář je řidič**, řídí se všemi pravidly pro řidiče!
- Děti mohou jezdit na kole po silnici samy bez doprovodu dospělé osoby od 10 let.
- V obytné zóně si na silnici mohou děti hrát a stejně tak i jezdit na kole.

2. CYKLISTA

VIDITELNOST

PRAVIDLA

2.3 Viditelnost cyklistů a koloběžkářů

Stejně jako chodec, by dle předpisů měl použít pro svoji bezpečnost retroreflexní prvky i cyklista. Prvky by měl mít umístěné tak, aby na něj řidič mohl zareagovat včas a z bezpečné vzdálenosti. Důležitost toho **být viděn platí zejména na silnici mimo obec, kdy za snížené viditelnosti nebo v lesních úsecích může řidič při najíždění z vedlejší silnice cyklistu lehce přehlédnout.**

PRAVIDLA: Vyhláška č. 341/2014 Sb., příloha č. 12, stanoví technické požadavky na konstrukci a výbavu jízdního kola, kterou je dána viditelnost cyklisty v silničním provozu.



Použitý zdroj: <https://www.ibesip.cz/aplikace-viditelnost/>

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Reflexní barvy nebo prvky na oděvu, přilbě, batohu noste viditelně nejen za snížené viditelnosti. Oblečení a doplňky z reflexního materiálu mohou zachránit život.
- Důležité je dobře umístěné světlo, musíme zkontrolovat, zda je vidět, že svítíme.
- U mladších cyklistů ideálně používat celodenně přerušované světlo pro lepší viditelnost.

2. CYKLISTA

SHRNUTÍ

POZORNOST

PRAVIDLA

DOPORUČENÍ

Bezpečné je být viděn:

- Retroreflexní prvky na oblečení, obuvi, přilbě nebo batohu.
- **Kolo řádně osazené povinnými odrazkami.**
- Bílé světlo dopředu a červené dozadu i ve dne, pro případ náhlé změny viditelnosti.

2.4 Jízda ve skupině

Při jízdě ve skupině musíme dbát na bezpečnost dvojnásobně, jakákoli nepozornost může mít za následek nehodu před vámi či za vámi jedoucího cyklisty. Je třeba dodržovat bezpečnou vzdálenost mezi jednotlivými jízdními koly pro případ náhlého zastavení či vybočení ze směru jízdy. Důležité je před vyjetím domluvit signály pro konkrétní situace. Při jízdě početnější skupiny vedou a uzavírají tuto skupinu zkušenější jezdci, s výraznějšími reflexními prvky. Pokud jede doprovod (osoba starší 15-ti let) s dítětem do 10 let věku, domluví se na různé dopravní situace před vyjetím. Dítě jede před doprovodem. Pokud doprovázíte dvě děti, jede starší z nich na prvním místě a doprovázející osoba se přesouvá do čela skupiny před křižovatkou a v podobných složitějších situacích.

PRAVIDLA: (zákon o silničním provozu) Jízda na jízdním kole v § 58

- Na pozemní komunikaci jede skupina cyklistů při pravém okraji.
- Cyklisté jedou jednotlivě za sebou.
- Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní a účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let.
- Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku, určeném pro přepravu dětí.

DOPORUČENÍ:

- Před výjezdem je domluvena trasa, jednotlivé zastávky a je určen první a poslední jezdec.
- Nepředjíždíme vedoucího cyklistu, rychlost se přizpůsobí nejslabšímu.
- Děti jedou v polovině skupiny, nejlépe jedno dítě, jeden dospělý.
- V případě potřeby rozdělení skupiny, jsme domluveni na konkrétním rozdělení.
- Nejméně první a poslední jezdec, ale i všechny děti ve skupině by měli mít oblečeny reflexní prvky.
- Pokud tvoří skupinu pouze dítě a jeho doprovod, doprovod chrání svou jízdou dítě, jede za ním, mírně vlevo a ve složitějších situacích předjede na první místo.
- V případě těžkého terénu, je lepší z kola sesednout a raději jej vést vedle sebe.
- V případě nehody se skupina drží při krajnici, při větším počtu se skupina může dle domluvy rozdělit a pokračuje do bezpečného prostředí mimo silnici.

2. CYKLISTA

SHRNUTÍ

VĚDOMOST

Ohleduplně, bezpečně, pozorně!

- Cyklisté jedou za sebou.
- Děti do 10 let jezdí pouze s doprovodem staršího 15 let.
- Dodržování bezpečné vzdálenosti a přizpůsobení rychlosti tempa.
- Domluvená trasa i signály pro nenadálé situace.
- Dodržování sjednaných pokynů.

2.5 E-mobilita

Elektrokola i elektrokoloběžky získávají stále větší popularitu, jsou rychlými dopravními prostředky pro přepravu po městě. Starší či méně zdatní cyklisté si při pořízení nového jízdního kola zvolí právě elektrokolo. Z pohledu zákona si musíme uvědomit, že elektrokolo je jízdní kolo, které je za pomoci elektromotoru schopno **maximálního výkonu 250 W, resp. rychlosti 25 km/h.**

Jakékoliv úpravy s cílem navyšování těchto limitů jsou zakázané. Pokud bude u elektrokola úmyslně zvýšen jeho výkon, stává se z kola motorové vozidlo, pro které platí všechny důsledky z toho vyplývající, např. schválení technické způsobilosti, registrační značka a pojištění odpovědnosti, pravidelné technické kontroly, nutnost řidičského oprávnění.

Speciální kategorii tvoří jezdci na „osobním technickém prostředku“, kdy dle Zákona č. 48/2016 Sb., osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení. Na uživatele těchto přepravníků (typu Segway apod.) se již nenahlíží jako na chodce a vzhledem ke zvýšení své bezpečnosti, by měli mít přilbu a musí mít vozítko za tmy osvětlené.



Na uživatele těchto přepravníků se již nenahlíží jako na chodce

PRAVIDLA

PRAVIDLA: Z definice elektrokola (Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 168/2013 O schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doozoru nad trhem s těmito vozidly) a se zákona o silničním provozu vyplývá:

- Elektrokola jsou šlapací jízdní kola vybavena přídavným elektrickým motorem jejichž maximální konstrukční rychlost nebude vyšší rychlosti 25 km/h.
- Bez řidičského oprávnění můžeme jezdit pouze na kole (koloběžce) s pomocným motorkem, buď elektromotorem do 0,25 kW nebo spalovacím motorem do 1 kW.
- Motor elektrokola je vyřazen z činnosti, pokud cyklista přestane šlapat.
- Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít cyklistickou přilbu, musí ji mít řádně nasazenou a připevněnou na hlavě.
- Elektrokolo musí mít povinnou výbavu stejně jako běžné jízdní kolo.
- Pokud se pohybujete na smíšené cyklostezce, jste opět považován za cyklistu. Dbejte zvýšené opatrnosti zejména ve vztahu k chodcům.

DOPORUČENÍ:

- Stejně jako na jízdním kole i na elektrokole je důležitá bezpečnost, tu zvýšíme využitím ochranných prvků, jako je například přilba, vhodný cyklistický oděv a obuv, reflexní prvky.
- Jezdíme zásadně po vyznačených cestách určených pro cyklisty. Využíváme především cyklostezek.
- Je nutné si uvědomit rozdíl jízdy na běžném kole a elektrokole, nepodceňovat jejich jízdní vlastnosti (např. vyšší rychlost a potřebnou reakci na brzdění, dodržování bezpečné vzdálenosti, vyšší akcelerace atd.).
- Při jízdě po silnici dbáme zvýšené opatrnosti a ohleduplnosti nejen k sobě samým, ale také k ostatním účastníkům silničního provozu.
- V městském provozu je na místě opatrnost při přejezdu tramvajových kolejí, je nutno zpomalit a elektrokoloběžku navést co nejvíce kolmo k dráze kolejí.
- Motor nemusí být vždy na elektrokole výhodou, nezapomeň před cestou vždy nabít, nikdy nevíš, kdy ti dojdou síly.
- Elektrokola jsou většinou mnohem těžší než jízdní kola normální, proto je na to nutno brát zřetel (např. při pádu kola je větší nebezpečí úrazu, při jízdě do kopce, bez použití motoru, se stává cesta mnohem náročnější).
- Po dokončení jízdy na elektrokoloběžce nebo elektrokole je odložte na vyhrazené místo nebo tam, kde budou nejméně překážet.

2. CYKLISTA

SHRNUTÍ

Motor = pomocná síla

- Má např. elektrokolo, elektroloběžka, elektro jednokolka
- **Výkon max. do 250 W., rychlost max. do 25 km/h.**
- Do 18 let povinná přilba.
- Povinná výbava kola.
- Ohleduplnost nejen na silnici, ale i na cyklostezce.
- Uvědomit si specifika elektrokola.

NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

POZORNOST

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

Všichni jsme někdy řidiči nebo spolujezdci, otázkou je, zda si uvědomujeme všechna práva a povinnosti s tím spojené a zda vždy dokážeme přijmout plnou odpovědnost za naše chování právě v těchto rolích. V této kapitole se zaměříme na vybrané oblasti v rámci role řidiče a spolujezdce, kde se nejčastěji dopouštíme vědomých či nevědomých chyb. **Jako řidiči si musíme především uvědomit odpovědnost nejen za sebe samé, ale i za spolujezdce, ostatní účastníky provozu** a za naše okolí a prostředí, ve kterém se pohybujeme. Být spolujezdcem také není lehká role a i tady je důležité si uvědomit, že je potřeba být ohleduplný, a to nejen ke svému zdraví, ale především i k řidiči, který nás veze.

Nejčastější chyby, kterých se jako řidič motorového vozidla dopouštíme:

- Nepozornost
- Neznalost zákona
- Nesoustředěnost
- Neohleduplnost
- Nevědomost

3.1 Pozornost/nepozornost za volantem

Jako řidiči jsme během jízdy odpovědní nejen za sebe, ale i za ostatní pasažéry/spolujezdce v autě. Při řízení je vždy dobré mít na paměti, že nejsme na silnici sami, ale je zde spousta dalších účastníků silničního provozu, jako jsou např. ostatní řidiči, chodci, cyklisté atd., na které musíme dávat pozor. Je na každém řidiči, aby zvážil své **řidičské schopnosti** a podle toho **přizpůsobil svoji jízdu** tak, aby neomezil a neohrozil ostatní účastníky provozu. Naše pozornost je při řízení často odváděná jinými činnostmi, předměty a spolujezdci v autě nebo také tím, co se děje v okolí. Různé typy reklamních sdělení i jiné výrazné a neočekávané prvky přitahují řidičův zrak, odvádí jeho pozornost a ovlivňují bezpečnost provozu. A proto mohou být dle zákona billboardy umístěny u dálnice ve vzdálenosti nad 250 m, u silnice první třídy nejblíže 50 m od silničního tělesa.

Dle výzkumu HADN² vyplývá, že nepozornost účastníků silničního provozu má nejčastěji tyto příčiny: roztržitost, rutinní jízda, časová tíseň, přetížení pozornosti velkým množstvím vjemů v provozu, hledání správné trasy, ale také například tzv. syndrom konce jízdy. Dalšími faktory, co mohou způsobovat nepozornost jsou např. komunikace s dětmi, konzumace jídla atd.

Vždy bychom ale měli být během jízdy plně soustředěni na řízení. Za jízdy jsme povinni plně se soustředit, vnímat své okolí a respektovat všechna dopravní značení.

² Hloubková analýzy dopravních nehod (HADN), www.vyzkumnehod.cz

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

PRAVIDLA

PRAVIDLA: Řidič je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o silničním provozu. Řídit motorové vozidlo může pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel.

- Účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen chovat se ohleduplně, ukázněně a přizpůsobit svoji jízdu stavebním, dopravně-technickým a povětrnostním podmínkám.
- Řidič je povinen se plně věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
- Při řízení je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a osobám těžce zdravotně postiženým.
- Povinností řidiče je také zajištění bezpečnosti přepravované osoby nebo zvířete a bezpečné přepravy nákladu.
- Řidič nesmí během jízdy držet v ruce nebo jiným způsobem mobilní telefon nebo jiné obdobné zařízení.
- Povinnosti přepravované osoby/spolujezdce je být při jízdě připoután bezpečnostním pásem a neohrožovat a neomezovat svým chováním řidiče.
- Spolujezdec je povinen dbát pokynů řidiče.

DOPORUČENÍ:

- Během jízdy se soustředíme na celkový provoz na pozemní komunikaci (dopravní značení, bezpečná vzdálenost atd.).
- Při stání či čekání v koloně netelefonujeme, neupravujeme svůj vzhled, nemanipulujeme s GPS, ani se neobčerstvujeme.
- V případě potřeby jídla a pití je vždy lepší zastavit s automobilem na místech určených pro zastavení (např. odpočívadlo, parkoviště, čerpací stanice), kde nehrozí riziko nehody.
- Během řízení se nenecháme rozptylovat okolními vlivy jako jsou např. spolujezdci, plačící děti, mobilní telefon, hlasité rádio atd.
- Před jízdou se vždy ujistíme, že jsme zajistili bezpečnost všech přepravovaných osob a věcí (využití zádržného systému).
- Pokud se chystáme na delší trasu, vždy si dopředu naplánujeme cestu a jednotlivé hygienické zastávky, popřípadě si nastavíme GPS, v případě, že cítíme nástup únavy, je třeba v bezpečí vozidlo zastavit, občerstvit se, vystoupit z vozidla, zacvičit si, případně cestu přerušit a prospat se.
- V kabině vozidla by vždy měly být bezpečně převáženy pouze nezbytné věci, ostatní a objemné předměty by měly být v zavazadlovém prostoru. Každý volně ložený předmět při prudkém brzdění může vylétnout z místa a jeho hmotnost se násobí podle rychlosti jedoucího auta. (Např. při 50 km/h se hmotnost násobí 14×, při 90 km/h se hmotnost násobí 25×, při 130 km/h se hmotnost násobí 36×.)
- V roli spolujezdce se může ocitnou dítě, vrstevník, rodič, osoba blízká atd. a proto i při převážení je dobré si uvědomit, jaká rizika ovlivnění

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

SHRNUTÍ

OHLEDUPLNOST

PRAVIDLA

během jízdy by mohla nastat. (př. pláč, hlasitá hudba, hádka, zábava = rozptýlení)

- Omezit vás může i zvířecí spolujezdec, zvířata musí být vždy v přepravních boxech nebo být připoutána speciálními postroji.

Řidič nebo spolujezdec?

- Automobil řídí pouze osoba způsobilá k jízdě = držitel řidičského oprávnění.
- **Řidič je odpovědný za sebe i celou posádku v autě.**
- Používání mobilního telefonu při řízení je dle výše uvedeného zákona zakázáno a sankcionováno.
- Spolujezdec musí dbát pokynů řidiče a při jízdě řidiče nerozptyluje.

3.2 Agresivní a adrenalinová jízda

Za volantem vždy dbáme ohleduplnosti, proto nikdy nedopustíme, aby se z naší jízdy stala jízda plná nebezpečných situací, které by mohly navždy ovlivnit zdraví nás nebo našeho okolí. Během řízení si vždy uvědomujeme plnou odpovědnost za naši jízdu, a tak nikdy **neriskujeme a nepřeceňujeme naše řidičské zkušenosti**. Bereme také na vědomí technickou způsobilost vozidla a podle toho i přizpůsobíme terén a styl jízdy.

Agresivní jízda se dle statistik vyskytuje častěji u mladých mužů, jsou pro ni určité genetické dispozice, je dána anonymitou v dopravě a zvýšeným sebevědomím ve vztahu k řidičským schopnostem. U agresivních řidičů je až 6x větší riziko vzniku dopravní nehody a vyšší je i závažnost vzniklých dopravních nehod.³

Agrese je buď ve smyslu rychlejšího projetí, kdy se projevuje rychlou jízdou, nedodržováním bezpečné vzdálenosti a nebezpečným střídáním jízdních pruhů. Nebo se agresí projevuje hněv, takováto agrese se vyznačuje verbálními gesty, častým troubením.

PRAVIDLA:

- Řidič nesmí obtěžovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích ani jiné osoby zejména nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, rozstříkáváním kaluží, bláta nebo zbytečným ponecháním motoru stojícího vozidla v chodu.
- Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy.
- Za vozidlem hromadné dopravy osob, které zastavilo v obci v zastávce bez nástupního ostrůvku nebo bez nástupiště na zvýšeném tramvajovém pásu, musí řidič jiného vozidla zastavit vozidlo. V jízdě smí pokračovat teprve tehdy, neohrozí-li již cestující, kteří nastupují nebo vystupují.

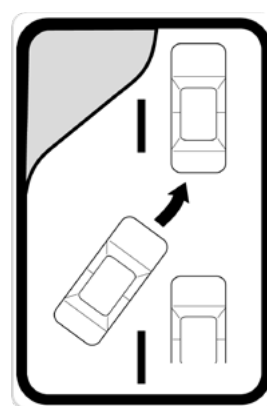
³Vyplývá z poznatků výzkumného projektu HADN.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

- Řidič nesmí předjíždět, jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo, které hodlá předjet a jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče.
- Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, musí přizpůsobit rychlost svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu a technickému stavu komunikace a povětrnostním podmínkám.
- Během jízdy je povinen dodržovat dostatečnou bezpečnou vzdálenost mezi vozidly.
- Řidič motorového vozidla je povinen předložit doklady na výzvu policisty, vojenského policisty, strážníka obecní policie, celníka ve stejnokroji ke kontrole.



Bezpečný odstup



Střídavé řazení



Měření rychlosti

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Za volantem se snažíme být vždy klidní a dopravní situace řešíme s rozvahou.
- Při dlouhém čekání v dopravní zácpě zachováme chladnou hlavu a nezapomínáme na dodržování bezpečné vzdálenosti aut pro tvorbu záchranné uličky.
- Nikdy si nesesedáme za volant, pokud jsme ve špatném psychickém či fyzickém stavu.
- V případě, že na silnici potkáme agresivního řidiče = nedodržuje pravidla silničního provozu a ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu, můžeme upozornit policii.
- Pokud jsme spolujezdcem agresivního řidiče, pokusíme se ho nenápadně uklidnit nebo ho požádáme o zastavení na nejbližším možném místě, abychom předešli dopravní nehodě.
- Abychom předešli nervozitě za volantem, předem si zjistíme aktuální stav na silnicích, zvolíme vhodnou cestu pro naši jízdu a také si vytvoříme dostatečnou časovou rezervu.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

SHRNUTÍ

ZNALOST ZÁKONA

PRAVIDLA

Agresivní chování za volant nepatří!

- Agresivní jízdou můžeme nevratně změnit svůj život i život druhých.
- Vždy během jízdy zachováme chladnou hlavu.
- **Pokud jsme během jízdy ohrožováni agresivním řidičem můžeme ho nahlásit polici.**
- Jako spolujezdec se snažím předcházet agresivitě u řidiče (př. uklidním ho).
- Nikdy neřídím auto, pokud jsem ve špatném psychickém stavu (př. špatná zpráva, zdravotní indispozice atd.).

3.3 Zádržný systém ve vozidle

Každý řidič ví, že během jízdy musí být připoután bezpečnostním zádržným pásem, ale dodržují to všichni? Většina vážných zranění vzniklých při dopravních nehodách v autě je způsobena právě nepřipoutáním. Všechna vozidla jsou již dnes povinně vybavena předepsanými bezpečnostními zádržnými systémy a povinností všech řidičů a spolujezdců je jejich použití.

Ze statistik vyplývá až **5krát vyšší pravděpodobnost, že při dopravní nehodě byl usmrcený řidič nepřipoutaný.** V případě spolujezdců sedících na zadním sedadle je pravděpodobnost usmrcení v důsledku dopravní nehody při nepoužití bezpečnostních pásů až 4krát vyšší.

PRAVIDLA:

- Řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem.
- Řidič nesmí přepravovat ve vozidle, které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě mladší 3 let a dítě menší 150 cm na sedadle vedle řidiče. Pokud jsou nejmenší děti přepravovány na předním sedadle a je autosedačka nebo tzv. vajíčko upevněno v protisměru jízdy, musí být deaktivovaný airbag u spolujezdců.
- Dítě musí být vždy umístěno v autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům.
- Je povinné, aby děti s váhou do 36 kg nebo výškou do 150 cm byly vždy přepravované v autosedačce. Pro starší děti je možné použít tzv. „podsedák“, který ale není tak stabilní a bezpečný jako autosedačka. Z tohoto důvodu doporučujeme používat autosedačku i u starších dětí.
- Všichni spolujezdci starší 3 let musí být před jízdou poučeni o povinnosti použití zádržných bezpečnostních systémů.
- V případě nedostatku prostoru na zadních sedadlech, kde jsou již umístěny dvě dětské autosedačky, nesmí být mezi nimi přepravováno dítě bez autosedačky mladší 3 let. V případě že je dítě starší 3 let, musí být připoutáno bezpečnostním pásem.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Nikdy ve vozidle nevozíme více osob, než je předepsané výrobcem.
- I na krátké vzdálenosti a přejezdy je povinností řidiče i všech pasažérů se před jízdou připoutat.
- Vždy se odpoutáme až při úplném zastavení vozidla.
- Za nepřipoutání osob mladších 18 let odpovídá vždy řidič.
- Těhotné ženy se vždy při jízdě v autě připoutají bezpečnostním pásem tak, aby spodní pás vedl pod břichem a ramenní popruh vedl přesně mezi prsy a nikdy nesklouzl z ramene.
- Vhodnou dětskou autosedačku vybíráme vždy podle hmotnosti a výšky dítěte. Při výběru vždy necháme dítě, aby si vyzkoušelo pohodlnost sedačky. Důležité je, aby bezpečnostní pás vedl přes klíční kost dítěte, nikoli přes krk.
- Osoby starší 18 let, které jsou v automobile nepřipoutány a jsou bez zdravotních potíží, které by neumožňovaly jízdu jinak a nemají o nich příslušné lékařské potvrzení, nesou za toto porušení plnou odpovědnost.
- Nepřipoutaná osoba může ve vozidle vážně zranit sebe i další spolujezdce.

SHRNUTÍ

Bez pásu nejedu!

- Připoutáním se předcházíme vzniku závažnějších zranění.
- Každá osoba ve vozidle musí být **připoutána** bezpečnostními pásy.
- Dětská autosedačka je povinná, dokud dítě neváží více než 36 kg, nebo neměří více než 150 cm.
- I při krátké jízdě nebo přeparkování auta je nutné být připoután.



Dítě je **správně** připoutané



Dítě **není** připoutané



Pás je upevněn **nesprávně** pod paží

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC



Řidič **správně** připoután



Řidič **špatně** připoután

SOUSTŘEDĚNOST

3.4 Alkohol a návykové látky za volantem

Každý, kdo někdy požil alkohol, nebo jiné návykové látky ví, jak dokážou ovlivnit naše smysly a mysl, takže nejsme schopni vnímat realitu. I malé dávky alkoholu (do 0,3 g/kg) ovlivňují prožívání, emocionalitu a snižují sociální zábrany. Vyšší dávky (do 0,5 g/kg) prokazatelně zhoršují schopnost řídit, narůstá sebedůvěra, zhoršuje se zrak a odhad vzdálenosti, řidič si svůj stav neuvědomuje a o to víc přeceňuje svoje schopnosti a riskuje (zdroj: CDV).

V rámci právního předpisu ČR je tolerance alkoholu za volantem nulová.

V případě dalších návykových látek se liší působení na lidský organismus složením návykových látek, ale toto působení je velmi individuální. Metabolismus drogy v těle nelze přesně předvídat, a tak nelze bezpečně oddělit dobu užívání a řízení. Ještě větší riziko dopravní nehody přináší kombinace drog a alkoholu – nejčastěji to bývá kombinace alkoholu s marihuanou.

THC – marihuana se projevuje zpomalením reakčního času, někdy ztrátou schopnosti reálně hodnotit riziko. Záleží na druhu konopí a na obsahu THC (tetrahydrocannabinolu) (dříve 3–5 %, nyní až desetinásobně více) a obsahu CBD (canabidionu), který kompenzuje vysokou hladinu THC. Při užití marihuany s vysokou hladinou THC a nízkým CBD může dojít k úzkostným, až panickým stavům a k rozvoji psychických onemocnění. Ve slinách se může prokázat THC i 3 týdny po požití, v krvi lze odlišit metabolity od aktivních látek.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

PRAVIDLA

Syntetické THC může způsobit i trvalé poškození mozku, a je proto velkým rizikem nejen pro řidiče.

Na řidiče mohou mít vliv i legálně užívané léky, informace o vlivu na řízení je však uvedena pouze na příbalovém letáku. Mezi léky, které negativně ovlivňují schopnost řízení, patří některá analgetika, dále antiemetika (Kinedryl) užívaná i při prevenci nevolnosti nebo např. léky na kašel (Robitussin).

PRAVIDLA:

- Řidič nesmí požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol, nebo užít jinou návykovou látku během jízdy.
- Řidič nesmí řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky.
- Řidič je povinen předat řízení vozidla, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu, nebo požití alkoholu a jiných omamných látek.

DOPORUČENÍ:

- Nikdy se řidič vozidla nenechá přemluvit k požití alkoholu před jízdou, ani během ní.
- Pokud se chystáme na plánovanou akci, kde budeme pít alkohol, nebo užívat návykové látky, vždy si zajistíme odvoz a nikdy neriskujeme řízení vozu pod vlivem. Případně je vhodné se dopředu domluvit, kdo bude abstinovat a řídit vůz na zpáteční cestě.
- Řízení může také ovlivnit požití léčiv (vždy se podívat na účinky léku na příbalovém letáku nebo je konzultovat s lékařem).
- V ČR existuje služba „drink and drive“, takže když jdeme na zábavu jako řidič, ale nakonec se rozhodneme pít alkohol, tak si tuto službu raději zaplatíme.
- Pod vlivem alkoholu, nesmíme vozidlo ani přeparkovat.
- Pozor! I nevědomě můžeme do svého těla dostat látky obsahující alkohol (ústní voda, vdechnutí výparů z vody do ostříkovače atd.).
- Pokud si nejsme jistí, zda nemáme zbytkový alkohol, použijeme alkohol tester.

Alkohol	
g/100ml	Riziko nehody
nula	1,0
0,05 (0,5 promile)	1,8
0,08 (0,8 promile)	3,2
0,12 (1,2 promile)	7,1
0,21 (2,1 promile)	30,4

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC



SHRNUTÍ

Pouze s nulou můžeme za volant!

- Jestliže jsme večer požili alkohol, raději si ráno uděláme kontrolní test zbytkového alkoholu.
- **Alkohol i návykové látky ovlivňují naše smysly, mysl i schopnost řízení, proto nikdy po jejich požití neřídíme!**
- V ČR je nulová tolerance.
- Řidič musí být odpovědný nejen ke svému zdraví, ale také ke svému okolí.

VĚDOMOST

3.5 Motocykl a skútr

Motocykl vs. skútr – jasná hranice dnes mezi nimi není; na skútru sedíme obvykle jako na židli a chodidla máme na podlážce skútru, některé skútry mají menší kola než motocykly – mohou snáz zapadnout do nerovnosti na silnici, většina motocyklů má manuální převodovku, zatímco skútry mívají automatickou (existují výjimky oběma směry).

V souvislosti s motocykly (skútry) existují 4 skupiny řidičských oprávnění:

- **AM** lze získat od 15 let,
- **A1** lze získat od 16 let,
- **A2** lze získat stejně jako B od 18 let,
- **A** lze získat od 24 let, v případě předchozích řidičských zkušeností (dva roky držení řidičského oprávnění skupiny A2) již od 20 let.

Poznámka: Řidičské oprávnění skupiny B zahrnuje oprávnění A1 pro motocykly (skútry) s automatickou převodovkou.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

PRAVIDLA

PRAVIDLA: (zákon o silničním provozu)

- Řidič je povinen mít během jízdy na motocyklu či mopedu na hlavě řádně připevněnou přilbu schváleného typu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, např. brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy (za deště nebo sněžení).
- Na motocyklu ani na mopedu nesmí za jízdy kouřit.
- Zakázáno je požití alkoholu nebo jiných návykových látek, a to ani během jízdy v autoškolě.
- Zákaz při jízdě držet v ruce telefon nebo jiné záznamové zařízení.
- **Spolujezdec na motocyklu musí být starší 12 let**, musí sedět za řidičem, dobře se držet a vnímat jízdu řidiče motocyklu.
- Použití ochranné přilby schváleného typu platí i pro spolujezdce, musí ji mít za jízdy řádně nasazenou a připevněnou na hlavě.
- Spolujezdci na motocyklu je dle zákona zakázáno boční sezení.

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Povinností řidiče je mít na sobě oděvní doplňky z retroreflexního materiálu, nachází-li se na pozemní komunikaci mimo vozidlo, to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla, určitě je doporučující a bezpečné, v případě nouzového stání, použití retroreflexních vest pro každého účastníka silničního provozu.
- Kromě ze zákona povinné přilby, je z ochranného důvodu (meteorologického, nehodového...) doporučující použít i další ochranné prvky: motorkářské rukavice, motorkářskou bundu, popřípadě alespoň chránič páteře, pevné kalhoty, rozhodně ne krátké, vhodné boty, pokud nejsou motorkářské, pak vyšší obuv, s pevnou podrážkou, která ochrání vaše klouby i měkké tkáně v oblasti prstů, nártu i zánártí, nejvyšší stupeň ochrany představuje airbagová vesta, která chrání páteř, hrudník i oblast břicha a zároveň fixuje hlavu v bezpečné poloze.
- Řidič musí mít motocykl plně pod kontrolou, i pro případ náhlého brzdění je důležité držet oběma rukama řídítka!
- Chování spolujezdce za jízdy na motocyklu by mělo být ohleduplné k řidiči, jenž jej má „ve svých rukou“.
- Za jízdy netelefonujeme, nepoužíváme fotoaparát ani sluchátka.
- Zvláštní kategorií jsou elektrické skútry, o kterých jste možná slyšeli, že není třeba řidičské oprávnění. Toto platí pouze u e-skútrů s rychlostí omezenou do 25 km/h.

3. ŘIDIČ A SPOLUJEZDEC

SHRNUTÍ

Ať už řídíte motocykl jakékoliv kategorie nebo typu, vždy je potřeba mít na paměti, že motocykl je:

- Jednostopé vozidlo, kde nejste chráněni žádnými zádržnými systémy ani karoserií.
- **Hůře ovladatelný na nerovné, namrzlé nebo mokré vozovce.**
- Plně v odpovědnosti řidiče, který má zodpovědnost nejen za sebe, ale i za spolujezdce, a proto je důležité uvědomovat si všechny možné nástrahy (př. změny počasí) a přizpůsobit tak tomu styl jízdy.



Správně vybavený řidič - přilba, rukavice, reflexní prvky



Řidič **nemá** dle zákona povinnou přilbu ani další doporučené ochranné prvky

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ

NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

ZNALOST

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ

Tato kapitola se zaměřuje na problematiku dopravních nehod. V každé roli, ať je to chodec, cyklista, řidič, či spolujezdec, se člověk může stát obětí nehody nebo jejím účastníkem a svědkem. Víte, jak byste se měli v těchto situacích správně zachovat? Znáte všechna důležitá čísla? Víte, jak postupovat při poskytování první pomoci? Všechny podrobné informace najdete právě v této kapitole spolu s dalšími tipy a radami, jak zajistit bezpečí pro sebe, a ještě dokázat někomu pomoci. Je důležité si uvědomit, že v rámci silničního provozu nemáte odpovědnost pouze sami za sebe, ale i za ostatní účastníky. Proto je vždy dobré dbát na dodržování pravidel, abyste předešli vzniku dopravních nehod. Zde se zaměříme právě na to, jak se zachovat v případě, že jste svědkem nebo účastníkem.

Nejčastější chyby, kterých se při nehodách či poskytnutí první pomoci dopouštíte.

- Neznalost
- Neohleduplnost

4.1 Postup řešení dopravní nehody

Dopravní nehoda je definována jako událost v provozu na pozemní komunikaci, může při ní dojít ke zranění nebo usmrcení osob, ke škodě na majetku. Můžeme být přímými účastníky dopravní nehody nebo svědky, pro oba případy musíme znát základní telefonní čísla na složky integrovaného záchranného systému a správný postup při řešení nehody. Pro případ dopravní nehody existuje jasný a stručný manuál, jak v takovém případě postupovat. Vždy je potřeba nejprve zachovat klidnou hlavu, nepanikařit, a postupovat krok po kroku. Je rozdíl, když se vám nehoda stane v obci, mimo obec, nebo na dálnici, ale postup je zpravidla vždy stejný, až na malé výjimky. Za dopravní nehodu můžeme považovat i poruchu automobilu, při které nebyl nikdo zraněn či poškozen.



Vesta a formulář umístěné
správně v kabině vozidla



Vesta a formulář umístěné
špatně v kufru vozidla

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ

PRAVIDLA

PRAVIDLA: Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla

- V případě poruchy či závady auta je vhodné ihned zastavit při okraji vozovky, zapnout výstražná světla, vypnout motor, **obléknout si reflexní vestu** a za vůz ke krajnici dát **výstražný trojúhelník** do vzdálenosti nejméně 50 m, na dálnici nejméně 100 m. Poté volat asistenční službu, která vám sdělí další postup (odtah vozu do servisu...).
- Důležitá čísla: **hasiči 150, záchranná služba 155, policie 158, tísňová linka 112.**
- Zdržte se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody (užití alkoholu a jiných návykových a psychotropních látek, manipulace s vozidly).
- Účastníci jsou povinni – učinit opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost v místě dopravní nehody, vyžadují-li to okolnosti, mohou zastavovat jiná vozidla. V případě, že to nevyžadují okolnosti **je nutné neprodleně opustit vozovku do bezpečné vzdálenosti.**
- Prokázat si navzájem totožnost a sdělit údaje o vozidle.
- Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení, zranění osoby nebo hmotné škodě nad 100 tis. korun, je povinnost ohlásit nehodu policii. Stejná povinnost platí i v případě, že poškodíte obecně prospěšné zařízení jako je například veřejné osvětlení, svodidla, dopravní značení nebo pokud dojde k ohrožení životního prostředí, např. únikem ropných látek.

V případě, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepíší účastníci společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a předají pojistiteli. Formulář najdete např. na [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode-\(1\)/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode/Euroformular-zaznamu-o-dopravni-nehode.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode-(1)/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode/Euroformular-zaznamu-o-dopravni-nehode.pdf.aspx)

- Řidič, který porušil právní předpisy o provozu na pozemních komunikacích nese odpovědnost za dopravní nehodu.
- Řidič vozidla zapsaného v registru silničních vozidel podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích má **povinnost pojištění odpovědnosti** po celou dobu, kdy je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel.



Zdravotnická
záchranná
služba



Policie České republiky

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ:

- Pokud vám druhý řidič nechce sdělit své údaje, запиšte si jeho registrační značku (RZ) a zavolejte policii.
- Nikdy si nezapomeňte nasadit reflexní vestu, zajišťuje vaše bezpečí. Podle počtu pasažérů ve vozidle **je vhodné a v některých státech dokonce povinné** mít takový počet reflexních vest. Reflexní vesty mějte vždy uvnitř vozidla k dispozici (např. ve dveřích), nezůstávejte v havarovaném vozidle, není to bezpečné prostředí.
- Ve vozidle byste měli vždy mít k dispozici formulář o hlášení škody pro pojišťovnu. Událost můžete oznámit na Linku pomoc řidičům 1224.
- Pokud jste u nehody sami, vždy je lepší zajistit si svědky, kteří nehodu viděli, případně si nehodu vyfotíte pro důkazy.
- V případě, že si **nejste jistí s odhadem výše škody nebo určením viníka nehody neobávejte se oznámit dopravní nehodu policii.**
- Jako svědek nebo nepřímý účastník dopravní nehody zastavím svoje vozidlo za (ve směru jízdy) havarované vozidlo či vozidla, aby do mě další účastník nenarazil.
- Zjistit zdravotní stav účastníků pro přesnější a rychlejší komunikaci se záchrannou službou.
- Výhodná je instalace aplikace „Záchranka“, která je přímo napojena na systém záchranných služeb, vytáčí číslo 155 a odesílá zprávu s polohou volajícího.
- Při komunikaci s dispečinkem mluvíme klidně, přesně, uvedeme jméno, lokalitu – silnice, obec (ulice, číslo v blízkosti), upřesňující body, co se stalo – dopravní nehoda (kdo – účastníci, vozidla) zranění.
- Pokud nejste účastníky dopravní nehody ani svědky, přizpůsobte svou jízdu podmínkám na silnici (zpomalte, tvořte záchranou uličku, plně se věnujte řízení).

SHRNUTÍ

Všechno má řešení:

- hasiči 150, záchranná služba 155, policie 158, tísňová linka 112, Linka pomoci řidičům 1224
- Nikdy nezapomeňte na svou bezpečnost i při čekání na složky IZS, vždy se přemístěte do bezpečné vzdálenosti od nehody.
- V krizových situacích se snažte zachovat klidnou hlavu.
- V případě menších nehod nejste povinni volat policii. Stačí vše řádně zaznamenat s druhým řidičem.
- Jako řidič jsem povinen mít povinné ručení vozidla.

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ

OHLEDUPLNOST

PRAVIDLA

DOPORUČENÍ

SHRNUTÍ

4.2 Postup poskytnutí PP

Poskytnutí první pomoci, ať jsme svědky, či samotnými účastníky dopravní nehody, je ze zákona povinné. Poskytnutí první pomoci (PP) má především morální rozměr, který by měl být v každém zakódován. Postup PP je dětem vštěpován už od základní školy, přesto se v tak náročné situaci, kterou je dopravní nehoda, nemusí zachránce v PP vždy orientovat. Současné technické možnosti jsou však na takové výši, že pokud se spojíte se záchrannou službou, záchranáři mohou dle závažnosti poranění účastníků osobu poskytující první pomoc navigovat.

PRAVIDLA: (Zákon č. 361/2000 Sb. a Zákon č. 40/2009 Sb., § 151)

- Došlo-li ke zranění, musí účastník dopravní nehody poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby.
- Řidič dopravního prostředku spáchá trestný čin, pokud neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, na níž měl účast, potřebnou pomoc.
- Trestné je samo neposkytnutí bez ohledu na to, zda postižený skutečně pomoc potřeboval.

DOPORUČENÍ:

- Nebát se poskytnout první pomoc, zavolat záchrannou službu 155.
- První pomoc provádět klidně, účelně a rozhodně.
- Pokud telefon přepneme na hlasitý odposlech, pracovník dispečinku záchranné služby nás slyší a my můžeme pracovat podle jeho pokynů.
- Pokud je více zraněných, pokusit se zjistit závažnost a postupovat před příjezdem záchranky dle závažnosti
- Pokud nejsou život ohrožující okolnosti, zraněného nevyprošťujeme – možné nebezpečí poranění páteře.
- U člověka v bezvědomí je rozhodující uvolnění dýchacích cest i přes možnou obavu jiného poškození poraněného.
- Dobré je mít v telefonu aplikaci Záchranka.

První pomoc může zachránit nejen lidský život!

- Zavolat záchrannou službu 155 a naslouchat instrukcím zdravotníků.
- Správně vyhodnotit situaci.
- Aplikace Záchranka je jeden krok k rychlejší pomoci.

4. DOPRAVNÍ NEHODA, ODPOVĚDNOST A CHOVÁNÍ JEJICH ÚČASTNÍKŮ



Záchranná ulička <https://m.facebook.com/ibesip/photos/a.121599597878956/3435083449863871/?type=3&source=57>



Aplikace Záchranka

5. ZDROJE ZE KTERÝCH LZE ČERPAT INFORMACE

5. ZDROJE, ZE KTERÝCH LZE ČERPAT INFORMACE

Pedagogové mohou získávat řadu informací prostřednictvím webových stránek, internetových portálů a učebnic. Pro potřeby kvalitní dopravní výchovy webové stránky www.detivdoprave.cz, kde učitelé kromě této metodiky mohou nalézt další materiály a postupy ke stažení. Dále je možné využít například následujících zdrojů:

Další webové stránky a portály:

- www.ibesip.cz
- www.cdv.cz
- www.rvp.cz
- www.detivdoprave.cz

6. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

6. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 151

Vyhláška č. 294/2015 Sb., Vyhláška, kterou se upravují pravidla o provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 341/2014 Sb., Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, příloha č. 12

Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 168/2013 O schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

T. Brandejský: Právní úprava mikromobility ve vybraných evropských státech. Parlamentní institut. Srovnávací studie č.5.406.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.,

www.cdv.cz

ČSN EN 1078+A1 Přílby pro cyklisty a pro uživatele skateboardů a kolečkových bruslí,

<https://csnonline.agentura-cas.cz/Detailnormy.aspx?k=92841>

Hloubková analýzy dopravních nehod (HADN)

www.vyzkumnehod.cz

Ministerstvo dopravy ČR

[https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode-\(1\)/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode/Euroformular-zaznamu-o-dopravni-nehode.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode-(1)/Formular-zaznamu-o-dopravni-nehode/Euroformular-zaznamu-o-dopravni-nehode.pdf.aspx)

SO BESIP

www.ibesip.cz

www.zachrankaapp.cz

<https://www.youtube.com/watch?v=dBsNAz97rwc>

www.detivdoprave.cz

Zdroje obrázků a fotek: CDV

SAMOSTATNÁ PŘÍLOHA 1 - PRACOVNÍ LISTY

PŘÍLOHA 2 - ZÁVĚREČNÝ TEST

Závěrečný test se doporučuje se studenty provést po ukončení výuky dopravní výchovy. Tento test slouží k ověření znalostí získaných z předloženého materiálu.

1. Na jakou vzdálenost řidič vidí chodce označeného reflexními prvky?

- a. 200 m
- b. 10 m
- c. 100 m
- d. 50 m

2. Dítě do 10 let se může pohybovat na jízdním kole po silnici v doprovodu osoby:

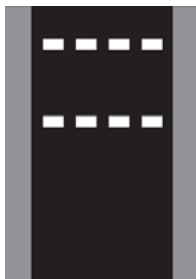
- a. Starší 18 let
- b. Starší 15 let
- c. Bez omezení
- d. Starší 21 let

3. Nejbezpečnější místo v automobilu je:

- a. Sedadlo řidiče
- b. Sedadlo za spolujezdcem
- c. Místo spolujezdce vedle řidiče
- d. Sedadlo za řidičem

4. Uvedený obrázek znázorňuje

- a. Přechod pro chodce
- b. Přechod pro cyklisty
- c. Místo pro přecházení
- d. Žádná z uvedených možností



5. Cyklistická přilba je dle zákona povinná pro jezdce na jízdním kole, elektrokole, koloběžce a elektrokoloběžce:

- a. Do 15 let na jízdním kole, do 18 let na elektrokole
- b. Do 18 let
- c. Bez omezení věku
- d. Není dle zákona povinná

6. Kdo je odpovědný za připoutání pasažérů ve vozidle?

- a. Řidič za všechny spolucestující
- b. Každý je zodpovědný sám za sebe, kromě osob mladších 15 let, ze které zodpovídá řidič
- c. Řidič je zodpovědný za sebe a osoby mladší 18 let
- d. Každý zodpovídá za sebe

7. Osoba pohybující se na skateboardu nebo longboardu:

- a. Je stejně jako in-line bruslař chodec se všemi povinnostmi chodce
- b. Je cyklista
- c. Je řidič nemotorového vozidla
- d. Je zvláštní kategorie

8. Mezi povinné vybavení jízdního kola dle zákona patří:

- a. Přední a zadní brzda, přední a zadní odrazka, kryt řetězu, účinný zvonek, lékárnička
- b. Přední a zadní brzda, blatníky, přední a zadní odrazka, zaslepení konce řídítek
- c. Přední a zadní odrazka, přední a zadní brzda, oranžové odrazky pedálů, odrazky výpletu kol, zaslepení konce řídítek
- d. Účinný zvonek, přední a zadní brzda a přední a zadní odrazka, blatníky

9. Pozemní komunikace označená značkou „Dej přednost v jízdě“ znamená, že musím dát přednost:

- a. Pouze motorovým vozidlům
- b. Pouze chodcům
- c. Pouze cyklistům
- d. Všem účastníkům provozu, kteří se pohybují po hlavní pozemní komunikaci, tzn., i pochodujícímu útvaru školní mládeže či cyklistovi



10. Tzv. tuning, který zvyšuje výkon elektrokola je:

- a. Zakázaný, takto upravené elektrokolo nespadá do kategorie jízdních kol
- b. Povolený pro osoby starší 18 let
- c. Povolený pouze při úpravě do rychlosti 50 km/h
- d. Zakázaný pro osoby mladší 15 let

11. Ve kterých případech jste ze zákona povinni volat k dopravní nehodě policii?

- a. Vždy, když jsou dva účastníci dopravní nehody
- b. Vždy, když dojde k hmotné škodě nad 50 tis. Kč
- c. Pokud dojde ke zranění nebo usmrcení jiné osoby nebo hmotné škodě nad 100 tis. Kč
- d. Vždy když dojde k hmotné škodě nad 10 tis. Kč

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Líšeňská 33a

636 00 Brno

www.cdv.cz

