

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

**Pavel KEITZL**

VI. ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – správní činnost

**Podíl dopravní policie na prevenci a výchově školní mládeže při snižování  
dopravní nehodovosti**

**Diplomová práce**

Vedoucí práce: RNDr. Evžen Růžička, CSc.

OLOMOUC 2011

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil uvedených pramenů a literatury.

V Libině dne 23. března 2011

.....

Děkuji RNDr. Evženu Růžičkovi, CSc. za odborné vedení diplomové práce, poskytování rad a materiálových podkladů k práci. Děkuji rodině za morální podporu po dobu studia.

## OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>7</b>
<b>1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA .....</b>	<b>8</b>
1.1 Charakteristika silničních dopravních nehod .....	8
1.2 Pojem silniční dopravní nehody .....	9
1.3 Hlavní příčina dopravní nehody .....	11
1.4 Závažná porušení pravidel silničního provozu .....	13
<b>2 ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE.....</b>	<b>15</b>
2.1 Osobnostní rysy pachatelů silničních dopravních nehod .....	15
2.2 Řidič v psychickém zatížení.....	16
2.3 Dopravní charakter a dopravní chování .....	17
<b>3 VZNIK DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>19</b>
3.1 Smyslové vnímání řidiče .....	19
3.2 Struktura osobnosti řidiče .....	21
3.3 Jednání řidiče .....	22
3.4 Pozornost a „nepozornost“ .....	23
<b>4 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD.....</b>	<b>24</b>
4.1 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody .....	24
4.2 Ohledání místa dopravní nehody .....	26
4.3 Typické stopy na místě dopravní nehody .....	28
4.4 Ohledání motorového vozidla.....	30
<b>5 BEZPEČÍ DÍTĚTE V DOPRAVĚ .....</b>	<b>31</b>
5.1 Děti a silniční provoz .....	31
5.2 Dopravní výchova dětí .....	32
5.3 Cíle dopravní výchovy .....	33
5.4 Systém dopravní výchovy .....	33
5.5 Věkové zvláštnosti dětí .....	35

5.6 Chodec – dítě .....	36
5.7 Děti – cyklisté .....	39
<b>6 EVIDENCE NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU .....</b>	<b>41</b>
6.1 Historie evidence nehod v silničním provozu .....	41
6.1.1 Současný stav evidence dopravních nehod .....	42
6.2 Základní údaje o nehodách na území ČR za rok 2009 .....	42
6.3 Základní údaje o nehodách na území regionu Šumperk v letech 2005-2010 .....	46
6.4 Úrazy dětí do 15 let při dopravních nehodách v regionu Šumperk v roce 2010.....	50
6.5 Úrazy dětí do 15 let při dopravních nehodách v regionu Šumperk v období letních měsíců v roce 2010 .....	52
<b>7 DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH .....</b>	<b>54</b>
7.1 Dopravní výchova dětí.....	54
7.2 Chodec, povinnosti a výcvik.....	56
7.3 Rodiče cvičí se svým dítětem .....	57
7.4 První cesty samostatně.....	59
7.5 Cyklista, povinnosti a výcvik.....	60
7.5.1 Desatero bezpečné jízdy na kole .....	61
7.5.2 Správně vybavené jízdní kolo .....	62
7.5.3 Bezpečné kolo .....	64
7.5.4 Možný výcvik cyklisty.....	64
7.5.5 Kontrola bezpečné jízdy dětí na kole .....	66
7.6 Oznámení dopravní nehody.....	68
<b>8 NA KOLE DO ŠKOLY BEZPEČNĚ.....</b>	<b>69</b>
8.1 Besedy ve škole .....	69
8.1.1 Příprava na besedu .....	69
8.1.2 Členění besedy .....	70
8.2 Vyhodnocení testu v rámci akce „ Na kole do školy – bezpečně“ .....	70

<b>9 OVLIVŇOVÁNÍ SITUACE V SILNIČNÍM PROVOZU Z POHLEDU POLICIE</b>	
<b>ČR</b> .....	<b>75</b>
9.1 Cíle dopravní policie .....	75
9.2 Bezpečné přechody .....	76
9.3 Bezpečně do školy .....	78
9.4 Autoteam .....	81
9.5 Mototeam .....	81
9.6 Bezpečná obec .....	82
9.7 Aktivní součinnost a spolupráce.....	82
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>86</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA</b> .....	<b>87</b>
<b>ANOTACE</b>	

## ÚVOD

Svou diplomovou práci jsem zaměřil na téma podílu dopravní policie na prevenci účastníků silničního provozu a snížení dopravní nehodovosti. Toto téma jsem si zvolil proto, že pracuji v týmu šetření dopravních nehod dopravního inspektorátu, který se podílí na objasňování, zpracování a dokumentování dopravních nehod.

Silniční doprava se stala fenoménem současné doby a jsou s ní spojeny nemalé problémy, které se týkají zejména komplikace dopravní situace, a to nejen na dálnicích a rychlostních komunikacích, ale stále častěji na komunikacích nižších tříd, a to převážně v obci, kde značně komplikuje život místních obyvatel. V posledních letech došlo k velkému nárůstu počtu registrovaných vozidel, což samozřejmě zvyšuje pravděpodobnost kolizí. S rostoucí životní úrovní klesá stáří stávajících vozidel, které v sobě zahrnují prvky aktivní, ale i pasivní bezpečnosti. Výrobci vozidel však nemohou ovlivnit chování obsluhy vozidla. Proto se zaměřuji na zajištění bezpečnosti vozidel. K bezpečnosti, jakož i ke zlepšení jízdních vlastností jistě přispívá nejen zpevnění karoserie, ale i různé brzdivé a elektronické systémy. A nejen to, i samotné usnadnění ovládání obsluhy vozidla a jeho rychlost, rovněž výrazně ovlivňuje bezpečnost v silničním provozu, jelikož umožňuje řidiči lepší soustředěnost na silniční provoz a snižuje rušivé elementy. Proto ve své práci popisuji jak pojem a charakteristiku silniční dopravní nehody tak i její hlavní příčiny. Dále zde charakterizuji postavení člověka v profesní roli řidiče, jeho osobnostní rysy a chování v psychickém zatížení. V neposlední řadě se zaměřuji na samotnou prevenci v dopravě a výchovu nastupující generace budoucích řidičů a účastníků silničního provozu. Cílem práce je především podat ucelenou charakteristiku týkající se jak problematiky dopravní nehodovosti a šetření dopravních nehod a využití k preventivní činnosti v rámci prevence v oblasti chování řidičů.

Diplomovou práci člením na část teoretickou a praktickou. V první části vymezím hlavní pojmy, které se vztahují ke zvolené problematice. V praktické části jsem zpracoval statistická data k nehodovosti a zaměřil jsem se na preventivní činnost v oblasti účastníků nehod do 15 let v regionu Šumperk.

Diplomová práce bude využita v rámci preventivní činnosti na školách při výuce, kdy Policie ČR má tuto problematiku jako jeden ze svých úkolů. Cílem je dosažení bezpečných silnic a poklesu usmrcených osob na úroveň vyspělých států.

# 1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA

Dříve, než se začnu zabývat problematikou dopravních nehod, je třeba věnovat pozornost pojmům a definicím, které s daným tématem úzce souvisí.

Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků silničního provozu a škodách na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem silničního provozu.

Považuji za důležité se v této kapitole věnovat charakteristice dopravních nehod, znakům a hlavním příčinám.

## 1.1 Charakteristika silničních dopravních nehod

Trestná činnost páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami má na rozdíl od jiných kriminálních deliktů některá specifika. Především je to osoba pachatele a s tím související jednání, otázka zavinění, příčin a podmínek, které k silniční dopravní nehodě vedly a napomohly. Z hlediska osoby pachatele jsou silniční dopravní nehody páchány v převážné míře osobami bez kriminální minulosti, jde o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků. U pachatelů nehody zpravidla lze očekávat, že citlivě reagují na jednání policisty na místě dopravní nehody i při dalších úkonech vyšetřování. Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, tedy po subjektivní stránce jde o trestné činy spáchané z nedbalosti. Nehoda nedbalostní delikt vyplývající z obsahového a logického výkladu. Z pohledu kriminalistiky základní rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním v závislosti na způsobu páchání, spočívá v tom, že zatímco pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje konkrétní cíl, v případě nedbalostního trestného činu žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání. U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost nevědomou, nelze však vyloučit nedbalost vědomou. Silniční dopravní nehody jsou souhrnem několika příčin a podmínek.

Příčiny silniční dopravní nehody mohou spočívat:



- a) v chování účastníků dopravní nehody,
- b) v technickém stavu zúčastněných vozidel,
- c) v situaci provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost, rozhledové poměry, místní situace apod.,
- d) v jiných okolnostech, např. stav pozemní komunikace. (Porada, V. a kol, 2000, s. 102 - 103)

## 1.2 Pojem silniční dopravní nehody

Z charakteristiky silničních dopravních nehod lze dovodit jejich pojem. Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob a na majetku. (Porada, V. a kol, 2000, s. 104)

Pokud budeme vycházet pouze z uvedeného obecného pojmu, zjistíme, že do dopravních nehod bychom mohli zahrnout řadu událostí, které dopravními nehodami nejsou. Je proto nutné při posuzování, zda se jedná o dopravní nehodu, nebo jinou škodní událost, vycházet z pojmu uvedeného v zákoně o provozu na pozemních komunikacích:

„Dopravní nehoda“ je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(Leitner, M., Lukášek, Vl., Kopecký, Z., 2006, s. 154)

Pouze naplnění všech znaků znamená, že se jedná o dopravní nehodu a umožňuje správně rozhodnout, zda případ je třeba řešit jako dopravní nehodu, nebo se jedná o jinou škodní událost (porušení předpisů o bezpečnosti práce, provozní havárie apod.).

*Základními znaky dopravní nehody jsou:*

1. *Nepředvídatelnost* (neočekávanost), ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. moment překvapení. Dopravní nehody jsou tedy událostmi neočekávané, náhlé, u kterých však vzhledem k jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k nim dojde. Např. u riskantní jízdy řidiče v nepřehledném úseku silnice a v hustém provozu lze předvídat, že řidič způsobí dopravní

nehodu. Zda skutečně k této nehodě dojde, je však dílem "náhody". Takový vznik dopravní nehody s sebou zákonitě přináší i moment překvapení pro účastníky nehody, který je závislý ve velké míře na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti nehody. Předvídatelnost je důležitým znakem z hlediska subjektivní stránky - nedbalost nepřímá.

2. *Událost v silničním provozu* - za silniční dopravní nehodu lze událost považovat pouze tehdy, dojde - li k ní na místech, kde platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Dopravní nehodou tedy není událost, k níž došlo na poli, v lese, na zahradě, v tovární hale apod. Každou dopravu můžeme charakterizovat jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je v tomto případě míněno motorové i nemotorové vozidlo, povoz nebo kolo. Dopravní nehoda je negativním důsledkem tohoto pohybu. Nejde tedy o dopravní nehodu, když na stojící vozidlo padne sníh ze střechy, padající kámen, povalený strom apod. Tyto případy budou řešeny podle jiných právních předpisů, nejčastěji vyhlášky o bezpečnosti práce, a proto je vyšetřují jiné orgány, než orgány dopravní policie.

3. *Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku*, tedy vznik škody je třetím pojmovým znakem každé dopravní nehody. Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud nenastane škodní následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud v příčinné souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné nebezpečí, lze takové jednání účastníka silničního provozu kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u kterého není podmínkou vznik následku.

4. *Přímá souvislost s provozem vozidla* - musí k ní dojít v přímé souvislosti s plněním účelu, pro který je vozidlo určeno, tedy s jízdou po pozemní komunikaci. Přitom není rozhodující, zda jde o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ani to, zda vozidlo při této události bylo řízeno řidičem, nebo jelo bez něho. (Porada, V. a kol, 2000, s. 104 - 105)

Z hlediska charakteru dopravní nehody dělíme na tři základní druhy:

a) Srážky - jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem.

b) Havárie - na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla.

c) Jiné nehody - které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod. (Porada, V. a kol, 2000, s. 112)

### **1.3 Hlavní příčina dopravní nehody**

Klasifikace podle příčiny dopravní nehody je uspořádána podle sledovaných a vydávaných celostátních statistických přehledů. Členění je hierarchicky uspořádané podle statistické četnosti, která je už poměrně dlouhé období neměnná.

Členění nehod podle hlavních příčin:

- nepřiměřená rychlost - nejčastěji je zastoupeno nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky, tj. mokrá povrch, sníh, námraza, náledí. Dále následuje nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně-technickému stavu vozovky, tj. zatáčka, křižovatka, pozvolný anebo příčný sklon. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla viditelnosti, tj. mlha, déšť, sněžení, jízda na potkávácí světla v noci anebo v čase snížené viditelnosti apod.,

- nesprávné předjíždění - nejčastěji jsou zastoupeny nehody zaviněné předjížděním vlevo vozidla, které odbočuje vlevo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, ohrožení protijedoucího vozidla, předjíždění bez dostatečného rozhledu, předjíždění vpravo, předjíždění vpravo, předjíždění v místech, kde je to zakázané dopravní značkou atd.,

- nedání přednosti v jízdě - ze statistických zpracování vyplývá, že pořadí podle počtu u tohoto druhu dopravních nehod je: nerespektování značky „Dej přednost v jízdě“, nedání přednosti na komunikaci, nedání přednosti při přejíždění z jednoho pruhu do druhého, nerespektování

dopravní značky „STOP“, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava atd.,

- nesprávný způsob jízdy - převládají nehody zaviněné v důsledku nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, nevěnování se řízení vozidla, nesprávné otáčení anebo couvání, jízda po nesprávné straně komunikace atd.,

- technická závada vozidla zaviněná řidičem - jedná se většinou o nesprávné uložení nákladu, uvolnění kola, závadu závěsu pro přívěs, nezajištěná bočnice atd. (Porada, V. a kol, 2000, s. 108)

Speciální skupinu členění dopravních nehod podle hlavní příčiny tvoří: dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Proto i současný systém počítačové evidence dopravních nehod v silničním provozu nevykazuje alkohol jako příčinu dopravní nehody, ale uvádí ho jako samostatné zavinění. Nehody způsobené pod vlivem alkoholu je možné klasifikovat do podskupiny jako nehody zaviněné řidičem vozidla, chodcem, jiným účastníkem silničního provozu. K této problematice bych chtěl ještě dodat, že u řidiče pod vlivem alkoholu je bezpečně prokázán jeho negativní vliv. Dochází zejména ke snížení koncentrace a pozornosti a k prodloužení reakčního času. Objevuje se nekritické hodnocení situace a podceňování rizik. To vede u některých řidičů k rychlé, agresivní jízdě, nebezpečnému předjíždění a ignorování ostatních účastníků silničního provozu. Při vysokém obsahu alkoholu může být řidič podezřelý naopak velmi pomalou jízdou, při které nereaguje na znamení stůj, zapomíná signalizovat odbočení nebo najede na stojící vozidlo. U řidiče se projevuje následovně, nejprve dochází k uvolnění úzkosti, napětí a zábran. Rozšiřují se kožní cévy, dochází ke zčervenání kůže a pocitu tepla. Později se objevuje porucha koncentrace a soudnosti, rozmazaná řeč, nevolnost, zvracení, dvojitě vidění, sklon k agresivitě, ztráta rovnováhy, bledost, pocení, poruchy vědomí a dýchání až konečná ztráta vědomí s ohrožením života.

### **Příznaky opilosti**

Orientačně lze stanovit tyto příznaky opilosti, které jsou zpravidla patrné na jednání osoby, která požila alkoholický nápoj. Hladina alkoholu v krvi v rozmezí od 1 do 1,5 promile je hodnocena jako lehký stupeň opilosti, při kterém je možné na osobě pozorovat drobnější poruchy v chování, zejména snížení prahu pozornosti, soudnosti, osoba si podstatně více věří, je podstatně rozhodnější než obvykle, je roztěkaná a mnohomluvná.

Hladina alkoholu v krvi v rozmezí od 1,5 do 2 promile je zpravidla hodnocena jako střední stupeň opilosti, který je charakteristický tím, že osoba ztrácí koordinaci pohybů, její reakce jsou pomalejší, nekoordinované, začíná být „setřelá řeč“, je patrná špatná artikulace apod. Množství 2 až 3 promile alkoholu v krvi je hodnoceno jako těžký stupeň opilosti, který je charakteristický blábolivou nesrozumitelnou řečí, silně potácivá chůze až neschopnost pohybu bez cizí pomoci. V některých případech přestávají být ovládány základní tělesné funkce. Hladina alkoholu v krvi nad 3 promile je hodnoceno již jako akutní otrava alkoholem, jejíž projevy jsou obdobné jako u psychické poruchy hodnocené jako stupor, obluzení až narkotický stav. Hladina alkoholu v krvi nad 4 promile často vede ke smrti člověka.

Jedné promile alkoholu v krvi orientačně odpovídá požití asi 1,5 litru 10 st. piva, nebo 1,25 litru 12 st. piva, půl litru vína, nebo 1,5 – 1,25 dcl likéru nebo 1 dcl tvrdého alkoholu. Stupeň ovlivnění alkoholem je u každého jednotlivce individuální a záleží na mnoha faktorech, jako např. tělesné hmotnosti, množství a složení potravy před a během pití alkoholu, na psychickém stavu a tělesné vyčerpanosti apod. Proto je nezbytně nutné ke zjištění, zda účastník dopravní nehody je ovlivněn alkoholem, zkoumat i objektivní příznaky po požití alkoholu, jak tělesné tak i psychické. (Chmelík, J. 1998, s. 47)

#### **1.4 Závažná porušení pravidel silničního provozu**

Zde je důležité posoudit objektivní stránku, která spočívá v porušení důležité povinnosti, která je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, může být taktéž uložena přímo zákonem. Za porušení důležité povinnosti uložené zákonem o silničním provozu však nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoliv ustanovení zákona, ale jen takové, které jej zvyšuje. Vyjmenovat všechny povinnosti účastníků silničního provozu, zejména pak řidičů dopravních prostředků, není možné, protože vždy bude záležet na konkrétních okolnostech, za kterých došlo k dopravní nehodě, i na průběhu a následku dopravní nehody.

Je zde uvedeno několik závažných porušení pravidel silničního provozu, která zpravidla mají za následek dopravní nehodu s vážnými následky na životě anebo zdraví osob, nebo zpravidla způsobí škodu na majetku, např.:

- řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu,

- nepřiměřená rychlost,
- nedání přednosti v jízdě,
- jízda na signál s červeným světlem „stůj“,
- jízda na železničních přejezdech v případech, kdy je to zakázáno,
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno,
- špatný technický stav vozidla,
- couvání s nákladním vozidlem bez zajištění náležitě poučenou osobou,
- bezohledná jízda a další.

Příklady porušení důležité povinnosti, např.:

- řidič motorového vozidla ve tmě nebo v mlze při špatné viditelnosti nebo na mokré vozovce jede nepřiměřenou rychlostí,
- řidič vozidla nepřizpůsobí rychlost jízdy při vjíždění do zatáčky,
- řidič při jízdě v důsledku únavy usne za volantem a způsobí nehodu,
- řidič motorového vozidla nesleduje technický stav vozidla, zejména účinnost brzd, o kterých je mu známo, že řádně nefungují a v důsledku toho dojde k dopravní nehodě,
- řidič motorového vozidla na železničním přejezdu nerespektuje světelné a výstražné přejezdové zabezpečovací zařízení a vjede na přejezd.

Je nutno řádně zkoumat příčiny dopravních nehod a samostatně je posuzovat, nelze konstatovat, že každé porušení pravidel silničního provozu je porušení důležité povinnosti. Je vždy nutné zvažovat, za jakých okolností k porušení pravidel silničního provozu došlo, jaké následky takové porušení zpravidla mívá a k jakému následku skutečně došlo.

## **2 ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE**

V této části bych chtěl ve stručnosti seznámit s osobnostními rysy pachatelů silničních dopravních nehod, kdy se jedná ve většině případů o dosud bezúhonné občany. Přesto značná část pachatelů dopravních nehod klade různé překážky snaze o zjištění skutečného stavu věci, někdy se pokouší i aktivně mařit vyšetřování. Řidiči bagatelizují svoji účast na nehodě, hledají viníky mezi ostatními účastníky dopravní nehody a někdy se snaží zpochybňovat objektivní zjištění policie. Proto je velmi důležité rozpoznat řidiče v psychickém zatížení a částečně pochopit jeho dopravní chování.

### **2.1 Osobnostní rysy pachatelů silničních dopravních nehod**

Tyto se výrazně odlišují od pachatelů tzv. obecné kriminality. Z kriminologického hlediska jde převážně o osoby bez kriminální minulosti. Na nehodovosti se podílejí občané všech věkových kategorií, s různou zkušeností v řízení motorových vozidel, od začátečníků až po profesionální řidiče s mnohaletou zkušeností, i když poslední kategorie se na silničních dopravních nehodách podílí nejméně. Podle výzkumu tzv. „nehodového věku“ přibližně 98 % všech řidičů zaviní v průběhu své aktivní řidičské praxe (od 20 do 60 let fyzického věku) alespoň jednu dopravní nehodu, z toho 19,2 % zaviní dvě dopravní nehody, 4,7 % zaviní tři nehody a pouze 1,1 % zaviní více než tři dopravní nehody. Z uvedeného lze dovodit, že recidiva nehodovosti není příliš významná. Charakteristika pachatelů dopravních nehod, jejichž převážnou většinu tvoří bezúhonní občané, má podstatný význam pro taktiku vyšetřování. Zkušenosti však ukazují, že část těchto pachatelů klade objektivnímu vyšetření nehody různé překážky, využívá své odborné znalosti a snaží se aktivně mařit vyšetřování. I když se v těchto případech nejedná o minulou „kriminální“ zkušenost, nýbrž spíše o obecnou reakci a obavy z možných důsledků, je třeba, aby specializovaní vyšetřovatelé a dopravní policisté zařazení v týmu dopravních nehod byli odborníky v problematice silniční dopravy, byli schopni čelit negativnímu jednání obviněných a byli schopni získat, zejména při výslechu, žádoucí psychickou převahu. (Porada, V. a kol, 2000, s. 132 - 133)

## 2.2 Řidič v psychickém zatížení

Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Motorová vozidla se neustále zdokonalují a rozrůstá se silniční síť, přibývají kilometry dálnic a neúměrně vzrůstá hustota provozu. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se do popředí dere otázka, do jaké míry jim je člověk schopen čelit. Například profesionální řidič nákladního vozidla musí v průběhu směny vykonat až pět tisíc operací - stlačení či uvolnění plynového pedálu, sešlápnutí spojkového či brzdového pedálu, zapnutí blinkrů, otočení volantem apod. Řidič z povolání se ocitá ve víru informační zátěže - musí sledovat spousty druhů informací, v krátkém čase je zpracovat a vyhodnotit, vyrovnat se s opakovaným nerovnoměrným, ale i rovnoměrným a jednotvárným přívalem podnětů, zvládnout nepravidelnost jízdního režimu, pracovat za každého počasí, ve dne i v noc a za rizikových podmínek, které vyžadují mimořádnou odpovědnost. (Havlík, K. 2005, s. 11)

Obecně lze říci, že je nutno jezdit hlavou. Ta velí rukám a nohám. A když hlava s končetinami a vozidlem dosahuje vynikajících parametrů a jsou za jedno, tak jedete, jak potřebujete.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří:

- zdravotní (biologický, psychofyziologický a sensorický) stav,
- osobnostní vlastnosti,
- schopnosti,
- dovednosti,
- znalosti a zkušenosti,
- morální vlastnosti.

Každá z uvedených položek zahrnuje specifické komponenty, které zrcadlí nároky na činnost řidiče, v souhrnu vytvářejí dopravní charakter a významně se liší třeba od "manažerského charakteru". Např. zdravotní stav vyžaduje především vyšší kvalitu smyslových orgánů - zejména zraku.

Takzvanými psychotesty už musí v současnosti projít profesionální řidiči nákladních vozidel, sanitek. Důležitost psychické způsobilosti k řízení si ale mnoho lidí neuvědomuje, bohužel ani někteří zákonodárci. Ti se domnívají, že řidič musí být tělesně, případně i duševně zdravý. Statistiky však dokládají, že nehody způsobují zdraví lidé. Dopravně psychologické vyšetření by



však měli určitě absolvovat například řidiči, kteří se stali v provozu „nápadnými“: takzvaně se vybodovali, zavinili vážnou dopravní nehodu nebo mají více než 70 let.

V současné době převládá názor, že každý člověk má nárok na řidičský průkaz. To však není reálné, stejně jako všichni nemají na to, aby vystudovali nějakou školu. Zejména těm lidem, kteří ohrožují ostatní na silnicích, řidičák nepatří.

## 2.3 Dopravní charakter a dopravní chování

Soubor osobnostních komponent tvoří základ dopravního charakteru, z něhož odvozujeme dopravní chování. Dopravní charakter má svoji specifikou a vyjadřuje určitý, obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Z poznání charakteru lze odvodit předpokládané chování a naopak, z chování lze soudit na předpokládaný charakter. Zatímco kvalita dopravního charakteru je svázána s jednotlivými složkami osobnosti – vlastnostmi a schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a zkušenostmi, dopravní chování má sociální i situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím a jeho formálními a neformálními normami.

Na silnici se vyskytuje dopravní chování:

- V souladu s formálními (pravými) pravidly a normami sociálně-psychologickými, např. řidič jede v souladu s předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně.
- Shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem, což znamená, že řidič dodržuje pravidla silničního provozu, ale např. prosazuje se, neuvolní místo v koloně motoristovi, který se potřebuje zařadit.
- Odlišující se od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním, např. když řidič nedbá některých předpisů a chová se spíše podle zkušeností, které v momentální dopravní situaci může bez rizika uplatnit.
- Odlišné od obou uvedených norem, znamená, že motorista většinou nedbá předpisů ani dopravního značení a často jede bez ohledu na ostatní.

Dopravní chování každého řidiče odráží jeho základní osobnostní orientaci, které zaujímá vůči schopnostem nadřazené postavení. Má-li např. sociopat vynikající schopnosti pro řízení, nedovolí mu je využívat jeho disharmonická struktura osobnosti tak, aby neselhával. Naopak řidič s harmonicky strukturovanou osobností, se silným sklonem k odpovědnosti, spolehlivosti

a svědomitosti, ale s mírně oslabenými schopnostmi selhává výjimečně, neboť jezdí ve shodě s vlastními možnostmi. (Havlík, K. 2008, s. 17)

### 3 VZNIK DOPRAVNÍCH NEHOD

Na úvod této části bych chtěl uvést, že příčiny dopravních nehod jsou důsledkem určitého psychického stavu řidiče, je výsledkem působení psychických a somatických faktorů, které jsou obtížně zjištělné, jelikož řidiči nevědí o svých tělesných nebo psychických defektech. Teoreticky vzato, jestliže řidič své chování přizpůsobí provozu na pozemních komunikacích, tak nemůže dojít k dopravní nehodě. O takovém chování mluvíme tehdy, když řidič prostřednictvím vnímání, pozorování, myšlením a schopností reagovat splňuje požadavky, které jsou na něj kladeny silničním provozem. Řidič si musí vytvořit smysl předvídat změny v silničním provozu a v závislosti na svých schopnostech přizpůsobit svou jízdu těmto podmínkám. Pokud tuto schopnost nemá, dojde zpravidla k dopravní nehodě.

#### 3.1 Smyslové vnímání řidiče

Ze statistického zjištění o dopravní nehodovosti ukazuje na skutečnost, že v systému – člověk, dopravní prostředek a prostředí – nejvíce selhává lidský faktor. Z celkového počtu dopravních nehod zaviní řidič motorového vozidla přes 90 % všech dopravních nehod, zatímco technická závada na vozidle se podílí pouze 1 % a závada ve sjízdnosti pozemní komunikace jako příčina nehody menší než 0,5 %.

Z toho vyplývá, že řidič je nejproblémovější a nejvíce selhávající faktor systému. Člověk je živý organismus, žijící v civilizovaném světě provázeném vysokou úrovní techniky. Řidič jako lidská bytost, která sedí za volantem dopravního prostředku, zůstává stále člověkem.

Bezpečné dopravní chování řidiče je proto úzce závislé především na:

- výkonových možnostech člověka (na dopravní způsobilosti),
- jeho temperamentových vlastnostech a jeho zodpovědnosti v dopravních situacích,
- připravenosti pro tuto roli (získané znalosti a zkušenosti),
- tělesných a duševních předpokladech. (Porada, V. a kol, 2000, s. 85)

Je nutno předeslat, že když řešíme vztah řidiče ke kritické dopravní situaci, výchozím

předpokladem a podstatnou rolí v řidičově psychice představuje smyslové vnímání – jako základní proces orientace člověka v situaci.

*Sluchové vnímání* – podnětem jsou zvukové vlny. Lidské ucho průměrně vyvinutého člověka je schopno zachytit zvukové vlny a frekvenci od 16 – 25 do 20 000 Hertzů. Nejlepší citlivost ucha se nachází mezi 500 až 1500 Hertzů. Sluchové vnímání umožňuje řidiči získávat informace, které by pomocí zraku získat nemohl, anebo nestačil. Zvuková informace je vnímána podvědomě, není zde úmysl informaci uchovat. Sluchové vnímání je citlivé a vzhledem k tomu, že moderní vozidla jsou vybavena např. klimatizací nebo autorádií s výkonnými reproduktory zapnutými nad přípustnou hranici hlučnosti. Avšak úplnou drzostí ze strany účastníka silničního provozu je používání přehrávače se sluchátky na uších během řízení vozidla, zde záměrně neuvádím motorového vozidla a to vzhledem k tomu, že tento nešvar se velmi hojně rozšířil mezi cyklisty a taktéž chodci. Tato problematika není nijak řešena v zákoně o silničním provozu, je zde prostor k další možné nápravě a námětu.

*Zrakové vnímání* – podnět je přijímán zrakem. Z hlediska vnímání je nejpodstatnější, řidič získává informace o dopravní situaci i o svém vozidle. Z hlediska bezpečnosti jízdy je nutno nejen dobře vidět, ale správně vyhodnotit to, co zrakem vidíme. Z medicínského hlediska má oko různou rozlišovací schopnost, je tedy nutno hovořit o periferním a centrálním vidění:

- Periferní vidění zachycuje celkovou plochu, oko má charakter radarové obrazovky, dobře zjišťuje pohyb předmětů v okolí, ale špatně rozlišuje barvy a detaily. Okolní plocha bývá neostrá a rozmazaná.

- Centrální vidění zachycuje úzký obraz, který je jasný a přesný, nutno udržovat oči v pohybu.

Z důvodu velkého rozvoje silniční dopravy a taktéž nárůstu vozidel v provozu, zrakové vnímání je velmi namáhané, zejména sledováním dopravní situace na značnou vzdálenost dopředu, kdy je nutno získat celkový obraz dopravní situace. Řidič při jízdě sleduje všechny jízdní pruhy, dopravní značení, používá zpětná zrcátka, sleduje své vozidlo, chodníky, krajnice, okolí vozovky. K této problematice bych chtěl ještě uvést, že jednou s příčin dopravních nehod je nedodržení bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly, proto je nutné řádně dodržovat odstup od vozidel jedoucích vpředu a to nejen z uvedeného důvodu, ale proto, aby řidič mohl odpoutat své oči od zadní části vozidla a pohledem před ně a kolem nich získal obraz, tedy přehled o dopravní situaci, do níž bude přijíždět.

*Pohybové a hmatové vnímání* – je rozloženo po celém povrchu těla, působí tlakem, teplotou,

pohybem a bolestí. Na určitý podnět následně reagujeme. (Porada, V. a kol, 2000, s. 86 - 87)

### 3.2 Struktura osobnosti řidiče

Řidič je aktivním produktem sociálního prostředí. Při plnění náročné činnosti spojené s řízením vozidla je významným faktorem z psychologického hlediska temperament. Toto hledisko si rozebereme nejdříve z obecné polohy a následně jej převedeme do polohy řidiče vozidla.

**Temperament** - je soubor vlastností, vztahujících se k citovému (emocionálnímu, afektivnímu) prožívání a reagování jedince. Temperamentové vlastnosti jsou rozhodujícím způsobem vrozeny. Značnou měrou záleží na tom, jak k jedinci jeho okolí přistupuje, jak na projevy jeho temperamentu reaguje. Na základě jistých kombinací temperamentových vlastností je vytvořeno více typologií. Já jsem použil nejznámější a nejstarší Hippokratovu typologii, která rozlišuje čtyři základní typy lidského temperamentu:

*Sangvinik* - člověk čilý, dobromyslný, veselý, společenský, vřelý, živě reaguje, snadno se nadchne, je optimista. Má ale i nežádoucí vlastnosti, jako je povrchnost a mělkost citů, přílišná sdílnost, ovlivnitelnost, nestálost, přelétavost a konformismus. Sangvinik jako řidič mívá značné sklony k aktivitě, iniciativě, sebeovládání, bývá disciplinovaný, osvojuje si zvyky a návyky. Je potřebná jeho kontrola, ale dá se dobře vychovávat.

*Cholerik* - člověk dráždivý, vzteklý, snadno se rozhněvá, jeho hněv však nemá dlouhodobého trvání. Bývá vášnivý, má zpravidla vyšší až vysoké sebevědomí, je samostatný, má sklony k vůdčovství, dovede být obětavý, důkladný, otevřený, altruistický. Jeho výbušnost a snadná dráždivost vedou ovšem ke konfliktům s druhými lidmi. Projevuje se netrpělivostí, impulzivitou v jednání, nesnášenlivostí, panovačností, urážlivostí a neukázněností. Cholerici jako řidiči jsou nápadní svou výbušností, netrpělivostí a nižší disciplínou. Mohou vykonávat zodpovědnou práci za předpokladu, že budou vedeni spíše přesvědčováním než příkazy. Nutno přistupovat s taktem a zvykat je k sebeovládání.

*Flegmatik* – člověk klidný, rozvážný, který se nedá snadno vyvést z míry, v extrému je lhostejný, netečný, nepodléhá náladám, je spíše pomalý, ale bývá spolehlivý. Vytváří si silná citová pouta, je trpělivý, rozvážný, vytrvalý, přemýšlivý a konzervativní. Z nežádoucích vlastností je může projevat citový chlad, uzavřenost, nespolečenská, nepřizpůsobivost, váhavost, pasivita až lenost. Flegmatik v roli řidiče je klidný, na vnější podněty reaguje volně a přesně. Je stálý, umí se soustředit a ovládat, nemá těžkosti s disciplínou. Problémy však vznikají s jeho pomalostí a s překonáváním starých návyků, při nedostatečné kontrole se může dostat lehce do role lenocha, lhostejnému ke svému okolí.

*Melancholik* – převládá u něj smutná nálada, je pesimista, pomalý, přecitlivělý, špatně přizpůsobivý. Má mnoho žádoucích vlastností jako oddanost, věrnost, velkorysost, skrývaná citlivost, svědomitost, spolehlivost, ukázněnost, ústupnost a umí dělat kompromisy. K negativním vlastnostem patří přecitlivělost, pesimismus, zasmušilost, uzavřenost, samotářství, plachost, rozpačitost, bázlivost, snadná vyčerpanost. Melancholik v roli řidiče se velmi problémově vyrovnává s novou a náročnou situací v silniční dopravě. Projevuje se u něj nerozhodnost, nedostatek aktivity. V normálních podmínkách pracuje velmi spolehlivě a přesně, smysl pro disciplínu. (Porada, V. a kol, 2000, s. 91)

### **3.3 Jednání řidiče**

Stále zde hovoříme o řešení situace v silničním provozu a v dané problematice usuzujeme z hlediska jednání přizpůsobeného, nebo nepřizpůsobeného.

Jednání přizpůsobené – případ řidiče, kdy prostřednictvím vnímání, reagování a myšlením plní požadavky dopravní bezpečnosti pro dané prostředí. Řeší situaci promyšleně a předvídá, objektivně hodnotí jak své řidičské schopnosti, tak i jízdní vlastnosti a technický stav vozidla a to ve vztahu na komunikaci pro které jede. Zkratové chování je typem jednání nepřizpůsobeného, je projevem začátečnicků s krátkou řidičskou praxí vedoucí k těžkým dopravním nehodám, které by proběhly s menšími následky, popř. by vůbec nemusely nastat.

Toto zkratové jednání si můžeme lehce připomenout následujícími příklady:

- namísto použití brzdového pedálu řidič přidává plyn a vozidlo zrychlí,

- místo objetí překážky intenzivně brzdí a pokračuje v jízdě v přímém směru jízdy,
- v kritické situaci se řidič za volantem skrčí, popř. zakryje rukama oči a pokračuje v přímé jízdě,
- strhává volant na opačnou stranu.

Pasivní strach u řidiče způsobí strnutí rukou a nohou, neovládá řízení dostatečnou silou, úkony jsou váhavé, delší a nepřesné. Aktivní strach u řidiče podává zcela mimořádný výkon, dokáže se koncentrovat na situaci, reakce rychlejší, bezpečnější a přesnější.

### **3.4 Pozornost a „nepozornost“**

Každý řidič je nějakým způsobem přitahován okolními předměty, které si vybírá mezi ostatními – jde o pozornost, kde vnímání je výběrově zaměřené. Pro konkrétní činnost řidiče má význam úmyslná pozornost, vyplývající z úkolů, že řídíme motorové vozidlo. Řidič si vybírá pouze podněty, které jsou důležité pro řízení vozidla a řešení konkrétní dopravní situace. Z příkladů lze uvést jízdu křižovatkou, řidič se koncentruje, soustředí na řešení dopravní situace. Jednou z požadovaných vlastností dobrého řidiče je stálost a vytrvalost pozornosti a to zejména při zvládání dlouhých tratí (jízda po dálnici).

Nepozornost – pozornost obrácená kamkoliv jinam než je dopravní situace a z toho plyne, že nepozorný řidič vidí nebezpečnou situaci, nemusí si ji ale uvědomit. Běžným příkladem nepozornosti je rozhovor se spolujezdcem, telefonické hovory, úkony nesouvisející s řízením vozidla (telefonování za jízdy, kouření ve vozidle, ovládání rádia atd.).

## **4 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD**

Zde v této části jsem shrnul úkony dopravní policie při šetření dopravních nehod. Z hlediska laické veřejnosti je nutno seznámit s prvotními úkony na místě nehody. Vzhledem k tomu, že při nehodách vzniká na místě nehody zpravidla velké množství stop materiálních i paměťových jsou zde popsány typické stopy dopravních nehod, ohledání motorového vozidla a postup při ohledání místa dopravní nehody.

### **4.1 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody**

Tato opatření můžeme charakterizovat jako soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a po zjištění stavu, s cílem nejvíce eliminovat následky dopravní nehody. Jako priorita mezi úkony jsou ty, kterými je odvráceno nebezpečí hrozící poškozeným (poskytnutí první pomoci), ale i nebezpečí, které hrozí v podobě jiných vážných následků dopravní nehody, např. vznik požáru, výbuchu, ekologické katastrofy.

Druh a rozsah počátečních neodkladných opatření a jednotlivých úkonů závisí na charakteru dopravní nehody, rozsahu záchranných prací na místě dopravní nehody, počtu účastníků a rozsahu zranění, dále je nutno přijmout opatření k dalšímu zabránění vzniku škod (únik paliva, přepravovaných látek, vypnutí el. proudu v elektrárně, zastavení plynu apod.) a v neposlední řadě zabezpečení bezpečnosti silničního provozu. Z tohoto důvodu je nutno zdůraznit počáteční ohledání místa dopravní nehody, kdy je žádoucí, pokud jsou k tomu dány předpoklady, nehodu fixovat – provést fotodokumentaci nebo zaznamenat na video. Z praktického hlediska je to velmi složité, jelikož se na místě nehody nachází více složek záchranného systému a je nutno v první řadě vykonat opatření k záchraně života a zdraví osob. Jedním z typických opatření prvního zásahu na místě dopravní nehody je zřízení uzávěry. Hlavním významem tohoto opatření je ochrana stop a zajištění nerušeného ohledání místa dopravní nehody. V praxi se používají dva druhy uzávěr – vnitřní a vnější uzávěra.

Vnitřní uzávěra chrání vlastní místo dopravní nehody a je ohraničena rozsahem prostoru centra dopravní nehody., je to rutinní záležitost, kdy vymezíme prostor s největší koncentrací



stop dopravní nehody, do kterého je zakázán přístup nepovolaných osob. Tento prostor je převážně vymezen technickými prostředky, např. umístěním služebního vozidla s výstražným zařízením, páskou, jen výjimečně fyzicky policistou.

Vnější uzávěra je podstatným zásahem do okolí místa dopravní nehody, je to mimořádné opatření u rozsáhlých dopravních nehod, jejichž následky zasahující do všech jízdnic pruhů na vozovce, nebo řetězová dopravní nehoda. Součástí této uzávěry je odklon dopravy a to zřízením objížděk. Objížděky musí být dostatečně a srozumitelně technicky vyznačené, fyzická přítomnost policistů, kteří usměřují jízdu motorových vozidel. Při tomto opatření velmi v současné době pomáhá informovat prostřednictvím sdělovacích prostředků, rozhlasového a televizního vysílání a internetu. Tyto uzávěry se zřizují jen na nezbytně nutnou dobu, která slouží k provedení ohledání místa dopravní nehody a k odstranění následků nehody na vozovce. Počáteční neodkladná opatření jsou nutná z toho důvodu, že od samotného počátku je nutno zabezpečit cílená a způsobilá opatření k zabezpečení skutečného stavu. Tato opatření je nutno konat v plném rozsahu v závislosti na rychlosti a včasnosti jednotlivých opatření. Jedná se zejména o neodkladné poskytnutí první pomoci zraněným účastníkům dopravní nehody, zabezpečení zdraví ostatních účastníků dopravní nehody a osob, které se zdržují na místě, anebo v blízkosti místa dopravní nehody, zabránění dalších škoda na majetku. V neposlední řadě je pro další šetření dopravní nehody nutné zabránit jak vědomého, tak i nevědomého maření šetření a prověřování a objasňování předmětné dopravní nehody.

Dopravní nehoda je zpravidla jedinečná a neopakovatelná událost a od počátku šetření je charakteristický průběh šetření takové události. V současné době, kdy je velmi hustý provoz v jednotlivých úsecích silniční sítě, je nutná dynamika objasňování a šetření předmětných dopravních nehod, kdy policisté na místě nehody pracují pod psychickým tlakem s vysokým nárokem na psychické hledisko a možnou časovou tíseň. Tato zátěž se stupňuje hlavně v úsecích dálnic, silnic I. a II. tříd.

Jak již bylo uvedeno, nemají počáteční a neodkladné úkony taxativní charakter a rovněž jejich pořadí v žádném případě nevyjadřuje pořadí důležitosti a jejich posloupnost je potřebné vždy přizpůsobit situaci na místě nehody. Z uvedeného však vyplývá, že mají povahu prvního zásahu na místě dopravní nehody a z objektivních příčin předcházejí ve své následnosti ostatním úkonům a svojí povahou jsou již v prvopočátku způsobilé podat informace o skutečném stavu věci. Charakteristická je efektivnost a úspěšnost, která je závislá na rychlosti provedení. Na

prvním místě je požadavek neodkladnosti potřeby zabránit dalším škodlivým následkům na životě, zdraví a majetku a dále potřeby důsledně zamezit zmaření účelu prováděného šetření.

## 4.2 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody, jehož účelem je zjištění a zajištění stop a skutečností důležitých pro stanovení příčiny nehody a porušení pravidel silničního provozu ze strany účastníka silničního provozu. Na začátku této části bych chtěl zmínit, že je nutno vycházet z toho, že ohledání místa dopravní nehody je prováděno policistou, který má základní znalosti z konstrukce a provozu dopravních prostředků a je technického zaměření. Velkou výhodou je odborné vzdělání automobilového směru.

Vzhledem k tomu, že místo dopravní nehody je základním nositelem informací, platí zde zásada kvalitní, systematického a důsledného ohledání místa činu. Z této zásady plyne, že je nutno řádně a důsledně číselně značit stopy na místě dopravní nehody, které je nezbytně nutné důsledně a přesně popsat. Toto spočívá hlavně ve fixaci jednotlivých stop, které mimo grafickou úpravu (náčrtek místa dopravní nehody) je prováděna převážně fotograficky, u rozsáhlých a vážných dopravních nehod je využíváno videozáznamu, v poslední době je možno za přítomnosti znalce využít digitálního zpracování.

Hlavním předpokladem správného postupu při ohledání místa dopravní nehody je stanovení hranic ohledání, tj. vymezení prostoru, ve kterém bude ohledání provedeno. Tento prostor je potřeba vymežit dostatečně široce, aby zahrnoval všechny důležité objekty, které se nacházejí na místě dopravní nehody. Nelze to pouze zjednodušit na úsek silnice, kde je nejvíce stop, ale je zde velmi důležité se zaobírat i přilehlým okolím k dané silnici.

*Výchozí místo ohledání* je nutné označit na počátku ohledání nehody. Jeho označení je individuální podle situace na místě dopravní nehody, podle rozsahu a následků, intenzity dopravy. Jako nejčastějším výchozím místem ohledání je místo střetu vozidel nebo místo, kde došlo ke kolizi s jiným účastníkem nehody, zpravidla se začíná od konečného postavení vozidla. Pokud nastane případ, že na místě nehody se nenachází vozidla ani zraněné osoby, vyžádáme je od účastníků nehody nebo svědků. V žádném případě se neprovádí rekonstrukce polohy vozidel pro účely ohledání tak, že se vozidlo postaví zpět do polohy, ze které bylo odtaženo.

*Výchozí bod měření (VBM)* je to bod, ke kterému jsou při ohledání vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel a dalších objektů nacházejících se na místě dopravní nehody. Toto místo musí být relativně stálé a neměnné (vzrostlý strom, začátek svodidel, dopravní značka, roh domu, sloup elektrického vedení apod.).

Jako součást ohledání místa dopravní nehody je v první řadě popis samotného místa nehody, povětrnostních podmínek, světelných a rozhledových podmínek. V rámci tohoto je nutné popsat následující:

- pozemní komunikace (silnice první třídy, místní komunikace, účelová komunikace), charakteristika úseku (přímý úsek, zatáčka, křižovatka, počet jízdních pruhů ve směru jízdy),
- rozměry vozovky včetně odbočovacích a připojovacích pruhů, krajnice, vyhrazených jízdních pruhů, chodníků, příkopu, lesního porostu apod.,
- povrch vozovky (živičný, dlaždice, betonový), v době nehody (suchý, mokrý, pokrytý sněhem, námraza, bláto, posypaný pískem, šterkem, solí, apod.),
- stav vozovky (vyjeté koleje, výmoly, výtluky, spádové poměry, velikost, hloubka a jejich rozmístění),
- dopravní značení, jeho rozmístění, viditelnost, rychlost v místě dopravní nehody.
- způsob řízení dopravy v místě dopravní nehody (dopravní značení, světelné signalizační zařízení, policista, vojenský policista apod.),
- povětrnostní podmínky v době ohledání, viditelnost (důležité v noci a v mlze), světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne nebo v noci a taktéž popis světelných podmínek v době ohledání dopravní nehody),
- policista na místě nehody popisuje hustotu provozu (malá, střední, vysoká),
- popis okolí navazující na místo dopravní nehody a podle okolností i rozměrové pohledy (např. svah příkopu, šířka příkopu, travnatá plocha, stromořadí, lesní porost apod.).

Při ohledání dopravní nehody se nejvíce používá excentrický způsob ohledání. U velmi rozsáhlých a řetězových nehod je dobré, když se místo rozdělí na jednotlivá místa a tato se ohledávají samostatně.

### 4.3 Typické stopy na místě dopravní nehody

Při řádném vyšetřování dopravní nehody si je nutné uvědomit, že na místě dopravní nehody se nachází velké množství stop a tyto je nutné řádně zadokumentovat a popsat a proto bych se chtěl zmínit o členění jednotlivých stop na místě nehody.

Materiální stopy vznikající na místě nehody jsou:

- a) stopa na vozovce,
- b) stopa na zúčastněných vozidlech,
- c) stopy na ostatních objektech,
- d) stopy na tělech poškozených,
- e) stopy na kolejových vozidlech a kolejnicích.

*Jízdní stopy* jsou stopy na vozovce tvořené stopou jízdy vozidla, které zanechávají na vozovce volně se otáčející nebrzděná kola. Od povrchu vozovky, hmotnosti vozidla a stavu pneumatik závisí kvalita těchto stop. Jejich viditelnost je velmi dobře rozpoznatelná na prašných cestách nebo na vozovkách s tvárným povrchem (např. sníh, bláto, rozehrátý asfalt apod.). Jízdní stopa je charakteristická tím, že její tvar i reliéf dezénu zanechaný na vozovce odpovídá skutečnosti, tento faktor je nejvíce využitelný v situaci, kdy řidič z místa dopravní nehody ujede. V těchto situacích lze ze stopy jízdy určit jednotlivé markanty pneumatiky (např. poškozený povrch, nepravidelnost dezénu apod.), podle kterých je později možné identifikovat vozidlo. Podhuštěná pneumatika nebo pneumatika po defektu zanechává na vozovce charakteristickou stopu převalování pneumatiky ze strany na stranu, někdy i se stopami disku. Charakteristická stopa je po nárazu vozidla na překážku, kdy v měkkém povrchu vozovky vznikne hlubší stopa, dosednutím vozidla po nárazu.

*Brzdné stopy* vznikají ještě se otáčejícími se koly vozidla. Brzděním vozidla je zpomalován jeho pohyb a kola jsou setrvačností nucena se otáčet. Otisk pláště na vozovce se ve směru jízdy rozmazává, tvar a obrazec dezénu je zkreslený, deformovaný. Obdobně je tato stopa hlubší v měkkém povrchu, jelikož hmotnost vozidla jej přitlačuje více k vozovce.

*Blokovací stopa* je tvořena neotáčejícími se koly. Na vozovce jsou nejvíce viditelné a nalézáme je ve tvaru tmavého pruhu. Toto je způsobeno silným třením pneumatiky o povrch vozovky. Z uvedeného důvodu je velmi důležité pro další zkoumání zjistit délku brzdné a blokovací stopy a jejich průběh. Je důležité zohlednit stav, povrch a polohu vozovky, stav

pneumatik a účinnost brzd. Při praktickém zjišťování těchto stop se dokumentuje jeho délka a to za použití krokoměru anebo pásma.

*Stopy smyku* vznikají nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a náhlým brzděním na kluzké vozovce. Jednou z nejméně uváděných příčin vzniku smyku je prudké otočení volantem při větší rychlosti, vjetí na znečištěný úsek komunikace, na podzim vjetí do listí, velmi důležité je taktéž rovnoměrné nahuštění pneumatik, sjetý vzorek pneumatiky a jiné. Tato stopa je zpravidla ve tvaru křivky.

*Stopy dření a vlečení, rýhy* jsou způsobeny tlakem tvrdého předmětu na vozovku při pohybu vozidla. Vzniká při nárazu vozidla na překážku, která je pak tlačena a vlečena. Další možnost vzniku je od střepů světlometů a oken.

U dané problematiky je nutno taktéž zmínit stopy vzniklé při provozu vozidla s „ABS“ (antiblokovací brzdový systém), kdy tento systém byl původně vyvinut pro potřeby letectví k blokadě kol při přistávání letadel. Podstatou tohoto systému je, že při prudkém brzdění vozidla nedochází k zablokování kol, na tato kola je brzdící síla přenášena v cyklech tak, že kola i v brzdovém cyklu jsou stále odvalována a tím je snížena možnost smyku vozidla. Při brzdění vzniká specifická trasologická stopa, která je kombinací stop jízdy a stop brzdění. Při brzdění se otisk pláště na vozovce rozmazává, tvar a obrys dezénu je zkreslený a deformovaný. Antiblokovací stopa je velmi dobře patrná v měkkém povrchu. Při praktickém ohledání na místě dopravní nehody je nutno bočního pohledu, nebo šikmého osvětlení, kde se nám bude jevit jako střídání tmavých a lesklých plošek na vozovce. Velmi důležitá je fotografická expozice, kdy tato stopa na fotografii je zvýrazněna a tvoří typický obrazec střídání stopy jízdy a brzdění.

Nejnovější metodou zjišťování ABS stop je založen na efektu termovce. Pneumatika vytváří svým zpomalovacím efektem teplo, které předává i povrchu vozovky, které je pak vnímatelné za použití speciálních přístrojů. Vzhledem k tomu, že tyto přístroje jsou velmi nákladné, v policejní praxi se tento způsob vůbec nevyužívá, těmito přístroji disponují jen někteří soudní znalci z oboru silniční doprava.

*Stopy na zúčastněných vozidlech* jsou to různé deformace až destrukce vozidel podle intenzity nárazu, odřenin, škrábance, stopy uvnitř vozidel (deformovaný volant, přístrojová deska, čelní sklo, řadicí páka, sedačka). Při ohledání vozidla je velmi důležité zjistit místo nárazu, které vykazuje poškození vozidla, např. deformace karoserie, světla, zrcátka. Stopy laku vozidel, rozbitých skel světlometů, směrových světel a odrazových skel nebo oken jsou vhodné

v některých případech k typování nebo identifikaci vozidla, které z místa nehody ujelo a k identifikaci světlometu, směrových světel a odrazových skel podle části a celku. (Chmelík, J. 1998, s. 39 - 41)

#### **4.4 Ohledání motorového vozidla**

V současné době při ohledání místa dopravní nehody je velmi opomíjena stránka ohledání motorového vozidla. Vzhledem k tomu, že na místě dopravní nehody je ztížena možnost ohledání, zejména pokud se týká jeho technického stavu a v neposlední řadě je nutno mít odborné znalosti. Kontrolu motorového vozidla zaměřujeme na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla, podrobně je popisováno poškození. Vzhledem k tomu, že v současné policejní praxi je zrušena vložka protokolu k nehodě, kde bylo podrobně popsáno ohledání vozidla, v současné době se jen okrajově využívá třetí částí protokolu a celkový popis poškození vozidla. Z tohoto důvodu bych chtěl v této části popsat postup ohledání motorového vozidla.

V první části je nutno se zaměřit na typ, barvu, registrační značku a základní údaje vozidla, i když v současné době používáme lustraci vozidel, která je propojena s databází vozidel, přesto je nutno fyzicky kontrolovat základní údaje. Dále se musí provést technická prohlídka vozidla, u nákladních vozidel zajištění tachografického kotouče, nebo stažení dat z karty řidiče, postavení a zaměření vozidla, celkový charakter poškození vozidla. Podrobný popis poškození vnějších částí vozidla, přední náprava, přední maska, světlometry, ukazatel směru, přední sklo vozidla, strany vozidel, zpětná zrcátka, zadní náprava, zadní část vozidla, zadní světlometry.

Podrobný popis interiéru vozidla, charakteristika stavu vnitřního vybavení vozidla, stav ukazatelů na palubní desce, polohy ovládacích pák a spínačů na panelu řízení, stav tachometru, stav a funkčnost řízení, poloha klíče ve spínací skříňce (krádeže vozidel), stav pedálů a jejich funkčnost, zejména spojkový a brzdový pedál (tlak v brzdové soustavě), stav řadicí páky a jaký je zařazen rychlostní stupeň, stav a poloha předních sedaček, stav a funkčnost bezpečnostních pásů. V rámci prevence v dopravě umístění dětských sedaček, přepravovaný náklad a jiné důležité okolnosti.

## **5 BEZPEČÍ DÍTĚTE V DOPRAVĚ**

Sám název této kapitoly vyjadřuje to, že dítě je ohroženým subjektem v dopravě. Je nutno dítěti vysvětlit a podat informace o tom, že doprava se stala součástí života člověka a je na nás, jak dovedeme dopravní problematiku dítěti podat, aby získalo potřebné znalosti, dovednosti a návyky k bezpečnému pohybu v dopravě. V této části je pouze část základních bezpečnostních opatření pro děti a jejich další výchova a předávání potřebných informací dětem podle jejich věku a charakteru účasti na dopravě.

### **5.1 Děti a silniční provoz**

Každý, kdo se nějakým způsobem setkává s provozem na pozemních komunikacích, aktivně nebo pasivně, si uvědomuje, že provoz na našich silnicích a ulicích je stále složitější, hustší, a tedy velmi nebezpečný. Snahou každé společnosti je nějakým způsobem zlepšit tento nelichotivý stav. I když v posledních dvou letech se stav na našich silnicích, dle statistik policie, mírně zlepšuje, toto by mohlo být zavádějící. Nebezpečí hrozící dětem v dopravním prostředí není neracionální věc, ale bohužel velmi tvrdá realita.

Nejvíce ohroženou, ale na druhé straně také nejsnáze ovlivnitelnou kategorií účastníků silničního provozu jsou děti. Ohrožena proto, že děti vnímají provoz jinak než dospělí, a ovlivnitelnou proto, že zde platí zásada učení a ono známé: „Co se v mládí naučíš, ve stáří jako když najdeš“. Nechtěl bych v této pasáži vytvořit dojem, že rodiče špatně působí na výchovu dětí, ale proto, že často nevědí, jak na to, kdy, kde, jak a co děti učit, na co všechno upozornit a v neposlední řadě svým chováním dávají špatný příklad pro pohyb v silničním provozu. Rodiče se velmi často omezují na strohé vysvětlování, zákazy, příkazy a napomínání. V poslední době jsou rodiče velmi zaměstnáni a nevěnují tak dostatek času dětem.

I když se s dopravní výchovou děti setkávají už v mateřské škole a na škole základní, zdaleka to nestačí. Rodiče, protože tráví s dětmi nejvíce času, mají tak řadu možností, jak své děti připravovat na chůzi či jízdu v provozu, jak u nich pěstovat správné návyky, aby pro ně doprava neznamerala nebezpečí. Pravdou je, že za bezpečnost dětí jsou v první řadě odpovědny rodiče, jejichž role je nezastupitelná, protože základy znalostí, dovedností i morální postoje se vytvářejí v nejmladším věku. Rodina je hlavním výchovným prostředím. Chtěl bych zde dále apelovat na

rodiče, kteří často tvrdí, že mají málo času na to, aby se dětem v dopravní výchově věnovali. A to nejenom proto, že chceme chránit zdraví a životy dětí, ale také proto, abychom z nich vychovali takové účastníky provozu, kteří svým pohybem v silničním provozu (chůzí, jízdou na kole, v autě) nebudou nikdy nebezpečím pro sebe ani pro druhé.

Zde je nutno připomenout, že každý dospělý člověk by si měl vyzkoušet, jak dítě vidí svět kolem sebe, jaký má rozhled. Zkuste se přikrčit za vozidlo a rozhlížet se. Zde názorně zjistíte, jaký je rozsah zorného pole dítěte (jeho výška) a jak omezený má rozhled. Toto je pouze jedna z věcí, která činí děti v provozu zranitelnými. Děti však nemají zdaleka jako dospělí tak vycvičené smysly ani dostatek zkušeností, aby mohly a uměly správně reagovat na podmínky, které silniční provoz přináší. Velká zodpovědnost je kladena na dítě při jízdě na jízdním kole v plném provozu, kde preventivní výchova má velmi pozitivní účinky. V této souvislosti si je nutné uvědomit taktéž pozici řidiče ve vozidle, který v provozu na silnicích děti potkává.

## **5.2 Dopravní výchova dětí**

Výchově účastníků silničního provozu je věnována nemalá pozornost, ať už v médiích, nebo realizací speciálních programů a kampaní. Často se setkáváme s bezohledností, agresivitou, riskováním. V provozu se pohybují lidé bez znalostí nejzákladnějších pravidel silničního provozu, bez respektu, jako je ohleduplnost, slušnost, zdvořilost.

Z pedagogického hlediska by prostřednictvím dopravní výchovy měly děti získat schopnosti obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, měly by si uvědomit a pochopit nutnost znát pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Z toho vyplývá dělení dopravní výchovy na dvě části:

*Nauková část* – zahrnuje výběr pravidel provozu na pozemních komunikacích odpovídající věkové úrovni dětí a s ním i další související poznatky dotvářející pochopení vznikajících situací a správných reakcí na ně. Je nutno neopomenout i odpovídající praktický výcvik.

*Výchovná část* – obsahuje působení na dítě s cílem vypěstovat u něj návyky dodržování etických norem chování vůbec, chování v dopravě jako její pasivní i aktivní účastník.

Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu, je však také příprava dětí na jejich budoucí roli řidiče motorových vozidel. Dítě si na začátku nezapamatuje



některou dopravní značku či přesné znění pravidel o přednosti v jízdě na křižovatce. Ale mělo by pochopit, jak je důležité pravidla a zásady bezpečného chování dodržovat, poznat své partnery v dopravě, být k nim ohleduplný a své chování považovat za samozřejmé a normální.

Dopravní výchova je proces dlouhodobý a nepřetržitý, začíná prakticky tehdy, kdy dítě vedeno za ruku poprvé vstoupí do provozu a končí tehdy, kdy je člověk nucen se vzdát pohybu v silniční dopravě.

### **5.3 Cíle dopravní výchovy**

- v pochopení dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými ustanoveními,
- formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích i k sobě samému (uvědomělá kázeň, ohleduplnost, zdvořilost, přesnost, rozhodnost, soustředěnost, vztah k hodnotám),
- pochopení dynamiky provozu na pozemních komunikacích a základních principů taktiky v něm,
- osvojení si zásad účelného a bezpečného chování a jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- pochopení příčin nesprávného chování a jednání chodců a řidičů, příčin dopravních nehod a jejich morálních, materiálních, sociálních a právních důsledků,
- seznámení se s technickými podmínkami bezpečného provozu (silnice, povrch a stav vozovek, vliv počasí na chůzi a jízdu, povinné vybavení a údržba vozidla),
- pochopení významu dopravy a jejího dalšího rozvoje v souvislosti s ochrannou životního prostředí,
- osvojení si základních dovedností při poskytování první pomoci raněným při dopravní nehodě,
- pochopení funkce dopravní policie v provozu na pozemních komunikacích. (Votruba, J. 2001, s. 5)

### **5.4 Systém dopravní výchovy**

Garantem dopravní výchovy a dalších aktivit v této oblasti je BESIP – je součástí Ministerstva dopravy. Ve své práci se soustřeďuje na prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních

komunikacích, působí na lidského činitele, a to formou kampaní, dopravní výchovou a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Zajišťuje vydávání odborných, metodických, didaktických a propagačních materiálů, usměrňuje činnost. Při této činnosti spolupracuje se všemi resorty a organizacemi (mj. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví, Policie ČR, Autoklub České republiky, Český Červený kříž, Český rozhlas, Česká televize, Česká kancelář pojistitelů).

Na nižších úrovních je koordinována dopravní výchova zástupci zainteresovaných složek (školský odbor, policie, zdravotnictví, autoškoly, pojišťovna). Tím je zajištěn hlavní úkol zabezpečení dopravní výchovy dětí. Hlavně se to týká těchto úkolů:

- organizovat dopravní výchovu mladších dětí jako zájmovou činnost prostřednictvím mateřských škol, školních družin, domů dětí a mládeže apod.,
- soustředit dopravní výchovu zejména na věkovou kategorii dětí do 10 let (4. ročník),
- využívat v maximální míře dětských dopravních hřišť jako nejučinnější formy dopravní výchovy,
- využití dopravního programu,
- motivace dětí k zájmu o dopravní výchovu,
- organizace a zabezpečení dopravní výchovy formou soutěží a besed.

V mateřských školách probíhá učení prostřednictvím her a dalších činností. Děti se zde seznamují s dopravními prostředky, světelnými signály, základními dopravními značkami, učí se rozpoznávat strany, zvuky a získávají další důležité poznatky o dopravě. Toto se samozřejmě děje prostřednictvím her, zde děti ztrácejí pocit nejistoty a nebojí se vlastní samostatnosti.

Na základních školách je to závislé na přístupu příslušného pedagoga k dopravní výchově. V rámci povinné školní docházky je tak dopravní výchova zařazena do různých učebních předmětů a do různých ročníků, ať už jako samostatný tematický celek nebo jako samostatné heslo. Jsou to především předměty: prvouka, český jazyk, vlastivěda, přírodověda, zeměpis, fyzika, tělesná výchova. Bohužel zde platí, že nelze nikomu přikázat, aby zrovna on učil děti zásadám bezpečné chůze a jízdy v provozu. Každý učitel má svoji specializaci a nikdo mu nikdy neřekl, že dopravní výchova je jeho náplní práce. I když je pro žáky základních škol dána povinnost znát pravidla pro jízdu na kole i chůzi na komunikacích, dopravní výchova se učí okrajově.

Ke zvýšení účinnosti působení škol jsou vyhlašovány celostátní programy k dopravní výchově předškolních dětí i žáků základních škol. Je to například dopravní soutěž mladých cyklistů, výtvarné a rozhlasové programy. V posledních letech je tato činnost velmi omezena.

## 5.5 Věkové zvláštnosti dětí

Pokud chceme někoho poučovat, učit nebo cvičit, je nutným předpokladem ho dobře znát. Je známá skutečnost, že chování dítěte samostatně pohybujícího se v provozu je vždy velmi nevyzpytatelné. Avšak toto není pravda. Dítě reaguje jako dítě, má v sobě něco typické pro svůj věk, pro svoji dětskou logiku. Jednoduše řečeno, dítě je dítě. A s tím musí počítat nejen ten, kdo se s ním setká na silnici, ale i ten, kdo se snaží mu vštípit zásady chování v dopravě, v provozu na silnicích.

### *Mladší školní věk (1. - 5. ročník)*

Je to věkové období z mnoha hledisek velice příznivé pro účinné působení jak ve smyslu odpovídajícího přizpůsobení a vzájemného působení jedince na prostředí, tak i v široké oblasti naukové složky dopravní výchovy i v ochotě přijímat žádoucí postoje. Děti mají dobrou pohybovou koordinaci, účinnější propojení motorických funkcí a rozvinutější činnost rozumovou. Mají zájem o pohyb, později jeho zdokonalování a zájem o techniku.

Citová labilita i impulzivita pomalu ustupuje a zvláště konec tohoto věkového období se vyznačuje jako nejstabilnější údobí v dětském životě. K dalším výrazným rysům patří značné sebevědomí, pochopení vztahů k jiným lidem, dobrá přizpůsobivost.

V celkovém postoji převládá realismus, dosud nenastalo období zvýšené kritičnosti. Centrem jejich činnosti je školní práce. V sociální sféře je nápadná obliba společenských her ve skupině, soutěživý charakter těchto her a výrazné vědomí sounáležitosti k celku.

Respektovat v tomto období je však nutno především fakt, že všechny tyto příznivé vlastnosti jsou teprve ve vývoji a tím i snadno ovlivnitelné jak pozitivně, tak i negativně. Při působení na děti tohoto věku je nutno respektovat i to, že jsou mezi nimi značné individuální rozdíly. (Votruba, J., 2001, s. 8)

### *Starší školní věk (6. - 9. ročník)*

Skupina žáků, na které v tomto věku hodláme působit, není vůbec homogenní, a to ani

v oblasti poznávací ani citové. Jejich úroveň není dána dosaženým fyzickým věkem, ale spíše stadiem dospívání, které je individuálně velice rozdílné.

Můžeme zde počítat s prudkým tělesným vzrůstem, narůstající tělesnou silou, obratností a vytrvalostí. Náročná psychická činnost vyžaduje kompenzaci tělesným pohybem, cvičením atd. Proto právě začátek tohoto období lze využít pro praktická cvičení na dopravních hřištích, pro nácvik techniky jízdy na kole, údržby apod.

Dítě vnímá stále více znaků v situaci a dokáže je poměrně spolehlivě rozlišit na podstatné a vedlejší. Stále více chápe abstraktní pojmy a uvažuje o příčinných závislostech. Jeho vzrůstající logická paměť umožňuje hlubší pochopení situace. Znamená to, že se u těchto dětí lze zaměřit i na úkoly hledající buď příčinu, nebo následek určitých situací, které vedou k předvídání.

Citová sféra je oproti předchozímu období labilnější. Je nutno počítat s větší vzrušivostí, je třeba respektovat výrazný sebecit, sebevědomí velice citlivé na hodnocení a často na vyskytující strach ze zesměšnění. Děti jsou výrazně kritické a revidují si žebříček hodnot, hledají si své vzory. Zájmy se postupně koncentrují na menší okruh činností, ale na druhé straně nabývají na intenzitě. (Votruba, J., 2001, s. 9)

## **5.6 Chodec – dítě**

První setkání dítěte se silničním provozem je v době, kdy jej rodiče vozí v kočárku, avšak zde je spíše otázka prevence na straně rodičů. Mohl bych zde krátce připomenout základní zásady bezpečné chůze s kočárkem po pozemní komunikaci:

- Zajištění viditelnosti kočárku. Tmavé barvy kočárku na pozadí šedých budov a silniční vegetace zanikají. Je vhodné volit světlé a jasné odstíny žlutých a červených barev, zvýrazněné různými reflexními doplňky.
- Zajištění správného místa pro přechod vozovky s kočárkem. Volit přehledný úsek, zhodnotit výšku i stav obrubníku a stav vozovky v celé šířce umožňující rychle přejít vozovku.
- Zhodnocení hustoty provozu a rychlosti projíždějících vozidel. Mnohdy bude nutné dokonce upravit trasu chůze s kočárkem proti zažité a použít mnohem bezpečnější nadchod, podchod nebo řízenou křižovatku.
- Zabezpečení dítěte v kočárku proti vypadnutí.

Zde bych chtěl upozornit na velmi nebezpečnou chybu při přecházení vozovky s kočárkem a to jeho předsunutí do vozovky při rozhlížení se na chodníku.

V druhém případě se dítě setkává s provozem jako přepravovaná osoba. Zde bych chtěl taktéž jen velmi okrajově připomenout základní bezpečnostní pravidla. Jediným možným způsobem převážení dítěte v autě je použití dětského zádržného systému = autosedačky. Dle mého názoru tato věta vystihuje vše důležité. Jen krátce k autosedačkám:

- do devíti měsíců věku sedačka pro kojence (vajíčko),
- při umístění na předním sedadle vždy deaktivovat airbag. Nelze-li deaktivovat, umístit sedačku na zadní sedadlo,
- pořizovat vždy kvalitní a certifikovanou autosedačku, zajišťující správnou polohu a uchycení dítěte,
- přizpůsobit styl a rychlost jízdy.

Je zde nutno připomenout zásady bezpečné přepravy dětí, nikdy nepřevážovat dítě na klíně dospělé osoby – v případě připoutání dospělé osoby a nepřipoutaného dítěte dítě nelze udržet, v případě připoutání dospělé osoby a dítěte jedním bezpečnostním pásem dojde k vážnému, většinou smrtelnému, zranění dítěte.

Je nutno se vrátit k tématu, dětí jako chodců. Jak jsem již v první části zmínil, první setkání dítěte s provozem. Malé děti se v silničním provozu většinou nepohybují samy. Zde se však objevuje otázka, že i když se dítě držící se za ruku matky nebo jiného dospělého, nikdy nemáme záruku, že toto dítě se náhle nevytrhne. Pokud je vedeno dítě rodičem na straně odvrácené od vozovky, zajišťuje bezpečnější pocit dítěte před projíždějícími vozidly a současně rodič dítě kontroluje před nečekaným vběhnutím dítěte do vozovky. Proto pro řidiče platí, že jakékoliv dítě v blízkosti silnice signalizuje výstrahu „Pozor!“. Zde je nutno zohlednit, že je dítě samo, nebo se drží za ruku nebo při okraji komunikace se nachází skupiny dalších dětí. Zvýšenou pozornost je nutno věnovat v blízkosti škol, školních hřišť, hustě obydlených prostor apod.

Z policejních statistik vyplývá, že nejvíce dopravních nehod s účastí chodce je v době, kdy začíná nebo končí vyučování, v době prázdnin, víkendů, sportovních a kulturních událostí. U malých dětí, které ještě nenavštěvují školu, je to individuální a to vzhledem ke konkrétním okolnostem dané nehody.

Zde bych chtěl uvést jednotlivé odlišnosti dětí jako chodců od dospělých:

- děti mají oči v nižší úrovni než dospělí, zorné pole je podstatně menší, vidí tedy podstatně méně,
- až v devíti letech jsou schopny bezpečně rozlišit pravou a levou stranu,
- vnímá podněty z okolí izolovaně, není schopno je spojit v celek,
- neumí spolehlivě rozlišovat zvuky v silničním provozu a není schopno určit směr, odkud přicházejí,
- až v pěti letech se schopno přesně a spolehlivě určit barvy,
- jednotlivé geometrické tvary (dopravní značky), dítě chápe až od čtyř let,
- dítě nemá odhad vzdálenosti a rychlosti příjíždějícího vozidla,
- nepozornost dítěte, dítě si všímá současně mnoha věcí, neumí cíleně zaměřit pozornost, většinou ho zaujme něco jiného, co nemá vztah k dopravě,
- dítě nezná základní pravidla silničního provozu, není schopno je bezpečně v praxi použít,
- dítě je hravé, při hře zapomene na všechno ostatní a může snadno vběhnout do silnice i z relativně bezpečných míst (dětská hřiště), velmi častá příčina dopravních nehod,
- dítě nedokáže náhle přerušit běh,
- při přecházení komunikace, není schopno rozpoznat vzdálenost vozidla od místa přecházení, kdy si neuvědomuje, jaký vliv na brzdnu dráhu vozidla má stav vozovky (déšť, sníh, náledí, listí apod.).
- volí pro přecházení málo bezpečná místa nebo úseky, i když jsou v blízkosti vyznačený přechod pro chodce, nadchod, podchod, řízená křižovatka,
- neumí přecházet, přecházejí bez rozhlédnutí, anebo se rozhlédnou jen částečně, nedostatečně,
- při přecházení běží, a velice často v místě, kde mají zakrytý rozhled (za parkující vozidlem, ze zastávky MHD apod.).

Co je nutno naučit děti zejména:

- vybírat vhodné místo pro přecházení s dáváním přednosti přechodů pro chodce, řízených křižovatek, podchodů a nadchodů,
- vždy zastavit na okraji chodníku, řádně se rozhlédnout a navázat oční kontakt s řidičem,
- přecházet kolmo a co nejrychleji na druhou stranu vozovky,
- místem ke hraní je hřiště. (Votruba, J. 2001, s. 8)

## 5.7 Děti – cyklisté

Pro jízdu na kole platí stejně jako pro chůzi na chodníku, že dítě musí být doprovázeno. Vždy je ale na místě zvážit nutnost, zda se pohybovat s tak malým dítětem na silnici a nepoužívat raději cyklostezku. Zde je myšlena kategorie dětí do 10 let. Na začátku je nutno si uvědomit, že ke zvládnutí jízdy na kole je nutná určitá zručnost a technika jízdy. V provozu smějí samostatně na jízdním kole jezdit pouze cyklisté starší 10 let. Do té doby mohou sami jezdit mimo provoz (dětské dopravní hřiště, louka, cyklistická stezka, obytná a pěší zóna) anebo i v provozu, ale jen v doprovodu osoby starší 15 let.

V této části bych však chtěl uvést jednotlivé odlišnosti dětí cyklistů. Nehody mladých cyklistů nejsou zpravidla evidovány, snad jen pokud při nich nedojde k vážnému zranění. Je tedy na místě pro jiné účastníky silničního provozu připomenout odlišnosti mladých cyklistů při pohybu v provozu. V další části bych se poté chtěl věnovat samotné jízdě na kole.

Vlastnosti mladého cyklisty v provozu:

- potíže mu činí nasedání a sesedání z kola,
- snaží se jet vždy po rovném povrchu, neočekávaně se vyhýbá všem nerovnostem (vyježděné koleje, tramvajové koleje, ostré hrany, kanálové vpusti apod.),
- neumí dodržovat rovnou stopu jízdy, pro zajištění rovnováhy musí vykonávat kývavé pohyby, zabírá větší část vozovky,
- špatně zvládá techniku jízdy do kopce, nedodrжуje rovnou stopu jízdy,
- neumí se přizpůsobit změně režimu jízdy (rozjíždění, zrychlení),
- nevhodně si volí jízdu, využívá různé zkratky, a to i v rozporu s pravidly provozu na pozemních komunikacích, nevnímá své ohrožení či jiných,
- s kolem na silnici je méně nápadný než automobil,
- při objíždění překážky nedodrжуje dostatečný boční odstup od překážky a to taktéž při předjíždění,
- při jízdě nepočítá s povětrnostními podmínkami (vítr), např. v otevřeném prostoru, při jízdě krajinou, při předjíždění,
- jeho pozornost je snadno odváděna k optickým a akustickým podnětům,
- jízda na kole je pro dítě hrou,
- při změně směru jízdy mladý cyklista naznačí vždy změnu směru, a pokud ano, tak ne včas,

anebo se vůbec neohlédne, aby se přesvědčil, že předpokládaný úkon (odbočování, objíždění překážky apod.) bezpečně provede,

- chybují při změně směru jízdy vlevo (při odbočování vlevo, vyjíždění od okraje vozovky, při objíždění překážky, chodců apod.), dostatečně brzy se neohlédnou,

- opomíjení dát přednost v jízdě při vjíždění na silnici z místa ležícího mimo silniční provoz, z polní nebo lesní cesty,

- jezdí po chodníku, přejíždějí komunikaci po přechodu pro chodce, neumí využívat cyklistické stezky, obytné zóny,

- opomíjení dát přednost v jízdě na křižovatce vozidlům přijíždějícím zprava. (Votruba, J. 2001, s. 9)



## **6 EVIDENCE NEHOD V SILNIČNÍM PROVOZU**

Veškeré teoretické znalosti je nutno v praxi odůvodnit statistickými údaji. V této části tedy budu hodnotit evidence dopravních nehod, jejich historii a základní údaje, které se statisticky evidují.

### **6.1 Historie evidence nehod v silničním provozu**

Silniční doprava představuje nezastupitelnou součást dopravního systému, současně však mezi jednotlivými druhy přepravy vykazuje nejvyšší stupeň nebezpečnosti z hlediska následků nehod na životech a zdraví osob. Nehodovost v silničním provozu je do určité míry výsledkem chování uživatelů dopravní cesty, jejich vzájemné ohleduplnosti, respektování pravidel silničního provozu, ale i činnosti orgánů a organizací kompetentních k péči o bezpečnost silničního provozu, k jejímu řízení a dohledu nad ní. Evidencí nehod v silničním provozu je proto ve všech motoristicky vyspělých státech přikládána značná důležitost. Údaje poskytované evidencí nehod jsou využívány v široké oblasti systémového působení k příznivému ovlivňování dopravně bezpečnostní situace.

Počítačové zpracování evidence dopravních nehod v silničním provozu bylo u nás zavedeno v roce 1964, kdy na základě dohody uzavřené mezi ministerstvem vnitra a ministerstvem dopravy byla evidence nehod vedena na děrných štítcích a zajišťování provozu zabezpečovalo bývalé hlavní velitelství VB až do konce roku 1975. Od 1. 1. 1976 byl zaveden nový systém počítačové evidence nehod provozovaný bývalou Federální správou VB (FS VB FMV), který umožňoval podstatně větší variabilitu využívání sledovaných údajů v rámci resortu ministerstva vnitra i mimo resort. Další významná změna nastala v r. 1979, kdy bylo zavedeno evidování všech nehod nahlášených policejním orgánům. Počínaje rokem 1980 jsou i u nás uváděny následky nehod odpovídající skutečnosti do 30 dnů po nehodě, což odpovídá mezinárodnímu standardu doporučenému Sekretariátem EHK OSN. Od 1. 1. 1982 byl do provozu uveden inovovaný systém, jehož rozsah číselníku odpovídal evropskému standardu a umožňoval podstatně lepší hodnocení sledovaných údajů do dopravně bezpečnostní praxe. Zatím poslední inovace systému

EDN se uskutečnila k 1. 1. 1994, kdy bylo zpracování převedeno se sálového počítače řady EC na výkonné počítače PC, doplněno o další možnosti vyplývající z dosavadní praxe a částečně decentralizováno do krajů. (Porada, V. a kol, 2000, s. 192 - 193)

### **6.1.1 Současný stav evidence dopravních nehod**

Vzhledem k tomu, že v průběhu roku 2001 bylo postupně zaváděno na pracovištích skupin dopravních nehod zpracování v systému Lotus Notes, tento počítačový program následně danou statistiku převedl a tato byla zaslána přes krajská ředitelství do centrální evidence. Přehledy dopravních nehod jsou zpracovány na základě údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu Policejního prezidia České republiky. Počínaje 1. lednem 1979 podléhají statistickému sledování všechny nehody v silničním provozu, které byly dopravní policii nahlášený a počínaje lednem 2001 jsou ve statistice vedeny nehody, které byly Policií České republiky nahlášený (povinnost hlásit policii nehodu je až při škodě převyšující 20 000 Kč, nebo dojde-li ke zranění nebo usmrcení, nebo ke škodě na majetku třetí osoby), od 1. 7. 2006 se tato hranice zvýšila na 50 000 Kč a od 1. 1. 2009 na 100 000 Kč a byl odstraněn institut tzv. „třetí osoby“. Od 1. 7. 2006 se staničení místa nehody provádí pomocí souřadnic GPS.

### **6.2 Základní údaje o nehodách na území ČR za rok 2009**

V roce 2009 Policie ČR šetřila 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 4 981,09 mil. Kč. V tabulce je porovnání s rokem 2008, kde jsou zaznamenány poklesy ve všech základních ukazatelích nehod.

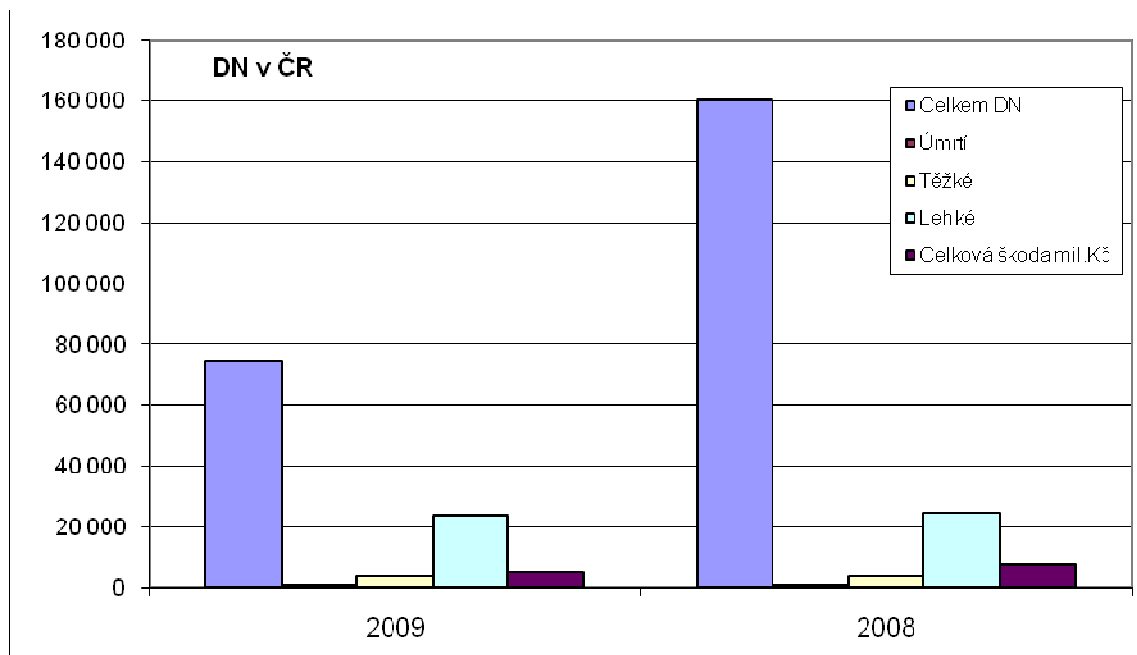
Vývoj následků nehod v roce 2009 byl velmi příznivý, neboť zaznamenáváme významný pokles počtu usmrcených a zraněných osob a vysoký je i pokles počtu nehod, který lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila hranici povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Počet nehod v roce 2009 je od roku 1990 nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod).

Počet usmrcených v roce 2009 je nejnižší od roku 1990. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob.

**Tabulka a graf porovnání dopravních nehod v roce 2009 a 2008.**

DN v ČR	2009	2008
<b>Celkem DN</b>	74 815	160 376
<b>Úmrtí</b>	832	992
<b>Těžké</b>	3 536	3 809
<b>Lehké</b>	23 777	24 776
<b>Celková škoda mil. Kč</b>	4 981,09	7 741

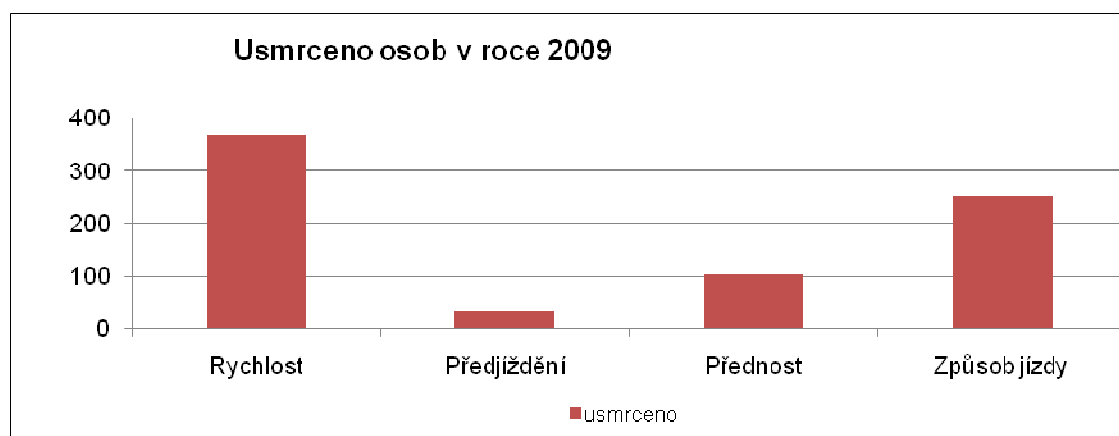
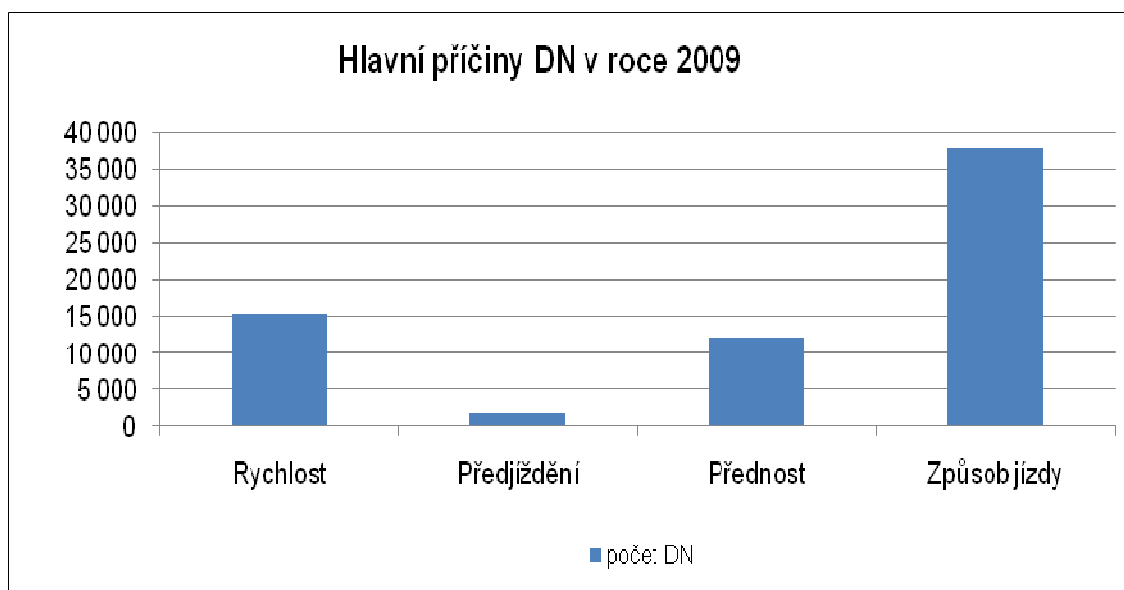


**Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel**

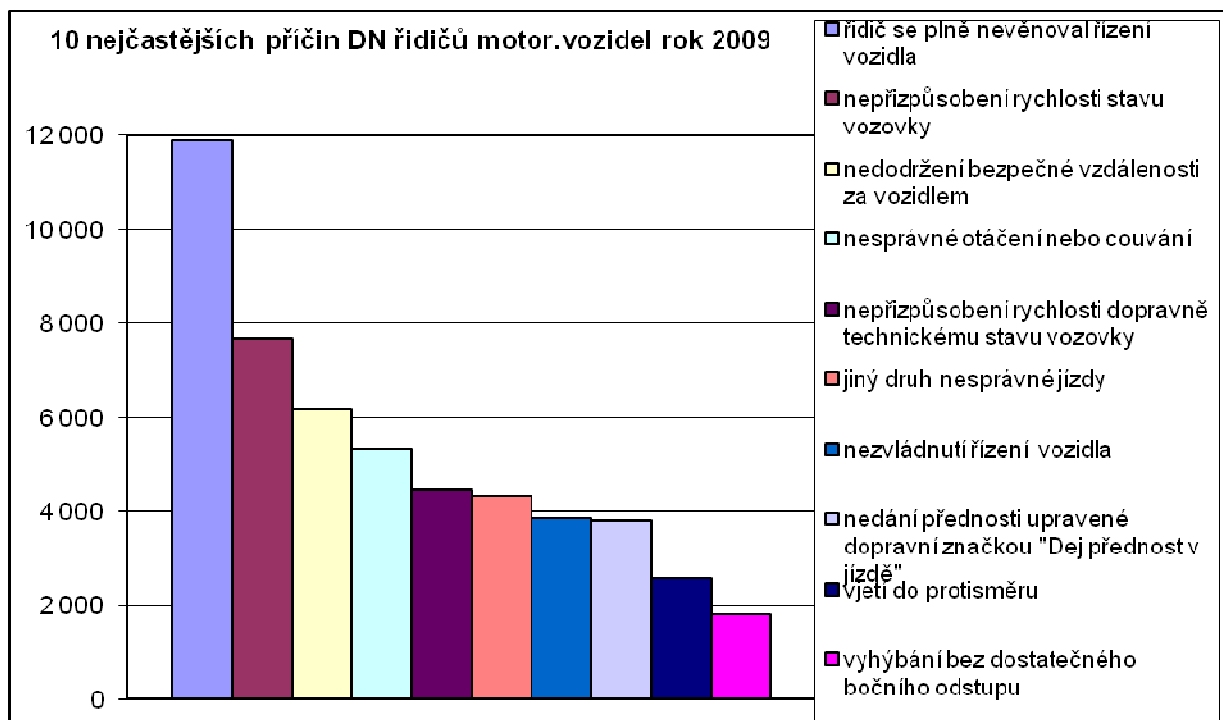
Nejčastější hlavní příčinou nehod zůstává stále nesprávný způsob jízdy a následuje nepřiměřená rychlost jízdy, které ale patří primát v počtu usmrcených osob.

## Tabulka a graf hlavních příčin

Hlavní příčiny DN	počet DN	usmrceno
Rychlost	15 348	368
Předjíždění	1 654	31
Přednost	12 241	104
Způsob jízdy	37 977	252



pořadí	10 nejčastějších příčin DN řidičů motor. vozidel rok 2009	počet DN
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	11 888
2.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 683
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 198
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	5 348
5.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 454
6.	jiný druh nesprávné jízdy	4 342
7.	nezvládnutí řízení vozidla	3 854
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě"	3 809
9.	vjetí do protisměru	2 592
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 827



### 6.3 Základní údaje o nehodách na území regionu Šumperk v letech 2005-2010

V roce 2010 dopravní inspektorát v Šumperku šetřil 622 nehod v silničním provozu, z toho bylo nehod:

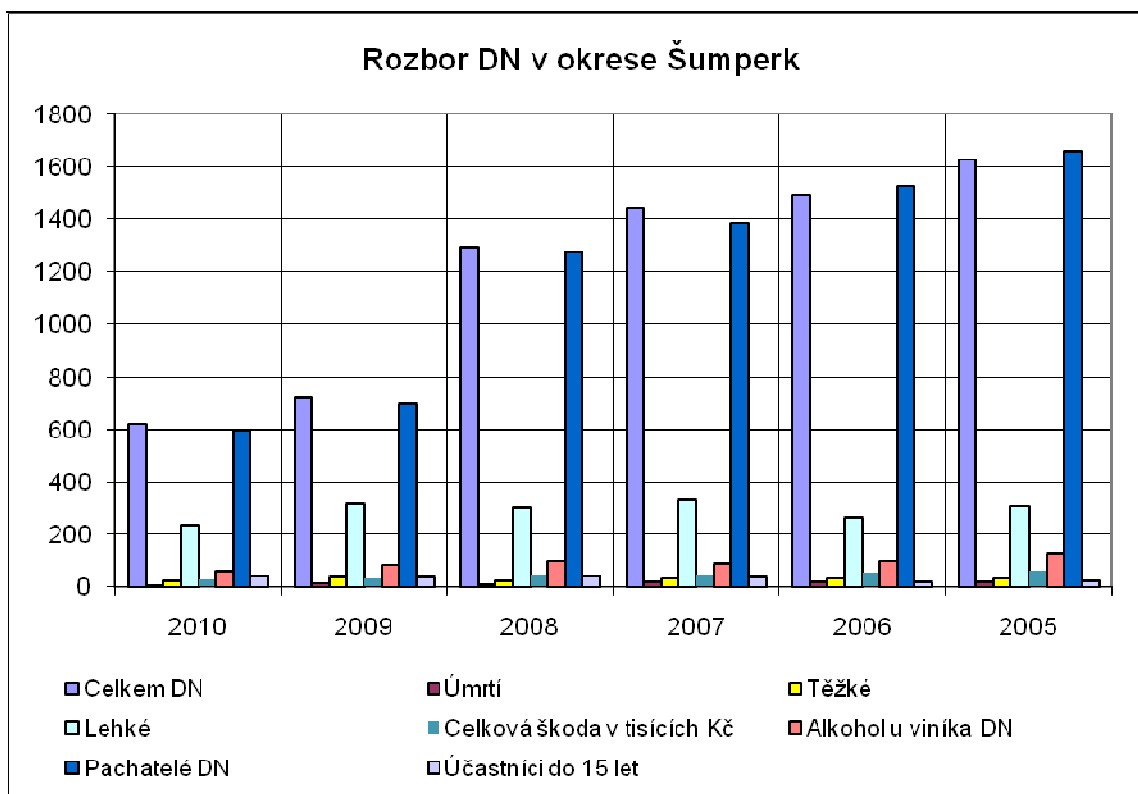
- s usmrcením 7,
- s těžkým zraněním 24,
- s lehkým zraněním 239,
- celková škoda při DN 29 395 400 Kč.

Je zde nutno uvést, že do regionu Šumperk patří území okresu Šumperk, tedy území obcí s rozšířenou působností a to Šumperk, Zábřeh, Mohelnice.

Dále jsou ještě zpracovány nehody v blokovém řízení na místě (škoda pod 100 000 Kč, není ohlašovací povinnost).

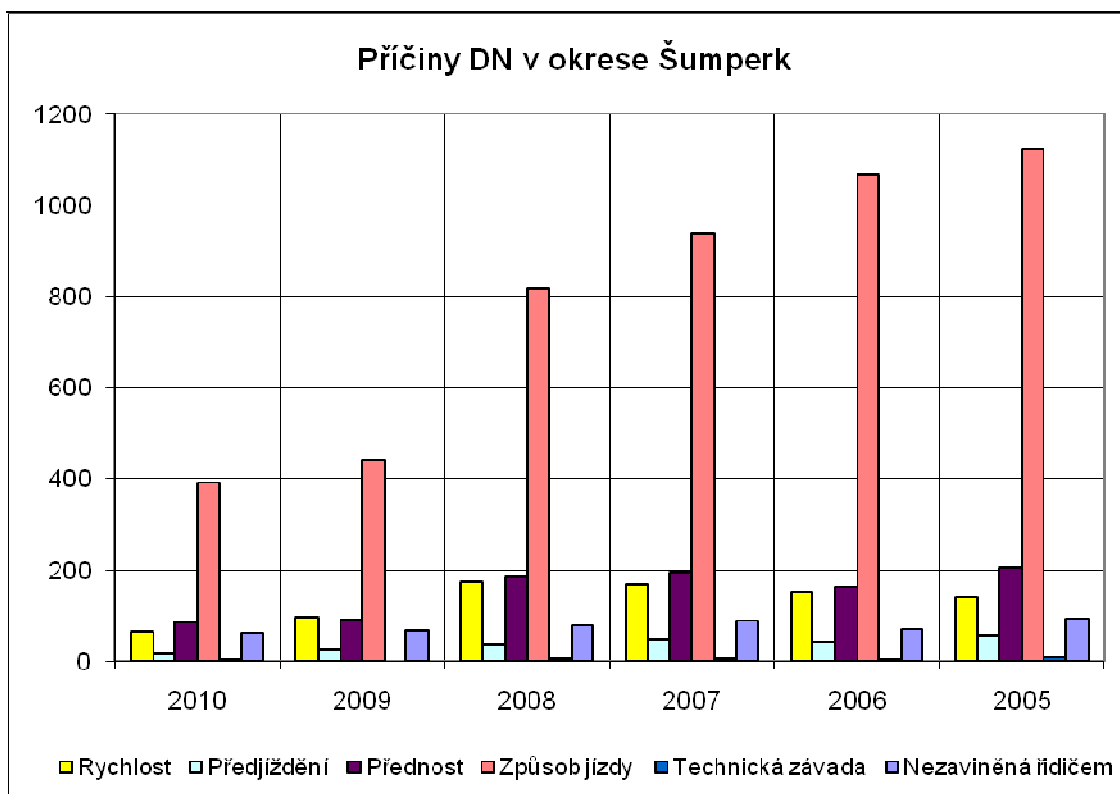
**V následující tabulce a grafu je porovnání nehodovosti na regionu Šumperk v letech 2005 - 2010**

Kategorie	2010	2009	2008	2007	2006	2005
<b>Celkem DN</b>	622	722	1 295	1 439	1 493	1 627
<b>Úmrtí</b>	3	13	11	21	19	19
<b>Těžké</b>	24	40	22	34	35	35
<b>Lehké</b>	239	316	303	332	264	310
<b>Celková škoda</b>	26 395 400	30 609 600	40 738 100	46 299 100	57 074 100	62 826 500
<b>Celková škoda v tisících Kč</b>	26,4	30,6	40,7	46,3	57,1	62,8
<b>Alkohol u viníka DN</b>	59	86	97	89	101	130
<b>Pachatelé DN</b>	597	695	1 276	1 385	1 527	1 658
<b>Účastníci do 15 let</b>	41	39	43	38	18	22



**Tabulka a graf jednotlivých příčin dopravních nehod v okrese Šumperk v období 2005-2010**

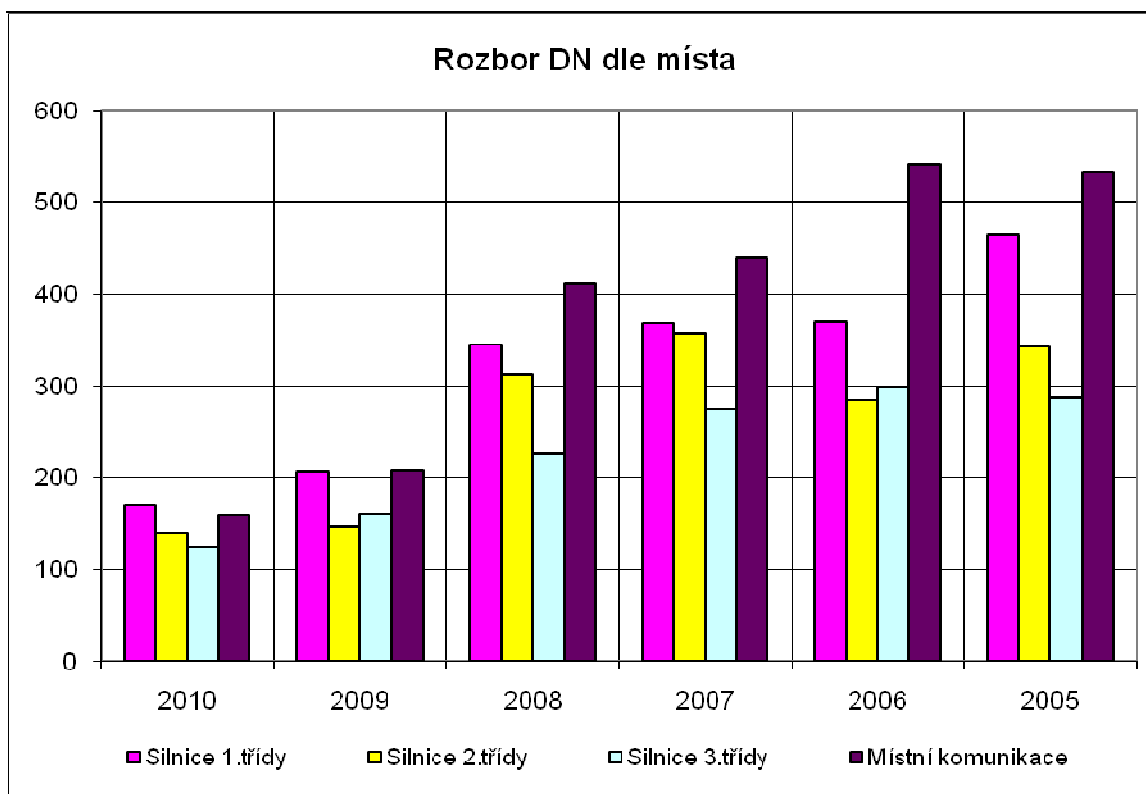
<b>Příčina</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>Rychlost</b>	65	97	173	167	152	141
<b>Předjíždění</b>	17	26	36	47	43	55
<b>Přednost</b>	86	91	184	195	161	205
<b>Způsob jízdy</b>	391	442	818	937	1 068	1 125
<b>Technická závada</b>	2	0	7	5	1	8
<b>Nezaviněná řidičem</b>	61	66	77	88	68	93



**Tabulka a graf dle místa dopravních nehod v letech 2005 – 2010**

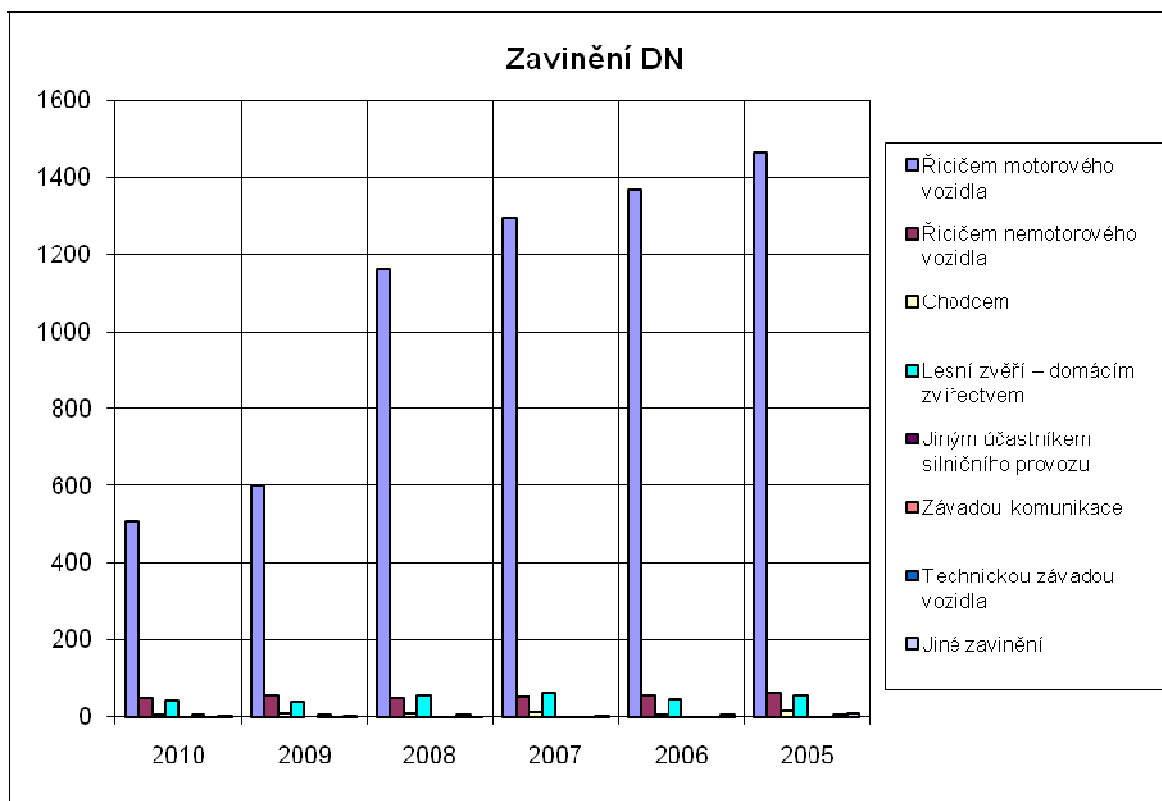
Dle místa DN	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Silnice 1.třídy	170	206	345	368	369	465
Silnice 2. třídy	139	147	313	357	284	342
Silnice 3. třídy	124	161	225	275	299	287
Místní komunikace	159	208	412	439	541	533





**Tabulka a graf dle zavinění dopravních nehod v letech 2005 – 2010**

Zavinění DN	2010	2009	2008	2007	2006	2005
<b>Řidičem motorového vozidla</b>	509	598	1 162	1 293	1 367	1 464
<b>Řidičem nemotorového vozidla</b>	50	57	49	55	57	63
<b>Chodcem</b>	9	12	13	14	9	19
<b>Lesní zvěří – domácím zvířectvem</b>	43	41	57	62	47	58
<b>Jiným účastníkem silničního provozu</b>	1	0	2	3	3	1
<b>Závadou komunikace</b>	7	7	3	3	2	3
<b>Technickou závadou vozidla</b>	2	1	7	3	1	7
<b>Jiné zavinění</b>	5	6	2	6	7	12



#### 6.4. Úrazy dětí do 15 let při dopravních nehodách v regionu Šumperk v roce 2010

V roce 2010 na území regionu Šumperk utrpělo při dopravních nehodách 33 dětí do věku 15 let zranění. Tato zranění byla rozdělena do jednotlivých měsíců roku a v rámci testu významnosti bude rozhodnuto, zda počet zranění je ve všech měsících roku zhruba stejný, anebo zda v některých měsících je počet zranění významně vyšší.

##### Stanovení postupu při statistickém testu významnosti:

1. Nejdříve formulujeme nulovou a alternativní hypotézu:

$H_0$ : Četnost zranění dětí jsou v jednotlivých měsících roku zhruba stejné.

$H_a$ : Četnost zranění dětí se v jednotlivých měsících roku statisticky liší.

2. Volba hladiny významnosti:

Nulovou hypotézu budeme testovat na hladině významnosti 0,05. Pokud by skutečně platila nulová hypotéza, potom bychom očekávali, že četnosti zranění v jednotlivých měsících roku budou přesně stejně velké a budou činit 1/12 z celkového počtu zranění, tj.  $\frac{33}{12} = 2,75$ .

Tyto četnosti jsme v tabulce označili jako „očekávaná četnost“(O). Četnosti, které byla skutečně zjištěny, označujeme jako pozorované četnosti (P).

3. Výpočet testovaného kritéria:

Pomoci testu dobré shody chí-kvadrát podle vztahu:

$$x^2 = \sum \frac{(P-O)^2}{O}$$

<b>ROK 2010</b>	<b>Pozorovaná četnost P</b>	<b>Očekávaná četnost O</b>	<b>P-O</b>	<b>(P-O)<sup>2</sup></b>	<b>(P-O)<sup>2</sup>/O</b>
<b>leden</b>	2	2,75	-0,75	0,5625	0,205
<b>únor</b>	0	2,75	-2,75	7,5625	2,750
<b>březen</b>	2	2,75	-0,75	0,5625	0,205
<b>duben</b>	2	2,75	-0,75	0,5625	0,205
<b>květen</b>	0	2,75	-2,75	7,5625	2,750
<b>červen</b>	5	2,75	2,25	5,0625	1,841
<b>červenec</b>	4	2,75	1,25	1,5625	0,568
<b>srpen</b>	5	2,75	2,25	5,0625	1,841
<b>září</b>	7	2,75	4,25	18,0625	6,568
<b>říjen</b>	3	2,75	0,25	0,0625	0,023
<b>listopad</b>	2	2,75	-0,75	0,5625	0,205
<b>prosinec</b>	1	2,75	-1,75	3,0625	1,114
<b>Součet:</b>	33	33			18,3

$$x^2_{0,05}(11) = 19,675$$

Výpočet:

Z tabulky vyplývá, že pokud by počet zraněných dětí byl rovnoměrně rozložen, připadlo by na jeden měsíc sledovaného období 2,75 zranění, tj. očekávaná četnost.

Vypočítaná hodnota testového kritéria  $x^2 = 18,3$ .

Stanovený stupeň volnosti je počet jejich četností a činí  $12 - 1 = 11$ .

Vypočtenou hodnotu  $\chi^2$  srovnáme kritickou hodnotou, která pro hladinu významnosti 0,05 a stupeň volnosti 11 podle statistické tabulky činí:  $\chi^2_{0,05}(11) = 19,675$ .

Z výsledku vyplývá:  $\chi^2 18,3 < 19,675$ , tzn. že vypočítaná hodnota testového kritéria je menší než hodnota kritická, a proto nelze vyvozovat závěr, že by v některých měsících roku byl výskyt zranění dětí významně větší než v jiných měsících.

## 6.5 Úrazy dětí do 15 let při dopravních nehodách v regionu Šumperk v období letních měsíců v roce 2010

V této části se budu zabývat otázkou četnosti zranění dětí v letních měsících, kdy bych chtěl odpovědět na otázku, zda výskyt zranění dětí do 15 let v období od června do září je skutečně významně vyšší než v období od října do května.

1. Formulace nulové a alternativní hypotézy:

$H_0$ : Četnost zranění dětí v období od června do září jsou zhruba stejné jako četnosti zranění dětí ve zbývajících měsících roku.

$H_a$ : Četnost zranění dětí v období od června do září je větší než ve zbývajících měsících roku.

2. Volba hladiny významnosti:

Nulovou hypotézu budeme testovat na hladině významnosti 0,05.

3. Výpočet testového kritéria:

Pomocí testu dobré shody chí-kvadrát.

období	Pozorovaná četnost P	Očekávaná četnost O	P-O	(P-O) <sup>2</sup>	(P-O) <sup>2</sup> /O
červen-září	21	11	10	100	9,1
říjen-květen	12	22	-10	100	4,5
<b>Součet:</b>	33	33			13,6

$$\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$$

Vypočítaná hodnota testového kritéria  $\chi^2 = 13,6$ .

Stanovaný stupeň volnosti je počet jejich četností a činí  $2 - 1 = 1$ .

Vypočtenou hodnotu  $\chi^2$  srovnáme s kritickou hodnotou, která pro hladinu významnosti 0,05 a stupeň volnosti podle statistické tabulky činí:  $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$ .

Z výsledku vyplývá:  $\chi^2 13,6 > 3,841$ , tzn., že vypočítaná hodnota testového kritéria je větší než hodnota kritická, a proto musíme odmítnout nulovou hypotézu a přijmout hypotézu alternativní. Za období od června do září tedy skutečně dochází častěji ke zranění dětí do 15 let v důsledku dopravních nehod než ve zbývajících měsících.

## 7 DOPRAVNÍ VÝCHOVA DĚTÍ NA ZÁKLADNÍCH ŠKOLÁCH

V této kapitole bych chtěl krátce nastínit problematiku dopravní výchovy a její praktické realizace. Tento program je vytvořen převážně pro žáky 4. tříd základních škol, kteří dosahují věku, který jim umožňuje samostatný pohyb na jízdním kole v provozu na pozemních komunikacích a taktéž umožňuje ověřit vědomosti, které získali ve škole. Na závěr je vyhodnocení žáků, kteří prošli dopravní výchovou v rámci projektu „Na kole do školy – bezpečně“, který proběhl v rámci projektu Vily Doris v Šumperku.

### 7.1 Dopravní výchova dětí

Dopravní výchova patří mezi základní vzdělání každého člověka. Stav týkající se dopravní výchovy na školách není dobrý. Jednotlivé metodiky dopravní výchovy dětí na školách jsou, dle mého názoru, již zastaralé a v rámci povinné školní docházky je dopravní výchova téměř potlačena. I když by se dalo polemizovat o současné situaci na českých silnicích, není co do počtu a následků dopravních nehod příznivé. Stále je zde nutno co nejvíce ovlivňovat postoje dětí k dopravě a to již od útlého věku a systematicky je postupně rozvíjet až do dospělého věku, protože jediné tak je úroveň vědomostí trvalejší a kvalitnější.

I když děti mají poměrně dobrý přehled o zásadách pravidel provozu na pozemních komunikacích. Zde však je nutno zdůraznit, že pouze teoretická znalost nemůže zaručit, že se v provozu budou chovat správně. Je předpokladem neustálého opakování zásad, že se dítě bude za každé situace chovat správně. Dítě musí mít chuť a snahu spolupracovat. Nesmíme je nutit, jinak se vzeprou a ohrozí úspěch výchovného působení. Je třeba si uvědomit, že i když dítě prošlo intenzivním výcvikem, může přehlédnout nebezpečí nebo reaguje pozdě. Zde je na místě velmi citlivě reagovat a to v pozici trestu, na druhé straně se schopností dětí nesmějí ani přeceňovat. Mnohdy se mýlíme v předpokladu, že když dítě nějaký prvek již zvládlo, že ho zvládne i v budoucnu. Stačí však velká radost, únava, smutek, kdy se dítě nedokáže v pravý okamžik soustředit a může zvolit nesprávný krok. K cíli zde vede neustálé opakování formou her v prostředí, kde je dítě zbaveno napětí.

Dítěti pomáhá posilování jeho psychické a fyzické kondice. Např. při procházkách si proto děti všímají různých zvuků, určují strany, hledají barvy a tvary, běhají, skotačí. Dle mého názoru toto dětem dělá radost a zároveň napomáhá rozvoji vlastností a dovedností důležitých pro jejich bezpečný pohyb v silničním provozu. Po naše další snažení je velmi důležité provést děti bez úhony světem dopravy a chápat dítě jako jedince s vlastní osobností. Dítě potřebuje lásku a péči, čas na hraní, potřebuje pochvalu za dobrou práci a získat potřebnou odpovědnost k řešení dalších úkolů.

Jednotliví garanti výchovy však v posledních letech nesplňují podmínky pro moderní výuku s ohledem na současný stav a provoz a v konečném důsledku pro výuku dětí nic nepřinesou. Vydávání jednotlivých propagačních materiálů nenahradí každodenní řešení situace dětí v silničním provozu.

„Tematický plán“ dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol vydaný Ministerstvem dopravy umožňuje úpravu výuky dle konkrétních možností jednotlivých škol nebo vyučujícím dopravní výchovu. Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy, stanovuje zařadit dopravní výchovu do jednotlivých učebních předmětů (např. prvouka, výchova ke zdraví, tělesná výchova) v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní pravidla pro cyklisty. Pro zvýšení účinnosti dopravní výchovy jsou státními orgány vyhlášovány celostátní programy. Jedním z těchto programů je výcvik cyklistů, kdy po jeho úspěšném ukončení žáci získají „Průkaz cyklisty“. Jedná se o motivační program k získání co nejlepších znalostí a dovedností. Jednotlivé body výuky je nutno zaměřit na obsahovou stránku, nikoli na rozsah. Výuka by se měla zaměřit na konkrétní případy a problémy – a tím na skutečný stav dopravy v daném místě, na pravidelnosti výuky a co nejvíce zavést praktický způsob místo zdoluhavé výuky. **Nejdůležitějším výsledkem práce v rámci dopravní výchovy je skutečnost, že každé dítě se musí denně dopravit do školy. Buď jako chodec, cyklista nebo spolujezdec.**

Teď bych se vrátil k položené otázce, a to z jakého důvodu je nutná dopravní výchova dětí. Na to je velmi jednoduchá odpověď. Děti jsou velmi ohrožená skupina populace, rychle se učí, fixují návyky pro celý zbytek života, spontánně přijímají podněty, jsou schopny ovlivnit i dospělé a v neposlední řadě je nutno zkvalitnit dopravní výchovu ve školách.

Chtěl bych dále pokračovat, a to ve smyslu nápravy této nelichotivé situace. Položme si otázku, zda dopravní výchova u nás, na základní škole, bude někdy samostatným předmětem.

Materiály, které v motoristicky vyspělých státech stanovují a upřesňují rozsah a výuku ve školách, zařazují vědomosti a dovednosti z dopravní výchovy nejčastěji do různých předmětů. Tak tomu bylo a je, i když v omezené míře, i u nás. Se změnami ve školství vznikají nové učební programy, od kterých lze očekávat, že pojmu problematiku dopravní výchovy komplexně. Jak jsem již naznačil, je nutno tyto různé formy shrnout a ukončit např. přezkoušením přípravy cyklistů (průkaz cyklisty).

Uspokojivá situace je u dopravní výchovy, která je zařazena v 1. - 3. ročníku základní školy v předmětu prvouka, která řeší problematiku chodce. Ve čtvrtém ročníku na to navazuje tematický plán pro cyklisty a poté se dopravní výchova vytrácí.

Jedním z hlavních problémů, se kterým se dopravní výchova ve škole potýká, jsou učitelé, resp. jejich odborné a speciálně metodické znalosti pro výuku a výcvik pravidel provozu na pozemních komunikacích. Myslím si, že pedagogické fakulty jsou dosti dlužny, i přesto, že byl vypracován plán dopravní výchovy.

Základní pravidla pro chůzi zná samozřejmě každý, přesto i tady existuje řada dalších zásad a zákonitostí, které si většina učitelů neuvědomuje. Učitel, zkušený řidič, může dětem vysvětlit pravidla, nezná však řadu dalších, která jsou specifická pro cyklisty. Podobně ani nelze předpokládat, že by učitelé uměli správným způsobem působit na rodiče a poradit jim, jak si počínat při dopravní výchově dětí. Je nutno si uvědomit také fakt, že někteří učitelé, kteří i dopravní výchovu vyučují, nemají vůbec žádné zkušenosti s dopravou a k této výuce využívají pouze metodický pokyn.

Další argument snižující význam školy, resp. vyučovacího procesu, pro dopravní výchovu. Sebekvalitnější dopravní výchova ve škole nikdy totiž nemůže stačit. Ani člověk, který po absolvování intenzivního kurzu autoškoly se hned nestane na slovo dobrým řidičem.

## **7.2 Chodec, povinnosti a výcvik**

Chodec – pro děti je jednou z nejzákladnějších dovedností v provozu na pozemních komunikacích chůze. I chůze po silnici může být pro děti i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích smrtelně nebezpečná, když nejsou dodržena nejzákladnější pravidla bezpečnosti chodce a pravidla provozu na pozemních komunikacích.



Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Kde chodník není, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Bezpečné je, když chodci chodí za sebou, nikoli vedle sebe.

- na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení smí užít chodník nebo stezku pro chodce pokud neohrozí ostatní chodce, jinak levý okraj vozovky.
- člověk vedoucí jízdní kolo smí užít chodník nebo stezku pro chodce pokud neohrozí ostatní chodce, jinak pravý okraj vozovky

Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem (světelnými signály, policistou) nebo přechod pro chodce, musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo, mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku nebo přechod pro chodce se musí chodec rozhlédnout, nejprve vlevo, pak vpravo a nesmí vstupovat na vozovku nebo přechod pro chodce bezprostředně před blížícím se vozidlem. Jakmile chodec vstoupí na přechod pro chodce nebo vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zdržovat. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo vozovku, přijíždí-li vozidla s právem přednostní jízdy. Chodec musí dát přednost tramvaji. Před železničním přejezdem se musí chodec přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejít. Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

I zde je nutno při výuce zdůraznit přecházení vozovky – výběr bezpečného místa, odhad vzdálenosti, brzdná dráha vozidla, - chůze ve skupině = nepozornost, postrkování, - význam signalizace před železničním přejezdem a její význam, - chůze za snížené viditelnosti, – pestré oblečení, reflexy.

### **7.3 Rodiče cvičí se svým dítětem**

V západních státech se využívá výukový program pod názvem „Pro bezpečnost dětí“. Proti jeho formě však mají někteří odborníci výhrady, protože připomíná dril. Program předkládá rodičům řadu metodických postupů při výcviku dětí nejzákladnějších situacích bezpečného pohybu v provozu. Je možno ho využít i při nacvičování cesty dětí do školy. Zahrnuje osm tematických okruhů, které umožňují individuálně s dítětem procvičit základní úkony bezpečné chůze. Je samozřejmé, že celý výcvik se provádí na méně frekventovaných ulicích (v případě cesty do školy ovšem v konkrétních situacích i za většího provozu) a cvičení se stále opakuje. Výcvik lze uskutečňovat už s dětmi tříletými.

### **1. úkol: Na chodníku**

Dítě učíme chodit po vnitřní straně chodníku, ne po obrubníku, v jehož těsné blízkosti někdy projíždějí auta; na chodníku vyznačíme dělicí čáru křídou nebo švihadlem; na běžných cestách s dospělým při chůzi po chodníku se musí držet za ruku, vždy však na straně vzdálenější od vozovky.

### **2. úkol: Zastav se u okraje chodníku**

Dítě se učí před přecházením zastavit u okraje chodníku (ne na obrubníku). Toto místo mu samozřejmě vyznačíme čarou. Příkazy „Zastav se!“ nebo „Stop!“ musí dítě bezpodmínečně vždy respektovat a zastavit se na znázorněné linii; později cvičíme už bez vysloveného příkazu. Tento úkon je nutno s dítětem procvičovat obzvláště často. Při cvičení záměrně rozptylujeme jeho pozornost.

### **3. úkol: Sám přes ulici**

Dítě se učí samostatně přejít vozovku. Musí se samozřejmě zastavit, několikrát se rozhlédnout vpravo i vlevo a přecházet pouze tehdy, když žádné vozidlo nepřijíždí, nebo tehdy, když zastaví a dá dítěti přednost. Je důležité, aby se děti dostaly do zrakového kontaktu s řidičem, nikoliv jen s autem. Jdeme rychle, ale neběžíme. Dítě si musí uvědomovat, že řidič nemůže zastavit okamžitě. Neustále hledáme vhodná místa pro přecházení (dobrý výhled na obě strany).

### **4. úkol: Na přechodu se semaforem**

Dítě se učí přecházet v místech, kde je provoz řízen světelnou signalizací (přechod, křižovatka). Je nutno mu vštípit některé zásady: vždy se zastavit a rozhlédnout se, a to i tehdy, svítí-li zelená; přesvědčit se, že všechny automobily zastavily a žádný neodbočuje; dokončit přecházení a nevracet se, i když se v průběhu přecházení najednou rozsvítí červená. Ve vzdálenosti 50 metrů od tohoto přechodu se přecházet nesmí.

### **5. úkol: Na přechodu pro chodce**

Dítě se učí samostatně přecházet na vyznačených přechodech („zebra“). I zde platí stejná pravidla: zastavit se, rozhlédnout se vpravo i vlevo a počkat, až všechna vozidla zastaví; při přecházení stále sledovat provoz; přecházet v pravé polovině vyznačeného přechodu. Ve

vzdálenosti 50 metrů od vyznačeného přechodu se nesmí přecházet.

#### **6. úkol: Přecházení mezi zaparkovanými auty**

Dítě se učí přecházet ulici v prostoru mezi zaparkovanými automobily; je nutno mu vyznačit a vysvětlit tzv. výhledovou linii, tj. místo, kde může vidět projíždějící řidiče a kde je také vidět ono samo; tento způsob lze používat, jen když není možné přecházet bezpečněji.

#### **7. úkol: Na silnici**

Dítě se učí chůzi po silnici, kde není chodník; chůzi po pravé straně vozovky (v protisměru přijíždějících vozidel); vedle sebe mohou jít maximálně dva chodci; v hustším provozu a na nebezpečných a nepřehledných místech (v zatáčkách, vrcholem stoupání) vždy jen za sebou.

#### **8. úkol: Samostatně na ulici**

Vyměňte si role. Dítě se učí projít delší úsek cesty samostatně a bezpečně (necháme se jím vést a necháme ho, aby průběh komentovalo formou otázek a odpovědí, nebo ho necháme, ať říká, co právě dělá).

#### **Závěrečná zkouška**

Dítě pod dohledem dospělé osoby samostatně přechází vozovku, na druhé straně jde zvoleným směrem asi 10 metrů po chodníku a přechází zase zpět. (Votruba, J., 2001, s. 13 - 15)

#### **7.4 První cesty samostatně**

Je nutno si uvědomit, že i když dítě zvládne předchozí cvičení a dle vašeho názoru již může chodit samostatně, je nutno připomenout ještě nějaké okolnosti. Je třeba každé dítě samostatně připravit na jednotlivé cesty. Pokud např. dítě chceme pravidelně posílat do obchodu, do školy, za kamarády. Prvním předpokladem je, že dítě nám sdělí cíl své cesty, tuto cestu s ním několikrát projdeme a znovu a znovu mu vše vysvětlujeme a procvičujeme s ním, jak má v konkrétních situacích postupovat. Je nutno volit cestu nejbezpečnější. Vybíráme takové úseky, jako přehledné a bezpečné chodníky, vyznačené přechody pro chodce, přecházení na světelných křižovatkách,

kde jsou semaforey pro chodce. Stále se snažíme dítěti věnovat pozornost, cestou mu vysvětlujeme všechna nebezpečná místa, význam dopravních značek a světelných signálů, které na trase jsou. V zimním období je nutno dítě upozornit na špatné rozhledové poměry, varovat před možnostmi a nebezpečím kluzké a zasněžené vozovky, dbát veškerých bezpečnostních opatření. Je nutno dítěti taktéž připomenout, že pokud by přišlo někam pozdě z uvedených důvodů, je lepší se omluvit, než se při spěchu stát účastníkem dopravní nehody.

## 7.5 Cyklista, povinnosti a výcvik

Cyklista je řidič nemotorového vozidla a musí dodržovat veškeré povinnosti řidiče a pravidla jízdy na jízdním kole. Cyklista je povinen užít k jízdě jízdní kolo, které splňuje technické podmínky. Při jízdě je nutno dbát zvýšené opatrnosti, ohled na osoby mladší, osoby s omezenou schopností pohybu, zdravotně postižené, snížit rychlost jízdy nebo zastavit jízdní kolo před přechodem pro chodce a umožnit chodci bezpečné přejití vozovky. To je jen několik základních povinností, které má cyklista.

Je-li zřízen jízdni pruh pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít. Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky. Je-li zřízena „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Zde je nutno zdůraznit pojmy *nesmět ohrozit*, znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí, a *nesmět omezit* znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nijak nepřekážel. (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)

Jízdni pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zdali může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud nedonutí řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo. Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. Cyklistická přilba musí být schválena Ministerstvem dopravy a označena značkou „Atest 8SD“. Při výběru cyklistické přilby platí základní pravidlo: ten, kdo ji bude

užívat, si ji musí i vyzkoušet. Přilba musí pevně přiléhat k hlavě, ale nesmí tlačit a při pohybu se posouvat do čela nebo do týlu. Řemen s uzávěrem nesmí tlačit ani se nesmí zařezávat do krku. Přilba nesmí zakrývat uši. Větrací otvory musí být dostatečně široké, aby umožňovaly proudění vzduchu. Přilby se prodávají ve velikostech od S do XL. Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupně účelové komunikace jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně. Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou. Na kole s pomocným sedadlem a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem. Toto osvětlení se nachází ve městech a obcích. Při vyjíždění ze stezky pro cyklisty nebo obytné nebo pěší zóny je cyklista povinen dát přednost v jízdě. Při vjíždění na kruhový objezd řidič nedává znamení o změně směru jízdy, při vyjíždění z kruhového objezdu je řidič povinen dát znamení o změně směru jízdy.

### **7.5.1 Desatero bezpečné jízdy na kole**

1. Jezděte co nejbližší u pravého okraje vozovky a stále pozorně sledujte provoz okolo sebe.
2. Při každé změně směru jízdy dejte včas a zřetelně znamení paží. Znamení o změně směru jízdy paží se dává jen před započítáním jízdního úkonu. Před vybočením doleva se nezapomeňte ohlédnout.
3. Nikdy nejezděte vedle sebe, ale vždy jednotlivě za sebou.
4. Za jízdy musíte mít nohy na šlapadlech, držte se řídítek a nevozte na kole nic, co by znesnadňovalo řízení (kamaráda, tašku na řídítkách, psa na vodítku aj.).
5. Na přechodu pro chodce a při odbočování dejte přednost přecházejícím chodcům. Nesmíte je ohrozit.

6. Při jízdě si chraňte hlavu cyklistickou přilbou. Cyklisté mladší 18 let mají povinnost při jízdě na kole vždy použít přilbu.
7. Respektujte dopravní značky, světelné signály a pokyny policistů.
8. Tam, kde je vyznačena, používejte cyklistickou stezku.
9. Před vjezdem na železniční přejezd se vždy rozhlédněte.
10. Pravidelně ošetřujte své jízdni kolo a dbejte na to, abyste měli v pořádku všechny části povinného vybavení.

### **7.5.2 Správně vybavené jízdni kolo**

Podmínky technické způsobilosti a technické požadavky na jízdni kolo řeší vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V příloze č. 13 je řešeno vybavení jízdniho kola.

Kolo musí být povinně vybaveno:

- dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdni kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; (dále stanovena minimální plocha, rozměry a umístění odrazky), odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; (dále stanovena minimální plocha, rozměry a umístění odrazky), odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- odrazkami oranžové barvy (autožlut) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi, nebo v jejich blízkosti,
- na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut) na každé straně kola; (dále stanovena minimální plocha a rozměr odrazky), tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na

bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo na bočních částech oděvu cyklisty.

*Vybavení jízdního kola pro jízdu za snížené viditelnosti:*

- světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem.
- zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky; zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy; zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,
- zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel (přední, zadní) na dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

*Doporučené vybavení z hlediska bezpečnosti provozu:*

- zvonek – sloužící k odvrácení hrozícího nebezpečí nebo varování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- kryt řetězu – ochraňuje před zachycením oděvu,
- blatníky – ochraňují před znečištěním oděvu, chrání obličej, oči apod.

*Technické podmínky:*

- volné konce trubky řidítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetmi apod.),
- zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řidítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo musí mít hrany o předepsaném poloměru zakřivení (obdobně platí i pro páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků),
- matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
- pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

### 7.5.3 Bezpečné kolo

Jízdní kolo, které se používá k jízdě na pozemních komunikacích, musí být řádně vybaveno. O výbavě kola jsem se zmínil v předchozí kapitole. V této části bych chtěl jen krátce navázat na skutečnosti, které je třeba uvážit při každodenním používání jízdního kola. V první fázi je nutno si uvědomit věk dítěte a k tomu přizpůsobit velikost jízdního kola. Rodič je povinen řádně kontrolovat vybavení kola a dbát na to, aby všechny důležité součásti jízdního kola byly řádně přišroubovány a upevněny. Uvolněná řídítka, špatně upevněné sedadlo nebo protáčeující se pedály mohou být příčinami nebezpečných pádů a zranění. Je nutno velmi pozorně reagovat na jízdní kola, která jsou dary nebo jsou zakoupena v bazaru. Zde obzvlášť je nutno pečlivě zkontrolovat a přezkoušet technický stav, upevnit a upravit vše, co by mohlo vést k ohrožení cyklisty.

Jízda na kole je pro dítě tělesně a duševně namáhavá činnost a proto bychom měli udělat vše, abychom snížili rozptylování dítěte při jízdě na kole. Zde bych chtěl uvést několik příkladů, jak zjistit, zda jízdní kolo je pro dítě vhodné:

- výška sedla, dítě sedí vzpřímeně, musí oběma nohama dosáhnout až na zem; pokud se jedná o pokročilejšího cyklistu, stačí dotyk chodidel o zem,
- šířka řídítek by měla přibližně odpovídat šířce ramen dítěte, lepší o něco širší než užší,
- tvar řídítek by měl být rovný, aby dítě nemuselo kulatit záda a příliš krčit paže,
- výška řídítek, znatelně vyšší, než výška sedadla; čím vzpřímenější může být dítě, když sedí, tím méně se musí horní část těla opírat o řídítka,
- vzdálenost mezi řídítky a sedadlem, když se dítě v sedadle předkloní, měla by hlava přesahovat přes řídítka,
- páka brzdy, dítě by mělo mít možnost uchopit páku brzdy všemi prsty, aniž by palcem pustilo řídítka,
- možnost nastavitelnosti sedadla a řídítek, kolo roste s dítětem.

### 7.5.4 Možný výcvik cyklisty

V první řadě je nutno si uvědomit, že v současné době existuje na trhu řada typů jízdních kol pro různé věkové kategorie. Z toho vyplývá, že děti se seznamují s jízdou na kole už kolem tří



čtyř let. Rodiče by si měli uvědomit, že výcvik musí probíhat mimo provoz, tedy na louce, na hřišti, na méně frekventovaných komunikacích, v obytných zónách. Od prvního okamžiku je nutno rodiče připravit na to, že s dítětem naběhá stovky metrů, než se dítě samo udrží na kole. Je nutno u dítěte zajistit cit pro rovnováhu při jízdě a za druhé zvládnutí techniky jízdy, především šlapání do pedálů, nasedání, rozjíždění, brzdění, sesedání. Rodiče si urychlují a zjednodušují způsob výuky. Posadí dítě na kolo a přidržováním za sedadlo a zpočátku i za řídítka je tlačí vedle sebe. Toto je nutno provádět v poklusu, neboť by dítě jelo tak pomalu, že by na kole udrželo rovnováhu jen obtížně. Jedná se o výcvik dobrý pro rodiče k získávání kondice, avšak pro nácvik rovnováhy málo vhodný.

Než přistoupíme k samotné jízdě na kole, je nutné s dítětem vyzkoušet udržení rovnováhy a strachu z rychlosti. Taktéž se nedoporučuje používat opěrná kolečka. Dítě si na toto zvykne a má špatné návyky při držení těla. Velmi důležité je sledovat posazení chodidel na šlapkách, jejich rovnoběžnou polohu a správný pohyb nohou. Zde se objevují chyby, a to špatná poloha chodidel na šlapkách a vybočení kolen do stran při šlapání.

Jedním z dobrých způsobů nácviku rovnováhy a zbavení strachu dítěte z rychlého pohybu je jízda na koloběžce. Pokud dítě zvládne jízdu na koloběžce po rovině, z kopce a v zatáčkách, je to dobrý předpoklad k snadnějšímu zvládnutí jízdy na kole. Koloběžka se dobře ovládá, děti mají „blíž k zemi“ a postupně se seznamují s vlivem setrvačnosti, překonávají strach z jízdy bez opory a dokáží udržet rovnováhu při pohybu vpřed a změně směru jízdy.

Dalším možným způsobem je upravit dítěti kolo tak, aby dosáhlo oběma nohama na zem. Jedná se od „odstrkovalo“, dítě se rozjíždí střídavým odrážením nohama o zem a brzdí a zastavuje ruční přední brzdou a oběma nohama. Dobré je dítě učit z mírného svahu s bezpečným dojezdem, nebo tlačení dítěte na rovině.

Brzdění je důležitý úkon při výcviku, kdy od počátku by si mělo dítě zafixovat, že z kola nesmí sestoupit dříve, než ho uvede do úplného klidu. Při seskakování z rozjetého kola hrozí nebezpečí pádu a následné možné zranění.

Od této chvíle, kdy dítě získá sebevědomí, by se nejraději projíždělo na kole již samo. Jsou zde první zákonné podmínky, pokud mu není 10 let, nesmí do provozu samo. K této příležitosti je možné využívat společných vyjížděk, kdy tak mají rodiče dostatek času na vysvětlení řady rad a pravidel, které musí cyklista respektovat, učí se znát význam dopravních značek a pokud rodiče správně výchovně působí, tak je dítě vedeno k ukázněnému chování v provozu. Když se

v blízkosti místa bydliště nachází dětské dopravní hřiště, je dobré zde dítě vzít a vyzkoušet možné dopravní situace, do kterých se později ve skutečném provozu může dostat. V prostoru dětského dopravního hřiště je možnost kdykoliv zastavit, vysvětlit chyby a znovu tento jízdní úkon zopakovat. V běžném silničním provozu již na toto není čas.

Velmi účinným prostředkem ke zvýšení sebevědomí dítěte při jízdě na kole je vytvořit dítěti jednoduchou překážkovou dráhu (např. úzká pěšinka ohraničená čarou, slalomová dráha vyznačená kameny, jízda v kruhu, projíždění různých koridorů atd.). U této situace je nutné zdůraznit, že dítě pokud vlastní jízdní kolo, chce na něm jezdit a hrát si. Rodiče musí dobře volit prostory, kde se může dítě bezpečně na kole pohybovat. Pokud je dítě vychováváno na vesnici, možnost hry se omezuje na dvůr a zahradu kolem domu, ale i zde je nutný dohled rodiče. Ve městech je to složitější, je nutno nejdříve dětem ukázat místa, kde se dítě smí pohybovat bez dozoru (hřiště, obytná zóna, oddělená cyklistická stezka). Dítě musí být stále upozorňováno na prostor, který má vymezen pro jízdu na kole. Nijak bych nezdůrazňoval možnost, že dítě do 10 let věku smí na dětském kole jezdit i po chodníku.

### **7.5.5 Kontrola bezpečné jízdy dětí na kole**

Každé dítě se na kole naučí jezdit velmi rychle. Je zde však otázka zda se dítě naučilo jezdit bezpečně, i když je rodič přesvědčen, že jeho dítě zvládne jízdu po rovině, z kopce, umí nasednout a rozjet se, zastavit a sesednout. Toto však není zárukou bezpečné jízdy, tu se dítě nemůže naučit během několika týdnů; je to záležitost spíše několika let. V této části jsem se snažil částečně popsat několik málo zkoušek, kterými si rodič může ověřit, zda dítě zvládá jízdu na kole, jak je dítě zdatné při jízdě:

#### **1. Nasednutí a rozjezd**

- Umí nasednout na kolo z obou stran a bez pomoci se rozjet?
- Dokáže udržet rovný směr, nebo se „kroutí jako had“?
- Je při rozjíždění zcela zaujato úkonem, nebo je schopno také dávat pozor na jiné věci?

#### **2. Řízení**

- Umí vyjíždět menší kruhy nebo oblouky oběma směry?
- Umí jezdit přímo vpřed?

- Umí se během jízdy krátce pustit jednou rukou řídítek (např., aby dalo znamení o změně směru jízdy)?

- Umí se během jízdy ohlédnout, aniž by vybočilo ze směru jízdy?

### 3. Brzdění a zastavení

- Umí rychle a s dostatečnou silou ovládat ruční a nožní brzdu?

- Zůstane v sedle ještě před zastavením, nebo předem seskočí?

- Zvládne rychle zastavit, když mu neočekávaně vstoupíte do cesty nebo na něj zavoláte, aby zastavilo?

### 4. Vyhýbání

- Umí rychlými pohyby řídítek a těla změnit směr jízdy?

- Umí se vám vyhnout, když mu ze strany nečekaně vstoupíte do cesty, aniž by zastavilo?

### 5. Ostatní

- Umí během jízdy zazvonit na zvonek?

- Jak zvládá jízdu přes malou překážku?

- Dodržuje při jízdě dostatečný odstup od překážek?

- Umí kolo bezpečně vést?

- Postaví své kolo po ukončení jízdy tak, aby nespadlo a nikomu nepřekáželo?

- Když chce s kolem přecházet vozovku, zastaví se dostatečně daleko před obrubníkem?

- Umí se rozhlédnout, než přejde vozovku?

- Je při přecházení a vedení jízdního kola zaměstnáno výhradně svým kolem nebo umí dávat také pozor na provoz?

## **Která pravidla provozu na pozemních komunikacích (nejlépe na dopravním hřišti) s dětmi procvičovat?**

- Vyjždění od okraje vozovky (ohlédnutí se, znamení o změně směru jízdy).

- Jízda u pravého okraje vozovky (po krajnici).

- Zastavení u pravého okraje vozovky (znamení o změně směru jízdy).

- Projíždění zatáček.

- Objíždění překážky – předjíždění (ohlédnutí se, znamení o změně směru jízdy, dostatečný boční odstup).

- Odbočování vpravo (znamení o změně směru jízdy).
- Odbočování vlevo (ohlednutí se, znamení o změně směru jízdy, dát přednost protijedoucím).
- Řazení do jízdních pruhů.
- Projíždění křižovatek (nejprve teoretický výklad, např. s použitím dětských autíček).
- Jednosměrný provoz.
- Zákazy vjezdu pro cyklisty (dopravní značky, dálnice, silnice pro motorová vozidla). (Votruba, J., 2001, s. 21 - 22)

## **7.6 Oznámení dopravní nehody**

V této části jsou děti velmi krátce seznámeni se základními pravidly při oznámení dopravní nehody. Pokud se dítě svědkem nebo přímo účastníkem dopravní nehody, při které dojde ke zranění, má obvykle každá vteřina cenu zlata. V první řadě je přitom třeba zachovat klid a rozvahu. Při přivolání a poskytování pomoci je třeba postupovat podle určitých zásad. V první řadě je nutno přivolat odbornou pomoc na telefonních číslech tísňového volání. Při této činnosti je nutno řádně dodržovat zásady při telefonování, dispečer nebo dispečerka budou požadovat tyto informace:

- co se stalo a kde se to přesně stalo, pokud přesně neznáte ulici, poslouží jako orientační bod nákupní středisko, známá budova, most, železniční přejezd, čerpací stanice,
- počet zraněných, včetně jejich věkové charakteristiky (děti, dospělí, starší lidé),
- jaká jsou jejich poranění (orientačně), závažnost zranění,
- zda je třeba zraněné vyprostit z havarovaného vozidla.

Zde je nutno zdůraznit důležité pravidlo – Nikdy neukončujte hovor jako první.

## **8 NA KOLE DO ŠKOLY BEZPEČNĚ**

Na úvod této části bych chtěl uvést, že jako policista dopravního inspektorátu se podílím na prevenci v dopravě, kdy náš útvar společně s MP Šumperka, Autoškolou Horníčková a Vilou Doris provádí v rámci dopravní výchovy akce pro žáky 4 ročníku se zaměřením na pohyb a jízdu v dopravním provozu. V úvodní části této kapitoly bych rozepsal, jak je nejlépe se připravit na besedu ve škole, poté rozbor testu a závěr.

### **8.1 Besedy ve škole**

Jedna z velice oblíbených forem výuky dopravní výchovy je návštěva policisty ve škole a beseda s ním. Tyto besedy mají nesporný význam nejen pro vlastní vzdělávací proces, ale mohou navozovat i správný vztah k policistům. Uniforma ve škole budí respekt, je to pro děti velká událost. Policistou dobře vedená beseda má u dětí velký úspěch a pro jejich další výuku přínos, dítě si zpravidla zapamatuje více, než sebelépe metodicky připravená slova učitele. Zůstává v něm i déle varování z mnoha příkladů nešťastných událostí v silničním provozu.

#### **8.1.1 Příprava na besedu**

Předpokladem pro úspěšně vedenou besedu je předchozí konzultace s třídním učitelem. Jedná se o obsah besedy, zjištění, co žáci znají, ale i potřeby se seznámit s kvalitami žáků ve třídě.

Policista by se rovněž měl detailně seznámit s charakterem dopravních situací v nejbližším okolí školy, v obci. Měl by znát nebezpečná místa, zvláště pro chodce a cyklisty.

Dobrym argumentem při besedě na jakékoliv dopravě výchovné téma je statistika dopravní nehodovosti. Je dobré znát základní statistické údaje, nehodovost dětí v příslušném místě, konkrétní případy, příčiny, důsledky. Je dobré zjistit od třídního učitele, zda některý z žáků již má nějakou „zkušenost“ z dopravní nehody. Dobrym doporučením je, aby policista před besedou nenápadně pozoroval chování a jednání dětí jako chodců a cyklistů v blízkosti školy. Získá tak prakticky nevyčerpatelný zdroj inspirace, o čem může při besedách hovořit, přičemž vychází

především z chyb, kterých se děti jako chodci a cyklisté dopouštějí.

### **8.1.2 Členění besedy**

Úvodní část besedy, je nutno dodržet předem stanovený čas besedy (vyučovací jednotka ve škole má 45 minut). Policista se musí představit (hodnost, jméno, funkce, pracovní zařazení) a motivovat své vystoupení, navodit atmosféru vzájemné důvěry, průběh besedy.

Vlastní beseda je závislá na konkrétním obsahu besedy, členění problematiky pravidel silničního provozu, nepřebíhat od jednoho problému k druhému, využívat možností praktického znázornění (na tabuli, mezi lavicemi), popř. i rozbor videoprogramů.

V závěrečné části ponechat čas na dotazy žáků, vyžadovat, aby dotazy navazovaly na tematiku, o které bylo besedováno.

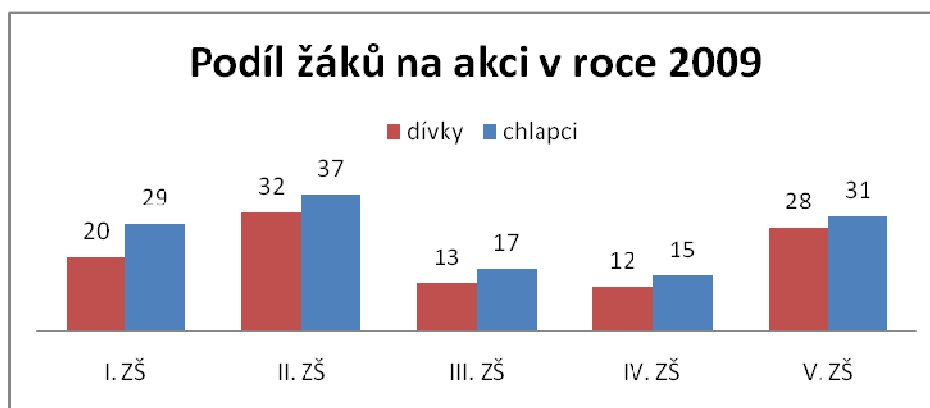
Příklady obsahu besed jsou rozděleny podle jednotlivých ročníků např. 1. - 2. ročník – chůze po chodníku, chůze po silnici, chůze více chodců, bezpečná místa na silnici, přecházení vozovky, způsob přecházení, prostředky hromadné přepravy osob, chování při čekání, přecházení po vystoupení. 3. ročník – význam dopravních značek a jejich rozdělení, zásady pro umístování jednotlivých druhů, jízdní kolo, problémy jízdy na kole v provozu, povinnost užívání cyklistické přilby. 4. – 6. ročník – jízda vpravo úkony při vyjíždění od okraje vozovky a při zastavování, dávání znamení o změně směru jízdy, vjíždění na silnici, objíždění překážek, rychlost jízdy, nebezpečná místa v silničním provozu pro cyklisty, odbočování, řazení před křižovatkou. 7. – 9. ročník – problematika mravního vědomí a mravního jednání jako základní podmínky bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích, úloha dopravní policie při zajišťování plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích: dohled nad provozem, řízení provozu, vyšetřování dopravních nehod.

## **8.2 Vyhodnocení testu v rámci akce „Na kole do školy – bezpečně“**

V letech 2009 a 2010 jsem prováděl anonymní výzkum v rámci akce „Na kole do školy – bezpečně“, kdy této akce se účastnili žáci 4. ročníku základních škol.

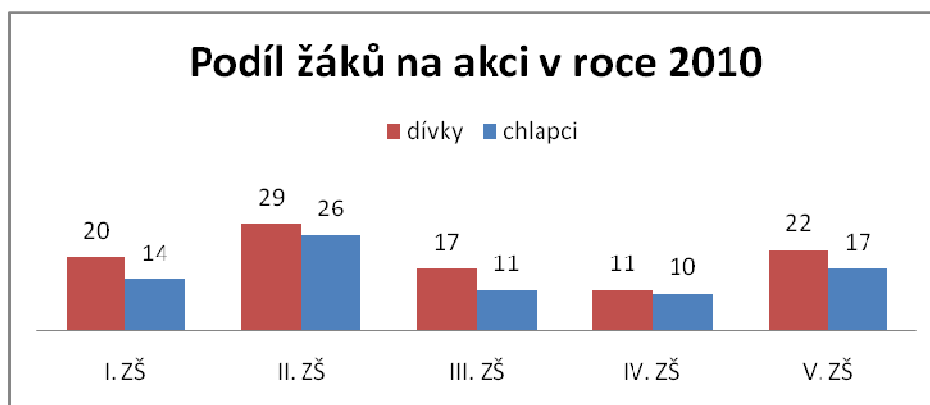
### Tabulka podílů žáků na akci v roce 2009

škola	2009	chlapci	%	děvčata	%
I. ZŠ	49	20	40,8	29	59,2
II. ZŠ	69	32	46,4	37	53,6
III. ZŠ	30	13	43,3	17	56,7
IV. ZŠ	27	12	44,4	15	55,6
V. ZŠ	59	28	47,5	31	52,5
<b>celkem</b>	<b>234</b>	<b>105</b>	<b>44,9</b>	<b>129</b>	<b>55,1</b>



### Tabulka podílů žáků na akci v roce 2010

škola	2010	chlapci	%	děvčata	%
I. ZŠ	34	14	41,2	20	58,8
II. ZŠ	55	26	47,3	29	52,7
III. ZŠ	28	11	39,3	17	60,7
IV. ZŠ	21	10	47,6	11	52,4
V. ZŠ	39	17	43,6	22	56,4
<b>celkem</b>	<b>177</b>	<b>78</b>	<b>44,1</b>	<b>99</b>	<b>55,9</b>



V rámci této akce byl dětem předložen anonymní test v počtu 10 otázek, kdy tyto otázky směřovaly k problematice cyklisty.

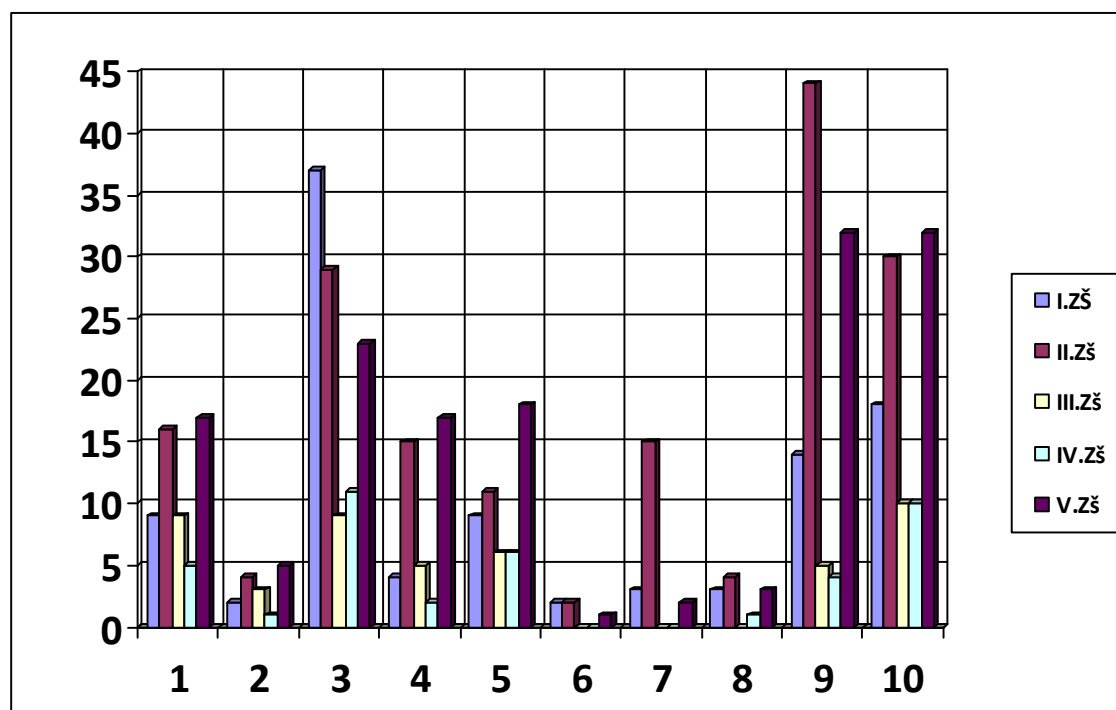
**Otázky k anonymní části testu po provedení přednášky u žáků 4. tříd.**

- 1.) **Na jízdním kole se jezdí**
  - a. po krajnici
  - b. při pravém okraji vozovky
  - c. vlevo, jednotlivě za sebou
- 2.) **Řidič je**
  - a. ten kdo řídí motorové i nemotorové vozidlo
  - b. pouze ten kdo řídí automobil
  - c. osoba starší 18 let
- 3.) **Ten kdo vede jízdni kolo**
  - a. musí jít po levé straně vozovky
  - b. musí jít po pravé straně vozovky
  - c. může si zvolit libovolně stranu vozovky
- 4.) **Samostatně do silničního provozu smí cyklista**
  - a. starší 15ti let, mladší 15ti let musí mít doprovod starší 18ti let
  - b. starší 10ti let, mladší 10ti let musí mít doprovod starší 15ti let
  - c. starší 18ti let, mladší 18ti let musí mít doprovod starší 18ti let
- 5.) **Osoba, která vede jízdni kolo**
  - a. není účastníkem provozu na pozemních komunikacích
  - b. je cyklistou
  - c. je chodcem
- 6.) **Jízdni kolo musí být vybaveno**
  - a. zvonkem
  - b. odrazkami
  - c. pumpičkou
- 7.) **Za jízdy na kole**
  - a. musíme mít nohy na šlapadlech, ruce na řídicích, nemůžeme vést psa
  - b. musíme mít nohy na šlapadlech, ruce na řídicích, můžeme vést psa
  - c. musíme mít nohy na šlapadlech, ruku na řídicích a druhou můžeme vést psa
- 8.) **Na železničním přejezdu**
  - a. sledujeme světelnou signalizaci a před přejezdem se vždy rozhlédneme
  - b. sledujeme pouze světelnou signalizaci a potom se rozhlížet nemusíme
  - c. světelnou signalizaci se neřídíme a pouze se rozhlédneme
- 9.) **Na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“**
  - a. musíme vždy zastavit vozidlo před značkou
  - b. nemusíme zastavit, pokud se stáčíme rozhlédnout
  - c. musíme zastavit v místě náležitého výhledu
- 10.) **Znamení o změně směru jízdy paží se dává**
  - a. po celou dobu odbočování
  - b. před započítím odbočování
  - c. podle uvážení cyklisty



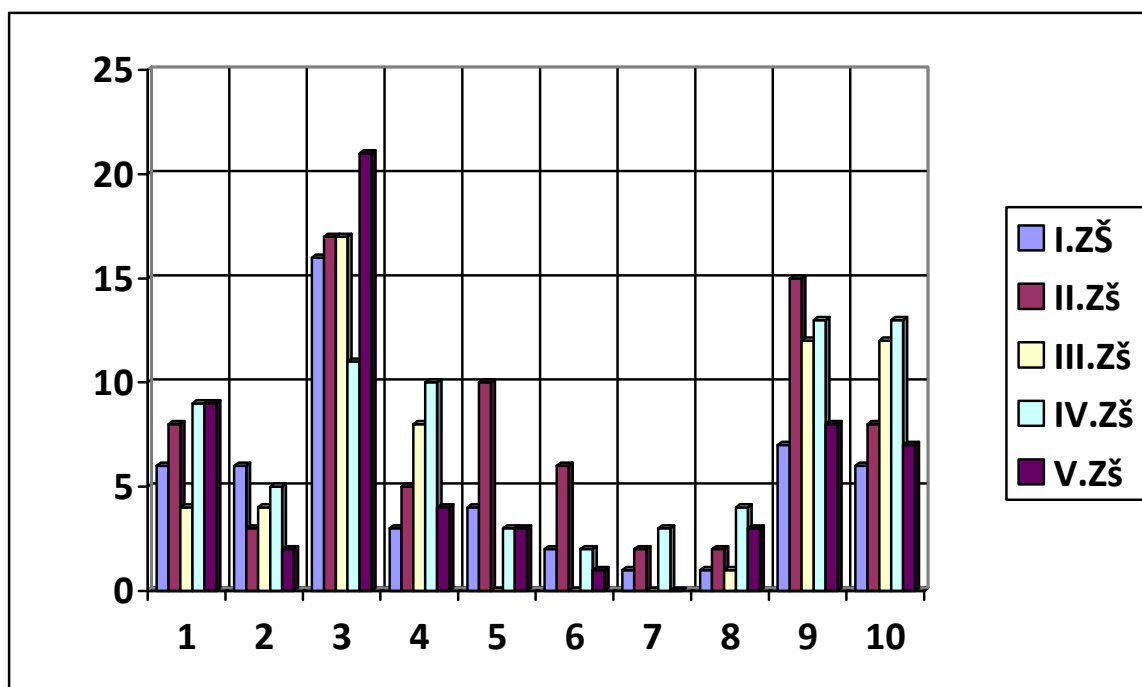
Tabulka a graf vyhodnocení chybovosti v testu v roce 2009

<i>2009</i>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>I. ZŠ</b>	49	9	2	37	4	9	2	3	3	14	18
		18,37	4,08	75,51	8,16	18,37	4,08	6,12	6,12	28,57	36,73
<b>II. ZŠ</b>	69	16	4	29	15	11	2	15	4	44	30
		23,19	5,80	42,03	21,74	15,94	2,90	21,74	5,80	63,77	43,48
<b>III. ZŠ</b>	30	9	3	9	5	6	0	0	0	5	10
		30,00	10,00	30,00	16,67	20,00	0,00	0,00	0,00	16,67	33,33
<b>IV. ZŠ</b>	27	5	1	11	2	6	0	0	1	4	10
		18,52	3,70	40,74	7,41	22,22	0,00	0,00	3,70	14,81	37,04
<b>V. ZŠ</b>	59	17	5	23	17	18	1	2	3	32	32
		28,81	8,47	38,98	28,81	30,51	1,69	3,39	5,08	54,24	54,24
	234	56	15	109	43	50	5	20	11	99	100



Tabulka a graf vyhodnocení chybovosti v testu v roce 2010

<u>2010</u>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I. ZŠ	34	6	6	16	3	4	2	1	1	7	6
		17,65	17,65	47,06	8,82	11,76	5,88	2,94	2,94	20,59	17,65
II. ZŠ	55	8	3	17	5	10	6	2	2	15	8
		14,55	5,45	30,91	9,09	18,18	10,91	3,64	3,64	27,27	14,55
III. ZŠ	28	4	4	17	8	0	0	0	1	12	12
		14,29	14,29	60,71	28,57	0,00	0,00	0,00	3,57	42,86	42,86
IV. ZŠ	21	9	5	11	10	3	2	3	4	13	13
		42,86	23,81	52,38	47,62	14,29	9,52	14,29	19,05	61,90	61,90
V. ZŠ	39	9	2	21	4	3	1	0	3	8	7
		23,08	5,13	53,85	10,26	7,69	2,56	0,00	7,69	20,51	17,95
<b>177</b>		<b>36</b>	<b>20</b>	<b>82</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>55</b>	<b>46</b>



## 9 OVLIVŇOVÁNÍ SITUACE V SILNIČNÍM PROVOZU Z POHLEDU POLICIE ČR

### 9.1 Cíle dopravní policie

Samotná pozice dopravní policie vychází z toho, že je nutno v souladu se zákonem provádět veškerá opatření ke snížení nehodovosti a eliminovat následky dopravních nehod. V rámci této činnosti je postupně zpracováno několik scénářů, které vychází z těchto pilířů:

- represe vůči řidičům,
- prevence vůči řidičům,
- prevence v oblasti chování řidiče,
- prevence v oblasti dopravního inženýrství,
- zlepšování stavu pozemních komunikací.

Cíle těchto opatření:

- předcházet kolizním situacím v provozu,
- předcházet vzniku dopravních nehod,
- mírnit a snižovat následky při dopravních nehodách, následky na životě a zdraví,
- zvyšovat bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- zvyšovat právní vědomí účastníků silničního provozu.

Z těchto jednotlivých dílčích opatření následně je nutno zpracovat *priority* a důsledně je vyhodnotit např.:

„Bezpečné přechody“ – činnost kompletně zaměřená na zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce.

„Bezpečně do školy“ – systematičnost v dohledu nad přechody v blízkosti školských zařízení.

„Autoteam“ – zaměření na piráty silnic a rizikové jednání řidičů vozidel na dálničních úsecích a úsecích rychlostních komunikací.

„Mototeam“ – zaměření na piráty silnic a rizikové jednání řidičů motocyklů.

Alkohol k řízení vozidla nepatří – dechová zkouška součástí základní kontroly.

Bezpečná obec – dopravní inženýrství.

## 9.2 Bezpečné přechody

Bezpečné přechody – zavedení činnosti komplexně zaměřené na zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce a v jejich těsné blízkosti. Zvýšení pocitu bezpečí, pokles počtu dopravních nehod na přechodech a zvýšení spokojenosti obyvatel s činností Policie ČR.

### **Obecné podmínky pro zajištění bezpečnosti chodců:**

Chodec musí být vidět již na chodníku, v dostatečné vzdálenosti před vstupem na samotný přechod (i za snížené viditelnosti).

Přechod pro chodce mimo křižovatky musí být osvětlen vhodným způsobem.

Přechody pro chodce v oblasti křižovatek musí být osvětleny v rámci kvalitního osvětlení celé křižovatky.

Prvky speciálního nasvětlení přechodu musí mít certifikaci pro osvětlení přechodů a jejich umístění musí být provedeno podle pokynů výrobce.

Místa pro přecházení vhodně navrhnout a zajistit dostatečný rozhled (jak pro chodce, tak i pro řidiče).

Doporučení znemožnit přecházení vozovky v nepřehledných místech.

Následné přechody pro chodce není vhodné umísťovat v kratších vzdálenost než 100 m.

Umístění přechodu pro chodce je možné jen na komunikaci kde je nejvyšší dovolená rychlost nižší nebo rovna 50 km/h, v ostatních případech je nutné tuto rychlost snížit a zvýraznit dalšími opatřeními (nestačí jen umístění dopravního značení) například zdrsněním povrchu po předchozím umístění nápisů a symbolů na vozovce (symbol přechodu, snížení rychlosti, děti a podobně dle konkrétní situace).

### **Souhrn jednotlivých požadavků na řešení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a řešení rozptylových ploch chodců**

V rámci prevence si je nutné uvědomit a následně zohlednit především místní podmínky, jako jsou šířka komunikace, chodníků, prostorové možnosti okolní zástavby a umístění okolních objektů ve vztahu k jejich charakteru (škola, kulturní zařízení, divadlo, kino apod.), intenzitu vozidel na komunikaci, četnost chodců a charakteristickou skupinu pěších, užívající toto místo (děti, mládež, starší osoby apod.). Další důležitou skutečností je cíl jednotlivého opatření, zda bude pouze sloužit k převedení chodců přes zatíženou komunikaci nebo jestli má opatření uceleně zapadat do celkového řešení daného úseku. Pokud vycházíme z charakteru řidiče, kdy je

nutno počítat s nedbalostí a nekázní a předpokládat překračování rychlostních limitů, je nutná dostatečná informovanost.

Jednotlivé obecné zásady pro realizaci:

- Opatření musí být včas rozpoznatelné.
- Řešení musí být systémově podobná (řidič podvědomě reaguje na typovou situaci, nesmí ho překvapit atypické řešení).
- Musí být řádně označena dopravním značením.
- Dopravní značení a zařízení musí být umístěno v zorném poli řidiče, například označení přechodu pro chodce za chodníkem je mimo zorné pole řidiče, vhodné umístění je před začátkem přechodu.
- Musí být řádně opatřeno pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- Šířkové uspořádání komunikace je nutné volit minimální s ohledem na převáděnou dopravu, aby se co nejvíce zkrátila doba pobytu chodce na komunikaci.
- Kanalizační vpusti se umísťují mimo prostor určený pro pohyb chodců.
- Pro nevidomé a slabozraké se na přechodech i v místech pro přecházení hmatově vyznačuje hranice s vozovkou (bezpečnostní odstup) varovným pásem a určuje se směr přecházení. Přechod musí být hmatově zajištěn při pohybu podél vodící linie pro nevidomé a slabozraké.
- Na přechodech se zřizuje varovný a signální pás. Signální pás je vodící linie, která určuje směr přecházení, musí navést chodce na střed přechodu a pokračovat středem přechodu.
- Zábradlí na pozemních komunikacích ve vztahu k nevidomým a slabozrakým plní funkci zarážky a vyvýšené části.
- Zábradlí u rozptylových ploch musí být provedeno tak, aby nebránilo v rozhledu řidičům motorových vozidel na chodce a chodcům na vozidla. Nutno přizpůsobit výplň zábradlí.

### **Jednotlivá opatření DI Šumperk v rámci okresu Šumperk**

V teritoriu územního odboru Šumperk byla provedena revize přechodů pro chodce na silnicích I.-III. tříd dopravním inženýrem ve spolupráci s odborem dopravy Městského úřadu Šumperk, Zábřeh, Mohelnice. Cílem revize bylo posouzení přechodů z hlediska jejich stavebního provedení, osvětlení, dopravního značení, nebezpečnosti, opodstatněnosti a porovnání s požadavky norem. V 30 případech byl zjištěn nevyhovující stav. Na základě této skutečnosti byly výsledky kontroly zaslány jednotlivým městům a obcím s upozorněním k zajištění rekonstrukce přechodů. Taktéž byla zaslána upozornění všem starostům měst a obcí ve správních

obvodech s rozšířenou působností obvodu obcí Šumperk, Zábřeh, Mohelnice upozorňující na nedostatky u přechodů pro chodce z hlediska výše uvedeného na silnicích II. a III. tříd. V obci Šumperk byly uvedeny do provozu zrekonstruované přechody pro chodce na ul. Jiřího z Poděbrad opatřené bezpečnostními prvky dle současných norem. Tyto úpravy probíhají i na jiných pozemních komunikacích v teritoriu města Šumperk, Zábřeh a Mohelnice. V rámci posílení prevence je nutno v této činnosti i nadále pokračovat a postupně prosadit a zrekonstruovat co nejvíce přechodů pro chodce dle nových požadavků, tak jak byly popsány v obecné části.

### **9.3 Bezpečně do školy**

**„Bezpečně do školy“** to je název opatření, které bezprostředně navazuje na toto obecné téma, které se týkalo technického zlepšení přechodů pro chodce. Jedná se o systematický dohled nad přechody pro chodce v blízkosti školských zařízení v období školní docházky v době příchodu a odchodu do školských zařízení, zvýšení bezpečnosti školní mládeže na těchto přechodech.

Tato akce probíhá tak, že v jednotlivých úsecích s přechody pro chodce v blízkosti školských zařízení jsou ve školním roce v pracovních dnech v době od 07:00 – 08:00 hodin hlídky, které vykonávají dohled nad silničním provozem se zaměřením na bezpečné přecházení chodců a parkování vozidel v blízkosti školských zařízení. Do této akce jsou zapojeni taktéž strážníci městské policie.

#### **Cyklista jako účastník silničního provozu a jeho bezpečnost**

- Cyklista má stejná práva a povinnosti jako řidič motorového vozidla.
- Cyklista je řidič bez jakýchkoli privilegií a předností, na rozdíl od chodce.
- Platnost předchozího bodu řidiči – cyklisté neuvědomují!
- Stavební a dopravně inženýrské úpravy musí být zpracována tak, aby tuto skutečnost jasně zvýraznily.
- Řidiči motorových vozidel nejsou běžně zvyklí na účast cyklistické dopravy. Na tuto skutečnost je potřeba pamatovat a každý nový prvek s cyklistickým provozem je nutné velmi důrazně zvýraznit a to minimálně v době uvedení do provozu po dobu 3-6 měsíců.
- Při řešení cyklistické dopravy nutno vždy správně posoudit jakou plní trasa funkci, zda

dopravní nebo rekreační, a teprve na tomto základě je nutné posuzovat správné vedení cyklistické trasy. Obecně lze určit, že trasa s funkcí rekreační má být umístěna odděleně od motorové dopravy, ale trasa s funkcí dopravní má být co nejkratší a je vhodné ji vést v hlavním dopravním prostoru.

- Vedení cyklistické trasy v přidruženém dopravním prostoru komunikace je vhodné oddělovat stavebně od provozu chodů, v případě, že není možné provést stavební oddělení a je nutné umístit cyklistický pruh a pruh pro chodce vedle sebe, je vhodnější tento prostor sloučit do společného pruhu pro chodce a cyklisty (sníží se rychlost cyklistů a zvýší se vzájemná ohleduplnost v mnoha případech u oddělených pruhů chodec ani netuší, že se pohybuje po pruhu pro cyklisty).

### **Souhrn jednotlivých požadavků na řešení cyklistických tras, míst styku a křížení cyklistických tras s komunikacemi pro motorovou nebo pěší dopravu**

Je nutné připomenout podobné podmínky pro řešení cyklistických tras jako u přechodů pro chodce, kdy je nutno zohlednit veškeré místní podmínky. Rovněž je důležité vytvořit koncepci cyklistické dopravy v rámci obcí a měst. Je nutné zajistit vzájemnou návaznost jednotlivých tras a tím i celistvost a funkčnost této dopravní sítě (když je postavena výborná cyklistická trasa bez další vazby na okolí je málo využívána a její význam jak pro samotnou dopravu, tak i pro bezpečnost je výrazně snížena).

### **Obecné zásady pro realizaci cyklistických tras**

- Prvotní je určení zdrojů a cílů. Je nutno analyzovat funkčnost dopravy. Zde je nutno jednoznačně stanovit funkci cyklistické trasy a to např. funkce dopravní, spojení sídliště s výrobním areálem nebo sídliště se školou apod. Dále funkce rekreační a to např. obytná zástavba města s nedalekou přehradou.

- Rekreační funkci cyklistické trasy je nutné realizovat tak, aby zajistila splnění jejího hlavního cíle, kterým je samotná jízda na kole v bezpečném a zklidněném dopravním prostředí. V tomto případě není potřeba hledat tu nejkratší cestu, ale naopak preferovat oddělení od motoristické dopravy, nalézt vhodné a atraktivní (například rekreační oblast a podobně) prostředí, kterým trasa povede. Je nutné předpokládat pohyb cyklistů ve skupinách a mnohdy i s malými dětmi. Hlavní zátěž je mimo pracovní dobu a za příznivého počasí.

- Hlavním cílem cyklistické trasy je taková realizace, kterou je přeprava k cíli. V takovém

případě je nutno hledat vhodné nejkratší a nejrychlejší spojení. V této situaci je nutno předpokládat pohyb cyklistů znalých dopravní situace, jezdících samostatně poměrně i vysokou rychlostí a v době těsně nebo po pracovní době (dopravní špička) s minimálním vlivem počasí (jsou skupiny cyklistů, kteří jezdí i za nepříznivého počasí). Nejdůležitějším faktorem je volba nejrychlejší a nejkratší trasy, každé nevhodné vedení cesty vede k odchýlení uživatelů od vyznačeného směru cyklistické trasy a cyklisté sami vyhledávají ten nejkratší směr. Vzhledem k tomu, že hlavní cyklistická trasa vede společně s motorovou dopravou je nutno zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

- Z důvodu velkých ekonomických investic je nutno vytvořit ucelenou cyklistickou dopravní síť. V praxi je jasné, že nelze postavit celou cyklistickou síť současně v jednom stavebním období. Proto je velice nutné vytvořit dopravní koncept celé sítě a postupně budovat trasy s logickou návazností a podle koncepce celé dopravní infrastruktury.

- Jednotlivá opatření musí být srozumitelná a včas rozpoznatelná, řešení musí být systémově podobná, řidič a to jak motorista, tak i cyklista musí podvědomě předpokládat svoje chování, nesmí nad dopravním řešením přemýšlet, nesmí být překvapen nebo zaskočen.

- Řádné označení dopravním značením, dopravní značení a zařízení musí být umístěna v zorném poli řidiče.

- Při umístění cyklostezky na chodníku je nutné velice vhodně volit rozdělení prostoru. Je nutné brát ohled na vstupy do bytových domů, zde je nutné ponechat minimálně jeden metr od hrany budovy po začátek cyklistického prostoru pouze pro chodce (při vycházení z budovy se tím eliminuje možný střet s okolo projíždějícím cyklistou). Vhodnějším řešením je vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru nebo fyzické oddělení cyklistů dělicím pásem. Tak, aby měli cyklisté samotný fyzicky oddělený prostor od motoristické a pěší dopravy (velice náročně na zajištění dostatečného prostoru).

- Sloučené stezky pro chodce a cyklisty je vhodnější provést ve společném dopravním prostoru, oddělení chodců a cyklistů je vhodnější provést fyzickým dělicím pásem. Oddělení jen hmatným pásem (hmatný pás zvláštní forma varovného pásu ohraničující místo, které na chodníku s cyklistickou stezkou určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro cyklisty a chodce) je velice nevhodné, chodci většinou ani netuší, že se pohybují po prostoru pro cyklisty a děti je velice těžké udržet v prostoru pro chodce. V tomto případě je nutné ze strany cyklistů vyšší ohleduplnost a je nutno projíždět pomalejší rychlostí.



- V prostoru pro cyklisty se nesmí umísťovat kanalizační vpusti.
- Nájezd na cyklostezku musí být prováděn ze samostatné plochy umístěné mimo hlavní dopravní prostor ve výšce komunikace, nájezd na tuto plochu nesmí být oddělen obrubníkem.
- Významná místa na cyklostezce – začátek a konec cyklistické trasy, průjezd křižovatkou, prostor před křížením cyklistické trasy s ostatními komunikacemi je vhodné barevně zvýraznit (změna barvy vozovky) červenou barvou. Jsou i případy kdy celá cyklistická stezka je vyznačena jinou barvou.

#### **9.4 Autoteam**

Autoteam – odstranění pirátů silnic a minimalizovat rizikové jednání řidičů vozidel na dálničních úsecích a úsecích rychlostních komunikacích.

V teritoriu územního odboru Šumperk je vedena pouze rychlostí komunikace I/35 (silnice pro motorová vozidla) v úseku obce Olomouc – Mohelnice. Délka úseku cca 10 km. Nepřetržitý výkon dohledu nad silničním provozem se zde nevykonává. V tomto úseku se provádí v nepravidelných intervalech dohled na BESIP v rámci výkonu služby hlídek DI. Je zde zvýšený dohled na nákladní dopravu (AETR a ADR).

#### **9.5 Mototeam**

Mototeam – odstranění pirátů silnic a rizikové jednání řidičů motocyklů. Zvýšení bezpečnosti a pocitu bezpečnosti účastníků silničního provozu v lokalitách s častým výskytem protiprávního jednání motocyklistů. Zvýšení právního vědomí motorkářů, snížení nehodovosti a následků při dopravních nehodách motorkářů.

U dopravní služby na okrese Šumperk není zřízen mototeam z důvodu nevybavenosti služebními motocykly. Na rizikové protiprávní chování řidičů motocyklistů se pravidelně zaměřují policisté DI v rámci výkonu služby. Jsou zpracovány úseky komunikací, kde je větší možnost ze strany motocyklistů páchat protiprávní jednání a zde je zvýšený dohled, jedná se o víkendy a letní měsíce. Tyto úseky jsou na silnicích I. tříd, kde je možné využívat technické parametry jednotlivých motocyklů. V poslední době se taktéž rozmohlo porušování pravidel silničního provozu v samotném městě Šumperk a to na průjezdu obcí přes jednotlivé světelné křižovatky.

## **9.6 Bezpečná obec**

Bezpečná obec – dopravní inženýrství. Zvýšení kontroly stavu, opodstatněnosti a oprávněnosti umístění dopravního značení v obcích, dopravně inženýrská pomoc obecním a městským úřadům, cílem je zvýšit bezpečnost v intraviánech měst a obcí. Dopravní inženýr pravidelně provádí kontrolu stavu a opodstatněnosti dopravního značení. Na jednotlivé závady na dopravním značení, jak i na stav pozemních komunikací, je pravidelně upozorňován příslušný správce pozemní komunikace. V průběhu roku 2010 proběhla společná kontrola stavu vodorovného dopravního značení dopravním inženýrem s vedoucím provozu SSOK Šumperk na silnicích II. a III. tříd v rámci okresu Šumperk se zaměřením na správné užití vodorovného dopravního značení a to ve smyslu plánované obnovy, která bude realizována SSOK. Jak již bylo uvedeno, jako jednou z priorit probíhá za účasti dopravního inženýra, představitelů obcí a měst, pracovníků odboru dopravy, popř. dopravního projektanta místní šetření s vyhodnocením stavu přechodů pro chodce v jednotlivých obcích s cílem zajištění bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce a s tím související úpravou dopravního značení – retroreflexní prvky dopravních značek, doplnění vodorovného dopravního značení (plná čára) zdůrazňující zákaz předjíždění před přechodem pro chodce.

V rámci dopravně inženýrské činnosti při vyjádření dotčeného orgánu a to P ČR Šumperk při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, stanovisek k projektovým dokumentacím na úpravu pozemních komunikací v obci je ze strany dopravního inženýra kladen důraz na dodržování příslušných platných technických norem a technických podmínek k zajištění bezpečného utváření pozemních komunikací na území okresu Šumperk.

## **9.7 Aktivní součinnost a spolupráce**

Aktivní součinnost a spolupráce – jedna z podmínek kvalitní práce dopravní policie. Součinnost a spolupráce nejen s útvary Policie ČR (OOP, SKPV, SCP), ale i s Hasičským záchranným sborem, Celní správou a dále orgány státní správy a samosprávy (starostové měst a obcí, Krajský úřad Olomouckého kraje, správní orgány obcí s rozšířenou působností). V rámci podpory vzdělávacího procesu aktivní spolupráce s rezortními školami (VPŠ Holešov, včetně společného výkonu služby a zapojením frekventantů do DBA).

Dopravní inspektorát Šumperk v rámci výkonu své činnosti aktivně spolupracuje s výše uvedenými orgány, kdy tato spolupráce vede k přispění zvýšení BESIP na pozemních komunikacích. Dopravní inženýr provádí společně prohlídky pozemních komunikací se zástupci měst a obcí, pracovníky silničních správních úřadů MÚ a KÚOK, správci komunikací, zejména se starosty menších obcí, kteří nemají k ruce dostatečný tým odborných poradců k prosazování problematiky BESIPu a potřebují řešit problémy s bezpečností silničního provozu. Zástupci dopravního inspektorátu se zúčastňují zasedání komisí dopravy jednotlivých měst a obcí okresu Šumperk. S Městskou policií Šumperk, Zábřeh je prováděn společný dozor na přechodech pro chodce a zajištění sportovních a kulturních akcí. Jsou prováděny společné akce s celní správou, taktéž s orgány Olomouckého kraje je prováděna součinnost např. vážení vozidel a kontrola užitkových vozidel.

*Prevence vůči účastníkům silničního provozu:*

- preventivní výkon služby dopravní policie,
- preventivní dopravně bezpečnostní akce s přihlédnutím ke specifice řízení,
- medializace trendů vývoje dopravně-bezpečnostní situace,
- medializace rizik jednotlivých období,
- zapojení policie do preventivních aktivit dalších subjektů k preventivnímu ovlivňování chování účastníků silničního provozu (od školy až do důchodu),
- bezpečnost silničního provozu – součást výchovy,
- důkladné autoškolení založené na bezpečnosti (defenzivní jízda, ŘP na zkoušku, umění řídit),
- zvyšování řidičských dovedností a schopností (kurzy bezpečné jízdy, školy smyku, motoškoly, výzkum agresivity),
- podpora rozvoje výcvikových zařízení,
- cíleně zaměřené mediální kampaně (každá kampaň má svůj význam),
- aktivní motivace k bezpečné jízdě (pojištění řidiče – bonus, malus),
- prevence v oblasti legislativy.

*Represe vůči účastníkům silničního provozu:*

- důsledné vymáhání práv a povinností účastníků silničního provozu (příčiny dopravních nehod, následky dopravních nehod),

- zaměření činnosti na rizikové faktory silničního provozu (dynamický výkon služby k charakteristice období),
- využívání zákonných oprávnění a možností sazeb s důrazem na nebezpečnost jednání všemi subjekty (blokové řízení, správní řízení, trestní řízení).

*Zlepšování stavu pozemních komunikací:*

- dostavba kvalitní dálniční a silniční sítě,
- kvalitní vodorovné a svislé dopravní značení,
- využívání nových technologií a bezpečnostních prvků,
- kvalitní činnost dopravně-inženýrských subjektů,
- odstraňování nehodových míst a nebezpečných lokalit.

*Úprava komunikací – opatření mimo obec:*

- kvalitní stav povrchu vozovky,
- kvalitní vodorovné a svislé dopravní značení,
- dopravní značení v nezbytném rozsahu,
- použití mechanických zábran – svodidel v nebezpečných místech,
- zvýraznění nebezpečných míst,
- opatření pro cyklistickou dopravu,
- bezpečnostní audity, dopravně-inženýrská posouzení.

*Úprava komunikací – opatření v obcích:*

- kvalitní stav povrchu vozovky,
- kvalitní vodorovné a svislé dopravní značení,
- dopravní značení v nezbytném rozsahu,
- použití zpomalovacích prvků ke zklidnění a usměrnění dopravy, nízko-nákladové zařízení,
- použití mechanických zábran pro chodce,
- důkladné nasvětlení přechodů,
- opatření pro cyklistickou dopravu,
- bezpečnostní audity, dopravně-inženýrská posouzení.

*Základní nedostatky ovlivňující provoz na silnicích:*

- nadbytečné dopravní značení a jeho celkový stav, chybná označení úseků měření rychlosti,
- chybějící-neúplné DZ křižovatek průtahů, připojení vedlejších pozemních komunikací,
- neopodstatněné přechody pro chodce,
- neosvětlené přechody pro chodce, nečitelné vodorovné dopravní značení, chybějící svislé dopravní značení, nenormové délky, chybějící středové ostrůvky, bezbariérové úpravy a hmatné prvky,
- špatné stavební provedení a stav příčných prahů v průtazích.

## ZÁVĚR

V současné době je stále nutno co nejvíce doplňovat preventivní opatření ve výuce jednotlivých skupin účastníků silničního provozu a to zejména, nejvíce ohrožené skupiny dětí školního věku. Dítě se učí chodit chozením, psát psáním, číst čtením ... Správnému pohybu v prostředí dopravy se naučí jedině svou účastí v dopravě. Účastníkem dopravy jsme vlastně již od narození. V první části zásadní roli vychovatele a osobního příkladu hrají především rodiče.

Rodina zajišťuje biologické a citové potřeby dítěte, vytváří základy pro rozvoj jeho osobnosti a mezilidských vztahů. Rodiče se podílí na výchově a řeší první modely sociálních situací, a tak ovlivňují zařazení dítěte do společnosti. Z toho vyplývá, že rodič svým příkladem se podílí na další výchově dítěte a zde platí, že rané dětské zážitky jsou nejsilnější. A jelikož si rodiče moc neuvědomují fakt, že co vytvoří nebo покаží v prvních letech života dítěte, to ho bude provázet i v budoucnu. Je známo, že na tvorbě osobnosti se podílí tři faktory a to zděděné vlastnosti, rodinná výchova a působení okolí. První roky života jsou pro formování osobnosti velmi důležité, možná nejdůležitější a v tomto období se nejvíce podílí na výchově rodič. A jelikož jsem přesvědčen o tom, že mnoho rodičů si neuvědomuje tuto skutečnost. Snažil jsem se v této práci částečně shrnout nějaká základní pravidla pro další výchovu.

Základem každé preventivní činnosti by mělo být to, že je nutné si uvědomit výsledek této práce. Každá moderní společnost si musí být vědoma, že veškeré finanční prostředky, které budou vloženy do preventivní činnosti, nejsou předem ztraceny, ale výsledek práce se objeví po delší době. V dnešní době ekonomických krizí, kdy není dostatek peněz na nic, se může jevit tato práce jako zcela nevýznamná. Je pravdou, že těchto prací již bylo vytvořeno velké množství, avšak zde by mělo platit, že opakování je matka moudrosti.

Z pedagogického hlediska vidím význam dopravní výchovy a preventivní činnosti v dopravě jak pro Policii ČR, která má tuto problematiku jako jeden ze svých úkolů, ale i pro oblast institucí, která se zabývá dopravou.

Záměrem diplomové práce bylo ilustrovat práci týmu dopravních nehod a to při šetření dopravních nehod, objasňování příčin dopravních nehod, vývoj dopravní nehodovosti, potřebnost prevence a dopravní výchovy, účast policistů na preventivní činnosti v regionu Šumperk a důraz na bezpečnost dítěte v dopravě.

## POUŽITÁ LITERATURA

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha : Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

HLAVÁČEK, J., PROTIVINSKÝ, M. a kol. *Praktická kriminalistika*. 1. vyd. Praha : Kriminalistický ústav Policie ČR, 2007.

CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha : MV ČR, 1998.

CHRÁSKA, M. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. 1. vyd. Olomouc : UP, 2003. 199 s.

ISBN 80-244-0765-5.

LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisejí s komentářem*. 3. vyd. Praha : Linde, 2006.

ISBN 80-7201-405-6.

PORADA, V., a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha : Linde, 2000. 378 s.

ISBN 80-7201-212-06 .

ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Přehled nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za rok 2008*. 1. vyd. Praha : MVČR, 2009.

ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Přehled nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za rok 2009*. 1. vyd. Praha : MVČR 2010.

VOTRUBA, J. *Policie a dopravní výchova dětí*. 2. vyd. Praha : Fortuna, 1995. 24 s.

ISBN 80-7168-232-2.

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova v rodině*. 1. vyd. Praha : Fortuna, 2001. 32 s.

ISBN 80-7168-790-1.

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (příloha č. 13).

Zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.



<b>Jméno a příjmení:</b>	Pavel KEITZL
<b>Katedra:</b>	Ústav pedagogiky a sociálních studií
<b>Vedoucí práce:</b>	RNDr. Evžen Růžička, CSc.
<b>Rok obhajoby:</b>	2011

<b>Název práce:</b>	Podíl dopravní policie na prevenci a výchově školní mládeže při snižování dopravní nehodovosti.
<b>Název v angličtině:</b>	Part of traffic police in prevention and education of school young people in decreasing accident frequency.
<b>Anotace práce:</b>	<p>Diplomová práce je věnována podílu dopravní policie na prevenci a výchově školní mládeže. Je rozdělena na dvě části, a to na teoretickou a praktickou. Teoretická část je zaměřena na popis jednotlivých charakteristik dopravních nehod, jejich příčin, porušení pravidel silničního provozu a postavení člověka v roli řidiče. Na toto navazuje vznik a šetření dopravních nehod a jejich evidence.</p> <p>V praktické části diplomové práce byla zpracována nehodovost v regionu Šumperk a celostátní. Dále jsem se zaměřil na dopravní výchovu na základních školách.</p> <p>Cílem diplomové práce bylo zjistit důležitost prevence a dopravní výchovy.</p>
<b>Klíčová slova:</b>	Dopravní nehoda, řidiče, chodec, cyklista, silniční provoz, dopravní výchova, statistika, prevence.
<b>Anotace v angličtině:</b>	<p>This diploma thesis is dedicated to share the traffic police on prevention and education of school children. Thesis is divided into two parts, namely the theoretical and practical. The theoretical part is aimed at describing the characteristics of traffic accidents, their causes, violation of traffic rules and the role of man in the role of driver. This part is followed by the formation and investigation of accidents and their evidence.</p> <p>The practical part was processed accident rate in the region Šumperk, and nationwide. I also focused on traffic education in primary schools.</p>

	The aim of this diploma thesis was to determine the importance of prevention and traffic education.
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Accident traffic, driver, Walker, pedestrian, traffic, cyclist, traffic education, statistics, prevention.
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	
<b>Rozsah práce:</b>	88
<b>Jazyk práce:</b>	Čeština