

Prevence rizikového chování



MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
ČESKÉ REPUBLIKY



v dopravním prostředí



Každý rok umírá na následky dopravních úrazů celosvětově téměř 1,3 miliónu osob.



40 % usmrcených v důsledku dopravní nehody představují osoby do 25 let!



Každý den umírá na silnicích celosvětově více než 500 dětí!

Obsah:

1 Rizika vzniku dopravního úrazu u dětí

1.1 Děti jako zranitelní účastníci silničního provozu	4
1.2 Minimalizace rizika dopravního úrazu v dětském věku	5
1.3 Zásada vidět a být viděn	7
1.4 Přecházení na značených přechodech	8

2 Rizika vzniku dopravního úrazu u dospívajících

2.1 Prevence rizikového dopravního chování u dospívajících	10
2.2 Dopravní úrazy u motocyklistů	11

3 Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování

3.1 Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování na silnicích	13
3.2 Agresivní chování na silnicích	17
3.3 Nejčastější projevy agresivního chování	18
3.4 Oznámení dopravní nehody Policii ČR	21



1 Rizika vzniku dopravního úrazu u dětí

1.1 Děti jako zranitelní účastníci silničního provozu

Dopravní úrazy mají dlouhodobě nejvyšší podíl na úmrtnosti dětí i dospívajících. Vzhledem k četnosti i závažnosti následků představují dopravní úrazy nejzávažnější kategorii úrazů vůbec. Na následky dopravních úrazů umírá celosvětově každý rok téměř 1,3 milionů osob. Při nezměněném trendu lze předpokládat, že v roce 2020 zemřou na celém světě v důsledku dopravních zranění více než 2 miliony osob. Přitom 40 % všech obětí dopravních nehod představují osoby do 25 let. V zemích EU představují úmrtí na následky dopravních nehod v současné době více než třetinu všech úmrtí na úrazy u dětí a dospívajících. **Přestože se v posledních letech ve vyspělých zemích daří procento dopravních nehod v dětském věku výrazně snižovat, dopravní nehody zůstávají i nadále nejčastější příčinou úrazových úmrtí dětí a dospívajících.**



Úrazy jako preventabilní riziko

Podle dopravních expertů se dopravní úrazy v brzké době stanou pátou hlavní příčinou úmrtí na světě. Období 2011–2020 bylo proto vyhlášeno Dekádou bezpečnosti silničního provozu (Decade of Action for Road Safety 2011–2020). K hlavním cílům této dekády patří především zastavení vzestupného trendu smrtelných úrazů, snížení incidence dopravní úrazovosti a zvýšení finančního zajištění dopravní bezpečnosti.

Úrazy jsou rizikem preventabilním – vznikají na základě vnějších příčin, které lze odstranit, a tak i naprosté většině úrazů vhodnou prevencí zabránit. Jak potvrzují analýzy řady studií, k úrazům dochází obvykle za stejných podmínek, které se navíc pravidelně opakují. Typickým příkladem takového úrazu je úraz na kole, k němuž dochází obvykle za hezkého počasí, v odpoledních hodinách. Rizikovými bývají zejména jarní a letní měsíce, problémovou situací např. odbočování dětského cyklisty na křižovatce vlevo. Dříve dokresloval tuto nebezpečnou dopravní situaci fakt, že cyklista při dopravní kolizi neměl cyklistickou přilbu. Naštěstí se tato skutečnost mění. V současné době používá přilbu při jízdě na kole více než 75 % dětské populace – u nejmenších dětí je situace ještě příznivější. Používání cyklistické přilby, zabraňující až v 90 % případů poranění mozku, a patřící tak k nejúčinnějším způsobům ochrany zdraví, je nutno v současné době prosadit i u dospělé populace. Z celkem 58 usmrčených cyklistů v roce 2013 bylo 48 cyklistů bez cyklistické přilby! Příznivá situace není ani v kategorii dospívajících. Jak prokazují zahraniční statistiky, zatímco ve věkové kategorii 3–6letých používá ochrannou přilbu téměř 90 % dětí, ve věkové kategorii 14–17letých je to pouhých 11 %.



Děti jako zranitelní účastníci silničního provozu

Děti, chodci a cyklisté patří ve všech zemích k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. K nejúčinnějším způsobům, jak zlepšit jejich bezpečnost, patří



kromě důsledného používání prvků pasivní bezpečnosti a zlepšení dopravní infrastruktury rovněž i správně načasovaná dopravní edukace. Včasná intervence a edukace je dle akcidentologů významným předpokladem minimalizace vzniku rizik nežádoucího dopravního chování, a to s předpokládaným dlouhodobějším a komplexním efektem. Ukazuje se, že nedostatečné osvojení behaviorálních návyků a bezpečného chování v určitém období dítěte může podmiňovat náchylnost k rizikovému chování (proneness to accidents) v budoucím období.

Děti se stávají účastníky silničního provozu v době, kdy jejich vývoj není ukončen. Množství chyb, které vznikají při volbě vhodného způsobu rozhodnutí v souvislosti s řešením dopravních situací, je tak u dítěte mnohem vyšší nežli u dospělého.

Rizika vyplývající ze specifických vývojových zvláštností dítěte

- Děti - zejména předškolního věku nemají vzhledem k malé výšce dostatečný rozhled a také nejsou dobře vidět za překážkou.
- Vzhledem k nezralosti CNS nejsou děti schopny odhadnout relativitu rychlosti ani moment střetu dvou vozidel.
- Ve srovnání s dospělým lze u dítěte prokázat zhoršenou lokalizaci zvuků v prostoru - vnímání zvuku je o 10 dB nižší.
- Integrace zrakového vnímání se teprve vyvíjí. U malých dětí je zorné pole přibližně o 30 % užší.
- Reakční čas je u dítěte prodloužený, takže pětileté dítě potřebuje zhruba dvojnásobek času dospělého.

O efektivitě dopravní výchovy rozhoduje především vhodné načasování dopravní výchovy a vhodná forma edukace odpovídající věku dítěte a jeho mentální úrovni. Nejvíce jsou dopravními úrazy ohroženy jak děti na počátku školní docházky, tak věková kategorie dospívajících.

1.2 Minimalizace rizika dopravního úrazu v dětském věku

Minimalizace dopravních rizik v dětském věku vyžaduje především bezpečné dopravní prostředí, tj. rozšiřování obytných zón s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h, instalaci zpomalovacích pásů, zajištění světelné signalizace na křižovatkách či vybudování ostrůvků pro chodce na zastávkách. Podle odborníků z Centra dopravního výzkumu je z hlediska bezpečného okolí škol důležité splnění zejména níže uvedených základních kritérií.



Kritéria bezpečné školy z hlediska rizika vzniku dopravních nehod

- Nejvyšší povolená rychlost na komunikaci před školou odpovídající bezpečnosti dětí
- Včasné a zřetelné upozornění řidiče na přítomnost školy dopravním značením
- Zabezpečení přechodů pro chodce v blízkosti školy (zajištění dozoru – městskou policií – alespoň v exponovaných hodinách příchodu a odchodu dětí do školy)
- Dostatečný prostor pro děti před vchodem do školy (shromaždiště)
- Odstranění vzrostlé zeleně bránící dětem nebo řidičům ve výhledu
- Vybavení školy odbornými materiály k tematice prevence dopravních úrazů



Předpoklady minimalizace rizika dopravního úrazu v dětském věku

Optimalizace dopravní infrastruktury

- Rozšiřování obytných zón s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h – především v blízkosti škol, hřišť a sportovišť.
- Zajištění světelné signalizace na křižovatkách v blízkosti škol.
- Instalace retardérů. Budování cyklostezek a cyklotras.



Osvojení vzorců bezpečného chování

Opakovaně upozorňovat na nebezpečné dopravní situace

- Naučit dítě znát hrozící rizika a uvědomovat si je. Cestu do školy s dítětem projít a upozornit ho na riziková místa. Naučit dítě nebezpečné situace včas předvídat a do určité míry je eliminovat.
- „Nanečisto“ vyzkoušet správné chování dětí v zátěžových dopravních situacích – a to jak v případě jednotlivce, tak v případě pohybu větší skupinky (2–5 osob) – a trénovat tak koncentraci na danou situaci a také schopnost udělat poměrně rychle správné rozhodnutí.
- Vštípit dítěti správné chování v dopravním prostředí jako „normu“, tj. naučit ho odolávat špatným příkladům z rodiny (rodiče, prarodiče atd.) a striktně je odmítnout – např. nesprávný způsob přecházení na červenou, nepoutání se při jízdě autem na krátké vzdálenosti atd.



Důsledné používání prvků pasivní bezpečnosti

- Používání cyklistických přileb u osob do 18 let.
- Používání adekvátních zadržných systémů (podle výšky, váhy a věku dítěte) v automobilech, a to na všech typech komunikací.
- Používání bezpečnostních pásů na předních i zadních sedadlech.

Úrazy u cyklistů

- Úrazy hlavy jsou u dětských cyklistů nejčastější příčinou úmrtí. Cyklista mladší 18 let je povinen použít při jízdě na kole cyklistickou přilbu. **Až tři čtvrtiny úmrtí cyklistů jsou způsobeny úrazem hlavy!**
- Přibližně při polovině pádů dochází k poranění hlavy – přičemž desetina je tak vážná, že může ohrozit život dítěte.
- Nošení přilby zabrání 85 % poranění hlavy a 88 % případů poranění mozku.
- **Cyklisté bez přilby podstupují téměř 20× vyšší riziko smrti.**
- Užívání přilby znamená nejenom nižší riziko úmrtí, ale též nižší četnost a závažnost dalších zranění – fraktur lebky je jenom pětina, měkkých částí hlavy polovina.
- Cyklista musí být dobře vidět i za snížené viditelnosti – důležité je řádné osvětlení kola a pestré, světlé oblečení s využitím reflexních prvků na oděvu, brašně či ochranné přilbě.
- Přibývá nehod u dospělých cyklistů – v roce 2013 bylo z 58 usmrcených cyklistů 48 bez přilby! Velmi časté jsou nehody cyklistů pod vlivem alkoholu – obvykle do 0,5 promile!

1.3 Zásada vidět a být viděn

Chodci bez reflexních prvků se stávají 10× častěji oběti dopravní nehody!



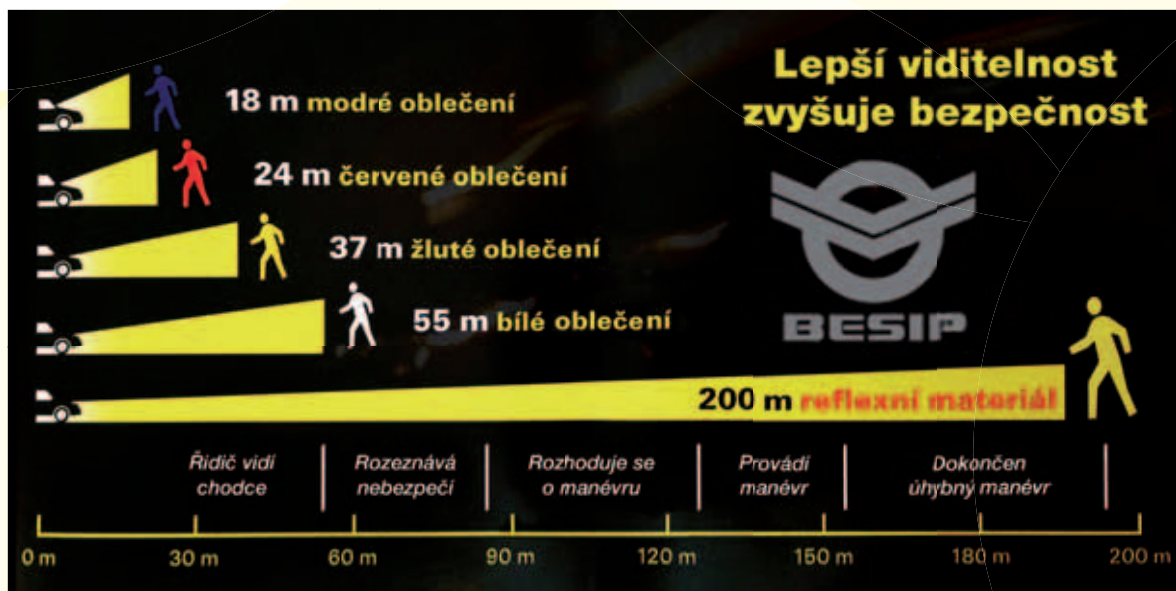
Většina chodců je usmrcena v noci – chodci v noci patří dlouhodobě k nejrizikovějším kategoriím usmrcených osob. V roce 2013 bylo usmrceno 54 chodců ve dne a 80 chodců v noci! Používání reflexních prvků za tmy je proto nutností! Vláda ČR schválila v březnu 2015 novelu silničního zákona přinášející povinnost nosit oblečení s reflexními prvky. Tato povinnost se týká chodců pohybujících se na silnici mimo obec za snížené viditelnosti.





Minimalizace rizika úrazu u chodců a cyklistů

- Vidět a být viděn je klíčovou zásadou bezpečného pohybu nejenom chodců, ale i cyklistů. K více než čtvrtině smrtelných úrazů u cyklistů dochází právě v noci.
- Pro cyklisty, stejně tak jako pro chodce, je velmi vhodné pestré světlé oblečení s reflexními prvky. Nejvhodnější jsou bundy osazené signalizačním osvětlením a výraznými reflexními potisky.
- Reflexní materiál je při osvětlení reflektorem vozidla vidět až na 200 m, tedy na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a na 10x větší vzdálenost než oblečení modré.

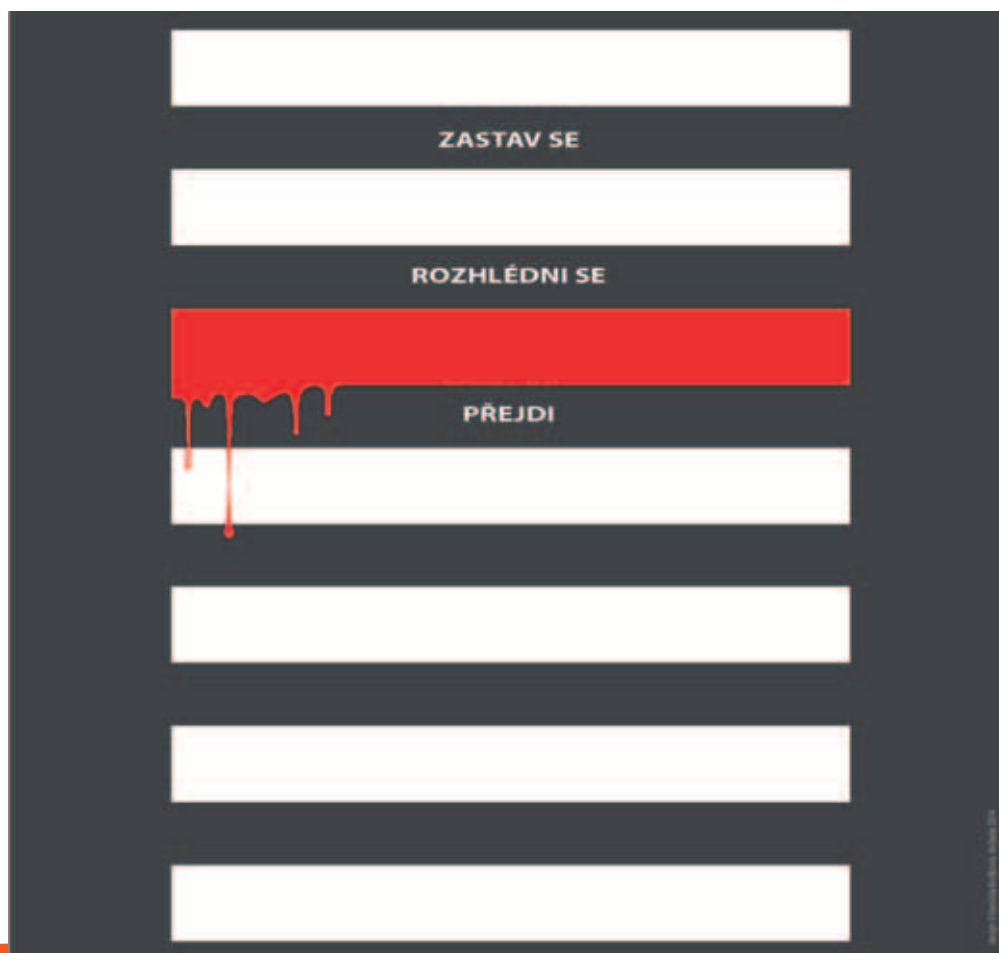


1.4 Přecházení na značených přechodech

Děti přecházejí jiným způsobem nežli dospělý člověk. Dospělý si vybírá k přecházení nejvhodnější moment. Už když se blíží k pozemní komunikaci, tak cestou zvažuje, kdy a v jakém okamžiku bude nejlepší přejít. Oproti tomu dítě nevolí nejvhodnější moment, ale co nejkratší trasu, kterou navíc děti přecházejí co nejrychleji. Úsek cesty, který se jim zdá jako nejkratší, bývá často i velice nebezpečným místem (např. za zatáčkou nebo na kopci), kde řidič dítě uvidí na poslední chvíli, takže už nestačí zabrzdít.

Velmi často dochází k závažným nehodám na značených přechodech pro chodce. Problémem jsou zejména vícepruhové komunikace, kde řidič jedoucí v jednom pruhu zastaví, zatímco řidič jedoucí v druhém pruhu zastavit či zabrzdit již nestačí. Přechody mohou být problémem pro děti a seniory, kteří považují přednost na přechodu za absolutní.





Přechody mohou být nebezpečné zejména pro děti a seniory

Řidič je povinen snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.

Řidič, s výjimkou řidiče tramvaje, je povinen umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky. Proto se musí řidič přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl před přechodem zastavit!

- Řidič je povinen umožnit chodci na přechodu bezpečně a nerušeně přejít. Nejde ovšem o přednost absolutní.
- Chodec nesmí vstoupit do vozovky bezprostředně před blížící se vozidlo – přejít lze jen za předpokladu, že řidič nebude nucen změnit náhle směr ani rychlost jízdy!
- Přednost pro chodce není absolutní! I na přechodu je chodec povinen dát přednost tramvaji!



Z hlediska bezpečného přecházení je velice vhodné navázání očního kontaktu přecházející osoby s řidičem. Zejména při přecházení dítěte může dojít k rizikovým situacím, takže řidič i chodec by měli komunikovat pohledem či gestem. Vhodné je mávnutí, kterým řidič naznačí, že chodce opravdu registruje a dává mu možnost přejít. Pokud chodec vstoupí na přechod, neměl by se zastavovat uprostřed přechodu, couvat ani se vracet zpět na chodník.

Chodec je povinen přecházet vozovku kolmo k její ose, používat nadchod/podchod nebo křižovatku s řízeným provozem, pokud se nachází v blízkosti 50 m.



Přechody mohou být rizikem zejména pro děti a seniory, kteří považují přednost na přechodu za absolutní! Pro řidiče i chodce je důležité sledování dopravní situace v blízkosti přechodů. Pro řidiče motorových vozidel je navíc důležité snížení rychlosti a dodržování bezpečné vzdálenosti – řidič musí být připraven okamžitě reagovat a rychle zastavit vozidlo!

2

Rizika vzniku dopravního úrazu u dospívajících

2.1 Prevence rizikového dopravního chování u dospívajících



Velice palčivým problémem, který se již řadu let nedaří řešit, zůstává počet a závažnost dopravních nehod zaviněných mladými řidiči osobních automobilů – vysoký je v této kategorii i počet obětí dopravních nehod. **Mladí lidé ve věku do 25 let představují téměř 30 % všech usmrcených účastníků silničního provozu.** Analýzy úrazovosti u dospívajících prokazují, že smrt v důsledku dopravní nehody je ve věkové kategorii 15–19 let dlouhodobě nejčastější příčinou úmrtí. V roce 2012 bylo v důsledku dopravní nehody zaznamenáno celkem 64 smrtelných úrazů ve věku 15–19 let, dopravní úrazy se tedy na celkové mortalitě dospívajících podílely 47%.

V zemích OECD připadá 27 % smrtelných úrazů na mladé řidiče, kteří ovšem představují jen 10 % z celkové populace.



Rizika dopravního úrazu u dospívajících představují zejména:

- Nízký věk, nedostatek řidičských zkušeností
- Sociální a emoční nezralost
- Snížená schopnost vnímat riziko (zdravotní i sociální)
- Rizikový způsob jízdy jako důsledek hledání vlastní identity, sebedůvěry a sebepoznání
- Rychlý, agresivní způsob jízdy jako prostředek získání vzrušujících zážitků (sensation seekers)
- Řízení jako způsob získání prestiže, vlivu a uznání ve společnosti
- Vyšší náchylnost k překročení rychlosti a agresivnímu stylu řízení pod vlivem alkoholu či omamných látek.

Narůstající incidence dopravní úrazovosti a nehodovosti u mladých řidičů představuje v současné době závažný problém, který je ovlivňován nejenom progresivním nárůstem motorizace, ale i rostoucí agresivitou a bezohledností řidičů, s níž se setkáváme velice často zejména u mladých řidičů, kteří se stávají jak viníky, tak i oběťmi dopravních nehod. Ve věkové kategorii 15–19 let způsobují dopravní úrazy téměř polovinu smrtelných úrazů. Státní zdravotní ústav nabízí žákům středních škol v rámci projektů podpory zdraví možnost osvojit si správný postup při dopravní nehodě i praktický nácvik první pomoci, včetně seznámení se s prvky pasivní ochrany, reflexními prvky i brýlemi simulujícími opilost či účinky drog.

Dopravní výchova, zahrnující mj. předcházení agresivitě za volantem, jakož i výchova k ohleduplnosti a odpovědnosti za život svůj i životy ostatních, by proto měla být celospolečenskou prioritou, přičemž preventivní aktivity by měly být zaměřeny zejména na věkovou kategorii dospívajících, kteří se v naprosté většině stanou v brzké době držiteli řidičského oprávnění.

2.2 Dopravní úrazy u motocyklistů

Velmi ohroženou skupinou účastníků silničního provozu jsou zejména řidiči motocyklů. Podíl usmrčených motocyklistů na celkovém počtu smrtelných dopravních nehod v období 1993–2012, tedy za posledních dvacet let, představoval 8,4 % – tj. přibližně každá dvanáctá usmrčená osoba byl řidič motocyklu. V roce 2012 tento podíl ještě vzrostl na 13,2 %, takže motocyklista byl každou osmou usmrčenou osobou.

Motocyklisté jsou mezi ostatními účastníky silničního provozu nejrizikovější skupinou.





Ve skupině motocyklistů k nejzávažnějším rizikům patří:

- **Věk motocyklisty - nejohroženější věkovou kategorií představují 25-30letí motocyklisté**
- **Vysoký počet usmrcených - 80 usmrcených motocyklistů za rok 2013**
- **Vysoká závažnost nehod motocyklistů - 30 usmrcených na 1000 dopravních nehod**
- **Vysoký počet zavinění dopravních nehod - téměř v polovině případů byl viníkem smrtelné dopravní nehody motocyklista**



K závažným rizikům patří i vysoký podíl alkoholu na vzniku dopravních nehod motocyklistů!

V České republice se dlouhodobě nedaří snižovat počet usmrcených motocyklistů. Zatímco v posledních letech došlo v zemích EU k poklesu úmrtí motocyklistů o 11%, v ČR došlo v průměru jen k velmi nepatrnému poklesu úmrtí motocyklistů o pouhých 2%. Navíc v posledních dvaceti letech více než pětina usmrcených motocyklistů (22,4%) nepoužila při jízdě ochrannou přilbu!



3 Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování

3.1 Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování na silnicích

Agresivitu za volantem označují psychologové jako jednání nepřizpůsobené dopravní situaci. V hodnocení dopravního chování jsou rozlišovány dva modely jednání.



První formou je chování přizpůsobené, které je nutným předpokladem bezpečné, tzv. defenzivní jízdy.

Model přizpůsobeného chování

Řidič, který svůj způsob jízdy přizpůsobil dopravní situaci, respektuje hustotu provozu, technický stav komunikace i klimatické a povětrnostní podmínky. Navíc volba jeho způsobu jízdy, včetně rychlosti, zohledňuje jeho vlastní znalosti a zkušenosti, včetně jeho aktuální kondice a zdravotního stavu. Toto chování předpokládá nejenom určité zkušenosti řidiče, ale i jeho sociální a emoční zralost. Zkušený řidič možná dopravní rizika nejenom zná a uvědomuje si je, ale je též schopen rizikové situace včas předvídat a správně řešit. Vnímavý a předvídavý způsob jízdy může riziko dopravní nehody výrazně snížit.

Zvládnutí kolizní situace na silnici je často závislé nejenom na zkušenosti řidiče, ale také na rychlosti jeho reakce. O rychlosti zrakového vjemu rozhoduje především stupeň koncentrace řidiče, jeho zdravotní stav a rozsah zorného pole. Reaktivita se významně snižuje v důsledku špatného zdravotního stavu (např. při depresi), ale též po užívání alkoholu či návykových látek, anebo v důsledku únavy. **Po čtyřhodinové jízdě reaguje řidič jen s poloviční rychlostí, než s jakou reagoval na stejné podněty při zahájení jízdy.** Schopnost adekvátně reagovat mohou ovlivnit v některých momentech i správně volené sluneční brýle – při jízdě za tmy nebo v dešti jsou vhodné brýle polarizační, při prudkém slunci středně propustné nebo odstíněné brýle sluneční – takové brýle zabrání oslnění a zároveň umožní dobré vidění.

Přizpůsobené chování v praxi znamená:

- Plně se věnovat řízení
- Přizpůsobit svoji jízdu dopravní situaci
- Dodržovat bezpečnou vzdálenost
- Předvídat dopravní rizika, která mohou nastat
- Používat prvky pasivní bezpečnosti





Druhým modelem dopravního chování je naopak chování nepřizpůsobené, které s sebou nese i značné riziko dopravní kolize

Model nepřizpůsobeného chování

Nepřizpůsobené chování přináší velmi často zkratové reakce, které bývají rychlé, ale dané dopravní situaci nepřiměřené. Lze se s nimi setkat zejména u řidičů, kteří podléhají afektivním stavům, a mohou tak znamenat velmi značné ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Stejně nebezpečné jako např. náhlý záchvat vzteku (raptus) může být i ochromení z úleku, které se často vyskytuje u řidičských začátečníků, dále při únavě anebo roztržitosti.

Nebezpečná situace může nastat i v případě telefonování za jízdy, a to i když řidič používání handsfree sadu. Podle názoru odborníků dochází v takové situaci k překročení mentální kapacity mozku, kdy centrální nervový systém není schopen v daném okamžiku vyhodnotit mnoho různých podnětů, takže např. **při telefonování za jízdy se riziko dopravní nehody zvyšuje až čtyřnásobně. Je prokázáno, že telefonující řidiči často přehlížejí dopravní značky a nedávají přednost ostatním řidičům. Ještě vyšší nebezpečí vzniká při posílání textových zpráv či vyhledávání různých údajů v počítači (např. vyhledávání určitých lokalit pomocí GPS).**

Riziko dopravní nehody může nepříznivě ovlivnit i psychická únava, nezvládnuté emoce, či negativní psychické rozpoložení. Sebekontrolu obdobně snižuje deformované vnímání, které může vzniknout v důsledku onemocnění – dobrý zdravotní stav s absencí psychických či fyzických obtíží je nezbytným předpokladem bezpečné jízdy bez zbytečného rizika. Rizikové dopravní chování (panika, hysterie) vede k neobjektivnímu vyhodnocení krizové situace. Stres může mít v tomto případě za následek nejen úzkostné chování, ale i impulsivní reakci s prvky agrese. Výsledkem může být naprosto nepředpokládané chování přinášející pro ostatní účastníky silničního provozu rizikové dopravní situace s neočekávaným způsobem řešení.



Pozornost a vnímání – brzdná dráha

Množství dopravních informací, které je mozek schopen zachytit a zpracovat, závisí do značné míry na stupni koncentrace a pozornosti řidiče. Jak bylo zjištěno experimentálním měřením, zdravý a odpočatý člověk je schopen za 0,1 – 0,2 sekundy zachytit současně zhruba šest podnětů. Ovšem za jízdy motorovým vozidlem, v závislosti na rychlosti a složitosti dopravní situace, se tento počet registrovaných podnětů snižuje na pouhé dva až tři podněty.

Vnímání řidiče je významně ovlivňováno rychlostí jízdy. Při rychlosti 100 km/h tvoří výseč zorného pole pouhých 40 stupňů. Méně zkušení řidiči při vysokých rychlostech nabývají dojmu zužující se silnice a velmi často nejsou schopni odhadnout, zda auto před nimi stojí nebo jede. Vyhnout se optickým klamům, uvědomit si hrozící rizika a správně vyhodnotit leckdy značně složitou dopravní situaci vyžaduje zkušenosti, dostatečnou koncentraci a v neposlední řadě i zachování klidu a rozvahy.

Hodnocení dopravní situace bývá často subjektivní a nespolehlivé. Vzhledem k nespolehlivosti odhadu vzdálenosti protijedoucího vozidla je nutné znát alespoň



přibližnou délku dráhy potřebné pro bezpečné předjetí - např. vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h je při rychlosti 60 km/h předjížděno po dráze dlouhé 60 m.

STOP

K velmi důležitým údajům patří brzdná dráha nutná pro zastavení vozidla. Délka brzdné dráhy se za různých klimatických podmínek významně mění:

	Rychlost	Reakční dráha	Brzdná dráha	Celkem
Suchá silnice	60 km/h	17 m	20 m	37 m
Mokrá silnice	60 km/h	17 m	28 m	45 m
Náledí	60 km/h	17 m	93 m	110 m

Bezpečné ovládání vozidla vyžaduje rovněž i správný odhad rychlosti a vzdálenosti mezi vozidly. První metodou, kterou lze využít zejména při odhadu bezpečného odstupu, je tzv. **vkládání osobních vozidel**. Bezpečná vzdálenost závisí na rychlosti. Na každé zvýšení rychlosti o 10 km/h je třeba **zvýšit** bezpečný odstup cca o 5 metrů, což odpovídá právě délce osobního automobilu. Při rychlosti 50 km/h má být vzdálenost mezi vaším a před vámi jedoucím vozidlem taková, aby se do ní vešlo alespoň 5 osobních vozidel. Jde o metodu, která je vhodná zejména pro řidiče autobusů a nákladních vozidel, kteří mohou sledovat dopravní situaci z určitého nadhledu.

Druhá metoda, která je již přesnější, spočívá v **měření časového odstupu**. Při této metodě se údaje vzdálenosti převádějí na odhad času. Nejdříve je třeba zvolit nějaký pevný bod na okraji silnice (strom, patník, dopravní značku). V okamžiku, kdy vozidlo jedoucí před námi tento bod míjí, začínáme počítat sekundy. Pokud je interval, kdy ke zvolenému bodu přijede vaše vozidlo, kratší než dvě sekundy, pak tato vzdálenost (v obci) bezpečná není. Za minimální vzdálenost v obci lze počítat interval dvou sekund, na dálnici interval tří sekund a mimo obec je nutno počítat s intervalem čtyř sekund.

STOP

Faktor rychlosti jízdy vozidel

Rychlost jízdy je nejdůležitějším faktorem určujícím rozsah následků dopravních nehod, a to jak pro osoby cestující ve vozidle, tak i pro nechráněné účastníky silničního provozu. Zejména u mladých řidičů, kteří nemají dostatek zkušeností a navíc často přeceňují své schopnosti, patří vysoká rychlost k nejčastějším příčinám závažných dopravních nehod s fatálními následky. Jak vyplývá z následující tabulky, podíl usmrčených v důsledku stoupající rychlosti rapidně narůstá.

15

TOTO BY
MOHLO BÝT
POSLEDNÍ, CO
UVIDÍŠ.



Pravděpodobnost usmrcení chodce při srážce s automobilem

Rychlost při srážce	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h	80 km/h
Podíl usmrcených	10 %	20 %	50 %	80 %	90 %	95 %



3.2 Agresivní chování na silnicích

Agresivní chování na silnicích se v poslední době stává nebezpečným fenoménem, vybírajícím si stále častěji svou daň v podobě lidských životů. Nejvíce dopravních nehod se smrtelnými následky lze zaznamenat ve věkové kategorii 24–35 let. Je známo, že viníkem dopravních nehod zůstává především člověk (lidský faktor), technické determinanty se na vzniku dopravních nehod podílejí pouze několika procenty. Dopravní psychologové odhadují, že agresivní složky v chování řidičů se podílejí na vzniku více než tří čtvrtin dopravních nehod způsobených lidským faktorem.



Analýza příčin agresivního chování

Rizikové dopravní chování má řadu příčin vycházejících jednak z osobnostních zdrojů, jednak je nutno počítat i s vlivem socioekonomických determinant. Negativně může působit především nízký socioekonomický statut rodiny, nezájem rodičů o tuto problematiku, nedostatečná dopravní edukace v rodinách a následné chybění pozitivních vzorců dopravního chování. Významnou determinantou ve vztahu k dopravní úrazovosti je i dosažený stupeň vzdělání rodičů. Jak vyplývá z výsledků našich studií, nejvyšší procentuální zastoupení dopravních úrazů lze zjistit u dětí či dospívajících, jejichž oba rodiče dosáhli základního vzdělání či završili učební obor bez maturity. S dosaženým stupněm vzdělání rodičů četnost vzniku dopravního úrazu u dětí či dospívajících klesá.

Podle názoru odborníků osoby s agresivním chováním, které mívají problémy v sociálních interakcích, vykazují určitý sociálně-kognitivní deficit. Jedná se zejména o špatný odhad sociální situace, která vyžaduje dostatečnou empatii. Stupeň empatie u těchto osob bývá obvykle na nižší úrovni, takže nejsou schopny nalézt vhodný klíč k dekódování obtížných sociálních situací. Agresivní jedinci mívají problémy při navazování kontaktů i při komunikaci se svými vrstevníky, neboť nejsou schopni alternativního řešení sociálních situací a volí nevhodné sociální strategie. Nejistota a nedostatek pozitivních sociálních zkušeností je nutí přistupovat ke svým sociálním partnerům s obavami, neboť jejich úmysly chápou jako nepřátelské. Problematické mohou být nevhodné sociální cíle, v nichž dospívající upřednostňují agresivní chování před asertivitou.

Vliv socioekonomických determinant

Několikanásobně vyšší riziko dopravního úrazu hrozí dětem ze sociálně slabších rodin, které mají vyšší míru náchylnosti k rizikovému chování, a proto i nebezpečnější nedozorované dopravní chování. Existuje rovněž průkazná asociace mezi kvalitou vztahů v rodině a výskytem dopravních úrazů. Rizikem jsou nejenom rodiny neúplné anebo nefunkční, ale především rodiny s vysokou mírou stresu, konfliktu a násilí. Vyšší ohrožení dopravními úrazy souvisí rovněž se školní docházkou a úspěšností. Vyšší incidenci dopravních úrazů lze prokázat u dětí sociálně maladaptovaných a u dětí s četnými absencemi ve škole a rovněž u dětí s horším prospěchem. Pro bezpečný pohyb dítěte v dopravním prostředí je důležité nejenom správné dopravní chování dítěte, ale i jeho mentální schopnost uplatnit naučené modelové vzorce bezpečného chování v rizikové dopravní situaci. Stejně významná může být charakteristika dopravního prostředí, v němž se děti



a dospívající pohybují. Riziková z hlediska vzniku úrazu bývají zejména místa v blízkosti dopravních komunikací, která jsou dětmi a dospívajícími využívána k sociálním kontaktům nebo hrám.



Agresivní řidiči svým chováním ohrožují životy a zdraví ostatních.

Agresivní chování je komplexním behaviorálním fenoménem ohrožujícím nebo téměř ohrožujícím osoby nebo předměty. Takovému chování je nejenom možno, ale i nutno preventivně předcházet. Většinou je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím, sociálními pohnutkami, či dokonce pouze snahou o získání času nebo jiné výhody. **Podle názoru psychologů lze považovat agresivní chování za naučené chování, osvojené na základě zkušenosti, která se v praxi vyplácí.** Pokud děti vidí takovéto chování u rodičů, budou je v dospělosti považovat za normální. Právě tato sociálně-výchovná dimenze je velmi nebezpečná, protože může vést k tomu, že agresivita na silnicích se stává automatickým zvykem, aniž by šlo o agresivitu jako takovou.

Spouštěči rizikového dopravního chování mohou být například alkohol, drogy či léky. Velmi nebezpečná je kombinace léků, byť i jen s malým množstvím alkoholu. **Nejvyšší závažnost (počet úmrtí na 1000 dopravních nehod) byla zaznamenána při kombinaci alkoholu a omamných látek: 129 úmrtí na 1000 dopravních nehod.** Druhou nejčastější příčinou byly nehody pod vlivem omamných látek: 47 úmrtí na 1000 nehod.



Nejrizikovější hladina alkoholu pro motoristy je v rozmezí 0,5 až 1,5 promile. Tato hladina přináší řidiči sebejistotu, sklon k soutěživosti a chuť více riskovat! K negativním zjištěním patří fakt, že více než polovina nehod byla spáchána pod vlivem vyšší hladiny alkoholu, a to dokonce více než 1,5 promile!

V poslední době přibývá dopravních nehod mladých řidičů, kteří vlastní řidičské oprávnění velmi krátce. Na základě výsledků zahraničních statistik analyzujících příčiny nehod u řidičů do 25 let lze říci, že mladí řidiči ztrácejí nejčastěji kontrolu nad svým vozidlem v zatáčce anebo za tmy. Nehody za tmy podle dopravních expertů nejsou přítomností viditelnosti, ale velice často jsou následkem riskantního způsobu „víkendových jízd“, které přinášejí vysoké riziko fatálních nehod mladých řidičů.

3.3 Nejčastější projevy agresivního chování na silnicích

Agresivní řízení definují dopravní experti jako ovládání motorového vozidla způsobem, který ohrožuje nebo téměř ohrožuje osoby či předměty. Agresivita za volantem je jednoznačně nepřijatelným společenským fenoménem.



takovou jízdu zažiješ jen jednou.



K nejčastějším projevům agresivního chování v dopravním prostředí patří:

- Nerespektování pravidel silničního provozu
- Překračování nejvyšší povolené rychlosti
- Nedodržování bezpečné vzdálenosti
- Znemožnění bezpečné jízdy a bezpečného předjíždění znamenající často bezprostřední ohrožení ostatních řidičů
- Kličkyvání - nebezpečné měnění jízdních pruhů - minimální odstupy
- Nebezpečné míjení
- Náhlé předjetí a prudké zabrzdění
- Neohleduplné a nadbytečné používání zvukových či světelných znamení (problíkávání)
- Hostilní gestikulace a mimika, projevy verbální agrese
- Násilná konfrontace (v extrémních případech ozbrojené násilí)

Toto chování lze změnit jedině celospolečenskými postoji - především jednoznačným odmítáním agresivního chování a jeho dostatečnými postihy.



Dále je nutno posílit sociální složku výchovy s důrazem na výchovu k ohleduplnosti a odpovědnosti za své chování, což je velice dlouhodobým úkolem, který může být naplňován především v rodinách. Dílčím způsobem se na jeho plnění může podílet i škola prostřednictvím hodin dopravní výchovy. Velice příznivý vliv by mohlo mít zkvalitnění výchovy v autoškolách, zejména pak i rovněž dlouho diskutované zavedení řidičských průkazů na zkoušku. U mladých řidičů by mohlo zavedení řidičských průkazů na zkoušku rozhodujícím způsobem ovlivnit dosud nepříznivou incidenci dopravních nehod u této velmi rizikové kategorie řidičů. Nejčastějšími příčinami dopravních nehod u mladých řidičů bývá nejenom nedostatek řidičských zkušeností, ale zejména sociální a emoční nezralost, přeceňování sil a rychlý způsob jízdy.



Způsoby minimalizace agresivního chování v dopravním prostředí

- Vyvarujte se na cestách spěchu. Trasu si předem naplánujte, a to s dostatečnou časovou rezervou.
- Snažte se rizikovým situacím včas předejít. Rozvíjejte své dopravní cítění. Buďte tolerantní a ohleduplní vůči ostatním řidičům.
- Nenechte se vyprovokovat agresivními řidiči. Nereagujte na hostilní gesta či mimiku. Nevyhledávejte oční kontakt.
- Nesedejte za volant, pokud se cítíte unavení, stresovaní či podráždění.
- Při přejíždění mezi jízdními pruhy důsledně dávejte signál o změně směru jízdy.
- Dodržujte bezpečné odstupy mezi vozidly. Umožněte rychlejším vozidlům předjíždění. Neblokujte jízdni pruhy.
- Nekličkujte mezi jízdními pruhy. Vyvarujte se náhlého zabrzdění.
- Nepoužívejte nadbytečně zvuková či světelná znamení. Řada řidičů je může vnímat jako provokaci. V noci ztlumte dálková světla.
- Nikdy nesedejte za volant po požití alkoholu, léků či omamných látek!

Je nutné si uvědomit, že po vypití alkoholu nemůžete sednout za volant i několik hodin. Pro ilustraci: odbourání 1 dcl tvrdého alkoholu vyžaduje u muže o hmotnosti 85 kg 4,5 hodiny a téměř 7,5 hodiny u ženy (vážící 60 kg). I vypití pouhých 2 dcl vína či jednoho desetistupňového piva vyžaduje k odbourání alkoholu u muže více než 2 hodiny a téměř 4 hodiny u ženy. Užívání řady léků (zejména ze skupiny sedativ, hypnotik a antidepresiv) je při řízení vozidla zcela kontraindikováno!





Osobnostní profil rizikového řidiče

Renomovaní odborníci na dopravní psychologii (Mikšík, Štikar) zabývající se analýzou osobnostních zdrojů rizikového řidiče charakterizují jeho profil následujícím způsobem:

- Nižší schopnost autoregulace a sebekontroly
- Snížená anticipace a odpovědnost
- Bezstarostnost a tendence spoléhat na náhodu
- Nedostatečná sebejistota a potřeba kompenzace pocitu méněcennosti
- Nízký stupeň morálního vývoje či hostilní postoj vůči druhým lidem
- Nedostatek altruismu – podceňování rizika
- Snížená emocionální stabilita a adaptační variabilita (rozpad integrovaného přístupu k nečekanému vývoji situace nebo ulpívání na rigidních schématech)

V souvislosti s rizikovými řidiči se často hovoří o tzv. **sensation seekers** neboli vyhledavačích vzrušení, kteří potřebují vysokou hladinu stimulace a situačního vzrušení. U řidičů se tato potřeba projevuje vyhledáváním rychlosti, riskantními manévry či nebezpečným soutěžením s ostatními. Tendenci k vyhledávání zážitků, nepřizpůsobené chování a rizikové postoje k řízení lze častěji zaznamenat u chlapců. Včasná prevence směřující k osvojení bezpečných postojů, a to ještě před dosažením dospělosti, je naprosto nutným předpokladem dlouhodobě úspěšné strategie snižování incidence dopravních úrazů.

3.4 Oznámení dopravní nehody Policii ČR

Od 1. ledna 2009 byla v souvislosti s přijetím nového zákona o Policii ČR omezena oznamovací povinnost dopravních nehod. Cílem této změny bylo odlehčit Policii ČR od šetření banálních dopravních nehod a umožnit jí, aby se více věnovala dohledové činnosti nad silničním provozem.

Dopravní nehoda se musí neprodleně oznámit Policii ČR v následujících případech:

- Pokud při nehodě dojde ke zranění (třeba i jen drobnému) nebo k usmrcení.
- Pokud při nehodě dojde na některém z vozidel, včetně přepravovaných věcí, ke škodě převyšující 100 000 Kč.



- Pokud při nehodě dojde ke škodě (v jakékoli výši) na majetku třetí osoby (např. k poškození zaparkovaného vozidla, přilehlé nemovitosti apod.). Policii naopak není nutno volat v případě, kdy se jedná o škodu na vozidle, které sice je v majetku třetí osoby (např. leasingové společnosti, zaměstnavatele či někoho z rodiny), ale jeho řidič měl na nehodě účast.
- Pokud dojde při nehodě k poškození pozemní komunikace či ke zničení nebo poškození její součásti nebo příslušenství (např. dopravní značky, svodidel apod.).
- Pokud při nehodě dojde k poškození obecně prospěšného zařízení (např. přejezdového zabezpečovacího zařízení) nebo životního prostředí (např. při úniku provozních kapalin z vozidla).
- Pokud při nehodě nejsou účastníci nehody sami schopni (bez vynaložení nepřiměřeného úsilí) obnovit plynulost provozu.

Na základě rozhodnutí Evropského parlamentu budou od roku 2018 nové automobily vybavené čidlem, které v případě nárazu oznámí nehodu na tísňovou linku 112. Řidič si bude moci zároveň eCall zařízením přivolat záchrannou službu v případě nevolnosti.

Nehodu je nutno nahlásit Policii ČR též v případě, že se účastníci nedohodnou nebo odmítnou vyplnit záznam o dopravní nehodě.

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Účastníci nehody: Datum nehody, Číslo, Jméno, Místo, Druh vozidla, Příjmení k vyplnění a další informace vyplněné na základě záznamu.

2. Věci: Věci na místě, vozidla na A a B, předměty.

3. VOZIDLO A: Popis vozidla, jméno, adresa, ročník, typ, registrační značka, stát registrace.

4. VOZIDLO B: Popis vozidla, jméno, adresa, ročník, typ, registrační značka, stát registrace.

5. 12. OKOLNOSTI NEHODY: Tabulka s 12 položkami popisujícími příčiny nehody (např. překročení rychlosti, nepřiměřená vzdálenost, špatná viditelnost).

6. Průběh nehody: Popis události, zda došlo k úrazu, zda vozidla vyjely z jízdního pruhu, zda došlo k požáru nebo k jinému závažnému poškození.

7. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

8. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

9. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

10. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

11. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

12. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

13. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

14. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

15. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

16. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

17. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

18. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

19. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

20. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

21. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

22. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

23. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

24. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

25. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

26. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

27. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

28. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

29. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

30. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

31. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

32. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

33. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

34. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

35. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

36. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

37. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

38. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

39. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

40. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

41. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

42. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

43. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

44. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

45. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

46. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

47. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

48. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

49. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

50. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

51. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

52. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

53. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

54. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

55. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

56. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

57. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

58. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

59. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

60. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

61. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

62. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

63. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

64. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

65. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

66. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

67. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

68. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

69. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

70. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

71. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

72. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

73. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

74. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

75. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

76. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

77. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

78. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

79. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

80. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

81. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

82. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

83. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

84. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

85. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

86. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

87. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

88. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

89. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

90. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

91. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

92. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

93. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

94. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

95. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

96. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

97. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

98. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

99. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.

100. Průběh nehody v okamžiku vzniku: Popis situace v okamžiku vzniku nehody.





Nehodu je třeba nahlásit policii vždy při podezření na alkohol či omamné látky!



Neposkytnutí první pomoci je trestný čin

- Jde o trestný čin, který se trestá odnětím svobody až na 5 let.
- Pokud měl řidič účast na nehodě a neposkytne potřebnou první pomoc osobě, která utrpí újmu na zdraví, ačkoliv tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo někoho jiného, bude potrestán odnětím svobody až na 5 let.
- I mimo silnici se neposkytnutí první pomoci trestá, a to až 2 roky odnětí svobody.
- Za poskytnutí první pomoci se považuje již samo zavolání záchranné služby!

Závěr

Přestože se v posledních letech četnost i závažnost dopravních úrazů v dětském věku daří ve vyspělých zemích výrazně snižovat, dopravní nehody zůstávají nejčastější příčinou úmrtí dětí a dospívajících. Jak vyplývá z analýzy incidence dopravních úrazů, preventivní aktivity je nutno zaměřit jednak na žáky na počátku školní docházky a zejména pak na věkovou kategorii dospívajících a na mladé řidiče, kteří jsou dopravními úrazy ohroženi nejvíce. Ve věkové kategorii 15–19 let způsobují dopravní úrazy téměř polovinu všech smrtelných úrazů. **Státní zdravotní ústav nabízí žákům středních škol v rámci projektů podpory zdraví možnost osvojit si správný postup při dopravní nehodě, praktický nácvik první pomoci, včetně seznámení se s prvky pasivní ochrany, reflexními prvky i brýlemi simulujícími opilost či účinky drog. Pro pedagogy základních i středních škol jsou určeny semináře k minimalizaci úrazového rizika a první pomoci v nouzových situacích.** Osvojení bezpečných vzorců chování je významným vkladem do budoucího života dětí a dospívajících – děti je nutno učit nejenom hrozící rizika znát a uvědomovat si je, ale zejména rozvíjet jejich dopravní cítění tak, aby dokázaly rizikové situace včas předvídat a optimálně je vyhodnocovat a řešit. Pro bezpečný pohyb dětí a dospívajících v dopravním prostředí je důležité nejenom správné dopravní chování dítěte, ale i jeho mentální schopnost naučené modelové vzorce bezpečného chování uplatnit v rizikové dopravní situaci. Podíl dopravní edukace zahrnující praktický výcvik je v tomto kontextu zcela nezastupitelným předpokladem.





**Publikace byla financována z dotačního programu MZ ČR
Národní program zdraví PPZ
i. č. 10573 - Významné dny ve zdravotnictví v kontextu podpory zdraví**

Autoři: MUDr. Zuzana Zvadová, MUDr. Marie Nejedlá

Návrhy plakátů: žáci Střední umělecké školy Václava Hollara

Odborná recenze: MUDr. Hana Janata, CSc.

Grafický návrh a tisk: Trilabit studio s.r.o.

© Státní zdravotní ústav Praha, 2. vydání 2016 - Neprodejné