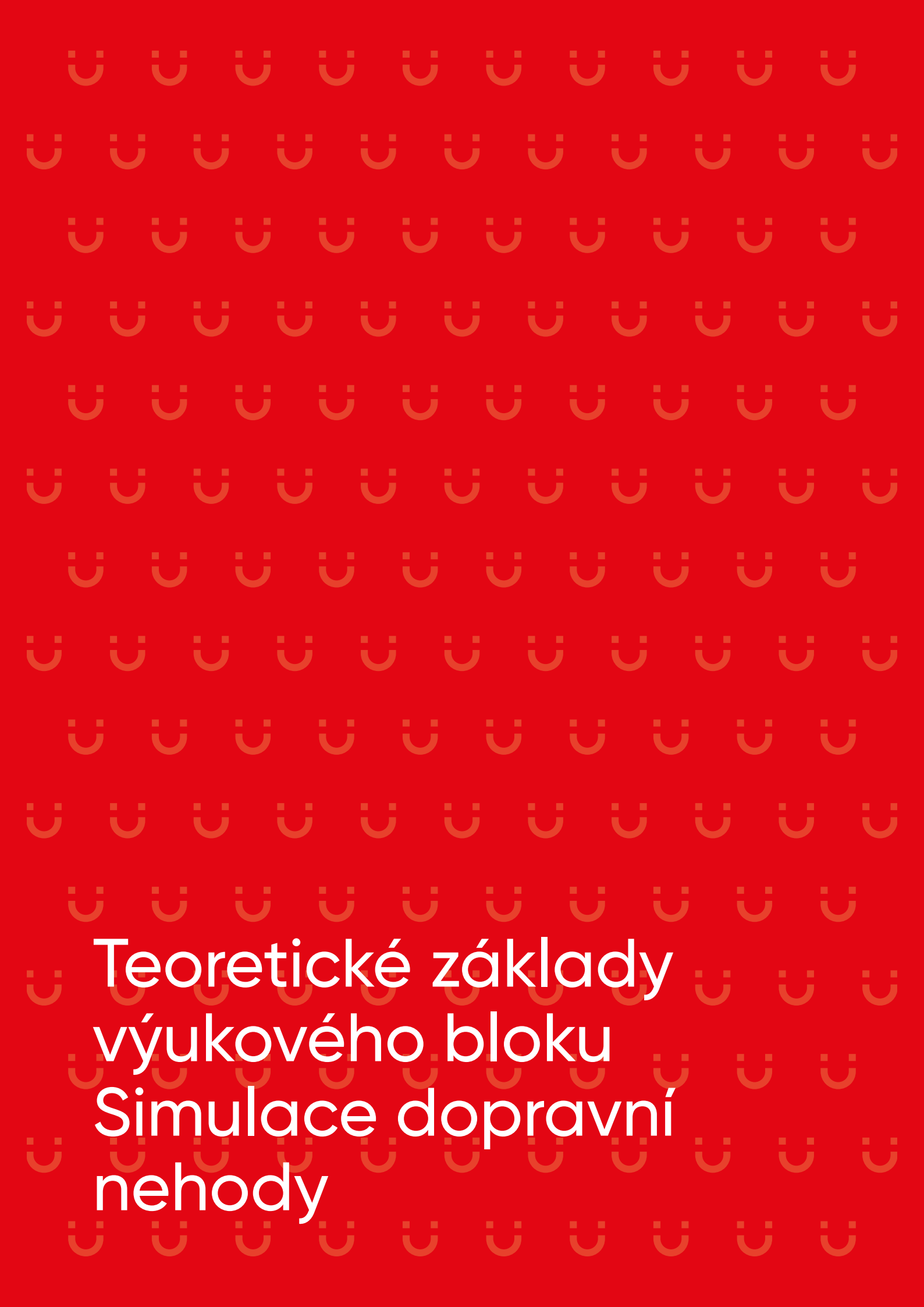




NEUMÍREJ
ZBYTEČNĚ

LEGISLATIVA PRO PEDAGOGICKOU PRAXI

program pro žáky středních škol v rámci projektu
Markétina dopravní výchova



Teoretické základy výukového bloku Simulace dopravní nehody

Desatero zásad u dopravní nehody

1. Mysli na svoje bezpečí, přemýšlej, než něco uděláš.
2. Vždy musíš být viděn, označ místo nehody.
3. Mysli na bezpečí svých blízkých, odveď je mimo silnici.
4. Světlý kouř neznamená požár, může to být pára z chladiče.
5. Volej záchranáře. Nikdy nepokládej telefon jako první.
6. Největší pomoc většinou potřebují ti, kteří nekřičí.
7. Zastav krvácení. Tlač prsty v ráně.
8. Neboj se se zraněným pohnout. Zakloň hlavu a kontroluj dýchání.
9. Pokud zraněný nedýchá, přejdi k masáži srdce.
10. Neztrácej hlavu. Vždy jednej s rozvahou.



Foto: Asociace Záchraný kruh

DOPRAVNÍ NEHODA?!

1. I život záchránce je na silnici v ohrožení. Mysli na svoje bezpečí!

Místo nehody je nebezpečné nejen pro zraněné. Zastav na bezpečném místě, co nejbližší krajnici, zapni výstražná světla, zatáhni ruční brzdu, oblékni si reflexní vestu a označ nehodu výstražným trojúhelníkem. Zajisti bezpečnost na místě nehody tak, abys neohrozil život svůj, tvých spolucestujících, zraněných, ostatních přítomných a projíždějících. Pak se teprve můžeš vrhnout do záchrany zraněných. Nezapomeň na autolékárničku a mobilní telefon – budeš je potřebovat!

2. U zachraňování musíš být viděn, jinak můžeš být další obětí.

Za snížené viditelnosti je místo nehody několikanásobně nebezpečné pro všechny. Reflexní prvky mohou v takovou chvíli zachránit život.

3. Mysli také na bezpečí svých blízkých, než začneš zachraňovat zraněné.

V místě a blízkém okolí nehody by se měli pohybovat pouze zachránci. Ostatní, včetně tvých spolucestujících, se musí vzdálit do bezpečí, nejlépe mimo silnici – za svodidla.

4. Pára z chladiče není kouř a neznamená, že auto hoří. Snaž se správně posoudit riziko.

Téměř u všech závažných dopravních nehod dojde k proražení chladiče. Uniklá chladicí kapalina společně s horkým motorem vytvoří páru. Pokud nevidíš plameny, neboj se, že auto hoří. Pokud to lze, zajisti havarované vozidlo proti pohybu zatažením ruční brzdy a vypni zapalování.

Při záchraně si vždy dávej pozor na neaktivované airbagy v poškozeném autě.

5. Nepokládej telefon, nebudeš v tom sám.

Volej na tísňovou linku 155 nebo 112. Řekni operátorovi, kde se nehoda nachází, stav a počet zraněných. Automaticky aktivují ostatní složky záchranného systému. Nezavěšuj a telefon si přepni na hlasitý odposlech, abys mohl zahájit záchranu. Operátoři ti budou oporou a poradí ti, jak poskytnout první pomoc zraněným. Pokud to je třeba, operátor bude s tebou v kontaktu až do příjezdu profesionálních záchranářů. Hovor ukončuje vždy operátor!

6. Nejen ti, co křičí o pomoc, ji potřebují.

Je důležité správně vyhodnotit závažnost poranění osob. U život ohrožujících zranění máš na poskytnutí první pomoci jen pár minut, někdy i vteřin. Zranění v akutním ohrožení života, bývají většinou potichu.

7. Pokud vykrvácí, už mu život nikdo nezachrání.

Pokud zraněný masivně krvácí, na nic nečekej a krvácení zastav přímým stlačením prsty v ráně. Bojuješ o vteřiny. Chraň sám sebe, použij gumové rukavice z lékárníčky, kterou máš u sebe.

8. Nenech ho zemřít jen proto, že se s ním bojíš pohnout.

U každé závažné dopravní nehody je vysoké riziko poranění páteře, ale strach zachránce z případného dalšího poškození nesmí ohrožovat život zraněného.

Nejprve zjisti stav vědomí zraněného, a to přímo na místě kde se nachází; pokud nereaguje na žádný podnět, je v bezvědomí. Tento stav je nutné řešit co nejrychleji. Je důležité, aby zraněný v bezvědomí dostatečně dýchal. Pokud dýchá, není potřeba s ním hýbat.

Pokud nedýchá, musíš mu zaklonit hlavu a zvednout bradu; uvolníš tím dýchací cesty. Zjisti stav dechu pohledem a poslechem po dobu 10 vteřin. Během této doby se musí zraněný alespoň 2 krát nadechnout. Pokud zraněný v bezvědomí začal dýchat, je potřeba mu udržovat volné dýchací cesty do příjezdu profesionálních záchranářů.

S poraněním páteře má šanci na život, bez kyslíku nikoliv.

9. Když nedýchá ani po záklonu hlavy, je jediná šance na záchranu srdeční masáž.

Pokud zraněný nedýchá normálně nebo si nejsi stavem dechu jistý, je potřeba zahájit srdeční masáž (stlačování hrudníku). Tu nelze provést ve vozidle. Pokud je zraněný ve vozidle, pokus se ho vyprostit. Podaří-li se ti jej vyprostit, polož zraněného na zem a začni stlačovat hrudník do hloubky 5–6 cm a frekvenci 100–120 stlačení za minutu. Proškolený zachránce může po každých 30 stlačeních hrudníku provést 2 umělé vdechy.

Zvládl jsi to. Na místo nehody přijeli profesionální záchranáři. Předej všechny potřebné informace o nehodě prvnímu zasahujícímu týmu. V tuto chvíli tvá aktivní role končí.

Na místě nehody vždy zasahuje více záchranné techniky, případně i vrtulník. Zdržuj se v bezpečné vzdálenosti a řiď se pokyny záchranářů.

VĚDĚT, ZNAMENÁ PŘEŽÍT.

10. A pamatuj ještě na jedno: I v případě, že dopravní nehodu způsobíš ty, neznamená to, že zraněným nemůžeš zachránit život. Neztrácej hlavu.

Vlastní bezpečnost na místě dopravní nehody.

Nejen zranění při nehodě jsou v ohrožení.

Na své bezpečí musí pamatovat i ti, kdo se rozhodli u nehody zastavit a pomoci.

Jen třetina pomáhajících motoristů pamatuje na své bezpečí.

Necelá polovina si je vědoma, že místo nehody je třeba řádně označit.

Nechat zraněné bez pomoci je bezohledné a zaslouženě trestné.

Pokud ještě nedorazili policisté, zdravotníci či případně hasiči, je nutné přesvědčit se, zda na místě není někdo vážně zraněn. Tak by se měl zachovat každý. Jednak z obvyklé lidské solidarity, jednak ze zcela pragmatických důvodů. Trestní zákon je totiž přísný při posuzování situací, kdy někdo neposkytl potřebnou pomoc, ač tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe či ostatní. Takový skutek může být ohodnocen až dvouletým trestem odnětí svobody. Přesto se však každý rok najde dost takových, kteří bez pomoci ponechají dokonce i zraněné následkem nehody, na které měli účast, a dokonce ji nejednou sami zavinili. Těmto lidem právem hrozí až pět let za mřížemi.

Zachránce musí pamatovat i na své bezpečí.

Pomáhající motorista by měl pamatovat především na své bezpečí, bezpečí svých blízkých a také na bezpečí těch, co kolem budou do příjezdu policistů a záchranářů projíždět. Svůj automobil musí odstavit tak, aby nevytvořil nebezpečnou překážku silničního provozu. Nejlépe na krajnici, do zastávkového zálivu apod. Rozhodně by se měl snažit o to, aby se jeho vůz pokud možno nenacházel v jízdní dráze projíždějících vozidel. Ostatní motoristé zpravidla zpomalí, avšak většinou neodolají, aby se z čiré lidské zvědavosti nepodívali, co že se to vlastně stalo. Cokoliv, co se nachází v jejich jízdní dráze, může být příčinou další nehody, nejednou tragičtější, než je ta původní. Automobil zachránce by měl mít za každého počasí a za všech okolností zapnuté varovné blinkry. Nejenže se tak dostatečně označí, ale v první fázi, než bude možné přikročit k dostatečnému označení místa nehody, upozorní ostatní na nebezpečné místo.

Viditelnost pro ostatní a rozvaha především.

Viditelný ovšem musí být i zachránce. Alfou omegou je navlečení si vesty, jež svým nápadným zbarvením a reflexní úpravou zajistí jeho dostatečnou viditelnost pro ostatní. Všichni spolucestující, kteří se nebudou podílet na záchraně, by měli opustit vozidlo a i silnici. Kvůli své dobré viditelnosti by měli rovněž i oni obléci reflexní vestu. Ovšem nejen jejich viditelnost, ale také čitelnost chování zajistí potřebné bezpečí při pomáhání jiným. Než se zachránce vydá směrem k místu havárie, musí se přesvědčit, nakolik ostatní řidiči reagují na dopravní nehodu. V žádném případě nelze doporučit zbrklé jednání.

Zachránce musí k místu, kde se nachází havarované vozidlo, dojít tak, aby v případě nepozornosti jiného motoristy nedošlo k jeho ohrožení. Nejlépe po krajnici, v každém případě musí alespoň po očku vnímat okolní provoz. Než se pustí do záchranných aktivit, měl by provést letmou obhlídku místa nehody, posoudit její závažnost, počet zraněných osob a povahu jejich zranění. Samozřejmě je třeba posoudit i to, nakolik havarované vozidlo, případně další předměty mohou ohrozit bezpečnost silničního provozu.

Není toho málo, co bude muset zachránce během několika desítek sekund posoudit a rozhodnout. Navíc pod značným psychickým tlakem. Místo nehody se tak snadno může stát osudovým bodem, kde se setkají nepozorní projíždějící motoristé, neočekávatelné překážky silničního provozu v podobě havarovaných vozidel či dalších předmětů a neviditelní lidé, kteří zastavili a přispěchali na pomoc postiženým. Bohužel však svým zbrklým jednáním mohou způsobit závažnější následky, než nehoda, kvůli které zastavili. Pamatujme na to, že na místě nehody nejen zranění jsou v ohrožení života.

Opatrní by měli být i všichni, kteří místem nehody jen projíždějí. Ať v době, kdy ještě odborná pomoc nedorazila, nebo již probíhají intenzivní záchranářské aktivity. Ti, kdo pomáhají zraněným a současně se snaží co nejrychleji odstranit omezení silničního provozu v důsledku dopravní nehody, mají plné ruce práce. Ohleduplnost a pozornost ze strany ostatních motoristů jim může jejich nelehkou práci výrazně ulehčit.

Zajištění místa dopravní nehody

Zdaleka ne všichni řidiči si poradí na místě dopravní nehody.



Foto: Asociace Záchraný kruh

Jak zabezpečit místo kolize a jak se chovat jako zachránce?

- Především je nutno myslet na svou vlastní bezpečnost. Vždy je však třeba konat, nejhorší je neudělat nic. Evropský průzkum naznačil, že jen 17 % českých motoristů pamatuje při pomáhání jiným na svou vlastní bezpečnost.
- Jestliže projíždíme kolem místa nehody, zapneme varovné blinkry a svůj vůz odstavíme tak, aby netvořil překážku silničního provozu. Nevhodně odstavené a neviditelné vozidlo zachránce by mohlo být příčinou další kolize.
- Než vystoupíme z vozidla, oblékneme si reflexní vestu. Současně pamatujeme i na bezpečí svých případných spolucestujících. Měli by opustit náš automobil a zdržovat se mimo silnici (ideálně za svodidly apod.).
- Vydáme se směrem k místu nehody. S sebou vezmeme výstražný trojúhelník, který umístíme v souladu s platnými předpisy a konkrétní situací před místo nehody. Rovněž tak je třeba s sebou vzít i lékárničku a mobilní telefon. Cestou dáváme ostatním přijíždějícím řidičům vhodná znamení. Je skutečně zásadně důležité, aby motoristé přijíždějící k místu střetu byli včas varováni. V opačném případě hrozí riziko vzniku další nehody, jejíž následky mohou být daleko horší než v případě střetu, kvůli kterému jsme zastavili. Současně nehodu telefonicky oznámíme příslušným záchraným složkám.
- Pokud dojde k nehodě na protější straně dálnice, oznámíme událost (po zastavení na vhodném místě) příslušným záchraným složkám. V žádném případě nelze doporučit přebíhání dálnice přímo k místu nehody.

- V případě potřeby je dobré požádat o pomoc i další osoby zdržující se na místě nehody. Mohou se podílet na označení místa střetu, na poskytování první pomoci či na péči o nezraněné pasažéry z havarovaných vozidel.
- Na místě nehody je třeba setrvat až do příjezdu policie, případně zdravotnické záchranné služby či hasičů.

A ještě jedna rada. Zachránce by neměl bezprostředně po příjezdu odborné pomoci sedat za volant. Přece jen bezprostřední setkání s následky nehody, byť jen v roli nezúčastněného řidiče, je silně stresující zážitek.

Čemu se věnovat u zraněných

Viníci od dopravních nehod v šestině případů ujedou.

Po čtyřech minutách bez pomoci hrozí osobám se zástavou srdce či dýchacími potížemi smrt.

Zranění však naštěstí nezůstávají bez pomoci. Na jaké klíčové zásady poskytování první pomoci by měli jejich zachránci pamatovat?

Především je třeba důkladně zkontrolovat, kolik lidí utrpělo zranění a nakolik jsou vážná. Je třeba pamatovat především na to, že lidé v bezvědomí či velmi vážně zranění se pomoci nedožadují. Vlastně ani nemohou. Naopak ti, kteří utrpěli zranění lehčí, na sebe hlasitě upozorňují. Křikem, nářkem, přinejmenším se hýbají. Bolest a šok po nehodě zkrátka dělají své. Laičtí zachránci přirozeně prvotní pozornost věnují právě jim, lidé v život ohrožujícím stavu pak zůstávají nepovšimnuti. To je zásadní chyba. Britský červený kříž uvádí, že jedním z nejčastějších důvodů úmrtí obětí dopravních nehod je udušení. Zachráncům moc času nezbyvá. Pokud zraněného neobjeví a nerozdýchají do 4 minut po nehodě, nastává smrt. Nejednou zbytečně.

Na co tedy pamatovat při pomáhání zraněným po dopravní nehodě?

Skutečně neváhejme pomoci lidem s vážnými zraněními. Role laických zachránců je nezastupitelná. V Evropě trvá 8-15 minut, než po oznámení dorazí odborná pomoc. Pokud není poskytnuta účinná pomoc lidem se zástavou srdeční či s dýchacími potížemi, po čtyřech minutách začínají odumírat první mozkové buňky. Každá minuta váhání snižuje o 10 % procent šanci na záchranu.



Foto: Asociace Záchraný kruh

Zachránci by se měli zaměřit na skutečně podstatné úkony:

- U zraněných hodnotíme, nakolik jsou při vědomí. Dále se přesvědčíme, zda dýchají či nemají s dýcháním potíže. Pozornost věnujeme též známám silnějšího krvácení. Pozornost je třeba věnovat příznakům jiného vážného poškození zdraví.
- Pokud je zraněný v bezvědomí a má dýchací potíže, položíme ho na záda, pokud možno na pevný podklad. Bezpodmínečně nutné je přesvědčit se o průchodnosti dýchacích cest. Pokud se v dutině ústní nacházejí cizí tělesa, zvratky, krev a podobně, musíme je ihned odstranit. Následně zahájíme stlačování hrudníku. Hrudní kost stlačujeme oběma rukama s nataženými pažemi, a to rychlostí 100–120× za minutu. Aby byla resuscitace účinná, musíme hrudní kost stlačit alespoň o 5–6 centimetrů, respektive zhruba do 1/3 hloubky hrudníku. Zkušenější zachránci mohou srdeční masáž kombinovat s umělým dýcháním. V takovém případě kombinujeme masáž srdce s umělým dýcháním, a to v poměru 30 stlačení hrudníku ku dvěma hlubokým vdechům. Resuscitujeme do příjezdu odborné pomoci.
- Pokud je zraněný v bezvědomí, ale dýchá bez potíží, můžeme jej umístit do stabilizované polohy. Nicméně do příjezdu odborné pomoci pravidelně kontrolujeme, zda dýchá bez problémů. V opačném případě ihned zahájíme resuscitaci.
- Pokud zraněný silně krvácí z horní či dolní končetiny, položíme ho na záda. Na vhodném místě mezi krvácející ranou a srdcem přiložíme škrtidlo, následně pak ránu ošetříme tlakovým obvazem. Pokud ani to nepomůže, nezbude než krvácející ránu stlačit rukou. V každém případě – přinejmenším při ošetřování krvácejících osob – nezapomene na použití vhodných ochranných rukavic.

Role laických zachránců je nezastupitelná. Pamatujme na to, že i po ošetření je třeba se zraněným věnovat. Hovoříme s nimi, uklidňujeme je a hlavně je nenecháme úplně o samotě a bez dohledu.

Když zraněný nedýchá

Více než 70 % evropských řidičů neví, jak zhodnotit stav zraněného při dopravní nehodě.

Pouze polovina šoférů by dokázala zkontrolovat kvalitu dýchání.

Přitom již po čtyřech minutách hrozí nedýchajícím osobám smrt.

Co tedy udělat, aby se zraněný neudusil?

V první řadě je třeba rozpoznat, zda má postižený dechové potíže. U těch, co komunikují, je to poměrně snadné. Pokud je zraněný v bezvědomí, poklekneme k němu a zkontrolujeme, zda volně a pravidelně dýchá (rozhodující je, zda zaregistrujeme zvedání hrudníku či břicha).



Foto: Asociace Záchraný kruh

V opačném případě je třeba zahájit následující úkony:

- V první řadě se přesvědčíme o průchodnosti dýchacích cest. Otevřeme ústa zraněného a vyčistíme dutinu ústní. Odstraníme všechny nečistoty, v případě potřeby vyjmeme i umělý chrup.
- Teprve poté provedeme záklon hlavy. Jinak by hrozilo riziko zapadnutí cizího tělesa či nečistoty hluboko do úst, což by mohlo celou situaci zásadně zkomplikovat. Záklon hlavy je životně důležitý, neboť slouží k uvolnění dýchacích cest v případě zapadnutí jazyka. Opatrnost je na místě v případě podezření na poškození krční páteře. Zde záklon hlavy neprovádíme, nicméně to není důvodem pro neprovádění potřebné resuscitace.
- Pokud po vyčištění dutiny ústní a po provedení záklonu hlavy nezačne zraněný spontánně dýchat, je třeba začít s umělým dýcháním. Přirozeným tempem se hluboce nadechneme a následně klidně vdechneme vzduch do úst postiženého. Bude-li třeba provádět i masáž srdce, kombinujeme oba úkony v poměru 30 stlačení hrudníku ku 2 hlubokým vdechům. Pokud se vdech nedaří, rychle překontrolujeme průchodnost dutiny ústní. V případě, že se v ní nenacházejí žádné viditelné nečistoty, zvětšíme záklon hlavy.
- Pokud začne postižený sám dýchat, uložíme jej vždy do stabilizované polohy. U osob v bezvědomí totiž hrozí zapadnutí jazyka, což by spolehlivě vedlo k jejich udušení. Do příjezdu odborné pomoci pravidelně kontrolujeme jeho stav.
- Umělé dýchání přeručíme v případě, že zraněný začne sám dýchat, nebo po vystředání jiným zachráncem či po předání zraněného zdravotníkům po jejich příjezdu na místo nehody.

Zajištění kvalitního dýchání je klíčovou podmínkou pro přežití zraněných. Již po 4 minutách dochází u nedýchajících osob k nevratnému poškození mozku a vzápětí jim hrozí smrt. Průměrná doba pro příjezd odborné zdravotnické pomoci na místo dopravní nehody je v Evropské unii 8-15 minut. Životy zraněných tak nejednou bývají v rukou jejich laických zachránců.

Masivní vnější krvácení je jistá a často zbytečná smrt

Zraněný může do 1 až 2 minut vykrvácet.

Jak postupovat, aby zraněný do příjezdu zdravotníků zbytečně nevykrvácel?

V těle dospělého člověka obíhá zhruba 5 litrů krve. Ztráta 35 % tohoto objemu bez příslušné léčby vede k přímému ohrožení zraněného na životě. Odhalení silného vnějšího krvácení není složité. Při příchodu ke zraněnému je to to první, co zachránce zaregistruje a čím by se měl zabývat.



Foto: Asociace Záchraný kruh

Co tedy poradit, aby jeho pomoc byla rychlá a účinná:

- Navlečeme si ochranné rukavice. Tento krok není radno podceňovat.
- Pokud krvácí horní nebo dolní končetina, položíme postiženého na záda.
- Krvácející končetinu nadzdvihneme a mezi ránu a srdce nasadíme škrtidlo.
- Následně na ránu přiložíme tlakový obvaz.
- Povolíme škrtidlo; pokud by rána i nadále krvácela a nepomohla by úprava tlakového obvazu, škrtidlo zraněnému ponecháme.
- Pokud se v krvácející ráně nachází nějaké cizí těleso, tlakový obvaz nebude možné použít a zástavu silného krvácení provedeme jen za pomoci škrtidla.
- Pokud u zraněného došlo k amputaci části končetiny, bude škrtidlo jedinou alternativou, jak masivní krvácení zastavit.
- Škrtidlo do příjezdu odborné zdravotnické pomoci nepovolujeme.
- Bude-li zraněný krvácet na krku či z podklíčkové tepny, jedinou možnou pomocí bude silně stlačovat krvácející ránu. To je třeba dělat až do předání postiženého zdravotníkům.

Teprve po zastavení silného krvácení je prostor pro kontrolu kvality dýchání a srdeční činnosti. Tento první krok je proto třeba provést rychle a účinně. Pokud naopak zachránce opomine zastavit silné vnější krvácení a přistoupí nejdříve k provádění srdeční masáže a případně umělému dýchání, jeho pomoc se pravděpodobně mine účinkem. Silné krvácení totiž do 1–2 minut zabíjí.

Pohled silně krvácejícího člověka, plný zoufalství a beznaděje, se každému zachránci navždy vryje do paměti. A záleží jen na něm, zda si tuto dramatickou epizodu bude spojovat s pocitem uspokojení z pomoci jinému, nebo trpkým pocitem, že stačilo tak málo. Jen stlačit krvácející tepnu.

Vyprostit, nebo nevyprostit zaklíněného zraněného? Často volba mezi životem a smrtí

Základem je udělat vše pro přežití zraněných.

Do příjezdu odborné pomoci je třeba zajistit základní životní funkce a zastavit masivní krvácení.

Konání zachránců rovněž musí minimalizovat riziko vzniku dalších poškození vyprošťovaných zraněných.

Průměrná doba příjezdu zdravotnické záchranné služby na místo nehody je 8–15 minut. Člověk s masivním krvácením může zemřít již po 60–90 sekundách. Pokud došlo k zástavě srdce, s každou minutou, kdy není poskytnuta účinná pomoc, klesá šance na přežití až o 10 %. Pokud následně vypukne požár, šance pomoci zaklíněným ve vaku bude nulová. Toto jsou rozhodovací kritéria, zda přistoupit, nebo naopak nepřistoupit k vyprošťování zraněných.

Pokud to není s ohledem na charakter zranění oběti nehody či míru rizika vzniku požáru vozidla bezpodmínečně nutné, ponecháme jeho vyprošťování na záchranářích. Při dopravních haváriích přece jen hrozí riziko, že byla poškozena páteř, jakákoliv zbytečná neodborná manipulace pak může vést ke zhoršení následků nehody. Podobně je tomu i v případě zlomenin horních či dolních končetin. Pokud však zraněný nedýchá, silně krvácí či je podezření na zástavu srdce a nelze provést nezbytné život zachraňující úkony bez jeho vyproštění nebo hrozí akutní riziko požáru, jakékoliv váhání není na místě.

Jak tedy správně postupovat:

- Před zahájením vyprošťovacích úkonů se přesvědčíme o tom, že se vozidlo nedá samovolně do pohybu. Je proto nutné zabrzdit je pomocí parkovací brzdy, zařazení prvního rychlostního stupně nebo zpátečky nebo jiným vhodným způsobem.
- Riziko vzniku požáru snížíme vypnutím zapalování havarovaného vozu.
- Zdaleka ne vždy se podaří bezproblémově otevřít dveře vozidla. Mohou být značně deformované nárazem. V takovém případě si pomůžeme vhodným páčidlem (klíčem na povolování matic kol apod.).
- Rozepneme bezpečnostní pás. V případě potíží neváháme s jeho přefíznutím či přestřížením.

- Před zahájením vyprošťování se přesvědčíme, zda nejsou zaklíněné dolní končetiny.
- Po celou dobu se snažíme chránit krční páteř před možným poškozením.
- Zahránce by se neměl zbytečně naklánět před volant či část palubní desky před spolujezdcem, pokud nemá jistotu, že byly deaktivovány airbagy. Hrozí riziko jejich samovolného vystřelení.
- Zraněného šetrně vyprostíme, nejlépe za použití Rautekova manévru.
- Následně zraněného umístíme na bezpečném místě, v dostatečné vzdálenosti od vraku vozidla s ohledem na jeho možný požár apod.

Vyprošťování zraněných svépomocí je třeba považovat za krajní řešení situace, kdy do příjezdu odborné pomoci hrozí jejich smrt udušením, vykrvácením, z důvodu zástavy srdce nebo je akutní riziko vzniku požáru vozidla. Po celou dobu postupujeme maximálně šetrně, abychom vyloučili možnost vzniku následných zbytečných zranění vyprošťovaných. O tom, že ve vozidle či pod ním jsou zaklíněné osoby, je třeba informovat dispečink záchrané služby. Maximálně tak zkrátíme dobu nutnou pro příjezd technické pomoci.

Kam volat a jak komunikovat s dispečinkem záchrané služby?

Včasné přivolání odborné pomoci po vážné nehodě může rozhodnout o lidském životě.

Volat na 155 nebo 112?

V zásadě můžeme volit mezi dvěma telefonními čísly – 155 (dispečink zdravotnické záchrané služby) a 112 (Integrovaný záchranný systém). První číslo lze na území rozepsat České republiky považovat za číslo první volby. Tam voláme v případě úrazy nebo jiných vážných zdravotních komplikací. Pracovníci dispečinku bývají zkušenými zdravotníky, kteří nám mohou po telefonu kvalifikovaně poradit, jak postupovat do příjezdu vozidla záchrané služby. Takový rozhovor může být nejen cennou pomocí, ale nejednou působí jako uklidňující moment. Přece jen už na poskytování potřebné pomoci nejsme sami. Naopak linku 112 přednostně volíme v případě, že potřebujeme ohlásit hromadná neštěstí či mimořádná neštěstí s větším počtem postižených osob. Linka je vhodná též pro cizince, kteří dostatečně neovládají češtinu. Operátoři linky se totiž domluví nejrozšířenějšími jazyky, jako např. anglicky či německy. Na obě čísla se dovoláme v České republice z pevných i mobilních telefonů bez předvolby a zdarma. Linku 112 pak lze doporučit i českým občanům při jejich pobytu v některém ze států v Evropské unie.



Foto: Asociace Záchraný kruh

Komunikujeme s dispečinkem

Při rozhovoru s dispečinkem linky 155 či 112 je třeba dbát na maximální stručnost, věcnost a přesnost. Vždy je nutno se nejdříve představit a následně nahlásit, co a kde se stalo. Je třeba uvést adresu či

alespoň popis lokality, kam má odborná pomoc dorazit. Nesmíme zapomenout uvést město, ze kterého voláme. Dispečink je třeba informovat o počtu zraněných a jejich stavu. Do příjezdu pomoci musíme být pořád na příjmu. Zásadní chybou by bylo odložit či dokonce vypnout telefon. V případě, že ke zraněným není přístup (např. jsou zaklíněni ve vozidle či se nacházejí pod ním), to nesmíme opomenout uvést. Společně se záchrankou může na místo neštěstí vyrazit i technická pomoc. Bez její asistence nebudou moci zdravotníci účinně zasáhnout. Mnohdy se hraje o cenné minuty. Čas promarněný zbytečným čekáním na příjezd technické pomoci může rozhodnout o bytí či nebytí zraněného.

Hoří to, nebo nehoří?

Jak se chovat při podezření na začínající požár havarovaného vozidla:

- Při jakémkoliv podezření na to, že náš automobil hoří, co nejrychleji zastavíme na vhodném místě.
- Vypneme motor a zapalování.
- Vystoupíme z vozidla a provedeme rychlou vizuální kontrolu vozidla a jeho nákladu. Tak lokalizujeme případné ohnisko počínajícího požáru.
- Potvrdí-li se podezření, že vozidlo začíná hořet, neprodleně vysadíme všechny cestující. Požár a příslušné zplodiny pro ně představují smrtelné nebezpečí. Již několik vteřin vdechování jedovatého kouře může zabít. Pasažéři se musí zdržovat v dostatečné vzdálenosti od vozidla, samozřejmě mimo silnici.
- Pokud je vozidlo vybaveno dobře přístupným odpojovačem baterie, vypneme jej. Nejednou bývá příčinou požáru zkrat v elektroinstalaci. Především na počátku pak odpojení baterie může být účinným krokem k zažehnání požáru celého vozidla.
- Usoudíme-li, že zdolání ohně je nad naše síly, neváháme povolat hasiče. Voláme linku 150, případně 112. Požár automobilu totiž postupuje až překvapivě rychle.
- K hašení požáru použijeme hasicí přístroj. Nemáme-li ho ve výbavě, můžeme se pokusit ho zdolat přikrytím dekou, kabátem, zkrátka čímkoliv, co k němu zamezí přístupu vzduchu. Uvedené opatření však bude účinné jen v samých počátcích.
- Pokud hoří v motorovém prostoru vozidla a máme-li k dispozici hasicí přístroj, kapotu jen lehce pootevřeme a pokusíme se požár zdolat. Zásadní chybou by bylo otevřít kapotu naplno.
- Usoudíme-li, že zdolání ohně je nad naše síly, nezbyde než se smířit s tím, že vozidlo ani jeho náklad nezachráníme. Odejeme do bezpečné vzdálenosti a vyčkáme příjezdu požární jednotky.



Foto: Asociace Záchraný kruh

Hasicí přístroj sice v povinné výbavě není, ale...

Opravdu není v České republice povinnost vozit v osobních automobilech hasicí přístroj. Rozhodně se však vyplatí nějaký si pořídit. Optimálně alespoň dvoukilový práškový, případně s náplní oxidu uhličitého, tedy tzv. sněhový. Určitě nebude rozumným řešením vozit ho uložený na dně zavazadlového prostoru. Přístroj by měl mít řidič po ruce. Umístíme ho tedy pod jeho sedačku či sedák předního spolujezdce, případně pod palubní desku. Kvalitní práškový hasicí přístroj se dá pořídit již za 500 korun, sněhový pak od 1 500 korun výše. Tato investice se rozhodně vyplatí. V poměru k ceně automobilu je marginální. Navíc může hasicí přístroj během své dvacetileté životnosti přispět k záchraně lidského života. Jen nesmíme zapomenout nechat ho každý rok zkontrolovat.

Někteří řidiči s sebou vozí hasicí sprej. Pomoci může jen na samém počátku požáru. Málokdy se ho však podaří zachytit včas, pak se bez plnohodnotného hasicího přístroje neobejdeme.

V řadě evropských států je ovšem hasicí přístroj povinný

To, že není hasicí přístroj povinnou výbavou osobních automobilů v České republice, neznamena, že se bez něj obejdeme při našich cestách do zahraničí. Je totiž povinný v celé řadě států. A není jich zrovna málo. Jedná se o Belgii, celé Pobaltí, Polsko, Bulharsko, Rumunsko a Řecko, dále pak Ukrajinu, Bosnu a Hercegovinu, Moldavsko, Rusko a Turecko. Vypravíme-li se do některého z nich, rozhodně s kvalitním hasičákem na palubě. V opačném případě nás čekají nepříjemnosti s místními policisty, v krajním případě pak při jednání s pojišťovnou ohledně likvidace škodní události spojené s požárem vozidla.

Pomáháme za tmy

Noční nehody jsou nebezpečné nejen pro jejich účastníky

- **Za tmy jsou silnice opravdu nebezpečné – riziko vzniku dopravní nehody narůstá až 4×.**
- **Po setmění je tak důležité pamatovat na důsledné označení místa nehody.**

Noční silnice jsou opravdu nebezpečné. Řidiči za tmy hůře odhadují průběh silnice, dostatečně si neuvědomují zhoršenou viditelnost potenciálních překážek, obecně pak neradi mění svůj způsob jízdy, který volí za nesnížené viditelnosti. A co teprve pokud mají zareagovat na nenadálou překážku v podobě neosvětlených havarovaných vozidel v jejich jízdní dráze. A navíc třeba za deště, kdy se zvyšuje riziko nehody 2,5x, na dálnici dokonce až 5x.



Foto: Asociace Záchranný kruh

Za tmy a vůbec za snížené viditelnosti (i ve dne, např. za mlhy, hustého deště či sněžení) je třeba pamatovat na důkladné zviditelnění místa střetu:

- Vozidlo záchránce by mělo být odstaveno tak, aby netvořilo překážku v jízdní dráze ostatních vozidel. Na něm je třeba uvést do činnosti varovné blinkry. Blikající automobil se stane pro řidiče přijíždějící k místu neštěstí varováním a apelem, aby snížili rychlost jízdy a věnovali zvýšenou pozornost aktuální situaci na silnici.
- I záchránce ovšem musí být za každých okolností dostatečně viditelný pro ostatní motoristy. Než vystoupí z vozidla, musí mít na oblečení kvalitní reflexní vestu. To není samoučelné. Řidiči na něj totiž zareagují řidiči až 30× dříve než na postavu v tmavém oblečení bez reflexních doplňků a 8–9× dříve než na osobu jen v bílém.
- Místo střetu je třeba urychleně označit, zpravidla za využití výstražného trojúhelníku z povinné výbavy automobilu záchránce, případně vozidel dalších řidičů, kteří u nehody zastavili.
- Na nepřehledných místech a tam, kde se jezdí rychle (dálnicích apod.) je třeba včas dávat znamení ostatním řidičům přijíždějícím k místu nehody, aby snížili rychlost jízdy, případně i zastavili. Neměli bychom se tedy zdrážhat požádat o pomoc další osoby, které se nacházejí na místě nehody a jsou schopny pomoci.

Všichni motoristé by měli mít za jízdy v noci na paměti, že řidič jedoucí s rozsvícenými potkávacími světly spatří neosvětlenou překážku na vzdálenost max. 50 metrů. Je tedy třeba pamatovat na nutnost snížit rychlost jízdy při přepnutí z dálkových světel na potkávací. Jízda za zhoršené viditelnosti na hranici povoleného rychlostního limitu tak zdaleka nebude tím správným a bezpečným řešením. A to platí i pro jízdu po noční dálnici. Nikdo nemá jistotu, že se před ním náhle nevynoří něco, na co již v plné rychlosti nestačí bezpečně zareagovat.

Autoři:

Lukáš Hutta, Asociace Záchranný kruh

Mgr. Alan Mejstřík, DiS., 1. lékařská fakulta UK Praha

Mgr. Markéta Novotná, Bezpečně na silnicích o.p.s.

Mgr. Lukáš Tajčman, DiS., Zdravotnická záchranná služba Hlavního města Prahy



Teoretické základy výukového bloku Rozbor dopravní nehody

1. Výběr z legislativy silničního provozu pro pedagogy

1.1. Povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích

Práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích jsou upraveny zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“).

Zákon o silničním provozu dále upravuje:

- Pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- Úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích.
- Řidičská oprávnění a řidičské průkazy.
- Působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích (mimo jiné jsou v silničním zákoně definovány přestupky, postih za spáchání přestupku včetně bodového systému).

V úvodu zákon o silničním provozu vymezuje základní pojmy, např.:

- **Účastník** provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích (ust. § 2 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Řidič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti (ust. § 2 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Vozidlo** je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj (ust. § 2 písm. f) zákona o silničním provozu).
- **Motorové vozidlo** je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus (ust. § 2 písm. g) zákona o silničním provozu).
- **Nemotorové vozidlo** je přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo (ust. § 2 písm. g) zákona o silničním provozu),

ale také co znamená zastavit vozidlo nebo dát přednost v jízdě, co je zádržný bezpečnostní systém, atd.

Každý účastník silničního provozu má zákonem o silničním provozu, ustanovením § 4 písm. a), b) a c), stanovenou mimo jiné základní povinnost chovat se:

- **Ohleduplně a ukázněně**, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani svůj vlastní.
- **Řídit se na pozemních komunikacích pravidly silničního provozu**, pokyny policisty.
- **Řídit se světelnými signály, dopravními značkami.**

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání – skutková podstata přestupku	Body	Pokuta příkazem na místě	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1f) 5.	nezastavení vozidla na signál, který řidiči příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou (Postačuje nedbalostně!)	5	do 2 500 Kč	2 500–5 000 Kč nebo 4 000–7 500 (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců)	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1f) 5.	úmyslné nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení anebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	-----	2 500–5 000 Kč nebo 4 000–7 500 (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců)	1–6 měsíců

Kromě těchto obecných povinností stanoví zákon o silničním provozu, případně další právní předpisy, i zvláštní pravidla speciálně pro řidiče motorového vozidla, pro spolujezdce, pro cyklisty apod.

Povinnosti řidiče najdeme v úvodních paragrafech (ust. § 5, 6 a 7 zákona), dále například v ust. § 9 zákona pak povinnosti přepravované osoby. Tím ovšem výčet povinností nekončí a následná ustanovení zákona o silničním provozu se zabývají konkrétními postupy, se kterými jsou spojeny další povinnosti (např. v dílu 3 zákona najdeme pravidla provozu na pozemních komunikacích a zde povinnosti vztahující se k rychlosti jízdy, předjíždění, odbočování,...).

V následujícím textu jsou uvedeny některé z povinností uložených zákonem o silničním provozu, jejich plný výčet je pak uveden přímo v tomto zákoně. Dále je u závažných porušení zákona stanoven postih ve formě možné pokuty (některé přestupky lze vyřídit příkazem na místě, jiné výhradně ve správním řízení), případného zákazu činnosti (spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel) a přidělených bodů dle bodového systému (bodové hodnocení porušení některých povinností stanovených zákonem, záznam v registru řidičů, úplný výčet je uveden v příloze č. 1 zákona o silničním provozu).

1.2. Základní (obecné) povinnosti řidiče (motorového nebo nemotorového vozidla, tramvaje, jezdce na zvířeti, tj. mimo jiné i cyklisty)

a) Řidič musí:

- **Užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem** (ust. § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, dále zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1a) 3.	řízení technicky nezpůsobilého vozidla (tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu)	5	5 000–10 000 Kč	6 měsíců–1 rok

- **Věnovat se** plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích (ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu).
- **Přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla** nebo fyzickým vlastnostem zvířete (ust. § 5 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu).
- **Dbát zvýšené opatrnosti** zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou a na výcvikové vozidlo autoškoly (ust. § 5 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Odstranit na místě závadu**, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52 (podmínky převozu nákladu); nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit; přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí, (ust. § 5 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu).
- **Podrobit se** na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie **vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo jinou návykovou látkou** (ust. § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§125c/1d)	odmítnutí podrobit se vyšetření na alkohol nebo jinou návykovou látku	7	25 000–50 000 Kč	1–2 roky

- **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 (ust. § 5 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu).
- **Zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu** (ust. § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu).
- **Zabezpečit přepravované zvíře** tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby (ust. § 5 odst. 1 písm. j) zákona o silničním provozu).
- **Zajistit, aby k jízdě byl připraven potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob**, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (ust. § 5 odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu).
- **Mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu** stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla (ust. § 5 odst. 1 písm. l) zákona o silničním provozu).

b) Řidič nesmí:

- **Požít alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol nebo užít jinou návykovou látku během jízdy** (ust. § 5 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholu nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,** (ust. § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti	Přestupek dle zákona o silničním provozu
§ 125c/1b)	řízení vozidla pod vlivem alkoholu (od 0,3 ‰ – do 1 ‰) nebo jiných návykových látek	7	2 500–20 000 Kč	6 měsíců–1 rok 6 měsíců–1 rok	§ 125c/1b)
	(alkohol do 0,3 promile:)	0	2 500–20 000 Kč	6 měsíců–1 rok	
§ 125c/1c)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost (požití alkoholu nebo jiné návykové látky) (od 1 ‰)	7	25 000–50 000 Kč	1–2 roky	§ 125c/1c)

- **Řídit vozidlo, jestliže je jeho schopnost k řízení snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,** např. bez předepsaných brýlí (ust. § 5 odst. 2 písm. e) zákona o silničním provozu).
- **Předat řízení vozidla osobě,** která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a 3 (osoba dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení, držitel řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu...) nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdy na zvířeti je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu (ust. § 5 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Vyhazovat předměty z vozidla** (ust. § 5 odst. 2 písm. e) zákona o silničním provozu).
- **Ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet** pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje, (ust. § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu).
- **Ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje,** a dále nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání, (ust. § 5 odst. 2 písm. g) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Pokuta příkazem na místě	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1f 6.	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) a) při řízení vozidla (pro záznam bodů): ohrožení chodce při přecházení po přechodu pro chodce a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky b) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit nebo c) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	a) 4 b) 3 d) 5	do 2 500 Kč (pozor na recidivu)	2 500–5 000 Kč	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích) = recidiva

- **Ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci na přejezdu pro cyklisty** (ust. § 5 odst. 2 písm. h) zákona o silničním provozu).
- **Řídit vozidlo, na němž jsou nečistoty, námraza nebo sníh**, které zabraňují výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran **nebo na jehož nákladu je led**, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (ust. § 5 odst. 2 písm. i) a j) zákona o silničním provozu).
- **Předat řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky § 3 odst. 3**, tj. není držitelem příslušného řidičského oprávnění (ust. § 7 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Obtěžovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích ani jiné osoby zejména** nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, rozstřikováním kaluží, bláta nebo zbytečným ponecháním motoru stojícího vozidla v chodu, (ust. § 7 odst. písm. b) zákona o silničním provozu).
- **Při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj** nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení (ust. § 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Pokuta příkazem na místě	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1f) 1.	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2	do 1 000 Kč	1 500–2 500 Kč	

- **Kouřit při jízdě na motocyklu, na mopedu a na jízdním kole** (ust. § 7 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Na druhém sedadle motocyklu přepravovat osobu mladší 12 let** (ust. § 7 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu).

1.3. Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a § 5 dále povinen

- **Být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem**, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu (ust. § 6 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Přepravovat ve vozidle dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky**; při této přepravě musí být dítě umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům a na sedadle, které je vybaveno airbagem, který nebyl uveden mimo činnost, nebo pokud byl uveden mimo činnost automaticky, nesmí být dítě v dětské autosedačce přepravováno čelem proti směru jízdy (ust. § 6 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Pokuta příkazem na místě	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1k)	nepoužití bezpečnostního pásu	3	do 2 000 Kč	1 500–2 500 Kč	-----
§ 125c/1k)	nepoužití autosedačky nebo nepřipoutání dítěte	4	do 2 000 Kč	1 500–2 500 Kč	-----

- **Umístit a upevnit dětskou autosedačku na sedadle a dítě do dětské autosedačky podle podmínek stanovených výrobcem** dětské autosedačky v návodu k použití této dětské autosedačky (ust. § 6 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Přepravovat ve vozidle dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem** (ust. § 6 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu).
- **Přepravovat ve vozidle (kategorie M1 a N1), ve kterém jsou na zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou autosedačku**, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem (ust. § 6 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu).
- **Mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem**, například brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy, například za deště nebo sněžení (ust. § 6 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	Pokuta příkazem na místě	Správní trest ve správním řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1k)	nepoužití ochranné přilby	3	do 2 000 Kč	1 500–2 500 Kč	-----

- **Ustanovení § 6 odst. 2, 3, 4, 5 a 6 zákona o silničním provozu definuje výjimky z poutání a přepravy v dětské autosedačce** (např. povinnost být připoután při jízdě bezpečnostním pásem neplatí pro řidiče při couvání vozidla, přepravovat dítě v dětské autosedačce neplatí pro přepravu dítěte ve vozidle bezpečnostních sborů při plnění služebních povinností, v obci ve vozidla taxislužby na zadním sedadle atd).
- **Mít při řízení u sebe potřebné doklady** (řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla (tzv. malý techničák), příp. průkaz profesní způsobilosti nebo obdobný doklad) (ust. § 6 odst. 7 zákona o silničním provozu), dále zelenou kartu (dle § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb.).
- **Předložit doklady podle § 6 odstavce 7 a 8** na výzvu policisty, vojenského policisty, strážníka obecní policie ve stejnokroji nebo celníka ve stejnokroji ke kontrole (ust. § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu).
- **Podrobit vozidlo na výzvu policisty technické silniční kontrole** (ust. § 6 odst. 9 zákona o silničním provozu). Při technické silniční kontrole je řidič povinen zajet k mobilní kontrolní jednotce, do stanice technické kontroly, do stanice měření emisí nebo do autorizovaného metrologického střediska, pokud zajižďka včetně cesty zpět není delší než 16 kilometrů (ust. § 6a odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu).

1.4. Povinnosti přepravované osoby

- **Být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem** (ust. § 9 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu) – výjimky stanoveny v ust. § 9 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu.
- **Užívat za jízdy na motocyklu nebo mopedu ochrannou přilbu** schváleného typu, kterou má nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (ust. § 9 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu) – výjimky stanoveny v ust. § 9 odst. 4 zákona o silničním provozu.
- **Neohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích**, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládnutí vozidla (ust. § 9 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu).
- **Dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj** (ust. § 9 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Nesmí vyhazovat předměty z vozidla** (ust. § 9 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- **Při jízdě na motocyklu se musí nohama dotýkat stupaček a nesmí kouřit** (ust. § 9 odst. 6 zákona o silničním provozu).
- **Boční sezení na motocyklu je zakázáno** (ust. § 9 odst. 7 zákona o silničním provozu).
- Přepravovaná osoba, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla (zejména šlapáním, brzděním, negativním ovlivňováním rovnováhy vozidla a obdobným způsobem), **nesmí během jízdy a bezprostředně před jejím zahájením požit alkohol nebo užít jinou návykovou látku nebo zahájit jízdu v takové době po požití alkoholu nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohla být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky** a je povinna **podrobit se** na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie **vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou** (ust. § 9 odst. 8 zákona o silničním provozu).

1.5. Povinnosti řidiče nemotorového vozidla

Kromě obecných povinností uvedených v kapitole 1 stanoví zákon o silničním provozu, případně další právní předpisy, i zvláštní pravidla speciálně pro cyklisty.

Jízdám kolem se z hlediska zákona o silničním provozu rozumí i koloběžka (ust. § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu).

Pojem elektrokoloběžka není v současné chvíli v našem právním řádu definován. Z důvodů neexistence právní úpravy elektrokoloběžek se tak často na elektrokoloběžky nahlíží jako na jízdní kolo.

a) Cyklista musí:

- **Jezdit na pozemní komunikaci při pravém okraji vozovky.** Nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí jet po pravé krajnici (ust. § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu). Jsou však situace, kdy je z hlediska bezpečnosti cyklisty nutné, aby se cyklista držel od kraje dál. Jedná se o rizika, která může cyklista očekávat u pravého okraje vozovky, např. propadlý poklop šachty, vtoková kanalizační mříž pro svod dešťové vody, chodci vbíhající do vozovky, dveře otevřené zaparkovaných vozidel otevřené náhle do jízdní dráhy cyklisty apod. Z levé strany může cyklistu ohrozit zejména těsné předjíždění řidiči motorových vozidel.
- **Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu** schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (ust. § 58 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- **Jet jen jednotlivě za sebou**, mimo cyklistické zóny (ust. § 57 odst. 3, ust. § 39a odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda může vozovku přejet**, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo (ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu).

- **Za snížené viditelnosti musí mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítlnu se světlem červené barvy** nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítlnu bílé barvy s přerušovaným světlem (ust. § 58 odst. 5 zákona o silničním provozu).
Snížená viditelnost, to není jen tma. Obecně se jedná o situace, kdy účastníci silničního provozu dostatečně zřetelně nerozeznají jiné osoby, vozidla, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu (ust. § 2 písm. ff) zákona o silničním provozu).

b) Cyklista nesmí:

- **Na jednomístném kole jezdit ve dvou**, s několika výjimkami:
 - Pokud je jízdní kolo vybaveno **pomocným sedadlem pro přepravu dítěte** a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.
 - Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let **v přívěsném vozíku** určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu **spojovací tyčí** (ust. § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Jet bez držení řídítek** (tj. nesmí např. za jízdy kouřit nebo telefonovat), držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích (ust. § 58 odst. 4 zákona o silničním provozu).
- **Mít při jízdě nohy mimo šlapadla** (ust. § 58 odst. 4 zákona o silničním provozu).

c) Cyklista může:

- **Předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici pomalu jedoucí nebo stojící vozidla**, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. To neplatí, odbočuje-li vozidlo vpravo a dává-li znamení o změně směru jízdy (ust. § 57 odst. 4 zákona o silničním provozu).
- **Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku** určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, **nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí** (ust. § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci 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 (ust. § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu).

1.6. Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je definována jako „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“ (ust. § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu).

a) Povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě:

- **Neprodleně zastavit vozidlo** (ust. § 47 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Zdržet se požití alkoholu a užití jiné návykové látky** po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkohol nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5 (ust. § 47 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu).
- **Učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem**, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody (ust. § 47 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu).
- **Spolupracovat při zjišťování skutkového stavu** (ust. § 47 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu).

b) Povinnosti účastníka dopravní nehody:

- **Učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody;** vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla (ust. § 47 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu).
- **Oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby** (ust. § 47 odst. 3 písm. b) zákona o silničním provozu).
- **Označit místo dopravní nehody** (ust. § 47 odst. 3 písm. c) zákona o silničním provozu).
- **Umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích,** zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob (ust. § 47 odst. 3 písm. d) zákona o silničním provozu).
- **Neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo** (ust. § 47 odst. 3 písm. e) zákona o silničním provozu).
- **Prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě** (ust. § 47 odst. 3 písm. f) zákona o silničním provozu).
- **V případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě,** který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků; záznam lze pořádit a jednotlivě autentizovat též elektronicky, podepíší-li jej účastníci elektronickým podpisem. (ust. § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu).
- **V případě, že dojde při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč jsou účastníci dopravní nehody povinni:**
 - neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
 - zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
 - setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody (ust. § 47 odst. 4 písm. a), b), c) zákona o silničním provozu).
- Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě:
 - dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
 - dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo,
 - účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích (ust. § 47 odst. 5 písm. a), b), c) zákona o silničním provozu).

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	pokuta příkazem na místě	správní trest ve správním řízení	zákaz činnosti
§ 125c/1h)	způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví	---	-----	25 000–50 000 Kč	1 rok–2 roky
§ 125c/1i) 1.	v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastavení vozidla	7	do 5 000 Kč	2 500–5 000 Kč	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)

Přestupek dle zákona o silničním provozu	Protiprávní jednání	Body	pokuta příkazem na místě	správní trest ve správním řízení	zákaz činnosti
§ 125c/1i) 2.	v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlášení dopravní nehody policistovi	---	do 5 000 Kč	2 500–5 000 Kč	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1i) 3.	v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokázání totožnosti ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	---	do 5 000 Kč	2 500–5 000 Kč	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)
§ 125c/1i) 4.	v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7	do 5 000 Kč	2 500–5 000 Kč	1–6 měsíců (spáchá-li 2× a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Datum nehody: _____	Čas: _____	2. Místo: _____	Místo: _____	3. Zranění vč. lehkého: _____
Stát: _____		Stát: _____		ne ☐ ano ☐

4. Věcná škoda na jiných:	
vozidlech než A a B	předmětech
ne ☐ ano ☐	ne ☐ ano ☐

5. Svědci: Jména, adresy, tel.: _____

VOZIDLO A	
6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění):	
PŘÍJMENÍ: _____	
Jméno: _____	
Adresa: _____	
PSC: _____	Stát: _____
Tel./e-mail: _____	

7. Vozidlo	
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ _____	_____
Registrační značka _____	Registrační značka _____
Stát registrace _____	Stát registrace _____

8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):	
NÁZEV: _____	
Číslo poj. smlouvy: _____	_____
Číslo zelené karty: _____	_____
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____	
Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____	
NÁZEV: _____	_____
Adresa: _____	_____
Stát: _____	_____
Tel./e-mail: _____	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ☐ ano ☐	

9. Řidič (dle řidičského průkazu):	
PŘÍJMENÍ: _____	
Jméno: _____	
Datum narození: _____	
Adresa: _____	_____
Stát: _____	_____
Tel./e-mail: _____	
Číslo řidičského průkazu: _____	
Skupina (A, B, ...): _____	
Platnost řidičského průkazu do: _____	

12. OKOLNOSTI NEHODY		
↓	K upřesnění náčrtu označte křížkem odpovídající políčka *nehodící se škrtně	↓
A		B
☐ 1	*parkovalo/stálo	☐ 1
☐ 2	*vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře	☐ 2
☐ 3	zaparkovávalo	☐ 3
☐ 4	vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty	☐ 4
☐ 5	vyjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu	☐ 5
☐ 6	vyjždělo na kruh. objezd	☐ 6
☐ 7	jelo na kruhovém objezdu	☐ 7
☐ 8	najelo ze zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	☐ 8
☐ 9	jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	☐ 9
☐ 10	měnilo jízdní pruh	☐ 10
☐ 11	předjíždělo	☐ 11
☐ 12	odbočovalo vpravo	☐ 12
☐ 13	odbočovalo vlevo	☐ 13
☐ 14	couvalo	☐ 14
☐ 15	vjelo do protisměru	☐ 15
☐ 16	přijíždělo zprava (na křižovatce)	☐ 16
☐ 17	nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu	☐ 17
☐ ← udejte počet označených políček → ☐		

Nezbytné podepsat oběma řidiči
Není přiznáním odpovědnosti, slouží k dokumentaci dat a okolností nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody.

13. Náčrt nehody v okamžiku střetu	13.
------------------------------------	-----

Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jízdy vozidel A, B (šipkami), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic

VOZIDLO B	
6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění):	
PŘÍJMENÍ: _____	
Jméno: _____	
Adresa: _____	
PSC: _____	Stát: _____
Tel./e-mail: _____	

7. Vozidlo	
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ _____	_____
Registrační značka _____	Registrační značka _____
Stát registrace _____	Stát registrace _____

8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):	
NÁZEV: _____	
Číslo poj. smlouvy: _____	_____
Číslo zelené karty: _____	_____
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____	
Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____	
NÁZEV: _____	_____
Adresa: _____	_____
Stát: _____	_____
Tel./e-mail: _____	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ☐ ano ☐	

9. Řidič (dle řidičského průkazu):	
PŘÍJMENÍ: _____	
Jméno: _____	
Datum narození: _____	
Adresa: _____	_____
Stát: _____	_____
Tel./e-mail: _____	
Číslo řidičského průkazu: _____	
Skupina (A, B, ...): _____	
Platnost řidičského průkazu do: _____	

10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →


11. Viditelná poškození na vozidle A:

14. Vlastní poznámky:

15. Podpisy řidičů	15.
A	B

10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →


11. Viditelná poškození na vozidle B:

14. Vlastní poznámky:

Grafické schéma pro účely vyhodnocení nehody je pouze orientační.

1.7. Další povinnosti řidiče motorového vozidla vztahující se k řešené dopravní nehodě neuvedené výše

- **V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h**, pokud není přechodnou nebo místní úpravou stanoveno jinak (ust. § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu).
- **Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat**, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak. (ust. § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu). Chodec je definován v § 2 písm. j) zákona o silničním provozu.



Foto: cz.depositphotos.com

2. Zásady bezpečného pohybu v silničním provozu

Bezpečná jízda se zakládá nejen na **dodržování pravidel silničního provozu**, ale jedná se celkově o bezpečné chování na silnicích. Mezi důležité aspekty bezpečného chování patří například předvídatost, ohleduplnost, ale také být správně připoután bezpečnostním pásem. Co se týká vlastní jízdy, mluvíme o **defenzivní jízdě (bezpečné)**, což je metoda předcházení vzniku dopravní nehody a soubor doporučení, které dělají jízdu bezpečnější (předvídat, vždy pozorně sledovat vozovku, vyhodnotit situaci a až poté udělat určitý úkon, respektovat možnosti svého vozidla, brát ohled na slabší a méně chráněné, ...).

Pro cyklistu je pak nezbytné, aby byl v provozu dobře vidět, měl nasazenou cyklistickou přilbu řádně připevněnou, a nejlépe cyklistickou přilbu používal i nad stanovený věkový limit 18 let.

Přestože na silnicích se nejvíce pohybují řidiči motorových vozidel, běžnými účastníky jsou rovněž cyklisté. Cyklodoprava je stále rozšířenější způsob využití nejen volného času, ale například i dopravy do zaměstnání. Právě sdílení silnicí cyklisty a motoristy nebývá někdy ideální. V případě bezohledné jízdy a nebezpečného jednání se obě skupiny cítí ohrožené. Konflikty často vznikají na základě skutečnosti, že jedna ze stran nerozumí a nepředvídá možné chování toho druhého. Bezpochyby klíčovým faktorem, kromě znalosti pravidel a bezpečné infrastruktury pro cyklisty, je na silnicích vzájemná ohleduplnost, respekt a tolerance.

Právní úprava posledních let s sebou přinesla řadu novinek v oblasti cyklistické infrastruktury. Některé zásadní změny a novinky nejsou cyklisty ani řidiči motorových vozidel dosud v praxi zažité, některé dokonce nejsou příliš známé. Ať už se jedná o jízdní pruhy a vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, cykloobousměrky, cyklistické zóny a další. Je to oblast, se kterou by se měli nejen cyklisté, ale i řidiči motorových vozidel důkladně seznámit.

Nárůst cyklistické dopravy přináší na silnice více situací, které vyžadují vzájemné pochopení, toleranci a respekt. V následujícím textu je tedy možné kromě zásad bezpečné jízdy pro řidiče motorového vozidla a cyklisty nalézt i některé konkrétní situace chování cyklistů v provozu a je nastíněna motivace takového chování. Dále jsou připomenuty příklady dopravních situací, ve kterých je přednost v jízdě.

2.1. Zásady bezpečné jízdy řidiče motorového vozidla

- **Předvídat jednání ostatních účastníků silničního provozu**, tedy vyhodnotit situaci a přizpůsobit své chování tomu, co by se mohlo stát, jaké problémy by mohly nastat a podle toho třeba zpomalit, nepředjíždět apod. Počítat s možnými chybami ostatních. Zohlednit například to, že druhý řidič nedá přednost zprava, nedá znamení o změně směru jízdy při odbočování nebo při přejíždění z pruhu do pruhu,...
Předvídat v návaznosti na to, kde a kdy se právě pohybujeme:
 - jízda v obci – zvýšený počet chodců, cyklistů, je třeba sledovat i situaci na chodníku, krajnici,
 - jízda v okolí autobusových zastávek – brát v potaz osoby dobíhající autobus, vystupující zpoza autobusu,
 - jízda u škol a dalších míst, kde je zvýšený počet chodců,
 - jízda za snížené viditelnosti,
 - jízda v tunelu,
 - jízda v zimě,...
- **Chovat se předvídatelně**, dávat včas a zřetelně najevo své úmysly, aby ostatní řidiči stihli zareagovat. Tedy, včas dávat znamení o změně směru jízdy, stylem jízdy naznačit úmysl předjíždět nebo brzdit.
- **Řídit odpočatý**. Při dlouhých jízdách předcházet mikrosnánu, dělat si pravidelné přestávky, střídat se v řízení.
- **Řídit v dobrém psychickém rozpoložení**.
- **Dostatečná časová rezerva**, která umožní řidiči koncentrovat se na řízení a nebyť tlačěn do spěchu.
- **Bezpečnostní pás** by měl těsně obepínat tělo přes pevné body. Těmi jsou pánevní kosti, boky, klíční kost a hrudní kost. Nepoutat se přes zimní bundu, zkontrolovat, že se pod pásem v kapse nenachází klíče, mobilní telefon, propiska v náprsní kapse apod.
- **Zavazadla v autě** umístit a upevnit (zajistit proti pohybu) nejlépe do zavazadlového prostoru vozidla tak, aby v případě nárazu nebo prudkého brždění nedošlo ke zranění osob uvnitř vozu. Volné předměty (klíče, deštník, kniha, PET láhev,...) mít připevněné, uložené do ukládacích prostor. Co se nevejde do zavazadlového prostoru vozidla (lyže,...) pečlivě připevnit na střešnici nebo využít střešního boxu.
- **Přepravu zvířat** provádět tak, aby byla chráněna jak sama zvířata, tak i posádka vozidla. Možností je přeprava zvířete v kufru ve spojení se sítí nebo mříží, ve spolehlivě zajištěném (připevněném) přepravním boxu nebo připoutané zvláštním bezpečnostním pásem ke zvířecímu postroji.
- **Udržovat pozornost**. Pozornost řidiči narušuje řada faktorů. Může to být například nastavování klimatizace nebo navigace, komunikace se spolucestujícími, snaha dosáhnout na vzdálenější předmět, děti na zadních sedadlech (pláč, zlobení), monotónní jízda (dlouhá jízda po dálnici nebo naopak dobře známé trasy). Důležité je uvědomit si před jízdou, co budu potřebovat, nastavit, zkontrolovat, dát si k ruce důležité věci. Dělat přestávky, zastavit když je potřeba. Neopouštět mobilní telefon.
- **Ohleduplná jízda a respektování ostatních účastníků silničního provozu** (dávat přednost chodcům, nepředjíždět riskantně, nezrychlovat, když je řidič předjížděn, brát ohled na cyklisty a chodce, nechávat si přiměřený odstup,...).

2.2. Některé další aspekty bezpečné jízdy řidiče motorového vozidla

– Aktivní a pasivní bezpečnostní prvky vozidel

Aktivní bezpečnostní prvky jsou takové, které mají za úkol **zabránit dopravní nehodě nebo ji předejít**. Jsou to různé technické systémy, ale i vlastnosti daného auta, které přispívají ke snížení rizika.

- kvalitní brzdy,
- přesné řízení,
- kvalitní tlumiče zajišťující dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou,
- dobré pneumatiky,
- dobrý výhled z vozidla,
- dostatečně výkonný a pružný motor,
- celá řada elektronických protiblokovacích, protipokluzových a stabilizačních systémů (ABS, ESP, TCS a další),
- z hlediska bezpečnosti je důležité i pohodlí řidiče, snížení únavy a minimalizace rizika mikrosopánku,
- aktivní tempomat ACC a celá řada radarových systémů,
- parkovací asistenty (Park Assist, PDC, Parkpilot,...),
- a další spousta elektronických asistentů přispívajících k bezpečné jízdě...

Pasivní bezpečnostní prvky jsou ty, které mají **následky nehody co nejvíce snížit**, pokud už na ni dojde. Patří sem například:

- bezpečnostní pásy a dětské sedačky,
- airbagy,
- bezpečná konstrukce karoserie,
- vhodná konstrukce sedaček a opěrek hlavy,
- ponehodové systémy (v Evropě eCall v Americe OnStar),
- systémy chránící při kolizi chodce (tzv. aktivní kapota).

– Bezpečná vzdálenost a reakční doba řidiče.

Průměrná doba reakce řidiče by měla být přibližně dvě sekundy, ale závisí na různých faktorech (reakční dobu zvyšuje mimo jiné i mobilní telefon, jídlo a doba řízení bez přestávky).

Od průměrné doby reakce řidiče a začátku účinného brzdění, tedy zmíněných dvou sekund, se odvíjí i **bezpečná vzdálenost**.

V noci, za deště apod. je reakční doba, tedy i bezpečná vzdálenost ještě delší!

Bezpečná vzdálenost se mění s rychlostí. Proto je měřit čas praktičtější než určovat vzdálenost.

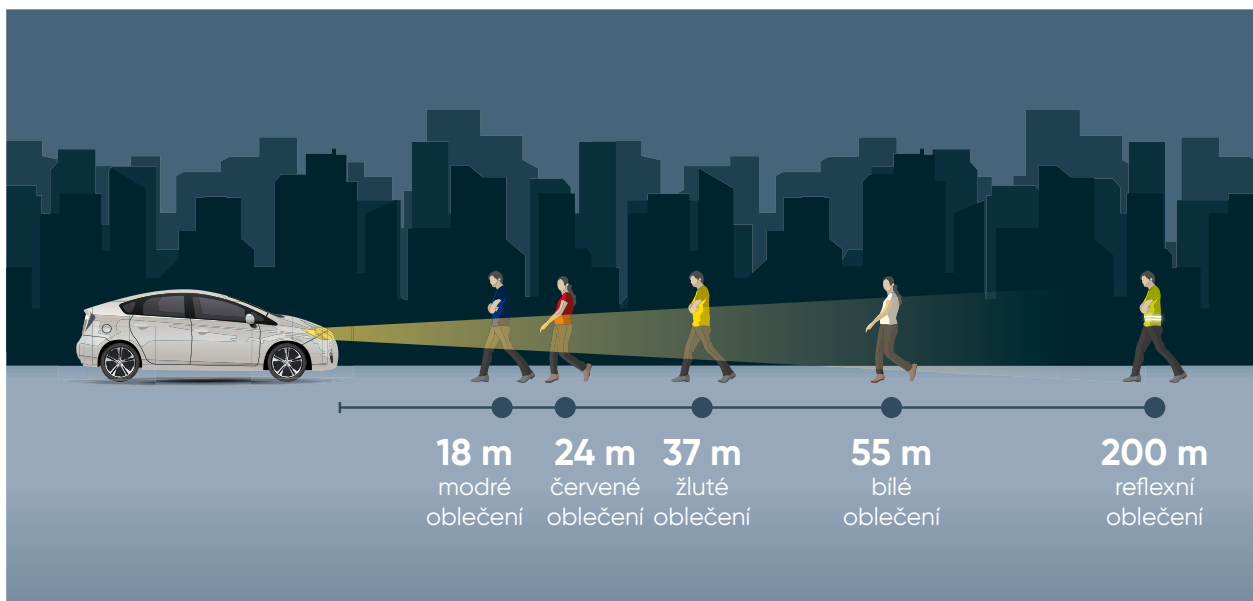
Stačí si tedy všimnout okamžiku, kdy auto jedoucí před námi mine nějaký pevný bod (strom, značka, most, ...) a od toho okamžiku napočítat dvě sekundy. Pokud k tomu bodu dojedeme dříve než za dvě sekundy, nedodržujeme bezpečnou vzdálenost a je potřeba zvětšit odstup.

Bezpečná vzdálenost při různých rychlostech (na suchu a za standardních podmínek)

50 km/h–28 m (6 osobních automobilů)
90 km/h–50 m (11 osobních automobilů)
130 km/h–72 m (16 osobních automobilů)

2.3. Zásady bezpečné jízdy cyklisty

- **Používat cyklistickou přilbu i nad zákonem stanovený věkový limit 18 let**, tím se chránit před následky případného pádu.
- **Být vidět**, tj. využívat reflexních materiálů a výrazných barev na oblečení a doplňcích.



Ilustrační obrázek – efekt využití reflexních materiálů a různých barev oblečení v silničním provozu za snížené viditelnosti

- **Chovat se předvídatelně a ohleduplně, komunikovat s okolím.** Dávat včas a zřetelně znamení paží o změně směru jízdy, vyvarovat se za jízdy poslouchání hudby, telefonování a jiným činnostem, které odvádí pozornost cyklisty.
- **Mít kolo v dobrém technickém stavu a mít potřebnou výbavu.**
- **Dobře volit trasu**, tj. pokud je to možné, volit cyklistickou infrastrukturu, vyhnout se provozu, zejména frekventovaným komunikacím.
- V neposlední řadě **jako rodiče být dětem dobrým příkladem.**

2.4. Cyklisté v provozu – konkrétní situace

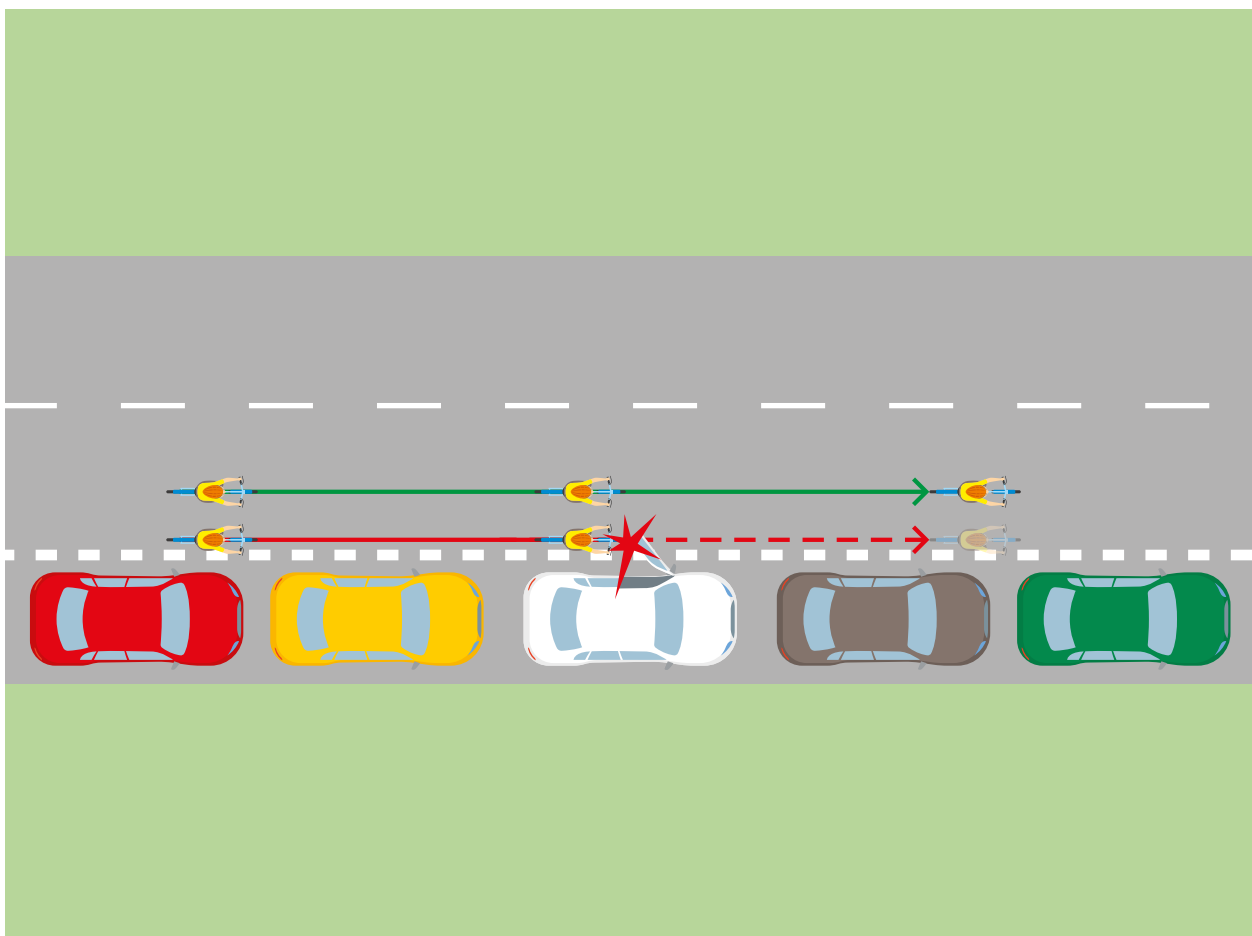
- **Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.** Někdy se řidič motorového vozidla setká s tím, že cyklista nejede přímo u pravé krajnice, což může být způsobeno například některými z níže uvedených důvodů.

Stále pro cyklistu platí, že se musí chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, jak mu ukládá zákon. Musí jet tak, aby to bylo bezpečné pro něj i pro ostatní účastníky silničního provozu. Pokud jede v místě, kde mu dostatečně velká krajnice s kvalitním povrchem a bez účasti chodců umožní jízdu, je to ideální prostor, kde se může pohybovat. Pokud tomu tak není, musí se chovat v souladu s výše uvedeným. Chovat se předvídatelně, upozorňovat ostatní účastníky silničního provozu na změnu své jízdy, nebránit řidičům motorových vozidel v předjíždění v místech, kde je to možné.

- Zejména ve městech si cyklista potřebuje nechat prostor od pravé krajnice, **aby se mohl vyhnout kanálům či dalším překážkám u kraje (např. šterku po zimní údržbě)**. Současně má cyklista bezpečnostní a manipulační prostor v případě, že je příliš těsně předjížděn.

•

- **Dodržení odstupu od podélně zaparkovaných vozidel a vyhnout se tzv. „dveřní zóně“,** tedy situaci, kdy by řidič zaparkovaného vozidla otevřel dveře do jízdní dráhy cyklisty. Pro cyklistu je vhodné dodržovat boční odstup zhruba jeden metr od zaparkovaných aut, ve stoupání a při pomalé jízdě méně, při rychlé jízdě více.

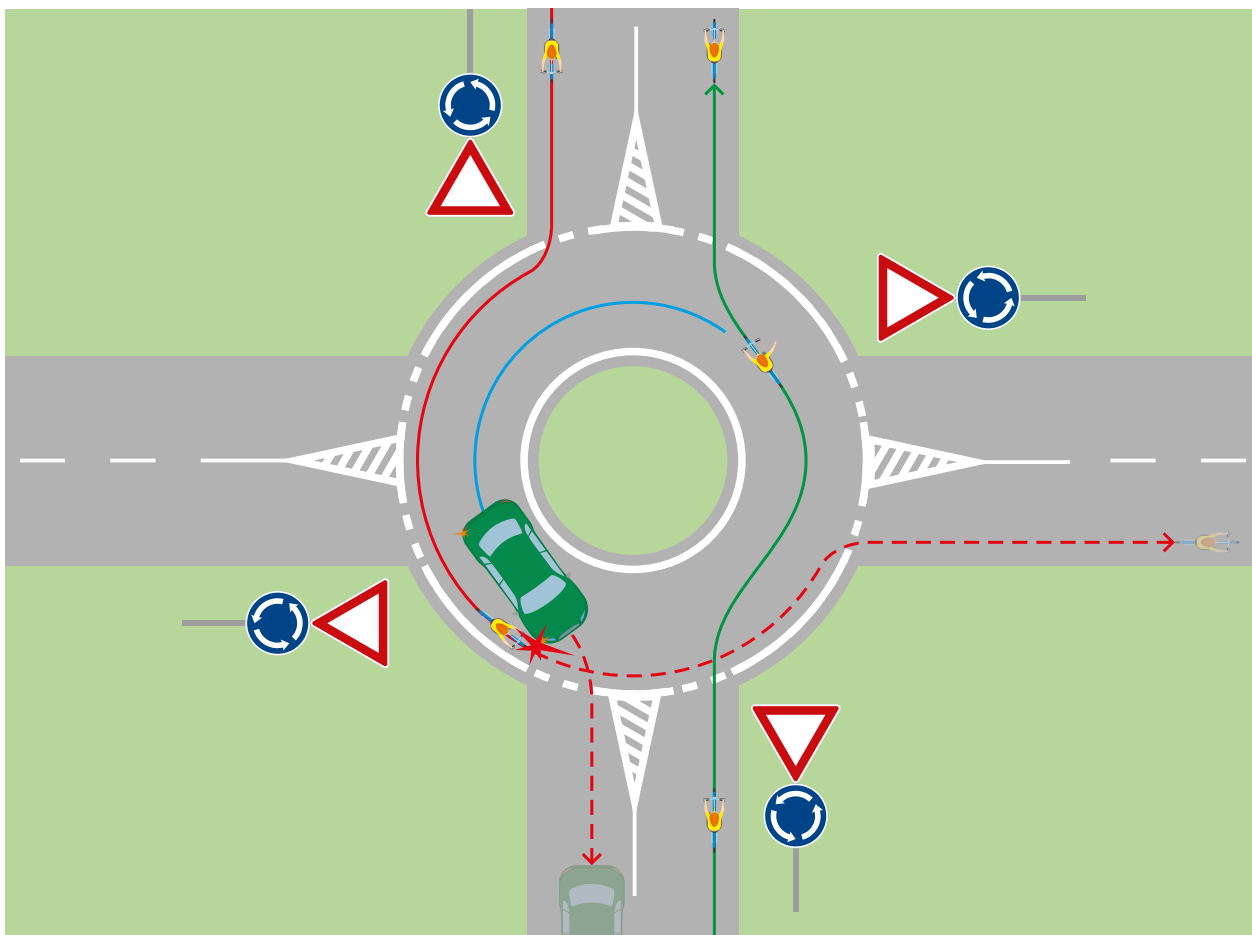


Jízda cyklisty podél zaparkovaných vozidel

- **Jízda v úzkých jednosměrných jízdních pruzích, například podél tramvajových ostrůvků** je pro cyklistu také riziková v případě těsného předjíždění. Cyklista jede dále od pravého okraje vozovky a dává řidiči motorového vozidla signál, že se jedná o místo, kde by se necítil bezpečně, pokud by byl předjížděn. Samozřejmě i cyklista se musí chovat ohleduplně a vrátit se vpravo, jakmile je možné bezpečné předjetí.

- Nebezpečné situace pro cyklistu představuje **při jízdě v menších a středních kruhových objezdech** předjíždění řidičem motorového vozidla, který ihned po předjetí následně vyjíždí z kruhového objezdu, zatímco cyklista pokračuje v jízdě kruhovým objezdem. Může tak snadno dojít ke střetu, kdy zásadní roli hraje špatný odhad rychlosti cyklisty řidičem motorového vozidla a pocit, že to stihne.

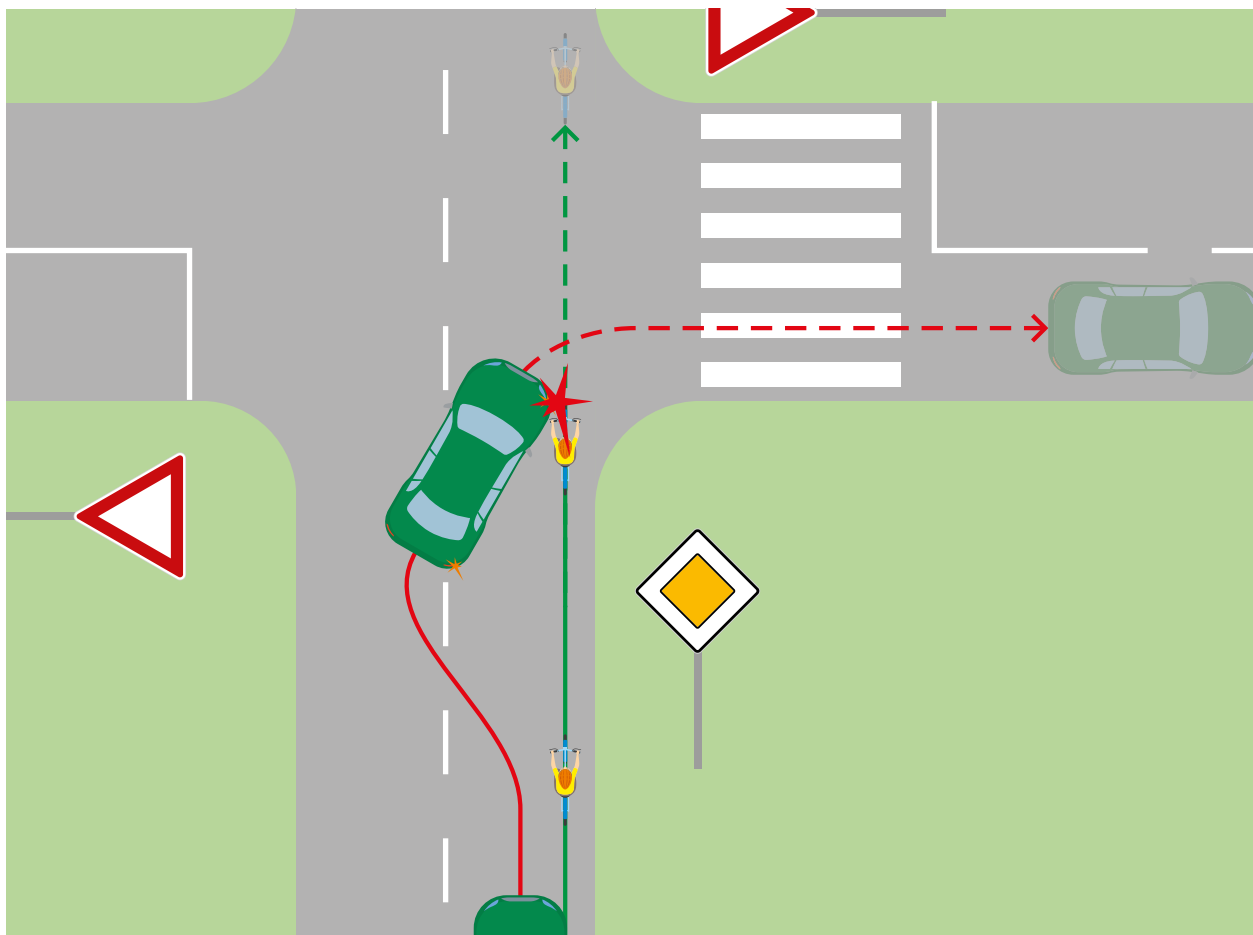
Na obrázku níže cyklista řeší rizikovou situaci tím, že kruhovým objezdem jede středem jízdního pruhu, což mimo jiné dovoluje jeho průjezd srovnatelný s rychlostí motorových vozidel (tím nebrzdí provoz motorových vozidel) a nemůže být předjížděn.



Jízda cyklisty v kruhovém objezdu

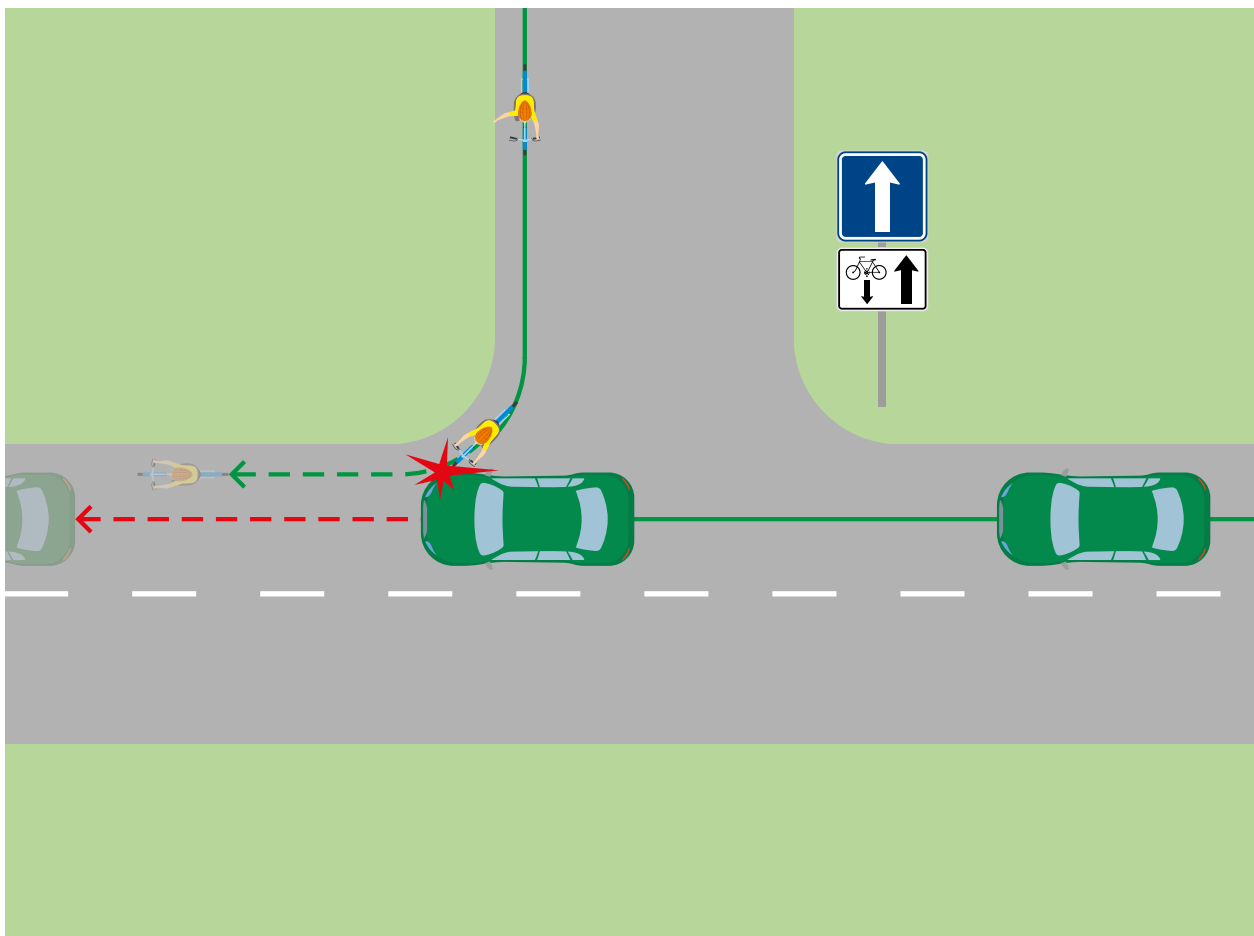
Ani jeden z výše uvedených postupů, tedy „zabrání pruhu“ cyklistou v úzkém jednosměrném jízdním pruhu nebo v kruhovém objezdu, nemá v současné době oporu v zákoně. Bezpochyby se jedná ale o problematické situace, se kterými se setkáváme a hledá se vhodné řešení, které zajistí soulad zákona a bezpečného pohybu v silničním provozu.

- **Řidič motorového vozidla předjede cyklistu a následně odbočuje vpravo.** Cyklista pokračuje v přímém směru. Řidič motorového vozidla špatně vyhodnotí situaci, nedá cyklistovi přednost a dojde ke střetu. (tzv. „pravý hák“ jak je znázorněno na obrázku níže).

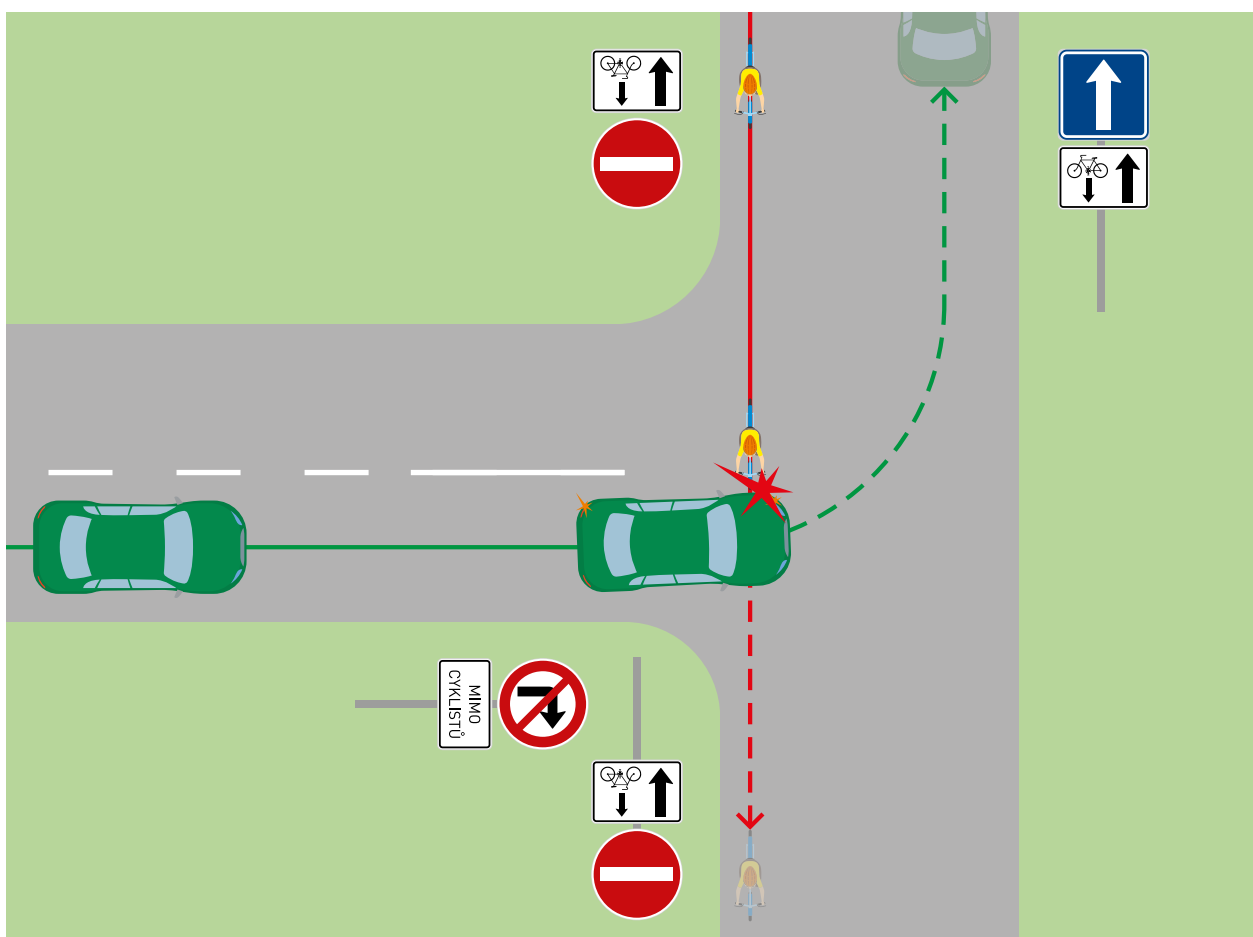


Střet motorového vozidla a cyklisty při předjíždění cyklisty a následném odbočení vpravo

- **Jízda „cykloobousměrkou“** (tj. vjezd cyklistů v protisměru povolen – dopravní značka E 12b) představuje z hlediska přednosti v jízdě dvě rizikové situace, a to v křižovatkách, kde je uplatňována přednost zprava. V obou případech, jak je vidět na následujících obrázcích, se jedná o místa s tzv. psychologickou předností vozidel, tj. vozidla pokračují v přímém směru jízdy, ale nemají přednost v jízdě.



Přednost zprava má cyklista při výjezdu z „cykloobousměrky“



Přednost zprava má řidič motorového vozidla při vjíždění do „cykloobousměrky“

3. Vyhláška č. 294/2015 Sb. Úprava provozu na pozemních komunikacích

Výpis dopravních značek a značení v místě nehody:

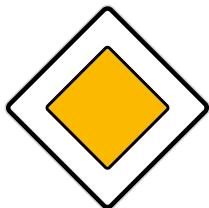
A 19



Cyklisté

Značka upozorňuje na místo, kde cyklisté vjíždějí na vozovku nebo ji přejíždějí, anebo na úsek, kde se cyklisté často vyskytují.

P 2



Hlavní pozemní komunikace

Značka označuje zejména v obci hlavní pozemní komunikaci v nejbližší křižovatce nebo uvnitř rozsáhlé nebo složitější křižovatky.

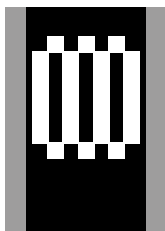
V 13



Šikmé rovnoběžné čáry

Značka vyznačuje plochu, do které je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

V 8c



Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty

Značka označuje přechod pro chodce sdružený s plochou určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací.

C 9a



Stezka pro chodce a cyklisty společná

Značka příkazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.

Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrožit.



Autoři:

Ing. Petra Schneiderová, Bezpečně na silnicích o.p.s.

Mgr. Markéta Novotná, Bezpečně na silnicích o.p.s.

Ing. Jan Polák, Bezpečně na silnicích o.p.s.

Mgr. Radka Osterová, Krajská koordinátorka BESIP pro Pardubický kraj



Bezpečně na silnicích o.p.s.

Valdštejnská 381/6,
460 01 Liberec - Liberec II - Nové Město
www.tymbezpecnosti.cz

