



METODICKÝ MANUÁL

Program č.: 60	Název programu: Prevence dopravních úrazů	
Tematický celek: Prevence úrazů a první pomoc při úrazech	Autor manuálu: Mgr. Tatiana Pavlovská, Mgr. Petra Kamarádová email: petra.kamaradova@szu.cz	
Specifikace místa konání programu:		
a) Uvnitř budovy	b) Venku, ale pod střechou	e) Venku kdekoli
Prostorové nároky (velikost místnosti apod.):		
Prostory konání úměrné počtu účastníků, kapacita cca 20 osob		
Jiné nebo podrobnější požadavky:		
Místnost s možností zatemnění oken.		
Specifikace potřebného vybavení:		
Uveďte, jaké vybavení potřebujete, aby zajistil organizátor na místě konání akce (= nábytek, dostupnost el. zásuvky, dostupnost tekoucí vody, dataprojektor, počítač apod.)		
Nutné vybavení:		
Běžné provozní vybavení učebny – min. 5 stolů, 20 židlí, dostupnost elektrické zásuvky, dostupnost tekoucí vody a sociálního zařízení, počítač a dataprojektor, projekční plátno		
Žádoucí vybavení:		
Specifikace personálního zabezpečení:		
Uveďte, kolik lektorů <u>zaškolených v programu</u> je potřeba na jeho realizaci.		
2 lektori: jeden odborník na danou tematiku, jeden asistent, spoluúčast krajského koordinátora a mediátorů		
Specifikace skupiny účastníků:		
Např. maximální početnost skupiny, může být skupina smíšená (muži i ženy)? apod.		
Smíšená skupina do 20 osob.		
Specifikace časové organizace programu: (celkem 1 hodina)		
Specifikujte časové rozložení programu. Pokud program počítá se stanovišti, uveďte jejich počet, název a příslušné časové penzum na každé stanoviště.		
<ol style="list-style-type: none">1. Úvod - seznámení, přivítání účastníků a představení cílů a organizace programu – cca 5 minut2. Interaktivní výklad a diskuze – 10 minut3. Praktická interaktivní část – 40 minut – utvořené 4 skupiny, práce na 4 stanovištích, setrvání		



na jednom stanovišti 10 minut, skupiny absolvují všechna 4 stanoviště

4. Praktická ukázka – zkouška viditelnosti – cca 5 minut

5. Závěr - ukončení programu, prostor pro dotazy, rozdání ZVM – 5 minut

Specifikace požadavků na transport:

Specifikujte, jaký transport program vyžaduje, zejm. vzhledem k množství, rozměrům a povaze pomůcek (je třeba k jejich transportu na místo konání auto, vyžadují některé pomůcky k transportu chladicí boxy apod.)

K transportu je potřebný osobní automobil pro přepravu pomůcek k zajištění programu.

Specifikace pomůcek

Seznam pomůcek použitých v programu. Jejich podrobné použití bude popsáno dále, v rámci textu manuálu

- Cyklistická přilba
- Solight nabíjecí LED svítlna
- 3M Reflexní samonavíjecí pásy
- Reflexní přívěsek - smajlík
- Brýle simulující mírnou opilost (0,6 - 0,8 ‰)
- Brýle simulující střední opilost (0,8 - 1,5 ‰)
- Brýle simulující silnou opilost (1,5 - 2,5 ‰)
- Brýle simulující extrémní opilost (2,6 - 3,5 ‰)
- Brýle simulující únavu
- Brýle simulující účinek drog
- Brýle simulující účinek LSD
- Dezinfekce na povrchy a plochy ve spreji k brýlím
- Bílá lepicí páska
- Reflexní vesta
- Kužely/vytyčovací mety – sada 10 ks
- Červená lepicí páska
- Chrániče kolen, loktů a zápěstí
- Barevné látky – 3 barvy – pro každého účastníka
- Papírová kartička s důležitými tel. čísly pro každého účastníka

Určeno pro lektora prezentujícího program

Provedení programu musí být v souladu s Odbornými východisky projektu EPZOOCHSV, které jsou vypracovány na základě Evidence-based medicine.

Při praktické realizaci programů je nutné dodržovat všechna aktuálně platná opatření v boji proti koronaviru.



OSNOVA METODICKÉHO MANUÁLU

- 1. Příprava místnosti pro realizaci programu** (časový plán cca 15 - 20 minut, nespadá do celkové doby programu)
 - rozestavení stolů a židlí pro stanoviště, příprava pomůcek
 - rozložení modelů a příprava stanovišť
- 2. Realizace programu** (celkový časový plán 60 minut)
 - přivítání, představení sebe a svých spolupracovníků, sdělení průběhu a cíle programu (cca 2 minuty)
 - rovnoměrné rozdělení účastníků do skupin po 5 - 6 osobách (cca 2 minuty)
 - interaktivní část (cca 45 minut)
- 3. Poděkování za účast a rozloučení s účastníky** (cca 5 minut)
 - distribuce zdravotně výchovných materiálů (pracovní listy)
 - zodpovězení případných dotazů
- 4. Uklizení místnosti do původního stavu** (cca 15 - 20 minut nespadá do celkové doby programu)
 - úklid veškerých pomůcek, stolů, židlí, vypnutí PC, dataprojektoru atd.



PODROBNÝ METODICKÝ MANUÁL

1. Praktický popis programu

Před zahájením si lektor připraví místnost k realizaci programu, rozloží potřebné pomůcky pro praktické úkoly a vyznačí na podlaze přechod (pomocí bílé lepicí pásky). U třetího stanoviště je třeba na podlaze vyznačit vodorovnou čáru (pomocí červené lepicí pásky), sestavit dráhu z kuželů a dva kužely postavit jako bránu pro strefování se míčem.

Pro společnou aktivitu si lektor připraví otázky pro krátkou diskuzi s účastníky, jehož cílem je upozornit na rizika dopravních úrazů.

Pro stanoviště č. 1 si lektor připraví cyklistickou přilbu, chrániče kolen a loktů, reflexní prvky.

Pro stanoviště č. 2 si lektor vyznačí pomocí bílé lepicí pásky přechod pro chodce.

Pro stanoviště č. 3 si lektor připraví reflexní a fluorescenční prvky.

Pro stanoviště č. 4 si lektor připraví sadu brýlí simulující opilost, únavu a užití drog.

2. Popis jednotlivých stanovišť (aktivit)

Úvodem lektor přivítá účastníky programu, představí sebe a své spolupracovníky, sdělí průběh a cíl programu. Cílem programu je motivace lidí ohrožených chudobou a soc. vyloučením ke správnému chování v silničním provozu směřujícímu k prevenci dopravních úrazů a výchově ke správným návykům v dopravním prostředí (jako chodec, cyklista, řidič). Úkolem je informovat o rizicích a následcích dopravních nehod včetně tragických.

Lektor informuje účastníky kurzu, že program bude zahájen společnou diskuzí o rizicích v dopravním prostředí. Následně pak budou účastníci rozděleni do skupin a projdou 4 stanoviště. Na nich si prohloubí své znalosti, jak se správně chovat v silničním prostředí. Součástí programu je také ukázka viditelnosti různých barev a reflexních prvků v zatemněné místnosti pomocí jejich nasvícení.

Společná aktivita – diskuze o dopravním prostředí, otázky na úvod (10 min)

Diskuzní otázky a informace

- **Víte, kolik lidí na světě umírá na následky dopravních úrazů ročně?**

Téměř 1,3 miliónu osob. Denně umírá na silnicích celosvětově více než 500 dětí. Důležité v dopravním prostředí je umět se bezpečně pohybovat, chovat, abychom zabránili vzniku úrazů a problémům s tím spojených.



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- **Víte, co je dopravní prostředí? Co se vám vybaví?**

Prostor, kde se pohybují chodci, cyklisti, motorkáři, řidiči. Auto, kolo, silnice, semafor, přechod pro chodce, chodník, dopravní značky...

- **Dokážete říci, co je to rizikové chování v dopravním prostředí? Uveďte konkrétní příklady.**

Nedodržování silničních pravidel, přecházení po přechodu pro chodce na červenou, nepoužívání přilby při jízdě na kole, nenošení reflexních prvků za tmy, v mlze, telefonování za jízdy autem, řízení automobilu pod vlivem alkoholu, drog...

- **V jaké roli se pohybujete vy v dopravním prostředí?**

Chodec, cyklista, řidič.

- **Co je důležité, abychom se bezpečně pohybovali v silničním prostředí?**

Musíme znát pravidla bezpečného chování v silničním provozu, zákony. Každá role musí dodržovat pravidla silničního provozu.

Chodec:

- zásady bezpečného přecházení na značených přechodech
- používání reflexních prvků za zhoršených světelných podmínek
- používání fluorescenčních prvků za mlhy a bílé tmy

Cyklista:

- používání prvků pasivní bezpečnosti (povinně přilba, osvětlení kola, reflexní prvky, reflexní vesta, bezpečné oblečení)

Řidič:

- plně se věnuje řízení,
- přizpůsobuje svoji jízdu dopravní situaci
- dodržuje bezpečnou vzdálenost
- předvídá dopravní rizika, která mohou nastat
- používá prvky pasivní bezpečnosti (zádržné systémy, dětské autosedačky, airbagy)
- nepřipoutaní řidiči umírají 14x častěji než připoutaní; nepřipoutaní přední pasažéři umírají 6x častěji než připoutaní
- airbag + nepřipoutaný řidič - dochází k vážným zraněním obličeje a otřesu mozku, taková srážka může být i smrtelná, zejména pro nepřipoutané dítě na předním sedadle.



Poslední dobou se stále více objevuje agresivní či nepřístojné chování řidičů jedno i dvoustupých vozidel. Čím může být způsobeno?

Nedostatečná dopravní edukace v rodinách, následné chybění pozitivních vzorců dopravního chování. Často použití omamných látek (alkohol, drogy, léky) a jejich velmi nebezpečných kombinací. Velkou roli hraje i únava za volantem.

Jak bojovat s únavou za volantem?

Je nutno si řádně před delší cestou odpočinout, mít dostatečný pitný režim. Pokud při jízdě řidič pocítí únavu, je třeba zastavit a zdřímnout si. Na delších cestách je vhodné cestovat se spolujezdcem. Je třeba naplánovat pravidelné přestávky, při kterých je možno se protáhnout. Velkým nebezpečím je mikro spánek.

Co to je mikro spánek?

Mikro spánek je krátká epizoda spánku, může trvat od desetin sekundy až do 30 sekund. Během této doby člověk není schopen vnímat žádné podněty.

Jak může alkohol ovlivnit řízení motorového vozidla?

I malé množství alkoholu významně snižuje schopnost řídit vozidlo. Alkohol přináší řidiči sebejistotu, sklon k soutěživosti a chuť více riskovat!

Nejrizikovější hladina pro motoristy: 0,5 – 1,5 promile.

- **0,2 – 0,5 promile:** Vzestup sebedůvěry, horší odhad vzdálenosti i rychlosti, přeceňování vlastních schopností. Zhoršená schopnost zrakového aparátu: hloubkové a noční vidění - zhoršení schopnosti řídit lze prokázat po dávkách kolem 10 g alkoholu (tedy asi půl litr 10° piva, cca 0,2-0,3 promile)
- **0,5 – 0,8 promile:** výrazně prodloužený reakční čas, špatný odhad rychlosti a vzdálenosti, zhoršené soustředění a vnímání barev – červená! Zhoršení jemné motoriky. Poruchy rovnováhy
- **0,8 – 1,2 promile:** Prodloužení reakčního času, narůstá bezohlednost, nekritičnost, mizí vnímání okrajů zorného pole - tunelové vidění Alkohol mění ostrost zraku, sluchu i barevné vidění! – obrovské riziko pro ostatní. Úroveň mentálních schopností klesá – nekritické zhodnocení dopravní situace.

Lektor připomene, že v silničním provozu platí jednoduché pravidlo vidět a být viděn!



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

Lektor rozdělí účastníky do 4 skupin přibližně po cca 5 osobách. Každé družstvo bude mít připravené své stanoviště a kolem prostor pro plnění úkolů. Práci skupiny řídí a kontroluje lektor a jeho asistent, koordinátor a mediátor.

Každá skupina obdrží jednu modelovou situaci, kterou rozebere, zpracuje a předvede. Po dokončení a zodpovězení dotazů se skupiny prostřídají. Všechny skupiny absolvují všechna 4 stanoviště. Časová dotace na modelovou situaci je cca 10 minut.

Aktivita 1 - Prvky pasivní ochrany (10 min)

Lektor zadá práci skupině, vysvětlí význam používání prvků pasivní ochrany – cyklistické přilby, dětské autosedačky, používání bezpečnostních pásů, chrániče kolen, loktů a zápěstí. Následuje osvojení si zásad správného výběru přilby.

Výběr správné přilby:

- Cyklistická helma chrání čelo, spánek a zátylek – nárazové body.
- Má být lehká (u dětí cca 200g, u dospělých 300 g), aby nezatěžovala krk.
- Nesmí tlačit ani padat - řemínek zajišťuje, aby dobře držela.
- Helma se světlými barvami a reflexním vzorem je lépe viditelná.
- Přilbu, která utrpěla velký náraz, je třeba vyměnit!

Ukáže možnosti reflexních prvků na oblečení či helmě. Dále zdůrazní: U cyklistů je až 75 % všech smrtelných úrazů způsobeno zraněním hlavy! Přilba je nutná u dětí i u dospělých – brání 85 % případů poranění hlavy a téměř 90 % poranění mozku! Lektor uchazečům ukáže i poškozenou helmu, aby si uvědomili, jak je nošení helmy důležité.

Lektor na sobě demonstruje správného seřízení řemíneků na přilbě, z hygienických důvodů přilba nebude zapůjčena ke zkoušení účastníkům. Přilba musí sedět a na hlavě se nepohybovat, přichytí se řemínky po nastavení správné délky, je možno upravit i výplň helmy a změnit přitažení k hlavě zadním aretačním kolečkem.

Účastníci kurzu se seznámí též s ochrannými pomůckami na sport a cyklistiku - kolenní, loketní chrániče i chrániče zápěstí.

Účastníci kurzu si nemají zkoušet pomůcky na sobě. Pomůcky jsou pouze na ukázkou, ne pro zkoušení a používání účastníky. Všechny pomůcky je nutné po každém použití řádně vydezinfikovat.

Doplňující otázky lektora namířené na uchazeče kurzu:

Proč je nutno používat ochranné a zádržné systémy?

Ochrana zdraví, prevence těžkých úrazů.



Které části těla chrání ochranné prvky – helma, chrániče?

Hlava, mozek a chrániče – klouby, vazy.

Aktivita 2 - Zásady bezpečného přecházení (10 min)

Práci skupiny na tomto stanovišti řídí pomocník lektora (asistent, mediátor, krajský koordinátor), ten vysvětlí důležitost správného přecházení přes přechod pro chodce a procvičí problémové situace:

Lektor situace přímo demonstruje na vyznačeném přechodu a komentuje:

Individuální přecházení

- Před přechodem se zastavte
- Rozhlédněte se 3x (vlevo, vpravo, vlevo)
- Přejděte po pravé straně přechodu
- Nezastavujte se na přechodu
- Přecházejte jen po vyznačeném přechodu, nikdy ne mimo něj
- Při přecházení nikdy nepoužívejte mobilní telefon ani sluchátka
- Navažte oční kontakt s řidičem (ujistěte se, že o vás řidič ví a zpomalí, nechá vás bezpečně přejít, doporučuje se také ukázat rukou „stop“)
- Přednost pro chodce není absolutní! I na přechodu je chodec povinen dát přednost tramvaji

Přecházení s kočárkem

- Při přecházení s dítětem v kočárku, kočárek pevně držte a nestrkejte ho tam, kam nevidíte
- Vaše dítě je odkázáno na Vás
- Obzvláště na pozoru buďte při přecházení dvouproudové silnice – nestrkejte kočárek do druhého pruhu, dokud se nepřesvědčíte, že je to bezpečné

Přecházení s kolem (bicyklem) nebo koloběžkou

- při přecházení s kolem (bicyklem) nebo koloběžkou, je vždy po přechodu ved'te

Přecházení po dvouproudové silnici

- Dvouproudovou silnici přecházejte obzvláště opatrně
- Dávejte pozor na druhý pruh, odkud může přijíždět další vozidlo

! Chodci nejsou nesmrtelní!



Aktivita 3: Význam reflexních prvků (10 min)

Jaký je rozdíl mezi fluorescenčními a reflexními materiály?

Účastníci zopakují rozdíly a budou pomocníkem lektora (asistent, mediátor, krajský koordinátor) vyzváni k tomu, aby si vybrali správné reflexní a fluorescenční prvky za tmy a mlhy a umístili je na správná místa na těle, věcech.

Kam je nutno prvky umístit?

Nejlépe (alespoň u dětí) by měly kopírovat celou postavu! Jinak je umístit na ruku, na kotník nohy směřující do vozovky. U cyklistů umístit na přilbu a na kolo. Chodec i cyklista má být viděn ze předu i zezadu – toto zajistí reflexní vesta. Dají se nosit i např. na batohu nebo kabelce, tu má dotýčný často při sobě. Prvky by měly být umístěny také na kočárku.

Proč je důležité nosit reflexní a fluorescenční prvky?

Vzhledem k tomu, že více než dvě třetiny chodců jsou usmrceny v noci, používání reflexních prvků je za snížené viditelnosti (za tmy, deště, mlhy, rozbřesku či stmívání) naprostou nutností. Vidět a být viděn je klíčovou zásadou bezpečného pohybu nejenom chodců, ale i cyklistů. Řidiči, kteří zranili chodce, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě. Žádný řidič nedokáže zastavit své vozidlo nebo změnit směr, pokud chodce nevidí včas nebo mu náhle vstoupí do vozovky.

Jsou reflexní prvky dostupné?

Reflexní doplňky jsou lehké, levné a snadno dostupné – lze je koupit ve sportovních potřebách, galanteriích, obchodech s jízdními koly, či objednat na internetu.

Aktivita 4 - Vliv alkoholu a drog na chování + únava za volantem (10 min)

Pomocník lektora (asistent, mediátor, krajský koordinátor) umožní účastníkům vyzkoušet si chůzi a koordinaci pohybů v brýlích simulujících opilst, únavu či účinek drog (kopnutí do míče, projítí ve vytyčené trase pomocí kuželů, projítí se po vodorovné čáře).

Lektor poté rozdá účastníkům zdravotně-výchovný materiál - edukační plastové kelímky s potiskem a vyzve je, aby si do nich napustili vodu. Poté si nasadí brýle simulující různý stupeň opilsti a pokusí se napít, aniž by vodu rozlili. Dále s pomocí rozdaných kelímků probere prezentující osoba s účastníky vliv alkoholu na chování řidiče – zdůrazní riziko snížené schopnosti řídit po požití alkoholu, uvede vlivy na rychlost odbourávání alkoholu a rozdíly u mužů a žen.

Proč nesadat za volant ráno po večírku s alkoholem, když jsem konzumoval/a alkohol ještě po půlnoci?

Nedostatečná doba na odbourání, zbytkový alkohol.



Co dělat, když mne na dlouhé cestě přepadne únava?

Udělám si přestávku v jízdě, odpočinu si, protáhnu se, ev. si dám kávu. Pustím si hudbu, poprosím spolujezdce o komunikaci. Nikdy nepokračuji v jízdě, když se necítím dobře a cítím těžkou únavu.

Aktivita 5 - zkouška viditelnosti

Po skončení práce na stanovištích si účastníci společně vyzkouší viditelnost různých barev a reflexních prvků v zatemněné místnosti pomocí jejich nasvícení. Účastníci si do vaku vloží 3 barevné kusy látky. Následně je lektor rozdělí na dvě části – každá si stoupne na jednu stranu místnosti. Lektor stojí uprostřed a v ruce má baterku, potom začne jmenovat jednotlivé barvy. Účastníci si příslušnou barvu vytáhnou z vaku a lektor na ně posvítí baterkou. Účastníci uvidí rozdíly mezi viditelností jednotlivých barev na protější skupině. Nakonec při osvětlení budou reflexní a fluorescenční prvky ze všech barev jednoznačně nejlépe vidět - stejně jako při osvětlení světlometem automobilu je chodec s reflexními prvky viděn až na 200 m!

Závěr

Závěrem kurzu zodpoví lektor případné dotazy a zopakuje nejdůležitější zásady prevence dopravních úrazů. Lektor poděkuje účastníkům za pozornost, zhodnotí přínos programu a rozdá zdravotně – výchovné materiály.

ODBORNÁ VÝCHODISKA PROGRAMU

Cílem programu je motivace lidí ke správnému chování v silničním provozu směřujícímu k prevenci dopravních úrazů a výchově ke správným návykům v dopravním prostředí (jako chodec, cyklista, řidič). Úkolem je informovat o rizicích a následcích dopravních nehod včetně těch tragických.

CO chceme změnit?

- Dětské úrazy jsou velice časté a chybí rozvinutá prevence – děti často bezmyšlenkovitě vstupují/ vběhnou do vozovky, nevěnují dostatečnou pozornost projíždějícím vozidlům, neberou je jako hrozbu. Je třeba v oblasti dopravní bezpečnosti řádně edukovat rodiče a ti poté mohou předávat informace svým dětem.
- Nedostatečné používání bezpečnostních prvků – nepoužívání bezpečnostních pásů, dětských autosedaček, cyklistických přileb aj.
- Vysoká dopravní nehodovost v ČR – rostoucí rizikové chování v dopravním prostředí – nedodržování dopravních předpisů, řízení bez ŘP či pod vlivem návykových látek



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- Vysoká míra dopravních úrazů v seniorském věku – Starší osoby mohou mít zhoršené smyslové vnímání – nedoslýchavost, tunelové vidění aj. Celkově jsou zranitelnější a nejsou tak schopni se z vážných zranění zotavit. Je třeba dbát na dostatečnou edukaci v tomto směru.
- Velké množství nehod způsobených pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky

PROČ

- Úrazy jsou vážným společenským i ekonomickým problémem
- Dětské úrazy jsou velice časté a chybí rozvinutá prevence - V roce 2018 bylo každé 30. dítě v EU usmrceno v důsledku dopravní nehody. Nejčastější příčinou (28%) těžkých zranění dětí v ČR nebylo zavinění na straně řidiče, ale vlastní vinou dětí. Typickým scénářem nehod dětí je vstoupení/vběhnutí do vozovky bez náležité kontroly situace, je třeba děti v oblasti dopravní bezpečnosti řádně edukovat (CDV, 2020).
- Nedostatečné používání bezpečnostních prvků je nebezpečné – Podle CDV v roce 2019 cca 8 % řidičů porušovalo povinnost používat bezpečnostní pásy. Výjimkou nejsou ani děti ty nepřipoutané nebo bez sedačky zemřely na silnicích dvě, pět se jich těžce zranilo a 178 se zranilo lehce. Co se týče cyklistických přileb, v roce 2019 ji nemělo celkem 78 % usmrcených, 64% těžce zraněných a 64% lehce zraněných cyklistů. Cyklistické přilby nepoužívá také 13 % dětí (CDV, 2020).
- Dopravní nehodovost v ČR je vysoká - V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích usmrceno 547 a těžce zraněno 2 110 osob. V průměru tak každé 3 hodiny a 18 minut došlo na českých silnicích k závažné dopravní nehodě (CDV, 2020).
- Úrazy v seniorském věku tvoří velké procento z úrazů v dopravním prostředí – v roce 2018 byla polovina všech usmrcených cyklistů a chodců starší 65 let. Starší lidé jsou zranitelnější a nejsou tak schopni se z vážných zranění zotavit. Je třeba zlepšit bezpečnost chodců a cyklistů, zejména u rizikových skupin, jako jsou starší lidé (CDV, 2020)
- Řízení pod vlivem – celkem bylo v roce 2019 pod vlivem alkoholu či drog způsobeno 4 896 nehod. Alkohol a návykové látky se podílí na 11 % všech smrtelných nehodách a nehodách s těžkým zraněním.

JAK

- Zdůrazněním stěžejního významu používání prvků pasivní ochrany a ochranných pomůcek v dopravním prostředí (přilby, bezpečnostní pásy, dětské autosedačky aj.).



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- Vysvětlením důležitosti používání reflexních a fluorescenčních prvků (reflexní vesty, fluorescenční a reflexní pásky a prvky).
- Uvědoměním si nebezpečí vyplývající z požití alkoholu a návykových látek při pohybu v dopravním prostředí (řízení motorových vozidel, jízda na kole, chůze po silnici atd.).
- Osvojením zásad bezpečného přecházení na přechodech (přecházení s kočárkem, bicyklem, přednost chodců na přechodu atd.).

CHOVÁNÍ CÍLOVÉ SKUPINY

Stávající chování (popis)

- Nevhodné postoje - podceňování problematiky úrazů
- Neznalost dopravních předpisů – jízda pod vlivem alkoholu, nedodržování maximální povolené rychlosti
- Nepoužívání bezpečnostních prvků – nenošení cyklistických přileb, nepoužívání bezpečnostních pásů a autosedaček
- Nedodržování povinnosti nosit reflexní prvky za soumraku nebo za tmy na vozovce mimo obec
- Neznalost zásad bezpečného přecházení – chůze na červenou, jízda na kole či koloběžce po přechodu pro chodce, nebezpečné přecházení vozovky s kočárkem, pocit absolutní přednosti chodců na přechodu
- Pohyb v dopravním prostředí pod vlivem alkoholu a návykových látek – ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu – týká se řidičů, cyklistů i chodců.
- Jízda bez řidičského oprávnění – neznalost dopravních předpisů, ohrožování svého okolí.

Motivy stávajícího chování

- Nízká zdravotní gramotnost
- Lhostejnost, nízká odpovědnost, rezignace
- Neznalost dopravních předpisů i postihů
- Nedostatečné finance na nákup bezpečnostních prvků - autosedaček, cyklistických přileb
- Upřednostňování vlastního pohodlí - nepoužívání bezpečnostních prvků z různých důvodů např. nepohodlnost.

Nové požadované chování

- Vytvoření vhodných postojů k úrazům – úrazy jako preventabilní riziko



Projekt „Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- Bezpečné chování v dopravním prostředí - bezpečné přecházení na značených přechodech, přecházení pouze na zelenou, atd.
- Důsledně používají prvků pasivní bezpečnosti - přilby, zádržné systémy, bezpečnostní pásy
- Respektují dopravní předpisy - neřídí pod vlivem alkoholu a návykových látek, bez ŘP, nepřekračují maximální povolenou rychlost
- Důsledně používají reflexních prvky – v noci mimo obec nosit minimálně jeden reflexní / fluorescenční prvek
- Vzájemná ohleduplnost všech účastníků silničního provozu

Benefity (z nového chování)

- Záchrana zdraví a života
- Minimalizace zdravotních následků – pobyt v nemocnici, dlouhodobé následky, odloučení od rodiny
- Minimalizace dopravních postihů – pokut či odebrání řidičského průkazu
- Bezpečné dopravní prostředí pro všechny jeho účastníky.
- Vyhnutí se správnému řízení (udělení peněžité pokuty, odejmutí řidičského oprávnění, atd.).

Bariéry (co brání novému chování)

- Nezodpovědnost, bezstarostnost
- Nedostatečná osvěta – chybějící aktivní přístup k informacím, nedostatečná znalost dopravních rizik
- Nízké uvědomění si důsledků svého chování - rizikové vzorce chování
- Nedostatečné finance na nákup bezpečnostních prvků - autosedaček, cyklistických přileb
- Vlastní pohodlnost - nepoužívání bezpečnostních prvků z různých důvodů např. nepohodlnost.

Covid-19 a jeho vliv na úrazy v dopravním prostředí

V průběhu roku 2020 došlo celosvětově k poklesu počtu dopravních nehod, zranění i úmrtí. Podle údajů The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) poklesla nehodovost meziročně minimálně o 10 %. Podle statistik celková nehodovost sice poklesla, v přepočtu na ujeté kilometry však počet nehod a bohužel i zraněných a mrtvých stoupá. Určitou roli může hrát zhoršený fyzický a psychický stav populace a stres, kterému jsou lidé v současnosti ve zvýšené míře vystaveni. V populaci však také roste konzumace



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

návykových látek, která může mít na dopravní bezpečnost vliv zcela zásadní. Vědci z americké The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) provedli hloubkovou analýzu vážných dopravních nehod v době pandemie. Všimli si zvýšeného užívání alkoholu, látek z marihuany (THC) a opioidů, a to nejen u řidičů, ale u všech účastníků nehod. Zvyšuje se i podíl účastníků vážných dopravních nehod, kteří užívají více psychoaktivních látek současně.

Ze statistik vyplývá, že v roce 2020 bylo v české republice evidováno 94 794 dopravních nehod, při nichž bylo 460 osob usmrceno, 1 807 osob zraněno těžce a 20 880 osob zraněno lehce. v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo evidováno 4 747 nehod, při nichž bylo 62 osob usmrceno, 186 osob zraněno těžce a 1 963 osob zraněno lehce. Zatímco v roce 2020 byla v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek evidovaná každá 20. nehoda (5 %), přibližně každá 7. osoba byla usmrcena (13,5 %). Z 62 usmrcených bylo 23 řidičem osobního automobilu, 14 jejich spolujezdců, 9 cyklistů, 8 chodců, 6 motocyklistů a 2 řidiči nákladních automobilů. V 61 % případů byl viníkem řidič osobního automobilu, v 17 % cyklisté, v 13 % motocyklisté. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 36 usmrcení, tj. 58 %, nejvíce viníků smrtelných nehod bylo evidováno ve věkové kategorii 35-44 let.



Projekt „Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

POMŮCKY

Fotografie modelů P60



Zdroj: Státní zdravotní ústav, 2020



Stručný teoretický podklad k programu /studijní materiál pro lektora

- A. Důsledné používání prvků pasivní ochrany – (ochranné přilby cyklistů)
- B. Používání reflexních prvků za zhoršených světelných podmínek
- C. Zásady bezpečného přecházení na značených přechodech
- D. Prevence agresivního chování na silnicích
- E. Alkohol za volantem
- F. Únava za volantem
- G. Používání mobilu a GPS navigace
- H. Používání sluchátek při jízdě na kole, bruslích
- I. Doporučení k správnému chování v silničním provozu
- J. Řidič, chodec, cyklista v silničním provozu

A. Důsledné používání prvků pasivní bezpečnosti

Dopravní edukace by měla být zaměřena na faktory a opatření, která jsou dobře ovlivnitelná a zároveň účinně fungující. Patří k nim zejména používání prvků pasivní bezpečnosti, především používání ochranných přileb u cyklistů. Toto opatření, nabývající platnosti novelou 411/2005 Sb. Zákona o silničním provozu od 1. července 2006 přineslo v následujících letech významný pokles incidence závažných dopravních úrazů u dětské i dospělé populace. Významně poklesl především počet smrtelných úrazů u dětských cyklistů. Je proto velmi žádoucí prosadit povinné používání cyklistických přileb i u dospělé populace – více než 80 % smrtelných úrazů cyklistů bylo způsobeno úrazem hlavy, aniž by oběť nehody měla v daném okamžiku ochrannou přilbu.

B. Používání reflexních prvků za zhoršených světelných podmínek

Dalším faktorem, významně ovlivňující bezpečnost dopravního chování chodců, je používání reflexních prvků za snížené viditelnosti. Vzhledem k tomu, že více než dvě třetiny chodců jsou usmrceny v noci, používání reflexních prvků je za snížené viditelnosti (za tmy, deště, mlhy, rozbřesku či stmívání) naprostou nutností. Vidět a být viděn je klíčovou zásadou bezpečného pohybu nejenom chodců, ale i cyklistů. K více než čtvrtině smrtelných úrazů u cyklistů dochází v noci. Pro cyklisty je tedy rovněž vhodné pestré světlé oblečení s reflexními prvky. Reflexní materiál je při osvětlení reflektorem vozidla vidět až na 200 m, tedy až na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a na 10 x větší vzdálenost než oblečení modré.

Od roku 2016 (20. 2. 2016) jsou chodci povinni používat alespoň jeden reflexní prvek, pokud jdou za snížené viditelnosti po vozovce mimo obec po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením. Při nedodržení této povinnosti hrozí bloková pokuta na místě ve výši 2 000 Kč.



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

Kdy je nutno používat ochranné prvky? Za snížené viditelnosti, tj. především ve tmě, za mlhy, deště, soumraku či svítání:

Za mlhy a za soumraku jsou vhodné fluorescenční materiály – k nejčastěji používaným barvám patří jasně žlutá, zelená a oranžová – za tmy svou funkci ztrácejí.

Za tmy je nutné používání reflexních prvků – ty odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji – a to až na vzdálenost kolem 200 m.

Vhodná je kombinace reflexních prvků s fluorescenčními.

Kam je nutno prvky umístit?

Nejlépe (alespoň u dětí) by měly kopírovat celou postavu! Jinak je umístit na ruku, na kotník nohy směřující do vozovky, ke konci rukávů, blízko ke kolenům či do úrovně pasu. U cyklistů umístit na přilbu a na kolo. Chodec i cyklista má být viděn ze předu i zezadu – toto zajistí reflexní vesta.

Jsou reflexní prvky dostupné?

Reflexní doplňky jsou lehké, levné a snadno dostupné – lze je koupit ve sportovních potřebách, galanteriích, obchodech s jízdními koly, či objednat na internetu.

C. Zásady bezpečného přecházení na značených přechodech

Základní zásadou bezpečného přecházení značených přechodů je přecházení vozovky po pravé straně přechodu, v případě přechodu se světelnou signalizací ještě platí povinnost vstupu do vozovky na zelenou barvu. Používání reflexních prvků je u dětí vhodné i při přecházení přes přechod. Zásady bezpečného přecházení, včetně navázání očního kontaktu řidiče a chodce, je třeba vštěpovat dětem (už od předškolního věku), a zároveň připomínat i dospělým.

D. Problematika alkoholu za volantem

Alkohol zhoršuje výkon řidiče a jeho schopnost ovládat vozidlo již v malém množství, ačkoli si to jedinec většinou vůbec neuvědomuje. I malé množství alkoholu významně snižuje schopnost řídit vozidlo:

- 0,2 – 0,5 promile: Vzestup sebedůvěry, horší odhad vzdálenosti i rychlosti, přeceňování vlastních schopností. Zhoršená schopnost zrakového aparátu: hloubkové a noční vidění - zhoršení schopnosti řídit lze prokázat po dávkách kolem 10 g alkoholu (tedy asi půl litru 10° piva, cca 0,2-0,3 promile)
- 0,5 – 0,8 promile: výrazně prodloužený reakční čas, špatný odhad rychlosti a vzdálenosti, zhoršené soustředění a vnímání barev – červená! Zhoršení jemné motoriky. Poruchy rovnováhy



Projekt „Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- 0,8 – 1,2 promile: Prodloužení reakčního času, narůstá bezohlednost, nekritičnost, mizí vnímání okrajů zorného pole - tunelové vidění Alkohol mění ostrost zraku, sluchu i barevné vidění! – obrovské riziko pro ostatní. Úroveň mentálních schopností klesá – nekritické zhodnocení dopravní situace.

Nejrizikovější hladina pro motoristy: Rozmezí 0,5 – 1,5 promile. Tato hladina přináší řidiči sebejistotu, sklon k soutěživosti a chuť více riskovat!

ALKOHOL ZA VOLANT NEPATŘÍ!

E. Agresivní chování řidičů

Třetinu nehod se smrtelnými následky způsobuje agresivní chování řidičů. Spouštěči rizikového dopravního chování: osobnostní zdroje, socioekonomické ukazatele, malá dopravní edukace, chybění pozitivních vzorců dopravního chování, alkohol, drogy či léky. Varovat je nutno zejména před velmi nebezpečnou kombinací léků s alkoholem.

F. Únava za volantem

Ospalost zpomaluje reakce, snižuje vnímavost a zhoršuje rozhodovací schopnosti, a to obdobně jako alkohol. Velmi ospalí lidé se ve skutečnosti chovají velmi podobně jako podnapilí. Nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu si řada lidí uvědomuje, ale smrtelné nebezpečí řízení, pokud je člověk ospalý, si přiznává málokdy.

V noci se zvyšuje nebezpečí nehod - smrtelné riziko v noci stoupá asi pětkrát, největším nebezpečím noční jízdy je uspávající monotónnost tmy. Paradoxem je, že čím komfortnější je řidičská kabina a ovládání vozidla, tím dříve upadá řidič do útlumu a řídí "jako ve snu".

Mikro spánek

Pokud se tedy u vás začnou objevovat signály naznačující únavu a ospalost, je nejlepší co nejdříve sjet ze silnice a najít si místo, kde si můžete zdřímnout.

Nedostatek odpočinku se projeví snížením postřehu, soustředěnosti a prodloužením reakční doby.

Mikro spánku předchází:

- Bolest v zádech, strnulost, bolení nohou
- Potíže s udržením otevřených očí
- Nemůžeme udržet hlavu zpříma
- Začíná se objevovat denní snění, nebo přelétavé a nesouvislé myšlenky
- Časté zívání a opakované tření očí
- Vyjždění ze svého jízdního pruhu



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

- Jízda v těsném závěsu za vozem před námi
- Jízda směřuje ven ze silnice
- Najíždíme na bezpečnostní pásy označující okraj silnice (rozdrncí vůz)
- Přehlédneme dopravní značku, signál
- Cítíme se podráždění, nervózní, roztěkaní, netrpěliví

V případě výskytu některých z výše uvedených příznaků je dobré zastavit okamžitě na nejbližším odpočívadle a zacvičit si, v noci si pak alespoň na krátkou dobu zdřímnout. Zásadně se nesnažit o povzbuzení kouřením či jakýmkoli léky a energetickými nápoji. Důležitý je dostatek tekutin.

Jak s únavou bojovat?

Jediným správným receptem na to, jak únavu odstranit, je pořádný odpočinek. Snažme se proto dodržovat určitý režim a únavě předcházet.

- Nesedejte za volant, pokud se cítíte unaveni a ospalí
- Dopřejte si dostatečně dlouhý a nerušený spánek v noci před jízdou
- Vyhněte se dennímu období spánku (po obědě, v době siesty)
- Cestujte se spolujezdcem. Bdělá osoba ve vozidle může dávat pozor na vaše příznaky únavy.
- Pokud při jízdě pocítíte únavu a zejména ospalost, zdřímněte si. Využijte odpočívadla na dálnici nebo zajed'te ke kraji (ještě lépe mimo) vozovky a zastavte tam, kde to znáte.
- V rámci své cesty si naplánujte přestávku každé dvě hodiny nebo po každých 180 kilometrech. Pokud se však dostaví ospalost, zastavte dříve.
- Aktivní procvičení a okysličení organismu ale pomáhá jen krátkodobě.

G. Používání mobilu a GPS navigace

Řidič se za jízdy (řízení motorového vozidla) má plně věnovat řízení a není tedy povoleno za jízdy telefonovat, ovládat mobilní telefon, psát SMS zprávy a není ani bezpečné za jízdy nastavovat GPS navigaci. Toto má řidič provést vždy před jízdou. Použití mobilního telefonu je možné pouze s využitím handsfree sady.

H. Používání sluchátek za jízdy na kole, in-line bruslích

Cyklista i in-line bruslař by měli pamatovat na to, že mezi zásady bezpečného sportování na kole a bruslích patří vedle použití ochranných pomůcek (přilba, chrániče) i jízda bez sluchátek v uších. Hudba při jízdě znemožňuje sportovcům vnímat zvuky okolí – např. sanitku, cinkot zvonků ostatních sportovců, vítr,... a také odvádí pozornost (zpívám si svou oblíbenou píseň...)



Projekt „Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

I. Doporučení k správnému chování v silničním provozu:

- 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!

J. Řidič, chodec, cyklista v silničním provozu

Řidič může v jediné vteřině ztratit všechno. Udělejte maximum, aby k tomu nedošlo:

- Plně se věnujte řízení
- Přizpůsobte svoji jízdu dopravní situaci
- Dodržujete bezpečnou vzdálenost
- Předvídejte dopravní rizika
- Používejte prvky pasivní bezpečnosti

Chodec v silničním provozu:

Chodci jsou povinni používat alespoň jeden reflexní prvek, pokud jdou za snížené viditelnosti po vozovce mimo obec po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením.

- Chodec by měl být vidět zepředu i zezadu – vhodná je reflexní vesta nebo reflexní páska na ruce i na noze chodce (směřující do vozovky)
- Za mlhy a za soumraku jsou vhodné fluorescenční prvky – za tmy reflexní prvky.

Cyklista v silničním provozu:

- Používejte vždy přilbu, povinně do 18 let (nošení přilby je nutné i u dospělých!)
- Řádné vybavení kola:
 - Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno světlometem svítícím bílým světlem vpředu a stálým nebo blikajícím červeným světlem vzadu.
 - Vpředu musí být bílá odrazka, vzadu červená a na pedálech a v paprscích kol oranžová.
 - Pro zvýšení bezpečnosti je vhodné vše doplnit minimálně reflexními proužky na botách a oděvu, přilbě a případně i na vlastním kole.



ZDROJE

1. Agresivita na silnicích aneb proč se za volantem chováme jinak. Autor Lisá Zuzana, Wolters Kluwer ČR, 2011, ISBN 8073576155.
2. Agresivita v psychiatrii. Autor: Látalová Klára, Grada Publishing 2013, ISBN 978-80-247-8548-6, str. 16.
3. Autoškola 2019: Moderní učebnice a testové otázky, od autorů: Minář Václav, vydavatele Grada Publishing a.s. Autorská práva
4. Autoškola 2020: Moderní učebnice a testové otázky. Autor: Minář Václav, Grada Publishing 2020, ISBN 978-80-271-1426-9, str. 51
5. COVID-19: Jaký má dopad na bezpečnost dopravy?. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brno, 2021 [cit. 2023-01-25]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/covid-19-jaky-ma-dopad-na-bezpecnost-dopravy/>
6. Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Od autorů: Šucha Matúš, Rehmová Vlasta a kol., Grada Publishing 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, str. 57, 70, 72, 73.
7. Fatální nehody chodců a cyklistů klesají v EU velmi pozvolně. Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. [cit. 15.09.2020]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/fatalni-nehody-chodcu-a-cyklistu-klesaji-v-eu-velmi-pozvolne/?id=1775>
8. Jak nepřijít o řidičský průkaz. Autoři: Miroslav Hájek, Grada Publishing 2008, ISBN 978-80-247-2215-3, str. 72
9. Metodika pro výcvik a vzdělávání řidičů v oblasti užívání asistenčních systémů ve vozidlech. Autor: Hamerníková Veronika, Šucha Matúš a kol. Univerzita Palackého v Olomouci 2017, str. 33.
10. Následky nehod nepřipoutaných dětí jsou alarmující. Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. [cit. 15.09.2020]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/nasledky-nehod-nepripoutanych-deti-jsou-alarmujici/?id=1774>
11. Prevence rizikového chování v dopravním prostředí, MUDr. Zuzana Zvadová, Marie Nejedlá, Státní zdravotní ústav Praha, 1. vydání 2015



Projekt „**Efektivní podpora zdraví osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením**“, registrační číslo CZ.03.2.63/0.0/0.0/15_039/0009439, podpořený z OP Zaměstnanost ESF a státního rozpočtu ČR

12. Problematika alkoholu za volantem. Soudní psychiatrie a psychologie – 4., aktualizované vydání, Grada Publishing 2012, ISBN 978-80-247-4332-5, str. 63, od autorů: Pavlovský Pavel a kolektiv
13. Připoutejte se, prosím. *BESIP* [online]. BESIP © 2020 [cit. 15.07.2020]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Pripoutejte-se,-prosim>
14. Psychologie v dopravě, Učební Texty Univerzity Karlovy v Praze, autor Jiří Štikar, Karolinum, 2003, ISBN, 8024606062, 9788024606064, počet stran: 275
15. Sbírka zákonů České republiky, Vydání 108-120, vyd. a nakl. MV ČR, 2011
16. Sbírka zákonů ČR, Vydání 1-20, Vyd. a nakl. MV ČR, 2007
17. Sociální gerontologie. Od autorů: Čevela Rostislav, Kalvach Zdeněk, Čeledová Libuše-Grada Publishing a.s.
18. Výchova ke zdraví – vybrané kapitoly. Autoři: Čeledová Libuše, Čevela Rostislav, Grada Publishing 2013, ISBN 978-80-247-3213-8, str. 66.
19. Výchova ke zdraví: 2. aktualizované vydání, od autorů: Machová Jitka, Kubátová Dagmar, a kolektiv, Grada Publishing, a.s., 18.1.2016, str. 271

Databáze elektronických časopisů:

- Public Health
- Mental Health
- Physical Activity
- Nutrition Research
- Preventive Medicine (vydavatelství Elsevier)