

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNÉ CHOVÁNÍ CHODCŮ A CYKLISTŮ
V SILNIČNÍM PROVOZU**

Autor práce: Milan Nerud, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, PhD.,
za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

NERUD, M. *Bezpečné chování chodců a cyklistů v silničním provozu: Bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2016. X s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: Chodci, cyklisté, řidiči, silniční provoz, přechody pro chodce, vozovka, viditelnost, rozhled, bezpečnost, jízdní kolo, výbava, reflexní materiál, retroreflexní materiál

Bakalářská práce analyzuje statistiku úmrtnosti chodců a cyklistů na pozemních komunikacích v České republice a jejich podíl na dopravní nehodě z hlediska bezpečného chování na pozemní komunikaci s cílem zhodnotit stávající právní úpravu z hlediska bezpečnosti chodců a cyklistů v silničním provozu. Vyhodnocuje základní znalosti žáků prvního stupně ZŠ a jejich rodičů v situacích silničního provozu v postavení chodců a cyklistů a dále jejich pohled na zavedení dopravní výchovy jako samostatného školního předmětu s ohledem na rizika, které každodenní provoz přináší.

ABSTRACT

NERUD, M. *Pedestrian and Cyclist Safety in Road Traffic: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2016. X p. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: road users, driver, driving, traffic safety, vehicle, psychology in transport, prevention and repression in transport, risk in transport

My bachelor thesis analyses pedestrian and cyclist deaths on roads in the Czech Republic and their proportion on road accidents from the perspective of road safety. The goal of the thesis is to evaluate existing legal regulations concerning the pedestrian and cyclist safety in street traffic. It assesses the basic knowledge of primary school pupils and their parents of situations in street traffic from the perspective of pedestrians and cyclists. It also further deals with their opinion on establishing traffic safety education as an independent school subject considering all the risks the daily traffic brings into our lives.

Obsah

ÚVOD.....	6
1 CÍL A METODIKA PRÁCE	7
2 PROBLEMATIKA BEZPEČNÉHO CHOVÁNÍ CHODCŮ V SILNIČNÍM PROVOZU.....	9
2.1 Bezpečné chování chodců na chodníku.....	20
2.2 Bezpečné chování chodců na silnici.....	25
2.3 Přecházení vozovky po přechodu pro chodce	29
2.4 Světelné signály na přechodu pro chodce	38
3 PROBLEMATIKA BEZPEČNÉHO CHOVÁNÍ CYKLISTŮ V SILNIČNÍM PROVOZU.....	45
3.1 Cyklista a základní pravidla bezpečného provozu	46
3.2 Výbava jízdního kola	54
3.3 Výbava cyklisty.....	57
4 POPIS A ZHODNOCENÍ NEJČASTĚJŠÍCH RIZIK	60
5 ZHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ, ÚVAHA A NAVRŽENÍ ŘEŠENÍ.....	63
5.1 Cíl šetření	63
5.2 Metody šetření.....	63
ZÁVĚR	69
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	72
SEZNAM OBRÁZKŮ	79
SEZNAM GRAFŮ	80
SEZNAM TABULEK.....	80
PŘÍLOHY	81

Úvod

V této práci jsou shromážděné potřebné právní normy, kterými se musí chodci a cyklisté řídit, stejně jako obecně uznávaná doporučení, jakým způsobem předcházet dopravním nehodám nebo alespoň minimalizovat možné následky dopravních nehod. Mezi tyto doporučení patří zajištění vlastní bezpečnosti, především dostatečnou znalostí právních norem, svou viditelností pro ostatní účastníky silničního provozu a využívání ochranných a zviditelňujících pomůcek. Práce je rozdělena na dvě hlavní kapitoly. První kapitola se zabývá problematikou bezpečného chování chodců v silničním provozu. Daná problematika je rozdělena na jednotlivé části, ve kterých je popsáno bezpečné chování chodců na chodníku, bezpečné chování chodců na silnici, přecházení vozovky po přechodu pro chodce, světelné signály na přechodu pro chodce a přecházení vozovky mimo přechod pro chodce. K uvedené problematice je dále popsán projekt s názvem „Přechod na jedničku“, který v roce 2009 zjišťoval bezpečnost přechodů u škol, a do kterého se zapojilo šestnáct okresních měst České republiky. Jednotlivé části kapitoly jsou doplněny o fotografie a vyobrazení dopravních značek, přechodů pro chodce a vybavením pro chodce. Druhá kapitola se zabývá problematikou bezpečného chování cyklistů v silničním provozu. Kapitola je rozdělena na oblasti cyklista, výbava jízdního kola, výbava cyklisty, jízda za snížené viditelnosti a pravidla bezpečné jízdy na jízdním kole. Jednotlivé části kapitoly jsou doplněny o fotografie a vyobrazení dopravních značek, vybavení jízdních kol a vybavení pro cyklisty. V příloze jsou pak uvedeny statistiky dopravních nehod, ve kterých figurují tyto zmíněné skupiny účastníků v silničním provozu. Tato práce je vytvořena jako podklad pro preventivní působení v oblasti dopravní výchovy, především pro nejmladší účastníky silničního provozu.

1 Cíl a metodika práce

Prvotním cílem bakalářské práce je teoretická analýza zhodnocení základních znalostí pravidel chování chodců a cyklistů v silničním provozu u dětí, u kterých je předpoklad, že se vzhledem ke svému věku již mohou samy pohybovat v silničním provozu. Druhotným cílem je popis možných rizik, která v souvislosti s neznalostí bezpečného chování dětí v silničním provozu mohou způsobit tragické následky. Dalším v pořadí třetím cílem je zhodnotit současnou legislativu v oblasti problematiky nebezpečného pohybu chodců a cyklistů na pozemních komunikacích.

Při tvorbě práce byla teoretickým východiskem zejména analýza odborné literatury, judikatury a zákonů z oblasti dopravy, týkající se chování chodců na pozemních komunikacích. Práce metodicky vychází také z případových analýz skutečných událostí, statistik zaviněných nehod chodci a cyklisty, přičemž pro tuto práci jsou stěžejní případy, při nichž se chodec či cyklista na vzniku dopravní nehody podílel, ať již přímo nebo nepřímo, tedy, že dopravní nehodu přímo zavinil nebo zapříčinil její vznik jinými okolnostmi. Těmi okolnostmi jsou zejména nedostatečné pasivní bezpečnostní prvky u chodců a aktivní bezpečnostní prvky u cyklistů. Jen v roce 2014 bylo při nehodách usmrceno 112 chodců a 57 cyklistů. V roce 2015 se tato čísla bohužel ještě zvýšila, usmrcených chodců bylo celkem 131 a cyklistů 68¹. Účelem analýzy na případových studiích je rozebrat a charakterizovat zejména problematiku nebezpečného chování chodců a cyklistů v silničním provozu jako společenského problému a navrhnout právní úpravu *de lege ferenda*, včetně eliminace nežádoucího chování chodců a cyklistů na pozemních komunikacích.

Práce se rovněž zabývá analýzou prevence zaměřenou na bezpečné chování chodců a cyklistů na pozemních komunikacích a posouzením zda a které

¹ ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR., *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2015*. Praha, 2016, s. 19.

vládní či nevládní organizace v této oblasti působí s cílem zhodnotit, zda je tato prevence dostačující. Práce si klade za cíl přispět do oblasti prevence bezpečnosti v silničním provozu.

2 Problematika bezpečného chování chodců v silničním provozu

„Chodci obecně patří k nejrizikovější skupině účastníků dopravní nehody, neboť nejsou nijak chráněni proti nárazům jedoucích dopravních prostředků. Nejohroženější jsou osoby nad 70 let.“² Chodec je o to zranitelnější, protože při srážce s automobilem může absolvovat celkem tři fáze zranění. V první fázi vozidlo přímo naráží do chodce, dochází ke zranění vlivem nárazu. V druhé fázi dochází ke zranění po pádu na zem a konečně ve třetí fázi odhozený chodec na silnici bývá ohrožen dalšími účastníky silničního provozu, a to dokonce i několika vozidly.³ Cestujícím ve vozidlech se obvykle nic nestane, proto by chodci a cyklisté měli být opatrnější.

Ze statistických dat⁴ vyplývá, že v roce 2013 z celkového počtu 3437 dopravních nehod, při nichž došlo ke srážce s chodcem, bylo 1132 chodci zaviněno, což je 32,93% a zároveň 1,3% z celkového počtu dopravních nehod v tomto roce. Ve srovnání s rokem 2012 došlo v tomto ukazateli k poklesu o 160 dopravních nehod (12,40%). Nicméně při snížení počtu dopravních nehod zaviněných chodci došlo k nárůstu tragických následků o 3 úmrtí, tedy celkově 22 usmrceným chodcům. Z celkového počtu 1132 dopravních nehod zaviněných chodci byla více než třetina (35,78%) zaviněna dětmi. Mezi nejtragičtější příčiny nehod zaviněných chodci patří na prvním místě neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 511 dopravních nehod. Největší počet nehod chodci zavinili z důvodu přecházení mimo vyznačený přechod (495 nehod) a z důvodu vstupu do vozovky na signál STŮJ (70 nehod) a při přecházení těsně před nebo parkujícím vozidlem (76 nehod).

² HIRT, M., a kol. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha, 2012, s. 10.

³ HIRT, M., a kol. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha, 2012, s. 10.

⁴ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR.

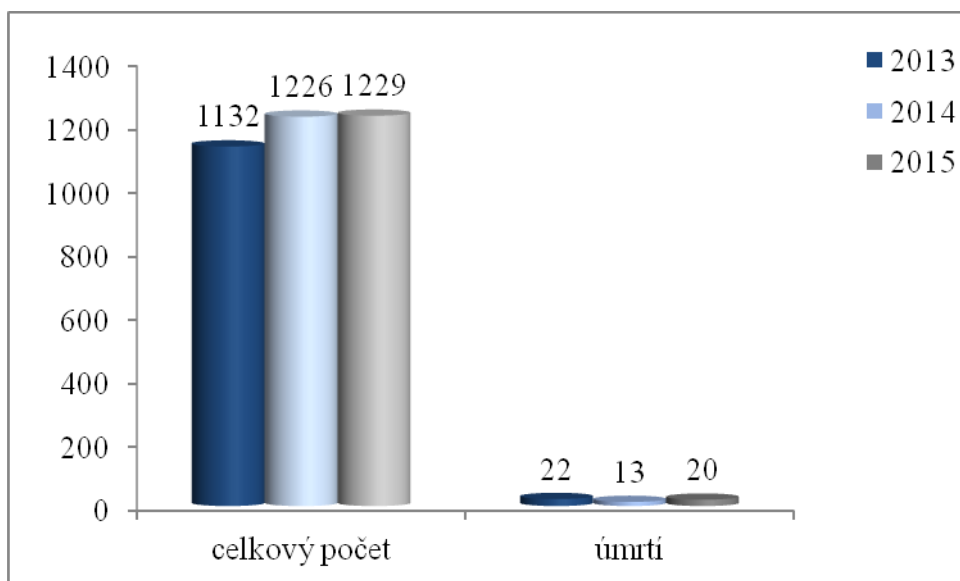
V roce 2014 došlo k nárůstu počtu dopravních nehod s chodcem o 263, přičemž 33,1% bylo chodci zaviněno a z toho 35,97% bylo zaviněno dětmi.

Nejtragičtější příčinou nehod zaviněných chodci v roce 2014 bylo opět neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice – 564 nehod (nárůst o 53 nehod) a zahynuly při nich 3 osoby. Nejvíce nehod chodci zavinili z důvodu přecházení mimo vyznačený přechod (474 nehod), při přecházení těsně před nebo za parkujícím vozidlem (90 nehod) a z důvodu vstupu do vozovky na signál STŮJ (82 nehod). Nejtragičtější dopad mají nehody, kdy chodec přechází mimo vyznačený přechod.

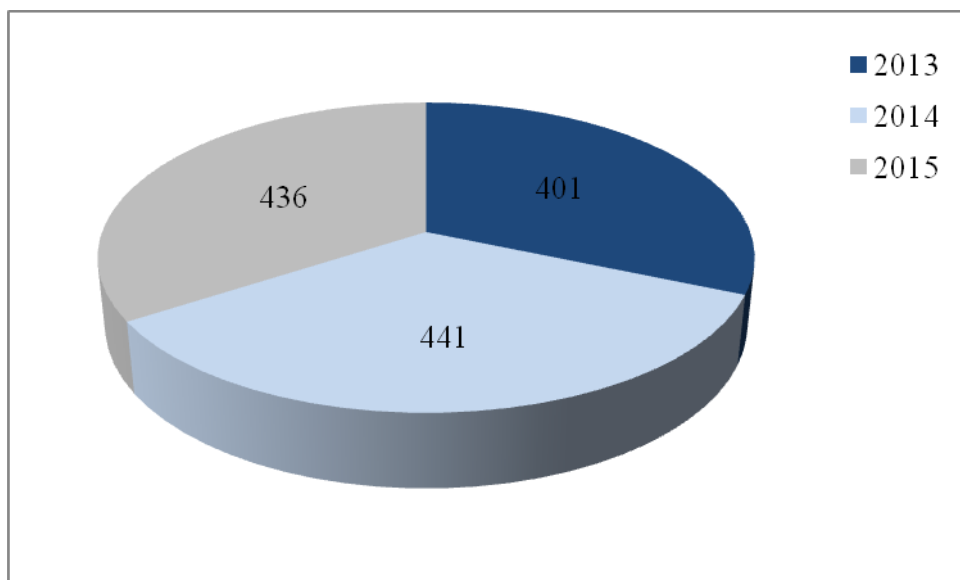
Pozitivně lze ovšem hodnotit pokles nehodovosti dětí chodců v roce 2015, kdy na nehodách chodců se děti podílely 436 nehodami, což představuje pokles o 5 nehod, z čehož byla 1 osoba usmrcena a 421 osob zraněno (pokles o 16 osob).

Z celkového počtu 3545 dopravních nehod, při nichž došlo ke srážce s chodcem, bylo v roce 2015 chodci zaviněno 1229, což představuje 31,85%. Usmrceno bylo celkem 131 chodců, z toho 128 při srážce vozidla s chodem a další 3 chodci byli sekundárními účastníky nehody.

Graf 1: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem a počty úmrtí chodců při dopravních nehodách v ČR (srovnání let 2013 – 2015).⁵



Graf 2: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem – dítě do 15 let (srovnání let 2013 – 2015).⁶



⁵ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR. Vlastní zpracování.

⁶ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR Vlastní zpracování.

Tragické následky dopravních nehod chodců je možné podrobněji rozebrat na poměrně výjimečné a hodně diskutované dopravní nehodě chodce a řidiče jedoucího na motocyklu, která se stala 13. března 2014 okolo 15:00 hodin v Plzni, v ulici Sirková.⁷ Následkem této dopravní nehody bylo usmrcení motorkáře a těžké zranění chodce, který je po dopravní nehodě ochrnutý a pohybuje se pouze pomocí invalidního vozíku. Podle následného soudního řízení, probíhajícího u Okresního soudu v Plzni, byl jako viník dopravní nehody uznán chodec, který přecházel na přechodu pro chodce v době, kdy na semaforu svítil signál Stůj!, na který však chodec nereagoval. Částečná vina na dopravní nehodě však byla přičtena i řidiči motocyklu, jelikož tento, dle vyjádření znalců, jel ve městě rychlostí v rozmezí 60 – 68 km/h. Vzhledem k tomu, že zraněný chodec u soudu uvedl, že si vůbec nepamatuje, co se před samotnou dopravní nehodou dělo, byl soud odkázán na hodnocení důkazů v podobě výpovědi svědků a na znalecká vyjádření.

Z hlediska dopravně-bezpečnostního je třeba u této dopravní nehody zmínit tu okolnost, že místo je možné bezpečně obcházet mimo vozovku, jelikož u této křižovatky se nachází podchod. Samotný přechod pro chodce, na kterém k dopravní nehodě došlo, byl otevřen teprve tři měsíce před tragickou událostí.

Okresní soud v Plzni nakonec uložil chodci, kterého vinil z přečinu usmrcení z nedbalosti roční trest s podmíněčným odkladem na zkušební dobu 18 měsíců, a také mu přikázal, že musí zaplatit dceři po usmrceném motorkáři 83 333 korun jako náhradu nemajetkové újmy.

Soud dále konstatoval, že na smrti motorkáře má chodec nejméně dvě třetiny viny za přecházení na červenou, třetinovou vinu určil motorkáři za to, že nerespektoval nejvyšší dovolenou rychlost v obci.

⁷ PLZEŇ IDNES.CZ: *Za smrt motorkáře dostal chodec podmínku, sám po nehodě ochrnutl* [online]. [cit. 2016-03-03]. Dostupné z WWW: <[12](http://plzen.idnes.cz/soud-chodec-smrt-nedablost-prechazeni-motorkar-f50-/plzen-zpravy.aspx?c=A151120_143812_plzen-zpravy_pp.>.</p></div><div data-bbox=)

V roce 2015 začali experti z Univerzity Palackého zkoumat bezpečnost chodců v dopravě. Psychologové z filozofické fakulty se věnovali faktorům, které nejvíce přispívají ke vzniku dopravních nehod chodců, a to především ve městech a na přechodech pro chodce., *Může to znít absurdně, ale přechod pro chodce, zejména bez semaforu, je místem, kde jsou chodci ohroženi nejvíce. Důvodem je zejména nerespektování jejich přednosti řidiči, ale zároveň i pocit falešné bezpečnosti. Chodec je méně opatrný,*“ uvedl Matúš Šucha, vedoucí katedry psychologie a zároveň vedoucí projektu *3 crossings study*.⁸

Matúš Šucha vedl v roce 2014 výzkum na jednom přechodu pro chodce, který se nachází v Olomouci.⁹ Zde zjistil, že více než třetina řidičů chodce ignorovala a nedala jim přednost, ač jim tato povinnost ze zákona vyplývá. Provedený výzkum dále ukázal na efekt známý pod názvem Safety in numbers, tedy na situaci, že vyšší počet chodců a cyklistů v silniční dopravě může snižovat riziko jejich střetu s motorovými vozidly, jelikož si řidiči začínají uvědomovat, že se o vozovku musí dělit s dalšími účastníky silničního provozu, což následně vede k jejich větší pozornosti

Šucha¹⁰ dále uvádí, že pokud tedy budou lidé více chodit pěšky nebo jezdit na jízdním kole, místo ježdění autem, může to mít i celkově pozitivní dopad na bezpečnost v silniční dopravě. Tento efekt chtějí dopravní psychologové ve svém výzkumu ověřit.

⁸ ŽURNÁL ONLINE Univerzity palackého v Olomouci: Psychologové: Přechod pro chodce je místem falešné bezpečnosti [online]. [cit. 2016-09-02]. Dostupné z: WWW: <<https://www.zurnal.upol.cz/ff/zprava/clanek/psychologove-prechod-pro-chodce-je-mistem-falesne-bezpecnosti/>>.

⁹ ŽURNÁL ONLINE Univerzity palackého v Olomouci: Psychologové: Přechod pro chodce je místem falešné bezpečnosti [online]. [cit. 2016-09-02]. Dostupné z: WWW: <<https://www.zurnal.upol.cz/ff/zprava/clanek/psychologove-prechod-pro-chodce-je-mistem-falesne-bezpecnosti/>>.

¹⁰ ŽURNÁL ONLINE Univerzity palackého v Olomouci: Psychologové: Přechod pro chodce je místem falešné bezpečnosti [online]. [cit. 2016-09-02]. Dostupné z: WWW: <<https://www.zurnal.upol.cz/ff/zprava/clanek/psychologove-prechod-pro-chodce-je-mistem-falesne-bezpecnosti/>>.

Ať chodec, řidič, cyklista, přepravovaná osoba nebo jezdec na zvířeti, sportovec na kolečkových bruslích nebo lyžař na běžeckých lyžích, pohybuje-li se po pozemní komunikaci, musí dodržovat zákonem stanovená pravidla.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon“) č. 361/2000 Sb., upravuje mimo jiné práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích.¹¹ Je proto stěžejní právní normou problematiky chování chodců a cyklistů v silničním provozu.

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích se podle § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích stává každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.¹² Zjednodušeně řečeno, prvním vstupem na pozemní komunikaci se musí každá osoba začít řídit známými pravidly a plnit povinnosti stanovené zákonem. Aby byli všichni schopni tato pravidla dodržovat, musí také přesně vědět, co je pozemní komunikace. *„Z úvodního ustanovení zákona o silničním provozu plyne, že pravidla silničního provozu dle tohoto zákona platí pouze a jen na pozemních komunikacích. Co to jsou pozemní komunikace, určuje zákon o pozemních komunikacích.“*¹³

*„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“*¹⁴ Pozemní komunikace jsou tedy určeny pro:

- rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly **(dálnice)**¹⁵

¹¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

¹² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 písm. a) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

¹³ BERAN, T., *Právní rádce pro řidiče*. Brno, 2014, s. 78.

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 47.

- užití silničními a jinými vozidly a chodci (**silnice**)¹⁶
- převážně místní dopravu na území obce (**místní komunikace**)¹⁷
- propojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (**účelová komunikace**)¹⁸

Zda a na kolik jsou tato pravidla dodržována, nám odpovídají každoroční statistiky dopravních nehod.

V roce 2015 bylo celkem 1229 dopravních nehod zaviněných chodci (o 3 více, než v roce 2014 a o 97 více než v roce 2013), z toho 20 skončilo smrtí (o 7 více než v roce 2014 a o 2 méně než v roce 2013). Celkem 436 dopravních nehod zavinily chodci děti (o 5 méně než v roce 2014 a o 31 více než v roce 2013).¹⁹

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů, § 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 47.

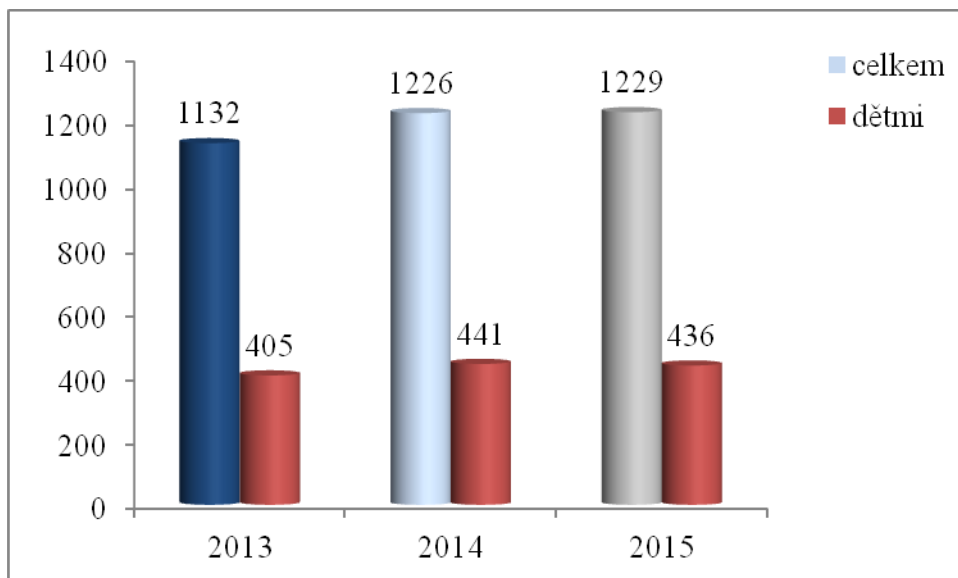
¹⁶ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů, § 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 47.

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů, § 6. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 48.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů, § 7 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 48.

¹⁹ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR. Vlastní zpracování.

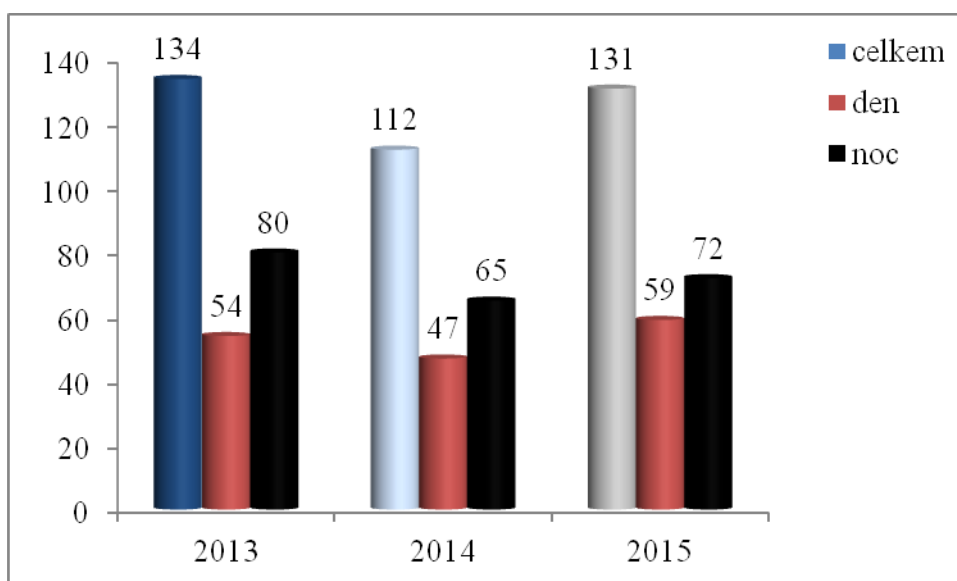
Graf 3: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem v ČR a počet dopravních nehod zaviněných chodcem- dítětem (srovnání let 2013- 2015).²⁰



Ukazatel denní a noční doby představuje, že z celkového počtu 131 smrtelných nehod chodců v roce 2015 (o 19 více než v roce 2014 a o 3 méně než v roce 2013) se jich 72 stalo v noci (o 7 více než v roce 2014 a o 8 méně než v roce 2013) a 59 (o 12 více než v roce 2014 a o 5 více než v roce 2013) během dne.

²⁰ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR. Vlastní zpracování.

Graf 4: Počet usmrcených chodců při dopravních nehodách v denní a v noční dobu (srovnání let 2013 – 2015).²¹



V souvislosti s výše uvedenými statistickými daty je třeba také zmínit novinku v legislativě, konkrétně bod 26 zákona č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), kterým se do § 53 doplňuje odstavec 9. Tento ukládá chodci, který se pohybuje mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.²²

²¹ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR. Vlastní zpracování.

²² ČESKO. Zákon č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, bod 26. zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2016, částka 17, s. 494.

Není stanoveno, jak přesně má reflexní doplněk vypadat a kde má být umístěn. Rozhodně je třeba pamatovat na jeho dostatečnou plochu. „*Za minimum považují rozměry kvalitního reflexního pásku, ten je třeba umístit nad zápěstí, případně i nad kotník na straně přivrácené ke středu vozovky,*“ upřesňuje Roman Budský z Týmu silniční bezpečnosti. Za snížené viditelnosti totiž řidiči nejlépe vnímají chodce s reflexními doplňky umístěnými na pohyblivých částech těla – ideálně právě nad zápěstím a nad kotníkem. Na pohybující se světélkující body reagují zhruba 3x dříve než na reflexní plošky staticky umístěné na trupu. Používat je možno i kvalitní reflexní přívěsky. Měly by být umístěny na straně ke středu vozovky a současně musí být viditelné pro řidiče přijíždějící nejen k čelu, ale i k zádům chodce.

Nejednou se můžeme setkat s reflexními páskami v bílé barvě. Je zde ovšem úskalí, že chodec – ač řádně označen - nebude řidičem včas rozpoznán, neboť postava jdoucí po krajnici může snadno splynout s bílým vodorovným dopravním značením, svou roli sehrává i bílá barva veřejného osvětlení či světlometů protijedoucích vozidel. „*Důležitá je totiž nejen viditelnost chodce, ale i jeho kontrast vůči okolí, kde se pohybuje. Zahraniční experti se proto shodují na tom, že za nejlepší barvy reflexních doplňků lze považovat červenou, červenooranžovou a oranžovou, v úvahu připadá i zářivě žlutá, případně se zelenkavým odstínem,*“ doplňuje Roman Budský.

Na to by měl pamatovat každý řidič. Zkrátka zdaleka ne každý chodec bude za zhoršené viditelnosti dbát na svou bezpečnost. Vždy tak musí přizpůsobit rychlost jízdy vzdálenosti, na kterou má rozhled. Finští odborníci došli k závěru, že řidič jedoucí s rozsvícenými potkávacími světly spatří chodce na vzdálenost max. 50 metrů, chodce s reflexními prvky na 100 až 150 m. Při rozsvícených dálkových světlech může chodce vidět maximálně na 100 m, chodce s reflexy až na 300 metrů. Rozdíly jsou markantní. „*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,*“ varuje Roman Budský.

Neviditelnost se může chodci citelně prodražit

Chodcům, kteří nedodrží novou povinnost, hrozí bloková pokuta ve výši až 2 000 korun. Chodci by ale měli pamatovat na to, že se vystavují nejen hrozbě finančního postihu, ale případně také možné povinnosti uhradit část léčebných či dalších nákladů vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou. Jaká bude praxe, to ukáže blízká budoucnost.

Obr. 1: Reflexy.²³

TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI

REFLEXY

NOVÉ POVINNOSTI PRO CHODCE

Během posledních deseti let umírálo 6 z 10 chodců za tmy.

Za tmy vidí řidič chodce s reflexními doplňky na desetinosobně delší vzdálenost než bez nich.

Jen loni za tmy zemřelo 72 chodců. Pokud by byli řádně vidět, polovina z nich mohla žít.

Za nejlepší kombinaci lze považovat světlé oblečení doplněné reflexními pásky.

NOVÁ POVINNOST

POZOR! Označení jen za tmy nepostačí. Pohybují-li se chodci mimo sbec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraj vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinn mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

CO JE TO SNÍŽENÁ VIDITELNOST

Nemí tma, ale i soumrak či svítání, ve dne za hustého deště nebo mlhy...

KAM NEJLÉPE UMÍSTIT REFLEXNÍ MATERIÁLY

- zápěstí, případně nad lokty na straně ke středu vozovky
- viditelný ze všech stran
- velikost minimálně sáňového reflexního pásku
- nejlepší barvy:

ZELENO ŽLUTÁ ŽLUTÁ ORANŽOVÁ ČERVENÁ

Zpracoval: Tým silniční bezpečnosti | www.tymbezpecesti.cz

²³ TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI [online]. [cit. 2016-25-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.bezpecne-ops.cz/news/784/chodci-se-museji-za-snizene-viditelnosti-vybavit-reflexnimi-doplňky>>.

Toto opatření má napomoci snížení počtu usmrcených chodců při dopravních nehodách nejen v noci.

Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci („nedání přednosti chodci“), přecházejícímu po vyznačeném přechodu, kterých se v roce 2014 stalo celkem 1010 (o 53 více než v roce 2013), zahynulo celkem 14 chodců (o 9 méně než v roce 2013), 194 osob bylo těžce zraněno (o 2 více než v roce 2013) a 809 bylo zraněno lehce (o 62 více než v roce 2013). Z celkového počtu 237 nehod zaviněných nedáním přednosti chodci – dítěti (o 35 více než v roce 2013) bylo jedno usmrceno (o 1 více než v roce 2013), 32 bylo těžce zraněno (o 9 více než v roce 2013) a 213 lehce (o 32 více než v roce 2013).²⁴

Z výše uvedených dat vyplývá, že počet dopravních nehod zaviněných chodci má v ČR poměrně setrvalý stav, včetně nehod zaviněných chodci dětmi. Přesto je více než 30-ti% nehodovost zaviněná chodci velice vysoké číslo, především ve srovnání s celoevropským vývojem, v němž vykazuje nadprůměrně vysoký podíl chodců na celkovém počtu usmrcených účastníků silničního provozu.

2.1 Bezpečné chování chodců na chodníku

Chodník a stezka pro chodce by měly být „územím“, které jiní účastníci provozu nesmějí obecně používat, pokud zákon nestanoví jinak,²⁵ a tedy místo pro pohyb chodců maximálně bezpečný. Jak ale ukazuje následující případ dopravní nehody, vždy tomu tak není.

²⁴ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR.

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

Dne 3. 9. 2015 došlo okolo osmé hodiny ranní v Jílové, na ulici Rudných dolů, k dopravní nehodě, kdy šestašedesátiletý řidič s vozidlem Mercedes Benz ve směru od ulice Pražská přešel do protisměru, kde najel na chodník a střetl se s procházející devatenáctiletou dívkou. Mladá chodkyně utrpěla při nehodě zranění, která si vyžádala lékařské ošetření s následným transportem do Krčské nemocnice. U řidiče nebyla zjištěna přítomnost alkoholu v krvi, přičemž jednou z verzí vyšetřované dopravní nehody byla náhlá zdravotní indispozice u staršího řidiče.²⁶

Chodník je vymezen platnou právní úpravou, která říká, že „*pokud nejsou samostatnými místními komunikacemi, jsou součástími místních komunikací též přilehlé chodníky, chodníky pod podloubími, veřejná parkoviště a obratiště, podchody a zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce.*“²⁷ Z tohoto ustanovení zákona tedy plyne, že zde mají chodci stejné povinnosti, jako na kterékoliv jiné pozemní komunikaci a měli by se tedy chovat tak, aby si vzájemně nepřekáželi a snadno se vyhnuli osobám, jdoucím proti nim.

Chodec je podle § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích i „*osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*“²⁸ Na základě tohoto ustanovení je chodec povinen dodržovat pravidla stanovená tímto zákonem.

Mezi základní a nezapomenutelné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích patří „*chovat se ohleduplně, ukázněně, neohrožovat*

²⁶ ČTI DOMA.CZ: *V Jílovém smetlo auto dívku* [online]. [cit. 2016-17-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi/jilove-u-prahy/v-jilovem-smetlo-auto-divku-na-chodniku-15764>>.

²⁷ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů, § 12 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 49.

²⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

svým jednáním život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, nepoškozovat životní prostředí ani neohrožovat život zvířat. Řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a v neposlední řadě také řídit se světelnými, popř. doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravním zařízením, apod.“²⁹

Takovéto množství informací, které vytvářejí pro účastníky povinnosti, klade na chodce velké nároky, ale zároveň jejich plnění zaručuje nejvyšší možnou variantu bezpečnosti. Znají však alespoň dospělí účastníci silničního provozu tato pravidla? Znají je natolik, aby je mohli co nejdříve předávat svým dětem, a aby i ony si je mohly zafixovat, jako „samozřejmá“ pravidla každodenního života? A dále, dodržují všechna tato více či méně známa pravidla sami?

Pokud si promítneme svoji ranní cestu do práce, lze si představit kolik pravidel, nástrah, nebezpečí a situací musíme automaticky a ihned řešit v roli chodce, jako účastníka provozu na pozemních komunikacích. Děláme svá rozhodnutí bez přemýšlení, nebo jsou chvíle, kdy se musíme zamyslet, co vlastně udělat? Nejsou dokonce i chvíle, kdy se buď svou vlastní nepozorností, spěchem nebo dokonce neznalostí či bezohledností druhých dostáváme do svízelných situací?

Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení kontinuální dopravní výchovy od rodiny po mateřské, základní a střední školy. Došlo také k rozvíjení a podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů.

Témata dopravní výchovy jsou v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV) zpracována. Dopravní výchova na 1. stupni základních škol má za cíl získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem

²⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 7 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitosti, úcty ke zdraví, odpovědnosti za své zdraví a bezpečnost i zdraví jiných. Dále jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu.³⁰

Cílem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 2. stupni ZŠ je prohlubovat a upevňovat znalosti a dovednosti získané na 1. stupni ZŠ. Rozvíjet utváření vztahů mezi účastníky silničního provozu, orientaci v nich a pěstování správných reakcí, vedoucích k bezpečnosti vlastní i okolí.³¹

Povinností chodce je užívat především chodníku nebo stezky pro chodce, která bývá takto označena dopravní značkou „*Stezka pro chodce*“³² (viz obrázek 2).

Obr. 2: Dopravní značka Stezka pro chodce (C 7a)³³



³⁰ MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. *Dopravní výchova* [online]. [cit.2016-17-02].Dostupné z: WWW: <<http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/dopravni-vychova>>.

³¹ MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. *Podklady pro výuku dopravní výchovy na základních školách* [online]. [cit. 2016-17-02].Dostupné z: WWW: <www.msmt.cz/file/31653_1_1/>.

³² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

³³ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. Příkazové značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3753.

Obr. 3: Dopravní značka Konec stezky pro chodce (C 7b)³⁴



Chodci by vždy měli vnímat pohyb ostatních chodců kolem sebe, aby si vzájemně nepřekáželi, nevráželi do sebe, když spěchají. Dnešní „móda sluchátek“ a především neustálé sledování displejů „chytrých telefonů“ tuto slušnost lehce komplikuje, stejně jako neochota vnímat, co se okolo děje a neschopnost včas zareagovat na nejrůznější vlivy okolí. Skupinka stojících osob uprostřed úzkého chodníku, která se rozhodla setrvat na místě, komplikuje bezpečnost nejen procházejícím chodcům, ale následně i kolem projíždějícím vozidlům. Někdo se skupince vyhne, pokud to prostory umožňují, bezpečně na straně odvrácené od silnice, jiní vstoupí do vozovky, aniž by se podívali, zda jim nehrozí nějaké nebezpečí. Spěchem a otupením úkoľy každého dne zapomínáme nejen na slušné chování, ale především na bezpečnost svou a druhých. Ve výše popsané situaci přispívají k větší bezpečnosti chodců ve velké míře zábradlí, vysoké obrubníky. Tyto především mají bránit vstupu chodců do vozovky v nebezpečných a nepřehledných místech. Místa, která jsou pro vstup chodců naprosto nebezpečná, musí být označena, např. dopravní značkou „Zákaz vstupu chodců“ (viz obrázek 3) nebo bezpečnostní tabulkou s textem s upozorněním na nebezpečí. Tato značení je chodec povinen respektovat.

³⁴ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Příkazové značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3753.

Obr. 4: Dopravní značka Zákaz vstupu chodců (B 30)³⁵



Současně existují místa, kam je chodcům obecně vstup zakázán, vždy. Těmito místy jsou dálnice nebo silnice pro motorová vozidla.

2.2 Bezpečné chování chodců na silnici

V okamžiku vstupu chodců na silnici se z nich stávají „návštěvníci“, kteří musí dodržovat a respektovat území silničních a jiných vozidel, popř. cyklistů.

Není-li jiná možnost a chodec je nucen jít po silnici, pravidlem je chůze po levé krajnici.³⁶ To je část povrchu pozemní komunikace ležící mezi okrajem přilehlého jízdního pruhu a hranou koruny pozemní komunikace, která se skládá zpravidla ze zpevněné a nezpevněné části.³⁷ Důvodem chůze po levé krajnici je především schopnost včas zpozorovat protijedoucí vozidlo a možnost navázat oční kontakt s řidičem. Být připraven ukročit, zastavit se. Jednoduše řečeno, snížit vznik potencionálního nebezpečí. Důležité je sledovat provoz nejen před sebou, ale také vnímat, co se děje za námi a být schopen na tyto situace reagovat. Pokud se při chůzi po silnici nepohybujeme sami, ale jdeme s dalšími osobami, riziko snížíme také tím, že půjdeme za sebou, nikoli vedle sebe. Vedle sebe smějí jít

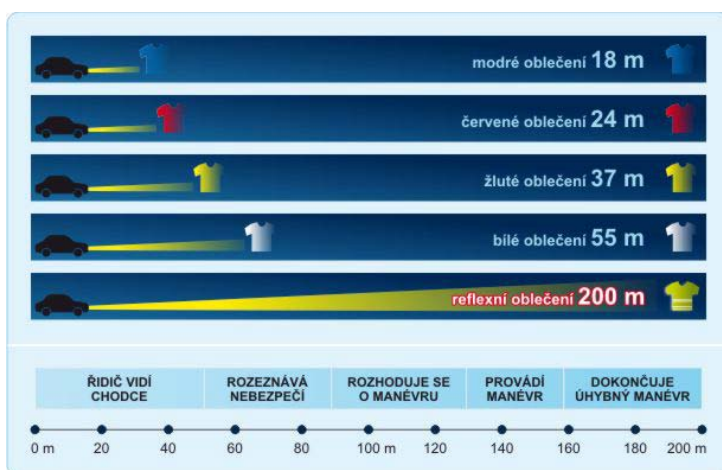
³⁵ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Zákazové značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3749.

³⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

³⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570.

nejvýše dva chodci a to pouze za nesnížené viditelnosti.³⁸ Za mlhy, deště, za šera, tmy, v nepřehledné zatáčce se nebezpečí schopnosti řidiče včas zareagovat chodce snižuje. Proto se v těchto případech, označovaných za snížené viditelnosti, smí chodit pouze za sebou a nikdy vedle sebe. Dnešní vývoj bezpečnostních prvků nejen ve vozidlech a pro cyklisty myslí i na chodce, kteří mohou díky retroreflexním materiálům (viz. Obrázek 6), přívěškům, sponkám, nášivkám apod. maximálně zvýšit svou bezpečnost při pohybu po silnici i za snížené viditelnosti. Tyto retroreflexní prvky umožní řidiči motorového vozidla chodce zaregistrovat dříve, zřetelněji a díky tomu přizpůsobit jízdou situaci. Schopnost řidiče zareagovat na barevné spektrum v závislosti na vzdálenosti chodce a řidiče vozidla zobrazuje obrázek 5.

Obr. 5: Rozpoznávací schopnosti řidiče za snížené viditelnosti³⁹



³⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

³⁹ ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Viditelnost* [online]. BESIP.CZ [cit. 2015-10-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/151>>.

Obr. 6: Využití retroreflexních materiálů na školní brašně⁴⁰



Větší počet chodců na silnici nazýváme útvar (např. školní mládež, dětský tábor, turistický oddíl seniorů, apod.). Za snížené viditelnosti musí být tento organizovaný útvar označen vpředu po obou stranách neoslňujícím bílým světlem a vzadu po obou stranách neoslňujícím červeným světlem.⁴¹

V případě, že se organizovaný útvar chodců pohybuje po chodníku,⁴² mohou jít jeho členové maximálně ve dvojstupu a to vpravo. Za dodržování bezpečnostních pravidel chodců odpovídá vedoucí útvaru,⁴³ jímž může být osoba starší 15 let, která je k tomu dostatečně způsobilá.

Jedinými místy, která mohou chodci využívat v celé šíři, a přitom jedná se o pozemní komunikace, jsou obytná a pěší zóna.⁴⁴ Projíždějící řidiči jsou

⁴⁰ INETPRINT. *Batohy s reflexními prvky* [online]. [cit. 2015-10-04].

Dostupné z: WWW: < <http://www.inetprint.cz/batohy-s-reflexnimi-pruhy> >.

⁴¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 56 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁴² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 56 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁴³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 56 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁴⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 39 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4582.

povinni dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům.⁴⁵ Tito naopak musí vozidlům jízdu umožnit, což platí i pro děti hrající si v obytné zóně.⁴⁶

„Obytná zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Obytná zóna"⁴⁷ (viz obrázek 7) a konec dopravní značkou "Konec obytné zóny" (viz obrázek 8).

Obr. 7: Dopravní značka Obytná zóna (IZ 5a)⁴⁸



Obr. 8: Dopravní značka Konec obytné zóny (IZ 5b)⁴⁹



„Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Pěší zóna" (viz obrázek 8) a konec je označen dopravní značkou "Konec pěší zóny"⁵⁰ (viz obrázek 9)

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 39 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4582.

⁴⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 39 odst. 7 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4582.

⁴⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 39 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4582.

⁴⁸ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Informativní značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3757.

⁴⁹ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Informativní značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3757 .

Obr. 9: Dopravní značka Pěší zóna (IZ 6a)⁵¹



Obr. 10: Dopravní značka Konec pěší zóny (IZ 6b)⁵²



2.3 Přecházení vozovky po přechodu pro chodce

Obecně lze říci, že přecházení vozovky je nebezpečný manévr, při němž dochází ke křížení pěší dráhy chodce a jízdní dráhy vozidla. Proto je třeba vozovku přecházet kolmo a co nejrychleji, ovšem s ohledem na věk a schopnosti chodce.

⁵⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 39 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4582.

⁵¹ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Informativní značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3757.

⁵² ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Informativní značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3757.

Nejvyšší povolená rychlost v obci je 50 km/h.⁵³ Pokud řidič pojede touto rychlostí, jeho brzdná dráha na suchém povrchu bude asi 30 metrů, na mokřém nebo kluzkém povrchu se ještě zdvojnásobí, na ledě dokonce zdesetinásobí.⁵⁴ Mimo obec, kde ne nejvyšší povolená rychlost 90km/h⁵⁵ je brzdná dráha na suché vozovce 70 metrů.⁵⁶ Pokud tedy chodec vstoupí do jízdní dráhy vozidla v obci na vzdálenost kratší než 30m a mimo obec na vzdálenost kratší než 70m, je pravděpodobnost středu vozidla a chodce velmi vysoká, protože řidič není schopen vozidlo na tuto vzdálenost zastavit. Pokud řidič pojede rychlostí vyšší, je třeba i brzdnou dráhu prodloužit a uvažovat v obci alespoň 50 m a mimo obec 100m, v závislosti na překročené dovolené rychlosti.

Místa vymezená k přecházení vozovky jsou přechody pro chodce. Nejčastějším označením přechodu pro chodce je vodorovná a svislá dopravní značka „Přechod pro chodce“ (viz obrázek 11).

Obr. 11: Dopravní značka Přechod pro chodce (IP 6)⁵⁷



⁵³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 18 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4577.

⁵⁴ IBESIP. *Zimní pneumatiky v zimě, letní jen v létě* [online].[cit. 2015-02-17]. Dostupné z: WWW: < <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/zimni-pneumatiky-v-zime-letni-jen-v-lete>>.

⁵⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 18 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4577.

⁵⁶ IBESIP. *Zimní pneumatiky v zimě, letní jen v létě* [online].[cit. 2015-02-17]. Dostupné z: WWW: < <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/zimni-pneumatiky-v-zime-letni-jen-v-lete>>.

⁵⁷ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Informativní značky provozní. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3760.

V místech, kde je intenzivní silniční provoz a zvýšené nebezpečí srážky přecházejících chodců s vozidly jsou tyto doplněny světelnými prvky na vozovce, barevným rozlišením, případně retroreflexním nátěrem nebo přímo umístěným veřejným osvětlením. Nicméně i nejrůznější preventivní opatření a prvky bezpečnosti nedokážou zabránit situacím, kdy chodec, který potřebuje přejít vozovku, nerespektuje pravidla silničního provozu. Z ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je chodec povinen přecházet vozovku v místech označených dopravní značkou „Přechod pro chodce“ i v případě, je-li od ní vzdálen do 50m. Nesmí ovšem vstupovat na přechod pro chodce bezprostředně před blížícím se vozidlem, kdy by řidič nebyl schopen na vzniklou situaci zareagovat,⁵⁸ dále přijíždí – li vozidla s právem přednostní jízdy a vždy je povinen dát přednost tramvaji.⁵⁹ Nikdy bychom ale neměli spoléhat na zákonnou povinnost (§ 5 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) ostatních řidičů (mimo řidiče tramvaje) umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky a být opatrní před tím, než na přechod pro chodce vstoupíme. I v případech křižovatek s řízeným provozem se může stát, že řidič vozidla nerespektuje světelnou signalizaci, nevěnuje se plně řízení a bezmyšlenkovitým vstupem na vozovku při jejím přecházení se vystavujeme nebezpečí úrazu. Vždy bychom se měli nejvíce řídit svou vlastní jistotou. Doporučení pro správné přecházení vozovky jsou následující.⁶⁰

Nejprve by chodec měl zastavit na okraji chodníku před přechodem pro chodce. Dává tak prvotní signál přijíždějícím řidičům, že hodlá přecházet vozovku. Tento svůj záměr může umocnit ještě např. mávnutím paže. Zároveň se tak chodec dostává na místo, kde musí získat jasný přehled o situaci

⁵⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

⁵⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

⁶⁰ ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Viditelnost* [online]. BESIP.CZ [cit. 2015-10-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/151>>.

na vozovce. Poté se musí spolehlivě rozhlédnout a být si jistý, že mu nehrozí žádná překážka vozovku přejít. Že není vozidlo příliš blízko, že má situaci na silnici naprosto pod kontrolou a nemůže ho žádné vozidlo překvapit. Toto je situace ideální pro přecházení vozovky. V případě kdy se chodec chystá vstoupit na přechod před blížícím se vozidlem, je vhodné navázat tzv. „oční kontakt“ s řidičem tohoto vozidla. Řidič nejen zaregistruje situaci na silnici, ale zpozorní a je si plně vědom chování chodce. Pak i chodec si může být jistý tím, že řidič situaci rozumí a nechá chodce bezpečně vozovku přejít. Řidič, který se na chodce nepodívá, obvykle před přechodem nezastaví. Poté by chodec měl být především ohleduplný k řidičům a vozovku přejít svižně, tedy se zde bezdůvodně nezastavovat nebo zdržovat.⁶¹

V rámci Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje bylo v roce 2009 rozhodnuto zaměřit svoji pozornost na obce a jejich přístup k prevenci v dopravě. Projekt „Přechody na jedničku“ měl zjistit, jak hodně či málo jsou přechody u škol bezpečné a jak se starostové obcí o tuto problematiku starají.

Projektu se zúčastnilo celkem 16 okresních měst z celé České republiky v období od února 2009 do června 2009. Policistické služby pořádkové a dopravní policie, kteří denně u přechodů vykonávali hlídkovou činnost v rámci preventivně bezpečnostních opatření, fotograficky dokumentovali přechody u škol. Spolu s informacemi z místa tyto předávali dopravním inženýrům územních odborů. Ti vybrali jeden nejbezpečnější a jeden nejnebezpečnější přechod. Odborná komise složená z koordinátorů prevence, dopravních inženýrů a vedoucího odboru dopravy vybrala tři nejbezpečnější a tři nejnebezpečnější přechody pro chodce. Jako nejlepší přechod pro chodce byl vyhodnocen přechod pro chodce na ulici Okružní v Jihlavě (viz obrázky 12 – 15). Tento přechod vede přes světelně

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

řízenou křižovatku a z důvodu své délky je rozdělen ostrůvkem. Je řádně označen dopravním značením a je velmi dobře osvětlen. Dále je vybaven prvky pro pohyb osob nevidomých, slabozrakých a tělesně postižených. V blízkosti přechodu jsou dvě základní školy a žáci musí přecházet frekventovanou komunikaci.

Obr. 12: Pohled od ZŠ⁶²



Obr. 13: Pohled od sídliště⁶³



⁶² Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

⁶³ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

Obr. 14: Ulice Brněnská⁶⁴



Obr. 15: Ulice Havlíčkova⁶⁵



Jako nejnebezpečnější přechod pro chodce byl vyhodnocen přechod pro chodce na frekventované silnici I. třídy/34 v křižovatce s ulicí Kyjovská, na obchvatu Havlíčkova Brodu (viz obrázek 16). Přechod je označený svislým

⁶⁴ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

⁶⁵ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

dopravním značením IP 6 a vodorovným dopravním značením V 7 se zvýrazněním (viz obrázek 17). Nasvětlení je velmi špatné, pouze od nedalekého veřejného osvětlení. V úseku, kde se nachází přechod pro chodce, je maximální dovolená rychlost 70 km/hod. Délka přechodu je 12 m. Na komunikaci jsou vyznačeny tři jízdní pruhy a přechod začíná už v zaoblení křižovatky). Nejsou provedeny prvky pro osoby nevidomé, tzn. varovné a signální pásy s návazností na vodící linie. Samotné zvýraznění tzv. 3D nátěrem nemůže nahradit nevhodně dispozičně vyřešený přechod pro chodce, osvětlení přechodu pro chodce speciálními k tomu určenými svítidly je nezbytné pro bezpečnost chodců a potažmo i řidičů. Frekvence chodců jsou malé, využívají jej částečně studenti jdoucí do střední školy, která se nachází na okraji Havlíčkova Brodu, kdy však tito mají k dispozici nedaleký nadchod přes silnici.

Obr. 16: Umístění nejnebezpečnějšího přechodu⁶⁶



⁶⁶ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

Obr. 17: Nejnebezpečnější přechod⁶⁷



Náročnější a také nebezpečnější situace i podle výše uvedeného projektu „Přechody na jedničku“ vzniká v místech, kde přecházíme vozovku o více souběžných jízdních pruhů v jednom směru jízdy. Pravidla přecházení chodců jsou sice stejná, ale situace je méně přehledná a může být jak pro řidiče, tak pro chodce neočekávaná. Zastaví-li vozidlo v prvním jízdním pruhu, musí si chodci dát pozor, aby je nesrazilo vozidlo v dalším pruhu, které je nevidí.

„Za naprosto bezohledné lze považovat vedení přechodu pro chodce přes vícepruhové komunikace mimo obec (tj. bez omezené rychlosti jízdy), zejména přecházejí-li zde děti na cestě do školy. Riziko kolize s nechráněným účastníkem silničního provozu je neúnosně vysoké vzhledem k delší brzdné dráze rychle jedoucích vozidel a zpravidla krátké době, kdy je vozovka prázdná ve všech směrech a pruzích. Vozidla se mohou objevit v okamžiku, kdy chodec je již hlouběji ve vozovce.“⁶⁸

Pro zvýšení své bezpečnosti by se měli chodci na konci prvního jízdního pruhu zastavit a znovu se rozhlédnout, je-li situace bezpečná pro dokončení

⁶⁷ Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.

⁶⁸ ŠUCHA, M., a kol. *Dopravní psychologie pro praxi – Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013, s. 180.

přecházení vozovky na druhou stranu. V tomto případě jistě není bezpečné přecházet v případě, kdy se opticky jeví, že vozidla zpomalují, ale chodec by měl vyčkat na úplné zastavení vozidel, aby si byl, pro něj bezpečnou situací, zcela jistý.

Dalším významným projektem, zaměřeným na chodce a další účastníky provozu je „Zebra se za tebe nerozhledne“⁶⁹. Tento projekt je realizován Policejním prezidiem České republiky ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra České republiky a BESIP Ministerstva dopravy České republiky od roku 2007 po celém území ČR a to zpravidla na začátku školního roku a v jeho polovině. Cílem projektu je osvojení dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky. V rámci tohoto projektu významně přispívá k bezpečnosti přecházení vozovky u základních škol i městská policie, která v nejfrekventovanější dobu, příchod školáků do škol, hlídkuje u přechodů.

„V roce 2015, v měsíci dubnu, který je považován za měsíc bezpečnosti, si mohli žáci ze tří základních škol v Havířově vyzkoušet, co obnáší práce strážníků městské policie. Společně pak řešili některé přestupky. Tentokrát hřišníci nedostali pokutu, ale zamračeného smajlíka. V letošním roce se hlídky zaměřily, mimo jiné, na přecházení chodců přes přechody. Bohuslav Muras, ředitel MP Havířov: “Každý rok se zaměřujeme jiným směrem. Letos ve spolupráci se základními školami chceme dětem přiblížit práci strážníků, jak například řeší přestupky”. Jedna ze tří hlídek se zaměřila v centru města na frekventovanou ulici Dělnická, kde prochází hodně chodců. Lumír Braš, strážník MP Havířov: “Chodci chodí přes přechod správně, za což je chválíme. Strážníci věří, že děti, které se preventivní akce zúčastnily, předají své poznatky o tom, jak se mají chodci chovat, také svým spolužákům.”⁷⁰

⁶⁹ POLICIE ČR. *Zebra se za tebe nerozhledne!* [online]. [cit. 2016-12-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>.

⁷⁰ POLAR.CZ. *Strážníci a děti hlídají v Havířově společně.* [online]. [cit. 2016-03-03]. Dostupné z: WWW: <<http://polar.cz/zpravy/karvinsko/havirov/17953/straznici-a-deti-hlidkuj-i-v-havirove-spolecne>>.

2.4 Světelné signály na přechodu pro chodce

Světelné signály pro chodce jsou určeny zejména k tomu, aby zajistily co nejbezpečnější přecházení pozemní komunikace. Jsou dávány **světelnými signalizačními zařízeními, a to buď v rámci křižovatky, nebo samostatně.**

Při řízení provozu na křižovatce se užívá zejména světelných signálů tříbarevné soustavy s plnými signály nebo se směrovými signály.⁷¹ Pro chodce se užívá signálů dvoubarevné soustavy,⁷² červené (stůj) a zelené (volno), s grafickým vyobrazením stojícího nebo jdoucího „panáčka“. Často se světelná signalizační zařízení doplňují akustickými signály pro nevidomé.

„Signál pro chodce se znamením Stůj!“ č. S 9a⁷³ znamená, že chodec nesmí vstupovat na vozovku. S použitím signálu pro přechod přes tramvajový pás nebo samostatnou tramvajovou dráhu znění zákona nepočítá. Po rozsvícení signálu pro chodce se znamením „stůj!“ smí chodec, který již do vozovky vstoupil, dokončit přecházení (nemusí přerušit přecházení ani na případném mezilehlém dopravním ostrůvku). Zařazení „Signálu pro chodce se znamením Volno“ č. S 9b⁷⁴ může být podmíněno stiskem tlačítka pro chodce. Signál dovoluje chodci vstoupit do vozovky. Chodec má přecházení dokončit i poté, když se během přecházení objeví signál „Stůj!“. Doba pro možné přejití vozovky by měla být nastavena signálním plánem tak, aby mohl kdokoli bezpečně dokončit přecházení. Pravidla silničního provozu výslovně nestanoví, že místo vybavené světelnými signály pro chodce musí být zároveň přechodem pro chodce,

⁷¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 70 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4591.

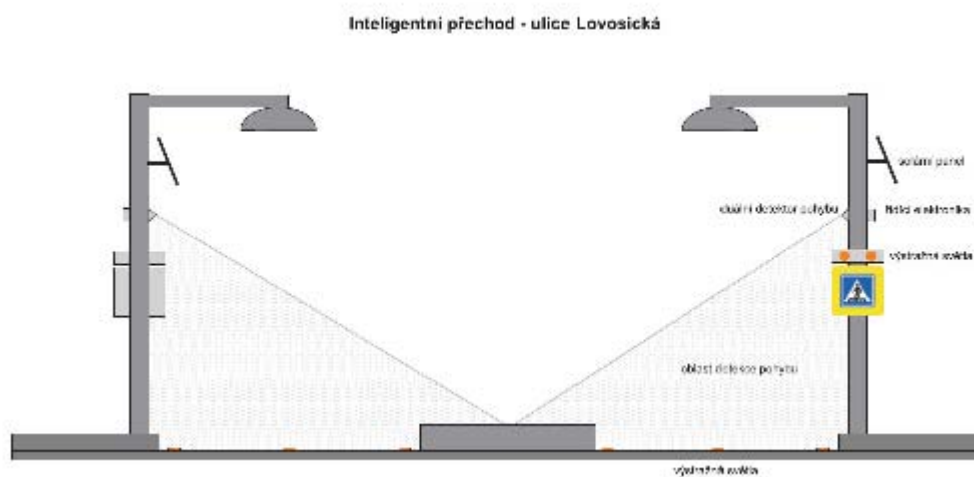
⁷² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 74 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4592.

⁷³ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Světelné signály. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3801.

⁷⁴ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Světelné signály. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3801.

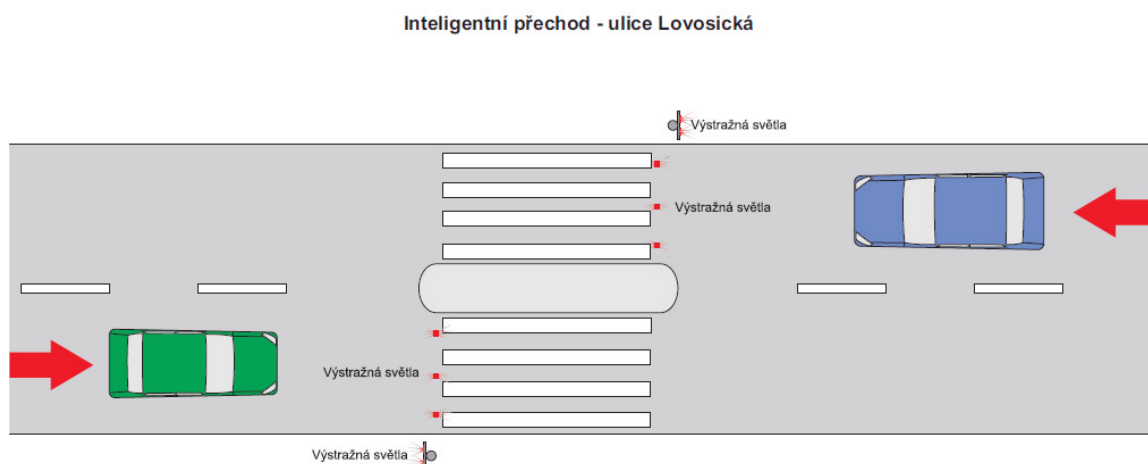
tedy místem označeným dopravní značkou přechod pro chodce. Nedodržením nepsaných standardů ze strany zřizovatelů zařízení a správy komunikací k nesouladu místy dochází. Význam a závislost signálů pro chodce z právního hlediska není závislý na tom, zda jsou signály umístěny v místě přechodu pro chodce. Významný prvek bezpečnosti chodců, při přecházení vozovky na přechodu pro chodce je samotné provedení přechodu. V současné době se na některých kritických místech začínají objevovat tzv. inteligentní přechody pro chodce (viz obrázek 18 a obrázek 19). Tyto přechody rozpoznávají, zda po něm v daný okamžik někdo jde a upozorní na to projíždějící řidiče. Přechod je trvale osvětlený a je vybavený čidly, která zaznamenají chodce. Když se někdo chystá přechod přejít, začnou zabudovaná světla blikat a nepřestanou, dokud člověk přechod bezpečně nepřejde. Osvícená vozovka v místě přechodu pro chodce tak činí toto místo velmi přehledným pro všechny účastníky provozu. Řidiči také podstatně rychleji reagují na chodce vstupující do vozovky.

Obr. 18: Inteligentní přechod pro chodce⁷⁵



⁷⁵ PORTFÓLIO. *Lovosická ulice: Inteligentní přechod*[online]. [cit.2015-07-03]. Dostupné z: WWW:< http://www.zebra-eu.eu/?page_id=130>.

Obr. 19: Inteligentní přechod pro chodce⁷⁶



Je však třeba konstatovat, že ani ten „nejinteligentnější“ přechod pro chodce nezabrání selhání lidského faktoru, a že si chodec vždy musí na přechodu počínat bezpečně a předpokládat, že ho může řidič motorového vozidla přehlédnout nebo že motorové vozidlo bude ve špatném technickém stavu, kdy dojde k prodloužení brzdné dráhy. Zvláště zranitelné budou vždy děti, jelikož vzhledem k jejich vzrůstu mohou být snadněji přehlédnuty.

Dne 19. 1. 2016 před osmou hodinou ranní došlo v Plzni, na náměstí Míru k dopravní nehodě – střetu dvou školaček s osobním vozidlem a to přímo na přechodu pro chodce. Dívky byly následně převezeny do nemocnice, jejich zranění bylo kvalifikováno jako lehké. Z vyšetřování na místě se jeví nejvíce pravděpodobná verze, že řidička osobního vozidla vjela na přechod pro chodce

⁷⁶ PORTFÓLIO. *Lovosická ulice: Inteligentní přechod* [online]. [cit. 2015-07-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.zebra-eu.eu/?page id=130>>.

v době, kdy měla před tímto zastavit, jelikož v tuto dobu svítil, pro řidiče, na semaforu signál stůj.⁷⁷

2.5 Přecházení vozovky mimo přechod pro chodce

Není - li na vozovce vyznačen přechod pro chodce, neznamená to, že vozovku nelze přejít. Je třeba si ovšem uvědomit, že ostatní účastníci provozu nejsou žádným způsobem upozornění na možnost vkročení chodce do vozovky – svislou nebo vodorovnou dopravní značkou, popř. semaforem, a proto by měli být chodci při tomto úkonu více opatrní.

Nejdůležitější je zvolit vhodné a bezpečné místo, z něhož má náležitý výhled nejen přecházející chodec, ale je i dostatečně viděn. Nejlépe tedy tak, aby vpravo i vlevo byl dostatečně dlouhý přehledný úsek, na němž dojde při uplatnění znalosti brzdné dráhy vozidel k jistému zastavení vozidla a umožnění bezpečného přejetí vozovky. Poté je vhodné přejít vozovku co nejrychleji a kolmo k její ose.

Přecházení vozovky mimo přechod pro chodce upravuje § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k nejasné definici vozovky nejsou jednoznačná ani pravidla pro přecházení stezek pro jezdce na zvířeti, stezek pro cyklisty, parkovacích nebo odstavných pruhů, některých druhů účelových komunikací, například samostatných parkovišť a jím podobných ploch. Přecházení tramvajového pásu není právními předpisy dostatečně upraveno, v praxi se obvykle uplatňují obdobně pravidla pro přecházení vozovky.

Chodec nesmí přecházet vozovku, nalézá-li se ve vzdálenosti bližší než 50m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro

⁷⁷ REGION PLZEŇ.CZ. *Řidička na přechodu v Plzni srazila dvě školačky* [online]. [cit. 2015-17-02]. Dostupné z: WWW: <Řidička na přechodu v Plzni srazila dvě školačky>.

přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený příslušnými dopravními značkami.⁷⁸

Mimo přechod pro chodce se smí vozovka přecházet jen kolmo k její ose.⁷⁹ Chodec smí vstupovat na vozovku, jen když se předtím přesvědčil, že přecházením neohrozí žádné účastníky provozu a nedonutí řidiče přijíždějících vozidel k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Nesmí vstupovat na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem nebo přijíždí-li vozidlo s právem přednostní jízdy. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Jakmile chodec vstoupí na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat.

Pokud jsou v místě přecházení v provozu signály pro chodce, je chodec povinen se jimi řídit. Pro chodce platí i pokyny policisty při řízení dopravy podle § 75 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Existují také místa, která jsou pro přecházení vozovky značně riziková. Mezi ně patří např. přecházení vozovky mezi zaparkovanými vozidly, jelikož řidič často není schopen na danou osobu zareagovat dříve, než se mu dostane do jízdny dráhy. Toto bývá nejčastější u dětí nebo osob menšího věku, které řidič za zaparkovaným vozidlem včas neuvidí. Stejně riziko vzniká všude tam, kde je řidiči zakryt výhled na místo ležící přímo vedle vozovky, odkud může chodec do vozovky vstoupit. Jedná se často např. o kontejnery nebo popelnice na odpad, reklamní tabule apod., které jsou naprosto nevhodně umístěny jak v blízkosti vozovek, tak např. v blízkosti samotných přechodů pro chodce.

⁷⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

⁷⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

19. října 2015 odpoledne srazilo desetiletého chlapce v Praze 8 osobní auto, když přebíhal silnici. Vrtulník ho dopravil do nemocnice, tam ale svým vážným zraněním podlehl. Policie v souvislosti s touto nehodou připomněla nebezpečí při přebíhání silnic a dálnic. „Lidé by si měli uvědomit, jak taková nebezpečná situace, jakou je přebíhání rychlostní komunikace, může dopadnout.“⁸⁰

2.6 Vybrané přestupky chodců a jejich řešení.

V této kapitole jsou uvedeny vybrané přestupky chodců, se kterými se může každý účastník silničního provozu setkat. Přestupku se chodec dopouští v okamžiku, kdy porušuje příslušné ustanovení zákona.

Přecházení přechodu pro chodce v době, kdy na něm svítí signál „Stůj“⁸¹.

Vstup chodce do vozovky, aniž by se přesvědčil, že tím neohrozí sebe nebo ostatní účastníky silničního provozu.⁸²

Chůze přes komunikaci v blízkosti přechodu pro chodce, kdy je povinností chodce, pokud je do padesáti metrů od něj vzdálený přechod pro chodce, tento využít.⁸³

Přecházení železničního přejezdu v době, kdy je na něm v činnosti výstražné zařízení.⁸⁴

⁸⁰PRAHA.IDNES.CZ. *Na nájezdu na D8 v Praze srazilo auto chlapce. Zraněním podlehl.* [online]. [cit. 2015-17-02]. Dostupné z: WWW: <http://praha.idnes.cz/dite-prebihalo-pres-silnici-a-srazilo-ho-auto-fn4-/praha-zpravy.aspx?c=A151019_133052_praha-zpravy_nub>.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 4 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

⁸² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

⁸³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

⁸⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 55 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

Chodec v těchto případech, kromě ohrožení svého života a zdraví, riskuje udělení blokové pokuty až do výše 2.000,- Kč,⁸⁵ přičemž ve správním řízení může být uložena pokuta v rozmezí 1.500,- Kč do 2.500,- Kč.⁸⁶

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 125c odst. 6 písm. a) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1291.

⁸⁶ ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 125c odst. 4 písm. f) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1291.

3 Problematika bezpečného chování cyklistů v silničním provozu

Cyklisté jsou každodenní součástí silničního provozu, pohybující se na jízdních kolech, která jsou rychlý a tichý dopravní prostředek. Vzhledem k těmto skutečnostem, jakož i díky celkové velikosti jízdního kola, mohou být pro ostatní účastníky silničního provozu snadno přehlédnutelní. Jízdní kolo však jejich řidiče nijak nechrání v případě dopravní nehody.

Ze statistických dat⁸⁷ vyplývá, že v závažnosti dopravních nehod se pohybovali cyklisté v roce 2013 na 4. místě 10,43%, v roce 2014 na 5. místě (11,19%). Cyklisté zavinili v roce 2015 celkem 2513 dopravních nehod (o 78 méně než v roce 2014 a o 116 více než v roce 2013), z toho 32 osob při nich zemřelo (o 3 více než v roce 2014 a o 7 více než v roce 2013). Děti zavinily v roce 2015 celkem z 211 dopravních nehod (o 53 méně než v roce 2014 a o 11 méně než v roce 2013). Celkem při nich nikdo nezemřel a 195 osob bylo zraněno (v roce 2014 o 1 úmrtí více a o 43 zranění více, v roce 2013 o 1 úmrtí více a o 2 zranění více). Mezi hlavními příčinami nehod dominují – nesprávný způsob jízdy (67% v roce 2014, i v roce 2013), nedání přednosti v jízdě (19% v roce 2014, 18% v roce 2013) a nepřiměřená rychlost jízdy (13% v roce 2014, 14% v roce 2013). Nejčtenějšími a nejtragičtějšími příčinami nehod, téměř u celé poloviny bylo nezvládnutí řízení a nevěnování se řízení, jak v roce 2014 tak i v roce 2013. Za zmínění stojí jistě i fakt, že více než jedna třetina nehod byla spáchána pod vlivem alkoholu.

Protože hlavní příčinou dopravních nehod cyklistů je nesprávný způsob jízdy, je kapitola 3 věnována především zásadám bezpečné jízdy, a to nejen v silničním provozu, ale rovněž na cyklostezkách, v obytných zónách apod.

⁸⁷ Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR.

3.1 Cyklista a základní pravidla bezpečného provozu

Pojem cyklista zákonný předpis o provozu na pozemních komunikacích nedefinuje. Obecně lze tedy dovodit, že je tímto myšlena osoba, která se v provozu na pozemních komunikacích pohybuje za pomoci jízdního kola.⁸⁸ Pokud však toto jízdní kolo pouze vede, je podle § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, chodcem.

Počet cyklistů pohybujících se v silničním provozu stále roste. Jen v Praze vzrostl v roce 2015 počet cyklistů o jednu čtvrtinu, což je dokladováno tím, že zde automatické sčítače zaznamenaly více jak 3,8 milionů cyklistů, přičemž nejvíce cyklistů bylo zaznamenáno v období jara a léta.⁸⁹

V souvislosti s nárůstem počtu cyklistů je třeba zmínit, že v České republice byla v roce 2015 celková délka cyklistických stezek okolo tří tisíc kilometrů,⁹⁰ přičemž lze předpokládat, že jejich délka bude v následujících letech narůstat, a to z několika důvodů. Prvním důvodem je ekonomický důvod. Oproti předchozímu období výstavba cyklostezek od dubna 2015 zlevnila, a to z důvodu změny zákona o ochraně zemědělského půdního fondu č. 334/1992. Ustanovení § 11a tohoto zákona zrušilo odvody za trvale odňatou půdu ze zemědělského půdního fondu, které obce a města musela státu hradit.⁹¹ Dalším důvodem

⁸⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁸⁹ AKTUÁLNĚ.CZ. *Po Praze na Kole. Počet cyklistů vzrostl o čtvrtinu*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: < <http://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/prazane-capeji-voli-kolo-pocet-cyklistu-vzrostl-o-ctvrtinu/r~11ce9e0c2a2311e595f70025900fea04/>>.

⁹⁰ ČESKÁ TELEVIZE. *V Česku rostou stovky kilometrů cyklostezek, díky novele zlevní*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1518552-v-cesku-rostou-stovky-kilometru-cyklostezek-diky-novele-zlevni>>.

⁹¹ ČESKO. Zákon č. 41/2015, kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů, § 11a odst. 1 písm. j) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 19, s. 492.

je hlavně ekologický a sociální důvod. Podle důvodové zprávy ke změně zákona o ochraně zemědělského půdního fondu⁹² lze udělením výjimky z odvodů pro cyklostezky očekávat hlavně přínos v oblasti výroby a prodeje kol, doplňků, zlepšení zdravotního stavu obyvatel, snížení spotřeby fosilních paliv a snížení objemu emisí v ovzduší a snížení hluku. V neposlední řadě je to rozvoj cestovního ruchu a tím finanční přínos pro obce a kraje.

K stávajícím tisícovkám kilometrů cyklostezek mají v budoucnu přibít další stovky kilometrů cyklostezek. Jen v roce 2015 výbor Státního fondu dopravní infrastruktury schválil 33 žádostí na výstavbu a údržbu cyklostezek,⁹³ je třeba si připomenout nejen základní zásady bezpečné jízdy v silničním provozu, ale rovněž na cyklostezce.

Základní pravidla jízdy pro cyklisty dělíme na povinnosti a zákazy.

Povinnosti jsou:

- na pozemní komunikaci jezdit vpravo.⁹⁴ Cyklista musí jet při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni chodci, může jet po pravé krajnici.⁹⁵ Po chodníku se může pohybovat jen v případě, že kolo vede,⁹⁶
- jet jen po jednom za sebou,⁹⁷

⁹²ČESKO. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. *Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí, ve znění pozdějších předpisů.* Sněmovní tisky. [online]. [cit. 2016-03-19]. Dostupné z WWW: <www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=111440>.

⁹³STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Cyklistické stezky.*[online].[cit.2015-20-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/>>.

⁹⁴ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 11 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4575.

⁹⁵ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁹⁶ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

- za jízdy použít ochrannou cyklistickou přilbu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, pokud je mladší 18 let,⁹⁸
- užít jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, jsou-li zřízeny.⁹⁹

Zákazy jsou:

- jet bez držení řídicích, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, psa nebo vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola,¹⁰⁰
- pokud je mladší 10 let, nesmí jet sám na silnici. Může jen pod dohledem osoby starší 15 let a sám může také jet na chodníku, cyklistické stezce nebo v obytné a pěší zóně,¹⁰¹
- jet na jednomístném kole ve dvou.¹⁰²

Právě u dětí mladších deseti let, i když se na jízdním kole pohybují pod dohledem osoby starší patnácti let, je třeba mít stále na paměti, že se jedná o cyklisty, kteří se s jízdou na jízdním kole teprve řádně sžívají, jsou často nesoustředění, někdy hyperaktivní a je u nich třeba předpokládat zkratkovitě

⁹⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

⁹⁸ ČESKO. Zákon č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, § 58 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7500..

⁹⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

¹⁰⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 58 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

¹⁰¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 58 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

¹⁰² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 58 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

jednání, jelikož si svůj pohyb po silnici řádně neuvědomují v kontextu toho, že se zde nacházejí ostatní účastníci silničního provozu.¹⁰³

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její jízdní pás vyznačený dopravní značkou (viz obrázek 20) a ukončený dopravní značkou (viz obrázek 21). Vzhledem k tomu, že je určena pouze pro cyklistickou dopravu, automobilová a motocyklová doprava je z možného nebezpečí na cyklostezce zcela, až na zákonné výjimky, vyloučena. Můžeme zde ale potkat skupinku cyklistů, jezdce na kolečkových bruslích, lyžaře apod.

Obr. 20: Dopravní značka Stezka pro cyklisty (C8a)¹⁰⁴



Obr. 21: Konec stezky pro cyklisty (C8b)¹⁰⁵



Obytná zóna je místo, kde je dána možnost pohybu motorových vozidel, která ovšem mají povinnost projíždět pomalu, vzhledem k povolené rychlosti nejvýše 20 km/hod., povinnost dbát zvýšené ohleduplnosti. Nejen proto je obytná

¹⁰³ KOLO.CZ. *Učíme děti jezdit na kole: čeho se vyvarovat?*. [online]. [cit. 2015-14-03]. Dostupné z: WWW:<<http://kolo.cz/clanek/ucime-deti-jezdit-na-kole-ceho-se-vyvarovat/kategorie/rady-pro-deti>>.

¹⁰⁴ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. Příkazové značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3753.

¹⁰⁵ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. Příkazové značky. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3753.

zóna méně rizikovým místem pro vznik potenciálního nebezpečí cyklisty do 10 let.

Hřiště je místo pro provozování určitého sportu nebo hry. Zde by cyklista vozidla potkat neměl, ale i zde je třeba být ohleduplný k ostatním, předvídat možné nebezpečí a chovat se obezřetně. Věnovat pozornost nerovnostem, různému terénu (bláto, louže) a jezdit s přípevněnou ochranou přilbou.

V okamžiku, kdy cyklista vjede na vozovku, je povinen dodržovat pravidla silničního provozu. Musí bedlivě sledovat provoz, jezdit vpravo, co nejbližše okraje vozovky, pokud není zřízen pruh pro cyklisty nebo vymezený prostor pro jízdu cyklistů.¹⁰⁶ Jede-li více cyklistů, jsou povinni jet za sebou¹⁰⁷ a doporučuje se pro bezpečnost zachovávat rozestupy nejméně na délku jízdního kola.¹⁰⁸ Od motorového vozidla vzdálenost ještě větší z důvodu nutnosti bezpečného zastavení. Pokud cyklista potřebuje jízdní kolo vést, např. z důvodu únavy, poruchy, obavy z vysoce hustého provozu, měl by jít co nejvíce vpravo a kolo vést po svém levém boku, pokud v místě není bezpečný chodník.¹⁰⁹

Jízda v silničním provozu vyžaduje poměrně vysoké manuálně - cyklistické dovednosti, především v situacích, kdy cyklista odbočuje, vjíždí na kruhový objezd, zastavuje. Změna směru jízdy nastává i v okamžiku, kdy cyklista vyjíždí od krajnice,¹¹⁰ zajíždí ke krajnici,¹¹¹ objíždí překážku,¹¹²

¹⁰⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

¹⁰⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 57 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4588.

¹⁰⁸ IBESIP.CZ. *Příručka cyklistky*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/dopravni-vychova/zs/PRIRUCKA_CYKLISTA_A4.pdf>.

¹⁰⁹ IBESIP.CZ. *Senior chodec*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/senior/senior-chodec>>.

¹¹⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 25 odst. 6 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4579.

¹¹¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 25 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4579.

předjíždí.¹¹³ Stejně jako řidiči motorových vozidel je i cyklista povinen, dát ostatním účastníkům silničního provozu znamení o změně směru jízdy, aby byli schopni na toto chování zareagovat.¹¹⁴

Znamení o změně směru jízdy dává cyklista upažením pravou nebo levou rukou, s otevřenou dlaní s nataženými prsty a palcem zřetelně vztyčeným vzhůru, vždy před započítáním jízdního úkonu.¹¹⁵

Při vyjíždění od okraje vozovky je nutné se ohlédnout za záda vlevo, dát přednost projíždějícím vozidlům a v případě, že je směr jízdy cyklisty volný, dát znamení levou rukou, vrátit ruku na řídítka a pomalu se rozjet.¹¹⁶

Naopak při zastavování u okraje vozovky, dává nejprve znamení pravou rukou, zajede k okraji vozovky a zastavuje.¹¹⁷

Při odbočování vpravo dává znamení pravou rukou a odbočuje, pokud není dopravními značkami upraveno jinak.¹¹⁸

Při odbočování vlevo je nejdůležitější se nejprve ohlédnout vlevo za záda, dát přednost projíždějícím vozidlům a až ve chvíli, kdy je směr jízdy cyklisty

¹¹² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 16 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4576.

¹¹³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 17 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4576.

¹¹⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 30 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4580.

¹¹⁵ BEZPEČNĚ PO ŠKOLE.CZ. *Na kole v provozu*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.bezpecneposkole.cz/cyklista.html>>.

¹¹⁶ BEZPEČNĚ PO ŠKOLE.CZ. *Změna směru jízdy*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.bezpecneposkole.cz/cyklista.html>>.

¹¹⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 25 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4579.

¹¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 25 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4579.

volný, dát znamení levou rukou. Poté najet ke středu vozovky, dát přednost protijedoucím vozidlům a teprve poté odbočit.¹¹⁹

Při jízdě křižovatkou je důležité si uvědomit obecná pravidla přednosti v jízdě. Obecně lze shrnout, že přednost v jízdě dává cyklista:

- protijedoucím vozidlům při objíždění¹²⁰, předjíždění¹²¹, odbočování vlevo,¹²²
- na křižovatce¹²³, není-li provoz upraven dopravními značkami nebo světelnými signalizačními zařízeními,
- podle dopravních značek a světelných signálů.¹²⁴

Na křižovatce může jet cyklista přímo nebo odbočovat. Pokud odbočuje, vždy dává znamení o změně směru jízdy, zřetelně a včas.¹²⁵

Není-li křižovatka označená dopravními značkami, musí dát cyklista podle § 22 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.

¹¹⁹BEZPEČNĚ PO ŠKOLE.CZ. *Odbočování vlevo*. [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.bezpecneposkole.cz/cyklista.html> >.

¹²⁰ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 20 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4577.

¹²¹ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 17 odst. 5 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4576.

¹²²ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 21 odst. 5 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4577.

¹²³ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 22 odst. 2 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4578.

¹²⁴ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 4 písm. c) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

¹²⁵ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 30 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4580.

Na křižovatce s dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ (viz obrázek 22) musí dát cyklista podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci. Pokud má dostatečný rozhled, není jeho povinností zastavit.

Obr. 22: Dopravní značka „Dej přednost v jízdě“ (P 4)¹²⁶



Na křižovatce s dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ (viz obrázek 23), zpravidla na nepřehledných místech, je povinností cyklisty dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.¹²⁷ Tato povinnost je stejná, jako v případě dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ (viz obr. č. 22), ale navíc musí cyklista vždy zastavit na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled.¹²⁸

¹²⁶ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Značky upravující přednost. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3743.

¹²⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 22 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4578.

¹²⁸ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 22 odst. 4 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4578.

Obr. 23: Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“ (P 6)¹²⁹



Při odbočování na křižovatce platí stejná pravidla – viz výše navíc s tím, že přednost cyklista dává chodcům na přechodu¹³⁰ a vždy také vozidlům s právem přednostní jízdy.¹³¹

3.2 Výbava jízdního kola

Řádná výbava jízdního kola je základem pro bezpečný pohyb cyklisty po pozemních komunikacích. Často je však výbava kola samotným cyklistou opomíjena, což dokazují každoroční dopravně bezpečnostní akce policistů a strážníků, které se zaměřují na technický stav jízdních kol v silničním provozu.

1. července 2015 se v Pelhřimově uskutečnily dopravně bezpečnostní akce v součinnosti Policie ČR a Městské policie města Pelhřimov, s názvy „Na prázdniny bezpečně“ a „Na kole jen s přilbou“. Cyklistům byl kontrolován technický stav a povinná výbava jízdních kol. Pokud na jízdním kole chyběla některá z předepsaných odrazek, byla na místo nalepena reflexní samolepka, která odrazku plně nahradí. Cyklisté z kontrolních stanovišť odjížděli s radami v tištěné podobě. Ti, co měli kolo vybaveno dle zákona i s drobným reflexním dárkem,

¹²⁹ ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Značky upravující přednost*. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3743.

¹³⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 1 písm. h) zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4572.

¹³¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 3 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4587.

který může v silničním provozu výrazně zvýšit jejich bezpečnost. Dále byla cyklistům doporučena přilba. Podle zákona je povinná do 18 let, ale život může zachránit v každém věku, což potvrdilo několik cyklistů z vlastní zkušenosti. V průběhu pěti hodin bylo zkontrolováno 78 cyklistů, z nichž 52 nemělo kolo řádně vybaveno.¹³²

Správné vybavení jízdního kola je důležité pro bezpečnost cyklistů v silničním provozu. Každý z prvků povinné i doporučené výbavy jízdního kola má svou nezastupitelnou roli. Brzdy umožňují v případě potřeby zpomalení nebo zabrzdění. Přední odrazka bílé barvy a zadní odrazka červené barvy zvýrazňují cyklistu za snížené viditelnosti zepředu i zezadu. Oranžové odrazky na obou stranách pedálů zviditelňují cyklistu především pro právě předjíždějící řidiče. Oranžové odrazky na paprscích kol zvýrazňují cyklistu z boku. Světlomet svítící dopředu bílým a dozadu červeným světlem svítí za snížené viditelnosti cyklistovi na cestu a zároveň ho zviditelňuje pro ostatní účastníky silničního provozu. Zvonek slouží k včasnému upozornění ostatních účastníků silničního provozu na možné nebezpečí. Blatníky ochraňují cyklistu před znečištěním. Kryt řetězu je důležitá ochrana před zachycením oděvu do řetězu a případným pádem z kola.¹³³

Technické požadavky na výbavu jízdních kol upravuje vyhláška č. 341/2014 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v příloze 12 - Technické požadavky na konstrukci a stav výbavy.

¹³²PROSTĚJOVSKÉ NOVINKY. *Strážníci a policisté kontrolovali cyklisty. Preventivně* [online]. [cit. 2016-14-03]. Dostupné z: WWW: <<http://pvnovinky.cz/kontroly-kol/27221-straznici-policiste-kontrolovali-cyklisty-preventivne>>.

¹³³POLICIE ČR. *Víš, jak má vypadat správně vybavené jízdní kolo?* [online]. [cit. 2016-15-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.svitavy.cz/userfiles/files/prevence_kriminality/Poradenstvi/jizdni_kolo.pdf>.

Mezi **povinnou výbavu** jízdního kola¹³⁴ patří (viz obrázek 24):¹³⁵

- dvě na sobě nezávislé účinné brzdy – přední a zadní,
- přední odrazka bílé barvy (plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm²),
- zadní odrazka červené barvy (plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm²),
- oranžové odrazky na obou stranách pedálů s možností náhrady světlo odražejícími materiály na obuvi nebo v jejich blízkosti,
- na paprscích alespoň jednoho kola boční oranžová odrazka z každé strany (plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm²),
- za snížené viditelnosti: světlomet svítící dopředu bílým světlem, zadní svítilna červené barvy (může být nahrazena svítilnou s přerušovaným červeným světlem), zdroj elektrického proudu jde-li o zdroj se zásobou energie, který svou kapacitou musí zajistit svítivost světel po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

Doporučenou výbavu cyklisty tvoří:

- jasně znějící zvonek,
- blatníky,
- kryt řetězu.

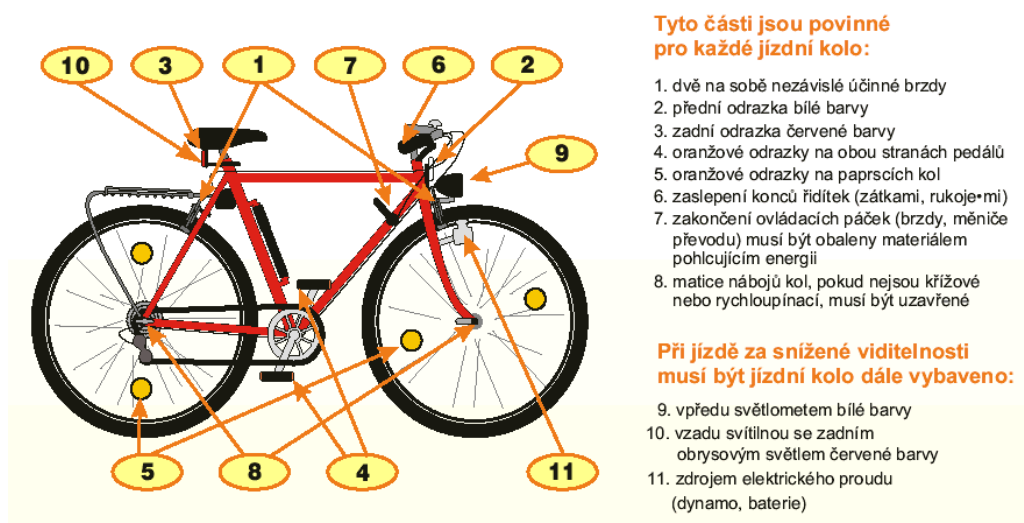
Před započítím každé jízdy by si měl cyklista z důvodu vlastní bezpečnosti zkontrolovat nejen povinnou výbavu a její funkčnost, ale také zda pneumatiky a ráfky nevykazují trhliny, praskliny a jiné deformace a jsou-li dostatečně nahuštěné.

¹³⁴ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Technické požadavky na konstrukci a stav výbavy. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2014, částka 134, s. 4391.

¹³⁵CYKLOMANIA. *Povinná výbava kola dle Policie ČR* [online]. [cit. 2015-26-01].

Dostupné z: WWW: <<http://www.cyklomania.cz/clanek/Povinna-vybava-kola-dle-Policie-CR>>.

Obr. 24: Povinná výbava jízdního kola¹³⁶



3.3 Výbava cyklisty

Přestože jsou fatální úrazy převážně záležitostí dopravy autem, jsou i cyklisti vystaveni značnému riziku zlomenin, poranění hlavy a vnitřních orgánů.

Podle statistik za rok 2015 nebylo z celkového počtu 68 usmrčených cyklistů v době dopravní nehody vybaveno přilbou celkem 56 cyklistů (82 %), v případě těžkých zranění nemělo přilbu 348 cyklistů (80,7 %) a v případě lehkých zranění bylo bez cyklistické přilby 2 041 cyklistů (81,1 %).¹³⁷ Zákon k tomuto jasně říká, že cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.¹³⁸ Podle informací z lékařského časopisu *Pediatric*

¹³⁶CYKLISTIKA KRNOV.CZ. *Viš jak má vypadat správně vybavené kolo?* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>>.

¹³⁷NA KOLE JEN S PŘILBOU.CZ. *Závěrečná zpráva projektu 2015* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.nakolejensprilbou.cz/files/editor/file/bezpecne_na_silnicich_nkj_sp_zaverecna_zprava_screen.pdf>.

¹³⁸ČESKO. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších

pro praxi, snižuje ochranná přilba na kolo (viz obrázek 24) o 39% riziko těžkého poranění hlavy¹³⁹. Především hlava dítěte je velice křehká a náraz na tvrdý podklad může již při malé rychlosti způsobit nejen otřes mozku, ale i zlomeninu lebky a poškození mozku. Soustředěný úder do hlavy dokáže zabít dospělého již při rychlosti 11km/hod. a v případě dítěte je tato rychlost, vzhledem k menší tvrdosti lebečních kostí, ještě menší. Při nárazu do hlavy chráněné přilbou se způsobený tlak rozkládá na větší plochu přilby a je absorbován vnitřní měkčenou výstelkou, fungující jako deformační zóna.¹⁴⁰

Poškozenou přilbu a přilbu, která vydržela těžký pád, vždy vyměníme za novou. Trhliny ve vnitřní pění, a tedy snížení funkce helmy, nemusí být vidět pouhým okem. Cyklistické přilby musí splňovat normu EN1078.¹⁴¹ Přilba musí pevně sedět na hlavě a nikde netlačit. Neměla by se na hlavě hýbat. Proto je vhodné přilbu před jejím nákupem vyzkoušet. Obecně lze doporučit přilby s plastovým povrchem, protože snižují tření v případě pádu a skluzu po silnici.¹⁴² Ve srovnání s užitkem, který přináší, je přilba minimální investice: cena dětské přilby se nejčastěji pohybuje v rozmezí od 200,- Kč do 1.000,- Kč.¹⁴³

předpisů, a některé další zákony, § 58 odst. 1 zákona. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2005, částka 142, s. 7500.

¹³⁹PEDIATRIE PRO PRAXI.CZ. *Na kole jen s přilbou*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.pediatriepropraxi.cz/pdfs/ped/2007/02/14.pdf> >.

¹⁴⁰VŠEOBECNÁ ZDRAVOTNÍ POJIŠŤOVNA. *Dítě v bezpečí*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <http://detstvibezurazu.cz/wp-content/uploads/2014/04/un2008_prakticky_radce_e-book_lq.pdf>.

¹⁴¹ ČSN ONLINE. *ČSN EN 1078* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://seznamcsn.unmz.cz/Detailnormy.aspx?k=51779>>.

¹⁴²CYKLISTIKA KRVNOV.COM *Bezpečně na silnicích*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/bezpecne-na-silnicich.htm>>.

¹⁴³ZBOŽÍ.CZ[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.zbozi.cz/hledani/?q=cyklistick%C3%A1%20p%C5%99ilba%20d%C4%9Btsk%C3%A1>>.

Obr. 25: Cyklistická helma pro děti¹⁴⁴



Další ochranou při jízdě na kole jsou cyklistické rukavice a chrániče loktů, které ochrání cyklistu před „silničním lišejem“ – ošklivými odřeninami o povrch vozovky. Praktický je reflexní proužek na rukavicích, protože i za snížené viditelnosti je ukázání změny směru jasně viditelné. Samotné provedení bývá často doplněno o dětské motivy, což u dětí zvyšuje oblibu je používat. Někdy jsou nezbytnou pomůckou pro jízdu na kole sluneční brýle, které nejen zlepšují vidění, snižují únavu očí, ale také chrání před sluncem, prachem a hmyzem. Reflexní doplňky, především reflexní vestu, je vhodné používat především při jízdě po silnici, za snížené viditelnosti i nesnížené viditelnosti nebo je-li barva oděvu tmavá. Zvýšíme tak svoji viditelnost pro ostatní účastníky provozu, kteří mají čas zareagovat. Pasivní bezpečnost mohou zvýšit nejenom přilba a reflexní materiály, ale i zpětné zrcátko. Pro cyklisty jich je několik druhů. Některé se přidělávají na kšilt přilby, jiné se zapustí do trubky řídítek u levého gripu nebo se přidělají na levou nohu přední vidlice. Cyklista získá dobrý přehled o situaci za sebou, aniž by se musel za jízdy otáčet.

¹⁴⁴ E-KOLA.CZ. [online]. [cit. 2015-25-02]. Dostupné z: WWW: < <http://www.e-kola.cz/giro-rascal-p2595> >.

4 Popis a zhodnocení nejčastějších rizik

Děti jako účastníci silničního provozu jsou nejohroženější skupinou z mnoha důvodů. Především je to jejich nedostatečná schopnost a zkušenost s předvídáním rizik při konkrétních situacích. Dalším důvodem je také jejich špatný odhad rychlosti a vzdálenosti. Děti, jako účastníci provozu nedokážou odhadnout, zda automobil, který se k nim blíží, jede pomalu, či rychle a zda ještě zvládnou bezpečně přeběhnout vozovku či už ne. Mají také ještě omezené periferní vidění a hůře si všimnou vozidla příjíždějícího ze strany. Děti také neumí dokonale rozdělovat pozornost a vnímat více prvků najednou. Jsou roztěkané, neustále v pohybu a svoji pozornost spíše věnují podnětům, které jsou zajímavé, ale v dané dopravní situaci nepodstatné. Také hůře, nebo vůbec nevnímají zvukové podněty, které souvisí s pohybem aut, ať už se jedná o troubení, nebo zvyšující se hladinu hluku přibližujícího se automobilu.¹⁴⁵

Rizikovým faktorem je také jejich výška, která jim zhoršuje, až znemožňuje rozhled, např. přes zaparkovaná auta u krajnice nemusí dítě dobře vidět, zda příjíždí nějaké vozidlo a zároveň dítě stojící za řadou zaparkovaných vozidel není dobře vidět ani z pohledu řidiče. V neposlední řadě je velkým rizikem také jejich spontánnost, zbrkllost v chování a tendence podceňovat nebezpečí. Řidiči za volantem automobilů, či řidiči motocyklů mají za bezpečnost dětí zodpovědnost. Děti a zejména ty menší, představují v silničním provozu živel, jak ukazují statistiky nehodovosti dětí za rok 2015 v druhé kapitole. Obecně děti vnímají dopravní situaci a reagují na ni jinak než dospělí. Chovají se prostě spontánně, neočekávaně. A proto by měli jezdit se zvýšenou opatrností, předvídavostí a ohleduplností.¹⁴⁶

¹⁴⁵ AUTOREVUE.CZ. *Nejhorsí vzory dětí v silničním provozu? Dospělí ve věku 21-50 let*[online]. [cit. 2016-16-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.autorevue.cz/nejhorsivzorydeti-vsilnicnimprovozu-dospeli-ve-veku-21-50-let>>.

¹⁴⁶ BESIP.CZ. *Bezpečí dítěte v dopravě* [online]. [cit. 2016-16-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf>.

Mezi *nejčastější chyby* dětí jako chodců patří:

- přecházení v málo bezpečných místech, i když jsou v blízkosti podstatně bezpečnější (např. vyznačený přechod, semafor, podchod),
- přecházení bez rozhlédnutí, nebo s rozhlédnutím jen částečným, nedostatečným,
- při přecházení běží,
- přecházení velmi často v místě, kde mají zakrytý rozhled (za parkujícím vozidlem, před autobusem z něhož vystoupily),
- přecházení ne vždy tím nejkratším směrem,
- rozhlížejí se v opačném pořadí (nesprávně rozlišují pravou a levou stranu),
- špatný odhad rychlosti a vzdálenosti přijíždějícího vozidla,
- hrají si nebo se strkají v blízkosti vozovky a mohou tak spadnout do jízdny dráhy,

- při jízdě na kolečkových bruslích či skateboardu po chodníku mohou neočekávaně změnit směr jízdy a vjet do vozovky.¹⁴⁷

Mezi *nejčastější chyby* dětí jako cyklistů patří:

- chybování při změně směru jízdy vlevo (při odbočování vlevo, vyjíždění od okraje vozovky apod.),
- při změně směru jízdy se dostatečně brzy neohlédnou, zapomenou na změnu směru jízdy upozornit, anebo ji naznačí pozdě,
- zapomínají dát přednost v jízdě při vyjíždění na silnici z místa, které leží mimo silniční provoz, z polní, lesní cesty, ze stezky pro cyklisty, z hřiště atd.,

¹⁴⁷ POLICIE.CZ. *Chodci dbejte na svoji vlastní bezpečnost a buďte ohleduplní*[online]. [cit. 2016-16-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.policie.cz/clanek/chodci-dbejte-na-vlastni-bezpecnost-a-budte-ohleduplni.aspx> >.

- mohou se vyhýbat nerovnostem na silnici, přičemž nedodrží rovnou stopu jízdy,
- mají potíže uplatňovat pravidla při jízdě křižovatkou (přednost protijedoucím vozidlům, přednost zprava apod.),
- při ohlédnutí si za sebe nedokážou udržet stabilitu a snadno se vychýlí se směru jízdy, hrozí, že ztratí rovnováhu při nasedání a sesedání z kola,
- nepočítají s poryvy větru např. při objíždění, předjíždění atd.,
- hůře udržují stabilitu, a pro udržení rovnováhy musí vykonávat kývavé pohyby, čímž zabírají větší část vozovky, mají problémy technicky zvládnout jízdu do kopce,
- nerady si zajíždějí, a proto využívají různé zkratky, které ale mohou být v rozporu s pravidly silničního provozu,
- objíždějí překážku a předjíždí často s nedostatečným bočním odstupem,
- neočekávaně, bez zjeveného důvodu mohou náhle zastavit,
- často jezdí bez dostatečného osvětlení,
- vozí na rámu kola, na řídicích či nosiči svého kamaráda.¹⁴⁸

¹⁴⁸CHRAŇME NAŠE DĚTI.CZ. [online]. [cit. 2016-16-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf>.

5 Zhodnocení dotazníkového šetření, úvaha a návržení řešení

5.1 Cíl šetření

Cílem šetření bylo zanalyzovat základní znalosti bezpečného chování chodců a cyklistů v silničním provozu, včetně dopravních značek a situací v silničním provozu u žáků prvního stupně základní školy formou praktických listů. Dotazníkovým šetřením byl dále zjištěn zájem dětí a rodičů o zavedení dopravní výchovy jako samostatného školního předmětu.

5.2 Metody šetření

Pro ověření si znalostí pravidel silničního provozu, bezpečného chování chodců a cyklistů v silničním provozu, včetně dopravních značek a situací v silničním provozu u jednoho sta žáků prvního stupně základní školy u žáků 1. stupně základní školy byl použit praktický list. V druhém případě bylo provedeno dotazníkové šetření u jednoho sta rodičů testovaných žáků.

Praktický list byl zadán v písemné formě a obsahoval 11 otázek. Praktický list byl vytvořen tak, aby jej byli schopni vyplnit žáci 2. a 3. ročníku základní školy. Žáci neuváděli své jméno, věk, ročník, protože tato diferenciacie nebyla předmětem analýzy. Vyhodnocením u každé odpovědi byl získán počet správných a nesprávných odpovědí všech žáků. Vyhodnocená data byla zpracována buď do tabulky, nebo byla slovně rozvedena.

Šetření u rodičů bylo provedeno dotazníkovou metodou. Dotazník byl zcela anonymní a obsahoval 6 otázek.

Úvodní otázka dotazníku, označena jako otázka číslo 1, byla zaměřena na zjištění, jaké mají děti povědomí o tom, kdo je chodec a kdo je za chodce ještě považován. Děti neměly problémy s tím identifikovat chodce jako osobu pohybující se po chodníku se psem nebo s kočárkem. Většina z nich se však

nesprávně domnívala, že mezi chodce nepatří osoba pohybující se na kolečkových bruslích, která by tedy neměla používat chodník. Děti vybíraly čtyři správné odpovědi, ze šesti možných. Zjištěné výsledky k otázce č. 1 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Z výsledků odpovědi na druhou otázku týkající se chování dětí na chodníku bylo zjištěno, že 21% dětí ví, jaká pravidla platí pro chodce. 72% dětí ale již neví, že na chodníku si nesmí hrát, jelikož je to pro ně často činnost, které se běžně dopouštějí. V této otázce měly děti za úkol odpovědět na čtyři podotázky. Zjištěné výsledky k otázce č. 2 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Ve třetím bodu dotazníku, kde měly děti samy napsat, co si představují pod pojmem „snížená viditelnost“, 63% dětí sdělilo, že je to situace, kdy je špatně vidět. Některé děti připsaly, že v tuto dobu musí auta svítit, stejně jako jízdní kola. Děti v tomto bodě tedy měly přehled o tom, co se dá označit jako snížená viditelnost. 37% dětí neumělo tento termín srozumitelně vysvětlit.

Čtvrtá otázka dotazníku testovala znalosti dětí při jejich pohybu na stezce pro cyklisty, a to ve dvojici na jízdních kolech. Správnou odpověď, tedy že se musí pohybovat vpravo a za sebou, uvedlo jen 14% dětí. 61% procent odpovědělo, že se mohou jet vpravo a vedle sebe, a zbývající část odpovědí, tedy 25% uvedla, že na cyklostezce mohou jet kdekoliv, pokud neohrozí svoji bezpečnosti.

Úkolem páté otázky bylo dokončit větu, která začínala „Po přechodu pro chodce přejdeme silnici...“, kde spojením předepsaných písmen vzniklo slovo „NEJBEZPEČNĚJI“. Tuto úlohu zvládla naprostá většina dětí – 88%.

Šestým úkolem dotazníku bylo spojit názvy šesti dopravních značek se šesti správnými symboly těchto značek, což však zcela správně dokázalo jen 9% dětí. Největší problém činila dětem dopravní značka „hlavní silnice“, také zaměňovaly dopravní značky „zákaz vjezdu jízdních kol“ s dopravní značkou „stezka pro cyklisty“. Zjištěné výsledky k otázce č. 6 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Sedmá otázka v dotazníku testovala znalost dětí dvou dopravních značek, a to „zákaz vjezdu jízdních kol“ a „zákaz vjezdu“, kdy úkolem bylo tyto dopravní značky správně pojmenovat a doplnit o správné barvy. Děti chybně zaměnily dopravní značku „zákaz vjezdu jízdních kol“ s dopravní značkou „stezka pro cyklisty“. U 22% žáků byly odpovědi i včetně správného barevného schématu vyhodnoceny jako správné, 78% dětí nebylo schopno tento úkol splnit bezchybně.

Osmá otázka testovala znalosti při přecházení vozovky po přechodu pro chodce. Zcela správně odpovědělo 18% dětí, děti často nevěděly, že jako chodci na přechodu nesmějí zdržovat vozidla, která jim dávají přednost. Děti vybíraly z osmy možných odpovědí pět správných. Zjištěné výsledky k otázce č. 8 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

V deváté otázce děti opět vybíraly správné odpovědi k přecházení přechodu pro chodce. Zcela správně odpovědělo 31% dětí. Velmi často se vyskytovala chybná odpověď, že při přecházení přechodu pro chodce „na zelenou“ je nemůže žádné auto ohrozit. Zjištěné výsledky k otázce č. 9 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Za desáté měly děti za úkol správně umístit výbavu jízdního kola na obrázek takového kola. Celkem se jednalo o devět uvedených položek. Zjištěné výsledky k otázce č. 10 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Jedenáctá otázka zjišťovala zájem dětí o to, aby dopravní výchova byla samostatným předmětem. 94% dětí uvedlo, že ano. 6% dětí se nedokázalo rozhodnout.

Dvanáctou otázkou měly děti sami sebe zhodnotit ve vztahu ke znalosti pravidel silničního provozu. Zde uvedlo 33% dětí, že jejich znalosti jsou výborné, 61% dětí se domnívá, že jejich znalosti jsou dobré a 6% uvedlo, že jsou jejich znalosti špatné.

Tab. 1: Vybrané odpovědi dětí na otázky v dotazníku

ot.č.	Znění otázky	% správných odpovědí
1	Chodcem je paní s kočárkem.	100
	Chodcem je chlapec, který vede kolo.	80
	Chodcem je dítě na koloběžce.	40
	Chodcem je dítě na bruslích.	20
	Chodcem je dívka se psem.	100
	Chodcem je pán na motorce.	5
2	Po chodníku se chodí vpravo.	37
	Po chodníku se chodí vlevo.	22
	Po chodníku se chodí na libovolné straně.	21
	Na chodníku si nesmím hrát?	17
	Na chodníku dítě nesmí jezdit na bruslích?	47
	Mohou na stezce pro chodce jezdit auta?	79
	Mohou na stezce pro chodce jezdit auta, když pojedou pomalu?	43
	Mohou na stezce pro chodce jezdit motorky?	62
6	Poznáš dopravní značku Dej přednost v jízdě?	45
	Poznáš dopravní značku Stezka pro chodce a cyklisty společná?	77
	Poznáš dopravní značku Hlavní pozemní komunikace?	61
	Poznáš dopravní značku Stůj, dej přednost v jízdě?	55
	Poznáš dopravní značku Zákaz vjezdu jízdních kol?	30
	Poznáš dopravní značku Stezka pro cyklisty?	30
8	Na přechod pro chodce vstupuji bez rozhlížení	58
	Na přechod pro chodce přecházím rychle a klidně	42
	Po přechodu pro chodce chodím vždy vpravo	49
	Po přechodu pro chodce chodím vždy vlevo	52
	Na přechod pro chodce vstupuji, když vozidla stojí	63
	Na přechodu pro chodce nezdržuji vozidla	28
	Před vstupem na přechod pro chodce se vždy rozhlížím	76
	Na přechodu pro chodce se chovám zbrkle a bezhlavě	94
9	Při přecházení přechodu pro chodce na zelenou mě nemůže žádné auto ohrozit	32
	Pokud právě zhasnul zelený signál pro přecházení, můžu ještě vstoupit na přechod pro chodce	44
	I když mi na přechodu pro chodce svítí zelená, musím se vždy pečlivě rozhlédnout.	39
10	Dokresli na správné místo jízdního kola zadní brzdy.	66
	Dokresli na správné místo jízdního kola přední brzdy.	61
	Dokresli na správné místo jízdního kola kryt řetězu.	48
	Dokresli na správné místo jízdního kola zvonek.	73
	Dokresli na správné místo jízdního kola přední odrazku.	62
	Dokresli na správné místo jízdního kola zadní svítilnu.	89
	Dokresli na správné místo jízdního kola zadní odrazku.	68
	Dokresli na správné místo jízdního kola odrazky pedálů.	55
Dokresli na správné místo jízdního kola odrazky paprsků.	46	

Druhý dotazník určený pro dospělé.

V první otázce vybírali rodiče odpověď na to, co soudí o povinnosti zařadit výuku dopravní výchovy do osnov základních škol, a to na základě revize Rámcového vzdělávacího programu (s platností od 1. září 2013). Zjištěné výsledky k otázce č. 1 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Druhá otázka byla zaměřena na obsah výuky dopravní výchovy na prvním stupni základních škol. Rodiče z možných odpovědí nejčastěji uváděli zaměření na chodce, cyklistu, včetně praktického výcviku -41 % svých odpovědí. Zjištěné výsledky k otázce č. 2 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Třetí otázkou byla zjišťována informovanost rodičů o tom, zda jejich dítě navštěvuje školu, která má možnost využívání dopravního hřiště, při výuce dopravní výchovy. 66% rodičů uvedlo, že škola žádné dopravní hřiště nevyužívá, 34% rodičů o tomto neměli přehled – nevěděli.

Čtvrtou otázkou byli rodiče dotazováni na to, zda oni sami někdy páchají dopravní přestupky, popř. jaké. Zjištěné výsledky k otázce č. 4 jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Pátou otázkou byl mapován zájem rodičů o zavedení „dopravní výchovy“, jako samostatného vyučovacího předmětu v rámci základní školy. Pro tuto možnost se vyslovilo 84%, nesouhlas vyjádřilo 16% rodičů.

Šestou otázkou bylo zjišťováno sebehodnocení rodičů v oblasti znalosti pravidel silničního provozu. Výborné znalosti uvedlo 24% rodičů, 59% ohodnotilo svoje znalosti jako dobré a 27% rodičů uvedlo, že jsou jejich znalosti dopravních předpisů jako špatné.

Tab. 2: Vybrané odpovědi rodičů.

ot. č.	Znění otázky	Odpovědi
1	Jaký je váš postoj k zařazení dopravní výchovy (od 1.3.2013) do osnov základních škol?	Souhlasím - 38
	Jaký je váš postoj k zařazení dopravní výchovy (od 1.3.2013) do osnov základních škol?	Nesouhlasím - 0
	Jaký je váš postoj k zařazení dopravní výchovy (od 1.3.2013) do osnov základních škol?	Nevadí mi - 0
	Jaký je váš postoj k zařazení dopravní výchovy (od 1.3.2013) do osnov základních škol?	Není potřeba - 0
	Jaký je váš postoj k zařazení dopravní výchovy (od 1.3.2013) do osnov základních škol?	Je to velmi vhodné - 62
2	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Chodec, cyklista vč. praktického výcviku – 3
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Bezpečnost silničního provozu – 11
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Naučit se předvídat některé běžné situace – 5
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Cesta do školy – 19
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Základní dopravní značky, křižovatky a pravidla – 9
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Poskytnutí první pomoci – 3
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Vyhovuje tak jak je dle školních osnov – 20
	Na které oblasti by se měla především zaměřovat výuka dopravní výchovy na základních školách?	Bezpečnost při jízdě na kolečkových bruslích – 10
4	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano - 43
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ne - 57
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano – překračování nejvyšší dovolené rychlosti při řízení motorového vozidla – 17
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano – nepoužívání bezpečnostních pásů - 11
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano - držení hovorového zařízení během řízení - 27
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano – chůze na červenou po přechodu pro chodce – 8%
	Porušujete osobně některá pravidla provozu na pozemních komunikacích?	Ano – ostatní přestupky – 37%

Závěr

Ze statistických údajů o dopravní nehodovosti Ředitelství služby dopravní policie České republiky, vyplývá, že v České republice dochází každoročně k desítkám dopravních nehod, které zaviní chodci nebo cyklisté s těžkými zdravotními následky či smrtí těchto osob. Od roku 2013 do konce roku 2015 zemřelo na českých silnicích 377 chodců, z toho 15 dětí a 183 cyklistů, z toho 5 dětí. Ve stejném období zavinilo dopravní nehody 3653 chodců z toho 1282 dětí. Cyklisté ve sledovaném období způsobili 7504 dopravních nehod, z toho se na vzniku dopravních nehod podílelo 697 dětí.

Právě z těchto důvodů bylo primárním úkolem shromáždit potřebné právní normy, kterými se musí chodci a cyklisté řídit, stejně jako obecně uznávaná doporučení, jakým způsobem předcházet dopravním nehodám nebo alespoň minimalizovat možné následky dopravních nehod, následně tyto právní normy analyzovat s cílem zhodnotit, zda stávající právní úprava je dostatečná. Během práce bylo zjištěno a potvrzeno, že mezi základní pravidlo pohybu chodců na pozemních komunikacích je jejich viditelnost, a tedy možnost zvážení legislativní úpravy, která by uložila povinnost chodcům používat zviditelňující pomůcky v podobě reflexních a retroreflexních materiálů. V době tvorby práce byla tato právní úprava schválena a vstoupila v platnost.

V případě cyklistů bylo úkolem zmapování jejich aktivní bezpečnosti – výbavy jízdních kol a pasivní bezpečnosti – používání ochranných přileb. V případě výbavy jízdních kol se současná právní úprava jeví jako dostatečná, nicméně popsané dopravní kontroly cyklistů ukazují, že jsou u cyklistů zjišťovány nedostatky v povinné výbavě kol. U používání ochranných přileb cyklisty, bylo ze statistických dat zjištěno, že současná právní úprava je dostatečná u dětí, ale u dospělých nikoliv, jelikož jim povinnost používání ochranných přileb nepřikazuje. Zde bylo bakalářskou prací doloženo, že používání ochranných přileb, bez ohledu na věk, je jasný kladný přínos pro bezpečnost i dospělých cyklistů, a že je zřejmé, že by změna právní úpravy týkající se používání

ochranných přileb u dospělých cyklistů značným způsobem přispěla ke snížení počtu jejich usmrcení i zranění při dopravních nehodách.

S ohledem na počet dopravních nehod způsobených dětmi, které za období od roku 2013 do konce roku 2015 způsobily celkem 1979 dopravních nehod, bylo dalším úkolem zhodnotit základní znalosti žáků prvního stupně základních škol v postavení chodců a cyklistů s cílem zjistit, zda by jako prevence předcházení dopravním nehodám bylo vhodné zavést dopravní výchovu jako samostatný školní předmět. Formou dotazníkového šetření znalostí dopravních předpisů u dětí bylo zjištěno, že děti se obecně v problematice spojené s jejich pohybem na pozemních komunikacích orientují, nicméně některé jejich špatné znalosti mohou zavinit řadu tragických událostí. Především znalost vybraných dopravních značek se ukázala jako nedostatečná, stejně jako neznalost základních právních norem, které usměrňují jejich pohyb na chodnících nebo cyklostezkách. Většina dětí se informací o tom, jak se chovat na silnici či na chodnících dozvídá především od svých rodičů. Z tohoto důvodu byly podrobeny dotazníkovému šetření rodiče dětí. Bylo zjištěno, že většina z nich páchá přestupky v dopravě, což může dětem dávat špatný příklad a vytvářet u nich určité vzorce chování, které mohou v současnosti i v jejich vlastní dospělosti vést též k vědomému porušování dopravních předpisů.

V souhrnu lze uvést, že stávající právní úprava pro preventivní ochranu účastníků silničního provozu chodců a cyklistů je v některých oblastech nedostatečná. V době tvorby této práce byla legislativou uložena povinnost chodcům pohybujícím se mimo obec za snížené viditelnosti mít na sobě zviditelňující pomůcky v podobě reflexních a retroreflexních materiálů. Jedná se o pasivní prvky, které nejsou za mlhy nebo za silného sněžení z hlediska bezpečnosti dostačující, neboť se od nich světlo pouze odráží. V takto nepříznivém počasí by se jevil vhodné legislativou chodcům uložit povinnost být vybaven aktivními prvky, například cyklistickým světlem. Paradoxem v současné právní úpravě zákona o silničním provozu je, že cyklista na rozdíl od chodce musí být vybaven aktivním prvkem bez nutnosti výbavy dalším pasivním prvkem.

Chodec vybavený pouze aktivním prvkem bez prvku pasivního se dopustí přestupku, a to přestože je pro řidiče dříve a lépe zpozorovatelný. Další nedostatek v legislativě je spatřován v preventivní ochraně cyklistů před úrazy. Zákon o silničním provozu nařizuje cyklistům mladším 18 let být vybaven cyklistickou přilbou. Statistiky pojišťoven uvádějí, že se poranění hlavy nevyhýbá ani cyklistům starším 18 let.¹⁴⁹ V tomto směru je proto co do prevence ochrany cyklistů před úrazy obecně legislativa nedostatečná, přitom na přeplněných cyklostezkách se stanou stovky úrazů ročně.¹⁵⁰ Odborná veřejnost se shoduje na tom, že znalosti dětí z dopravní výchovy na školách, kde je zařazována dopravní výchova do výuky, jsou vyšší než znalosti dětí, kde zařazována dopravní výchova není a že dopravní výchova předchází nehodám.¹⁵¹ Z tohoto důvodu, resp. z důvodu prevence – zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů dětí v dopravě by bylo vhodné zavést dopravní výchovu jako samostatný předmět na základních školách.

¹⁴⁹ NOVINKY.CZ. Úrazů i škod způsobených cyklisty přibývá. [online]. [cit. 2016-28-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.novinky.cz/finance/368782-urazu-i-skod-zpusobenych-cyklisty-pribyva.html>>.

¹⁵⁰ MLADÁ FRONTA DNES. Idnes.cz. *Na přeplněných cyklostezkách přibývá úrazů bez helmy.* [online]. [cit. 2016-28-03]. Dostupné z: WWW: <[¹⁵¹ ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Dopravní výchova.* \[online\]. BESIP.CZ \[cit. 2016-03-28\]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>>.](http://brno.idnes.cz/na-preplnenych-cyklostezkach-pribyva-urazu-bez-helmy-by-koncily-hure-1kv-/brno-zpravy.aspx?c=A110721_1621776_brno-zpravy_kol.>.</p></div><div data-bbox=)

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno : CPress, 2014. s. 181. ISBN 978-80-264-0260-2.
2. HIRT, M., a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : Grada Publishing, 2012. s. 160. ISBN 978-80-247-4308-0.
3. CHMELÍK, J., a kol. *Dopravní nehody*, Praha : Aleš Čeněk, 2009. s. 540. ISBN 978-80-7380-211-0.
4. ŠTIKAR, J., a kol. *Psychologie v dopravě*, Praha : Karolinum, 2003. s. 275. ISBN 80-246-0606-2.
5. ŠUCHA, M., a kol. *Dopravní psychologie pro praxi – Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha : Grada Publishing, 2013. s. 216. ISBN 978-80-247-4113-0.
6. VÁGEROVÁ, M. *Úvod do psychologie*. 2. vyd. Praha : Karolinum, 1999. s. 210. ISBN 80-7184-421-7.

Elektronické zdroje

1. ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Viditelnost* [online]. BESIP.CZ [cit. 2015-10-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/151>>.
2. INETPRINT. *Batohy s reflexními prvky* [online].[cit. 2015-10-04]. Dostupné z: WWW: <<http://www.inetprint.cz/batohy-s-reflexnimi-pruhy>>.
3. PLZEŇ IDNES.CZ: *Za smrt motorkáře dostal chodec podmínku, sám po nehodě ochrnl* [online]. [cit. 2016-03-03]. Dostupné z WWW:

<http://plzen.idnes.cz/soud-chodec-smrt-nedablost-prechazeni-motorkar-f50-plzen-zpravy.aspx?c=A151120_143812_plzen-zpravy_pp>.

4. ŽURNÁL ONLINE Univerzity palackého v Olomouci: Psychologové: Přejít pro chodce je místem falešné bezpečnosti [online]. [cit. 2016-09-02]. Dostupné z: WWW: <<https://www.zurnal.upol.cz/ff/zprava/clanek/psychologove-prechod-pro-chodce-je-mistem-falesne-bezpecnosti/>>.

5. TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI [online].[cit. 2016-25-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.bezpecne-ops.cz/news/784/chodci-se-museji-za-snizene-viditelnosti-vybavit-reflexnimi-doplňky>>.

6. ČTI DOMA.CZ: V Jílovém smetlo auto dívku [online]. [cit. 2016-17-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi/jilove-u-prahy/v-jilovem-smetlo-auto-divku-na-chodniku-15764>>.

7. MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. Podklady pro výuku dopravní výchovy na základních školách [online]. [cit. 2016-17-02]. Dostupné z: WWW: <www.msmt.cz/file/31653_1_1/>.

8. MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. Dopravní výchova [online]. [cit. 2016-17-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/dopravni-vychova>>.

9. ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. Viditelnost [online]. BESIP.CZ [cit. 2015-10-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/151>>.

10. IBESIP. Zimní pneumatiky v zimě, letní jen v létě [online]. [cit. 2015-02-17]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/zimni-pneumatiky-v-zime-letni-jen-v-lete>>.

11. ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Viditelnost* [online]. BESIP.CZ [cit. 2015-10-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.nadacebesip.cz/page/151>>.
12. POLICIE ČR. *Zebra se za tebe nerozhledne!* [online]. [cit. 2016-12-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>>
13. POLAR.CZ *Strážníci a děti hlídají v Havířově společně.* [online]. [cit. 2016-03-03]. Dostupné z: WWW: <<http://polar.cz/zpravy/karvinsko/havirov/17953/straznici-a-deti-hlidkuji-v-havirove-spolecne>>.
14. PORTFÓLIO. *Lovosická ulice: Inteligentní přechod*[online]. [cit.2015-07-03]. Dostupné z: WWW:< http://www.zebra-eu.eu/?page_id=130>.
15. REGION PLZEŇ.CZ. *Řidička na přechodu v Plzni srazila dvě šolačky* [online]. [cit. 2015-17-02]. Dostupné z: WWW: < [Řidička na přechodu v Plzni srazila dvě šolačky](#)>.
16. PRAHA.IDNES.CZ. *Na nájezdu na D8 v Praze srazilo auto chlapce. Zraněním podlehl.* [online]. [cit. 2015-17-02]. Dostupné z: WWW: <http://praha.idnes.cz/dite-prebihalo-pres-silnici-a-srazilo-ho-auto-fn4-/praha-zpravy.aspx?c=A151019_133052_praha-zpravy_nub>.
17. AKTUÁLNĚ.CZ. *Po Praze na Kole. Počet cyklistů vzrostl o čtvrtinu.* [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: < <http://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/prazane-capeji-voli-kolo-pocet-cyklistu-vzrostl-o-ctvrtinu/r~11ce9e0c2a2311e595f70025900fea04/>>.
18. BEZPEČNĚ PO ŠKOLE.CZ. *Odbočování vlevo.* [online]. [cit. 2015-13-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.bezpecneposkole.cz/cyklista.html>>.

19. PROSTĚJOVSKÉ NOVINKY. *Strážníci a policisté kontrolovali cyklisty. Preventivně* [online]. [cit. 2016-14-03]. Dostupné z: WWW: <<http://pvnovinky.cz/kontroly-kol/27221-straznici-policiste-kontrolovali-cyklisty-preventivne>>.
20. POLICIE ČR. *Víš, jak má vypadat správně vybavené jízdní kolo?*[online]. [cit. 2016-15-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.svitavy.cz/userfiles/files/prevence_kriminality/Poradenstvi/jizdni_kolo.pdf>.
21. E-KOLA.CZ. [online]. [cit. 2015-25-02]. Dostupné z: WWW: <<http://www.e-kola.cz/giro-rascal-p2595>>.
22. CYKLOMANIA. *Povinná výbava kola dle Policie ČR* [online]. [cit. 2015-26-01]. Dostupné z: WWW: <<http://www.cyklomania.cz/clanek/Povinna-vybava-kola-dle-Policie-CR>>.
23. CYKLISTIKA KRNOV.CZ. *Víš jak má vypadat správně vybavené kolo?* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>>.
24. NA KOLE JEN S PŘILBOU.CZ. *Závěrečná zpráva projektu 2015* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <http://www.nakolejensprilbou.cz/files/editor/file/bezpecne_na_silnicich_nkjsp_zaverecna_zprava_screen.pdf>.
25. PEDIATRIE PRO PRAXI.CZ. *Na kole jen s přilbou*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.pediatriepropraxi.cz/pdfs/ped/2007/02/14.pdf>>.
26. VŠEOBECNÁ ZDRAVOTNÍ POJIŠŤOVNA. *Dítě v bezpečí*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <http://detstvibezurazu.cz/wp-content/uploads/2014/04/unn2008_prakticky_radce_e-book_lq.pdf>.
27. ČSN ONLINE. *ČSN EN 1078* [online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: <<http://seznamcsn.unmz.cz/Detailnormy.aspx?k=51779>>.

28. CYKLISTIKA KRVNOV.COM *Bezpečně na silnicích*[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/bezpecne-na-silnicich.htm>>.
29. ZBOŽÍ.CZ[online]. [cit. 2016-20-03]. Dostupné z: WWW: < <http://www.zbozi.cz/hledani/?q=cyklistick%C3%A1%20p%C5%99ilba%20d%C4%9Btsk%C3%A1>>.
30. NOVINKY.CZ. Úrazů i škod způsobených cyklisty přibývá. [online]. [cit. 2016-28-03]. Dostupné z: WWW: <<http://www.novinky.cz/finance/368782-urazu-i-skod-zpusobenych-cyklisty-pribyva.html>>.
31. MLADÁ FRONTA DNES. Idnes.cz. *Na přeplněných cyklostezkách přibývá úrazů bez helmy.* [online]. [cit. 2016-28-03]. Dostupné z: WWW: < http://brno.idnes.cz/na-preplnenych-cyklostezkach-pribyva-urazu-bez-helmy-by-koncily-hure-1kv-/brno-zpravy.aspx?c=A110721_1621776_brno-zpravy_kol.>.
32. ČESKO: Ministerstvo dopravy České republiky, oddělení BESIP. *Dopravní výchova.* [online]. BESIP.CZ [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 1997, částka 3, s. 47 - 64.
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2000, částka 98, s. 4570 - 4615.
3. ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb., *kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* (zákon o

silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2011, částka 51, s. 1291.

4. ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích*, In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2001, částka 11, s. 522 - 570.
5. ČESKO. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., *kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 122, s. 3730 - 3816.
6. ČESKO. Zákon č. 48/2016 Sb., *kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, bod 26. zákona*. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2016, částka 17, s. 494.
7. ČESKO. Zákon č. 41/2015, *kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů, § 11a odst. 1 písm. j) zákona*. In *Sbírka zákonů*, Česká republika, 2015, částka 19, s. 483-501.
8. ČESKO. POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY. Vládní návrh zákona, *kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí, ve znění pozdějších*

předpisů. Sněmovní tisky. [online]. [cit. 2016-03-19]. Dostupné z WWW: <www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=111440>.

Ostatní zdroje

1. Interní databáze Policie České republiky, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, PIS.
2. Interní databáze Policie České republiky, Policejní prezidium ČR, Ředitelství služby dopravní policie ČR.
3. ČESKO: ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR., *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2015*. Praha, 2016.

Seznam obrázků

1. Obr. 1: Reflexy.
2. Obr. 2: Dopravní značka Stezka pro chodce (C 7a).
3. Obr. 3: Dopravní značka Konec stezky pro chodce (C 7b).
4. Obr. 4: Dopravní značka Zákaz vstupu chodců (B 30).
5. Obr. 5: Rozpoznávací schopnosti řidiče za snížené viditelnosti.
6. Obr. 6: Využití retroreflexních materiálů na školní brašně.
7. Obr. 7: Dopravní značka Obytná zóna (IZ 5a).
8. Obr. 8: Dopravní značka Konec obytné zóny (IZ 5b).
9. Obr. 9: Dopravní značka Pěší zóna (IZ 6a).
10. Obr. 10: Dopravní značka Konec pěší zóny (IZ 6b).
11. Obr. 11: Dopravní značka Přechod pro chodce (IP 6).
12. Obr. 12: Pohled od ZŠ.
13. Obr. 13: Pohled od sídliště.
14. Obr. 14: Ulice Brněnská.
15. Obr. 15: Ulice Havlíčkova.
16. Obr. 16: Umístění nejnebezpečnějšího přechodu.
17. Obr. 17: Nejnebezpečnější přechod.
18. Obr. 18: Inteligentní přechod pro chodce.
19. Obr. 19: Inteligentní přechod pro chodce.
20. Obr. 20: Dopravní značka Stezka pro cyklisty (C8a).
21. Obr. 21: Konec stezky pro cyklisty (C8b).
22. Obr. 22: Dopravní značka „Dej přednost v jízdě“ (P 4).
23. Obr. 23: Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“ (P 6).
24. Obr. 24: Povinná výbava jízdního kola.
25. Obr. 25: Cyklistická helma pro děti.

Seznam grafů

1. Graf 1: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem a počty úmrtí chodců při dopravních nehodách v ČR (srovnání let 2013 – 2015).
2. Graf 2: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem – dítě do 15 let (srovnání let 2013 – 2015).
3. Graf 3: Počet dopravních nehod zaviněných chodcem v ČR a počet dopravních nehod zaviněných chodcem- dítětem (srovnání let 2013- 2015).
4. Graf 4: Počet usmrcených chodců při dopravních nehodách v denní a v noční dobu (srovnání let 2013 – 2015).

Seznam tabulek

1. Tab. 1: Vybrané odpovědi dětí na otázky v dotazníku.
2. Tab. 2: Vybrané odpovědi rodičů.

Přílohy

Příloha I. – Dotazník.

Příloha II. – Statistika dopravní nehodovosti chodců a cyklistů od 2013 do 2015.

Příloha I.

Dotazníkové šetření základních znalostí bezpečného chování chodců a cyklistů v silničním provozu

1. Vybarvi pastelkou, kdo je chodec:

paní s kočárkem

dítě na bruslích

chlapec, který vede kolo

dívka se psem

dítě na koloběžce

pán na motorce

2. Zaškrtni správnou odpověď:

Po chodníku jdu:

- a) Vpravo.
- b) Vlevo.
- c) Můžu jít vpravo i vlevo, jak potřebuji.

Na chodníku:

- a) Si nesmím hrát.
- b) Nesmím chodit.
- c) Nesmím jezdit na bruslích.

Na obrubníku:

- a) Se rozhlížím.
- b) Se nerozhlížím.
- c) Se zastavím a rozhlédnu.

Na stezce pro chodce:

- a) Mají vozidla zákaz vjezdu.
- b) Jezdí auta pomalu.
- c) Jezdí jen motorcky.

3. Napiš na řádek, co si představuješ po pojmem „snížená viditelnost“.

.....

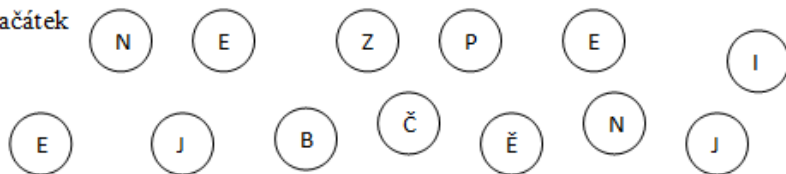
4. Pokud jedeš se svým kamarádem na stezce pro cyklisty, potom se pohybujete:

- a) Vpravo, vedle sebe.
- b) Vpravo a za sebou.
- c) Kdekoli, pokud neohrozíme svoji bezpečnost.

5. Spoj písmenka od začátku do konce a doplň větu:

Po přechodu pro chodce překonáme silnici

začátek



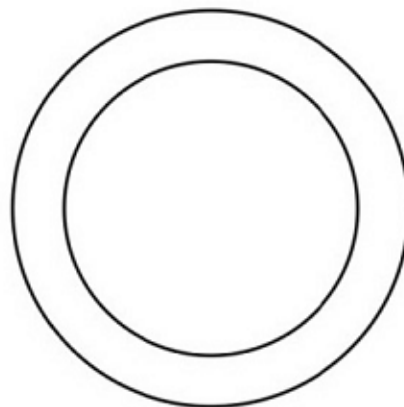
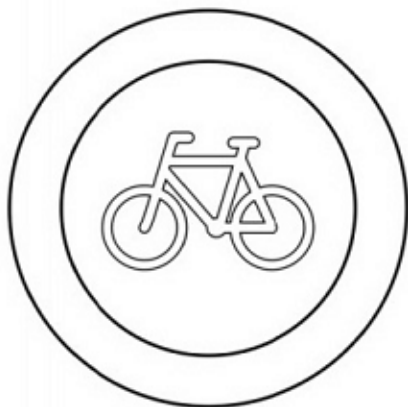
konec

6. Spoj dopravní značky se správnými názvy:

- Dej přednost v jízdě.
- Stezka pro chodce a cyklisty společná.
- Hlavní pozemní komunikace.
- Stůj, dej přednost v jízdě.
- Zákaz vjezdu jízdních kol.
- Stezka pro cyklisty.



7. Poznáš značky? Napiš název značek a dále je správně vybarvi.



8. Jak přecházet silnici? Vybarvi pastelkou slovní pojení, která vypovídají o správném chování na přechodu.

bez rozhlížení

klidně a rychle

vždy vpravo

vozidla stojí

rozhlížím se

nezdržuji vozidla

zbrkle a bezhlavě

vždy vlevo

9. Zaškrtni v rámečcích správnou odpověď.

1) Pokud přecházím po přechodu na zelenou, nemůže mě žádné auto ohrozit.

ANO

NE

2) Pokud právě zhasl zelený signál pro přecházení, můžu ještě přejít.

ANO

NE

3) I když mi k přecházení svítí zelená, musím se vždy pečlivě rozhlédnout.

ANO

NE

9. Zaškrtni v rámečcích správnou odpověď.

1) Pokud přecházím po přechodu na zelenou, nemůže mě žádné auto ohrozit.

ANO

NE

2) Pokud právě zhasl zelený signál pro přecházení, můžu ještě přejít.

ANO

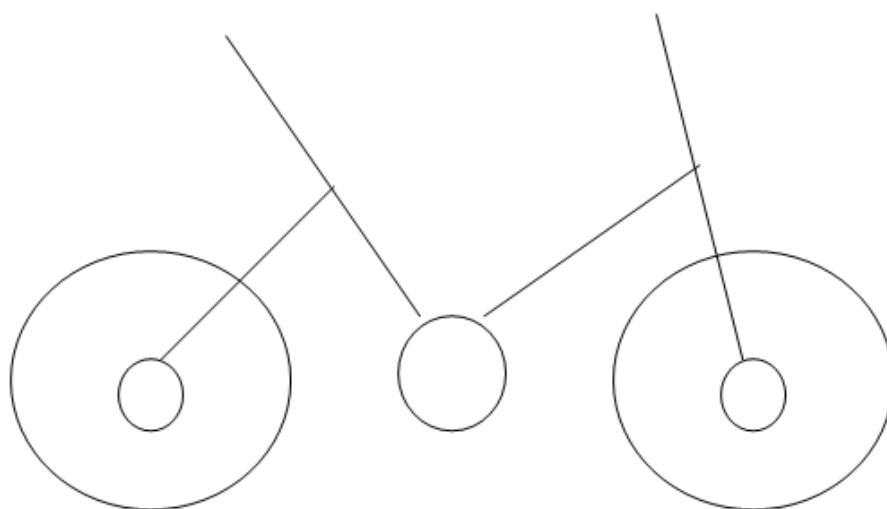
NE

3) I když mi k přecházení svítí zelená, musím se vždy pečlivě rozhlédnout.

ANO

NE

10. Dokresli jízdní kolo na obrázku a nakresli mu výbavu, kterou najdeš v rámečcích.



zadní brzdy

přední brzdy

kryt řetězu

zvonek

přední odrazka

zadní svítilna

zadní odrazka

odrazky paprsků

odrazky pedálů

11. Uvítal/a bys, pokud by byla dopravní výchova samostatným předmětem s hlavním zaměřením do praxe (vycházky do provozu, trénink na dopravním hřišti, simulace dopravních situací, pod.)?

- a) Ano.
- b) Ne.

12. Myslím si, že moje znalosti pravidel silničního provozu jsou:

- a) Výborné, dal/a bych si známku 1.
- b) Dobré, ale ve většině otázek si nejsem jistý.
- c) Špatné a potřeboval/a bych více informací a procvičování.

Příloha II.

	2013	2014	2015
Počet usmrcených chodců	134	112	131
Z toho dětí	3	7	5
Počet usmrcených cyklistů	58	57	68
Z toho dětí	3	2	0
Počet dopravních nehod zaviněných chodci	1132	1292	1229
Z toho dětí	405	441	436
Počet dopravních nehod zaviněných cyklisty	2400	2591	2513
Z toho dětí	222	264	211