



Ministerstvo dopravy

Metodika dopravní výchovy

II.stupeň ZŠ

METODIKA II

uplatnění výsledků výzkumu

2009

Metodiky dopravní výchovy II.stupeň ZŠ

Výstup řešení projektu: ALARM

Identifikační kód CEZ: 04499457501

Zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)

Odpovědný řešitel: Iva Provalilová (iva.provalilova@cdv.cz)

Spoluřešitelé: Michal Matějka, Zuzana Strnadová

Metodika schválena: metodika přijata oponentním řízením

Předmluva

Dopravní nehody dětí a mládeže zůstávají i přes snižující se čísla statistik stále velkým problémem. Není výjimka, že informace z rádia či televize o smrti na silnici, které se k nám dostávají téměř denně. Mezi mrtvé se často řadí bohužel i děti. Dopravní nehodě je možné zabránit. Může jí zabránit řidič, který ví, jaké „nebezpečí“ pro něj znamená dítě v silničním provozu, ale může jí zabránit i samotné dítě, které ví, jak se v silničním provozu chovat.

Výchova dětí je ovlivněna mnoho činiteli – rodiči, kantory, spolužáky, televizí, rozhlasem, tiskem, ale i internetem a negativními příklady z počítačových hra.

Metodiky věnována žákům a učitelům II. stupně základní školy si klade za cíl ukázat možnosti zařazení dopravní výchovy do vyučovacího procesu v jednotlivých předmětech a ročnících, využívání různých forem a metod práce.

Předložená metodiky si klade za cíl usnadnit orientaci a náročnou práci při přípravě podkladů pro výuku dopravní výchovy se zaměřením na bruslaře.

Obsah

1. Úvod	5
2. Psychologické aspekty chování dětí v dopravním prostředí	7
3. Nejčastější chyby dětí při pohybu v dopravním prostředí.....	8
4. Dopravní výchova v minulosti	9
5. Dopravní výchova v současnosti a její cíle.....	10
6. Příloha.....	11
INLINE V DOPRAVĚ.....	12
„Suchá“práva a povinnosti inline bruslařů.....	12
Nejčastější příčiny úrazů	13
Nejčastější úrazy na inlinech.....	13
Metodické a pracovní listy – Inline v dopravě.....	15
Ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu - učitel.....	16
Ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu – žák	17
Používání bezpečnostních prvků – móda nebo nutnost? - učitel	19
Používání bezpečnostních prvků – móda nebo nutnost? - žák.....	20
Rychlost i způsob jízdy pod kontrolou - učitel	22
Rychlost i způsob jízdy pod kontrolou – žák	25
Dobře vybírej jízdni stopu - učitel	27
Dobře vybírej jízdni stopu - žák.....	30
Opatrně předjížděj - učitel.....	32
Opatrně předjížděj - žák.....	33
První pomoc účastníkům provozu - učitel	34
První pomoc účastníkům provozu - žák.....	37
7. Použité zdroje a literatura.....	38

1. Úvod

Rozvoj motorismu již v minulých letech byl předzvěstí, že brzy nebude pouze společenským kladem. K této domněnce přispěly i varující policejní statistiky, které i v třicátých letech minulého století, byly plné nehod a úrazů způsobených vozidly. Na příkladu uvádíme, že v Praze v roce 1931 utrpělo lehké zranění tři tisíce dvě stě šedesát tři osob, těžké jeden tisíc jedno sto dvacet dva osob a čtyřicet osm lidí na silnicích hlavního města zahynulo, ať jako řidiči, spolujezdcí či chodci. Tehdy bylo v Praze kolem dvaceti šesti tisíc vozidel.

Statistiky jsou dokladem skutečnosti, že mezi účastníky i viníky dopravních nehod patří často i děti. V roce 2008 se stala obětí nehod téměř jedna školní třída.

Při 160 376 nehodách v silničním provozu bylo z celkového počtu 992 usmrcených osob 17 dětí.

Z toho bylo:

- 7 dětí – chodců,
- 2 děti – cyklisté,
- 1 dítě – řidič motocyklu,
- 7 dětí – spolujezdců v osobních automobilech (až na 1 dítě byly ostatní připoutány nebo seděly v dětské sedačce).

Při vzniku dopravní nehody je rozhodující i druh zavinění. Jak vyplývá z tabulky, tak mezi nejčastější příčiny vzniku dopravní nehody zaviněné chodci, patří náhlé vstoupení do vozovky z chodníku.

Tabulka 1 Druh zavinění nehody chodcem, 2008

Druh zavinění nehody chodcem (rok 2008)	Počet nehod	Počet usmrcených
Jiné zavinění	185	6
Špatný odhad vzdálenosti	141	7
Náhlé vstoupení do vozovky z chodníku	668	14
Náhlé vstoupení do vozovky z ostrůvku	54	0
Zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	109	6
Náhlá změna směru chůze	68	3
Hra dětí na vozovce	14	0
Celkem	1239	36

Zdroj: Policie ČR

Úrazy chodců jsou nejčastější ve věku 5 až 14 let. U dětí do 16 let je riziko úrazu 2x vyšší než u dospělých. V porovnání počtu úrazů dívky-chlapci je mnohem vyšší počet úrazů mezi chlapci, což je dáno především tím, že chlapci více riskují, jsou impulzivnější a dobrodružnější a proto se častěji dostávají do rizikových situací. Ze statistik také vyplívá, že úrazy dětí, které se stanou za tmy, mají mnohem vyšší pravděpodobnost, že budou smrtelné, než ty, které se stanou za světla. Dalším zvýšením rizika úrazu je také déšť. Déšť zvyšuje riziko úrazu nejen za světla, ale především za tmy. Dalším faktorem ovlivňujícím počet úrazů je také místo, kde se dítě pohybuje. Vyšší četnost nehod byla zjištěna ve venkovském prostředí, ve městě je četnost nehod nižší.

Chování dětí v dopravním prostředí je také velmi ovlivněno blízkostí rodičů a jiných dospělých osob. Čím častěji je dítě doprovázeno rodiči nebo dospělými, tím je jeho chování bezpečnější. Navíc dítě tímto kontaktem získává možnost napodobování chování dospělých.

2. Psychologické aspekty chování dětí v dopravním prostředí

Děti druhého stupně základní školy ve věku 12 až 15 let patří do věkové skupiny tzv. pubescentů, u kterých dochází ke komplexní proměně fyzických i psychických vlastností v důsledku dospívání souvisejícím s emoční nestabilitou, rozladěností, tendencí reagovat přecitlivěle či apaticky. Emotivní reakce jsou nápadné a intenzivní, ale spíše krátkodobé, proto lze jen těžko odhadovat reakce na různé situace, neboť dítě může na stejnou situaci reagovat pokaždé jiným způsobem.

V rámci celkového dospívání dochází i ke změně způsobu myšlení. Vzniká schopnost uvažovat abstraktně i o věcech, které nejsou konkrétní nebo reálné. Dokáží uvažovat systematicky, vytvářet hypotézy a následně je řešit a toho je možno využívat i při výuce dopravní výchovy a navozovat situace „Co by. . . kdyby . . .“, a následně je řešit. Přesto je dobré ve výuce brát ohled na skutečnost, že děti v daném věku bývají velmi kritičtí, kompromis je pro ně nepřijatelný, podléhají pocitu, že jejich vlastní myšlenky a přesvědčení jsou nejlepší, což může vést k pocitu, že se jim nic nemůže stát, protože vše dělají nejlépe.

3. Nejčastější chyby dětí při pohybu v dopravním prostředí

K nejčastějším chybám, kterých se děti dopouštějí patří:

- Náhlé vběhnutí do vozovky bez rozhlédnutí
- Přecházení na nevhodných místech
- Špatné rozhlédnutí při přecházení
- Přebíhání přes vozovku a ztráta přehledu o provozu
- Hry v blízkosti vozovky, postrkování se v místě, kde hrozí pád do vozovky
- Náhlá změna směru jízdy u dětí-cyklistů
- Nerespektování pravidel silničního provozu
- Špatná viditelnost dětí při snížené viditelnosti
- Špatný odhad vzdálenosti a rychlosti
- Podceňování rizika
- Nerespektování dopravních značky a světelné signalizace
- Nedostatečné věnování pozornosti dopravnímu provozu

4. Dopravní výchova v minulosti

Dopravní výchova má v České republice dlouhou historii. Je od svých začátků je spojována s řešením negativních dopadů rozvoje dopravy na společnost a snižováním dopravní nehodovosti.

Problematiky nárůstu dopravní nehodovosti se již v počátcích chopily tři hlavní instituce:

- Autoklub republiky Československé,
- Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy,
- Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze.

Které se zaměřovaly na hlavními témata:

- nehodovost dětí a mládeže řešit školním a mimoškolním dopravně-výchovným vzděláváním,
- minimalizovat nedostatky ve výchově řidičů motorových vozidel,
- odstraňovat nedostatky v metodice a náročnosti řídičských zkoušek,
- alkohol a jeho vliv na nehodovost a zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Dopravní výchova byla pořádána formou „bezpečnostních hodinek a výuka byla zaměřena především na názornost. Snahy o bezpečnost dětí a mládeže v dopravním prostředí se objevily již v roce 1934 v Podrobných učebních osnovách obecných škol pražských, podle kterých mají být prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu vyučovacích předmětů s určitou systematičností a nejdůležitější témata, pojmy a zásady se mají opakovat, prohlubovat a rozšiřovat i v následujících ročnících.

V roce 1935 F.A. Elstner poprvé použil ve svých hodinách bezpečnosti pojem dopravní výchova.

5. Dopravní výchova v současnosti a její cíle

Výuka dopravní výchovy v současné době je založena na zvážení každé školy, neboť dopravní výchova přestala mít změnou systému výuky své pevné místo v „učebních osnovách“ a není zařazena ani jako vzdělávací oblast ani jako průřezové téma RVP. Její výuka na škole tedy záleží je pouze dána uvědoměním vedení a učitelů s vůlí dopravně-výchovného působení na své žáky. I z těchto důvodů bývá někdy dopravní výchova velmi často zařazována do školních i mimoškolních aktivit dětí.

Vzhledem ke skutečnosti, že se problematice v oblasti dopravní výchovy věnuje spousta organizací a vznikají disproporce ve výuce a mnohdy i zaniká význam aktivit považujeme za nejúčinnější a nejucelenější působení na žáky v základních znalostech dopravní problematiky prostřednictvím rodičů, škol a pedagogů, kteří mohou dopravní výchovu přiřazovat k probíraným tématům v různých souvislostech.

Cíle dopravní výchovy by měly korespondovat se situací v dopravě a měly by postihnout celou problematiku bezpečnosti v dopravním prostředí s obsahem a rozsahem uzpůsobeným věku, znalostem a zkušenostem žáků.

Cíle dopravní výchovy:

- pochopení funkce dopravy, jejího řízení a regulace
- formování mravního vědomí a jednání, pochopení odpovědnosti za chování v dopravním prostředí
- osvojení si pravidel bezpečného chování a jednání jako účastník dopravního provozu (chodec, cyklista, spolujezdec atd.)
- zvládnutí správné techniky chůze a jízdy na jízdním kole
- pochopení významu dobrého technického stavu a údržby dopravních prostředků
- praktické zvládnutí údržby jízdního kola (koloběžky, kolečkových bruslí atd.)
- význam role policistů při bezpečnosti dopravy
- osvojení si správného jednání při dopravní nehodě

Příloha

6. Příloha

INLINE V DOPRAVĚ

„Suchá“ práva a povinnosti inline bruslařů

Bruslař se musí v České republice řídit především zákonem o provozu na pozemních komunikacích č.361/2000 Sb, zákonem č. 60/2001 Sb., č. 478/2001 Sb. a č. 62/2002 Sb.

Ze zákona vyplývá, že bruslař je chápán jako chodec, na cyklostezkách jako cyklista. V § 2 písm. j výše uvedeného zákona je přímo řečeno, že pod pojmem chodec se mj. rozumí i osoba, která jede na kolečkových bruslích.

Paragrafy, které ošetřují chůzi (a také tedy jízdu na bruslích), mají číslo 53 až 56. Pravděpodobně nejdůležitější je pro nás § 53, z něhož uvádíme odstavce týkající se bruslařů:

Odstavec 1	<i>Chodec (bruslař) musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce.</i>
Odstavec 3	<i>Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí (bruslí) se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí (bruslí) se co nejbliže při levém okraji vozovky. Chodci (bruslaři) smějí jít (bruslit) po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci (jet bruslaři) pouze za sebou.</i>
Odstavec 4	<i>Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodec (bruslař) ohrozit cyklistu jedoucího po stezce¹.</i>
Odstavec 5	<i>Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodec (bruslař) povinen užít pouze pruh pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec (bruslař) užít pouze při občázení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.</i>
Odstavec 8	<i>Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.</i>

Poznámka: ¹Nesmět ohrozit znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu nevzniklo žádné nebezpečí.

V § 57 odst. 7 (týká se jízdy na jízdním kole) se navíc praví, že *jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly § 57 odst. 3, 5 a 6, která říkají téměř totéž co výše uvedený odst. 8 z § 53. Z toho všeho tedy plyne, že na*

Inline v dopravě

cyklostezce s pruhy pro chodce a cyklisty může bruslař využívat obou těchto pruhů, jen nesmí ohrozit chodce ani cyklisty.

Majitele koloběžek upozorňujeme, že z hlediska zákona jsou považováni za cyklisty. Proto pro ně platí zvláštní paragrafy zákona, které upravují jízdu na jízdním kole.

Nejčastější příčiny úrazů

Nejčastější příčinou úrazu při jízdě na kolečkových bruslích jsou pády. Pád nikdy neoddalujte na poslední chvíli. Můžete si ublížit ještě víc.

Kdo nejčastěji utrpí úraz?

Mládež.

Proč? V dospívání ztrácí zábrany a jezdí co nejrychleji.

Kdo nejčastěji neutrpí úraz?

Malé děti.

Proč? Padají z menší výšky. Při pádu se tak neporaní.

Dospělí. **Proč?** Jsou ohleduplnější, dávají více pozor.

Stále ještě nechcete chrániče? Vzpomeňte si na vaše „krvavé“ zranění - od rozbitého kolena po spáleninu. Pád v rychlosti na bruslích výsledek mnohonásobně zvýší.

Předejít úrazu můžete také výběrem vhodné plochy pro bruslení. Vyvarujte se povrchů s drobnými kamínky, jehličím, větvičkami, apod. Na bruslích nejezděte je-li trať vlhká nebo dokonce mokrá! Nepřiměřeně klouže a nelze se účinně odrazit.

Jako bruslař se také ničeho nechtejte (to je ovšem oblíbená zábava). Zachycení se pevné překážky způsobuje vychýlení z pohybu vpřed a vám hrozí pád!

Pamatujte: mnohem bezpečnější je padat dopředu, než dozadu. Nejméně si ublížíte při „koordinovaném“ pádu v postupu – kolena, dlaně, lokty, hlava. Hlavu držte zvednutou kvůli poranění brady (zubů) a zamezení čelního nárazu.

Nejčastější úrazy na in-linech

- zlomeniny zápěstí
- poškození vazů zápěstí
- poškození kolene
- zranění hlavy

Test pro vás

Zaškrtněte správné odpovědi a vyznačte ty, které přispívají k rizikovému chování.

a	při jízdě na in-linech potřebuji chrániče na kolena, lokty, dlaně	
b	jezdit můžu kdekoli, když budu dávat pozor	
c	na chodníku mám vždy přednost před chodci	
d	při jízdě potřebuji přilbu	
e	na silnici můžu, když budu mít přilbu a budu dávat dobrý pozor	
f	můžu jezdit na hřišti, dopravním hřišti, cyklostezkách	

Vyhodnocení testu

a	při jízdě na in-linech potřebuji chrániče na kolena, lokty, dlaně	✓
b	jezdit můžu kdekoli, když budu dávat pozor	↓
c	na chodníku mám vždy přednost před chodci	↓
d	při jízdě potřebuji přilbu	✓
e	na silnici můžu, když budu mít přilbu a budu dávat dobrý pozor	↓
f	můžu jezdit na hřišti, dopravním hřišti, cyklostezkách	✓

✓ - správná odpověď

↓ - přispívá k rizikovému chování

Metodické a pracovní listy - Inline v dopravě

Metodické a pracovní listy – Inline v dopravě

Ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu - učitel

Na komunikaci se někteří účastníci provozu pohybují tak, že zprvu příjemná vyjížďka či procházka se mění ve válečné tažení a boj o prostor bruslařů, chodců, běžců i cyklistů . . . Při této „aktivitě“ vždy hrozí úrazy a pády. Přitom to není nic složitého, abychom této situaci předešli. Chce to jen nikdy nezapomínat na přítomnost ostatních účastníků, chovat se slušně, být tolerantní a dodržovat pravidla. Je to moc? Také nikdy nezapomínejte na možnou přítomnost motorových vozidel, které vás mohou ohrozit a vy můžete ohrozit jejich řidiče!

Pamatujte také, že jsou bruslaři většinou pomalejší než cyklisté a že zaberou díky své odrazové noze více prostoru do strany, a že nemohou většinou tak rychle zabrzdit jako cyklisté.

Desatero inline bruslaře

1. jezdí vždy vpravo
2. nejezděte nikdy dva, tři vedle sebe, pokud byste tím měli omezit protijedoucího
3. protisměr využívej jen pro předjíždění
4. předjížděj ohleduplně a nikoho přitom neohrožuj (při předjíždění v užších místech slušně požádej o místo – stačí slova z dovolení – děkuji)
5. dávej při jízdě pozor na protijedoucí, protijedoucí
6. pamatuj, že bruslař potřebuje při jízdě větší prostor než cyklista a chodec
7. za hustšího provozu nekličkuj
8. nezastavuj a nepostávej uprostřed stezky - neblokuj provoz
9. neriskuj rychlou jízdou za hustého provozu, v nepřehledných, zúžených místech, ne frekventovaných, prudkých stoupáních a klesáních
10. respektuj i chodce

Ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu – žák

Úkol pro vás

Kolik prostoru potřebuji pro svoji i bezpečnost druhých při pohybu na komunikaci?

Odhadni, poté změř a zakresli, kolik centimetrů komunikace zabíráš, jsi-li v roli chodce, cyklisty, bruslaře.

Chodec		Cyklista		Bruslař	
Odhad		Odhad		Odhad	
Skutečnost		Skutečnost		Skutečnost	
Rozdíl		Rozdíl		Rozdíl	

Desatero inline bruslaře

1. jezdí vždy vpravo
2. nejezděte nikdy dva, tři vedle sebe, pokud byste tím měli omezit protijedoucího
3. protisměr využívej jen pro předjíždění
4. předjížděj ohleduplně a nikoho přitom neohrožuj (při předjíždění v užších místech slušně požádej o místo – stačí slova z dovození – děkuji)
5. dávej při jízdě pozor na protijedoucí, protijedoucí
6. pamatuj, že bruslař potřebuje při jízdě větší prostor než cyklista a chodec
7. za hustšího provozu nekličkuj
8. nezastavuj a nepostávej uprostřed stezky - neblokuj provoz
9. neriskuj rychlou jízdou za hustého provozu, v nepřehledných, zúžených místech, na frekventovaných, prudkých stoupáních a klesáních
10. respektuj i chodce

Používání bezpečnostních prvků – móda nebo nutnost? - učitel

Nošení přilby a chráničů je základní minimum, které můžeme udělat k maximálnímu prodloužení bruslařské „sezóny“.

Proč? Proto, že:

- Chrániče kolen – chrání kolena před odřením a otlučením.
- Chrániče loktů – chrání lokty před naražením a odřením.
- Chrániče zápěstí – chrání ruce před pohmožděním a odřením.
- Přilba – chrání hlavu před nárazem.

Proč? Proto, že při **pádu po hlavě** na betonovou plochu se můžete vážně poranit!

Zkuste si to představit:

Jedete-li rychlostí 15 km/hod. a spadne po hlavě dolů. Váš pád bude odpovídat skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru.

Jedete-li rychlostí 25 km/hod. a spadne z kola na hlavu. Váš pád se bude rovnat skoku z výšky 2,5 m hlavou dolů na beton.

Dojde-li k vaší kolizi při rychlosti 15km/hod. s autem při rychlosti 35km/hod.. Bude síla vašeho nárazu rovna rychlosti 50 km/hod., což odpovídá skoku z výše 10 m.

Je třeba ještě něco dodat? Ano? Tak tedy, snažte se být svým spoluobčanům prospěšní i jiným způsobem než jako dárce orgánů po dopravní nehodě.

Pro lepší viditelnost vás je dobré požívat **reflexní materiály**, neboť odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji a to až na vzdálenost 200 metrů a tím výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti.

Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré.

Při rychlosti 75km/hod. potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval. Pouze s reflexními materiály jim dáte dostatek času!

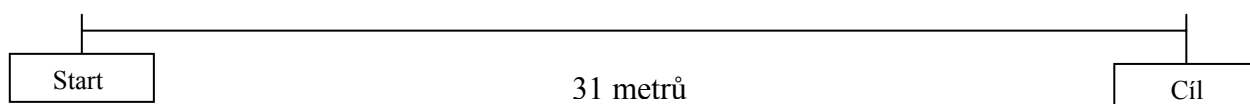
Používání bezpečnostních prvků – móda nebo nutnost? - žák

Úkol pro vás

Kolik času potřebují?

Pomůcky: pásmo, stopky, papír tužka

Naměřte vzdálenost 31 metrů.



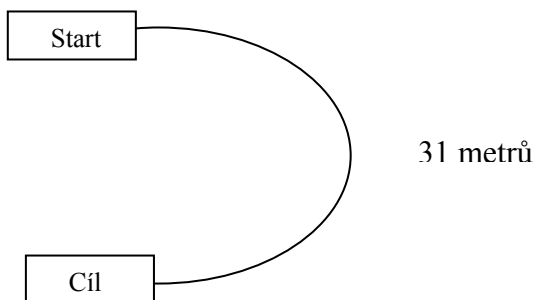
Postavte se na start a jděte co nejrychleji po dobu 1,5 sekundy. Poté označte místo, kam jste došli. Vzdálenost si zapište.

Dráha rovná	Překonané vzdálenost	Dráha zatočená	Překonané vzdálenost	Rozdíl

Podářilo se někomu z vás překonat celou vzdálenost 31 metrů?

Metodické a pracovní listy - Inline v dopravě – Používání bezpečnostních prvků – móda nebo nutnost? - žák

Dráhu vyznačte tak, aby nebyla přímá (se zatáčkou, či podle svého uvážení).



Opět se postavte na start a jděte co nejrychleji po dobu 1,5 sekundy. Poté označte místo, kam jste došli. Vzdálenost si zapište.

Porovnejte obě vzdálenosti. Jak velký je rozdíl?

Podářilo se někomu ujít pŕedepsanou vzdálenost ve stanoveném čase?

Dráha rovná	Překonané vzdálenost	Dráha zatočená	Překonané vzdálenost	Rozdíl

Rychlost i způsob jízdy pod kontrolou - učitel

Správná strana pro bruslaře

„I mistr tesař se někdy utne“, praví staré přísloví. Pokud nejde o život či zdraví, je to ještě dobré. Bohužel to v dopravním prostředí někdy neplatí. Jako bruslař, byť s chrániči, jsi zranitelný, proto přizpůsob svůj jízdní styl vždy svému bruslařskému umění, terénním a povětrnostním podmínkám i hustotě provozu. Jezdi tam, kde jsi vítán!

Kde je bruslař vítán?

Zákon číslo 361/2000 Sb. hovoří jasně:

- § 2 písmeno j) – osoba pohybující se na kolečkových bruslích je chodec
- § 53 odstavec 1) – chodec musí používat především chodníku nebo stezky pro chodce
- § 53 odstavec 3) – kde není chodník nebo je neschůdný, chodí se po levé krajnici a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky

Správná strana pro bruslaře

Řidič vozidla ví, jak nebezpečné může být předjíždění bruslaře. Většina bruslařů totiž jezdí po pravé straně komunikace - zády k příjíždějícímu automobilu. Automobil nevidí příjíždět a větší problém nastane, nereaguje-li bruslař ani na zvuk auta, protože neslyší kvůli větru nebo sluchátkům v uších.

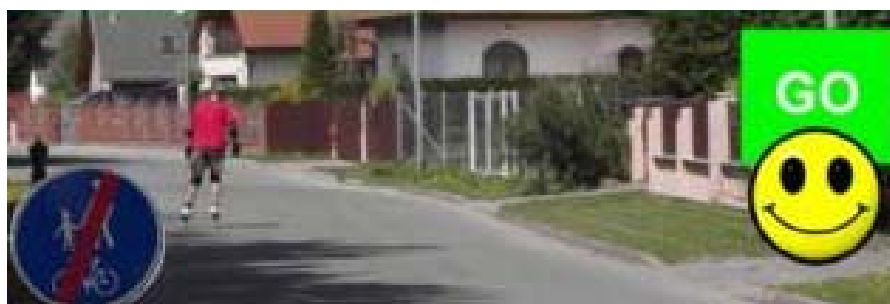
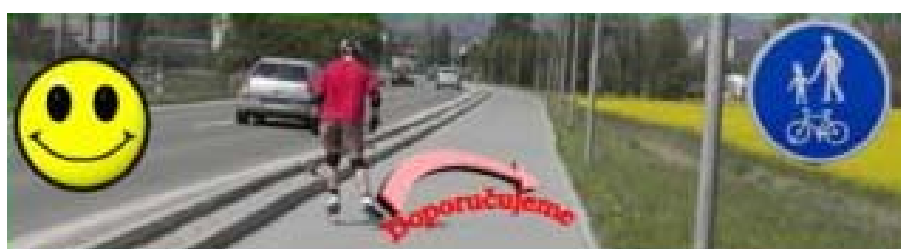
Proto má bruslař jezdit po levé straně silnice, protože včas vidí příjíždějící vozidlo a může svoji jízdu bezpečně přizpůsobit vzniklé situaci.

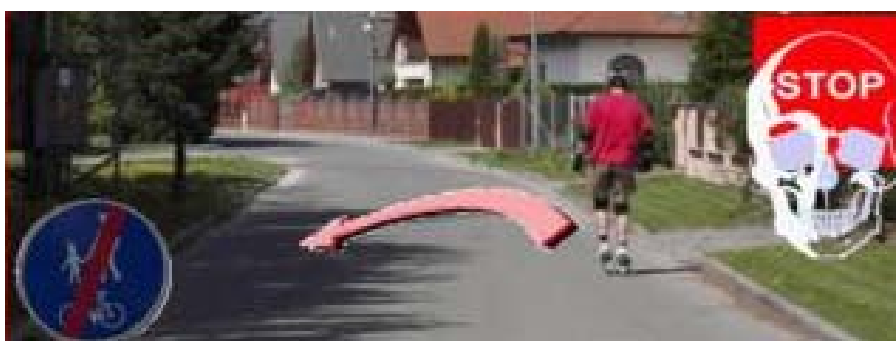
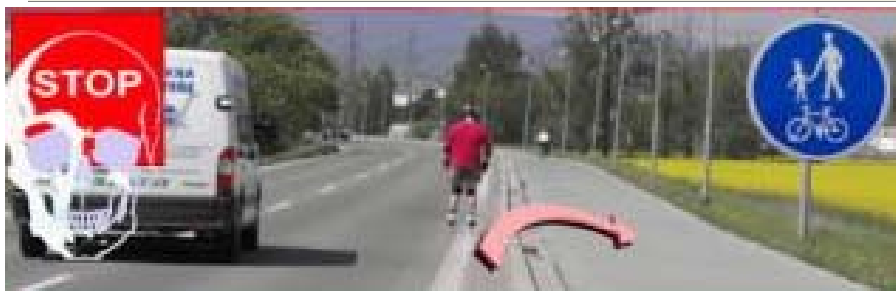
Rozdíl v povrchu

Záludností, které mohou ovlivnit tvoji bezpečnou jízdu na bruslích je více. Mezi ty, které bývají často nenápadné a podceňované patří spáry z měkkého asfaltu spojující komunikaci. V zápalu jízdy sledujete více pohled na přibližující se záda bruslaře před námi více než na asfalt pod nohama.

A . . . Najednou jsi na zemi. Proč? Protože měkký asfalt zadrží přední kolečka bruslí a zpomalí tvoji rychlost nohou, ale těla ze setrvačnosti „jede“ dál.

I po stovkách najetých kilometrech se pádu nevyhne žádný bruslař. Je proto dobré se naučit správně padat. Vyhněte se tak ošklivým asfaltovým lišejům, v horším případě zlomeninám. Samozřejmostí je helma, dobrovolnější jsou chrániče kolen, loktů a zápěstí. To jen pro připomenutí.






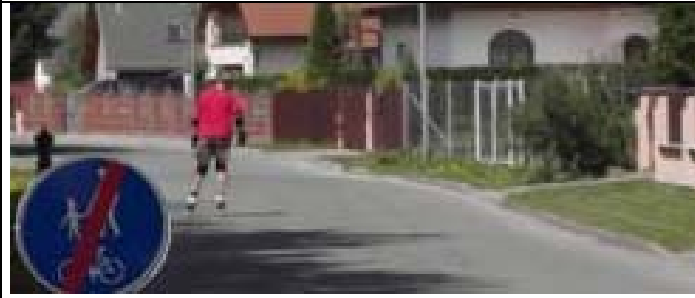


Rychlost i způsob jízdy pod kontrolou – žák

Úkol pro vás

Správná strana pro bruslaře

Z následujících obrázků vyber ty, kde jede bruslař po správné straně. Své rozhodnutí zdůvodni a vysvětli, co ovlivnilo tvoje rozhodování.

Je bruslař vždy správně ustrojen?

Zdroj: <http://www.policie.cz/fotogalerie/sumperk-preventivni-akce-bruslar-chodec.aspx?q=Y3BpPTI%3d>

Úkol pro vás

Rozdíl v povrchu

Vysvětli v čem je záludnost rozdílnosti povrchů na stezce či silnici, které se mohou v průběhu tvé jízdy vyskytnou.

K čemu může dojít?

Na co je důležité nezapomínat?





Dobře vybírejte jízdní stopu - učitel






Dobře vybírejte stopu

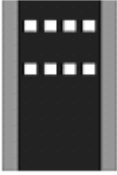
I na stezce pro cyklisty, kde se bruslaři běžně pohybují platí pravidla. Zaručují plynulost provozu, zvyšují bezpečnost účastníků a snižují riziko kolize. Na stezce se pohybujeme vždy vpravo.














Stezky, kde se můžeš jako bruslař pohybovat, jsou značené dopravní značkou řazenou do skupiny příkazových dopravních značek

- stezka pro chodce
- konec stezky pro chodce
- stezka pro chodce a cyklisty
- konec stezky pro chodce a cyklisty

Příkazové dopravní značky	
	
Stezka pro chodce	Stezka pro chodce a cyklisty
	
Konec stezky pro chodce a cyklisty	Stezka pro cyklisty


Kruhový objezd
Přikázaný směr jízdy vpravo
Stezka pro cyklisty
Konec stezky pro chodce a cyklisty

Konec přikázaného směru jízdy
Přikázaný směr
Stezka pro chodce a cyklisty
Přikázaný směr přímo

Stezka pro chodce a cyklisty
Přikázaný směr objíždění vpravo a vlevo
Přikázaný směr jízdy vpravo
Stezka pro cyklisty

Konec pěší zóny
Parkoviště
Upořádání jízdních pruhů
Zákaz vstupu chodců

Konec stezky pro chodce a cyklisty
Konec stezky pro chodce
Stezka pro jezdce na zvířeti
Stezka pro cyklisty


Přejezd pro cyklisty
Jízdní pruh pro cyklisty
Bezpečný odstup
Předběžné šipky

			
Výstražné dopravní značky	Dopravní značky upravující přednost	Zákazové dopravní značky	Příkazové dopravní značky
			
Informativní směrové dopravní značky	Informativní provozní dopravní značky	Informativní dopravní značky	Dopravní značky - dodatkové tabulky
			
Vodorovné dopravní značky	Světelné signály	Dopravní zařízení	Zařízení pro provozní informace
	Dopravní značení - skupiny		
Speciální označení vozidel			

Dobře vybírejte jízdni stopu - žák

Úkol pro vás

Dobře vybírejte stopu

Přiřaďte dopravní značky ke správným názvům. Pokud jsou názvy někde stejné, vysvětlete, v čem se význam dopravních značek liší.


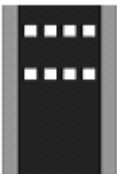
Do jaké skupiny značek tyto značky patří?


Kruhový objezd
Přikázaný směr jízdy vpravo
Stezka pro cyklisty
Konec stezky pro chodce a cyklisty

Konec přikázaného směru jízdy
Přikázaný směr
Stezka pro chodce a cyklisty
Přikázaný směr přímo

Stezka pro chodce a cyklisty
Přikázaný směr objíždění vpravo a vlevo
Přikázaný směr jízdy vpravo
Stezka pro cyklisty

Konec pěší zóny
Parkoviště
Upořádání jízdni pruhů
Zákaz vstupu chodců


Konec stezky pro chodce a cyklisty
Konec stezky pro chodce
Stezka pro jezdce na zvířeti
Stezka pro cyklisty

Přejezd pro cyklisty
Jízdní pruh pro cyklisty
Bezpečný odstup
Předběžné šipky

Opatrně předjížděj - učitel

Opatrně předjížděj

Pohyb bruslařů po chodníku mezi ostatními chodci, je z ohledem na rychlost bruslaře, zdrojem možných konfliktů, a to především s chodci se sníženou pohyblivostí a seniory při předjíždění. Zvláštní situací je i míjení dětí, jejichž reakce jsou nevypočitatelné. Předjíždět můžeme tedy pouze zleva a vždy jen s odstupem, který poskytne předjížděnému pro všechny jeho pohyby dostatek prostoru.

Jaký tedy má být odstup? Jeho velikost mezi předjíždějícím a předjížděným se nedá číselně určit s platností pro všechny situace. Obecně však platí zásada – čím větší rychlost, tím větší odstup.

Pro jednoduchost si lze z praxe „vypůjčit“ zásadu, že mezi předjíždějícím a předjížděným by měl **odstup činit 50 cm + rychlost jízdy předjíždějícího vyjádřená v centimetrech**.

(Příklad - při předjíždění rychlostí 30 km/h je vhodné dodržet boční odstup alespoň 80 cm; tzn. 50 cm + 30 cm.

Zkušenější bruslař by měl vzdálenost dobře odhadnout. Méně zkušeným lze doporučit, aby volili při předjíždění raději odstup větší.

Při vjíždění, vyjíždění, po zastavení a rozjíždění na stezce se nejprve ohlédni a ujisti, zda tobě i ostatním neohrozí nebezpečí kolize.

Při zastavení neblokuj stezku a neomezuj pohyb ostatním uživatelům.

Drž se pravé strany – využívejte pravou stranu stezky, vyjma předjíždění dalšího uživatele.

Při změně směru jízdy se podívej dozadu, zda nebudete ohrožovat uživatele, který jede za vámi.

Míjej ostatní uživatele stezky po jejich levé straně – používej signálu rukou pro upozornění těch, co jedou za tebou. Předjížděj je s dostatečnou rezervou. Pamatuj, děti a zvířata jsou nepředvídatelné.

Respektuj dopravní značky a signály – všímej si zejména upozornění, kde stezky křižují silnice nebo železnice. Buď opatrný při jejich přecházení.

Udržuj čistotu a neodhazujte odpadky na stezku ani do jejího okolí.

Opatrně předjížděj - žák

Úkol pro vás

Opatrně předjížděj

1. Která strana je pro tebe i ostatní pro předjíždění bezpečná?
2. Kolik centimetrů je potřeba k předjíždění v závislosti na tvé rychlosti?

První pomoc účastníkům provozu - učitel

Poskytnutí první pomoci ostatním je naší morální povinností nejenom na bruslích, ale i kdekoliv jinde.

Úrazy na inlinech začínají rozbitým kolenem, spáleninou a mohou končit vážným poraněním hlavy, páteře, kloubů. Výsledek pádu na bruslích se mnohonásobně zvyšuje díky rychlosti, kterou jedete.

Nejčastější úrazy na bruslích:

- zlomeniny zápěstí
- poškození vazů zápěstí
- poškození vazů kolene
- zranění hlavy

A. První pomoc při zlomeninách zápěstí

Zlomeniny zápěstí a drobných kůstek ruky patří mezi zlomeniny kostí pletence pažního, který je složen z 31 kostí - lopatka, klíční kost, kost pažní, kosti předloktí (kost loketní a vřetení), osm kostí zápěstních, pět kostí záprstních a 14 kostí prstů. Zlomeniny mohou vznikat přímým nárazem, úderem či pádem.

Při otevřeném poranění zápěstí místo překryjeme sterilním obvazem (čistým kapesníkem, nikdy ne papírovým!!!) a ruku znehybníme od konečků prstů k lokti. Končetinu dáme na závěs a postiženého transportujeme k odborné pomoci. Není dobré poranění podceňovat, pokud si zraněný stěžuje na bolest, případně je omezena hybnost ruky.

Při ošetřování vždy dbáme, abychom končetinou manipulovali co nejméně; v žádném případě se nepokoušíme napravovat či srovnávat nárazem vzniklé deformace končetiny. Pokud je to možné, končetinu ve všech případech zavěsíme na šátek. Tím se znehybnění pojistí a končetina méně bolí a méně otéká, zvláště v případě poranění předloktí a ruky.

B. Poškození vazů zápěstí

Poškození vazů zápěstí vzniká podobným mechanismem jako zlomeniny kostí. Úrazy mohou vést ke vzniku nestability a rozvoji artrózy, která vede k omezení pohybů v zápěstí a výrazné bolestivosti těžko.

Příznaky se nejčastěji projevují bolestivostí, otokem, krevní výron. Může se objevit pocit přeskakování při pohybu. Při těchto projevech je vhodné ukončit sportovní činnost a v případě možnosti postižené místo zaledovat a končetinu uložit do šátkového závěsu. Poté vyhledat odbornou pomoc.

C. Poškození kolene

K poškození dochází nejčastěji úrazem nebo opakovanými drobnými poraněními. Každý kloub je chráněn pouzdem a vazy. Pokud se kloub dostane do nepřirozené polohy nadměrným ohybem, dostává se z tohoto ochranného obalu a nastává podvrtnutí. Kloub bolí a otéká. Při podvrtnutí kolene je hlavním příznakem velká bolest a omezení hybnosti končetiny, otok kloubu, podkožní krevní výron v jeho okolí. Při vykloubení může být končetina v nepřirozené poloze, při snaze o pohyb klade pružný odpor. Je provázána krutou bolestivostí, otokem a setřelým tvarem kloubu.

Při první pomoci se nikdy nesnažíme končetinu napravovat!!! S poraněným kloubem hýbeme co nejméně, bráníme postiženému v pokusech o rozchození – následkem je zvýrazněné krvácení do kloubního pouzdra, větší bolestivost a komplikované hojení. Postižené místo bezprostředně po úrazu chladíme, zmírníme tím tak otok a bolestivost, při podvrtnutí poraněný kloub znehybníme elastickým obinadlem. Při vykloubení končetinu fixujeme ve vynucené poloze, měkce ji vypodkládáme a improvizovaně fixujeme dlahami.

Přetržené vazy patří mezi nejčastější úrazy kolen. Vazy drží koleno ve správné poloze a pokud jsou přepnuty, prasknou a koleno tak zůstává bez další opory. Při bruslení zatěžování kolene spočívá v přenosu celé tělesné váhy vašeho těla, v otáčivé, rychlé a prudké změně pohybu. To je jen krůček od prasknutí vazy, které často doprovází typický praskavý zvuk. Přetržené i jinak poškozené vazy se bez pomoci ortopeda neobejdou. První pomoc tedy spočívá v přikládání chladných obkladů, fixaci, klidu a vyhledání odborné pomoci.

D. Zranění hlavy

Příčinou poranění hlavy jsou nejčastěji silné údery, nárazy či pády, projevující se:

1. poraněním měkkých tkání hlavy (odřenin, modřin, boule)
2. výtokem krve nebo mozkomíšního moku z nosu, uší
3. poruchou vědomí
4. poruchou dýchání a krevního oběhu
5. poruchou chování (apatie – nezájem o cokoliv, agresivita, zmatenost apod.)
6. poruchou zraku, sluchu a řeči
7. nevolností, zvracením
8. poruchou hybnosti
9. krvavými skvrnami na oční rohovce,
10. nestejnou velikostí zornic

11. únikem mozkové tkáně z rány

12. podlitinou v oblasti očí nebo zátylku

Při poranění hlavy je zapotřebí mít na paměti možné nebezpečí poškození mozku i v případě, že nejsou na první pohled patrné žádné známky poškození. Nejdůležitějším opatřením je přivolání lékařské pomoci. Poranění hlavy je závažný stav, který může ohrozit i život zraněného.

Úrazy hlavy bývají spojeny s bezvědomím, buď na základě otřesu mozku (komoce) nebo jeho zhmoždění (kontuze).

Příznakem poranění hlavy je bolest, krvácení (z nosu nebo z jiných ran na hlavě), pozorovatelný hematom, poruchy paměti na úraz případně krátkodobé bezvědomí krátce po úraze, nevolnost, případně i zvracení. U závažnějších poranění mozku (kontuze) se objevuje hluboké bezvědomí (poraněný nereaguje ani na bolestivý podnět – např. štípnutí), poruchy dechu a změny v srdeční činnosti – změny v kvalitě a rychlosti pulsu, krvácení z ucha, porucha hybnosti těla a končetin, apod.

Poraněný může mít pocit hladu či žízně, přesto mu nepodávejte nic k jídlu ani k pití! Stejně pravidlo se týká i léků. Bez doporučení lékaře se nesnažte postiženému tlumit bolest jejich podáním.

První pomoc

Postiženého vždy trvale sledujeme, zvláště dýchání a srdeční činnost, ošetříme všechna okem viditelná zranění a rány sterilně zakryjeme. Pokud je viditelné krvácení z ucha, postiženého ukládáme do stabilizované polohy na boku s vypodložením sterilní gázou pod krvácející ucho tak, aby krev odtékala ven.

Každého postiženého po úraze hlavy, který je v bezvědomí, ukládáme do stabilizované polohy, ale dbáme při tom, abychom mu nezpůsobili další zranění a manipulujeme s ním opatrně – kvůli možnému zranění krční páteře. Vždy neprodleně přivoláme Záchranou službu a vyčkáme na místě události do jejího příjezdu, stále sledujeme životní funkce a dýchání. Při jejich poruše okamžitě zahájíme potřebná opatření.

První pomoc účastníkům provozu - žák

Poskytnutí první pomoci ostatním je naší morální povinností nejenom na bruslích, ale i kdekoliv jinde.

Úrazy na in-linech začínají rozbitým kolenem, spáleninou a mohou končit vážným poraněním hlavy, páteře, kloubů. Výsledek pádu na bruslích se mnohonásobně zvyšuje díky rychlosti, kterou jedete.

1. Vypiš nejčastější úrazy na bruslích, ke kterým dochází.
-
-
-
-
2. Co přispívá ke vzniku poranění při jízdě na kolečkových bruslích?
3. Jaké jsou typické projevy poranění vazů v koleni?
4. Jakou první pomoc poskytněš zraněnému v případě úrazu hlavu?
5. Znáš telefonní čísla na Záchranný systém ČR? Doplň tabulku.

Hasiči	
	155
Polici	
	112

7. Použité zdroje a literatura

KUBAN, Jiří, KIRCHNE, Jiří, LOUKA, Oto: Inline bruslení, Technika inline bruslení pro začátečníky i pokročilé, Grada Publishing, 2004, 112 s. ISBN: 80-247-0848-5

MIŠIČKOVÁ, Lenka: 3kola inline bruslení, Krok za krokem, Grada Publishing, 2009, 144 s. ISBN:978-80-247-3072-1

VOTRUBA, Josef: Dopravní výchova: pro 2. a 3. ročník základní školy I. díl - Chodec. Praha: Nakladatelství Fortuna, 1992. ISBN 80-8529-898-8.

VOTRUBA, Josef: Dopravní výchova pro 4. a 5. ročník základní školy. Praha, Fortuna, 1993, 59 s. ISBN 8071680389.

VOTRUBA, Josef: Dopravní výchova. Díl 1, Chodec. Praha, Fortuna, 1992. ISBN: 80-85298-98-8.

VOTRUBA, Josef: Dopravní výchova. Díl 2, Cyklista. Praha, Fortuna, 1993. ISBN: 80-7168-038-9.

VOTRUBA, Josef: Stůj! Pozor! Volno! : cvičebnice dopravní výchovy pro 4. ročník ZDŠ. Praha, SPN, 1975. 90 s.

VOTRUBA, Josef: Dopravní výchova. Praha, Fortuna, 1992. 62 s. : ISBN 8085298988.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<http://www.inlineschool.cz/index.php#>

<http://www.svetkolecek.cz>

<http://www.tik.cz/html/inline-skola/index.html>

<http://www.tik.cz/html/inline-skola/zvysovani-stability-a-dovednosti.htm>

<http://www.inlineskola.estranky.cz/>

