

ROČNÍ PLÁN ČINNOSTÍ BESIP LIBERECKÉHO KRAJE 2015

Zpracoval: Ing. Jan Polák, koordinátor bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje

Obsah

Obsah	2
Použité zkratky a pojmy	3
ÚVOD.....	4
NEHODOVOST V LK	6
PROBLÉMOVÉ OBLASTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V LK z pohledu Lidského činitele	7
Nepřiměřená rychlost	7
Řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek.....	7
Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti	8
Způsob jízdy	8
Systém dopravní výchovy dětí	8
Únava, odpočinek a povinnosti profesionálů	9
DEFINICE CÍLOVÝCH SKUPIN PROGRAMŮ BESIP V LK	10
Předškoláci	10
Žáci 1. stupně základní školy.....	10
Žáci 2. stupně základní školy.....	10
Středoškoláci.....	10
Rodiče.....	11
Cyklisté	11
Motocyklisté.....	11
Začínající řidiči.....	11
Senioři	12
Profesionální řidiči	13
Odpovědní.....	13
MATICE CÍLOVÉHO PUBLIKA	14
SUBJEKTY SPOLUPRÁCE V OBLASTI BESIP Lidského činitele V LK	15
P1 - PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ.....	17
Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť	17
Krajské kolo dopravní soutěže DSMC	17
Podpora ostatní dopravní výchovy na ZŠ a MŠ.....	17
Podpora projektů zavedení dopravní výchovy do rodin a podpora dobrovolníků	18
Semináře, řízená diskuze se středoškoláky.....	18
P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO MOTOCYKLISTY	18
P3 – Prezentace pro veřejnost na veřejných a kulturních akcích	19
P4 – Výstava STOP smrtelným nehodám	19
P5 - KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO ZAČÍNÁJÍCÍ ŘIDIČE	19
Rozpočet	21

Použité zkratky a pojmy

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

CSPSD - Centrum služeb pro silniční dopravu

ČR - Česká republika

DDH - Dětské dopravní hřiště

DSMC - Dopravní soutěž mladých cyklistů

ERN - Euroregion Nisa

ERSCH - European road safety charter (Evropská charta bezpečnosti silničního provozu)

IZS – Integrovaný záchranný systém

KÚ LK - Krajský úřad Libereckého kraje

LK - Liberecký kraj

MD – Ministerstvo dopravy

MP - Městská policie

PČR - Policie České republiky

PR - Public relations (vztahy s veřejností)

ÚVOD

Situace v silničním provozu v ČR zůstává alarmující. Účastník silničního provozu v ČR podstupuje mnohem větší riziko, že bude zabit, než je tomu v jiných evropských zemích.

Konstatování, že vysoký počet usmrčených a těžce zraněných účastníků provozu na pozemních komunikacích je nutným a neodstranitelným důsledkem společenských, politických a ekonomických změn, je nepřijatelné.

V roce 1995 byl poprvé představen švédský pohled na dopravní bezpečnost tzv. „Vize 0“. Myšlenka je velmi prostá, přesto odporuje konvenčním postupům, hledáním viníka pouze v osobě účastníka silničního provozu.

Tvůrci Vize zdůrazňují, že silniční dopravu je třeba považovat za systém, v jehož rámci musí jeho vzájemně reagující a závislé základní prvky (za které jsou považovány pozemní komunikace, silniční vozidla a ovšem i účastníci silničního provozu) vzájemně „spolupracovat“ způsobem zajišťujícím potřebnou míru bezpečnosti.

Podstatným způsobem je tedy změněn tradiční způsob pohledu na odpovědnost za bezpečnost silničního provozu. Ti, kdo navrhují dopravně bezpečnostní systém a jeho jednotlivé prvky, nesou hlavní odpovědnost za úroveň reálně dosahovaného stupně bezpečnosti silničního provozu – jedná se o výrobce vozidel, dopravce, správce komunikací, politiky, zákonodárce, příslušné zaměstnance veřejného sektoru, policii.

Odpovědností každého jednotlivce pak je podřídit se příslušným závazným regulím. V souhrnu se jedná o přístup diametrálně odlišný od tradičního pojetí, kdy odpovědnost za vznik nehody je kladena na individuálního účastníka silničního provozu.

LK se k myšlence „Vize 0“ hlásí již od svého vzniku, kdy začal pracovat na své strategii bezpečnosti silničního provozu.

Dlouhodobé zkušenosti poukazují na to, že je třeba zaměřit se na tyto oblasti:

Lidský činitel – dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (zejména oblast rychlosti, používání bezpečnostních pásů, alkoholu), preventivní výchova účastníků silničního provozu – zaměřená zejména na předškolní a školní mládež, řidiče začátečníky, motocyklisty a řidiče profesionály.

Pozemní komunikace – za prioritu moderní evropské dopravní politiky již není považována rychlá a nerušená jízda motorových vozidel, ale snaha o trvale udržitelnou mobilitu na základě hledání rovnováhy a harmonizace podmínek jednotlivých druhů dopravy (pěší, cyklistická, veřejná, individuální automobilová).

Vozidlo – technický stav vozidel, nejen z hlediska závad, ale také zavádění nových technologií zvyšujících bezpečnost, a to aktivní (tj. snaha předejít nehodě – opatření zaměřující se na výhled z vozidla, účinnost brzd, kvalita pneumatik atd..) a pasivní bezpečnost (tj. snaha snížit následky nehody – opatření zaměřující se na bezpečnostní pásy, tuhost karoserie atd..).

Legislativní oblast – jasně, srozumitelně a vyčerpávajícím způsobem zpracovaná právní úprava, zpřísnění postihů, zajištění vymahatelnosti práva.

Cílem tohoto ročního plánu je vymezení projektů pro rok 2015, které se soustředí na nejvíce problémové oblasti dopravních nehod, stanovení výstupů a cílů jednotlivých projektů a aktivit. Roční plán BESIP LK vychází z následujících dokumentů.

- Koncepce BESIP LK
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, včetně informace o plnění

ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část zahrnuje informace o nehodovosti, problémových oblastech, ohrožených skupinách účastníků silničního provozu.

NEHODOVOST V LK

Problémové oblasti nehodovosti v LK se výrazně neliší od ostatních krajů v ČR. Významným problémem dopravní nehodovosti jsou ty nehody, kde dochází ke smrtelným následkům a následkům s těžkým zraněním a následně nehody dětí bez ohledu na míru zranění.

V Libereckém kraji sledujeme v dlouhém období pokles ve všech důležitých sledovaných ukazatelích následků dopravních. Úmrtí a těžká zranění dlouhodobě klesají. Tento fakt bývá často zkreslen interpretací meziročních výsledků nebo výsledků v kratším období, které mají tendenci kolísat. Krátkodobá srovnání na území Libereckého kraje mohou sice odhalit další faktory působící na dopravní bezpečnost, avšak k hodnocení strategického působení opatření v dopravní bezpečnosti nejsou vhodná.

Jiný pohled na úspěšnost preventivních opatření nabízí srovnání s cíli vytyčenými Národní strategií bezpečnosti silničního provozu v krajích, který počítá s určitým trendem snižování následků dopravních nehod. Tato strategie počítá, že do roku 2010 dojde k postupnému, nicméně radikálnímu snížení obětí dopravních nehod v Libereckém kraji na maximálně 10 obětí. Dílčí předpoklady v jednotlivých letech nejsou v našem kraji naplňovány v ukazateli usmrcených osob. Naopak v oblasti těžce zraněných osob k naplňování cílů strategie dochází.

Následující tabulky vyjadřují počty dopravních nehod, smrtelných následků, těžkých a lehkých zranění v ČR a LK od roku 2003 do roku 2013.

ČR				
	DN	Usmrceno	TZ	LZ
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577

LK				
	DN	Usmrceno	TZ	LZ
2003	8 877	63	202	1 289
2004	8 757	38	182	1 199
2005	9 018	42	206	1 218
2006	8 564	45	173	1 078
2007	7 993	46	159	1 123
2008	7 088	37	182	1 109
2009	4 366	25	145	1 128
2010	3 864	18	137	1 075
2011	3 620	26	117	1 199
2012	3 859	25	126	1 173
2013	3 788	20	108	1 194

PROBLÉMOVÉ OBLASTI DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V LK z pohledu Lidského činitele

Okruh lidského činitele, se zaměřuje na chování účastníka silničního provozu. Statistiky dlouhodobě poukazují na skutečnost, že dopravní nehoda je z drtivé většiny způsobena lidským činitelem a nikoliv technickou závadou vozidla či stavem komunikace. Je otázkou do jaké míry přispívá míra technické způsobilosti vozidla či komunikace ke vzniku dopravní nehody, která je následně označena jako „zaviněna řidičem“. I když je tato skutečnost otázkou spekulace, je zřejmé, že ke vzniku dopravní nehody je zapotřebí zpravidla kombinace více příčin, ve které oblast lidského činitele hraje významnou roli. Je tedy více než nutné věnovat se chování účastníka silničního provozu a to kontinuálně od předškolního věku až do věku seniora. V oblasti lidského činitele můžeme za hlavní úkoly agendy BESIP LK považovat následující:

Dostatečně doporučovat !

Účastníkům provozu na pozemních komunikacích je nutné předávat kvalitní informační servis a doporučení vedoucí ke zvýšení jejich bezpečnosti.

Efektivně a nepřetržitě vzdělávat !

Vytvoření a podpora systému víceúrovňového vzdělávání v dopravní bezpečnosti. Kontinuálně pro všechny ohrožené skupiny účastníků.

Zásadně vynucovat !

Iniciovat nepřetržitý dohled nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích PČR, MP, Celní správou a následně efektivní řešení příslušnými orgány.

Nepřiměřená rychlost

Za statistik plyne, že většinu dopravních nehod zaviní řidiči motorových vozidel. Za rok 2009 až 2013 to bylo přes 84 % ze všech dopravních nehod v LK. Statistiky poukazují dále na skutečnost, že nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy. Co je však skutečně zahrnuto pod tímto pojmem? Je to zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím před, nebo jízda po nesprávné straně vozovky či neopatrné vjíždění na krajnici. Skutečnou příčinu však v mnoha případech hledáme právě

v nepřiměřené rychlosti. I za předpokladu, že pomineme tento nedostatek statistických údajů, je podle celkových čísel nepřiměřená rychlost dlouhodobě nejčastější příčinou smrtelné dopravní nehody a nehody s těžkým, ale i lehkým zraněním. Za rok 2009 a 2013 podle statistik zemřelo na silnicích v LK v důsledku nepřiměřené rychlosti 48 lidí, dalších 220 bylo zraněno těžce a 1898 lehce. Podíl smrtelných následků nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu smrtelných nehod za roky 2009 až 2013 činil přes 49 %. Těžké zdravotní následky způsobené nepřiměřenou rychlostí pak tvoří 42 % těchto nehod. Jde tedy o nejzávažnější příčinu dopravních nehod v souvislosti s následky, které je nutné věnovat soustředěnou pozornost. Při dohledu nad dodržováním rychlostních limitů je vhodné zaměřit se na úseky častých dopravních nehod, případně rizikové úseky, kde již došlo k vážným dopravním nehodám a dále na úseky v obcích, kde nehody způsobené nedodržováním povolené rychlosti tvoří významný podíl na nehodách s vážnými zraněními.

Řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek

Zhoršená schopnost řídit motorové vozidlo nastává již při nízkých hladinách alkoholu v krvi pod 0,5 promile. Je prokázáno, že již jeden půllitr piva zhoršuje schopnost řídit. Dopravní nehody pod vlivem alkoholu navíc končí častěji těžším zraněním, a to z několika důvodů. Ovlivněný řidič se jednak dopouští hrubších chyb a dále se při samotné nehodě hůře chrání.

Vliv jiných drog než alkoholu je legislativně hůře upraven z důvodu obtížnějšího stanovení hladin drog v organismu a jejich ovlivnění schopnosti řídit motorové vozidlo.

Negativní vliv na schopnosti řízení motorové vozidla je však popsán zejména u následujících skupin drog:

- konopné látky (marihuana, hašiš),
- halucinogeny,
- stimulantia (amfetaminy, kokain, extáze),
- opiáty (heroin),
- sedativa (antidepresiva, anxiolytika).

Každá z těchto skupin drog přináší různé účinky, které zásadně ovlivňují chování účastníků silničního provozu jako je:

- zkrácení reakčního času,
- snížení pozornosti,
- snížení schopností udržet trajektorii jízdy
- poruchy orientace,
- agresivita a další.

V současné době je problematika návykových látek v souvislosti s řízením motorových vozidel podceňována, zejména pak u skupiny konopných látek a veřejnost není dostatečným způsobem informována o jejich nebezpečí. V Libereckém kraji došlo v posledních letech k výraznému nárůstu odhalení návykových látek při kontrolách Policie ČR.

Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti

Co vše spadá pod pojem aktivní bezpečnost si můžeme zjednodušeně představit jako oblast bezpečnostních prvků, které brání vzniku dopravní nehody. Jsou to např. kompletní brzdový systém, včetně asistentů, stav pneumatik, osvětlení vozidla, výhled, ale i vše co zvyšuje komfort řidiče.

Oproti tomu pasivní bezpečnost je souhrn nástrojů, které zabraňují zranění nebo úmrtí v průběhu samotné nehody.

Aktivní a pasivní bezpečnost ve vozidle zahrnuje celou škálu témat dopravní bezpečnosti. Zatímco pasivní bezpečnost je zcela jasně definována, bezpečnost aktivní zahrnuje řadu návazných problémových témat.

Na základě zkušeností s prezentacemi pro veřejnost je nutné konstatovat, že obecně je povědomí o bezpečnostních prvcích vozidel slabé a tím pádem je jejich význam vysoce podceňován.

Prezentace a výukové programy je nutné zaměřovat jak na pasivní tak i aktivní bezpečnost přičemž v oblasti aktivní bezpečnosti se neomezovat pouze na vysvětlování konstrukčních vlastností vozidel (moderních systémů ve vozidlech), ale i aktivní bezpečnost ve smyslu komfortu řidiče a jeho fyzické i psychické odolnosti. V oblasti pasivní bezpečnosti je

pak velký důraz kladen na zádržné systémy, pomocné technické vymoženosti vozidla a chování řidiče tak, aby v případě nehody bylo vždy plně využito jejich ochranného potenciálu.

Samostatnou kapitolou je pak aktivní a pasivní bezpečnost cyklistů, které se řadí mezi velmi ohrožené skupiny účastníků silničního provozu

Způsob jízdy

Ve statistikách je nesprávný způsob jízdy označován za příčinu největšího počtu dopravních nehod. Nesprávný způsob jízdy spočívá zejména v nedodržení bezpečné vzdálenosti, neopatrném vjíždění na krajnici vozovky, v jízdě v nesprávném jízdním pruhu, nezvládnutí řízení vozidla atp. Je nutné si však uvědomit, že tyto situace mohou přijít zejména v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí, která však není při šetření nehody prokázána a není tak odhalena skutečná příčina dopravní nehody.

Problematiku, na kterou je nutné se v rámci této oblasti soustředit vnímáme v souvislostech zejména s mladými a začínajícími řidiči a motocyklisty. Zde je prostor pro široké působení výukových programů a nadstavbových programů základních kurzů autoškol. Výuka této oblasti se soustředí na zvládnutí krizových situací a vštípení dobrých zásad pro bezpečnou jízdu.

Systém dopravní výchovy dětí

Děti jako účastníci silničního provozu jsou skupinou, kterou musíme bezesporu chránit komplexním přístupem, zejména efektivní dopravní výchovou a projekty podporující tuto výchovu ve školách, ale i mimo ni.

Témata dopravní výchovy jsou v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání rozložena do několika vzdělávacích oblastí a od počátku školního roku 2013/2014 je jim dána patřičná priorita. V současné době MD – BESIP, podporuje tuto výchovu prostřednictvím vydaných materiálů pro mateřské školy a základní školy.

MD – BESIP následně provádí tzv. Systematickou výuku na dětských dopravních hřištích v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením

závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“. Tato výuka je realizována zejména ve 4. ročnících základních škol. 5. – 8. třídy základních škol mají možnost se účastnit postupové soutěže „Dopravní soutěž mladých cyklistů“.

Středním školám, tedy velmi ohrožené skupině a začínajícím řidičům není v současné době věnována potřebná pozornost a veškerá práce je ponechána až na jednotlivých autoškolách.

LK přispívá k rozvoji dopravní výchovy finanční podporou v režimu zajištění dopravy dětí na výuku na jednotlivá DDH a dále prostřednictvím příspěvku na odučeného žáka. Druhá jmenovaná dotace slouží ke zlepšení podmínek pro výuku na dětských dopravních hřištích.

Dalším neméně důležitým cílem a zároveň chybějícím prvkem v oblasti systematické dopravní výchovy je zapojit a proškolit do výchovy dopravní bezpečnosti dostatečné množství dobrovolníků z řad rodičů dětí, kteří se mohou efektivně podílet na dopravně bezpečnostních aktivitách škol a dále mohou uplatnit nabyté znalosti v rámci výchovy svých dětí. Trend sdílené výchovy dopravní bezpečnosti mezi rodiči a školou v Evropě vzrůstá a je vhodné i pro ČR.

Únava, odpočinek a povinnosti profesionálů

Problémovou oblastí je zejména dodržování dob řízení, dob odpočinku, bezpečnostních přestávek a dalších povinností, které ukládá zákon č. 111/1194 Sb., o silniční dopravě, v platném znění a předpisy s ním související.

Silniční doprava prováděná za účelem podnikání (ale i doprava prováděná pro vlastní potřeby, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost) je provozována zejména nákladními vozidly nad 3,5 t (tahače s návěsem, příp. přívěsem) a autobusy, které z hlediska případných následků dopravní nehody znamenají větší nebezpečí než osobní vozidla.

DEFINICE CÍLOVÝCH SKUPIN PROGRAMŮ BESIP V LK

Předškoláci

Psychika předškolního dítěte není korigována rozumem, ale je ovládána fantazií. V této fázi vývoje se objevuje paměť úmyslná, paměť mechanická. To značí, že myšlení je názorné a rozvíjí se činností, z čehož vyplývá názornost učení, kdy dítě musí předmět, o kterém přemýšlí vidět. Dítě v tomto vývojovém stádiu nedokáže přemýšlet nad několika aspekty najednou. Ideální přístup je kladení jednoduchých otázek na jednu určitou věc, která pro ně není abstraktní. Velký manipulativní vliv mají pohádky a říkanky, jejichž pomocí můžeme dítěti pomoci si osvojovat nové kompetence a rozšiřovat slovní zásobu. Pro tento věk je typická fyzická aktivita a herní situace, nikoliv složité simulační hry. V tomto věku dítě udrží pozornost přibližně 10 minut, tudíž je vhodné dítěti předkládat nové podněty a tím zajistit stabilitu jeho vnímání.

Pro práci se skupinou dětí v této fázi vývoje je důležitý jejich počet. Ideálně 8-12 dětí ve skupině. Větší počet není doporučen z hlediska udržení pozornosti jednotlivých členů skupiny, jelikož dítě tohoto věku vyžaduje vysokou pozornost a empatii od lektora.

Žáci 1. stupně základní školy

V myšlení dítěte mladšího školního věku dojde k posunu od mechanické na logickou paměť. Zpočátku projevují tzv. naivní realismus, což se projevuje bezmeznou důvěrou a závislostí na sdělených informacích, který přechází v kritický realismus, kdy si dítě samo ověřuje poznatky. V této fázi vývoje je důležité pro osvojení si kompetencí zapojit co nejvíce smyslových orgánů. Vnímání se stává systematictější a pozornost postupně přechází v záměrnou. Tudíž můžeme vycházet z předpokladu, že děti okolo desátého roku dokážou vykonávat nudnou činnost až 40 minut. Do té doby pozornost udrží cca na 20 minut na jednu činnost, která ale pro ně musí být poutavá. Při práci s touto skupinou lze využít jejich výrazné představivosti, musíme ale mít na mysli, že stále ještě není vyvinuté abstraktní myšlení, proto se takovými

pojmy ve výkladu vyhýbáme, stejně jako používání cizích a náročných slov.

Žáci 2. stupně základní školy

V rámci celkového vývoje dochází ke změně způsobu myšlení, dospívající je schopen uvažovat abstraktně, a to i o variantách, které reálně neexistují. Hormonální proměny stimulují změny emočního prožívání, jehož výkyvy mohou upoutávat pozornost a ovlivňovat aktuální hodnocení dospívajícího. Dospívající připouštějí variabilitu různých možností i možnost různorodosti názorů jiných lidí, jiných teorií. Dospívající dovede uvažovat systematictěji, mění se způsob manipulace s informacemi. Akceptuje více možností, a proto dovede uvažovat o různých způsobech řešení. Tato věková kategorie sice udrží pozornost na dobu delší, ale nesmírně záleží a osobnosti lektora a úvodu každé prezentace. Pokud si lektor nezíská pozornost a přirozený respekt z počátku prezentace, těžko toto získá v době pozdější. Lektor při práci s touto skupinou musí mít na mysli hormonální nerovnováhu žáků a tím i emoční nestabilitu.

Středoškoláci

Myšlení adolescenta je velmi výkonné. Adolescenti z podstaty řeší smysl života, hodnoty a jejich hloubku. V této etapě se postupně mění vztah mezi autoritami a dospívajícími. Autority, jako jsou například rodiče, postupně ztrácí nadřazenou pozici nad dospívajícím. V tomto stádiu je důležité dospívajícího přijmout jako partnera v komunikaci. Každý lektor by měl skupině připravit příjemné a podnětné prostředí, ve kterém účastníci budou rádi setrávat. Z vývojové psychologie pro tuto věkovou skupinu vychází za zcela nevhodné složky jakékoliv aktivity, programy a úkoly, které v jednotlivci či skupině vytvoří situaci, která není vždy každému příjemná. Mezi tyto nepoužitelné faktory patří intimita, útok na osobu, ponižení, výsměch, převaha skupiny nad jednotlivci, vyzdvihování odlišnosti osobností, vytýkání chyb s diskriminačními prvky. Program pro tuto skupinu by měl být komplexní, kde je prostor pro uznání individuálních potřeb. Zároveň by neměly být opomenuty konformní

zóny, kde se účastníci cítí bezpečně a příjemně. V neposlední řadě důležitou součástí práce s touto skupinou je jejich dobrovolnost, k níž můžeme dospět pedagogickým přístupem jako partner. Je důležité vnímat potřebu dospívajících „být dospělý“, tudíž neznevažovat jejich názory a vyhranění.

Rodiče

Děti jsou jedni z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Rodiče by měli vždy převzít odpovědnost za jejich chování na pozemních komunikacích, a to jak v roli chodců, pasažérů vozidel, tak i jezdců na nejrůznějších odstrkovadlech, koloběžkách, tříkolkách a jízdních kolech. Zodpovědní rodiče již od nejútlejšího věku svých dětí systematicky působí na své potomky a seznamují je s tím, jaká nebezpečí je mohou na ulici a silnici potkat. Nezapomínají na povinnost použít ve vozidle vždy jen správný zádržný systém, do kterého děti usadí, seznamují je se správným způsobem pohybu po komunikaci, správným přecházením vozovky, s dopravním značením i výbavou jízdního kola.

Zapojení rodičů je jedním z faktorů úspěchu výchovy dopravní bezpečnosti. Předávané znalosti a zkušenosti mohou mít výrazně vyšší dopad, pokud se sdílí odpovědnost mezi školou, resp. informacemi nabytými ve škole a rodiči. Děti se učí efektivněji, pokud se jim dostane stejných a jasných bezpečnostních pokynů jak z domova, tak ze školy v rámci dopravní výchovy.

Za tímto účelem je vhodné proškolení aktivní rodiče a vytvořit potřebného zázemí, které zvýší jejich znalosti o dopravní bezpečnosti.

Cyklisté

Cyklisty si můžeme rozdělit na ty, kteří používají kolo pouze jako dopravní prostředek a na ty, kteří mají kolo jako prostředek ke sportovní činnosti a pro kvalitní trávení volného času. První zmíněná skupina zpravidla nedbá na vhodné sportovní oblečení, které neslouží pouze k pohodlnému pohybu, ale i jako například prevence nehod zapříčiněné nedostatečnou viditelností. Druhá zmíněná skupina cyklistů již zpravidla volí vhodnější oblečení pro jízdu na kole,

nicméně mohou být více orientováni na výkon a hrozí přecenění vlastních schopností, které může být také příčinou dopravní nehody. Je důležité tuto skupinu ovlivňovat směrem ke smýšlení, že kolo je dopravní prostředek, stejně jako auto, a jako takový podléhá dopravním předpisům, které cyklistu ochraňují.

Motocyklisté

Při řízení motocyklu v provozu platí víc než kdekoli jinde, že i malá chyba může být krutě trestána a může mít tragické následky. Většina vážných dopravních nehod motocyklistů je v silničním provozu spojena s přeceňování schopností, nedostatečnými zkušenostmi, ztráty sebekontroly atp. Tyto příčiny dopravních nehod můžeme také nazvat nedostatečnými dovednostmi. V autoškolě se motocyklista naučí spoustu věcí spojených s provozem, nicméně zde není prostor na trénování rizikových situací, které v provozu mohou nastat.

- Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrcených účastníků silničního provozu v EU je cca 17 %.
- V ČR v roce 2012 byl podíl usmrcených 11,6 %.
- Na 1 usmrceného motocyklistu případnou další 4 se závažným poraněním mozku, míchy či končetin. Jedná se především o mladé muže - socioekonomické náklady jsou tak značné.

Začínající řidiči

Začínající řidiči se významně podílejí na dopravních nehodách způsobených zejména nepřiměřenou rychlostí. Mladí jednáji silněji než dospělí ve vztahu k momentálnímu okamžiku. Vyzkoušení si hranic vlastních nebo vozidla a dosažení určitého sociálního statutu, stojí v popředí jejich zájmu. V dopravním provozu jim pak chybí vědomí zodpovědnosti a předvídání možných následků jednání. Nebezpečí rizika zvyšují snahy o imponování a vzbuzování respektu (předvádění se) a chybějící vnímání nebezpečnosti jednání a situací. Mladí lidé často podceňují význam pocitu bezpečnosti nebo tento ani nevnímají. K tomu přistupuje nedostatečná praxe v řízení vozidla.

Psychologická charakteristika mládí ve vztahu k řízení motorových vozidel:

- Impulsivnost;
- krátká časová perspektiva – tady a teď;
- sebestřednost, z toho plynoucí preference práv před povinnostmi, nižší odpovědnost za svá rozhodnutí a jednání, netolerance k potřebám a pocitům ostatních;
- vyšší hladina tolerance vůči riziku, respektive nižší schopnost vnímání rizika, přímo vyhledávání nebezpečí a dobrodružství;
- experimentování, jednání na zkoušku, chybné vyhodnocení výsledku (teď mi to vyšlo, tak to půjde i příště);
- hledání svého místa ve společnosti, soutěživost, předvádění se, kompenzace neúspěchu jinou aktivitou, vliv party, obava z neúspěchu, posměchu, vyloučení;
- nekritičnost k míře vlastních schopností, předčasná sebedůvěra, zbytečné sebezpodceňování;
- generační vzdor vůči autoritám, konvencím, omezování, příkazům a zákazům;
- podléhání nenápadně vnucovaným, pro mladé atraktivním, vzorům chování, propagovanému životnímu stylu (reklama - být odvázaný a nevázaný, svobodný, chtít cokoli, vše se mi přizpůsobí, nic není problém a když je, tak se někdo postará; hrdinské kousky celebrit apod.).

Motivace k řízení motorového vozidla:

- řidičské oprávnění jako průkaz dospělosti,
- řízení motorového vozidla jako druh zábavy,
- získání pozice mezi vrstevníky.

Příčiny dopravních nehod mladých řidičů a řidiček:

- rychlost jízdy, často až absurdně za hranicí nejen dovolené, přiměřené, ale i v rozporu s fyzikálními zákony, opojení z rychlé jízdy bez ohledu na následky;
- podcenění nebo nepřiznání oslabené tělesné a duševní kondice (odolnost vůči únavě, řízení vozidla po fyzickém vyčerpání např. sportem;

- po nevyspaní, nedodržení zásad mentální hygieny);
- problém alkoholu, drog;
- malá řidičská, ale i životní zkušenost v předvídání a toleranci chování ostatních účastníků provozu;
- mezní zkušenosti a hledání napětí jako motivy pro rychlou jízdu, které jsou specifické pro mladé řidiče¹.

Další činností, kterou lze ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí, je podpora projektů měst a obcí vedoucí ke zvýšení počtu zařízení pro měření rychlosti. Preventivní charakter mají určitě projekty poukazující na nebezpečí a následky dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí, ve spojení s dalšími aspekty, jako je dodržování bezpečné vzdálenosti, pozornost, předvídání možných rizik a mnoho dalších.

Senioři

To, že naše populace stárne, je neoddiskutovatelným faktem. Zajištění mobility ve stáří znamená být schopen účastnit se společenských aktivit a podílet se na životě společnosti. A podle posledních studií je právě automobil prostředkem, který splňuje potřeby seniorů v individuální mobilitě. Až dvě třetiny všech dopravních přesunů se u seniorů dějí právě autem. Podle statistik není výskyt dopravních nehod u řidičů ve věku 65 let a více o nic vyšší, než v jiných věkových kategoriích. Skokově se začíná zvyšovat až zhruba od 75 let. Zpočátku totiž starší řidiči kompenzují ztrátu svých fyzických sil větší zkušeností za volantem či opatrným stylem jízdy. I zde je potřeba dodržovat všechny zásady bezpečného pohybu na komunikaci, včetně dostatečné viditelnosti. Nejvíce řidičů-viníků dopravních nehod je ve věku do 25 let, dále jejich počet klesá na minimum a po šedesátém roku věku opět stoupá. Podíl seniorů na počtu řidičů usmrčených při dopravních nehodách představuje 8-10%

1 PhDr. Vlasta Rehnová (Centrum dopravního výzkumu Brno), duben 2007

z celkového počtu. To je vzhledem k přibližně stejnému počtu řidičů jako v kategorii „začátečnicků“, 18-20 let, poměrně vysoké číslo. Nasvědčuje to tomu, že seniorské nehody mohou mít na dopravní nehodovost stejný negativní vliv jako začátečnická nezkušenost. Senioři - řidiči zavínají více havárií na křižovatkách, při změně směru jízdy a při vjezdu na silnici, kde mají dát přednost. To jsou typické nehody, kde selhalo rychlé prostorové vnímání a rychlá reakce. Senioři za volantem mnohem důsledněji dodržují dopravní předpisy. Jezdí však často nižší rychlostí, než je dovolená, a blíží ke středu vozovky, což má za následek vznik kolon a kolizních situací při jejich předjíždění. Jen minimálně jezdí v noci a vyhýbají se dopravním špičkám. Problémem je konzervatismus seniorů. Menší ochota přijímat a akceptovat změny má za následek neznalost nových opatření v dopravních předpisech, navyklý způsob jízdy a strach z moderních vozidel vybavených počítačovou technikou. To se projevuje někdy až zmateným nebo konfliktním jednáním řidiče seniora.

Profesionální řidiči

Únava a rychlost jsou nejběžnějšími příčinami nehod mezi řidiči kamionů, autobusů a firemních vozidel. Silniční nehody jsou také nejčastější příčinou úmrtí související s pracovními povinnostmi v průmyslově vyspělých zemích. Dodržování povinných přestávek, dodržování rychlostních limitů i omezení a přísné dodržování všech dopravních a bezpečnostních předpisů by mělo být pro profesionálního řidiče samozřejmostí.

Odpovědní

Na zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se podílí celá řada subjektů. Jsou to subjekty, které rozhodují o rozsahu a podobě prevence v oblasti dopravní bezpečnosti a dále subjekty, které vykonávají konkrétní činnosti.

Odpovědnost za provádění činností je svěřena do rukou zejména:

- MD,
- Krajů,
- Obcím prostřednictvím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností,
- PR.

Skupinu odpovědní tak v LK zahrnují zejména představitelé samospráv, představitelé úřadů měst a obcí, zaměstnanci MP, policisté, učitelé mateřských, základních a středních škol atd.

Na systému výuky dopravní bezpečnosti se pak dále podílí řada organizací z nevládního neziskového sektoru. Tito a předchozí jmenovaní musí mít dostatečné množství informací ke správnému rozhodování a rozsahu agendy ve svém území a dále dostatečné množství informací k efektivní spolupráci na projektech.

MATICE CÍLOVÉHO PUBLIKA

	Předškoláci	Žáci 1. st. ZŠ	Žáci 2. st. ZŠ	Středo – školáci	Rodiče	Cyklisté	Motocyklisté	Začínající řidiči	Senioři	Prof. řidiči	Odpovědní
Nepřiměřená rychlost				X			X	X	X	X	X
Řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek				X		X	X	X	X	X	X
Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Způsob jízdy							X	X	X	X	X
Systém dopravní výchovy dětí	X	X	X	X	X						X
Jízda a odpočinek								X	X	X	X

SUBJEKTY SPOLUPRÁCE V OBLASTI BESIP Lidského činitele v LK

Vrcholným subjektem realizace dopravně bezpečnostních opatření v oblasti lidského činitele je samostatné oddělení BESIP MD. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/2000 Sb. V LK je zastoupena prostřednictvím regionálního pracovníka, jehož úkolem je zejména zajištění systematické dopravní výchovy v kraji a dále pořádání preventivních akcí, ve spolupráci s místními institucemi.

Policie ČR je zákonem 361/2000 Sb., pověřena vykonávat dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, a to zejména tím, že kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení, objasňuje dopravní nehody, vede evidenci dopravních nehod a projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

V oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích existuje řada dalších subjektů, jejichž zkušenosti v problematice jsou významným přínosem aktivit vztahujících se k BESIP.

Kromě ministerstev, krajů, obcí a policie (státní i městské) to mohou být např. zdravotní a komerční pojišťovny, správci pozemních komunikací, motoristické organizace, výrobci a dovozci automobilů a příslušenství, dětské organizace a další odborníci jako jsou pedagogové, dopravní psychologové nebo soudní znalci a zástupci autoškol.

LK spolupracuje v oblasti agendy BESIP s výše uvedenými subjekty i s řadou dalších partnerů s veřejného i soukromého sektoru.

Pro územní působnost kraje byl jako iniciativní a kontrolní orgán Zastupitelstvem LK zřízen Výbor pro dopravu. Má 13 členů, kteří se schází jednou měsíčně a zabývají se otázkami z oblasti dopravy v LK, včetně agendy BESIP.

LK byla v předchozích letech úspěšně realizována spolupráce s následujícími subjekty:

- Hasičský záchranný sbor LK,
- PČR,
- MD - BESIP
- Výzkumný tým dopravní bezpečnosti ŠKODA auto,
- Záchraný tým Českého červeného kříže,
- MP v Jablonci nad Nisou,
- MP v Liberci,
- MP v České Lípě,
- Mission Zero Projekt GmbH,
- DVR,
- a dalšími subjekty z veřejného a soukromého sektoru.

NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhová část obsahuje seznam projektů plánovaných v roce 2015 jejich rozsah a předpokládaný rámec financování.

P1 - PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ

Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť

Jedním ze specifických cílů v oblasti lidského činitele je i podpora dopravní výchovy, zavedení systému ve výuce dopravní výchovy a využívání DDH.

Systematická dopravní výchova je částí vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti. Probíhá zpravidla na DDH a skládá se z teoretické výuky, prováděné na učebnách a následně praktického nácviku jízdy podle pravidel na venkovních plochách dopravních hřišť.

Systematická dopravní výchova probíhá pro žáky 4. ročníků v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“ podle tematického plánu MD.

V rámci systematické dopravní výchovy LK dosahuje nejvyšší účasti škol a žáků v rámci ČR (přes 90 % účasti všech škol v LK). Pro srovnání v roce 2003 činila účast žáků na systematické dopravní výchově v LK pouze 55 %.

Systematická dopravní výchova je financována z několika zdrojů:

- Náklady (zejména personální) nese instituce provádějící výuku dopravní výchovy (v LK se jedná zejména o města, prostřednictvím MP).
- Náklady majitele dopravního hřiště – v minulosti byly dětská dopravní hřiště převáděny bezplatně na města z CSPSD (příspěvková organizace MD).
- Náklady MD – MD uzavírá smlouvu o zabezpečení systematické výuky zpravidla se subjektem, který vyučuje na daném hřišti dopravní výchovu (pokrývá však jen velmi malou část nákladů, zejména personálních a na investice nezbývá).
- Náklady kraje – LK podporuje všechny subjekty vyučující dopravní výchovu na hřištích prostřednictvím příspěvku na odučeného žáka, hradí dopravu dětí

ze základních škol na dopravní hřiště, a dále se podle možností snaží jednotlivá hřiště rozvíjet (např. pořízení a darování interaktivních tabulí, občerstvení na akce, reflexní materiály pro děti, vybavení učeben apod.).

Pro rok 2015 bude v rámci podpory dopravní výchovy na DDH LK hrazeno

- příspěvek na žáka absolvujícího zkoušku na „Průkaz cyklisty“
- doprava dětí na DDH

Krajské kolo dopravní soutěže DSMC

Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC) je evropskou soutěží a je každoročně vyhlašována MD a dalšími ústředními orgány. Organizace soutěže je členěna od základních kol, přes okresní, krajské, celorepublikové až k evropskému finále. LK pořádá krajské kolo DSMC. V roce 2015 se uskuteční v Jablonci nad Nisou. V krajském kole DSMC absolvují družstva pět soutěžních disciplín v předem vylosovaném pořadí. Výsledek družstva bude dán součtem trestných bodů jeho jednotlivých členů.

Obsah jednotlivých disciplín odpovídá požadavkům na znalosti a schopnosti žáků základních škol a navazuje na disciplíny nižších kol DSMC.

Krajského kola DSMC se mohou zúčastnit vítězná družstva oblastních kol žáků základních škol nebo odpovídajících ročníků gymnázií, popř. dalších alternativních škol.

V rámci DSMC 2015 bude LK hrazeno

- náklady na zajištění ubytování a stravování dětí
- náklady na dopravu dětí na DSMC
- náklady na zajištění vybraných disciplín

Podpora ostatní dopravní výchovy na ZŠ a MŠ

Ostatní dopravní výchova na ZŠ je realizována v rámci výuky a je zakotvena v Rámcovém vzdělávacím programu. Jeho rozpracování do Školských vzdělávacích programů není v současné době známo

stejně tak jako rozsah realizace použití pomůcek vydaných MŠMT, MD případně dalšími subjekty v rámci svých projektů (v LK realizován např. projekt Inovace výuky na příkladu dopravní výchovy).

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem 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.¹

V roce 2015 proběhne ve spolupráci s Odborem školství, mládeže, tělovýchovy a sportu a Českou školní inspekcí vyhodnocení výuky dopravní výchovy na školách v LK.

Dále v roce 2015 proběhne realizace 40 akcí Týmu silniční bezpečnosti pod názvem Dny s dopravní výchovou.

Podpora projektů zavedení dopravní výchovy do rodin a podpora dobrovolníků

Evropské zkušenosti hovoří o tom, že sdílená odpovědnost za výuku dětí mezi rodiči a školou přináší lepší výsledky a děti si vše rychleji a lépe osloví, pokud se jim dostane stejných informací ve škole i doma.

Liberecký kraj dlouhodobě tento trend podporuje a zahájil spolupráci se sítí mateřských center a ostatními subjekty, které mohou myšlenku dopravní bezpečnosti šířit.

V roce 2015 provede Liberecký kraj ve spolupráci s ostatními dotřenými subjekty min. 2 výukové semináře pro rodiče a dobrovolníky.

Semináře, řízená diskuze se středoškoláky

Po ukončení úspěšného celorepublikového programu the Action a ukončení projektu Dozvuky v současné době není program, který by se zabýval dopravní výchovou mládeže na středních školách. Samotná výuky zpravidla bezpečnost provozu na silnicích nezahrnuje a z pohledu dopravní bezpečnosti je tedy vše svěřeno až do rukou autoškol.

V roce 2015 provede Liberecký kraj ve spolupráci s vhodnými partnery pilotní projekt řízených diskuzí se středoškoláky na nejvýznamnější problematiku mladých a začínajících řidičů.

P2 – KURZY BEZEČNÉ JÍZDY PRO MOTOCYKLISTY

LK s partnery se věnuje motocyklistům prostřednictvím svého projektu „Učme se přežít!“ Ten zahrnuje výukové dny na autodromu v Sosnové, kde mají mladí a začínající motocyklisté možnost trénovat pod vedením zkušených instruktorů.

Kurzy pro motocyklisty jsou v LK realizovány od roku 2010 ve spolupráci s řadou osobností ze světa motocyklového sportu a odborníky na bezpečnou jízdu na motocyklu.

Samotné kurzy zahrnují to nejdůležitější co je zapotřebí nejvíce procvičovat. Z teoretické části je to technika jízdy, poskytování první pomoci a připomenutí toho nejdůležitějšího z legislativy. V praktické části se pak cvičí hlavně brzdění v různých rychlostech, plynulé přenášení těžiště, průjezd zatáčkou, brzdění v náklonu, výhybný manévr atd. Instruktoři své žáky seznamují s celou řadou maličkostí a individuálních drobností potřebných k ovládnutí jejich konkrétního stroje, ať jde např. o skútr, silniční enduro, chopper či supersport.

2010 - "Učme se přežít" 2 výukové dny

15. červenec a 8. září, spolufinancováno z Fondu malých projektů v rámci programu Cíl3 (Sasko - Česká republika).

2011 - "Motocyklisté, učme se přežít!" 2 výukové dny

17. a 18. srpen, spolufinancováno z Fondu malých projektů v rámci programu Cíl3 (Sasko - ČR) - inovace účastníci z Polska.

2011 - "Učme se přežít III" 2 výukové dny

24. a 25. září, LK financoval z vlastních zdrojů.

2012 - "Učme se přežít IV" 6 výukových dní

21. duben, 5., 16. a 30. červen, 24. červenec, 25. srpen, LK financoval z vlastních zdrojů.

2012 - "Učme se přežít - BESIP" 1 dodatečný výukový den

2. září, oddělení BESIP MD, které projekt od počátku jeho existence podporuje svou záštitou, se v roce 2012 rozhodlo do projektu vstoupit a uspořádat na vlastní náklady dodatečný sedmý termín.

V roce 2013 byl projekt zastaven.

V roce 2014 byl uspořádán jeden termín projektu Učme se přežít. Představitelé BESIP MD, LK a dalších subjektů shodli na nutnosti celorepublikové realizace tohoto či obdobných projektů.

LK je připraven k podpoře případně realizaci dalších kurzů bezpečné jízdy. V roce 2015 provede nadstavbové kurzy pro minimálně 200 motocyklistů.

P3 – Presentace pro veřejnost na veřejných a kulturních akcích

Presentace dopravní bezpečnosti pro veřejnost se zpravidla zaměřují na problematiku aktivní a pasivní bezpečnosti ve vozidle v případě dospělých návštěvníků a pohyb dětí v roli chodce a cyklisty a dále jako pasažéři ve vozidle. Presentace pro veřejnost dále slouží za účelem zatraktivnění dopravní výchovy a dopravních hřišť v LK.

V roce 2015 budou realizovány presentace pro veřejnost v rámci vhodných kulturních akcích minimálně v 10 dnech.

P4 – Výstava STOP smrtelným nehodám

Cílem výstavy je upozornit na ty nejhorší následky dopravních nehod a jejich příčiny, které se odehráli v minulých letech v Libereckém kraji. Výstava STOP smrtelným nehodám putuje po kraji 3 roky.

V roce 2015 bude instalována na 10 vhodných místech vždy v minimálním rozsahu 1 týden.

P5 - KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO ZAČÍNÁJÍCÍ ŘIDIČE

V roce 2010 započala spolupráce s Centrem kurzů bezpečné jízdy na Autodromu v Sosnové. Cílem LK je připravit mladé řidiče do silničního provozu.

Pro období 2012 – 2013 byly připraveny kurzy až pro 600 zájemců a konali se ve vypsáních termínech Centrem bezpečné jízdy. V roce 2012 bylo realizováno 19 kurzů bezpečné jízdy. Během těchto kurzů bylo proškoleno 145 mladých řidičů.

Občané LK měli možnost absolvovat základní kurz bezpečné jízdy za cenu 200,-Kč (standardní cena je 3.492,-Kč).

Podmínkou účasti za zvýhodněnou cenu je bydliště účastníka v Libereckém kraji a zároveň věk nepřesahující 30 let.

Pořádaná školení bezpečné jízdy se vždy nesou v duchu spojení zábavy s poučením. Účastníci jsou přijatelnou formou vneseni do situací, které mohou na našich silnicích kdykoli nastat a řidič by měl být na ně připraven. Návěk nestandardních situací a chování konkrétního automobilu účastníka v těchto situacích v bezpečí polygonu – centra kurzů bezpečné jízdy.

Kurzy jsou dělené do dvou částí - teoretické a praktické

Teoretická část se skládá s přednášek s tématy:

- Defenzivní způsob jízdy,

- Rizikové faktory,
- Kontrola vozidla před jízdou,
- Způsob řízení a jízdy,
- Bezpečná vzdálenost,
- Bezpečný průjezd zatáčkou,
- Brzdné dráhy,
- Brzdění,
- Vyhýbání se překážce,
- Adhezní podmínky,
- Aquaplaning,
- Řešení smyku,
- Řešení krizových situací,
- Únava za volantem.

Praktické kurzy se skládají z následujících prvků:

ZATÁČKA/ SMYKOVÁ PLOCHA

- Průjezdy zatáčkou asfalt suchý/mokrý povrch od 40 do 60 km/h (ideální stopa),
- Průjezdy zatáčkou smyková plocha od 15 do 45 km/h (průjezd, přidání plynu),
- Řešení/ zvládnutí nedotáčivého smyku (se spojkou, s brzdou),
- Řešení/ zvládnutí přetáčivého smyku,
- Krizové brzdění před zatáčkou/v zatáčce,
- Vyhýbací manévr v zatáčce se změnou rychlostí.

ROVINA/ SMYKOVÁ PLOCHA

- Brzdění asfalt suchý/mokrý povrch od 50 do 60 km/h,
- Brzdění 2 různé povrchy 50 – 60 km/h,
- Brzdění smyková plocha 50 – 60 km/h,
- Brzdění a zatáčení - smyková plocha,
- Slalom mezi kužely – asfalt, 2 různé povrchy,
- Vyhýbací manévr - smyková plocha.

V roce 2015 bude připraven program pro začínající a mladé a začínající řidiče v minimálním rozsahu pro celkem 200 návštěvníků.

Rozpočet

Aktivity	plán	rozpočet	nedofinancováno
Podpora systematické DV			
Příspěvek na žáka	420 000,00	300 000,00	120 000,00
Doprava DDH - ČSAD Liberec	50 000,00	50 000,00	0,00
Doprava DDH - ČSAD Česká Lípa	100 000,00	100 000,00	0,00
Doprava DDH - BUSLine	150 000,00	150 000,00	0,00
Ostatní dopravní výchova			
Tým silniční bezpečnosti (Dny s DV na ZŠ, MŠ, SŠ, Prezentace pro veřejnost)	500 000,00	500 000,00	0,00
Mladí a začínající řidiči a motocyklisté			
Učme se přežít - motocyklisté	560 000,00	560 000,00	0,00
Kurzy pro začínající řidiče	600 000,00	0,00	600 000,00
Koordinace a prezentace problematiky BESIP			
Výstava STOP smrtelným nehodám	30 000,00	30 000,00	0,00
Koordinace BESIP	462 000,00	462 000,00	0,00
Celkem	2 872 000,00	2 152 000,00	720 000,00

ⁱ <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/podklady-k-vyuce-temat-dopravni-vychovy-v-zakladnich-skolach.html/>