

ROČNÍ PLÁN ČINNOSTÍ BESIP LIBERECKÉHO KRAJE 2016

Oblast lidský činitel

Zpracoval:

Ing. Jan Polák, koordinátor bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje

Mgr. Michal Mochal, vedoucí oddělení silniční dopravy, odbor dopravy Krajského úřadu 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	12
Senioři	13
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
P1.1 Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť	17
P1.2 Krajské kolo dopravní soutěže DSMC	17
P1.3 Podpora ostatní dopravní výchovy	18
a) Aktivity v mateřských a základních školách	18
b) Podpora projektů zavedení dopravní výchovy do rodin a podpora dobrovolníků	18
c) Aktivity pro středoškoláky.....	18
P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO MOTOCYKLISTY	18
P3 – Prezence dopravní bezpečnosti pro veřejnost	19
P4 – Výstava STOP smrtelným nehodám	19
P5 - KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO ZAČÍNÁJÍCÍ ŘIDIČE	19
Rozpočet	20

Použité zkratky a pojmy

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

EU – Evropská unie

MD – BESIP – Oddělení BESIP Ministerstvo dopravy ČR

MD – Ministerstvo dopravy ČR

MŠMT – Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy

CSPSD – Centrum služeb pro silniční dopravu

DSMC – Dopravní soutěž mladých cyklistů

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 dopravní 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 2016, 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.

- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, včetně informace o plnění (NSBSP)
- Strategie bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje 2012 - 2020

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 nehod**. 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. Strategickým cílem aktuální NSBSP je dosáhnout v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU28 (tj. cca o 60 %) a počtu těžce zraněných o 40 %. V cílovém roce 2020 by na českých silnicích nemělo zemřít více než 333 osob a těžce zraněno by mělo být max. 2 122 jedinců. V roce 2015 pak nemělo zemřít více než 505 osob a počet těžce zraněných by neměl být vyšší než 2 676. Počet usmrcených v roce 2015 činil 669 (cíl překročen o 164) počet těžce zraněných činil 2 497 (cíl naplněn)¹.

V Libereckém kraji by neměl počet usmrcených překročit 15 a těžce zraněných 110. Vyhodnocení NSBSP 11/2015 poukazuje na překročení obou strategických ukazatelů.

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
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	92 752	669	2 497	24 263

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
2014	3 572	28	116	1 109
2015 ²	3 563	20	111	1 078

¹ Vychází z předběžných výsledků nehodovosti v ČR za rok 2015

² Výsledky jsou uvedeny za 01-11/2015. Po uveřejnění výsledků pro LK bude plán aktualizován.

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 roky 2009 až 2014 to bylo přes 80% 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 hledejme 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 2014 podle statistik zemřelo na silnicích v LK v důsledku nepřiměřené rychlosti 58 lidí. Podíl smrtelných následků nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu smrtelných nehod za roky 2009 až 2014 činil téměř 41%. Jde 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

Za roky 2009 až 2014 způsobili řidiči pod vlivem alkoholu v LK téměř 7% dopravních nehod v LK. Z celkového počtu usmrcených se však jedná o podíl 25 %, což problematiku alkoholu na silnicích řadí mezi nejvýznamnější problémy dopravní nehodovosti v LK.

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. Alkoholem 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.

Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti

Co vše spadá pod pojem aktivní bezpečnost, si můžeme zjednodušeně představit jako oblast bezpečnostních prvků, které brání vzniku dopravních nehod. 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.

Na základě zkušeností s prezentacemi pro veřejnost můžeme konstatovat, že obecné povědomí o bezpečnostních systémech ve vozidlech je slabé a tím pádem je jejich význam vysoce podceňován.

Prezentace a výukové programy je nutné zaměřovat jak na seznámení s 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 a jejich

používání tak, aby bylo vždy plně využito jejich ochranného potenciálu.

Nepřipoutaní řidiči umírají 14x častěji než připoutaní. Nepřipoutaní spolucestující na předních sedadlech umírají 6x častěji než připoutaní, na zadních sedadlech pak až 4x častěji (navíc v případě kolize ohrožují cestující na předních sedadlech).

V rámci EU bezpečnostní pásy každoročně zachrání více než 12 000 lidských životů. Pokud by byla míra jejich používání 99%, zachráněno by bylo dalších 2 500 životů.

Samostatnou kapitolou je pak aktivní a pasivní bezpečnost cyklistů, kteří 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

V letech 2009 až 2014 způsobili děti 348 dopravních nehod. Z toho 239 jako chodci a 109 jako cyklisté. Při těchto nehodách nebylo usmrceno žádné dítě.

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 vhodný 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. 111/1994

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 a paměť mechanická. To znamená, 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 pro ně ale 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 připouští 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, ponížení, 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 proškolit 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.

Za specifická nebezpečí pro motocyklisty lze označit:

- Nízká stabilita motocyklu – projeví se za zhoršených adhezních podmínek či při intenzivním brždění
- Posádka motocyklu není prakticky ničím chráněna v případě nehody či pádu
- Nedostatečné automatismy motocyklisty při řešení krizových situací – důvodem bývá nízká vyježděnost, resp. na začátku sezony se musí motocyklisté dostat zpět do formy
- Často sklon používat motocykl jako sportovní vozidlo – nepřiměřená rychlost jízdy, intenzivní akcelerace a decelerace
- Vysoká míra akceptace případného rizika, podceňování možných nebezpečí

V autoškolě se motocyklista naučí spoustu věcí spojených s provozem, nicméně zde není prostor na trénování rizikových situací, které v provozu mohou nastat. V EU probíhá příprava a řídičské zkoušky nových motocyklistů na odlišné kvalitativní úrovni. Motocyklisté jsou od samého počátku vedeni k samostatnosti a odpovědnosti za své jednání v silničním provozu, neboť velkou část praktické jízdní přípravy odjedou na výcvikovém motocyklu sami, bez fyzické přítomnosti učitele. Ten je doprovází na druhém motocyklu, nebo v automobilu. Obdobně probíhá vlastní řídičská zkouška.

- Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrčených účastníků silničního provozu v ČR je dlouhodobě cca 10%. (v roce 2014 to bylo 13%)
- Na 1 usmrčeného motocyklistu připadnou 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 jednájí 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 odvážný a nevázaný, svobodný, chtít cokoliv, 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 nevyspání, 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 řidiče³.

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

³ PhDr. Vlasta Rehnová (Centrum dopravního výzkumu Brno), duben 2007

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 % 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 neduhy mohou mít na dopravní nehodovost stejný negativní vliv jako začátečnická nezkušenost. Senioři - řidiči zaviní 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 a jím zřízeným organizacím
- Krajům a jím zřízeným organizacím
- Obcím prostřednictvím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností,
- Policii ČR

Skupinu odpovědní tak v LK zahrnují zejména představitelé samospráv, představitelé úřadů měst a obcí, zaměstnanci městských policií, 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.

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 15 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,
- Policie ČR
- MD - BESIP

- Výzkumný tým dopravní bezpečnosti ŠKODA auto,
- Záchraný tým Českého červeného kříže,
- Městská policie v Jablonci nad Nisou,
- Městská policie v Liberci,
- Městská policie v České Lípě,
- Mission Zero Projekt GmbH,
- DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.)
- WORD (Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego)
- WITD (Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego)
- a dalšími subjekty s veřejného a soukromého sektoru.

NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhová část obsahuje seznam projektů plánovaných v roce 2016 jejich rozsah a předpokládaný rámec financování.

P1 - PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ

P1.1 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 2016 bude v rámci podpory dopravní výchovy na DDH LK hrazena

- Podpora dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích formou dotace 10.000 Kč, která přísluší provozovateli dětského dopravního hřiště v případě, že počet žáků, kteří se zúčastní zkoušky na průkaz cyklisty, nepřesáhne 100. Pokud je počet žáků u zkoušky vyšší než 100, přísluší provozovateli k částce 10.000 Kč dotace ve výši 100 Kč za každého dalšího žáka, který se zúčastní zkoušky na průkaz cyklisty. Předpokládané náklady na dotace na podporu dopravní výchovy činí 420.000 Kč.
- doprava žáků 4. tříd základních škol na výuku dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích, je zajištěna na základě smluv uzavřených na dobu neurčitou s dopravci ČSAD Česká Lípa a.s., ČSAD Liberec, a.s. a BusLine a.s.. Díky zajištění dopravy dětí na dopravní hřiště ze strany LK je účast dětí na výuce dopravní výchovy dlouhodobě přes 90 % (v roce 2003 činila účast žáků pouze 55 %). Předpokládané náklady na dopravu žáků 4. tříd na dopravní hřiště činí 360.000 Kč.

P1.2 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 2016 se uskuteční v České Lípě. 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 2016 bude LK hrazeno formou spoluúčasti na následující náklady:

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

Předpokládaná spoluúčast LK činí 59.000 Kč

P1.3 Podpora ostatní dopravní výchovy

a) Aktivity v mateřských a základních školách

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.

Dále v roce 2016 proběhne realizace minimálně 40 akcí pod názvem Dny s dopravní výchovou.

b) 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 2016 provede Liberecký kraj ve spolupráci s ostatními dotčenými subjekty minimálně 2 výukové semináře pro rodiče a dobrovolníky.

c) Aktivity pro středoškoláky

V roce 2016 proběhne v LK multimediální divadelní představení určené pro budoucí a začínající řidiče „The Action“.

Projekt realizuje PERICULUM, z.s. a je financován z Fondu zábrany škod vedeném Českou kanceláří pojistitelů. Na roky 2016 je každoročně plánováno 72 představení ve 24 městech 14 krajů. LK předpokládá zapojení formou financování dalších představení.

Předpokládané náklady na podporu ostatní dopravní výchovy činí 560.000 Kč.

P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY PRO MOTOCYKLISTY

LK s partnery se věnuje motocyklistům prostřednictvím svého projektu „Učme se přežít!“ Ten zahrnuje výcvikové 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, spolufinancováno z Fondu malých projektů v rámci programu Cíl3 (Sasko - Česká republika).

2011 - "Motocyklisté, učme se přežít!" - 2 výukové dny spolufinancováno z Fondu malých projektů v rámci programu Cíl3 (Sasko - ČR) - inovace účastníci z Polska.

2011 - "Učme se přežít III" - 2 výukové dny. LK financoval z vlastních zdrojů.

2012 - "Učme se přežít IV" - 6 výukových dní. LK financoval z vlastních zdrojů.

2012 - "Učme se přežít - BESIP" - 1 dodatečný výukový den. Financováno z MD - BESIP

2013 - projekt zastaven.

2014 - „Učme se přežít V“ - 1 výukový den, Financováno z MD - BESIP

2015 - „Učme se přežít VI“ - 4 výukové dny. LK financoval z vlastních zdrojů.

2016 - Učme se přežít VII – zahrnuje 6 výukových dní na autodromu v Sosnové. Předpokládané náklady na realizaci činí 542.000 Kč.

P3 – Presentace dopravní bezpečnosti pro veřejnost

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 2016 budou realizovány presentace pro veřejnost v rámci vhodných kulturních akcí minimálně v 10 dnech. Předpokládané náklady na realizaci činí 110.000 Kč.

P4 – Výstava STOP smrtelným nehodám

Cílem výstavy je upozornit na ty nejhorší následky dopravních nehod a jejich příčiny, které se odehrály v minulých letech v Libereckém kraji. Výstava STOP smrtelným nehodám putuje po kraji 4 roky.

V roce 2016 bude instalována na 10 vhodných místech vždy v minimálním rozsahu 10 dní. Náklady na realizaci činí 51.000 Kč.

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 konaly se ve vypsáních termínech Centrem bezpečné jízdy. V roce 2012 bylo realizováno 19 kurzů bezpečné jízdy. Během těchto kurzů bylo proškoleny 145 mladých řidičů.

Občané LK měli možnost absolvovat základní kurz bezpečné jízdy za cenu 200,- Kč (standardní cena činila cca 3.500,- Kč).

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

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:

- 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.
- 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 2016 bude připraven program pro začínající a mladé a začínající řidiče v minimálním rozsahu pro celkem 450 návštěvníků.

Rozpočet

Oblast	Program	Výdaj
P1	Podpora dopravní výchovy	420 000,00
P1	Doprava na dětská dopravní hřiště	360 000,00
P1	Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC)	59 000,00
P1	Dny s dopravní výchovou v mateřských a základních školách	360 000,00
P1	Představení "The Action" pro středoškoláky	200 000,00
P2	Učme se přežít – kurzy pro motocyklisty	542 000,00
P3	Prezentace pro veřejnost a Týden bezpečnosti	110 000,00
P4	Výstava STOP smrtelným nehodám	51 000,00
P5	Kurzy bezpečné jízdy pro začínající řidiče ⁴	600 000,00

⁴ Není kryto rozpočtem. V současné době předkladatel nenavrhuje schválení této aktivity a bude hledat finanční zdroj na zajištění této aktivity.