

# ROČNÍ PLÁN ČINNOSTÍ BESIP LIBERECKÉHO KRAJE 2018

## Oblast lidský činitel

Návrh ročního plánu (verze 16.1.2018)

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, návykových látek a léků .....	8
Znalost a použití aktivních a pasivních prvků bezpečnosti .....	8
Způsob jízdy .....	8
Systém dopravní výchovy dětí .....	9
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
P1.1 Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť .....	17
P1.2 Dopravní soutěže DSMC .....	17
P1.3 Podpora dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích plánů (ŠVP) .....	18
P1.4 Přímá podpora aktivit pro mateřské a základní školy .....	18
P1.5 Aktivity pro středoškoláky .....	18
P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY .....	18
P2.1 Kurzy bezpečné jízdy pro motocyklisty a seminář pro učitele autoškol .....	18
P2.2 Kurzy bezpečné jízdy pro řidiče ZZS LK .....	19
P3 – PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST .....	19
P3.1 Expozice a prezentace na veřejných akcích .....	19
P3.3 Tiskové zprávy .....	20
Rozpočet .....	20

## **Použité zkratky a pojmy**

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

CSPSD – Centrum služeb pro silniční dopravu

DSMC – Dopravní soutěž mladých cyklistů

EU – Evropská unie

KÚ LK – Krajský úřad Libereckého kraje

MD – BESIP – Oddělení BESIP Ministerstvo dopravy ČR

MD – Ministerstvo dopravy ČR

MP – Městská policie

MŠMT – Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

PČR – Policie České republiky

ŠVP – školní vzdělávací program

## 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 2018, 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, resp. její aktualizací pro roky 2015-2020. 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 2018 by pak nemělo zemřít více než 393 osob (do 24 hodin po nehodě) a počet těžce zraněných by neměl být vyšší než 2 326. Počet usmrcených v roce 2017 činil 502 (cíl překročen o 75) počet těžce zraněných činil 2339 (cíl splněn).

V Libereckém kraji neměl počet usmrcených v roce 2017 překročit 13 (překročeno o 11) a těžce zraněných 100 (cíl splněn).

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	93 067	660	2 540	24 427
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 740

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	3 889	23	122	1 174
2016	4 094	19	101	1 158
2017	4 443	24	92	1 233

## **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, Celním úřadem a následné efektivní řešení příslušnými orgány.

## **Nepřiměřená rychlost**

Podle aktuálních údajů má nepřiměřená rychlost jízdy v ekonomicky vyspělých státech za následek až jednu třetinu obětí dopravních nehod. Podobně je tomu i v České republice, kde v letech 2006-2017 zemřelo z důvodu nepřiměřené rychlosti 39,9 procent všech obětí dopravních nehod.

Statistiky poukazují dále na skutečnost, že nejčastější příčinou dopravních nehod v ČR 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.

V celonárodním dotazníkovém průzkumu (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.) přiznalo překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km v hodině průměrně 86 procent respondentů. Těch, kteří jezdí ještě rychleji, bylo 66 procent. Z výsledků vyplývá, že faktor nepřiměřené rychlosti je stále velmi podceňován.

I za předpokladu, že pomineme nedostatky statistických údajů je nepřiměřená rychlost hlavní příčinou smrtelných nehod v České republice, nicméně v posledních letech podíl usmrčených při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlosti na celkovém počtu obětí klesá. Zatímco jejich podíl činil v roce 2006 43,9 %, v roce 2017 došlo k poklesu až na 33,7 %.

V Libereckém kraji je podle celkových čísel nepřiměřená rychlost dlouhodobě nejčastější příčinou smrtelné dopravní nehody a nehody s těžkým, ale i lehkým zraněním. Za posledních 12 let tedy od roku 2006 podle statistik zemřelo na silnicích v LK v důsledku nepřiměřené rychlosti 147 lidí. Podíl smrtelných následků nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu smrtelných nehod za uvedené období činil 43,8%. 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.

Zvláště rizikovou skupinou jsou mladí řidiči, zejména muži do 25 let. Chovají se daleko nebezpečněji než jiné skupiny řidičů. Příčinou je větší potřeba adrenalinu a vzrušení za volantem a také nedostatek zkušeností spojený s přeceněním vlastních schopností.

Pozornost je tedy nutné také věnovat vzdělávání k bezpečné dopravě, zejména v souvislosti s mladými a začínajícími řidiči.

## **Řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek a léků**

Evropské i české průzkumy potvrzují nebezpečný vliv alkoholu, drog a léků na vznik dopravní nehody

- Až 3x větší riziko vzniku nehody s vážným či smrtelným zraněním hrozí v případě hladiny alkoholu v krvi do výše 0,5 promile a rovněž tak po požití konopí
- 2-10x nebezpečnější jsou řidiči, kteří za volant usednou s hladinou alkoholu ve výši 0,5-0,8 promile, po aplikaci kokainu, opiátů či benzodiazepinů
- Riziko se zvyšuje na 5-30násobek při hladině alkoholu 0,8-1,2 promile, po požití amfetaminů či vzájemné kombinaci různých drog
- Nejnebezpečnější je hladina alkoholu ve výši nad 1,2 promile či alkohol v kombinaci s drogami. Riziko vzniku nehody s těžkým zraněním či smrtí se zvyšuje 20-200násobně.

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.

Za roky 2006 až 2017 způsobili řidiči pod vlivem alkoholu v LK přes 5,9% dopravních nehod. Z celkového počtu usmrčených se však jedná o podíl přes 15,5%, což problematiku alkoholu na silnicích řadí mezi nejvýznamnější problémy dopravní nehodovosti v Libereckém kraji.

## **Znalost a použití aktivních a pasivních prvků 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.

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 bezpečností, 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. Z dlouhodobého sledování CDV bylo zjištěno, že průměrně se poutá v ČR více jak 92 % řidičů, více jak 98 % spolujezdců vpředu a pouze necelých 72 % spolujezdců vzadu je připoutáno.

## **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. 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 s ohledem na neznalost,



nezkušenost, nepozornost, rozptýlené řízení, ale i na agresivní jízdu.

Právě rozptýlené řízení je velkým tématem pro následující období. V letech 2006 - 2017 zemřelo při nehodách, při kterých se řidič dostatečně nevěnoval řízení, celkem 1 012 osob – 11,3 procenta všech obětí dopravních nehod. V roce 2017 to bylo ovšem necelých 13 procent, což představuje druhý nejvyšší podíl za posledních dvanáct let. Celosvětově se odborníci shodují, že rozptýlenost nejen řidičů bude stále větším nebezpečím pro bezpečnost na silnicích.

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 2006 až 2017 způsobili děti v Libereckém kraji 500 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo usmrceno 1 dítě, 41 zraněno těžce a 426 lehce.

Děti jako účastníci silničního provozu jsou skupinou, kterou musíme bezesporu chránit komplexním a systémovým 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. Průzkumem provedeným CDV v roce 2016 v LK bylo zjištěno, že DV je v jednotlivých ŠVP implementována dobře. Otázkou zůstává, zda-li je tato výchova prováděna podle ŠVP či nikoliv. Průzkum odhalil také silnou potřebu vzdělávat a podporovat pedagogy v oblasti implementace DV do výuky.

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.

Dodržování sociálních předpisů je kontrolováno ze strany Policie ČR, Celního úřadu pro Liberecký kraj a odboru dopravy KÚ LK. Za porušení zákonných povinností ze strany dopravců uložil odbor dopravy KÚ LK v roce 2017 sankce v souhrnné výši 3,32 mil. Kč.

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 představitivosti, musíme ale mít na mysli, že stále ještě není vyvinuté abstraktní myšlení, proto se takovýmto

pojmem 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. Situace v České republice však zaznamenala v loňském roce výrazný posun zejména s ohledem na novelu zák. č. 247/2000 Sb. a novou podobu zkoušek, jejichž cílem je lépe připravený a samostatnější motocyklista.

## 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 sebepodceňování;
- 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 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 řidiče<sup>1</sup>.

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 určité 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.

---

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

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 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 blíže 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

Cílové publikum / Oblasti	Nepřiměřená rychlost	Řízení pod vlivem alkoholu, návykových látek a léků	Znalost a použití aktivních a pasivních prvků bezpečnosti	Způsob jízdy	Dopravní výchova dětí	Únava, odpočinek a povinnosti profesionálů
Předškoláci			X		X	
Žáci 1. stupně základní školy			X		X	
Žáci 2. stupně základní školy			X		X	
Středoškoláci	X	X	X		X	
Rodiče			X	X	X	
Motocyklisté	X	X	X	X		
Cyklisté		X	X			
Začínající řidiči	X	X	X	X		
Senioři	X	X	X	X		
Profesionální řidiči	X	X	X	X		
Odpovědní	X	X	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),
- Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego,
- Centrum dopravního výzkumu v.v.i.,
- Český červený kříž,
- a dalšími subjekty veřejného a soukromého sektoru.

# NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhová část obsahuje seznam projektů plánovaných v roce 2018 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 dětských dopravních hřišť (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 LKI 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 nezbyvá).
- 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 2018 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 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 %. Předpokládané náklady na dopravu žáků 4. tříd na dopravní hřiště činí 410.000 Kč.

### P1.2 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 2018 se uskuteční ve Frýdlantu ve dnech 7.-8.6.2018. 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 2018 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 60.000 Kč.

### **P1.3 Podpora dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích plánů (ŠVP)**

Na základním stupni vzdělávání je dopravní výchova zakotvena v Rámcovém vzdělávacím programu základních škol (RVP). S problematikou dopravy by se žáci měli setkávat již na 1. stupni ve vzdělávací oblasti „Člověk a jeho svět“. Konkrétně v tematickém okruhu „Místo, kde žijeme“ jsou žáci seznamováni například s dopravní sítí místní krajiny. Okruh „Člověk a jeho zdraví“ je věnován mimo jiné bezpečnosti dopravy, kdy se žáci mají naučit vnímat dopravní situaci, správně ji vyhodnotit a vyvodit odpovídající závěry pro své chování v roli chodce a cyklisty. Dopravní výchova prolíná také na 2. stupni základních škol vzdělávací oblastí „Člověk a zdraví“. Očekávaným výstupem v tematickém oboru „Výchova ke zdraví“ je například to, že žák projeví odpovědné chování v rizikových situacích silniční a železniční dopravy. Aktivně dokáže předejít situacím ohrožujícím zdraví a osobní bezpečí a v případě potřeby dokáže poskytnout adekvátní první pomoc. Okrajově dopravní výchova prolíná i tematickým oborem „Tělesná výchova“, jehož součástí je turistika a pohyb v přírodě, kdy se žáci při přesunu učí chování v dopravních prostředcích.

Z průzkumu provedeného Centrem dopravního výzkumu v.v.i. mezi učiteli bylo zjištěno, že stále chybí jedna velmi důležitá součást vzdělávání a tím je jak pracovat v rámci RVP, resp. jak zařadit dopravní výchovu do ŠVP. Většinou z dotazovaných chybí teoretické znalosti jak v oblasti dopravní výchovy pracovat s dostupnými materiály.

LK reaguje na zprávu CDV a v roce 2017 uspořádal 4 semináře pro učitele věnované implementaci a praktické výuce dopravní výchovy ve školách. V roce 2018 bude program pokračovat dalšími semináři. Předpokládané náklady 40.000 Kč. Dále ve spolupráci s dalšími partnery navýší podporu pro začlenění dopravní výchovy v rámci ŠVP. Předpokládané náklady pro rok 2018 činí 200.000 Kč

### **P1.4 Přímá podpora aktivit pro mateřské a základní školy**

Prostřednictvím Týmu silniční bezpečnosti, realizuje Liberecký kraj programy ve školách a školkách na svém území. Reaguje tak na potřebu doplňovat a rozvíjet dopravní výchovu, která probíhá na dětských

dopravních hřištích a ve školách, případně pak prostřednictvím celorepublikové dopravní soutěže mladých cyklistů.

Pro skupiny předškolních dětí trvá program zhruba 2 hodiny. V rámci tohoto programu děti hrou poznávají dopravní prostředí a účastníky silničního provozu a jaké nebezpečí na ně číhá. Vše je uzpůsobeno úměrně k vývojovému stupni dětí. Pro školní skupiny na základních školách se program rozšiřuje o další prvky. Vždy jsou jeho součástí také prezentace záchranářů z Českého červeného kříže. Program pro základní školy trvá zhruba 4 hodiny.

Do projektu Dny s dopravní výchovou se zapojila také Nadace ČEZ, Zaměstnanecká pojišťovna ŠKODA, ŠKODA Auto, což umožnilo navýšit počet výukových dní z plánovaných 40 na 100. V minulosti se pak prostřednictvím projektu OPVK zapojila i společnost Odyssey Performance Enhancement Network.

V roce 2018 proběhne realizace min. 40 akcí pod názvem Dny s dopravní výchovou. Předpokládané náklady LK činí 200.000 Kč.

### **P1.5 Aktivity pro středoškoláky**

V roce 2018 proběhne v LK multimediální divadelní představení určené pro budoucí a začínající řidiče „The Action“, případně sada řízených diskuzí se středoškoláky „Nehodou to začíná“

Cílem projektu, je prevence rizikového chování uvedené cílové skupiny v silniční dopravě, prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu. Jeho ojedinelost spočívá v tom, že pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.

Předpokládané náklady na realizaci činí 200.000 Kč.

## **P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY**

### **P2.1 Kurzy bezpečné jízdy pro motocyklisty a seminář pro učitele autoškol**

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 12 výukových dní na autodromu v Sosnové. (6 LK, 5 partneři, 1 speciální kurz pro autoškoly)
- 2017 – Učme se přežít VII - zahrnuje 9 výukových dní na autodromu v Sosnové. (4 LK, 5 partneři, 1 speciální kurz pro autoškoly)

Předpokládané náklady na realizaci 4 výukových dní v roce 2018 činí 380.000 Kč. Náklady na uspořádání semináře pro učitele autoškol a instruktory činí 100.000 Kč.

## P2.2 Kurzy bezpečné jízdy pro řidiče ZZS LK

V roce 2017 LK nastartoval program, ve kterém poskytuje kurz bezpečné jízdy pro řidiče ZZS LK za účelem zkvalitnění této části ponehodové péče.

Evropská unie věnuje ponehodové péči náležitou pozornost. Není to bezdůvodné. Počty usmrčených při dopravních nehodách jsou jen vrcholem ledovce. Na jednoho usmrčeného připadají další 4 jedinci, kteří se stávají následkem nehody trvale invalidní, 10 těžce zraněných a 40 zraněných lehce. Ekonomické následky jsou enormní, ročně dosahují minimálně 1,5 % HDP. Evropská komise přijala strategický dokument, jenž by měl být zárukou, že počty usmrčených budou do roku 2020 oproti roku 2010 nižší o celou polovinu. Jednou ze strategických oblastí, která by měla napomoci dosáhnout tohoto ambiciózního cíle, je ponehodová péče. Jedná se o řetězec opatření mířících na bezpečnostní parametry vozidel a infrastruktury, dostupnost pomoci v případě stavu nouze, rychlost a koordinaci zásahů, efektivitu první pomoci a rehabilitace apod.

Mimo skrytý potenciál ponehodové péče má program za úkol upozornit na následující témata

- Jak se chovat jako účastník či svědek dopravní nehody?
- Kam volat a jak komunikovat se záchranou službou?
- Čemu se zejména věnovat u zraněných, jak poskytovat první pomoc?
- Vyproštění zaklíněného zraněného?
- Schopnost pomoci zraněným při dopravních nehodách.
- Průjezd pro záchranáře na dálnicích.

V roce 2018 bude pokračovat program a LK proškolí dalších 48 řidičů ze ZZS LK.

Předpokládané náklady na realizaci programu činí 60.000 Kč

## P3 – PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST

### P3.1 Expozice a prezentace na veřejných akcích

Prezentace 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. Prezentace pro veřejnost dále slouží za účelem zatraktivnění dopravní výchovy a dopravních hřišť v LK.

Převážná část prezentací pro veřejnost formou expozice je realizována v rámci tradičního tzv. „Týdne bezpečnosti v Libereckém kraji“, který je zpravidla pořádán v rámci celoevropské aktivity Týden mobility.

V roce 2018 budou realizovány prezentace pro veřejnost v rámci vhodných kulturních akcí minimálně v 10 dnech. Většina z nich bude realizována v rámci Týdne bezpečnosti 2018, resp. Evropského týdne mobility 2018.

Předpokládané náklady na realizaci činí 120.000 Kč. Předpokládané náklady na nákup reflexních materiálů a tiskovin činí 140.000 Kč.

### P3.3 Tiskové zprávy

Veřejnost je dále seznamována s problematikou prostřednictvím tiskových zpráv, které k jednotlivým tématům pravidelně vydává LK ve spolupráci s PČR a dalšími subjekty.

## Rozpočet

P1	<b>PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ</b>	
P1.1	Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť	830 000,00
P1.2	Dopravní soutěže DSMC	60 000,00
P1.3	Podpora dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích plánů	240 000,00
P1.4	Přímá podpora aktivit pro mateřské a základní školy	200 000,00
P1.5	Prezentace pro středoškoláky	200 000,00
P2	<b>KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY</b>	
P2.1	Kurzy bezpečné jízdy pro mladé a začínající motocyklisty	380 000,00
P2.2	Kurz bezpečné jízdy a seminář pro učitele autoškol	100 000,00
P2.3	Kurz bezpečné jízdy pro řidiče ZZS LK	60 000,00
P3	<b>PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST</b>	
P3.1	Expozice a prezentace na veřejných akcích	120 000,00
P3.2	Tiskové zprávy	0,00
	<b>OSTATNÍ</b>	
	Reflexní materiály, tiskoviny (pracovní listy pro děti)	140 000,00
	Koordinátor BESIP LK	462 000,00