

ROČNÍ PLÁN ČINNOSTÍ BESIP LIBERECKÉHO KRAJE 2024

Oblast lidský činitel

Návrh ročního plánu

Zpracoval:

Ing. Jan Polák, koordinátor bezpečnosti silničního provozu Libereckého kraje, Tým silniční bezpečnosti

Mgr. Michal Mochal, vedoucí oddělení silniční dopravy, odbor dopravní obslužnosti 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	9
Systém dopravní výchovy dětí	9
Únava, odpočinek a povinnosti profesionálů	10
DEFINICE CÍLOVÝCH SKUPIN PROGRAMŮ BESIP V LK	10
Předškoláci	10
Žáci 1. stupně základní školy	10
Žáci 2. stupně základní školy	11
Středoškoláci	11
Rodiče.....	11
Cyklisté	11
Motocyklisté.....	12
Začínající řidiči	12
Senioři	13
Profesionální řidiči	14
Odpovědní.....	14
MATICE CÍLOVÉHO PUBLIKA	15
SUBJEKTY SPOLUPRÁCE V OBLASTI BESIP lidského činitele v LK.....	16
P1 – PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ	18
P1.1 Systematická dopravní výchova a podpora dopravních hřišť	18
P1.2 Dopravní soutěže DSMC	18
P1.3 Podpora dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích plánů (ŠVP)	18
P1.4 Přímá podpora aktivit pro mateřské a základní školy	19
P1.5 Aktivity pro středoškoláky	19
P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY	19
P2.1 Kurzy bezpečné jízdy pro motocyklisty a seminář pro učitele autoškol	19
P2.2 Kurzy, semináře a aktivity pro podporu systému L17	20
P3 – PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST	20
P3.1 Expozice a prezentace na veřejných akcích	20
P3.2 Tiskové zprávy a média	21
Rozpočet	22

Použité zkratky a pojmy

BESIP - Bezpečnost silničního provozu

DSMC – Dopravní soutěž mladých cyklistů

EU – Evropská unie

NSB – Národní strategie BESIP

KÚ LK – Krajský úřad Libereckého kraje

MD – BESIP – Oddělení BESIP Ministerstva dopravy

MD – Ministerstvo dopravy

MP – Městská policie

MŠMT – Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy

NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

PČR – Policie České republiky

ŠVP – školní vzdělávací program

ÚVOD

Stav na silnicích v České republice je stále vážný. U lidí pohybujících se v dopravním prostředí v České republice je vyšší pravděpodobnost, že při dopravní nehodě zemřou, než v jiných evropských zemích. Není správné říkat, že velký počet mrtvých a vážně zraněných na silnicích je něco, co se nedá změnit a co je důsledkem společenských a ekonomických změn.

V roce 1995 Švédsko představilo nový způsob, jak se dívat na bezpečnost silničního provozu, nazývaný Vize 0. Tato myšlenka je jednoduchá a říká, že nehody nejsou jen chybou jednotlivců. Tvůrci Vize 0 tvrdí, že silniční provoz je systém, kde musí všechny jeho části - silnice, auta a lidé - dobře fungovat dohromady jako celek. Chyba je pak spíše selháním systému, a ne jednotlivce.

Podle Vize 0 nesou hlavní odpovědnost za bezpečnost na silnicích ti, kteří navrhují silnice, auta a pravidla - jako výrobci aut, dopravci, údržba silnic, politici, zákonodárci a policie. Každý člověk má pak odpovědnost řídit se podle pravidel.

Od svého začátku podporuje Liberecký kraje myšlenku Vize 0 a pracuje na bezpečném dopravním prostředí ve svém regionu jako na jedné ze svých priorit. Zkušenosti ukazují, že na krajské úrovni je potřeba zaměřit se na několik oblastí:

1. Lidé - musí dodržovat pravidla silničního provozu, jako je rychlost, bezpečná vzdálenost, používání bezpečnostních pásů, nepožívání alkoholu za volantem. Velmi důležitá je oblast dopravní výchovy dětí a jejich příprava na různé role v dopravě.

2. Silnice - moderní evropská politika už nechce jen rychlé a plynulé jízdy, ale chce udržitelnou dopravu, kde se dobře jezdí bezpečně všemi způsoby - pěšky, na kole, veřejnou dopravou nebo autem.

3. Vozidla - je důležité, aby vozidla byla zejména technicky v pořádku. Další důležitou součástí je propagace moderních bezpečnostních prvků, jejich správné užití.

4. Zákony - pravidla musí být jasná a srozumitelná. Na úseku dohledu se pak musí důsledně vymáhat.

Cílem plánu na rok 2024 je určit projekty, které se zaměří na největší problémy při dopravních nehodách, a stanovit cíle a výsledky těchto projektů.

ANALYTICKÁ ČÁST

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

NEHODOVOST V LK

Oblasti, kde se stává hodně nehod v Libereckém kraji, nejsou moc jiné než v jiných krajích České republiky. Velkým problémem jsou nehody, které končí smrtí nebo vážnými zraněními, a také nehody dětí, a to bez ohledu na vážnost 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.

Další pohled na úspěšnost preventivních opatření nabízí srovnání s cíli vytyčenými Národní strategií BESIP 2021–2030 (NSB). Strategickým cílem NSB je dosáhnout snížení počtu usmrčených a počtu těžce zraněných o 50 % oproti výchozímu stavu (průměru roku 2017–2019). V cílovém roce 2030 by na českých silnicích nemělo zemřít více než 269 osob a těžce zraněno by mělo být maximálně 1 017 jedinců. V Libereckém kraji pak NSB předpokládá snížení usmrčených na maximálně 8 osob a těžce zraněných na 43 osob. V Libereckém kraji je velmi dobře naplňován cíl snižování těžce zraněných osob.

	ČR			
	DN	Usmrčeno	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
2018	104 764	565	2 465	25 215
2019	107 572	547	2 110	23 935
2020	94 794	460	1 807	20 880
2021	99 332	470	1 624	20 581
2022	98 460	454	1 734	22 452
2023	94 945	455	1 751	23 936

	LK			
	DN	Usmrčeno	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
2018	4 558	21	94	1 249
2019	4 752	12	76	1 140
2020	4 517	13	79	1 068
2021	4 641	15	47	1 025
2022	4 665	12	50	1 092
2023	5 292	17	60	1 232

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 2014-2023 (10 let) zemřelo z důvodu nepřiměřené rychlosti 36,3 % 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. Významným podílejícím se faktorem je však v mnoha případech nepřiměřená rychlost.

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

Pomineme-li nedostatky statistických údajů, je nepřiměřená rychlost druhou hlavní příčinou smrtelných nehod v České republice, hned za nesprávným způsobem jízdy. V posledních letech se podíl usmrčených při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu obětí výrazně nemění od dlouhodobého průměru a pohybuje se kolem 40 %. Rok 2023 byl však v tomto ukazateli výjimečný a jmenovaný podíl činil 31,7 %.

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 10 let, tedy od roku 2014, podle statistik zemřelo na silnicích v LK v důsledku nepřiměřené rychlosti 66 lidí. Podíl smrtelných následků nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu smrtelných nehod za uvedené období činil 35,9 %.

V roce 2023 vlivem nepřiměřené rychlosti zemřelo 7 lidí, dalších 24 osob bylo zraněno těžce a 314 lehce.

I přes evidentní dlouhodobý pokles usmrčených a těžce zraněných v této oblasti jde o nejzávažnější příčinu dopravních nehod, které je nutné věnovat soustředěnou pozornost i dále. 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 2014 až 2023 způsobili řidiči pod vlivem alkoholu či drog v LK zhruba 6 % dopravních nehod. Z celkového počtu usmrčených se však jedná o podíl cca 13 %, což problematiku alkoholu na silnicích řadí mezi nejvýznamnější problémy dopravní nehodovosti v Libereckém kraji. V roce 2023 při řízení pod vlivem alkoholu zemřely 3 osoby a 5 osob bylo zraněno těžce.

Velkým problémem je alkohol, který se dlouhodobě podílí až na 30 % nehod s účastí cyklistů. V roce 2023 se stalo celých 54 nehod s účastí cyklistů, kde svou roli

sehrál alkohol. Ve 32 případech se pak u účastníků nehod jednalo o hodnotu nad 1,5 promile.

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 zabráňují 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 zachrání bezpečnostní pásy každoročně 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 než 92 % řidičů, více než 98 % spolujezdců vpředu a pouze necelých 72 % spolujezdců vzadu.

Pasivní bezpečnost není důležitá pouze u motorových vozidel. Obrovský dopad a vliv má také na cyklisty – jde

zejména o používání bezpečnostní výbavy, přileb a prvků zvyšujících viditelnost.

Dle CDV, v. i. i., dochází při dopravní nehodě s účastí cyklisty nejčastěji ke zranění hlavy, dolních a horních končetin. Zejména v případě poranění hlavy se jedná nejčastěji o vážná zranění. Pokud měl cyklista při dopravní nehodě přilbu, došlo ke zranění hlavy ve 27 % případů. Pokud naopak přilba použita nebyla, došlo k poranění hlavy ve více než polovině případů.

Výzkumem nepřímých ukazatelů bezpečnosti působících na hodnocení bezpečnosti dopravy, který v roce 2020 provedlo CDV, v. i. i., bylo zjištěno, že cyklistické přilby nepoužívá 13,9 % dětí, v případě dospělých je to 52,4 %. V Libereckém kraji se jedná o 13,3 % u dětí a 29,5 % u dospělých. U dětí to znamená mírně podprůměrnou hodnotu, u dospělých hodnotu výrazně podprůměrnou.

Způsob jízdy

Ve statistikách je nesprávný způsob jízdy označován za příčinu největšího počtu dopravních nehod řidičů motorových vozidel. Nesprávný způsob jízdy spočívá zejména v nedodržení bezpečné vzdálenosti, neopatrném vjíždění na krajnici vozovky, v jízdě v nesprávném jízdním pruhu, v nezvládnutí řízení vozidla.

S definicí problému pomůže pohled na detailnější příčiny. Problematiku, na kterou je nutné se v rámci této oblasti soustředit, je bezesporu nevěnování se řízení, nedodržení bezpečné vzdálenosti, ale také nezvládnutí vozidla.

Právě rozptýlení při řízení je velkým tématem pro následující období. V letech 2014-2023 zemřelo při nehodách, při kterých se řidič dostatečně nevěnoval řízení, celkem 647 osob – 12,2 % všech obětí dopravních nehod. Celosvětově se odborníci shodují, že rozptýlenost nejen řidičů, ale i chodců bude stále větším problémem pro bezpečnost na silnicích.

Zde je prostor pro široké působení výukových programů a nadstavbových programů základních kurzů autoškol. Výuka v této oblasti se soustředí na zvládnutí krizových situací a vštípení dobrých zásad pro bezpečnou jízdu.

System dopravní výchovy dětí

V letech 2006 až 2023 způsobily děti v Libereckém kraji 685 dopravních nehod. Při těchto nehodách byly usmrceny 2 děti, 52 zraněno těžce a 614 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 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 odpovídajícím normě znalostí teorie a praxe, která je zakončena závěrečným přezkoušením. Při splnění požadované normy znalostí získá absolvent Průkaz 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.

LK dále realizuje vlastní aktivity a podporu projektů cílených přímo do škol, zejména:

- semináře pro pedagogy akreditované MŠMT
- inovativní didaktické materiály
- výukové pomůcky do škol, rodin i volnočasových center
- preventivní program pro mateřské a základní školy
- výtvarné a literární soutěže
- interaktivní výukové hrací panely

Dále také osvětové akce pro veřejnost.

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, Centra služeb pro silniční dopravu a odboru dopravní obslužnosti KÚ LK. Za porušení zákonných povinností ze strany dopravců uložil odbor dopravní obslužnosti KÚ LK v roce 2023 sankce v souhrnné výši 3,92 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 2,5 t (dodávky, 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 prostřednictvím 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 se jedná o 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. Můžeme tudíž 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 výrazné představivosti dětí, musíme ale mít na mysli, že stále ještě nemají vyvinuté abstraktní myšlení, proto se takovýmto pojmům

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 na 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 setrvávat. Z vývojové psychologie pro tuto věkovou skupinu vychází jako zcela nevhodné jakékoliv aktivity, programy a úkoly, které jednotlivě či skupině navodí situaci, která není vždy každému příjemná. Mezi tyto nepoužitelné faktory patří nerespektování intimity, 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 komfortní zóny, v nichž 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 potřebné zázemí, které zvýší jejich znalosti o dopravní bezpečnosti.

Cyklisté

Podle průzkumu Česko v pohybu, který realizovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., v letech 2017-2019 disponuje 53,7 % domácností v ČR alespoň jedním jízdním kolem. Z průzkumu provedeného společností United Assistaince v dubnu 2019 na vzorku 1 500 respondentů můžeme vyčíst, že do práce na kole u nás jezdí pouze 4 % lidí. Pokud se však podíváme na rekreační jízdu na kole, zde se čísla poněkud liší. Cyklistika je mezi Čechy velmi populární. Projížďkám na kole se věnuje 35,5 % obyvatel. Problematika bezpečné cyklistiky se tak týká doslova celé naší společnosti.

Roky 2020 a 2021 byly specifické tím, že vlivem pandemie koronaviru řada lidí zvolila kolo jako prostředek do práce a současně řada lidí volila kolo jako prostředek k rekreaci při trávení letní dovolené. Prodej kol dle portálu Heuréka vzrostl až 4násobně. Například v Praze dle údajů magistrátu v průběhu epidemie stoupl podíl cyklistické dopravy v období března-červen 2020 meziročně o 47 %.

V roce 2023 došlo po dvou letech v České republice k poklesu prodeje jízdních kol. Prodej klesl o 15 % ve srovnání s rokem 2022, což znamená, že se prodalo přibližně 110 000 kol namísto 130 000 kol v předchozím roce. Elektrokola tvoří asi 35 % ze všech prodaných kol.

Problematiku nehodovosti cyklistů je však zapotřebí vnímat zejména s ohledem na relativně mladou cyklistickou infrastrukturu a neznalost jejích pravidel a také rozmach elektro-koloběžek. Rok 2023 v ČR přinesl celkem 4 170 nehod s účastí cyklistů, z čehož nadpoloviční většinu - 2 804 nehod - cyklisté zavinili. Téměř 72 % cyklistů, kteří zemřeli v roce 2023, nemělo ochrannou přilbu. Nejvíce usmrčených cyklistů statistiky evidují nad 64 let věku (celkem 18 usmrčených z 39). 4 usmrčené osoby evidujeme na elektrokolech a 4 další na elektrokoloběžkách.

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 přečnouvaním schopností, nedostatečnými zkušenostmi, ztrátou 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 brzdění.
- 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 autoškole 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.

Rok 2023 přinesl statisticky významný nárůst usmrčených osob, motocyklistů, o 12 osob na celkových 74 (70 řidičů, 4 spolujezdci). Celkem se stalo v ČR 3 504 nehod s účastí motocyklistů z čehož 2 020 nehod zavinili sami motocyklisté, zejména nepřizpůsobením rychlosti a nezvládnutím řízení motocyklu.

Začínající řidiči

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

Psychologická charakteristika mládí ve vztahu k řízení motorových vozidel:

- impulsivnost;
- krátká časová perspektiva – tady a teď;
- sebestřednost, z toho plynoucí preference práv před povinnostmi, nižší odpovědnost za svá

rozhodnutí a jednání, netolerance k potřebám a pocitům ostatních;

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

Motivace k řízení motorového vozidla:

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

Příčiny dopravních nehod mladých řidičů a řidiček:

- rychlost jízdy, často až absurdně za hranicí nejen dovolené, přiměřené, ale i v rozporu s fyzikálními zákony, opojení z rychlé jízdy bez ohledu na následky;
- podcenění nebo nepřiznání oslabené tělesné a duševní kondice (odolnost vůči únavě, řízení vozidla po fyzickém vyčerpání např. sportem);
- po 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 řidiče¹.

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

Senioři

To, že naše populace stárne, je neoddiskutovatelným faktem. Zajištění mobility ve stáří znamená být schopen účastnit se společenských aktivit a podílet se na životě společnosti. A podle posledních studií je právě automobil prostředkem, který splňuje potřeby seniorů v individuální mobilitě. Až dvě třetiny všech dopravních přesunů se u seniorů dějí právě autem. Podle statistik není výskyt dopravních nehod u řidičů ve věku 65 let a více o nic vyšší, než v jiných věkových kategoriích. Skokově se začíná zvyšovat až zhruba od 75 let. Zpočátku totiž starší řidiči kompenzují ztrátu svých fyzických sil větší zkušeností za volantem či opatrným stylem jízdy. I zde je potřeba dodržovat všechny zásady bezpečného pohybu na komunikaci, včetně dostatečné viditelnosti. Nejvíce řidičů-viníků dopravních nehod je ve věku do 25 let, dále jejich počet klesá na minimum a po šedesátém roku věku opět stoupá. Podíl seniorů na počtu řidičů usmrčených při dopravních nehodách představuje 8-10 % z celkového počtu. To je vzhledem k přibližně stejnému počtu řidičů jako v kategorii začátečníků, 18-20 let, poměrně vysoké číslo. Nasvědčuje to tomu, že seniorské neduhy mohou mít na dopravní nehodovost stejný negativní vliv jako začátečnická nezkušenost.

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

Řidiči-senioři zavíní 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 v průmyslově vyspělých zemích nejčastější příčinou úmrtí související s pracovními povinnostmi. 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 (PČR i MP) 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 z 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.

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

- 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,
- Hasičský záchraný sbor LK,
- Asociace Autoškol ČR,
- Platforma VIZE Nula,
- Asociace Záchraný kruh
- a další subjekty veřejného a soukromého sektoru.

NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhová část obsahuje seznam projektů plánovaných v roce 2024, 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. tříd v rozsahu odpovídajícím normě znalostí teorie a praxe, která je ukončena závěrečným přezkoušením. Při splnění požadované normy znalostí získá uchazeč Průkazu cyklisty podle tematického plánu MD.

V rámci systematické dopravní výchovy LK dosahuje nejvyšší účasti škol a žáků v rámci ČR (přes 90 %). 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 byla dětská dopravní hřiště převáděna 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 2024 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 Liberec, a.s., a BusLine LK s.r.o. 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 800.000 Kč.

P1.2 Dopravní soutěže DSMC

Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC) je evropskou soutěží a je každoročně vyhlášována MD a dalšími ústředními orgány. Organizace soutěže je členěna od základních kol, přes okresní, krajské, celorepublikové až k evropskému finále. LK spolupořádá oblastní, okresní kola soutěže a dále pořádá krajské kolo DSMC.

Obsah jednotlivých disciplín soutěže 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.

Odhadované náklady v roce 2024 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 od roku 2017 pořádá semináře pro pedagogy s tematikou implementace DV do výuky (akreditace Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy v systému dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků - č. j. 6827/2018-2-224). Dále spolupracuje při tvorbě nových pomůcek a pracovních listů pro mezipředmětovou výuku dopravní výchovy. V roce 2023 uspořádal LK společně s partnery další semináře pro učitele věnované implementaci a praktické výuce dopravní výchovy ve školách. Společně s PČR, Týmem silniční bezpečnosti a Koordinačním pracovištěm MD BESIP Libereckého kraje provozuje portál www.dopravnivychova.cz.

V roce 2024 bude program pokračovat dalším seminářem pro pedagogy.

Předpokládané náklady pro rok 2024 činí 242.000 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 ŠKODA Auto, Fond zábrany škod české kanceláře pojistitelů a další, což umožnilo v roce 2023 program realizovat pro celkem 2 790 dětí. Celkem bylo navštíveno 45 mateřských a základních škol.

V roce 2024 proběhne realizace minimálně 80 akcí pod názvem Dny s dopravní výchovou. Předpokládané náklady LK činí 500.000 Kč.

P1.5 Aktivity pro středoškoláky

V roce 2024 proběhne v LK program řízených diskuzí se středoškoláky. 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 ojedinělost spočívá v tom, že pracuje s přesně danou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem.

Program je spolufinancován z prostředků Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. V roce 2024 proběhne realizace minimálně 18 akcí pod názvem Neumírej zbytečně. Předpokládané náklady LK činí 200.000 Kč.

P2 – KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY

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

LK s partnery se věnují 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 jsou 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. Instruktory 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 - 12 výukových dní na autodromu v Sosnové. (6 LK, 5 partneři, 1 speciální kurz pro autoškoly).
- 2017 – Učme se přežít VII - 10 výukových dní na autodromu v Sosnové. (4 LK, 5 partneři, 1 speciální kurz pro autoškoly).
- 2018 – Učme se přežít VIII - 4 výukové dny a 1 speciální pro učitele autoškol.
- 2019 – Učme se přežít IX - 8 výukových dní a 1 speciální pro učitele autoškol. Projekt v roce 2019 zahrnoval také vytvoření pomůcky k výuce do autoškol.
- 2020 – Učme se přežít X - 4 výukové dny a 1 speciální pro učitele autoškol.
- 2021 - Učme se přežít XI - 4 výukové dny a 1 speciální pro učitele autoškol.
- 2022 – Učme se přežít XII - 4 výukové dny a 1 speciální pro učitele autoškol, instruktory a zkušební komisaře.

- 2023 - Učme se přežít XIII - 4 výukové dny a 1 speciální pro učitele autoškol, instruktory a zkušební komisaře.

Pro rok 2024 plánuje LK další 2 kurzy. Dále bude ve spolupráci s Týmем silniční bezpečnosti realizován speciální kurz pro učitele autoškol a další 2 kurzy pro veřejnost na Autodromu v Sosnové hrazené z Fondu zábrany škod.

Předpokládané náklady na realizaci 2 výukových dní v roce 2024 činí 395.000 Kč. Náklady na uspořádání 2denního semináře a kurzu pro učitele autoškol a instruktory činí 181.500 Kč. Ostatní náklady na další výukové dny jsou hrazeny prostřednictvím Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Projekt Učme se přežít byl v letech 2019-2023 významně inovován o vytvoření pomůcky pro výuku a rozpoznávání rizik a vytvoření metodiky pro provádění nadstavbových kurzů pro motocyklisty. Náklady na tyto aktivity jsou kryty prostřednictvím Fondu zábrany škod ČKP.

P2.2 Kurzy, semináře a aktivity pro podporu systému L17

Projekt je realizován Asociací autoškol ČR ve spolupráci s Asociací center bezpečných jízd a s dalšími partnery se zaměřením na zdokonalovací výcvik začínajících řidičů automobilů. Projekt je inspirován rakouským systémem vzdělávání řidičů s možným zapojením rodičů mladých začínajících řidičů. V roce 2024 je projekt rovněž rozšířen o vzdělávací aktivity určené učitelům autoškol a také mentorům, kteří se budou podílet na výuce v systému L17.

Podpora projektu se tradičně financuje z Fondu zábrany škod ČKP a díky tomu je pro účastníky zcela zdarma.

Náklady Libereckého kraje na podporu zavedení systému L17 činí 251.500 Kč.

P3 – PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST

P3.1 Expozice a prezentace na veřejných akcích

Prezentace dopravní bezpečnosti pro veřejnost se zpravidla v případě dospělých návštěvníků zaměřují na problematiku aktivní a pasivní bezpečnosti

ve vozidle , pohyb dětí v roli chodce a cyklisty a dále pasažérů ve vozidle. Presentace 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 2024 budou realizovány prezentace pro veřejnost v rámci vhodných kulturních akcí minimálně v 5 dnech. Většina z nich bude realizována v rámci Týdne bezpečnosti 2024, resp. Evropského Týdne mobility 2024.

Předpokládané náklady na realizaci činí 150.000 Kč. Předpokládané náklady na nákup reflexních materiálů a tiskovin činí 100.000 Kč.

P3.2 Tiskové zprávy a média

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

Předpokládané náklady na realizaci grafických podkladů a odborných podkladů činí 150.000 Kč.

Rozpočet

PODPORA DOPRAVNÍ VÝCHOVY DĚTÍ	
<i>Systematická dopravní výchova na DDH a s DSMC</i>	2024
DOTACE - Podpora dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích formou dotace	420 000,00
Doprava žáků 4. tříd základních škol na výuku dopravní výchovy na DDH a Doprava na DSMC	800 000,00
Dopravní soutěže DSMC - podpora oblastních a okresních kol	20 000,00
Dopravní soutěž DSMC - realizace krajského kola	40 000,00
<i>Podpora dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích plánů</i>	
Metodik - Metodická podpora, implementace DV do výuky (MŠ + semináře 2 MŠ)	242 000,00
Seminář pro učitele (hrazeno z FZŠ ČKP)	0,00
Pracovní listy do škol (hrazeno z FZŠ ČKP)	0,00
Dny s dopravní výchovou pro mateřské a základní školy	500 000,00
Semináře pro středoškoláky	200 000,00
KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY	
Kurzy bezpečné jízdy na motocyklu pro veřejnost (kofinancováno z FZŠ ČKP)	395 000,00
Kurz bezpečné jízdy pro učitele autoškol a seminář (2denní akce)	181 500,00
Kurzy, semináře a aktivity pro podporu systému L17	251 500,00
PREZENTACE DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI PRO VEŘEJNOST	
Expozice a prezentace na veřejných akcích, Týden bezpečnosti v LK	150 000,00
Reflexní materiály, dárkové předměty - soutěž o reflexní předměty, soutěž s PČR	100 000,00
Administrativa	
Koordinátor BESIP	462 000,00
Odborné konzultace, příprava podkladů pro tiskové zprávy, příprava infografik, strategie	150 000,00
Celkem bez dotace na podporu dopravních hřišť	3 492 000,00

Schváleno Radou Libereckého kraje dne 6. 2. 2024 usnesením č. 225/24/RK.