

Půlstoletí BESIPU

BESIP - ve většině obyvatel naší republiky se při vyslovení tohoto jména vybaví především školní léta a seznámení se s pravidly bezpečného chování v silničním provozu. Problematika, kterou ale měl a také v současné době má BESIP na starosti, je však již od jeho vzniku mnohem širší.

Jak to všechno začalo

V poválečných letech minulého století se odpovědní činitelé bezpečnosti silničního provozu příliš nezabývali. Spíše je zajímala možnost sabotáže a diverze v silniční dopravě, a pokud někdo měl o bezpečnost provozu dbát, byly to dopravní inspektoráty, které jako složky Veřejné bezpečnosti byly vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, zřízeny v resortu Ministerstva národní bezpečnosti (později Ministerstva vnitra) a byly jim svěřeny téměř všechny agendy týkající se silničního provozu, které do té doby vykonávaly národní výbory. O problematiku bezpečné jízdy se stará v těchto letech především státní pojišťovna, která cílí na skupinu účastníků silničního provozu například svou kampaní Nehoda není náhoda, již na veřejnosti prezentuje i panáček s příhodným jménem pan Nehoda.

Zhruba od roku 1961 se dopravní inspektoráty začínají zabývat i statistikami dopravních nehod. Historie národního koordinačního orgánu pro bezpečnost silničního provozu v tehdejší Československu pak sahá přibližně do roku 1963, kdy se jeho zřízení začíná intenzivně připravovat v souvislosti se zvýšeným počtem prodejů osobních aut soukromým osobám a jako reakce na narůstající počet tragických následků dopravních nehod.

Rychlý rozvoj motorizmu v ČSSR v šedesátých letech minulého století vedle kladných vlivů na prosperitu národního hospodářství byl zákonitě doprovázen řadou negativních jevů, jejich důsledky se projeví citelněji tím, že nebyla včas tato problematika komplexně řešena. Dochází tak tedy ke konstatování, že jedním z nejzávažnějších celospolečenských problémů je dopravní nehodovost a zhoršení životního prostředí, zejména znečišťování ovzduší exhalacemi spalovacích motorů vozidel.

Zpráva z dubna roku 1966 rozebírající bezpečnost silničního provozu za období 1960 až 1965 konstatuje, že je patrný postupný rozvoj motorizace ve státě v uplynulých deseti letech. V roce 1956 bylo evidováno v ČSSR celkem 792 851 motorových vozidel. Od tohoto roku začíná progresivní rozvoj motorizace a k 1. 6. 1965 je v ČSSR evidováno celkem 1 626 531 motorových vozidel. Do tohoto stavu nejsou zahrnuty počty vozidel ozbrojených sborů a také tzv. malé motocykly, kterých je v této době v provozu více jak půl milionu. V souladu s celosvětovým trendem probíhá v tomto období také u nás rozvoj motorizace především cestou individuální dopravy, což ovlivňuje změny ve struktuře parku motorových vozidel. Za pět let tehdy přibylo do evidence 165 585 osobních automobilů, což představuje přírůstek 63,21 %, a 164 890 motocyklů, což představuje 21,71 %. Za stejnou dobu vzrostl počet nákladních a speciálních vozidel o 23,76 % a autobusů o 37,06 %. Strukturální změny v parku vozidel jsou zvláště výrazné při porovnání přírůstku osobních automobilů s přírůstky motocyklů. Začíná být zřejmé, že i v budoucnosti poroste rychleji počet vozidel v individuální dopravě a budou se zvyšovat především počty osobních automobilů v osobním vlastnictví. Tehdejší strategové tak nastavují předpoklad, že roční přírůstek osobních automobilů bude zhruba 50 000, a to v tom případě, že v nejbližších letech nedojde k vyrovnání nabídky a poptávky. V roce 1966 například mělo dojít k uspokojení asi 37 % žadatelů, kterých celkem bylo více než 124 000.

S rozvojem motorizace soustavně sílila také intenzita silničního provozu - v období let 1959 až 1964 však dochází k prudkému vzestupu, který předstihl i zpracovanou prognózu asi o 33 %. Na zvyšování intenzity silničního provozu měl například nemalý vliv rozvoj domácí a zahraniční mototuristiky. Tento tehdy nový způsob rekreace přinesl s sebou vedle pozitivních ekonomických efektů též negativní jevy. Jedním z nich byla skutečnost, že v letních měsících nastává silný nepravidelný pohyb motorových vozidel po celém území státu. Tím dochází v některých turistických a rekreačních oblastech k neúměrnému lokálnímu zvýšení intenzity silničního provozu. V roce 1965 také bylo zaznamenáno kolem 250 000 vjezdů cizích osobních automobilů. Dalo se předpokládat, že s rozvojem mezinárodní turistiky se oblíba

Československa u zahraničních turistů podstatně zvýší, což bude mít za následek další zvyšování hustoty silniční dopravy. Není bez zajímavosti, že těchto 250 000 zahraničních vozidel způsobilo v ČSSR jen 133 nehod, kdežto našich asi sto tisíc vozidel, která vyjela do zahraničí, 1 218 nehod. Na zvýšení provozu vozidel v osobním vlastnictví zhruba o jednu třetinu se podílelo také snížení ceny benzínu v roce 1964. Průměrný roční proběh osobního automobilu se dostal na 6 500 až 7 000 km. Ještě v roce 1960 byl tento proběh asi 5 000 km.



Za období let 1947 až 1970 vzrostl počet motorových vozidel v Československu pětinasobně a například v první polovině roku 1971 v ČSSR již připadá jedno motorové vozidlo na každého patnáctého občana. K 31. prosinci 1972 pak byly v ČSSR evidovány již více než 3 miliony vozidel, z toho 1 052 482 osobních automobilů. K témuž datu byly v ČSSR evidovány 4 miliony držitelů řidičských průkazů. Tehdejší stratégové předpokládali, že do roku 1980 se má výroba osobních automobilů zvýšit na 360 tisíc kusů ročně a také dovoz vozidel v tehdy probíhající páté pětiletce měl dosáhnout až na 300 000 osobních automobilů. V tomto období mělo být také dodáno přes 60 000 nákladních automobilů a 10 000 autobusů. Podle předpokladů tak mělo být v roce 1980 v ČSSR v provozu již cca 2,5 milionu osobních automobilů.

Stoupající nehodovost již tehdy vykazovala významnou vzestupnou tendenci. Odpovědné instituce si začaly uvědomovat, že nehody z automobilové

dopravy představují nejenom vysoké materiální škody, ale i škody na zdraví nebo životech občanů a měly pronikavý dopad na celé národní hospodářství. Za 5 let od roku 1960 do roku 1965 vzrostl počet dopravních nehod o 98 % a s počtem dopravních nehod rostly také následky na zdraví občanů i hmotné škody. Ve srovnání s rokem 1960 stoupl při nehodách zaviněných řidiči počet těžce zraněných o 18,52 % a lehce zraněných o 75,58 %, hmotné škody činily v roce 1960 - 62 554 640, v roce 1965 již 136 648 120 Kč. Naproti tomu následky nehod na životech občanů byly sníženy o 4,22 %. V těchto letech nehodovost roste rychleji než přírůstek motorových vozidel. V období let 1960 až 1965 nastala kritická situace v roce 1963, kdy počet dopravních nehod vzrostl v porovnání s rokem 1962 o 23 %, což byla v dosavadní historii vývoje dopravně bezpečnostní situace nejvyšší hodnota; přitom počet dopravních prostředků vzrostl pouze o 7,46 %. Podle statistik dopravních nehod za I. pololetí roku 1971 pak došlo v ČSSR k 32 197 dopravním nehodám, při nichž bylo 924 osob usmrceno, 4 397 osob těžce zraněno, 12 722 osob zraněno lehce a celkové škody dosáhly 119,5 mil. Kč. Ve srovnání se stejným obdobím roku 1970 došlo tehdy v I. pololetí roku 1971 v počtu dopravních nehod ke zvýšení o 8 %, o 12,6 % více osob bylo usmrceno, o 5,4 % více osob těžce zraněno, o 5,4 % více osob zraněno lehce a celkové škody se zvýšily o 20,9 mil. Kč, t.j. o plných 11%. Hlavní příčinou nehod byla podle těchto statistických údajů především rychlost jízdy neodpovídající dané situaci, dále nedání přednosti v jízdě, chyby chodců, jízda pod vlivem alkoholických nápojů, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nesprávné předjíždění a jízda po nesprávné straně vozovky.



Obečně lze konstatovat, že se v roce 1970 poprvé po delší době projevily ve vývoji stavu bezpečnosti silničního provozu určité prvky zlepšení, především v částečném snížení následků dopravních nehod (např. o 305 usmrčených osob méně a celkové snížení hmotných škod o cca 53,5 mil Kčs oproti roku 1969). Avšak již statistické údaje za I. pololetí roku 1971 opět ukázaly na další vzestup nehodovosti, a problematika bezpečnosti silničního provozu tak nadále byla otevřeným problémem celospolečenského významu. Přitom růst nehodovosti v těchto obdobích měl rychlejší vzestup, než odpovídalo počtu vozidel. Nasvědčoval tomu i další vývoj na silnicích, kdy například v roce 1972 došlo na území ČSSR k 77 788 dopravním nehodám, při nichž bylo 2 168 osob usmrceno, 10 816 těžce zraněno, 31 044 zraněno lehce a hmotné škody překročily půl miliardy Kčs.

Vzestupný trend dopravních nehod ukazuje následující srovnání počtu dopravních nehod a jejich následků za léta 1965 až 1970

| | 1965 | 1966 | 1967 * | 1968 | 1969 | 1970 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Počet nehod | 74 100 | 78 868 | 51 638 | 61 881 | 71 264 | 70 977 |
| Usmrceno | 1 611 | 1 702 | 1 818 | 2 353 | 2 504 | 2 199 |
| Těžce zraněno | 10 546 | 10 228 | 10 279 | 11 905 | 12 476 | 11 134 |
| Lehce zraněno | 28 169 | 31 055 | 30 332 | 33 846 | 35 759 | 30 835 |
| Škody v tis. Kčs | 136 648 | 155 099 | 177 198 | 283 303 | 376 867 | 430 436 |

* snížení počtu evidovaných nehod je způsobeno nevykazováním nehod se škodou do 1 000 Kčs

Koordinační meziministerská komise pro bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu tedy byla již v roce 1964 brána jako vážný celospolečenský problém a byla také důvodem ke zřízení Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu. Ta byla na

základě usnesení vlády ČSSR ze dne 29. ledna 1964 č. 54 o bezpečnosti silniční dopravy ustavena při ministerstvu dopravy.

Jejím úkolem bylo sjednocovat úsilí všech zainteresovaných resortů a organizací na úseku bezpečnosti silničního provozu, s cílem dosáhnout maximálního zlepšení stávající situace. Protože problematiku bezpečnosti silničního provozu bylo nutné řešit komplexně, byl přijat plán základních úkolů pro činnost komise, který se stal koncepčním plánem zaměřením úsilí o zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Z hlavních úkolů to bylo především vyhodnocování a rozbor statistiky dopravních nehod ze všech hledisek a realizace opatření vyplývajících ze závěrů těchto vyhodnocení; dopravní výchova všech účastníků provozu; zkvalitňování výcviku řidičů motorových vozidel; zdravotní prohlídky řidičů; psychologické vyšetření řidičů z povolání; zabezpečení péče o vozidla, opravárenství, servisy, zásobování náhradními díly, autopříslušenstvím; technické prohlídky motorových vozidel; stavba bezpečného automobilu; zlepšování komunikací a jejich příslušenství pro bezpečný provoz a výzkum v uvedených základních směrech.

Na základě hodnocení stavu bezpečnosti silničního provozu v letech 1960 - 1965, který vypracovala Koordinační meziministerská komise pro bezpečnost silničního provozu, přijala vláda ČSSR 21. 12. 1966 usnesení č. 469 o rozboru bezpečnosti silničního provozu a hlavních směrech k jejímu zlepšení do roku 1970.

Toto usnesení obsahovalo soubor opatření ke zlepšení nepříznivého stavu nehodovosti v silničním provozu vyplývajících z provedeného komplexního rozboru celé problematiky. Uložená opatření rozpracovaly všechny zainteresované ústřední orgány do časových harmonogramů a v jednotlivých letech byly o stavu plnění uložených úkolů předkládány vládě pravidelné zprávy. Ze všech projednávaných materiálů vyplynula značná časová náročnost na realizaci přijatých opatření a mnohdy potřeba značných finančních prostředků včetně kapacitních nároků. Navíc se projevíly důsledky nekomplexního řešení rozvoje motorizace v minulých letech, a ne vždy byly proto resorty samy schopny v plné šíři realizovat potřebná opatření, což se v konečném efektu nepříznivě projevilo v dopravní nehodovosti.

Nekomplexnost řešení se projevila především v tom, že se stoupajícím

počtem motorových vozidel se úměrně nezvyšovala kapacita a kvalita dopravních cest, síť čerpacích stanic pohonných hmot, autoopravárenských a servisních kapacit a v neposlední řadě to byla nedostačující výroba náhradních dílů. I tak bylo konstatováno, že usnesení vlády č. 469/1966 svými opatřeními a soustředěné koordinační úsilí příslušných orgánů do určité míry ovlivnilo činnost jednotlivých ústředních orgánů státní správy a přineslo i některé dobré výsledky v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Přichází BESIP

Rozsah činnosti a koordinace byl ale velmi rozsáhlý a ukázalo se, že je nutné, aby vznikl také institut, který by dokázal nejen připravovat podklady, ale také zajišťoval přenos informací, koordinaci a případně i realizaci přijatých opatření a návrhů. Všechna do té doby uskutečněná opatření byla považována za první krok po zvládnutí vážného stavu bezpečnosti silničního provozu. Ukázalo se, že koordinační komise potřebuje řadu pravomocí, ale stejně nutně potřebuje výkonný orgán, který by kompletně zpracovával potřebné materiály pro jednání komise, ale hlavně metodicky řídil dopravně bezpečnostní aktivity v krajích a okresech, zpracovával pro ně příslušné tiskoviny, filmy, diapozitivy, připravoval výstavy s modelovou technikou, zpracovával a vydával statistické přehledy nehodovosti, připravoval pořady do rozhlasu, televize, denního tisku apod. V původním návrhu se hovořilo dokonce o tom, že k výše uvedenému účelu je třeba skupiny 50 až 70 odborných pracovníků, aby tato činnost byla na úrovni, jak je to běžné ve státech s rozvinutou automobilovou dopravou.

A tak aby vše výše uvedené mohlo být realizováno, vzniká 1. května 1967 výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, který nese název BESIP.

Vzniká Český výbor pro bezpečnost silničního provozu

Federalizace Československa, která se uskutečnila 1. ledna 1969, změnila i vztahy týkající se koordinace bezpečnosti silničního provozu. Unitární Československá socialistická republika se tímto aktem stává federací dvou národních států, České socialistické republiky a Slovenské socialistické republiky.

V novém státoprávním uspořádání byly na místě Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu zřízeny v roce 1969 Český a Slovenský výbor pro bezpečnost silničního provozu, které řídily své výkonné orgány - BESIP v ČSR (zřízený rozhodnutím ministra dopravy v roce 1967), na Slovensku pak BCP (bezpečnost cestnej premávky, zřízený v roce 1969).

Vládou Slovenské socialistické republiky bylo dne 16. června 1971 přijato usnesení č. 204 k návrhu opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu na léta 1971 až 1975 a vládou České socialistické republiky bylo přijato dne 20. října 1971 usnesení č. 238 o zvýšení bezpečnosti silničního provozu na léta 1971 až 1975. Z obou usnesení republikových vlád vyplynula zejména nutnost řešit zásadní problémy bezpečnosti silničního provozu v působnosti příslušných orgánů federace, které nemohou být zabezpečovány republikovými orgány. Vládní usnesení bezpečnosti silničního provozu zahrnující úkoly federálních resortů, ústředních orgánů a organizací na léta 1972 až 1975 bylo přijato vládou ČSSR pod č. 202 dne 13. července 1972. Přijatá usnesení opět zahrnula úkoly zaměřené ke všem třem základním faktorům bezpečnosti silničního provozu, tj. k lidskému činiteli, dopravnímu prostředku a dopravní cestě. Z nich vyplývající opatření ukládala příslušným resortům, ústředním orgánům a organizacím úkoly, které zasáhly nejenom do oblasti příslušných legislativních úprav a opatření, ale byly jimi stanoveny konkrétní úkoly ve výzkumu, vývoji a výrobě, v působnosti hromadných sdělovacích prostředků, v oblasti školství, zdravotnické přípravy atd. Dosud dosažené výsledky poukázaly například na úspěšné rozvinutí preventivní činnosti směřující k výchově všech účastníků silničního provozu v dopravní kázní, zvláště u dětí a mládeže. Zkušenosti z realizace systému dopravní výchovy na školách I. a II. cyklu ukázaly, že dopravní výchova se stala organickou součástí výchovně-vzdělávacího procesu, kdy je výchozí etapou k výchově všeho obyvatelstva k dopravní bezpečnosti. Zároveň zintenzivněla i činnost a působení hromadných sdělovacích prostředků v této oblasti, přičemž například vznikla řada úspěšných publicistických pořadů. Účinně se rozvinula zdravotnická příprava obyvatelstva v poskytování první pomoci se speciálním zaměřením na dopravní nehodovost (v ČSSR bylo

například jen v roce 1972 vyškoleny 34 476 osob). Některé dílčí výsledky byly dosaženy v oblasti výzkumu aktivní a pasivní bezpečnosti automobilu, nepodařilo se je však v tomto období uspokojivě realizovat. Jako důvod bylo uváděno, že realizace provedených výzkumných prací, zejména ve výrobě vozidel a jejich příslušenství, vyžaduje značné investiční prostředky a je časově i finančně náročná. Dobré výsledky se začínaly projevovat v sedmdesátých letech na úseku výstavby a modernizace silniční sítě. Bylo tak konstatováno, že úsilí a prostředky na zlepšení kvality silniční sítě a její modernizaci a dálniční výstavbu se příznivě projeví v relativním poklesu počtu závažnějších nehod v porovnání s růstem počtu motorových vozidel (například v porovnání s rokem 1968 vzrostl počet osobních automobilů v roce 1972 o 81 %, přičemž procentuální poměr dopravních nehod ve vztahu k počtu vozidel poklesl z 10,3 % v roce 1968 na 7,6 % v roce 1972; celkově počet nehod za toto období vzrostl o 25,7 %). Ve výstavbě dálnic bylo za rok 1972 proinvestováno cca 820 milionů Kčs, což bylo téměř o jednu třetinu více než v roce 1971, přičemž v roce 1973 byl předpoklad investic do dálniční výstavby přes jednu miliardu Kčs, což představovalo zhruba objem investičních prostředků, které byly vynaloženy během celého 4. pětiletého plánu.

Relativně příznivější bilance nehodovosti v počátku sedmdesátých let minulého století ale zcela netkvěla v objektivních provozních podmínkách, kde se disproporce spíše prohloubily (stav komunikací, nedostatek autoopravárenských kapacit apod.), ale její zlepšení mohlo být přičítáno takovým opatřením, jako je povinné nošení přileb pro řidiče motocyklů a jejich spolujezdce, používání bezpečnostních pásů v osobních automobilech, cílevědomá činnost na úseku výchovy i ostatních účastníků provozu, především chodců a dětí, ale i opatřením legislativního charakteru, jimiž se silniční provoz řídil (vznikla nová vyhláška č. 80/1966 Sb. a její doplněk vyhláška č. 42/1972 Sb.) včetně přísnějšího postihu za nedodržování dopravní kázně.

Bezpečnost silničního provozu však byla i nadále nepříznivě ovlivňována nevhodným složením vozového parku a jeho nedostatečným technickým stavem, nevyhovujícím stavem silniční sítě a v neposlední řadě

disproporcemi v zajištění servisu a oprav. Výsledky technických kontrol, které prováděly orgány Veřejné bezpečnosti a Zkušebna Ústavu silniční a městské dopravy v Klíčanech, ukázaly, že 80 % motorových vozidel používaných na počátku sedmdesátých let minulého století v tehdejším v provozu je v nevyhovujícím technickém stavu, a to zvláště v těch konstrukčních skupinách, které jsou v přímé souvislosti s bezpečnou jízdou (brzdy, řízení, světla). A tak jako řešení je navrhováno zavedení povinných pravidelných technických kontrol, to vše při současném respektování odpovídající obnovy vozového parku a zabezpečování oprav a řádné údržby vozidel. Tato problematika měla být doplněna také rozšířením autoopravárenských a servisních kapacit.

Další oblastí, na kterou bylo poukazováno, byla nedostatečná síť komunikací. Dochází ke konstatování, že více než čtvrtina silniční sítě nemá vyhovující únosnost. Ukázalo se to například po zimě 1969/70, kdy škody způsobené nedostatečnou únosností dosáhly 2,115 mld. Kčs. Český výbor pro bezpečnost silničního provozu a BESIP například poukazují na nevyhovující a nebezpečnou situaci v budování a údržbě krajnic, které nejsou při opravách silnic zpevňovány, popř. dosypávány do úrovně krytu vozovky. Dále na vybavenost silniční sítě dopravními značkami, svislými a vodorovnými, která neodpovídá evropské úrovni ať již použitím vhodných materiálů (světlostálé barvy, včetně materiálů pro reflexní úpravy u svislého značení nebo krátká životnost vodorovného dopravního značení), nebo jejich rozmístování, které je často nejenom neodborné, ale i v rozporu se zásadami dopravního inženýrství. Poukazováno je také na dlouhotrvající uzavírky a objížďky, které značně komplikují dopravně bezpečnostní poměry a vlivem špatné organizace stavebních prací, nedostatečné mechanizace a nedostatkem některých základních stavebních hmot se stavební práce na silnicích zbytečně prodlužují. Dochází tak ke konstatování, že již jen odstranění všech těchto nedostatků by značně přispělo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Dalším problémem se ukázala také nemožnost rychlého přivolání pomoci v případě nehody. Značná část postižených tak umírala zbytečně, protože neexistovala operativní možnost spojení místa nehody nebo jejího okolí se záchrannou službou.

Telekomunikační síť v tuto dobu významně zaostávala za světovým vývojem. Je tak apelováno na zrychlené zavedení moderní spojovací techniky, tj. vybudování radiotelefonní sítě na celém území republiky. Jako jedna z významných předností tohoto způsobu je uváděno přímé spojení mezi dvěma účastníky rádiové sítě v jedné oblasti. Požadováno je také zavedení jednotných telefonních čísel pro určité skupiny účastníků (bezpečnost, záchranná služba, hasiči apod.). Jako možné technické řešení je navrhováno například i volání jedné z těchto skupin bez volby čísla pouhým stisknutím tísňového tlačítka. V zájmu pohotových zásahů při nehodách je navrhována i reorganizace a umístění dalších skupin účastníků (požární ochrana, Veřejná Bezpečnost, Okresní správy silnic apod.). Spolu s těmito navrhovanými opatřeními dochází také ke zvyšování početních stavů příslušníků Veřejné bezpečnosti v oblasti dopravní služby, a to především ve městech v dopravních špičkách, v příměstských rekreačních oblastech a rekreačních střediscích a také na úseku správní služby Veřejné bezpečnosti, která zahrnuje evidenci motorových vozidel a jejich řidičů, kontrolu výcviku řidičů a provádění zkoušek žadatelů o řidičské průkazy, a také schvalování technické způsobilosti jednotlivě postavených motorových vozidel a technické způsobilosti při změnách podstatných částí motorových vozidel.

Vzestup silniční nehodovosti se projevuje i ve vysokém trestním postihu viníků těchto nehod. Kromě toho dochází k častému postihu opilých řidičů v silničním provozu. Pro trestné činy v dopravě bylo v roce 1970 v ČSSR odsouzeno téměř dvacet tisíc osob, což představuje 18,3 % ze všech odsouzených pro všechny trestné činy ve státě.

Jen pro ilustraci, čím vším se na svých zasedáních komise, a pak i Český a posléze vládní výbor v počátku sedmdesátých let zabývaly, malá ukázka: BESIP prosazoval zvýšení bezpečnosti dětí na ulicích například i nutností nošení vhodného pestrého oblečení, a tak se v přehledu plnění úkolů objevují i údaje o uzavření kontraktů na III. čtvrtletí roku 1972 na 3 500 chlapeckých bund s n.p. Kras Brno v pestrých pastelových barvách; s n.p. Severka Cvikov na 10 000 bund a 15 000 kusů ostatních druhů svrchního oblečení podobných barev a vlastností (pestré a dobře se čistící a snadné praní), s podnikem oděvní závody kpt. Nálepky n.p. na 10 000 kusů a

s Pragoděvem Praha na 1 000 kusů dětských bund nápadných barev. Pro podporu nošení tohoto oblečení byl za spolupráce BESIPU natočen televizní šot propagující pestré oblečení dětí. Dále se můžeme dočíst, že byl v roce 1972 rozšířen sortiment hraček a polygrafických výrobků oproti roku 1971 o 5 druhů; na trhu je kromě 4 druhů leporel a několika druhů omalovánek 15 druhů hraček. Do prodeje byly dodány v celkovém počtu více než 360 tisíc kusů. Mimo to se ve vztahu k bezpečnosti v dopravě rozšiřuje sortiment doplňků modelových železnic. Pro příští léta pak počítají výrobní podniky s předložením nových návrhů hraček s dopravní tematikou. Výbor se dále na svém zasedání zabývá například i nastavením parametrů růstu výroby nealkoholických nápojů, obalů pro nealkoholické nápoje, optimálním rozmístěním restauračních zařízení pro motoristy na hlavních tazích, nastavením dostatečné výroby pneumatik jak osobních, tak nákladních, nastavením parametrů výroby náhradních dílů pro motorová vozidla a třeba i nastavením parametrů výroby dostatečného množství asfaltu...

Své účty výboru ale skládá například i ministerstvo spravedlnosti a generální prokuratura, ministerstvo zdravotnictví, Česká státní pojišťovna a třeba i Svazarm a jeho Automotoklub, který kromě jiného zajišťuje v době motoristické sezony silniční službu a také servisní a kontrolní služby motorových vozidel ve svých dílnách apod.

Mezinárodní spolupráce

Negativní důsledky motorizmu vedly již před druhou světovou válkou k rozvíjení činnosti organizací, které se zabývaly zkoumáním možností, jak této hrozbě čelit. Žádná z nich nepřerostla rámec své země. O skutečné mezinárodní spolupráci se dá hovořit až po vzniku OSN, kdy začala pracovat i stálá komise pro kulturu a životní prostředí UNESCO. Jako její poradní orgán v problematice bezpečnosti silničního provozu a obrany člověka proti negativním vlivům motorizmu vzniká mezinárodní sdružení organizací zabývající se touto činností Prévention Routière International se sídlem v Paříži. Jeho úkolem se stává shromažďování zkušeností z dopravní výchovy v různých zemích, pořádání mezinárodních soutěží a symposií a pro

organizaci UNESCO podávání příslušných návrhů a doporučení pro mezinárodní jednání o bezpečnosti silničního provozu v orgánech OSN.

Pro otázky sportovní a turistické činnosti v oblasti motorismu vznikla pak podobná společnost AIT - Alliance International de Tourisme se sídlem v Ženevě, která se ovšem často právě vlivem stále se rozšiřujícího turistického ruchu a s ním přibývajících dopravních nehod zabývá kromě sportovních otázek také bezpečností silničního provozu.

Kromě těchto organizací pracují v této době i jiné mezinárodní organizace zabývající se vztahem člověka k motorizmu. Patří mezi ně například – Internationaler Verband für Verkehrsschulung und Verkehrserziehung se sídlem v Německu, která vznikla v roce 1957 a sdružuje organizace zabývající se školením nových řidičů. Jejím úkolem je rozšiřovat pokrokové zkušenosti a moderní vyučovací techniku ve výcviku nových řidičů, hledat cesty k vyhledávání vhodných forem výběru uchazečů a cesty k ujednocování požadavků na jejich přípravu, přezkušování a další vzdělávání. Na tomto úseku pracují pak ještě další organizace například IDBRA - International Drivers Behaviour Association - od roku 1970 se sídlem v Ženevě a INTER-AGAM se sídlem ve Švýcarsku. IDBRA se zabývá výzkumem chování řidičů v různých situacích a doporučuje jemu odpovídající úpravy pravidel, značení silnic, konstrukce vozidel apod. INTER-AGAM se zabývá rozšiřování myšlenek integrované dopravní výchovy a řidičského výcviku dle metody dr. Gerharda Munsche, který rovněž přednášel na několika sympoziích v ČSSR.

Začátkem 60. let se po celospolečenském uvolňování v Československu podařilo také navázat zahraniční kontakty, především při nejrůznějších konferencích, v počátcích hlavně v Československu nebo v zemích RVHP. Docházelo tak k seznamování se s tím, jak se problematika dopravní výchovy, resp. tehdy působení na výchovu řidičů a pak i působení na ostatní vrstvy obyvatelstva v silničním provozu, projevuje. Bohužel do Evropy a do našich zemí velice málo zajížděli experti z USA a Velké Británie, což byla škoda, protože především v USA již tehdy měli bohaté zkušenosti s organizací jednak výcviku řidičů a jednak systému výchovy k bezpečnější dopravě. O to více se na konferencích dalo debatovat s experty například ze

Švýcarska, z Německa a Rakouska. Například ve Švýcarsku pracovala a dodnes pracuje instituce, která se jmenuje nenápadně – bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, tedy poradna pro zábranu úrazů. Je financována z příspěvků všech pojišťoven, nejen z pojištění motorových vozidel, ale z veškerého úrazového pojištění. Vytváří proto na zábranu úrazů řadu akcí kantonálních i pro celé Švýcarsko. Je to nevládní nestátní organizace, která se zaměřuje na progaci a výchovnou činnost v oblasti zábrany škod. Dalším zdrojem pro spolupráci bylo Německo. Zde byla v šedesátých letech činnost na poli bezpečnosti silničního provozu organizována na podobném principu, jako je Červený kříž. Jednalo se o společenskou organizace označenou jako Zelený kříž s názvem Verkehrswacht – tedy dopravní stráž. Jednalo se o jakousi pomocnou stráž organizovanou jako společenská organizace, ale zaměřenou speciálně na výchovu ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Kmenovými pracovníky byli obvykle bývalí dopravní policisté a ve spolupráci s policií provozovala tato organizace nejrůznější výchovné akce od školní mládeže až po seniory.

Třetím a pro naše podmínky asi nejbližším a nejdůležitějším zdrojem inspirace a spolupráce byla činnost rakouského KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit – tedy Kuratorium pro bezpečnost silničního provozu. To bylo také organizováno jako společenská organizace, členy mohli být jednotlivci, ale hlavně jejími členy od počátku byly oba konkurenční rakouské autokluby ÖAMTC a ARBÖ. Kuratorium přijímalo příspěvky od jednotlivých rakouských zemí, firem, organizací, dotace od nadací i od jednotlivců. Tato organizace byla pro činnost BESIPU asi nejbližší. Jediný rozdíl byl v tom, že BESIP byl již od svého počátku výkonným orgánem Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, přejmenované později na Český a pak na Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu - tedy se jednalo o organizaci státní. To nakonec mělo i zajímavé důsledky v tom, že BESIP dlouhá léta nemohl získat členství v mezinárodní organizaci Prévention Routière Internationale (PRI) v Paříži. Zde směly být členy pouze organizace soukromé, resp. společenské organizace a nikoliv státní. Z těchto základních pramenů a na spolupráci především s těmito organizacemi BESIP ve svých začátcích stavěl. Ze zkušeností výše

uvedených organizací bylo čerpáno, a vznikaly tak jednotlivé akce, které tvořily základy systému dopravní výchovy, jenž začínal od dětí z mateřských škol, přes školy prvního, druhého, třetího stupně, po řidiče, chodce, seniory atd. Vzhledem k těmto aktivitám byla také vždy věnována péče, aby se pracovníci BESIPU seznamovali se zahraničními materiály a se zahraničními organizacemi. Také proto byl kladen velký důraz na jazykové znalosti jednotlivých pracovníků, kteří v BESIPU vedli své úseky.

Spolupráce na poli bezpečnosti silničního provozu se v sedmdesátých letech také více zaměřovala na integraci mezi členskými státy RVHP. Rozvoj mezinárodní motorizované turistiky, mezinárodní silniční dopravy i narůstající problémy plynoucí z negativního dopadu růstu motorizace se odrážely i v návrzích na spolupráci v rámci tohoto společenství. V sekci č. 4 Stálé komise pro dopravu RVHP pro dopravu tak byla v říjnu roku 1972 vytvořena zvláštní Pracovní skupina pro bezpečnost silničního provozu. Ta měla koordinovat plány vědeckého výzkumu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zpracovávat příslušná doporučení (například zavádění a využívání výpočetní techniky pro provádění analýzy příčin silničních dopravních nehod, k registraci a evidenci silničních motorových vozidel atd.), unifikovat pravidla silničního provozu, dopravního značení, řidičských průkazů, dohledu nad technickým stavem vozidel, dále zpracovávat návrhy na integraci a kooperaci ve výrobě (například moderních systémů regulace silničního provozu, signalizačních zařízení, reflexních a nátěrových hmot pro dopravní značení a ostatních technických prostředků pro řízení silničního provozu) s ohledem na možnosti a potřeby jednotlivých členských států RVHP apod. Až do vzniku výše uvedené komise byla mezinárodní spolupráce socialistických států v této oblasti zabezpečována v rámci XI. komise Komitétu OSŽD (organizacia sotrudničestva železnych dorog) pro automobilovou dopravu a silnice. Ta se zabývala například doporučeními a požadavky na přípustné teploty a relativní vlhkost vzduchu v kabinách řidičů nákladních automobilů, požadavky k některým kategoriím vozového parku automobilové dopravy s přihlédnutím k ergonomickým předpisům, požadavky na parametry, stav a výstavbu silnic z hlediska bezpečnosti silničního provozu, vypracováním nových typů zařízení a progresivních metod výuky v autoškolách, vlivem stavu silnice a

nejdůležitějších silničních elementů včetně světelných hodnot na bezpečnost silničního provozu, doporučeními k bezpečnosti chodců, ve městech obcích a mimo ně atd. Československo a její zástupci byli v této době hlavními řešiteli řady dalších témat a podíleli se na vypracování celé řady doporučení. Základní problémy bezpečnosti silničního provozu byly rovněž řešeny v rámci pracovní skupiny pro bezpečnost silničního provozu WP 20 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

BESIP – padesát let ve službách bezpečnosti na silnicích

Výše popsané dění v konci šedesátých a počátkem sedmdesátých let, kdy vzniká i BESIP, ukazuje na to, že problémy, které se tehdy v rámci bezpečnosti silničního provozu řešily, byť v jiné politicko-ekonomické situaci, jsou ve svých základech stejné i v současnosti. Potřeba koordinovat činnost na tomto poli byla stejně významná tehdy, jako je i dnes.

Již bylo zmíněno, že BESIP vznikl jako výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu. Náročná koordinační práce, kterou tato komise vykonávala, a její rozsah, dospěly do bodu, kdy bylo nezbytně nutné, aby byl zřízen výkonný orgán, který by dokázal dotahovat všechny potřebné úkoly do úspěšného konce. V roce 1966 se tak komise usnesla a začala připravovat zřízení tohoto výkonného orgánu. Zástupce ministerstva dopravy, jako předseda komise, dostal za úkol zajistit zařazení a umístění nově vznikající organizace, předseda ÚV Svazarmu dostal za úkol personálně zabezpečit vedoucího pracovníka, který tuto organizace vlastně vybuduje a náměstek ministra vnitra měl za úkol zajistit součinnost vedoucích tiskových odborů krajských správ Veřejné bezpečnosti pro zajištění publicity a propagace dané problematiky. Financování nově vzniklé organizace bylo cestou rozpočtu z účelově vyhrazených finančních prostředků ministerstva dopravy. Výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu BESIP (název pochází ze složení – **BE**zpečnost **SI**lničního **P**rovozu) tak vzniká k 1. 5. 1967 a je zařazen do příspěvkové organizace Projekčně-konstrukčního vývojového pracoviště silniční a městské dopravy

(transformovaného později na Ústav silniční a městské dopravy, tedy ÚSMD).

BESIP se tak stává operativním a metodickým orgánem výboru, jehož činnost komplexně zajišťuje. Poslání (činnost) BESIPU je zejména - navrhuje a koordinuje koncepční řešení otázek bezpečnosti silničního provozu v celé šíři problematiky ve vztahu k hlavním činitelům ovlivňujících bezpečnost silničního provozu, to je k člověku, silnici a vozidlu; projednává a připravuje návrhy opatření a zpracovává podkladové materiály pro jednání výboru ve shodě s plánem činnosti a pořadem jednotlivých zasedání; zabezpečuje realizaci závěrů a usnesení výboru a z nich vyplývajících úkolů a kontroluje jejich plnění; navrhuje a koordinuje výzkumné úkoly v problematice bezpečnosti silničního provozu a spolupracuje při vývoji a zavádění bezpečnostních zařízení a kontrole bezpečnostních prvků vozidel; usměrňuje a koordinuje dopravní výchovu širokých vrstev obyvatelstva k bezpečnosti v silničním provozu ve spolupráci s příslušnými resorty, státními institucemi a společenskými organizacemi; pro dopravní výchovu dětí a mládeže úzce spolupracuje s resortem školství při tvorbě osnov, učebnic a při školení učitelů a výchovných pracovníků; při dopravní výchově širokých vrstev využívá všech dostupných sdělovacích prostředků – tisku, rozhlasu, televize, filmu, přednášek, výstav apod.; metodicky řídí činnost krajských a okresních aktivů pro dopravní bezpečnost; organizuje a koordinuje na úseku zdravotně preventivní péče opatření z hlediska potřeb bezpečnosti silničního provozu; provádí účinnou propagaci obsahu a cílů usnesení komise k dosažení jejich co nejširší publicity u občanů a mládeže s využitím všech hromadných sdělovacích prostředků; vydává Bulletin BESIP pro potřeby tisku a měsíčník Za volantem pro veřejnost; uskutečňuje mezinárodní spolupráci stykem se zahraničními organizacemi, získává informace o činnosti zahraničních organizací, přejímá zkušenosti, které aplikuje v našich podmínkách. Vedoucí BESIPU pak - je zástupcem tajemníka komise a posléze Českého výboru pro bezpečnost silničního provozu, je oprávněn svolávat určené pracovníky příslušných organizací s cílem sladit s nimi a upřesnit konečné znění podkladů a návrhů opatření předkládaných pro jednání výboru; iniciativně nebo z rozhodnutí výboru předkládá požadavky na spolupráci a

zpracování úkolů příslušným organizacím; řídí veškerou činnost výkonného orgánu.

Aby mohly být všechny výše uvedené úkoly plněny, bylo potřeba také nastavit odpovídající personální obsazení. Již od počátku činnosti BESIPU tak zde působí odborníci na legislativu, techniku, zdravotnictví, propagaci a dopravní výchovu. Dopravní výchova je již v počátcích rozdělena podle věkových skupin na předškolní děti, základní školy, třetí stupeň školství, dospělé a seniory, kdy každou z těchto oblastí má na starosti některý z odborných pracovníků.

Již od počátku činnosti BESIPU se jeho odpovědní pracovníci nezdržovali objevováním toho, co již dávno bylo objeveno, a využili vždy těch nejlepších zkušeností a znalostí, které se daly implementovat do našeho prostředí - například ze švýcarských a hlavně rakouských zkušeností.

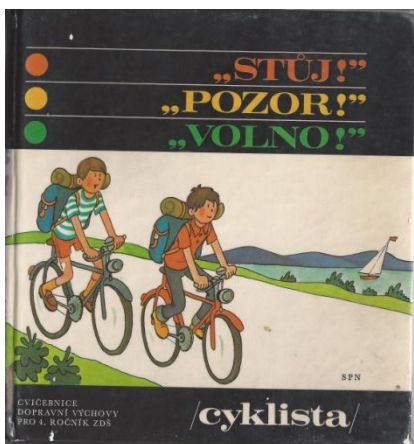
Především šlo o to, vybudovat systém dopravní výchovy, který by provázel občana po celý život. Dnes můžeme konstatovat, že se tehdy, díky vydatné iniciativě zodpovědných pracovníků BESIPU a dalších nadšenců z celé řady oblastí, podařilo položit základ výchovného systému, o jaký se v řadě vyspělých zemí – více či méně úspěšně - snaží dodnes. Byl připraven systém, který měl od předškolní výchovy, přes dopravní výchovu školní, vícefázový výcvik řidičů, nezanedbatelné působení všech typů sdělovacích prostředků (tisku, rozhlasu, televize, filmu a dnes i internetu) až ke specifickým formám pozornosti věnované seniorům, provázet občana po celý život.

BESIP začal tiskovinami, vznikají brožurky, které jsou distribuovány prostřednictvím tiskových pracovníků na jednotlivých okresních správách Veřejné bezpečnosti, přes značkové kluby Svazarmu apod. Vznikají také první plakáty, které jsou zaměřené na děti, chodce, přechody, distribuce je přes národní výbory a Krajská dopravní střediska, která měla nejprve na starost vytěžování silniční dopravy a postupně přebírala další funkce. Dnes obdobně fungují krajské koordinátory BESIPU.



Jedny z prvních plakátů, které BESIP vydal

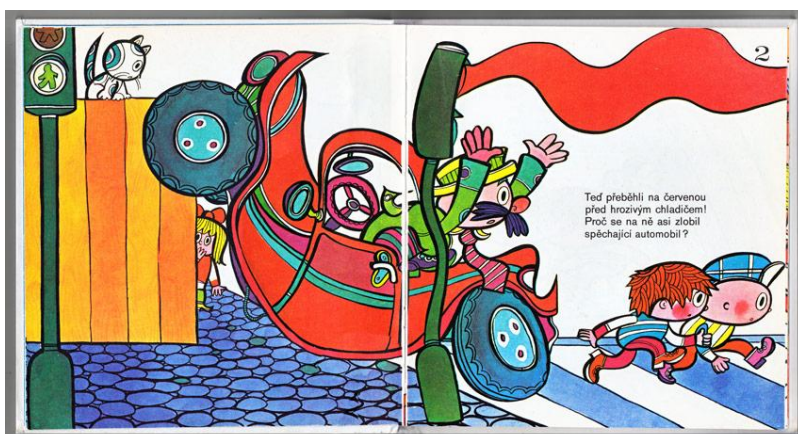
Ve spolupráci s českým ministerstvem školství vzniká učebnice dopravní výchovy pro 3. třídu, která je zaměřena na chodce a pak také učebnice pro 7. třídu, zaměřená na cyklisty. Učebnice jsou určeny pro všechny školy v České republice.



Učebnice z roku 1975

BESIP připravuje řadu předmětů s tématem bezpečnosti silničního provozu, přívěsky, reflexní materiály, pro děti i seniory. Distribuce těchto předmětů je přes školy, nejrůznější soutěže, Veřejnou bezpečnost a Krajská dopravní střediska.

Jsou připravovány i dětské dopravní hlídky, které měly působit při nástupu dětí do školy a pak při každodenních cestách do školy. Vznikají podle německého vzoru, ale jejich činnost se podařilo realizovat jen na některých místech, a to především pro odpor ze strany činovníků Veřejné bezpečnosti. Vzniká také seriál populárních večerníčků „Kluci pozor“, jehož autory jsou v roce 1973 výtvarník Radek Pilař a spisovatelé Jiří Havel a Lenka Vosková, režie se ujal Jaroslav Boček a kreslené příběhy doprovází hudba Jaroslava Celby. Bylo natočeno celkem 13 epizod. Příběh Kluci, pozor červená vyšel také v knižní podobě a následně vzniklý text byl rovněž použit v čítance pro druhý ročník základních škol, kde je i v současnosti dále využíván v pracovních listech jednotlivých pedagogů.



Jako první byl zpracován námět na bezpečný pohyb v silničním provozu, kdy si dva kluci hrají s míčem a dostanou se na ulici, kde způsobí celou řadu nepříjemností právě v honbě za svým kulatým kamarádem. Tento první díl dostal název Kluci, pozor červená. Následovaly další díly – Kluci, pozor na cestách; Kluci, pozor na sněhu; Kluci, pozor prázdniny; Kluci, pozor na kolech; Kluci, pozor na parkovišti; Kluci, pozor na výletě; Kluci, pozor v ZOO; Kluci, pozor v muzeu; Kluci, pozor na staveništi; Kluci, pozor na horách; Kluci, pozor při nákupu v obchodním domě; Kluci, pozor na parníku. Kromě Radka Pilaře se na přípravě výukových a propagačních materiálů pro BESIP podílel v těchto letech i další známý výtvarník Miloš Nesvadba. Vznikají i další televizní krátké filmy, které byly vyráběny prostřednictvím tehdejšího podniku Merkur. Další filmy s tematikou bezpečnosti silničního provozu vznikají v oddělení reklamy Československé televize. Výrobu těchto

materiálů, kterých vznikalo přibližně šest až sedm ročně, zadával právě BESIP. Krátké příspěvky pro televizní vysílání vyráběné Merkurem a Československou televizí vysílá televize zdarma na základě usnesení Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu. Klipy jsou vždy na aktuální témata a obdobný formát využívá BESIP po celou dobu své existence, připomeňme z nedávné doby například klipy STOP a Besipky. Jsou připravovány série diapositivů do kin. Tehdy se v kinech dávaly před hlavním filmem krátké filmy a promítaly se diapositivy, jakási reklamní sdělení. Toho využívá i BESIP pro své kampaně. Začíná také éra povolené reklamy v Československé televizi – objevuje se populární pan Vajíčko, který uvádí reklamní sdělení, kdy i BESIP tohoto prostoru využívá. A protože v té době zůstat stát na silnici s porouchaným vozem bylo celkem běžné, vznikají jako předměty pro pomoc řidičům i originální předměty - například to byly signální vlaječky ve formě praktických ručníků – první z nich znamenal – „Žádám o pomoc zdravotní“ – červený kříž v bílém poli, druhý „Žádám technickou pomoc“ – klíč ve žlutém poli.



Dále se vyrábějí nejrůznější kalendáře s dopravními značkami, šátky, prostírání apod. BESIP vždy aktuálně připravuje akce a předměty, které se týkají například změn v pravidlech silničního provozu apod. Vznikají pravidelné brožurky na nejrůznější témata, následují přednášky a debaty pro seniory, pro cyklisty, pro motocyklisty, BESIP se zabývá tematikou defenzivní jízdy. Podílí se rovněž na vývoji prvního československého alkoholtesteru pro dopravní službu Veřejné bezpečnosti, který vzniká v družstvu Mechanika. Následuje akce samotestování na alkohol a rozdávány jsou „balonky“, resp. trubičky pro kontrolu hladiny alkoholu – ty jsou distribuovány především při motoristických soutěžích, jízdách zručnosti,

kteřé pořádají kluby Svazarmu, při soutěžích jako ceny pro vítěze, v akcích k bezpečnosti silničního provozu apod.



Detekční trubičky pro orientační zjištění alkoholu

BESIP se postupně stal uznávanou autoritou v oblasti dopravní výchovy a prevence nehodovosti v silničním provozu, a to na školách a jiných zařízeních pro děti a mládež i u veřejnosti. Ve své historii se kromě jiného podílel i na založení celostátního rozhlasového pořadu „Pozor zákruta!“, nejprve na Slovensku, kde vzniká na základě inspirace obdobného pořadu v Rakousku, a následně se rozšiřuje i do vysílání Českého rozhlasu. BESIP se podílel na budování motoristické redakce Československé televize. Za své si vzal karlovarský Festival filmů bezpečnosti silničního provozu, který se v dobách své největší slávy konal v Karlových Varech ve dvou sekcích – v hotelu Thermal byly ve velkém sále promítány filmy a dokumenty, v druhém sále pak TV pořady a TV filmy. Například v roce 1972 byl film Člověk a automobil na Mezinárodním festivalu filmů v Karlových Varech vyznamenán jako nejlepší film. Vzniká i experimentální film Vteřiny v Des Dur, film Akce Kerský les o soustředěné kontrole prováděné orgány Veřejné bezpečnosti, nebo emotivní film Tragédie z alkoholu, který tehdy vyvolal mimořádný ohlas veřejnosti.

BESIP byl rovněž vydavatelem časopisu Za volantem. Tento měsíčník měl náklad cca 30 000 výtisků. Časopis byl určen pro širokou veřejnost, pro silniční a individuální dopravu a jeho úlohou bylo řešit problematiku dopravní kázně a bezpečnosti silničního provozu ve všech souvislostech. Zabýval se výchovou účastníků silničního provozu, a to motorizovaných i nemotorizovaných, dopravní výchovou na školách, metodami výuky v autoškolách, doškolováním řidičů atd. Jelikož BESIP musel časopis dotovat

poměrně značnou částkou, došlo usnesením předsednictva ÚV KSČ z 31. ledna 1975 o změnách ve struktuře periodického tisku a usnesením vlády ČSR číslo 41 z 26. 2. 1975, ke sloučení časopisu Za volantem a časopisu Motoristická současnost, který si v dalších letech vybudoval pevné postavení na tehdejšímu trhu motoristických časopisů.

BESIP také organizoval dětské dopravní soutěže (ty ostatně probíhají dodnes). V BESIPU také tehdy běžela akce dětských žlutých čepiček – rozdávají se při soutěžích – aby byly děti lépe vidět. Připravují se i vestičky pro předškoláky, ale jsou zatím jen ve žluté barvě a bez odrazových a reflexních schopností. BESIP rovněž přesvědčuje výrobce školních brašen, aby ve velkém začala výroba a používání odrazných materiálů na školních brašnách – začíná tak ve velkém propagace reflexních prvků. BESIP rovněž iniciuje výrobu dalších věcí s reflexními prvky, jako jsou například sportovní boty.

Již od roku 1967 prosazuje zviditelnění chodců a dětí v silničním provozu za pomoci přívěsků s odrazkami, které tehdy pocházely z Jablonce n. Nisou. Začínají se objevovat odrazky podobné těm pro jízdní kola ve tvaru nejrůznějších přívěsků, vyráběných nejprve ze skla a později z plastu.



BESIP aktivně působí i na poli zdravotnické výchovy. Ve spolupráci s ministerstvem zdravotnictví vznikají výukové filmy, které vyráběl Krátký film. Tyto výukové instruktážní filmy o první pomoci pak jsou používány ke zdravotní přípravě ve školách, v autoškolách, při školení řidičů, při školení první pomoci, ale využívají se třeba i při výcviku branců a vojáků základní vojenské služby apod. S ministerstvem zdravotnictví je připravována i řada dalších aktivit. Jednou z nich je i akce HEMACELL. Jedná se o náhradu krevní plazmy pro první pomoc. Tímto přípravkem jsou vybavovány sanitky pro první pomoc a následně i vozy hasičů a Veřejné bezpečnosti. Dochází ke

spolupráci s hlavní správou Veřejné bezpečnosti, dopravní službou, kdy jsou do vozů pohotovostních jednotek a hlídkových jednotek dodávány také velké kufry první pomoci, které obsahují rozšířený zdravotnický materiál. Toto opatření se osvědilo především na venkově. Vycházelo se z toho, že u dopravní nehody se může vyskytnout jako svědek, nebo kolemjdoucí lékař nebo školený zdravotník, který ale nemá u sebe potřebné vybavení a takto vybavené vozy VB jim je mohou poskytnout. Následně se tímto materiálem vybavují i vozy hasičů. Toto vše vzniká především v době, kdy začal provoz na dálnici a ještě nebylo ujasněno, jakými kompetencemi, kdo a jak bude zasahovat u technických problémů, havárií apod. na takovémto typu komunikací. Výše uvedené vybavení těchto vozidel bylo hrazeno z prostředků BESIPU.

BESIP byl také u vzniku prvního systému hlášení dopravních nehod prostřednictvím moderní techniky. Systém AUTOVOC bychom dnes mohli přirovnat k velmi zjednodušenému e-callu a měl sloužit pro přivolání pomoci. Tento vizionářský systém byl sice rozpracován do výzkumného úkolu, došlo k jeho ověření na jedné z komunikací, ale k jeho rozšíření nikdy nedošlo.

Další oblastí působnosti BESIPU byla spolupráce a metodické vedení komisí pro bezpečnost silničního provozu ustavených ve všech okresech a krajích. Ne všechno se ale podařilo realizovat, a to jak tehdy, tak i dnes. Například již v roce 1968 vytáhl BESIP do boje proti zbytečným značkám a reklamním panelům na silnicích. Tehdy sice měli ještě k dnešním billboardům daleko, ale již tenkrát rozptylovaly řidičovu pozornost. U hlavních silnic se začaly objevovat propagační cedule například velkých podniků a JZD, na kterých byla nejrůznější hesla. BESIP se snažil spolu s Vládním výborem o jejich odstraňování, ale tento boj byl, stejně jako je i dnes, celkem marný.

V 70. letech minulého století také BESIP spolu s výrobcem pneumatik Barum prosazoval v zimním období používání hrotových pneumatik. Byly vybrány vzorky, proběhly zkoušky i předváděcí akce pro všechny zainteresované i běžné motoristy – v tu dobu nebylo ve vyhlášce žádné omezení. Na nátlak silničářů, argumentujících tím, že hroty ničí silnice, se do vyhlášky (i do dnešního zákona) místo hrotovaných pneumatik, které by v řadě případů a

na některých místech mohly zvýšit bezpečnost silničního provozu, dostal zákaz používání pneumatik s hroty (s některými výjimkami).

BESIP také metodicky řídí činnost krajských dopravně bezpečnostních aktivů (KDBA). Ty se zaměřují zejména na problémy sledování studijních cyklů a kurzů dopravní výchovy; sledují výstavbu dětských dopravních hřišť a usměrňují ji tak, aby byly především mobilní; zavádí pravidelné bezpečnostní rubriky v krajském a okresním tisku, aby se věnovaly dopravní výchově všeobecně a také dopravní výchově na školách, a pro tuto rubriku zajišťují materiály; kontrolují účinnost povinného poučování řidičů z povolání apod. Od svého počátku působil BESIP samostatně, tak aby dokázal napříč resorty celospolečensky ovlivňovat celou širokou problematiku bezpečnosti silničního provozu. BESIP nebyl integrální součástí tehdejšího Ministerstva dopravy ČSSR, byť byl personálně přiřazen k jeho příspěvkové organizaci – původně Projekčně-konstrukčnímu vývojovému pracovišti silniční a městské dopravy, která se transformovala později na Ústav silniční a městské dopravy.

Organizační začlenění BESIPU do ÚSMD bylo až do 30. 6. 1974 upraveno statutem a organizačním řádem ústavu. Podle článku 3 bod 4 statutu byl součástí ústavu Výkonný orgán Českého výboru pro bezpečnost silničního provozu (BESIP) jako nástupce Výkonného orgánu Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu, začleněného do dřívějšího Projekčně-konstrukčního vývojového pracoviště silniční a městské dopravy rozhodnutím ministerstva dopravy ze dne 10. 7. 1967, č.j 20019/67-41.

Podle článku 16 odst. 2 organizačního řádu zajišťoval ústav činnost výkonného orgánu v samostatném vnitřně odděleném středisku, a to v rozsahu vyplývajícím ze statutu tohoto výboru a v jejím rámci, kde zejména – navrhuje, zpracovává a koordinuje řešení otázek bezpečnosti silničního provozu a sleduje účinnost přijatých opatření; - vydává odborné publikace a periodika z oblasti bezpečnosti silničního provozu. Podobnou náplň činnosti výkonného orgánu stanovil i Český výbor pro bezpečnost silničního provozu. Usnesením vlády ČSR č. 168/74 byl s účinností od 1. 7. 1974 přeměněn Český výbor pro bezpečnost silničního provozu ve Vládní výbor pro

bezpečnost silničního provozu České socialistické republiky. Sekretariát Vládního výboru zajišťovala Správa pro dopravu ministerstva vnitra ČSR prostřednictvím svého organizačního útvaru BESIP. Delimitace organizační složky BESIP z ÚSMD na MV ČSR - Správu pro dopravu byla organizačně zajištěna Protokolem o převodu závazných úkolů, limitu prostředků a orientačních ukazatelů plánu, majetku a závazků Výkonného orgánu Českého výboru pro bezpečnost silničního provozu BESIP 26. 6. 1974. Delimitace byla uskutečněna k 31. 12. 1974.

BESIP tak byl převeden na Správu pro dopravu Ministerstva vnitra, kde spadal pod civilně – správní úsek MVČR, a stal se sekretariátem poradního orgánu vlády – Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu, postupně pak spadal do působnosti Ministerstva vnitra ČR – odboru tisku a PR, později odboru správních činností.

Na jaře roku 1988 však byly bez náhrady zrušeny - Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu, jeho sekretariát i zmíněné okresní a krajské komise; zaměstnanci BESIPU byli převedeni do odboru automobilového opravárenství Správy pro dopravu Ministerstva vnitra ČR.

Z iniciativy zaměstnanců dřívějšího útvaru BESIP bylo na jaře roku 1990 přijato Prohlášení vlády ČR k bezpečnosti silničního provozu. Na to navazovala další iniciativa, jejímž výsledkem bylo, že v témže roce vláda České republiky zřídila Radu vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu (usnesením vlády ČR č. 276/1990, ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu), schválila statut této Rady a stanovila, že výkonným orgánem Rady je sekretariát Rady (BESIP), který je samostatným útvarem v rámci Ministerstva vnitra ČR; předsedou Rady byl jmenován ministr vnitra. Prvním krokem BESIPU bylo vytvořit v zásadě nových podmínkách nový systém práce, získat instituce i konkrétní lidi ke spolupráci a najít účinné formy působení na účastníky silničního provozu, vytvořit nový systém prevence, a v neposlední řadě zajistit dostatečné financování.

BESIP zpracoval Systémový program bezpečnosti silničního provozu, který formuloval hlavní problémy v dané oblasti a který byl následně (v roce 1991) schválen vládou. Zorganizoval vytvoření dobrovolných aktivů BESIPU ve všech okresech a některých městech ČR. Rovněž byl pověřen zajistit

privatizaci autoškol, jejich přechod z organizace Svazarm na soukromé subjekty.

BESIP za dobu svého působení připravil systém výchovných programů pro děti předškolního věku i pro žáky škol. Byly to například Dopravní soutěž mladých cyklistů pro žáky ve věku 10 až 14 let s vyvrcholením v mezinárodních soutěžích, z nichž BESIP několik pořádal, rozhlasový výchovný program Zlatá zebra pro žáky ve věku 7 – 11 let, výtvarný program Děti, pozor, červená! pro děti ve věku 4 – 15 let a program systematického výcviku cyklistů (ale i chodců) na dětských dopravních hřištích, který podle místních podmínek absolvovalo značné procento dětí a jehož součástí byla i organizace výcviku na hřišti pro děti s rodiči. Výcvik dětí se pak uskutečňoval na více než 100 dětských dopravních hřištích - zachránění dětských dopravních hřišť před jejich zrušením a před snahami využít je pro komerční účely v počátku devadesátých let bylo velmi náročné.

Dopravní výchově předškolních dětí a žáků škol napomáhaly i programy v dětských časopisech, například program Dobrý chodec v časopise Sluníčko, soutěžní cykly v časopisech Ohníček, Rodina a škola, Pastelka apod., a rovněž pomůcky, které byly zajištěny – např. různé obrázkové tiskopisy s testovými otázkami, výukové videokazety (např. Partneři, Anička už to zná), počítačové hry (První cesta do školy, Moje jízdní kolo, Bezpečně na čtyřech kolech), učebnice dopravní výchovy, omalovánky a další tiskoviny. BESIP se nejen účastnil, ale také pořádal řadu mezinárodních konferencí. Například v roce 1973 spolupřádal v Praze mezinárodní seminář na téma Názorné pomůcky pro dopravní výchovu. Posláním semináře a jeho cílem bylo určit směr dalšího vývoje pomůcek a jejich využívání při dopravní výchově všech účastníků silničního provozu od dětí předškolního věku až po dospělé. Semináře se zúčastnilo 140 delegátů, z toho 131 ze zahraničí. A začátkem sedmdesátých let minulého stoltí také BESIP spolupřádal velké mezinárodní sympozium dopravní komise RVHP v Karlových Varech. Ve spolupráci s motoristickými organizacemi zorganizoval BESIP výstavbu center pro zdokonalovací výcvik řidičů a připravil metodiku výcviku. BESIP rovněž vydával Metodický zpravodaj autoškol. Zajistil působení na veřejnost prostřednictvím médií, včetně vysílání vlastního magazínu BESIP v televizi. V

edici Zpravodaj BESIP vycházely brožury s tematikou dopravní výchova dětí, alkohol a drogy v silničním provozu, metodika zdokonalovacího výcviku řidičů atd. Další aktivitou BESIP zaměřenou na dospělé byla rozsáhlá multimediální kampaň Cvič, ať jedeš líp. BESIP vydal řadu plakátů, vydal rovněž videokazety pro použití ve školách, na dopravních hřištích a v autoškolách; řada těchto materiálů byla použita i v televizním vysílání.

Akcí, která se dnes již před mnoha lety nesmazatelně zapsala do povědomí snad všech obyvatel Československa a na které se BESIP aktivně podílel, byl Duben měsíc bezpečnosti v silničním provozu. V roce 1973 se tato akce objevuje jako reakce na každoroční dubnový prudký nárůst provozu na silnicích v důsledku zvýšeného rekreačního provozu, doprovázený neustále vzrůstající nehodovostí. Proto vzniká Duben měsíc bezpečnosti v silniční dopravě, jako propagační koordinovaná účelová akce s posláním maximálně eliminovat negativní faktory, a to nejen výchovnou činností, ale také zvýšeným dozorem ze strany Veřejné bezpečnosti, technickými kontrolami, ale rovněž i servisními službami.

Mezi další činnosti BESIPU patřilo organizování a vyhlašování akce Kavalír silnic, kdy Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu uděloval odznak Kavalír silnic ve třech stupních – bronzový, stříbrný a zlatý odznak. Dále byla udělována také pamětní pečeť Kavalír silnic. Stupeň ocenění odpovídal významu činu oceněného pro bezpečnost silničního provozu. Například zlatý odznak byl za to, když někdo pomohl při nehodě s nasazením vlastního života apod. Pamětní pečeť pak byla udělována za dlouhodobé působení v oblasti prevence nehodovosti.

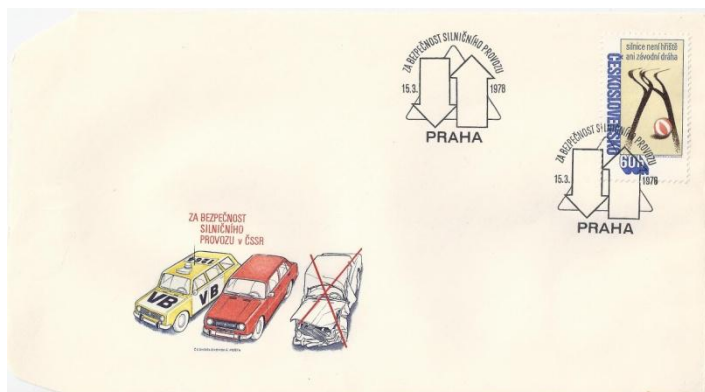


BESIP také organizuje a pravidelně vyhlašuje a předává Ceny bezpečnosti silničního provozu. Cena bezpečnosti silničního provozu byla projevem uznání jednotlivcům nebo kolektivům, zasloužilým význačnou měrou o zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Cena bezpečnosti silničního provozu byla udělována ve třech stupních a pro oceněné bylo tehdy jistě velmi zajímavé, že s tím souvisely i finanční odměny. Udělení zlaté plakety a čestného diplomu bylo doprovázeno finanční odměnou 15 000 Kčs v hotovosti; udělení stříbrné plakety a čestného diplomu finanční odměnou 7 000 Kč v hotovosti; udělení bronzové plakety a čestného diplomu finanční odměnou v hotovosti 3 000 Kč. Tyto finanční částky v roce 1973 nahradily až do té doby přidělované poukazy na osobní automobil. BESIP se dále podílí i na celostátní soutěži řidičů z povolání Jezdím bez nehod.



Nálepky na krabičky od zápalek z šedesátých let

BESIP ve své historii vydává i příležitostně poštovní známky s tematikou bezpečnosti silničního provozu. Téma bezpečnosti silničního provozu se objevuje rovněž na krabičkách zápalek. Jako osvěžující bonbóny pro řidiče byly vyráběny tzv. Besipky, jejichž výrobu BESIP iniciuje - bonbony typického tvaru „pneumatiky“, jsou vyráběné s převahou hroznového cukru pro dodání rychlé energie řidiči.



Obálka s příležitostnou poštovní známkou z roku 1978

O rozsahu toho, co vše BESIP distribuoval, svědčí i nutnost reorganizace zasílání materiálů v roce 1973. Tehdy nabývá distribuce propagačního a výchovného materiálu významného rozsahu. Plánované tituly a jejich četnost i realizační objem začal vyžadovat zásadní organizační řešení, aby nebyly narušeny základní úkoly, které měl BESIP plnit. Ročně bylo odbaveno více než 120 000 zásilek propagačního a výchovného materiálu o celkové hmotnosti zhruba 80 tun na více než 20 000 adres. Finanční náklady spojené se skladováním, balením a odesíláním poštovních zásilek dosahují tehdy ročně bezmála půl milionu Kčs. Menší část zásilek odesílal BESIP podle individuálních požadavků a podle skladovacích možností přímo ze svého pracoviště. Plocha skladu ale nedovolovala tento způsob distribuce rozšiřovat, a tak byla navázána spolupráce s podnikem Sportpropag, který za úplatu postoupil BESIPU část svých skladovacích prostor a podle dispozic BESIPU materiály distribuoval. Pro usnadnění expedice byl tehdy pořízen přepis adres škol všech stupňů, výchovných institucí, národních výborů apod. a byl přenesen do paměťového záznamu počítače SAAB. Výstupní zařízení tohoto počítače pořizovalo systémy Computer News (nekonečné pásy) série adres na samolepicí adresky. Z dislokovaných skladů na Žižkově, v Odolena Vodě a ve výrobních podnicích pak byly materiály převáženy do Brandýsa nad Labem, kde byly baleny, opatřovány adresou a odesílány. V devadesátých letech BESIP také zastupoval Českou republiku v pracovní skupině WP1 pro bezpečnost silničního provozu v EHK OSN, včetně funkce místopředsedy WP1. V této souvislosti v říjnu 1992 zorganizoval v ČR (v

Benešově) mezinárodní sympóziium k bezpečnosti silničního provozu, a to za účasti představitelů EHK OSN a většiny evropských států a některých států ze zámoří. Hlavním tématem sympózia byl systém zajišťování bezpečnosti silničního provozu, zaměřený zejména na podmínky v zemích bývalého Východního bloku. Na sympóziium navazoval mezinárodní festival filmů s tematikou bezpečnosti silničního provozu.

BESIP se také stává členem PRI (Prévention Routière Internationale) a aktivně se zúčastňuje jednání této mezinárodní organizace. Byla zahájena spolupráce s evropskými orgány a organizacemi prevence nehodovosti a silničního provozu, zejména v Norsku, Finsku, Švédsku, Německu, Maďarsku, Francii, Rakousku, Holandsku a dalšími, mj. i v Izraeli a na Islandu.

Společná mise Evropského společenství a Světové banky uskutečněná v roce 1993 se zabývala činnostmi a aktivitami v oblasti prevence nehodovosti v silničním provozu v České republice a potvrdila ve svých závěrech správnost dosavadního působení BESIPU a dobrou účinnost jeho práce. Mise mj. doporučila, aby BESIP prosazoval zavedení kruhových objezdů, snížení rychlosti v obcích z 60 na 50 km/h a zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce.

V následujících letech došlo k opakovaným změnám v zařazení BESIPU ve struktuře Ministerstva vnitra. Přitom nebylo respektováno, že vláda svým usnesením stanovila, že sekretariát Rady (BESIP) má být samostatným útvarem ministerstva a BESIP byl postupně zařazován do ekonomického odboru, do odboru prevence kriminality a do odboru správních činností. V těchto odborech došlo k výraznému utlumení činnosti BESIPU, mj. bylo zakázáno vydávání Tiskového servisu BESIPU, který řadu let poskytoval informace médiím, rozpočet BESIPU byl používán i na činnosti nesouvisející s prevencí nehodovosti, na kterou byl určen, a početní stav zaměstnanců BESIPU byl snížen až na polovinu původního stavu 12 zaměstnanců.

K dalšímu snížení tabulkových míst došlo při převodu BESIPU z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy; při této delimitaci (byla uskutečněna na konci roku 1998) také byla převedena jen část původního rozpočtu BESIPU.

Před nabytím účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a v souvislosti s převodem některých správních činností z působnosti Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů se stal BESIP útvarem Ministerstva dopravy a spojů (prosinec 1999), později Ministerstva dopravy.

Na Ministerstvu dopravy se podmínky práce BESIPU zlepšily, došlo k postupnému návratu k některým aktivitám, které BESIP ke konci doby svého zařazení v resortu vnitra musel utlumit či zrušit; některé z nich byly doplněny novějšími formami, zejména pokud jde o akce směřované na mládež.

Národní koordinační orgán prošel ve své historii již výše zmiňovanými názvy, od Koordinačního meziministerského orgánu přes Vládní výbor pro bezpečnost silničního provozu, Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu, Poradní radu ministra dopravy pro bezpečnost silničního provozu až po dnešní Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu. K tomuto vývoji můžeme jen zmínit, že k 31. červenci 2001 byla Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu zrušena, a k 31. srpnu 2001 byla zřízena Koordinační rada ministra dopravy pro bezpečnost silničního provozu. Na práci BESIPU se tato změna nijak výrazně neprojevila. Na základě usnesení vlády č. 833 ze dne 1. září 2004 byla znovu zřízena Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, a to ke dni 1. prosince 2004.

S vývojem a přesunem z Ministerstva vnitra do působnosti Ministerstva dopravy stále fungoval i výkonný orgán koordinačního útvaru – BESIP, jako sekretariát, který se současně zabýval a stále zabývá zejména dopravní výchovou a působením na veřejnost prostřednictvím nejrůznějších kampaní a také prostřednictvím sdělovacích prostředků.

Sekretariát národního koordinačního orgánu – BESIP byl iniciátorem a autorem všech vládních strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať již Strategie bezpečnosti silničního provozu, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, ale aktivně se rovněž podílel na tvorbě národního programu Zdraví 21 a Národního akčního plánu prevence dětských úrazů, který zpracovalo ministerstvo zdravotnictví.

BESIP se zapojuje do mezinárodní spolupráce svým členstvím v Mezinárodní organizaci prevence dopravních nehod La Prevénition Routiere Internationale (PRI) nebo účastí na práci v Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (W.P.1 EHK OSN). BESIP také úzce spolupracuje i se Světovou zdravotnickou organizací (WHO) v oblasti prevence dopravních úrazů dětí a adolescentů.

BESIP byl a je téměř výhradním autorem všech publikací pro dopravní výchovu dětí předškolního věku a žáků základních škol, aktivně se v minulosti podílel i na výchově nových žadatelů o řidičská oprávnění formou podpory nepovinného předmětu Řízení motorových vozidel na středních školách, který mimochodem je určitou paralelou dnes velice oblíbeného systému rozšířené výchovy nových řidičů v motoristicky vyspělých státech. BESIP a jeho krajští zástupci stojí také u zrodu moderních kurzů bezpečné jízdy, kde dochází k prvním krůčkům na autodromu v Mostě, následně na autodromu ve Vysokém Mýtě. A dlouholetý pracovník dnes zastupující Ústecký kraj Jan Pechout například v roce 1994 zakládal se slavným soutěžním jezdce Johny Hauglandem školu bezpečné jízdy v Sosnové. V roce 1995 pak při aktivitách pro BESIP zakupuje ÚAMK ČR kluznou fólii, na které jsou kromě jiného školení řidiči vozidel s právem přednosti v jízdě (tedy využívající modré majáky).

BESIP a pokus o obnovení autosalonů koncem šedesátých let minulého století - výstava IEMA

Vraťme se ale ještě na chvíli do hluboké historie. Zhruba někdy na podzim v roce 1967 vznikla debata o možnosti obnovení pražského autosalonu. Tyto debaty vznikly ve spolupráci BESIPU a tehdejšího šéfredaktora Motoristické současnosti Miloše Kovaříka. Jednalo se o projekt, který nebyl klasickým autosalonem, ale výstavou zaměřenou na bezpečnost silničního provozu. Zajímavostí tohoto projektu bylo to, že vlastním pořadatelem byla Mezinárodní organizace novinářů (MON), která měla v té době sídlo v Praze a měla všechna práva jako podnik zahraničního obchodu - tedy mohla kromě jiného organizovat výstavy, měla na to profesionální zázemí,

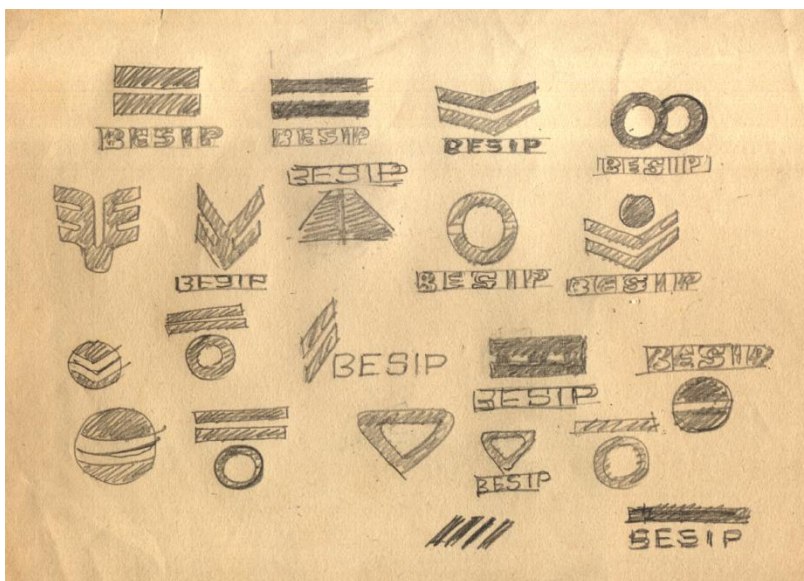
mohla dovážet produkty ze zahraničí. Prostřednictvím této organizace tedy došlo k oslovení nejrozšířenějších výrobců vozidel po celé Evropě. Výstava dostala název IEMA – International Exposition Men and Automobil - Mezinárodní výstava Člověk a automobil. Vše se rozeběhlo teprve v okamžiku, kdy se do projektu začal angažovat hlavní šéf mezinárodních styků firmy Mercedes-Benz pan Armin von Bledow, který se rozhodl využít tuto výstavu pro prezentaci hotové expozice firmy Mercedes-Benz k nejnovějším poznatkům z oblasti bezpečnosti silničního provozu, jíž měla tato automobilka připravenou ve svém muzeu v Německu. Po firmě Mercedes-Benz se pak pro výstavu a účast na ní rozhodly všechny důležité evropské automobilky a výstava se na jaře roku 1968 uskutečnila. Současně při této výstavě bylo ve spolupráci s Vědecko-technickou společností uspořádáno velice úspěšné mezinárodní sympozium na téma bezpečnosti silničního provozu. A protože se výstava konala na dnešním pražském Výstavišti, tehdy v Parku kultury a oddechu Julia Fučíka, tak se sympozium uskutečnilo hned vedle - v prostorách Planetária. Celá výstava i sympozium měly obrovský úspěch a do tehdejšího Československa se dostaly poznatky a výrobky, které do té doby byly i pro odborníky nepoznané. Nad prvním ročníkem výstavy IEMA navíc převzal záštitu prezident republiky Ludvík Svoboda. Výstava IEMA se dočkala v roce 1969 ještě svého druhého ročníku, ale pak byla díky změněné politické situaci v zemi nenávratně zrušena.

Díky této výstavě se ale v Československu poprvé objevily například nejnovější reflexní prvky a fólie určené například pro dopravní značky od švýcarské společnosti 3M. Navázané spolupráce následně využil BESIP například k tomu, že získal reflexní látku na výrobu potahů na čepice a také pláštěnky pro příslušníky Veřejné bezpečnosti, které zvyšovaly jejich viditelnost při výkonu služby.

BESIP od počátku jednoznačně identifikuje jeho logo

BESIP je již od svých prvních krůčků spojen s jednoznačně identifikovatelným grafickým logem. První návrhy loga vznikaly jako náčrtky na papíře v samotném BESIPU, ale zcela logicky bylo rozhodnuto, aby se jeho ztvárnění ujali odborníci. Nakonec vše padlo na tehdy mladého

výtvarníka, dnes již docenta, akademického malíře Karla Míška, Ph.D. Ten od roku 1964 studoval na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v ateliéru plakátu a knižní tvorby u prof. Františka Muziky. V roce 1967 jej zástupci agentury Rapid, která v tehdejší Československu kromě jiného také zadávala tvorbu plakátů a logotypů, vyzvali, aby pro BESIP připravil návrhy loga. Karel Míšek připravil tři návrhy, které se opíraly o metaforické vyjádření bezpečnosti silničního provozu kresbou symbolizující komunikaci, křídla a kolo nebo volant. Kruhový symbol má i vedlejší význam - vyjadřuje propojenosti v lidských vztazích a spolupráci. Samo slovo BESIP pak bylo sestaveno z autorských liter. Červená a modrá barva byla zvolena jako vyjádření dynamiky a naděje a současně také jako základ naší trikolory. Z předložených návrhů byl vybrán logotyp se symbolem křídel (vozovky nebo dálničních tahů a kruhu). Logotyp byl vzhledem ke své jednoduchosti velmi rychle zaveden a nejen v tomto období jej BESIP implementoval do veškerých komunikačních nástrojů, které byly v dané době užívány.



Návrhy na logo BESIPU



V roce 2011 došlo k celkovému přepracování a vytvoření nového loga BESIPU, které prosazoval tehdejší nový šéf BESIPU s tím, že původní logo je již zastaralé. Nové logo se však příliš neujalo a bylo využíváno jen krátce. Zcela rozumně se prosadil názor, že „staré“ logo BESIPU je všeobecně známé a kontinuita je více než potřebná. A tak v roce 45. výročí BESIPU se vrátilo logo zpět, byť již ne v původní podobě, ale Karel Míšek jej přepracoval. Logo zeštíhlo, změnil se font písma a inovovaný logotyp získal širší možnosti použití, když byla vytvořena i varianta pro trojrozměrné zobrazování.



Logo Besip:1967 -2011 -2013

Dopravní výchova je základem

Dopravní výchova, která je jednou z hlavních náplní činnosti BESIPU, má v Československu a později v České republice svoji dlouhou historii. Již ve dvacátých letech minulého století organizoval známý spisovatel F. A. Elstner své Hodinky bezpečnosti, za jejichž pokračovatele můžeme považovat i současnou dopravní výchovu.

Dopravní výchovu většinou vnímáme jako problematiku odehrávající se především ve školním prostředí. BESIP si ale vždy kladl za cíl působení na celou populaci – od počátku, kdy dítě začne vnímat svět okolo sebe, až po seniorské období.

Stěžejní a nejvíce viditelné ale bylo vždy působení na děti a mládež.

Opatření pro zintenzivnění dopravní výchovy dětí a mládeže, které ministerstvo školství stanovilo od roku 1970, vycházela z dohody mezi ministerstvem školství a bývalým ministerstvem dopravy o spolupráci při

vytváření podmínek pro dopravní výchovu na školách. Dohoda byla uzavřena v prosinci 1970. Úkoly uvedené v dohodě byly v dalším roce rozvedeny a konkretizovány v harmonogramu realizace usnesení vlády ČSR č. 238 ze dne 20. října 1971. Legislativní pokyny pro dopravní výchovu na školách a výchovných zařízeních I. a II. cyklu byly vydány 30. listopadu 1971 pod čj. 28 665/71-25 a uveřejněny ve Věstníku MŠ č. 12/71. Podle těchto pokynů se dopravní výchova dětí a mládeže stala organickou součástí výchovně vzdělávacího procesu škol a výchovných zařízení.

V těchto letech je nejlépe organizována dopravní výchova v mateřských školách. Ve školním roce 1970/71 byly zahájeny studijní cykly dopravní výchovy pro učitelky mateřských škol. Při organizaci studijních cyklů spolupracovaly autoškoly ÚAMK Svazarmu ČSR. Studijní cykly probíhaly podle předepsaných osnov a v určeném počtu hodin. Součástí studia byly vzorové hospitace a v některých okresech byly zařazeny též přednášky s tematikou zdravotnickou a právní. Na závěr cyklu byly v některých místech připraveny výstavky pomůcek, které byly zhotovovány svépomocí. Výchova dětí v mateřských školách byla prováděna podle osnov Dopravní výchovy, které se staly doplňkem osnov výchovné práce na těchto školách.

V učebním plánu základní devítileté školy se prvky dopravní výchovy aplikovaly do nejrůznějších předmětů - český jazyk, tělesná výchova, vlastivěda, občanská výchova, matematika, fyzika, pracovní vyučování apod. Znalosti žáků z pravidel silničního provozu nebyly sice předmětem samostatného zkoušení, ale v některých okresech si prověřují praktické znalosti žáků přímo na dopravních hřištích. Pro učitele 1. – 5. ročníků byly také vyhlášeny studijní cykly dopravní výchovy, které byly zahájeny ve školním roce 1972/73 ve většině okresů. Pro jednotlivá témata byly vydány studijní podklady v květnu roku 1972.

Pro učitele 6. - 9. ročníků ZDŠ byly od školního roku 1971/72 organizovány kurzy dopravní výchovy, jejichž účastníci mohli získat za zvýhodněných podmínek řidičské oprávnění. Tyto kurzy, stejně jako školení učitelů 1. – 5. ročníků pořádají v těchto letech odbory školství ONV v úzké spolupráci s autoškolami Svazarmu na základě dohody, která byla v prosinci 1971

uzavřena mezi ministerstvem školství a ÚV Svazarmu ČSR - ředitelstvím autoškol.

Velmi účinným prostředkem k praktickému procvičování pravidel silničního provozu a dopravní výchovy se stávají dopravní hřiště. Po předcházejícím počátečním malém zájmu o tato hřiště se jejich počet v roce 1973 rozšiřuje a zřizují se především ve větších městech. Celkem je v tomto období v ČSR 37 dopravních hřišť (mimo hřišť na školních zahradách některých mateřských škol), z toho 27 hřišť je stálých a 10 pojízdných. Z celkového počtu je osm hřišť při školách. Zvláště se osvědčují dopravní hřiště, která jsou v majetku dopravních středisek a mají stálé pracovníky. Na takovéto hřiště pak chodí celá řada dětí - například v roce 1972 v Plzni navštívilo dopravní hřiště Krajského dopravního střediska se třemi stálými spolupracovníky na 16 500 dětí. Dopravní hřiště využívají jak žáci základních škol, tak i děti z mateřských škol.



V rámci mimoškolní dopravní výchovy mládeže jsou zřizovány na základních školách dopravní kroužky, ve kterých získávají děti znalosti dopravních značek a základních pravidel silničního provozu, dále pravidel chování chodce a cyklisty jako účastníka silničního provozu a také si osvojují způsob poskytování první pomoci při dopravních nehodách.

Na školách II. cyklus se v sedmdesátých letech minulého století vychází ze skutečnosti, že žáci ovládají pravidla silničního provozu a dovedou se v silničním provozu orientovat. Procvičení pravidel silničního provozu se koná v tělesné výchově a branné přípravě. Prověrkou dopravní výchovy na školách

II. cyklu jsou závody branné všestrannosti, jejichž částí jsou i dopravní prvky. Vyvrcholením dopravní výchovy na školách II. cyklu je získání řidičského průkazu - na zemědělských a lesnických školách a ve studijním oboru Provoz automobilové dopravy je získání řidičského průkazu povinné. Na všech ostatních školách II. cyklu je zaveden nepovinný předmět Řízení motorových vozidel, ve kterém žáci získávají řidičský průkaz buď na motocykl, nebo osobní automobil. Na školách s povinným řidičským výcvikem vykonávají výcvik učitelé příslušných škol. Na školách s nepovinným předmětem Řízení motorových vozidel vykonávají teoretický výcvik buď učitelé školy (například na průmyslových školách), nebo učitelé autoškol. Praktický výcvik vykonávají autoškoly svými učiteli a zabezpečují jej i vozidly. Ke snížení finančních nákladů na výcvik přispíval BESIP částkou až 500 Kčs na každého žáka, který výcvik úspěšně a napoprvé ukončil.

O zaměření na dopravní výchovu svědčí například i návrh plánu realizace propagačních a výchovných titulů na rok 1973, který tehdy počítal s částkou 1 milion Kčs na školení pedagogických pracovníků, kteří měli zajišťovat dopravní výchovu a s částkou 7 mil. Kčs na dopravní výchovu na školách. BESIP počátkem sedmdesátých let zintenzivnil výchovné působení na účastníky silničního provozu od dětí předškolního věku až po řidiče z povolání. K tomuto účelu vydal řadu metodických materiálů a pomůcek, z nichž některé byly určeny přímo dětem (jako např. Pravidla silničního provozu pro školní mládež, Kontrolní testy pro cyklisty, Průkaz cyklisty, Dopravní testy pro mládež, pravitka se značkami, gramodesky, hra Pozor, děti!, papírové praporky apod.) a další byly určeny pedagogickým pracovníkům, kteří z nich čerpali vědomosti při organizování i přímé výuce dopravní výchovy dětí a mládeže (např. Naukové a výchovné cíle dopravní výchovy na mateřských školách a základních devítiletých školách, Systém dopravní výchovy, Studijní cyklus pro učitelky mateřských škol, Studijní cyklus pro vychovatele školních družin, školních klubů a dětských domovů, Studijní cyklus pro učitele 1. – 5. ročníku základních devítiletých škol, Pedagogické čtení s dopravní tematikou, nejrůznější pomůcky pro dopravní výchovu, Dopravní značky, Cvičná školní křižovatka apod.).

Pro výchovu řidičů z povolání i ostatních řidičů a veřejnost byly vydávány metodické materiály a pomůcky, jako např. Základní zdravotnické školení pro řidiče, Výcvik řidičů, Křižovatky bez nehod, rozdávány byly hloubkoměry pneumatik, zápisníky jízd apod. Rovněž byly vydány plakáty - Vidět a být viděn, Aby jízda nebyla nebezpečná, Chodím, chodíš, chodíme, Pro šťastný návrat a letáky Řidiči, pozor, na nás apod.

Pro novináře je vydáván BESIP bulletin, který byl občas doplňován o vydání obrazových bulletinů s novinkami z dopravně bezpečnostní tematikou, a pro krajské bezpečnostní aktivity a okresní bezpečnostně dopravní aktivity byly vydávány Informace.

BESIP se snažil již od samého počátku své činnosti ovlivňovat a vychovávat všechny věkové kategorie účastníků silničního provozu k dopravní kázní i dalšími výrazovými prostředky. Například se jednalo o pořízení barevných diapozitivů ukazujících některá správná a nesprávná jednání řidičů, určených pro promítání v kinech, pro televizi vznikají krátké záběry nazvané Kritické vteřiny, dále Automorality, Volantík (snaží se poukazovat na některé problémy pravidel silničního provozu), pořady v Auto-Moto Revue - Maturita za volantem. V televizi se objevil i pořad Pokus pro 14 milionů, ve své době to byl nejrozsáhlejší publicistický pořad zabývající se motorismem a bezpečností silničního provozu. Dále byly například natočeny další krátké instruktážní filmy pro řidiče profesionály na téma Ložení nákladů, Technika jízdy s přívěsy a návěsy, Kondiční tělocvik, Nehoda a co dál...?. Pro rodiče a pedagogické pracovníky byly natočeny instruktážní filmy Dopravní výchova v rodině, Dopravní výchova na základní devítileté škole, vznikají další diafilmy pro děti – Bezpečně do školy, Bezpečně domů, Chodci a řidiči.

Pro zvýšení kázně v silničním provozu vznikají také některé akce, například dopravní soutěž pro děti v časopisech Rodina a škola, v dětských časopisech, dále např. akce Co udělá Bořivoj, soutěž pro novináře Zlaté kolo, a také již zmiňovaná akce Kavalír silnic.

BESIP pořádá rovněž semináře o dopravní výchově pro pedagogické pracovníky tehdejších domů pionýrů a mládeže, pro metodiky a učitele 1. – 5. ročníků základních devítiletých škol, pro lektory studijních cyklů z pedagogických škol a fakult. V roce 1972 pak pořádá i dvě mezinárodní

sympozia, a to pro dopravní prokurátory a sympozium na téma Dopravní výchova dětí a mládeže. K propagaci bezpečnosti silničního provozu byly rovněž využity putovní výstavy pro chodce a cyklisty, které byly instalovány v jednotlivých krajích a okresech a výstavy pomůcek pro dopravní výchovu dětí a mládeže i dospělých, které byly součástí obou uvedených mezinárodních seminářů.

V současné době je v České republice zaměřena dopravní výchova v mateřských školách a na 1. stupni základních škol (prvouka) na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Starší děti mají možnost naučit se dobře a bezpečně pohybovat v silničním provozu a také jezdit na kole a získat důležité řidičské návyky nejen díky rodině, ale také ve školním prostředí, a také v určitých oblastech díky systému práce dopravních hřišť.

Za poslední období BESIP rovněž připravil řadu nejmodernějších pracovních materiálů pro učitele i děti. V mateřských školách je pak velký zájem o bezpečnostní reflexní vestičky, které do nich BESIP distribuuje.

V uplynulých obdobích byla dopravní výchova rozdělena a v materiálech

BESIPU formulována takto:

• mateřské školy

- materiály, vydány BESIPEM pro tyto děti ve formě leporela, pexesa, zaměřené na technickou představivost a procvičování paměti dětí

• základní školy

- 1. - 3. třída – výchova v rozsahu znalostí potřebných pro chodce (v 1. třídě obdrželi děti - rodiče leták 1. cesta do školy – postup jak mají rodiče naučit samostatnému orientování se v cestě do školy z hlediska dopravy)

- 2. třída – domalovánky – přenos obrazotvornosti z levé strany na pravou a opačně (nácvičování správného rozhlížení)

- 3. třída – ukončení dopravní výchovy v rozsahu chodce testem Umíš správně chodit? (ověření znalostí chodce testovým přezkoušením s možností využít pro soutěž žáků)

- 4. – 9. třída

- 4. třída – systematická výchova na dopravním hřišti v rozsahu normy znalostí teorie a praxe ukončená závěrečným přezkoušením a při splnění požadované normy znalostí získání Průkazu cyklisty (dnes více než 160 dopravních hřišť po celé republice)
- 5. - 8. třída – prohlubování normy znalostí v rozsahu cyklisty a vyvrcholením soutěží DSMC
- 9. třída - v minulosti nepovinný předmět Dopravní výchova se získáním řidičského oprávnění v rozsahu A/M – po platnosti zákona 361 tento systém byl zrušen, vzhledem k rozsahu oprávnění ve vztahu k malému motocyklu
- Pro další skupinu do 18 let v minulosti nepovinný předmět Řízení motorových vozidel (ŘMV) na středních školách byl zrušen – nyní tato věková skupina není ovlivňována jinak než v autoškolách (například ve školním roce 1971/72 absolvovalo nepovinný předmět Řízení motorových vozidel celkem 3 152 žáků na 92 školách)

Zajištění činnosti BESIPU po roce 1990

Práce BESIPU, tj. oddělení prevence bezpečnosti silničního provozu, byla obnovena v závěru roku 1990. V této době vykonávaly tzv. konkrétní formy prevence, tj. soutěže, dopravní výchovu na dětských dopravních hřištích a ostatní preventivní akce Krajská dopravní střediska a jejich okresní pracoviště. Usnesením vlády č. 264 ze dne 8. 4. 1992 byla Krajská dopravní střediska zařazena do procesu privatizace. Jejich privatizace však postupovala velmi pomalu a ke konkrétní privatizaci došlo pouze u Dopravního střediska v Českých Budějovicích. Okresní pracoviště však postupně ztrácela kvalifikované pracovníky a jejich výhoda, tj. plošné pokrytí celé České republiky, se postupně vytrácela.

Ministerstvo vnitra, ve kterém bylo oddělení BESIP zařazeno, proto řešilo vzniklou situaci tím že, vyhlásilo v roce 1995 obchodní veřejnou soutěž na uzavření veřejné zakázky na zajištění aktivit na úseku dopravní výchovy a prevence nehodovosti v silničním provozu na území ČR.

Tuto veřejnou soutěž vyhrál Ústřední automotoklub ČR, který začal na území České republiky s prováděním této služby.

Vláda České republiky svým usnesením č. 754 ze dne 18. 11. 1998 schválila opatření související s převedením gesce za zpracování návrhů zákonů týkajících se provozu na pozemních komunikacích a činností Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy a spojů, včetně převodu zůstatku rozpočtových prostředků k 1. 12. 1998. Došlo i k převedení oddělení BESIP, včetně jeho pracovní náplně a finančních prostředků z Ministerstva vnitra na Ministerstvo dopravy.

Krajská dopravní střediska, tehdy již Dopravní střediska, byla neustále v procesu privatizace. V roce 1999 vypsalo Ministerstvo dopravy výběrové řízení na organizaci zajišťující konkrétní formy prevence a z přihlášených uchazečů byl opět vybrán Ústřední automotoklub ČR.

Usnesením vlády č. 1316 z 18. 12. 2000 byl majetek Dopravních středisek vyjmut z procesu privatizace a Dopravní střediska rozhodnutím ministra dopravy ze dne 20. 12. 2000 byla sloučena do Centra služeb pro silniční dopravu. Jeho hlavní náplní bylo v souvislosti s převodem dopravně správních agend na Ministerstvo dopravy a obce s rozšířenou působností zajišťovat pro tyto obce a jejich odbory dopravy potřebný servis a tiskopisy. Postupně, zejména v souvislosti se vstupem naší země do Evropské unie a z toho vyplývajících povinností, které muselo Ministerstvo dopravy zajistit, došlo k rozšiřování prací Centra služeb pro silniční dopravu, zejména v oblasti státního odborného dozoru a školení.

CSPSD se postupně jak personálně, tak materiálně dovybavilo tak, že svou působností pokrývá území celé ČR, což je jedna z podmínek řádného výkonu prevence nehodovosti v silničním provozu.

Ministerstvo dopravy uzavřelo s Ústředním automotoklubem ČR (ÚAMK ČR) smlouvu na dobu neurčitou č. BESIP/24001/99. Pro jednotlivé roky, byly mezi MD a ÚAMK ČR podepisovány dodatky a při podpisu dodatku č. 14 bylo potvrzeno, že tento dodatek na rok 2008 je již poslední, neboť v tomto roce je plánováno otevřené výběrové řízení na zabezpečení těchto služeb od roku 2009, s tím, že na rok 2008 je třeba s ohledem na zachování a zabezpečení činností pro rok 2008 uzavřít Dodatek č. 14.

Zadavatel (Ministerstvo dopravy) vyhlásil dne 29. července 2008 otevřené výběrové řízení k zadání veřejné zakázky Provádění prvence v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR, ev.č. VZ 60020541.

Byl sice vybrán subjekt, jako nejvhodnější pro řešení této zakázky, výběrové řízení však bylo napadeno ze strany ÚAMK ČR a díky procesním opatřením nakonec hrozilo nebezpečí, že zkolabuje celý systém prevence dopravní výchovy v regionech. Pro stabilizaci byl uzavřen s ÚAMK dodatek ke smlouvě na dobu nezbytně nutnou pro první pololetí roku 2009.

Následně Centrum služeb pro silniční dopravu vyjádřilo ochotu a připravenost výše uvedené služby pro Ministerstvo dopravy vykonávat, bylo provedeno zhodnocení kvalitativní i kvantitativní efektivity zakázky i s ohledem k nabízené ceně obou uchazečů. U CSPSD je vypočtena poměrně značná úspora nákladů, a tak z dlouhodobého hlediska, s ohledem na efektivní využívání finančních prostředků ze státního rozpočtu a z rozpočtu krajů a obcí, i kvalitativního zlepšení služby bylo navrženo a následně také od 1. 7. 2009 realizováno zabezpečení služeb v oblasti prvence a dopravní výchovy neziskovým subjektem, který je přímo řízený ministerstvem - Centrem služeb pro silniční dopravu.

Nadace BESIP

Vláda ČR usnesením č. 834 ze dne 1. září 2004 souhlasila se zřízením Nadace BESIP. Zřizovatelem Nadace je Česká republika, jejíž funkci zřizovatele za ni vykonává Ministerstvo dopravy. Účelem Nadace BESIP má být všestranné působení ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména prostřednictvím výchovy a vzdělávání, podporou výzkumu a vývoje v oblastech souvisejících s bezpečností silničního provozu a podporou provádění progresivních poznatků organizačních i technických do praxe. Nadace BESIP byla zřízena ke konci roku 2004. Jednou z podmínek souhlasu Vlády ČR se zřízením Nadace BESIP bylo, že financování Nadace BESIP nebude, kromě vstupního vkladu, závislé na prostředcích ze státního rozpočtu (vstupní vklad činil 500 000 Kč). Při své činnosti měla Nadace BESIP spolupracovat v tuzemsku i v zahraničí s právníckými i fyzickými

osobami, hnutími, společenskými a zájmovými sdruženími, jež mají zájem přispět k naplňování jejich cílů. V současné době je Nadace BESIP v útlumu své činnosti a již se nepočítá s jejím dalším rozvojem.

BESIP a současnost

V současné době je BESIP integrální součástí Ministerstva dopravy. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti. Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními ústředními orgány státní správy působícími v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích. Na základě Statutu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu zajišťuje oddělení BESIP činnost sekretariátu této Rady.

Příklady kampaní BESIPU z nedávno uplynulé doby

BESIP v rámci své činnosti připravuje celou řadu kampaní, některé z těch, které se uskutečnily v celkem nedávné době, se významně zapsaly do povědomí širokého spektra obyvatel ČR.

Projekt The Action



Jedná se o velmi specifický a emotivní projekt, který v obnovené podobě probíhá i v současnosti. Jeho úkolem je varovat mladé a začínající řidiče před hazardováním na silnicích. Projekt, který se v obdobné podobě objevuje i dalších zemích Evropy, je zaměřen na prevenci užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních

klubů. Dalšími sděleními, která na diváky v průběhu představení působí, je boj proti rychlé jízdě s důrazem na používání bezpečnostních pásů.

Myšlenka projektu vznikla v holandském Institutu pro dopravní bezpečnost (The Institut for Traffic Care, ITC). V originále se projekt jmenuje Road Show a skládá se z úvodního videoklipu a z diskusní části, ve které diváci diskutují s přímými účastníky dopravní nehody. V České republice šlo o první projekt, který na poli prevence pracoval s přesně definovanou cílovou skupinou a používal při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem. Bezstarostný svět, který mladí znají z televize, reklam, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou opravdového života zasaženého dopravní nehodou. Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvratů je divák vtážen do příběhu a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které mohou provázet účastníky nehody po zbytek jejich života. Při realizaci projektu The Action se na jednom pódiu setkali také zástupci tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému (IZS), kteří se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod - záchranáři, hasiči a policisté, aby podali svědectví z první ruky.

The Action začíná příchodem diváků do zatemněného sálu, kde DJ pouští hudbu navozující atmosféru sobotního večera na diskotéce a odpočítává začátek představení. Zhruba po 10 minutách je pozornost diváků připoutána scénickým tancem, na který plynule navazuje videoklip plný dramaticky vypadajících dopravních nehod a emocí. Po úvodním videoklipu přichází do ztemnělého sálu policista, který divákům vypráví svůj osobní příběh z dopravní nehody, své nejniternější emocionální prožitky při setkání s lidským neštěstím a utrpením.

Předěl před vystoupením hasiče tvoří krátký videoklip s velmi akčními záběry přibližujícími práci hasičů u dopravní nehody. Na scéně se objevuje hasič, který svůj příběh zakončuje myšlenkou, že jeho vystoupení není až tak kvůli divákům, ale hlavně z důvodu vlastní duševní očisty: "...prostě to někomu musím vyprávět, někdy je to opravdu hrozné."

Další videoklip přibližuje práci zdravotnické záchranné služby a doprovází ho scénický tanec smrti a lékaře. Po něm přichází na pódium se svým příběhem

záchranář.

Následuje emocionálně nejsilnější moment představení. Předtočený rozhovor, video, na kterém matka vypráví o tom, jak se jí zabil syn na motorce, a ona divákům sděluje průběh svých myšlenek a pocitů dalších několik měsíců po nehodě.

Na toto vyprávění navazuje opět scénický tanec, po kterém přijíždí dívka na vozíku a vypráví svůj příběh o vlastní dopravní nehodě, o přerušené míše, o doživotním upoutání na invalidní vozík a o tom, jaký je její dnešní život. Vše končí opět úvodním videoklipem, tentokrát sestříhaným na jinou, emotivnější hudbu.

BESIP si pro ověření toho, jak podobný projekt působí na cílovou skupinu, nechal zpracovat průzkum. Osloveno bylo zhruba 1 000 respondentů. Z šetření vyplynula obrovská úspěšnost projektu, vysoká vnímavost a velká přesvědčivost multimediálního představení. 81 % diváků uvedlo, že projekt je rozhodně přesvědčivý, pro 17 % spíše přesvědčivý a pro pouhá 2 % spíše nepřesvědčivý.

Při dotazu na vhodnost zvolené neobvyklé formy představení odpovědělo 68 % respondentů rozhodně ano, 28 % spíše ano, 3 % spíše ne a 1 % rozhodně ne. Zajímavé také bylo sledování spontánních reakcí bezprostředně po představení. Mezi nejčastější odpovědi patřily formulace jako: "nebudu jezdit rychle", "nebudu řídit pod vlivem alkoholu", "budu víc pomáhat při nehodách", "už vím, že se to může stát i mně". 47 % diváků uvedlo, že svůj postoj k bezpečnosti silničního provozu změní rozhodně, 38 % uvedlo spíše ano, 11 % spíše ne a 4 % ne.

Nemyslíš, zaplatíš

Jedna z vůbec nejdražších kampaní, která byla v uplynulých letech (konkrétně v roce 2010) realizována a která zasáhla velkou část populace. Řada lidí ji schvalovala, na druhé straně ji však také řada lidí odsuzovala jako příliš drsnou. Zaměřila se na věkovou skupinu +18 let a



nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Kampaň využívala metodu, při které se snaží ovlivňovat chování negativním působením, respektive vyvoláváním negativních emocí.

Kampaň pracovala s Facebookem jako hlavním kanálem. Komunikační platforma byla fan page Nemyslíš, zaplatíš a Facebook aplikace Dožiju se konce roku?. Aplikace na základě jednoduchého formuláře vypočítala pravděpodobnost, že uživatel přežije konec roku a podle výsledku deformovala uživatelskou fotografii. Celkový styl kampaně Nemyslíš, zaplatíš byl poměrně drastický, přesto uživatelé sociálních sítí na výrazný styl komunikace reagovali pozitivně. Aplikaci si během doby kampaně spustilo 310 tis. uživatelů, počet fanoušků facebookové stránky Nemyslíš, zaplatíš vzrostl ze 40 tisíc při startu kampaně až na 150 tisíc. Kampaň byla doprovázena také drsnými videoklipy, které byly natáčeny poměrně realisticky a vycházely z konkrétních událostí.

Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC)

Tato soutěž probíhá již celou řadu let a čeští školáci jsou v ní úspěšní i na mezinárodním poli. Soutěž je rozdělena na 5 kol v rámci ČR (základní, okrskové, oblastní, krajské a celostátní). Soutěží se v jednotlivých disciplínách – pravidla provozu na pozemních



komunikacích (teorie a praxe), jízda zručnosti, první pomoc. Soutěž je postupová a družstvo, které dosáhne nejlepšího hodnocení, postupuje do dalšího kola. Probíhá v rámci celé ČR a je organizována ve dvou kategoriích pro mladší a starší žáky základních škol.

Vítězné družstvo I. kategorie (mladší žáci) se účastní mezinárodní dopravně výchovné soutěže AIT/FIA.

Soutěž se vyhlašuje každoročně. Je určena především žákům základních škol a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol, tedy žákům 10 – 16 letým.

1. kategorie – věk 10. – 12. let dosažených v příslušném kalendářním roce konání soutěže

2. kategorie – věk 13. – 16. let dosažených v příslušném kalendářním roce konání soutěže.

Cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení škol, správnému a bezpečnému chování dětí v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu. Program se skládá z teoretické znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích (test), praktického uplatňování pravidel provozu (jízda podle pravidel provozu), praktického zvládnutí techniky jízdy na kole (jízda zručnosti), znalosti vybavení a údržby jízdního kola a praktického, popř. teoretického zvládnutí zásad první pomoci při dopravní nehodě. Základní části programu ve školách se účastní žáci a žákyně jako jednotlivci, v dalších částech (zpravidla okrskových, okresních, krajských kolech, celostátním a mezinárodním finále) reprezentuje školu družstvo složené z nejlépe hodnocených žáků a žákyň. Obdobně nejlépe hodnocené družstvo v jednotlivých částech postupuje do dalších navazujících částí. Družstva jsou čtyřčlenná a tvoří ho dva žáci a dvě žákyně. To platí i pro účast v programu na mezinárodní úrovni.

Systematický výcvik na dětských dopravních hřištích

Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (DDH) probíhá podle metodiky vydané Ministerstvem dopravy na více než 160 dětských dopravních hřištích v rámci celé ČR. Výuka je zaměřena převážně na žáky 4. a 5. tříd základních škol. Při výuce se děti seznámí s vybranými ustanoveními pravidel silničního provozu, naučí se rozumět významu dopravních značek a signálů.

V praktické části děti získávají návyky, jak se v silničním provozu bezpečně pohybovat jako chodci, nebo cyklisté. Na závěr kurzů děti získávají po



splnění podmínek průkaz cyklisty. DDH jsou v provozu od dubna do poloviny června a v září a říjnu.

Balíček pro žáky 1. tříd ZŠ

Balíčky byly pro žáky 1. tříd základních škol v rámci celé ČR. Projekt byl zahájen v roce 2005 a setkal se na školách s velkým ohlasem. Obsahem balíčku byla publikace Dopravní výchova pro 1. a 2. třídu ZŠ, reflexní samolepicí materiál, sešit k dopravní výchově, odrazka pro chodce, letáky pro rodiče komunikující správné poutání a používání reflexních materiálů, rozvrh hodin a stolní hra pro děti s dopravně výchovnou tematikou – Cesta nejen do školy.



Kampaň EUCHIRES – Připoutáš mě?

Evropská kampaň byla vedena v ČR pod názvem Připoutáš mě?

Této kampaně se účastnilo 17 evropských států a cílem bylo zvýšit užívání dětských zádržných systémů v osobních automobilech a odpovědnost rodičů za bezpečnost dětí.



V porodnicích se objevily speciální stojany se zabudovanou autosedačkou včetně informačních letáků o používání sedaček. Hlavním prvkem této kampaně se stala hračka pásowce, která byla dětem rozdávána v rámci speciálních akcí na toto téma v mateřských a základních školách a ve spolupráci s Policií ČR a obecní policií.

Projekt Připoutáš mě? na dětských dopravních hřištích

Cílem bylo zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení. Automobilka Škoda Auto zapůjčila na dětská dopravní hřiště s celoročním provozem pro



veřejnost automobily, do kterých byly instalovány nejrůznější typy dětských autosedaček.

Tento projekt se zaměřil jednak na správné poutání dětí v automobilu a zároveň si kladl za cíl pomoci rodičům při výběru nejvhodnějšího typu autosedačky pro jejich dítě vzhledem k jeho velikosti a hmotnosti.

Kampaň Viditelnost

Na podzim roku 2006 se objevuje kampaň, která upozorňuje chodce na to, že jsou pro řidiče velmi špatně viditelní, zejména v noci a za snížené viditelnosti a že mají používat reflexní prvky. Nadlinkovou komunikaci zajišťoval TV spot Budte vidět, přežijete! Dalším



informačním médiem byly letáky s reflexní samolepkou (palec) na příruční zavazadlo, které byly distribuovány jako vkládaná inzerce do MF Dnes (zdarma).

Kampaň Domluvme se!

Kampaň je zaměřena na mladé lidi (17-25 let) a zakládá se na statutu „domluveného“ řidiče, který na sebe dobrovolně vezme roli abstinujícího, aby zajistil odvoz svým přátelům ze zábavy. Cílem BESIPU bylo především zatraktivnit pozici „Domluveného“



tak, aby byla pro mladé lidi přijatelná a vyhledávaná. Kampaň probíhala i při koncertních turné hudebních kapel – Divokej Bill a Chinaski.

Globální týden bezpečnosti silničního provozu

Týden vyhlásilo OSN spolu s WHO.

Cílovou skupinou jsou mladí účastníci silničního provozu. ČR se k tomuto projektu přihlásila v rámci jednání pracovní skupiny pro bezpečnost silničního provozu WP 1/EHK



OSN v Ženevě v roce 2006 a na jednání Road Safety High Level Group Evropské komise v prosinci 2006. Evropská komise vyhlásila 27. 4. 2007 Dnem bezpečnosti silničního provozu.

Výstavy

BESIP se rovněž účastní celé řady výstav a veletrhů s motoristickou tematikou, například Autosalon Brno, Autotec, Motocykl, Motosalon, Mobilsalon České Budějovice, AUTO-MOTO show Pardubice apod.



BESIP vyráží do terénu

V uplynulém období byl BESIP vždy vidět i díky nejrůznějším kampaním a aktivitám a na řadě akcí pro nejširší veřejnost. BESIP team patří k unikátním promo akcím BESIPU. V rámci putování po celé České republice bylo umožněno prakticky každému z příchozích vyzkoušet si například simulátor nárazu, zájemci byli informováni o základních pravidlech a bezpečném pohybu v silničním provozu, správném upevnění dětí do dětských sedaček, o správném vybavení jízdního kola. Vyzkoušet si mohli jízdní trenažéry jak automobilové, tak i motocyklové apod. BESIP se spolu s BESIP teamem pravidelně účastní výstav s motoristickou tematikou, ale objevuje se i na dalších místech, jako jsou hudební festivaly a další aktivity pro mladé i starší, zkrátka všude tam, kde může působit na naši populaci tak, aby vždy platilo pravidlo bezpečného návratu.



Nová pravidla

Úkolem této kampaně byla široká informovanost veřejnosti o významných změnách v pravidlech silničního provozu včetně bodového systému, které nabyly účinnosti 1. 7. 2006.

Stěžejním informačním médiem

se staly internetové stránky www.novapravidla.cz, které přinesly podrobné informace nejen o novinkách, ale reagovaly i na časté dotazy návštěvníků těchto webových stránek a na dotazy občanů zasílaných na Ministerstvo dopravy v souvislosti s novými pravidly.



Raději kontrolují sama sebe!

www.novapravidla.cz

Již od 1. 7. 2006!
Připravte se na nový zákon o silničním provozu

- výrazní přírůstek ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu
- obsažuje nová pravidla a postupy
- zavádí bodový systém
- kromě dalších 12 bodů přijde na řadu i faktický příkaz: kontrolujte vždy sami sebe (dlu, ml, vst, akustická zbroj, jazyk)

Mimochodem upozornění:
„Člověk bezdůvodně očekává je vstřícnost bezohledné řidiče na nepropovídatelných chvilách, a tím ohrožuje vlastní zdraví.“

| | |
|-------------------------------|--------|
| JÍZDA POD VÝSTŘEHEM ALKOHOLU | 7 bodů |
| JÍZDA NA ČERVENOU | 5 bodů |
| DŘÍŽEN MOBILU STEJNĚ JÍZDY | 3 body |
| NEPŘÍSTUPÍ BEZPEČNOSTNÍ PÁS | 2 body |
| NEODHÁZENÍ POVRÁŽENÝCH SVÍCEN | 1 bod |

NOVÁ PRAVIDLA

Rozsvit' světla

Od nového roku 2001 platí na území České republiky nový zákon o provozu na pozemních komunikacích, který ukládá řidičům zcela nové povinnosti, které musí dodržovat při řízení vozidla. Kampaň měla upozornit řidiče na tehdejší novou povinnost – po celý den svítit v období zimního času.



Alkohol - nepřítel řidiče

Kampaň by měla připomenout řidičům, že alkohol za volantem je velice zrádný. Doba působení různého množství a druhu alkoholu v krvi bude nosnou informací této kampaně. Objevily se televizní šoty, články v tisku a také kartičky s tím, za jak dlouho může být alkohol odbourán.



Padesátka má smysl

Cílem kampaně bylo přimět řidiče dodržovat předepsanou nejvyšší povolenou rychlost v obcích, kterou jim nařídil zákon již v roce 1997. Přesto ještě v začátku nového tisíciletí skutečná rychlost vozidel v obcích byla 60 km/h a mnohdy i více.



Kampaň na bezpečnostní pásy

Cílem kampaně bylo zvýšit užívání bezpečnostních pásů u řidičů a spolujezdců v osobních automobilech zvláště v obcích a pak také na zadních sedadlech. Pásy zůstávají důležitým tématem, mnoho lidí umírá jen kvůli nepoužití pásů. Nehodě se často nezabrání, smrti ano.

Užití pásů prokazatelně snižuje riziko smrti, v obci mají pásy stejný, či větší efekt než při nehodě mimo obec. Nepřipoutaná osoba na zadním sedadle může zabít osobu sedící vpředu, a pokud jsou v autě airbagy je nutnost poutat se i proto, že jinak samostatné airbagy mohou zabít.



Kampaň Osudová vteřina se nedá vrátit

V roce 2005 se na veřejnosti objevil jednotný vizuál se sloganem Osudová vteřina se nedá zvrátit a fotografií Liběny Hlinkové, vdově po tragicky zesnulém Ivanu Hlinkovi. Cílem bylo zapůsobit na řidiče a upozornit je na

zvýšenou nehodovost především v předvánočním čase. Billboardy, citi lightya plakáty doprovázela kampaň v rádiích, v tisku i na internetu.



Soutěž Řidič-Řidička roku

Konání soutěže Řidič-Řidička roku bylo vyvoláno nepříznivým vývojem nehodovosti na našich silnicích. K řešení této nepříznivé situace se snažila

příspěť právě i tato anketa, která si dala za cíl popularizovat některé zásady bezpečnosti silničního provozu a vést k tomu, aby řidiči bezpečnost více vnímali. Zúčastnit se mohl každý občan České republiky s platným řidičským průkazem skupiny B, který nevládnul v době konání závodní automobilovou licenci. Stačilo odpovědět na otázky v testu, který vycházel v denících a v motoristických i jiných časopisech, nebo mohly být odpovědi zaslány pomocí sms z mobilního telefonu. Test bylo možné vyplnit také na www.ridicroku.cz. Ze správných odpovědí bylo vylosováno 10 řidiček a 10 řidičů pro finálové klání. Při něm kromě dalšího testu účastníci dokazovali své znalosti z poskytování první pomoci a zároveň předvedli své schopnosti ovládat automobil při jízdě na čas v omezeném prostoru a obtížných podmínkách.

Young European Truck Driver (YETD) - Mladý evropský řidič kamionu

BESIP podporuje a stává se odborným garantem soutěže pořádané společností Scania CV AB společně s Evropskou unií a ve spolupráci s IRU (Mezinárodní silniční unie) a společnostmi Shell a Michelin. Soutěž je určena všem řidičům a řidičkám nákladních vozů do 30 let.



Jejím cílem je zvýšit povědomí mladých řidičů o bezpečnosti a přispět tak k bezpečnějšímu provozu na evropských silnicích. Vítězem se stává řidič nebo řidička, kteří prokáží nejen výborné teoretické znalosti v oblasti kamionové dopravy, bezpečnosti, pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale i skvělé praktické dovednosti při přesném ovládní vozidla a defenzivní ekonomické jízdě.

VISION ZERO - Vize nula

BESIP se hlásí rovněž k projektu Vize Nula, který byl poprvé představen ve Švédsku v roce 1995. Jedná se o zcela nový pohled na problematiku bezpečnosti 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) interagovat způsobem zajišťujícím potřebnou míru bezpečnosti. Nosným stanoviskem Vize Nula je, že není přípustné, aby byl někdo usmrcen či vážně zraněn v souvislosti se silniční dopravou. Jedinou akceptovatelnou číslicí charakterizující počet usmrcených či vážně zraněných je NULA. Vize Nula akceptuje, že k nehodám dochází, nikoliv pak to, že při nich jsou usmrcováni či těžce zraňováni lidé.

Dekáda akcí pro BESIP 2011-2020

BESIP se hlásí k iniciativě Dekády akcí pro bezpečnost silničního provozu 2011 – 2020. Organizace spojených národů (OSN), Světová zdravotnická organizace (WHO) a řada dalších subjektů připravily globální plán Dekády akcí pro bezpečnost silničního provozu 2011 – 2020, který nastínil směry, jimiž by se mohla ubírat snaha redukovat počty obětí v silniční dopravě, a to na národní a místní úrovni. Smyslem vyhlášení dekády je stabilizovat a následně začít snižovat počty usmrcených na silnicích celého světa.



Speciální aplikace na viditelnost ukazuje význam reflexních prvků

Nejen pro chodce, cyklisty, ale především pro řidiče připravil BESIP speciální aplikaci. Ta nabízí představu, jak rychle a na jakou vzdálenost bude moci řidič reagovat v případě, že se ve směru jeho jízdy pohybuje na vozovce chodec, nebo cyklista při



různých povětrnostních a světelných podmínkách. V aplikaci si jednoduše zvolíte, zda budete míjet chodce nebo cyklistu. Nastavíte podmínky, za jakých se budete jako řidič pohybovat po komunikaci, zda je tma, déšť, mlha, sněhová vánice a také jestli nemáte například špatné stěrače, případně jste

neodstranili námrazu z čelního skla. Určité problémy s viditelností může způsobit i protijedoucí vozidlo a jeho světlomety, i tuto variantu si můžete nastavit. Chodce můžete nechat v běžném oblečení, nebo vybavit reflexními páskami, případně reflexní vestou. Cyklista může mít kolo zcela nevybavené, nebo může mít na sobě reflexní proužky a také můžete zvolit variantu se správně vybaveným a osvětleným jízdním kolem. V dalším kroku si nastavíte, zda budete svítit tlumenými nebo dálkovými světly a na pravé straně posuvníkem nastavíte vzdálenost v metrech. Názorně se vám pak zobrazí, jak bude chodec nebo cyklista viditelný.

Moderní technologie vozidel

BESIP jako jeden z prvních vydává formou letáku ucelený přehled moderních technologií určených pro bezpečnější provoz vozidel. Moderní automobily disponují systémy inteligentní ochrany cestujících, které



koordinují činnost mnoha bezpečnostních technologií. Asistenčními systémy jízdu nejen zjednodušují a zpříjemňují, ale významnou měrou se podílejí také na zvýšení její bezpečnosti. Tyto provázané bezpečnostní systémy reagují ve zlomku sekundy a v následujících letech by díky jejich rozšíření mělo dojít k významnému snížení nehodovosti na komunikacích všeho typu.

Praktická ukázka systému tísňového volání e-call

BESIP se podílel na semináři k problematice systému automatického tísňového volání osobních vozidel e-call. Teorii v podobě odborných přednášek a diskuzí pak doplnil tzv. crash test – řízená srážka osobního vozidla s pevnou překážkou.



Na kole jen s přilbou

BESIP se podílí na preventivní kampani Na kole jen s přilbou, která má za cíl zvýšit používání cyklistických přileb a ovlivnit tak neradostnou statistiku závažnosti dopravních nehod cyklistů.

Kromě jiného v horských oblastech ČR, ale i na dalších pro cyklisty atraktivních místech a

cyklostezkách po celé ČR seznamují cyklohlídky cyklisty s tématem jejich bezpečnosti, rozdávají reflexní předměty a cyklomapy, a také s nimi soutěží formou krátkého vědomostního kvízu na téma bezpečnost na kole.



Kurzy pro motocyklisty

Začínající a méně zkušené motocyklisté, ale také ženy si mohou zdokonalit své praktické dovednosti v sérii kurzů, které jsou připravovány i pod záštitou BESIPU.

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. Při řízení motocyklu v provozu platí víc než kdekoliv jinde, že i malá chyba může být krutě trestána a může mít tragické následky.



Praktické ukázky airbagů pro motocyklisty

BESIP se zaměřil na bezpečnost motocyklistů nejen expozicemi na výstavách pro tuto komoditu, vydáváním příruček pro bezpečnou jízdu, ale připravil



rovněž praktickou ukázkou nejmodernějšího vybavení pro jezdce v jedné stopě. Pokud dojde k pádu motocyklisty, tak jej ve většině případů chrání jen jeho oblek, přilba, rukavice, boty atd..., a to v tom lepším případě, pokud má vše na sobě. Podle některých údajů se až polovina nehod motocyklů stává v městském provozu při poměrně nízké rychlosti. Při havárii pak bývá jezdec vyhozen ze sedla, kdy může narazit do řady překážek, především pak v městských zónách.

Tyto skutečnosti vedly ke vzniku airbagu pro motocyklisty, který snižuje pravděpodobnost zranění při pádu z motocyklu. Motocyklové airbagy jsou 100% mechanické, nepotřebují tedy žádnou elektroniku ani baterie, a díky jejich konstrukci by nemělo dojít ani k jejich nežádoucímu spuštění. Airbagy by se pro motocyklisty mohly v krátké budoucnosti stát běžným vybavením, jako jsou dnes například přilby.

Děláš to taky!

Základním pravidlem pro všechny účastníky silničního provozu je i to, že by se měli vždy chovat bezpečně a ohleduplně. A toto základní pravidlo musí dospělí dětem nejen vysvětlit, ale musí



jim jít především sami příkladem. Špatné příklady jsou totiž jedním z rozhodujících faktorů v úrazovosti dětí. A právě na to, že nejen dobré, ale především ty špatné příklady táhnou, se zaměřila kampaň Děláš to taky!. Kampaň nabídla sérii osmi propagačních videospotů, které poukazují na nejčastější negativní příklady (špatné chování při běžných situacích v dopravním provozu) ze strany rodičů vůči svým dětem. Zajímavostí tohoto projektu je i to, že všechny role v klipech hrají děti, tj. i role dospělých – neodpovědných lidí. Cíl kampaně je jasný - apelovat na rodiče, aby si uvědomili, že svým neodpovědným chováním a špatným příkladem hazardují se životy svých dětí, tedy toho nejcennějšího, co máme.

Vidíme se?

Kampaň je zaměřena na viditelnost chodců. Chodci jsou stále jednou z nejohroženějších skupin. Každý sedmý člověk u nás zemře při dopravní

nehodě coby chodec. Cílem kampaně je naučit chodce používat reflexní

prvky. BESIP rozdává ve spolupráci s Policií

ČR při svých akcích během roku minimálně 500 000 reflexních pásků, na 100 000 reflexních tašek pro seniory a desetitisíce reflexních tkaniček a placek pro mladé. Součástí kampaně jsou i videospoty, v nichž hlavní roli hrají nejvíce ohrožené skupiny: senioři, sportovně založení lidé, teenageři, lidé z malých menších měst a obcí nebo školáci.



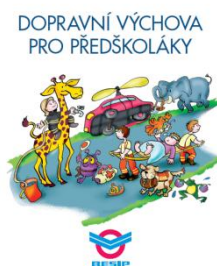
Dopravní výchova je stále základem

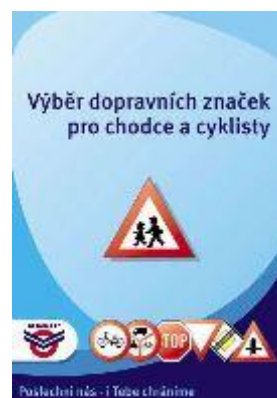
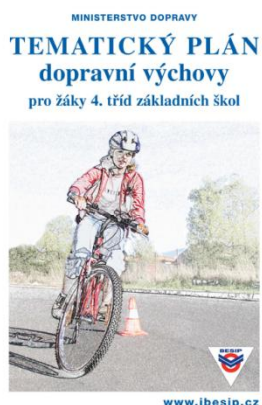
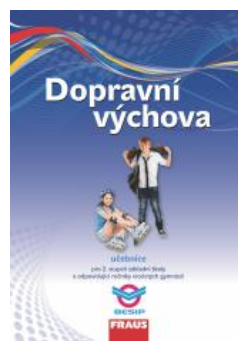
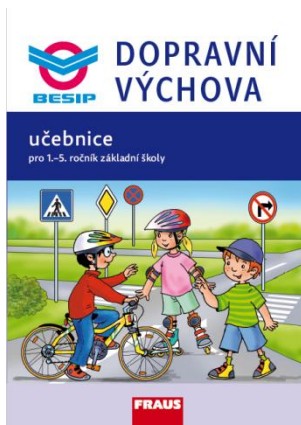
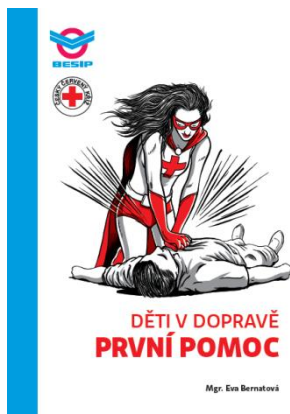
Dopravní výchova je stále jedním ze základních kamenů činnosti BESIPU.

Hlavním úkolem je kontinuální výchovné působení od rodiny, přes mateřské, základní a střední školy až po seniory. Ministerstvo dopravy je jediným subjektem, který tuto činnost metodicky řídí a vede.

Pro ilustraci několik ukávek výukových materiálů určených pro dopravní výchovu dětí. Materiály jsou určeny nejen pro děti, ale také pro pedagogy i rodiče dětí.

Pro ty nejmenší jsou například připraveny knížky příběhů a omalovánky s říkadly s dopravně výchovnou tematikou, pro ty větší pak pracovní sešity, učebnice a třeba i výukové filmy.





Některá ocenění komunikačních kampaní BESIP

The Action – hlavní cena v kategorii Projekt roku, PR klub, 2005.

Kampaň 50 km/h má smysl – billboard, 1. místo v hodnocení časopisu Strategie, TV spot, druhé místo, internetová reklama, druhé místo, 2005.

Kampaň Osudová vteřina se nedá vrátit (L. Hlinková) – prestižní ocenění Zlatá Effie, Asociace komunikačních agentur, 2006.

Kampaň Viditelnost – TV spot ohodnocen v časopise Strategie v první desítce (kategorie oslovení skupiny a agresivita).

Poděkování

Poděkování patří všem, kteří se podíleli na získání podkladů pro vznik tohoto textu. Především patří pamětníkům, kteří přispěli svými vzpomínkami - panu Jiřímu Nedvědovi, Václavu Špičkovi, paní Zuzaně Ambrožové, ale i dalším; a pak také pracovníkům Národního archivu panu Miroslavu Kuntovi a Františku Štverákovi za pomoc s vyhledáním historických dokumentů.