

V Libereckém kraji klesl při lednových a únorových nehodách počet mrtvých. Trend mohou zvrátit motorkáři

Počet nehod v Libereckém kraji za první dva měsíce roku meziročně vzrostl bezmála o šedesát nehod. Klesl ale počet usmrcených i těžce zraněných. Pozitivní trend se může obrátit, až na silnice vyjedou motorkáři. I proto se Liberecký kraj aktivně zapojuje do projektů v oblasti BESIP nebo projektu Učme se přežít. Ten vznikl jako regionální projekt, který překročil hranice České republiky i Evropy.

Leden a únor tohoto roku přinesl v policejních statistikách dopravních nehod v Libereckém kraji několik překvapení. Při porovnání prvních dvou měsíců loňského a letošního roku počet nehod meziročně stoupl o 57 na celkových 810. Jedná se o nemilé překvapení, které bohužel nekopíruje celorepublikový trend snižování počtu dopravních nehod. Na území České republiky se za první dva měsíce roku 2025 stalo celkem 12 548 nehod, což je o 993 méně než za stejné období roku předchozího. Další překvapení je pozitivnější. Klesl počet mrtvých a těžce zraněných. S velkou dávkou optimismu lze napsat, že klesl o polovinu. Statistiky evidují za leden a únor jednoho mrtvého, tedy o jednoho méně než v roce minulém. U vážně zraněných to jsou osoby dvě, tj. o dvě méně než v tomto období minulého roku.

Pokud se v policejních statistikách dopravních nehod v Libereckém kraji zaměříme na příčiny, pak je na prvním místě nesprávný způsob jízdy, na pomyslné stříbrné příčce nepřiměřená rychlost a bronzová patří nedání přednosti v jízdě. Je už skoro pravidlem, že se mění čísla, ale pořadí příčin zůstává takřka neměnné. Vyjma nedání přednosti v jízdě počet nehod u zbylých příčin za první dva měsíce roku oproti lednu a únoru roku 2024 vzrostl.

Snížit počet nehod a v důsledku toho i počet úmrtí a těžce zraněných může projekt L17, který odstartoval na začátku minulého roku. Žadatel v režimu L17 může získat řidičské oprávnění **skupiny B už od 17 let věku**. Dotyčný absolvuje **klasický výcvik v autošколе**, včetně složení obvyklých závěrečných zkoušek. Řidič L17 smí od 17 let řídit osobní automobil pouze pod **dohledem konkrétního zkušeného řidiče, takzvaného mentora**. Ten musí splňovat **kvalifikační předpoklady**, při jízdě sedět na místě spolujezdce a nebýt pod vlivem alkoholu. „Je to systém, který budoucím řidičům velmi pomáhá. Důležité je i to, že nejsou ve stresu ve chvíli, kdy za volantem vozu vyjedou poprvé zcela sami,“ říká **ředitel Týmu silniční bezpečnosti Jan Polák** a dodává: „Obecně platí, že řidič bývá vyježděný zhruba po třech tisících kilometrech za volantem. Skutečně zdatným řidičem se stává po ujetých stech tisících kilometrech.“

V úvodu zmíněné policejní statistiky usmrcených a vážně zraněných v důsledku dopravních nehod se mohou v nejbližších dnech změnit k horšímu. Milovníci jedné stopy nedočkavě vyhlíží první teplé dny, aby mohli vyrazit na silnice. Po zimě ale nejsou rozježdění, silnice mohou být studené, a ne vždy uklizené. Je třeba si také uvědomit, že motoristé za volantem

přibližně půl roku takřka žádného motorkáře na silnici nepotkali a najednou jich vyjedou desítky. Pro všechny účastníky silničního provozu platí, že je důležité sledovat provoz, vnímat okolí a být také ohleduplný.

V Libereckém kraji se dlouhodobě snaží s účastníky silničního provozu pracovat, vzdělávat je, a snížit tak nejen počet nehod, ale také zajistit všem v provozu větší bezpečí, jak vysvětluje **náměstek hejtmána pro dopravu Jan Sviták**: „Liberecký kraj se v oblasti BESIP zapojuje do republikových projektů, které míří nejen na účastníky silničního provozu, ale také systém jejich výuky. Příkladem je dlouhodobá podpora dopravní výchovy, podpora seminářů pro pedagogy a preventisty nebo podpora tvorby nových pomůcek. V oblasti motocyklistů se pak kraj aktivně účastní projektu Učme se přežít, který zahrnuje nejen kurzy pro veřejnost, ale také tvorbu metodických pomůcek pro učitele autoškol a zkušební komisaře.“

Projekt Učme se přežít, který má za sebou čtrnáctiletou historii, původně vznikl jako regionální projekt ve spolupráci s německými a polskými kolegy. Systematická práce i sledování technických trendů, legislativních změn, spolupráce s dopravními psychology, to vše je součástí dnes již komplexního systému výuky motorkářů. „Motorkáři jsou zranitelná skupina a potřebují také trénovat. Vytvořené jsou i materiály k praktickým cvičením. Velmi důležitou součástí výuky a dalšího vzdělávání motorkářů je pomůcka, která kombinuje video s hrou. Nejen motorkářům, ale všem účastníkům silničního provozu pomáhá odhalovat možná rizika a nebezpečí na silnici,“ říká **Jan Polák**. Žák může situaci prostřednictvím videa zažít jako řidič v bezpečí domova nebo učebny. Projíždí daným úsekem, a pokud se mu zdá, že existuje nebezpečí, klikem myši jej označí. Poté program oznámí, zdali v dané situaci nebezpečí existuje. Po skončení jízdy aplikace sdělí, kolik „hráč“ získal bodů, co konkrétně vyřešil, a nabídne projetí celé trasy znovu. Při rekapitulační jízdě program v rizikové situaci zastaví, nebezpečí identifikuje a vysvětlí. Projekt Učme se přežít už není jen záležitostí Libereckého kraje nebo České republiky. Znají ho v Evropě a autoři ho odborníkům představili například v Dubaji. V africké Keni pomáhal vzdělávat instruktory motoškol. Nyní je ve hře možnost, že se komplexní metodika výuky kurzů Učme se přežít stane výukovým standardem autoškol napříč Evropou.