

Dopravní psychologie

2 | 2018



Zpravodaj
Asociace dopravních
psychologů
České republiky

České sdružení
obětí
dopravních
nehod

Řidiči motocyklů
Reflexní prvky

**Dopravní
nehody 2017**



Úvodní slovo



Vážené kolegyně, vážení kolegové, i v tomto roce nadále pracujeme na legislativním zakotvení změn, které by přispěly k zaručování kvality služeb poskytovaných dopravními psychology, jako je například kontrola problémových pracovišť. Je to sice běh na dlouhou trať, ale i drobné dílčí úspěchy nás těší. Osobně vnímám, že dopravní psychologie jako taková má v očích odborné i laické veřejnosti stále lepší a lepší jméno. Je to především díky Vaší práci a také proto, že se nenecháte od své profese odradit našimi nepoctivými kolegy, kteří naši práci spíše dehonestují. A za to Vám děkuji.

PhDr. Alois Hudeček

Členové předsednictva ADP:

PhDr. Alois Hudeček – předseda

PhDr. Martin Kořán, CSc. – místopředseda

PhDr. Jiří Bauer, Ph.D.

PaedDr. Mgr. Dan Blaha

PhDr. Daniela Čajánková

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Mgr. Libor Eliášek

PhDr. Vlasta Rehnová

PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.



Asociace dopravních psychologů

www.dopravnipsychologovecr.cz

www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

Asociace dopravních psychologů vám s radostí představuje již druhé číslo Zpravodaje ADP – časopisu Dopravní psychologie. Hlavním tématem tohoto čísla jsou řidiči motocyklů, kterým byla věnována i přednáška na našem loňském semináři. Kromě teoretického představení specifik této skupiny účastníků silničního provozu se máte možnost seznámit i s podrobnými statistikami nehodovosti, a to nejen týkajících se motorkářů, ale i celého roku 2017. V tomto čísle také přinášíme informace o tom, jak projekt upravující nošení reflexních prvků přispěl k bezpečnosti silničního provozu.

V neposlední řadě zde naleznete dva rozhovory. První z nich poskytli pplk. Ing. David Suchan a plk. Ing. Tomáš Lerch z ředitelství služby dopravní policie ČR, kterým jsme kromě odborných otázek položili také dotazy na jejich osobní zkušenosti, neboť jsou oba aktivními motorkáři. Jsme také velmi potěšeni, že nám pro toto číslo časopisu poskytla rozhovor Mgr. Michaela Blatná, psychologka Českého sdružení obětí dopravních nehod, díky které vám můžeme práci psychologů v tomto sdružení přiblížit.

Přejeme Vám příjemné čtení.



Seminář ADP 25. – 26. 5. 2017

Loni v květnu se v Prostějově konal 53. seminář ADP ČR. Tematicky jsme se zaměřili nejprve na etické otázky provádění dopravněpsychologického vyšetření. Přednášky se zabývaly kazistikami seniorů za volantem, on-line testováním, zkušenostmi z praxe při nově probíhající organizaci odvolání proti závěru dopravněpsychologického vyšetření a zamyšlením se nad budoucností dopravní psychologie. Následovala přednáška na téma řidičů motocyklu, a to jak z pohledu dopravní psychologie, tak z pohledu Policie ČR. Další sdělení ředitelství služby dopravní policie se týkalo návykových látek za volantem. Společenský večer se konal již tradičně v restauraci U Chmelů v Prostějově.

Řidiči motocyklů

Motorkáři jsou značně různorodá skupina, a to jak co do věku a osobnostních charakteristik, tak co do typu motocyklu, na kterém nejčastěji jezdí. Pro účely zpracování statistik je za motorkáře považován každý držitel řidičského oprávnění skupiny A, AM, A1, A2, popř. B, který jezdí na motocyklu. Právě z důvodu této nejednotnosti definice skupiny motocyklistů je i těžké nacházet společné průniky pro výzkumné účely dopravní psychologie. V následujícím článku jsou shrnuta základní fakta, která se dala pro komunitu motorkářů zobecnit. Prezentovaná data vychází i z internetového průzkumu veřejného mínění, který byl realizován Asociací dopravních psychologů ČR pro účely tohoto článku a kterého se zúčastnilo 1 470 motorkářů. Věkový průměr respondentů výzkumu byl 34 let (medián 33 let). Soubor tvořilo 83 % mužů a 17 % žen. Respondenti uváděli 12 let jako průměrnou délku své motorkářské praxe (medián 8 let). Průměrně najedou 12 000 km ročně (medián 6000 km ročně). 98 % respondentů jsou vlastníky motocyklu a nejčastěji řídí motocykl o objemu 650–1000 cm³ (44 % respondentů), popř. 250–600 cm³ (24 % respondentů).

Důvodů, proč se člověk rozhodne řídit motorku je mnoho. Pro přehlednost by se na základě zmíněného průzkumu motivace dala rozdělit do šesti hlavních skupin:



1 Potřeba vlastnit motocykl – samotnou potřebu jízdy na motocyklu jako takovou uváděli jako motivaci k řízení motocyklu především respondenti, kteří řídí motocykl mnoho let a naježdí ročně větší počet kilometrů. 81 % respondentů uvedlo, že si svůj život bez motocyklu již nedovedou představit.

2 Pocit vzrušení, adrenalin – další početná skupina respondentů uváděla jako hlavní zdroj motivace uspokojení z pocitu nezávislosti, který jízda na motocyklu přináší. Rovněž často používali sousloví „únik od reality“.

3 Role, identita – třetí nejpočetnější skupina respondentů spojovala řízení motocyklu se sounáležitostí se skupinou a s pocitem skupinové identity. Tito respondenti byli často příslušníky motorkářských „gangů“. Rovněž si velmi považují příslušnosti k subkomunitě motorkářů, která se projevuje zdravením na cestách, užíváním přezdívek a připraveností si pomoci. Velmi často mívají motorkáři vzor v rodině, popř. v životním partnerovi. 75 % respondentů uvedlo, že se sdružují v nějakém motorkářském klubu.

4 Prestiž, sebepojetí – čtvrtá, již méně početná skupina respondentů v motorkářství našla část svého sebepojetí, které jim přináší pocit prestiže.

5 Dopravní prostředek – oproti předchozím jmenovaným málo početná skupina respondentů (10 %) využívá motorku výhradně jako dopravní prostředek pro účely např. rychlejší cesty do zaměstnání. Nevyužívají ji však k volnočasovým aktivitám.

6 Sport – nejméně početná skupina respondentů (3 %) uvedla, že používá motocykl výlučně ke sportovním aktivitám.



Řízení motocyklu má svá výrazná specifika oproti řízení osobního automobilu. V první řadě kladé řízení motocyklu mnohem větší nároky na senzomotorickou koordinaci a zručnost, proto je tak nezbytný praktický výcvik v autoškolách, kterému je za současné legislativní úpravy věnováno min. 13 hodin (příloha 3, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel). Zaměřuje se kromě jiného na rovnováhu a stabilitu, a to zvláště v malých rychlostech. Důraz je kladen taky na vyšší předvídatost, především ve vyšších rychlostech a při změně směru jízdy. Motorkáři si při výcviku také musí uvědomit, že jejich brzdná dráha je delší než při řízení osobního automobilu, proto je nutné mít rychlejší reakce. Motocykl je navíc oproti osobnímu automobilu citlivější na okolní vlivy (spolujezdce, plné cestovní kufrы nebo technické nedokonalosti vozovky). V neposlední řadě motorkáři hrozí prochlazení v důsledku nedostatečného oblečení, nižší teploty vzduchu a odpařování vlhkosti vysrážené na oblečení, či naopak přehřátí v kombiněze při vysokých teplotách a křeč svalů. Vzhledem k povaze řízení motocyklu jsou tak motorkáři zkrátka celkově zranitelnějšími účastníky silničního provozu než řidiči osobních automobilů.



Mezi osobnostními charakteristikami řidičů motocyklu nejčastěji nalezneme extraverci, která se projevuje dynamičtějším prosazováním se v dopravě a radostí z měnícího se prostředí, tzv. sensation seeking. Styl řízení motocyklu však závisí stejně jako styl řízení osobního automobilu na pozornosti, paměti a temperamentu řidiče. V naší společnosti jsou řidiči motocyklu stále předmětem mnoha předpokladů, které se týkají především jejich rebelství, volnomyšlenkářství, agresivity a bezohlednosti. Dle výše zmíněného průzkumu sami motorkáři jmenují jako nejčastější projev své agresivní jízdy překračování nejvyšší povolené rychlosti, nedodržování bezpečné vzdálenosti, výraznou akceleraci a „kličkování“. 46 % respondentů průzkumu přiznalo, že občas jezdí na motocyklu bez přilby, a co se týká překračování povolené rychlosti, 42 % motorkářů uvedlo, že tak činí často. 40 % respondentů uvádí toto chování jako málo obvyklé, avšak přiznávají jej, 15 % pak naopak uvádí, že tak činí téměř vždy. Jen 3 % respondentů uvedla, že nejvyšší povolenou rychlost nepřekračují nikdy.

Velká část respondentů (85 %) uvádí, že svou vlastní jízdu vnímá jako bezpečnou. Že však vnímají určité rezervy je zřejmé z odpovědi na otázku, jak by sami sebe hodnotili, pokud by svou jízdu měli označkovat jako ve škole. 48 % respondentů by si dalo dvojku (chvalitebný) a 43 % trojku (dobrý). Pouze 4 % respondentů se hodnotí na jedničku (výborný).





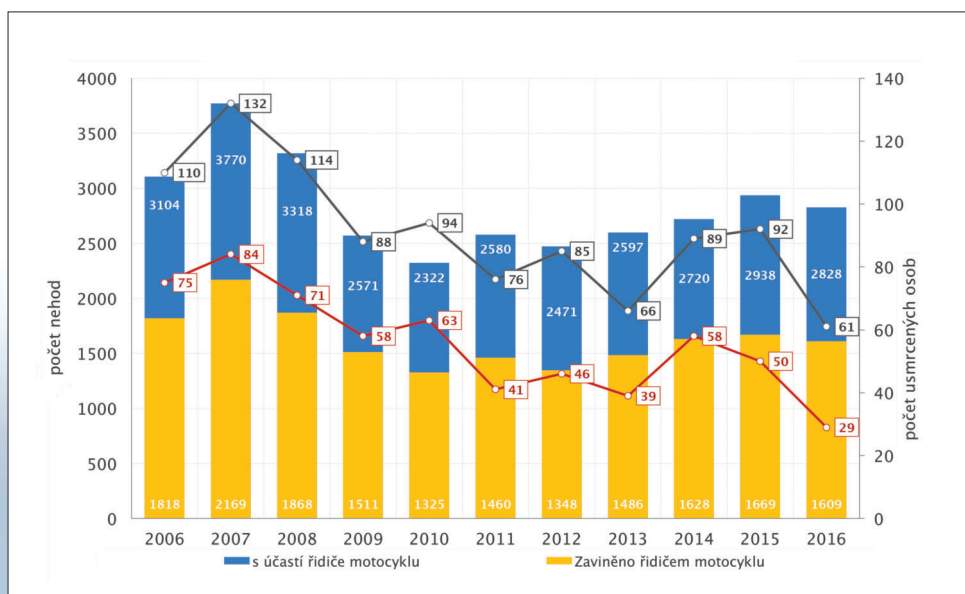
Jedna z v průzkumu položených otázek zněla: „Kolik si myslíte, že loni (pozn.: v roce 2016) v ČR zemřelo motorkářů při dopravních nehodách nebo na jejich následky?“ Průměrný údaj byl 131 osob (medián 60 osob), 119 respondentů však odpovědělo slovně, že počet je

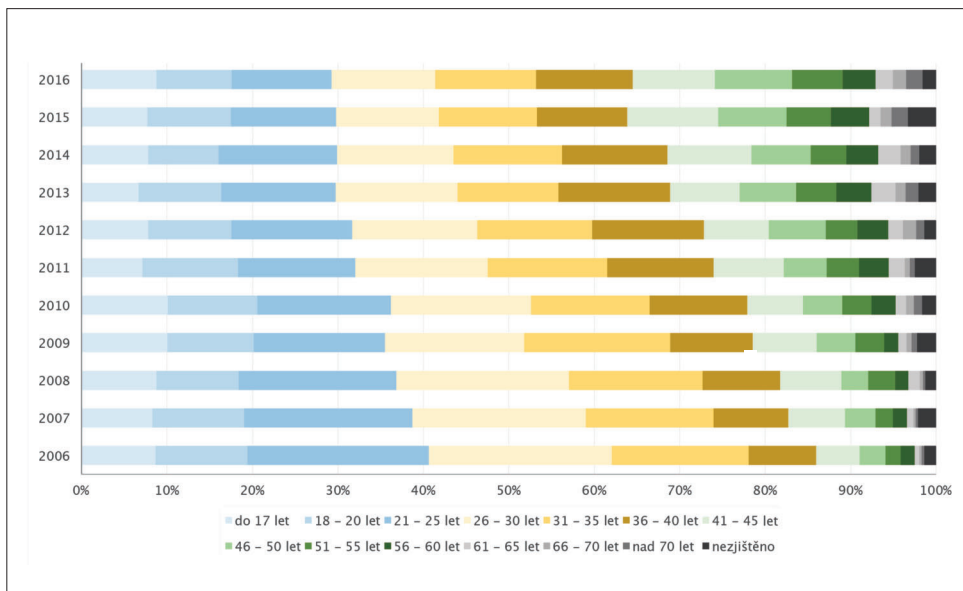
vysoký. Odpovědi zněly například „Až moc :-“, „i kdyby jeden, bylo by to mnoho“ nebo „raději na to nechci ani myslet.“ Dokládá to tak fakt, že tato otázka je pro komunitu motorkářů bolestivá. Ve skutečnosti byl počet usmrcených motorkářů 59 osob, což bylo o 22 řidičů motocyklu méně než v roce 2015.

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod řidičů motocyklu patřily dle Ředitelství služby dopravní policie Polijního prezidia ČR tyto:

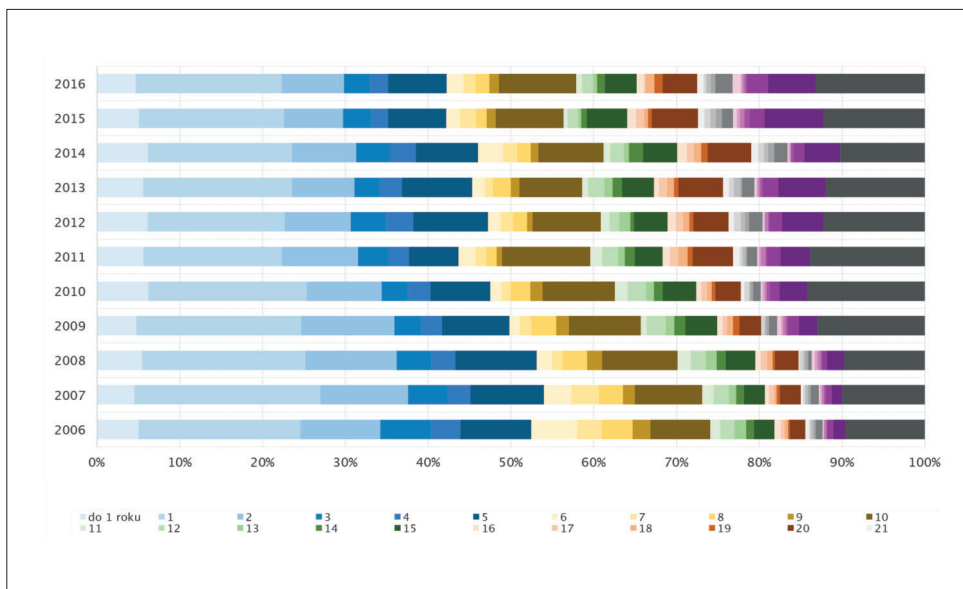
- Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (436 dopravních nehod)
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (184 dopravních nehod)
- Nezvládnutí řízení vozidla (171 dopravních nehod)
- Nevěnování se řízení vozidla (145 dopravních nehod)
- Nepřizpůsobení vozidla vlastnostem vozidla a nákladu (119 dopravních nehod)

Graf 1
Nehody řidičů motocyklu
za období
let 2006–2016

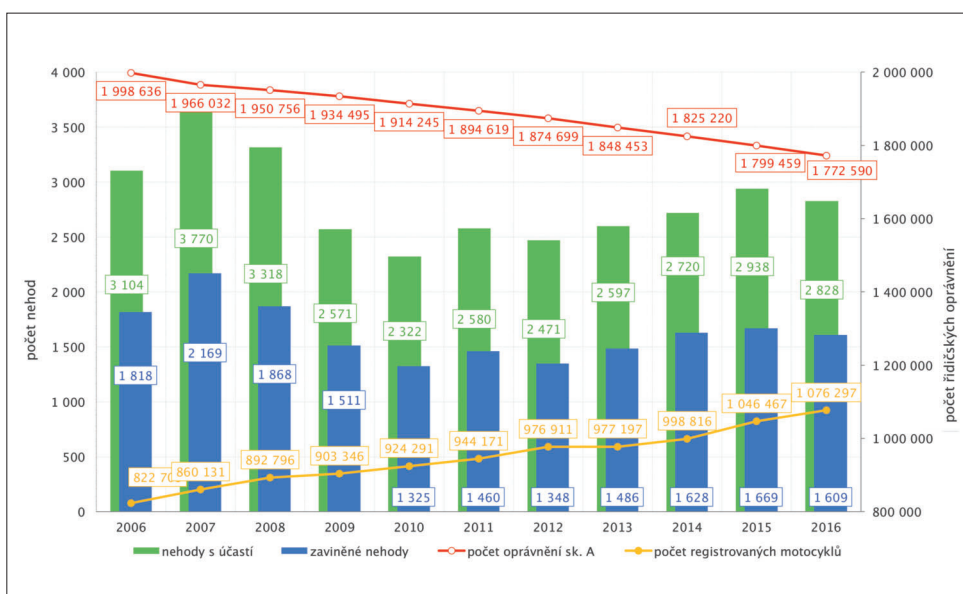




Graf 2
Nehody zaviněné řidiči
motocyklů podle věku
– podíl na počtu zaviněných
nehod



Graf 3
Nehody zaviněné řidiči motocyklů
podle délky praxe v řízení – podíl
na počtu zaviněných nehod



Graf 4
Vývoj dopravní nehodovosti
motocyklů za období
let 2006–2016

Moto-team Policie ČR



Moto-team, to je více než 350 policistů na služebních motocyklech v barvách Policie České republiky, kteří dohlíží na dopravní situaci a postihují agresivní jízdu řidičů na českých silnicích.

„Motorkář je srdcař a nejinak je tomu i u policejních profesionálů, kteří svoji práci vykonávají se zájmem a obrovským nasazením“, zahajuje povídání o Moto-teamu Policie České republiky

plk. Ing. Tomáš Lerch, ředitel služby dopravní policie a motorkář, který nám spolu s vedoucím moto-teamu **pplk. Ing. Davidem Suchanem** poskytl rozhovor pro aktuální číslo zpravodaje Dopravní psychologie.

Moto-team vznikl v roce 2009 na základě potřeby účelně zasahovat proti agresivním řidičům. Policejní motocykly jsou dnes standardní výbavou moderních evropských policejních sborů a představují významný a účinný nástroj pro dopravní policii v rámci plnění úkolů policie při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Službu na motocyklech vykonává dnes více jak 350 policistů zařazených u základních organizačních článků služby dopravní policie. Jejich práce je pro ně především velkým koníčkem, bez toho by snad ani tuto práci dělat nemohli. Zřízení tohoto pracovního týmu má i oporu v rezortním strategickém dokumentu, který vychází z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 a jeho činnost je srovnatelná s aktivitami okolních evropských států. Hlavním účelem postupného zvyšování počtu služebních motocyklů v dohledu nad silničním provozem je zviditelnění služby dopravní policie na všech typech komunikací. Policista, který je na silnici pro účastníky silničního provozu viditelný, má totiž výrazný vliv na chování řidičů.

Nákup prvních motocyklů pro potřeby tohoto týmu se realizoval v roce 2009 a jednalo se o 70 motocyklů tovární značky Yamaha (Yamaha FZ6 Fazer a Yamaha 1300 FJR), které byly osazeny technickým prostředkem k měření rychlosti vozidel. Do týmu bylo zařazeno i 40 motocyklů tovární značky Honda ST 1300 PanEuropean pořízených v dřívější době. Při vzniku tak Moto-team

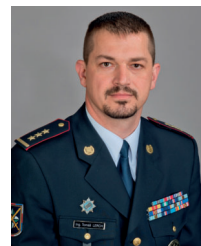
disponoval celkem 110 motocykly. V letech 2016 a 2017 byla technika pracovního týmu doplněna o 135 motocyklů tovární značky BMW (BMW F 800 GT a BMW R 1200 RT), které byly pořízeny na konci roku 2016 z prostředků Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Do provozu byly tyto motocykly nasazeny na jaře 2017. Celkem dnes Moto-team disponuje bezmála 230 služebními motocykly. Mimo Moto-team slouží v policii motocykly různých značek, které si jednotlivá krajská ředitelství policie dle svých požadavků a jejich určení nakupují ze svých rozpočtových možností.

Team je aktuálně členěn na jednotlivé skupiny, které korespondují s rozdělením jednotlivých krajských ředitelství policie. Policejní motorkáři se nasazují zejména pro potřeby dohledu na pozemních komunikacích ve vytipovaných lokalitách, které jsou oblíbené u motorkářů. Dále slouží k doprovodu různých kulturních, společenských a sportovních událostí, ale také k dohledu nad dálničním provozem a samozřejmě k prezentaci policie nejen v České republice, ale i v zahraničí. S ohledem na efektivitu využívání a nasazení motocyklů v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zajišťuje maximální možné nasazení v přímém výkonu služby v období od 1. března do 31. října v denní době, což koresponduje s motorkářskou sezónou. Nasazení mimo toto období je realizováno pouze v případě příznivých klimatických podmínek.



Jak jde rychle dopředu vývoj techniky a technologií, tak i motocykly se těmto moderním trendům přizpůsobují a je v nich spousta moderních systémů, které napomáhají zlepšit bezpečnost jízdy. Žádné systémy zatím nezvládnou zajistit absolutní bezpečnost, a proto je nutné stále trénovat a zdokonalovat se v ovládání řízení motocyklů, ale i jejich ovládacích prvků během jízdy. Vše samozřejmě funguje pouze v případě řádného technického stavu motocyklu. Proto je nutné stále vštepovat řidičům kontrolu viditelných komponentů před jízdou, tj. kontrola stavu a tlaku pneumatik, funkčnost a stav brzd, stav provozních kapalin, funkčnost ovládacích prvků apod. Pro potřeby Moto-teamu je proto každým rokem pořádáno několik zdokonalovacích kurzů bezpečné jízdy tak, aby člen týmu prošel aspoň jedním výcvikem v kalendářním roce. Tento výcvik zajišťují vyškolení lektori, instruktoři motoškol, ale i motocykloví závodníci. Trénují se jak jízdy při vyšších rychlostech, tak i výcvik v ovládání motocyklu v pomalé rychlosti, což je jízda po závodním okruhu, jízda mezi dopravními kužely a zvládání různých krizových situací. Též se cvičí ovládání radiostanice a komunikace za jízdy, která je náročná na soustředěnost řidiče, který se v tu dobu musí zabývat více věcmi najednou, bezpečně zvládnout jízdu na motocyklu, komunikovat a poslouchat pokyny.

Policie České republiky samozřejmě prezentuje svou činnost jak v domácím prostředí, tak i v zahraničí. V rámci mezinárodní policejní spolupráce se účastní mezinárodních setkání a výcviků, kde dochází k vzájemné výměně zkušeností, poznatků a konfrontaci rozdílných pohledů na techniku jízdy, výcviku, potřeby technického vybavení, ale i legislativu a její vymahatelnost. Zatím proběhl výcvik v Německu a Rakousku, kterého se zúčastnila většina států Evropské unie. Také se uskutečnila návštěva Polska za účelem výměny zkušeností napříč službou dopravní policie. Na našem území se zatím žádné mezinárodní setkání či výcvik nechystá.



plk. Ing. Tomáš Lerch



pplk. Ing. David Suchan

Oba dva se o motorky zajímáte nejen ve službě, ale i v osobním životě.

Co Vás k tomuto zájmu vedlo?

David Suchan: Jako skoro každý mladý kluk jsem toužil mít motorku a užívat si bezstarostnou jízdu. Rodiče mi koupili v 17 letech Jawu 21 Pionýr, a tak jsem měl svůj první motocykl. Svou další motorku jsem si pořídil až v roce 2009, kdy mě jízda na motorce úplně pohltila a začal jsem jí užívat nejen jako dopravní prostředek, ale také jako prostředek k relaxaci. Byla to motorka značky Keeway 125 Superlight, která měla pěknou spotřebu, pro začátek pro takové rozježdění mi postačovala, ale rychle jsem začal toužit po silnějším stroji. Za rok a půl jsem si pak koupil Hondu VT 750 C Shadow American Classic, kterou mám dodnes. V současné době si život bez motorky nedovedu představit, je mým koníčkem a dalo by se říct i životním stylem. Je to jediná milenka, kterou musí má žena tolerovat, ale i ona ráda se mnou cestuje a život v jedné stopě nás baví.

Tomáš Lerch: Jízda na motorce je skutečně moje oblíbená volnočasová aktivita. Ovšem i ve službě někdy usedám na služební motocykl a jedu zkontrolovat, jak to na našich silnicích vypadá. K motorkám jsem si našel cestu až v dospělosti, kdy jsem v návalu práce a všech povinností, které s sebou život nese, hledal nějaký relax, který by mi spolehlivě vyčistil hlavu. Vzhledem ke skutečnosti, že na motorce musí být člověk maximálně soustředěný a musí vnímat, co se děje tady a teď kolem něj v provozu, pomohlo mi to alespoň na



Jakou máte za říditky motocyklu nejnebezpečnější zkušenost?

David Suchan: Tak to nejhorší, co se mi na motorce stalo, je, že jsem upadl v docela vysoké rychlosti. Naštěstí to bylo na závodním okruhu, kde jsou bezpečné zóny a následky nejsou tak vysoké. Samozřejmě bych si nikdy nedovolil jet podobným stylem v běžném provozu, ale na okruhu se stanete závodníkem a stále posouváte své limity někam dál, jelikož jsou zde bezpečné zóny a dost prostoru, ale pád i tady docela bolí. V běžném provozu jsem zatím,

chvilu zapomenout na starosti, uvolnit stres a taky poznat spoustu krásných míst v České republice i u našich zahraničních sousedů.

Kolik kilometrů zhruba za rok najezdíte?

Tomáš Lerch: V průměru tak 15 000 km. Soukromě samozřejmě více než služebně. Záleží také na pracovním vytížení, na počasí a dalších faktorech. Každý červen si však na týden беру dovolenou a z motorky prakticky neslezu.

David Suchan: Je to různé, ale asi tak kolem 15 000 km, a to počítám i jízdy na služební motorce. Ve službě se samozřejmě společně se svými kolegy účastním společných výcviků, nad kterými i dohlížím, ale ke svému pracovnímu vytížení nestíhám být účasten na všech kurzech a pak to jsou ty již zmiňované zahraniční cesty. V soukromém životě současně hodně cestuji, poznávám zajímavé a krásné kouty České republiky. Nesdružuji se do žádného moto klubu a většinou cestuji sám nebo se svou ženou, jelikož si určuji směr a tempo sám a jízdu si více užiji, ale i jízda s přáteli má samozřejmě své kouzlo.

musím zaklepat, žádnou podobnou příhodu neměl. Jen jednou jsem měl namále, když jsem brzdil za přede mnou brzdícími vozidly v koloně. Vše dopadlo dobře, dobrzdil jsem s rezervou, ale dušička byla ve mně malá. Byl to nepříjemný pocit.

Tomáš Lerch: Na motorce platí více než kdy jindy, že musí člověk předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu. Zejména při odbočování či předjíždění se musím přesvědčit, že o mně druhý řidič ví. Párkrát se mi stalo, že se řidič předjížděného vozidla vůbec nepodíval do zpětného zrcátka a začal předjíždět v okamžiku, kdy byl sám předjížděn.

Byl jste někdy svědkem dopravní nehody motorkáře?

David Suchan: Bohužel ano. Jednoho podzimního dne jsem jel z Prahy do Jeseníku a na cestě z Králíků do Hanušovic, když jsem si užíval krásného horského zatáčkovitého terénu, jsem dojel motorku a řidič mě nechtěl nechat předjet a snažil se stále zrychlovat. Já jsem tento terén znal docela dobře, protože jsem tudy často jezdil, ale motorka přede mnou v jedné utažené zatáčce vyjela na kraj silnice,

na prašném povrchu se podsmekla a upadla. Udělala několik přemetů a zastavila se na luční cestě připojující se na komunikaci. Já jsem co nejrychleji bezpečně zastavil u okraje vozovky a běžel se podívat, co se stalo a byl jsem případně připraven poskytnout první pomoc. Na zemi ležela motorkářka, která si zatím sundala ochrannou přilbu, a tak jsem s ní začal komunikovat, co jí bolí a jak jí je. Ona si stěžovala na bolest kyčlí, tak jsem zavolał záchranou službu a na místo přivolal sanitku. Mezi tím okolo nás zastavili ostatní řidiči, jedna paní se ujala motorkářky, kdy jí podložila hlavu dekou a do příjezdu sanity s ní komunikovala. Další se ujali řízení provozu v nepřehledné zatáčce, já jsem zajistil pak její motorku proti případnému úniku provozních kapalin a vše k mému překvapení pěkně fungovalo. Takže mohu říci, že lidé jsou v takových případech slušní a snaží se pomoci. Když pomínu svou profesi dopravního policisty, tak jsem jinak nebyl svědkem žádné velké dopravní nehody.

Tomáš Lerch: Jako vedoucí dopravního inspektorátu jsem jezdil ke všem závažným dopravním nehodám. Velmi často i s účastí motorkáře. Při vyjíždkách na svém motocyklu jsem byl naštěstí přítomen pouze drobným karambolům bez vážných následků.

Co Vás na jízdě nejvíc baví? Umíte si představit svůj život bez motorky?

Tomáš Lerch: Pohled na svět z jiné perspektivy, vnímání teplot a vůní, proudění vzduchu, adrenalin, je toho víc. Život bez motorky bych si už ani představovat nechtěl, skutečně jsem našel zálibu, která se snoubí i s mojí profesí, což je příjemné. Při jízdě na služební motorce v barvách Policie České republiky mimo jiné pozoruji i to, jak ji všichni řidiči dobře vnímají a dodržují stanovenou rychlost. To je pro mě velmi cenná zpětná vazba, že motorkář policista je dobře vidět,

budí u účastníků silničního provozu respekt, a že prostě má být na silnici přítomen, protože pozitivně ovlivňuje chování řidičů.

David Suchan: Jak jsem již říkal, život bez motorky si nějak nedovedu představit. Je to ten pocit svobody, nespoutanosti. A co mě nejvíce baví? Prázdná silnice a samé zatáčky přede mnou. Zde se oprostím od běžných starostí života, myslím jen na souznění sebe sama se strojem, užívám si krásy okolí, pocit jízdy. Pak už jen dotankovat plnou nádrž, při té příležitosti posedět na kávě, něco zakousnout a zas pokračovat. Nejhorší je zimní období, dalo by se říci, že mám návyk na motorku – normálně pociťuji abstinenční příznaky :-). Hned jak se trochu na jaře začne oteplovat, je krásný pocit, když začnete připravovat motorku na sezónu, něco poopravit, naleštit a jak přestanou klouzat silnice, vyrazit.

Myslíte si, že řídíte bezpečně?

Tomáš Lerch: Snažím se o to a myslím, že ano. I od spolucestujících, které občas vozím, toto hodnocení získávám. Snažím se hodně předvídat, přemýšlet za ostatní a nedělat náhlé a neuvážené manévry.

David Suchan: Jako dopravní policista bych měl jít samozřejmě příkladem. Ale jistě nepřeceňuji své síly a nezkouším hlouposti v silničním provozu. Snažím se neohrožovat sebe a vůbec ne ostatní účastníky silničního provozu. Myslím si, že motorku mám už trochu „v ruce“, prošel jsem několika kurzy, ale stále je co zlepšovat. Chce to stále jezdit a jezdit a učit se a učit.

Čím Vás ostatní účastníci silničního provozu nejvíce rozcílí?

David Suchan: Tak jistě svou bezohledností jeden k druhému. Svou někdy i riskantní jízdou nebo přejížděním z pruhu do pruhu a přehnaným spěchem někam, kam stejně přijedou jen o pět minut dříve, jsou

schopni riskovat své životy pro nulové hodnoty. Česká republika má jednu z nejhustších dopravních sítí, ale i přesto s enormním nárůstem motorismu a dostupnosti vozidla pro každého, se na ni pomalu nevejdeme. Kdyby se účastníci dopravního provozu navzájem více tolerovali a nevynucovali si malicherně svá plná práva, bylo by na silnicích lépe a průchodněji.

Tomáš Lerch: Asi tím, že si myslí, že jsou na silnici jenom oni sami. Takže jednoznačně agresivní, neohleduplní, ale hlavně nepozorní řidiči, kteří prostě jedou „hlava nehlava“. Dalším nešvarem na našich silnicích je pak nedávání znamení o změně směru jízdy. Takový řidič se stává pro ostatní účastníky silničního provozu nečitelný a nepředvídatelný. Zejména pro motorkáře znamená takové chování v provozu velké riziko. Vzhledem k mé profesi mi vadí i všichni ti, kteří neznají pravidla silničního provozu nebo je úmyslně porušují.

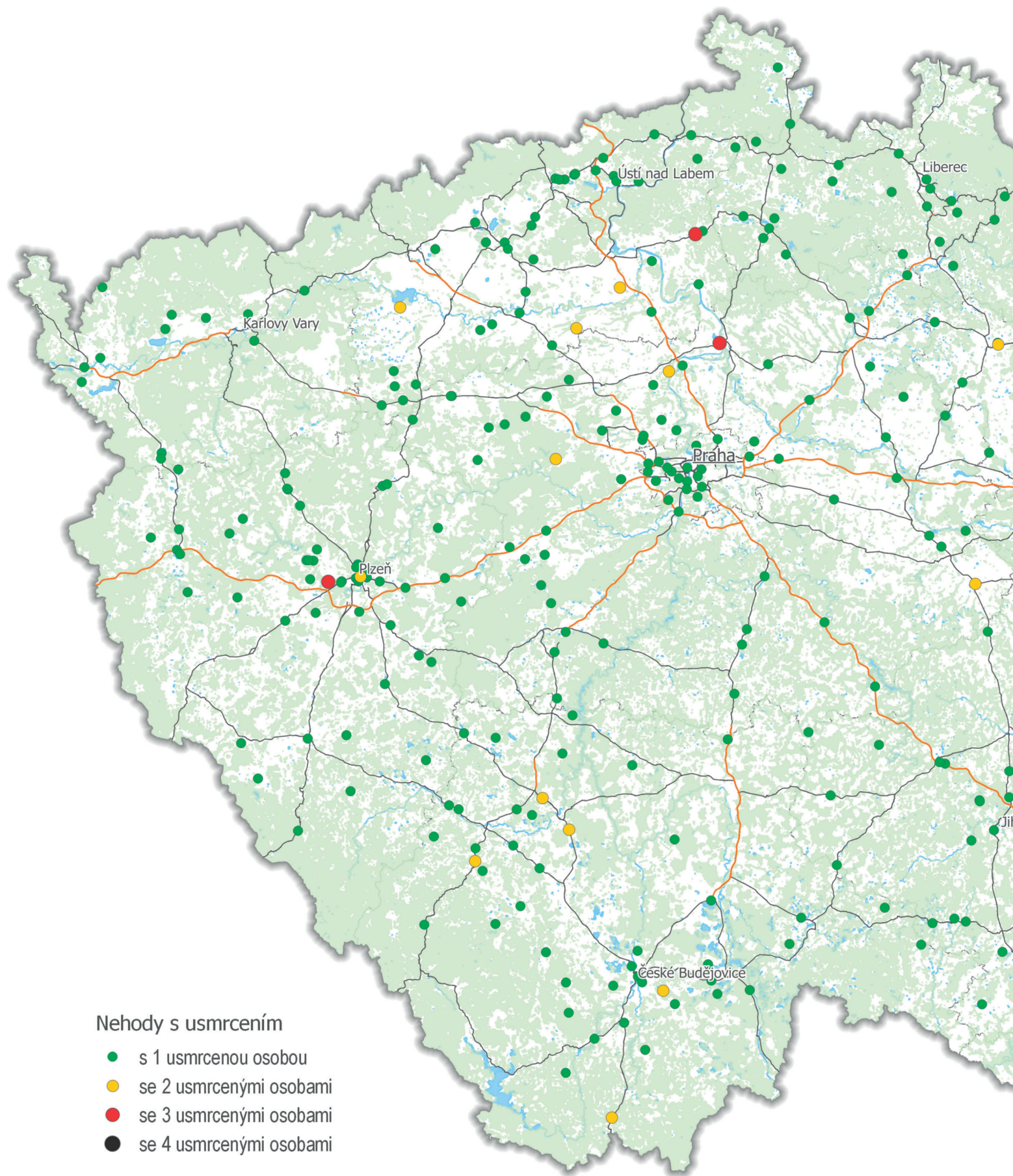
Jaké jsou v České republice největší předsudky vůči řidičům motocyklu?

Tomáš Lerch: „Dobrovolný dárc orgánů a agresivní řidič, tak když si riskuje, tak ať si riskuje“. Někdy jsou řidiči ostatních motorových vozidel opravdu neohleduplní a až úmyslně škodolibí. A když udělají nějaký ne-

čekaný manévr, neuvědomí si možnosti ovládnutí motocyklu a tomu motorkáři to tam náhle „střihnou“, je malér na světě raz dva a často zbytečně. Na druhou stranu mě vždy potěší, když řidič, který mě zaregistruje v zrcátku, mi uhne či zpomalí. To vždycky nezapomenu poděkovat.

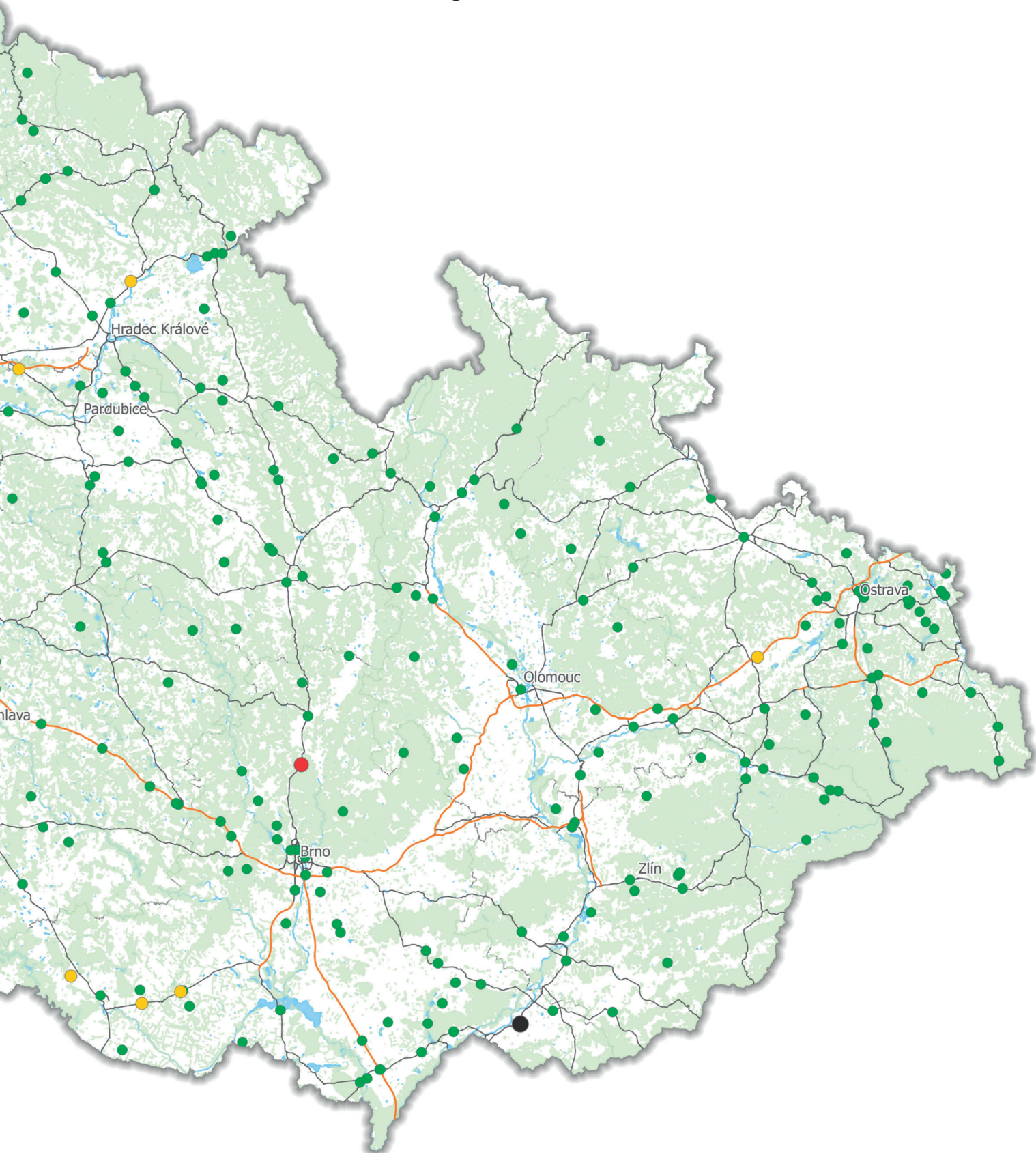
David Suchan: Že to jsou neukáznutí gangsteři a frajeři, kteří svou existencí otravují ostatní. Motorkáři úplně stejně jako řidiči osobních aut a nákladáků jsou jen lidé, kteří jsou různí. V nedávné době zaznamenal silniční provoz, a to hlavně v městských částech, nárůst motorek a skútrů v provozu. Je to tím, že je to dopravní prostředek, který hustým městským provozem krásně pluje, a to při malé spotřebě pohonných hmot a hlavně má lepší možnost parkování, protože motorka zabere málo místa. Takže jsou dnes motorkáři na každém rohu a setkáváme se s nimi v běžném silničním provozu. Je snad člověk, který rozváží pizzu nebo úředník, co jede do práce, nějaký gangster? To jsou jen předsudky z dob hodně dávno minulých a asi moc koukáme na filmy, které také dotváří pohled na svět okolo motorek. Takže vyjedme společně do provozu, usmívejme se na sebe a svět bude o to hezčí ;-).





0 20 40 60 80 100 km

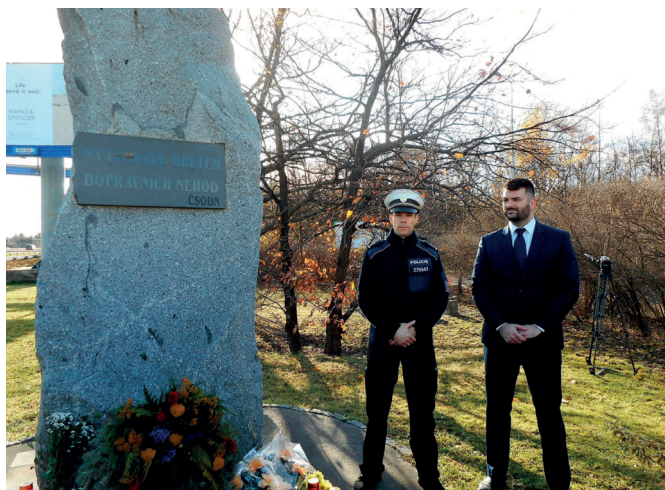
Mapa dopravních nehod s následky na životě 2017



České sdružení obětí dopravních nehod



České sdružení obětí dopravních nehod (ČSODN) bylo založeno v květnu roku 2004 z iniciativy deseti osob, z nichž většina přišla při dopravní nehodě o člena rodiny. Spouštěčem pro vznik takové organizace byla osobní zkušenost manželů Vondruškových, pozůstalých rodičů po tragickém úmrtí jejich dcery v roce 2002, a to, čím vším museli následně projít: v první řadě samotnou ztrátou a pak dalšími okolnostmi – jednání na úřadech, s policií, s pojišťovnami atd. Uvědomili si, že v podobné situaci se nachází nebo mohou nacházet další rodiny, a že jejich zkušenosti by jim mohly pomoci. Původně ČSODN vzniklo jako občanské sdružení, nově je již registrováno jako zapsaný spolek na rejstříkovém soudu. Činnost ČSODN zajišťuje pětičlenný výbor – předsedkyně Miluše Vondrušková, místopředseda Stanislav Vondruška, Mgr. Michaela Blatná, JUDr. Josef Bíňovec, Mgr. Jana Neusarová, Ph.D. – a Eva Cívínová, která zajišťuje administrativně organizační záležitosti.



Působnost spolku je pouze v Praze, ale pomoc poskytuje dle možností poškozeným z celé republiky nebo se snaží doporučit ověřené kontakty v dané lokalitě. Ve velmi výjimečných případech vyjíždí i do místa bydliště klientů nebo klienti přijedou do Prahy. Jednou z hlavních náplní činnosti spolku je snaha komplexně podpořit oběti dopravních nehod a jejich rodinné příslušníky, včetně vytváření podmínek pro zlepšování jejich postavení ve společnosti.

Bezplatná podpora osobám zasaženým následky nezaviněné dopravní nehody spočívá v následujících oblastech:

- informace, jak postupovat po dopravní nehodě
- podpora při styku s policií, soudy, pojišťovnami a dalšími institucemi, v určitých případech také s médii
- zajištění morální a psychické podpory po prožitém traumatu
- zprostředkování kompetentní psychologické, resp. psychosociální a právní služby
- nabídka pravidelného setkávání obětí dopravních nehod, pozůstalých a sympatizantů (Světový den obětí dopravních nehod, jarní víkendový relaxační pobyt, jarní a podzimní vycházky s průvodcem, keramická dílna)

Nabídka poradenství se orientuje podle potřeb poškozených a pozůstalých stejně jako členů jejich rodiny. Někdy se jedná o poskytnutí telefonického rozhovoru či e-mailové komunikace, jindy jde o osobní setkání po předchozí domluvě, přičemž je rozložení pomoci psychosociální a právní přibližně stejné.

Další náplní ČSODN je zapojení do aktivit v oblasti prevence a snižování počtu dopravních nehod s těžkými zdravotními následky nebo s následkem smrti. K těmto aktivitám patří:

- spolupráce na preventivních projektech (např. Nemyslíš-zaplatíš, (Ne)zvrtné osudy, Preventivní vlak)
- komunikace s médií na téma dopravních nehod a jejich následků, případně bezpečnosti silničního provozu
- tvorba informačních a osvětových materiálů
- zajištění údržby a provozu Památníku obětem dopravních nehod



Od vzniku ČSODN je intenzivně rozvíjena spolupráce s různými organizacemi na státní, neziskové i firemní úrovni jak v ČR, tak v zahraničí pro účely pomoci občanům zasaženým dopravní nehodou, vzájemné informovanosti a prevence dopravní nehodovosti. Kromě státních organizací (MDČR, MVČR, MPSV) spolupracuje ČSODN se zdravotnickými zařízeními, jako je Nemocnice Na Homolce, jmenovitě s PhDr. Martinem Kořánem, CSc., který je psychologem pro klienty spolku, spoluautorem odborných publikací a v neposlední řadě dlouhodobým podporovatelem spolku v nejrůznějších mediích. Z neziskových organizací je spolupráce rozvíjena např. s Asociací občanských poraden, Psychosociálním intervenčním týmem, sdruženími Dlouhá cesta, Plzeňská zastávka, Rafee, Truck Help aj. Na mezinárodním poli je ČSODN propojeno s Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu (European Road Safety Charter) a organizací FEVR (European Federation of Road Traffic Victims).



Rozhovor s Mgr. Michaelou Blatnou, garantkou ČSODN za psychologickou oblast

V jaké fázi se psycholog ČSODN setkává s oběťmi dopravních nehod?

Psycholog ČSODN se s oběťmi dopravních nehod setkává v různých fázích – od velmi čerstvé tragické události, cca od pár dní, až po dobu několika měsíců či let od tragédie. Převažují spíše fáze časnější – v době do roka od tragické nehody. Není výjimka, že se na náš spolek obrátí klienti po několika letech od tragické nehody, protože stále mají psychické obtíže nebo se nevyrovnali se ztrátou blízkého člověka a ptají se nás, jestli je to normální nebo mají vyhledat odbornou pomoc apod.

Jaký typ pomoci poskytujete nejčastěji?

Jako psycholog poskytují psychosociální pomoc a podpůrné poradenství ve smyslu zorientování se v situaci, ujištění o normalitě reakcí, dále v přípravě na pohřeb poskytují rady pro komunikaci s dětmi nebo dalšími rodinnými příslušníky. Forma pomoci je krátkodobá, často jednorázová, ale někdy se jedná o doprovázení v zármutku a o dlouhodobou podporu, která zahrnuje řešení vzniklých situací, které se týkají např. dalších členů rodiny.

Pracujete spíše s pozůstalými nebo s účastníky?

Na náš spolek se obrací především pozůstalí po obětech dopravních nehod, ale i účastníci vážnějších dopravních nehod. S pozůstalými pracuji nejčastěji, ale i s blízkými nebo známými pozůstalých, kteří jim chtějí pomoci a nechtějí udělat chybu. Přeživší účastníci těchto typů dopravních nehod mají převážně dotazy na právní služby nebo řeší psychické obtíže po dopravní nehodě – úzkostné stavy, strach sednout opět za volant, do auta, na motorku. V této souvislosti se mi vybavuje případ, kdy se na nás s problémem obrátila maminka dvou dcer pubertálního věku, které byly účastnicemi dopravní nehody s prarodiči. Nikomu se nic vážného nestalo, ale starší dcera měla po této nehodě úzkostné obtíže. Tato paní se na mě následně obracela i se svými problémy v osobním životě, kdy sice mohla navštívit psychologa v místě bydliště, ale raději zavolala nebo napsala, protože ve mně získala důvěru a jak sama říkala: „Vy jste nám tehdy s dcerou pomohla a já Vám důvěřuji, tak se raději poradím přes telefon.“ V případech vážných dopravních nehod jsem v několika případech klienty nasměrovala na zařízení jako např. Paraple. V jiném případě měla řidička



po vážné dopravní nehodě obavu znovu sednout za volant. Doporučila jsem jí autoškolu, kde vyučuje psycholog a věnuje se těmto případům.

Jak dlouho pracujete jako psycholožka ČSODN?

Působím zde od založení ČSODN, tedy od roku 2004. Po celou dobu na dobrovolnické bázi, tj. po pracovní době, večer doma nebo o víkendu. Mým zaměstnáním je jiná pozice psychologa. Jsem ale také pozůstalá po oběti dopravní nehody, a to po mamince, která zemřela v roce 2003.

Co je podle Vás nejdůležitější, aby se účastníci dopravních nehod s vážnými následky vyrovnali?

Rychlost pomoci a rychlost normalizace situace, zkrátka rychlý návrat zpět, je-li to možné. Dále adekvátní pomoc, tedy praktické věci: včasná účast právníka, sdílení, pochopení, předávání zkušeností, podpora ze strany rodiny, přátel a také edukace blízkých.

Existuje v rámci sdružení nějaký klub, kde by se mohly oběti a pozůstalí potkat a navzájem se podpořit?

Pravidelný klub bohužel neexistuje, i když to byl náš záměr, a to z kapa-

citních důvodů a formy fungování spolku. Takový klub supluje aspoň pravidelná setkání členů a klientů, která se konají zhruba 4x ročně. Jedná se o jarní a podzimní společné procházky s následným posezením a sdílením, jarní víkendový relaxační pobyt a podzimní setkání při příležitosti Světového dne obětí dopravních nehod. Ten připadá na třetí listopadovou neděli, probíhá na více místech v republice a je

spojen s pietní vzpomínkou a následným setkáním klientů a spolupracovníků spolku. Při společných setkáních se dá hovořit ve svépomocné skupině a zároveň je možnost individuálního sdílení, případně konzultací.

Setkala jste se osobně s tím, že by potřeboval psychologickou péči viník nehody?

Ano, pár ojedinělých případů se vyskytlo. Tady bych chtěla zmínit, že není viník jako viník. Na jedné straně je typ viníků, kteří se chtějí „vzout“ ze zodpovědnosti, situaci zlehčují a nikdy nepřipustí svoji míru zavinění, ačkoliv svoji roli většinou sehrálo jeho nezodpovědné chování (alkohol, drogy, nepřiměřená rychlost atd.). Na druhé straně je pak viník, který nešťastnou souhrou okolností způsobil dopravní nehodu a zavinil něčí smrt nebo ani ne jeho vinou někdo zemřel, ale nese si tuto zkušenost celým dalším životem. S jedním viníkem, který se snaží svoji zkušenost předávat tím způsobem, že veřejně vystupuje a podílí se na projektech cílených na mladé řidiče, jsme dlouhodobě v kontaktu a dokonce byl přijat i pozůstalými. Řekla bych, že se jedná o velmi výjimečný případ. Jinak práci s viníky s ohledem na charakter naší pomoci odmítáme a ales-

poň se je snažíme nasměrovat k jiné odborné pomoci.

Jak je vaše sdružení zastoupeno v České republice?

Pouze na jednom místě, a to v Praze. Obracejí se nás lidé z celé republiky, a pak se snažíme pomáhat na dálku nebo zabezpečit adekvátní pomoc v místě bydliště klienta. S tím nám pomáhá propojenost pomáhajících organizací se státními institucemi. Ve velmi výjimečných případech jsme absolvovali výjezd za poškozenými nebo podle možností oni přijedou do Prahy.

Jak funguje propagace vašeho sdružení? Jak se o vás potřební dozvědí?

Dnes již standardně vyhledáním přes internet (www.csodn.cz). Dříve, asi před 7 lety, byli klienti informováni klasickou formou inzerce v časopisech, zmínkou v médiích při vzpomínkových akcích nebo v souvislosti s vážnými dopravními nehodami, dále osobní nabídkou nebo rozdáváním letáků. Zde nám velmi pomáhal a pomáhá PhDr. Martin Kořán, CSc., který byl a je zván do médií s dopravněpsychologickou tematikou a zmiňuje právě ČSODN. Pak je to účast na různých preventivních projektech, ke kterým jsme byli přizváni, nebo na jejichž vzniku jsme se přímo podíleli.

Jak byste sama za sebe ohodnotila faktickou pomoc, důležitost ČSODN?

Určitě jako přínosnou, a to především na základě zpětné vazby od našich klientů. Byli i takoví, kterým způsob naší pomoci nevyhovoval, například jejich stav vyžadoval opravdu odbornou zdravotnickou péči nebo jim nevyhovovalo skupinové setkávání. Stává se také, že klienti nemohou unést, že bolest bude přetrvávat a raději volí pomoc prostřednictvím léků. Je to velmi individuální, každému vyhovuje něco jiného. S některými klienty jsme zase v kon-

taktu po celou dobu od vzniku spolku, vždy se rádi setkají a předají své zkušenosti novým klientům, což je asi nejcennější přínos. Poslední setkání klientů bylo velmi intenzivní. Přijely dvě čerstvě ovdovělé ženy, s nimiž dříve probíhala jen e-mailová komunikace. Zde mohly sdílet své pocity s jinými vdovami, které prožily tragédii před delší dobou. Často od klientů slycháváme, že je mrzí, že se o nás nedozvěděli dříve a opakovaně nám pozůstali sdělují, že setkání s lidmi s podobnou zkušeností je pro ně velmi cenné, protože ví, že ostatní zcela chápou, co prožili nebo prožívají.

S jakým nejsilnějším případem jste se za dobu své praxe setkala?

Takových případů je víc, vždy mě ale zasáhnou pozůstalé děti. Například když vidíte maminku se třemi malými dětmi, které svého tatů už neuvidí a ti nejmladší s ním možná ani nestihli nic zažít... Nebo sestry, kterým zemřeli oba rodiče... Nebo pozůstalého otce a dědu v jednu chvíli... V neposlední řadě pak zlomení rodiče, kterým zemře syn nebo dcera na prahu dospělosti. Teď se mi vybavil případ ze začátku našeho působení, kdy matce zemřeli oba synové při jedné dopravní nehodě a celá tragédie byla zhoršena ještě chováním médií, když se v novinách objevily fotky z místa nehody. Opravdu nedovedu vybrat nejsilnější případ, každý příběh je silný.

Máte nějaké charitativní konto?

Charitativní konto nemáme. Máme pouze běžný účet, na který může kdokoliv přispět libovolnou částkou. Finance jsou použity na osvětové materiály a na pořádání akcí pro pozůstalé. (pozn. red.: Číslo účtu ČSODN je 96209369/0800).

Jak pracujete s rizikem vyhoření ve Vaší profesi?

Snažím se věnovat se svým koníčkům, což je při zaměstnání a dobrovolnictví dost náročné. Každopádně si pravidelně najdu čas na kulturu – divadlo, koncerty, výstavy. Ráda čtu, ale na beletrii většinou už nezbyde čas nebo síla. Ze všeho nejvíc mi pomáhá relaxovat v přírodě, tedy jít na procházku nebo se projet na kole. Udržuji samozřejmě osobní kontakty s rodinou a přáteli. Po odborné stránce se snažím sledovat vývoj v oboru a udržovat kontakt s kolegy. Pro mě není práce v ČSODN povinnost, jsem tam, protože mám osobní zkušenost a protože jsem přesvědčená o tom, že tento druh pomoci má smysl. Navíc se při této činnosti setkávám se skvělými lidmi, ať už odborníky, dobrovolníky, klienty – je to obohacující.



Reflexní prvky

Dne 20. února 2016
vešla v platnost novelizace zákona
č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních
komunikacích. Chodci mají od té doby povinnost
nosit reflexní prvky, pokud se za snížené viditelnosti pohybují
mimo obec po krajnici nebo okraji vozovky v místě,
které není osvětleno veřejným osvětlením.

Tento zákon v § 53, odst. 9 uvádí:

„Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“

Z hlediska vlastní bezpečnosti je však samozřejmě dobré využít reflexních prvků všude tam, kde hrozí, že řidič nemá možnost chodce bezpečně rozeznat. Snížená viditelnost totiž není jen za tmy nebo za soumraku, ale i během dne, kdy například hustě prší, sněží nebo je mlha. Tyto podmínky

jsou stanoveny v § 2, písm. ff) výše zmíněného zákona zněním „snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu“.

Cílem je především prevence vážných a smrtelných nehod způsobených tím, že chodec nebyl na silnici dostatečně viditelný. Mezi roky 2012–2015 zemřelo na silnicích 523 chodců, z toho 303 v noci. Řidič, který v noci potká chodce v tmavém oblečení, má zhruba 18 m na adekvátní reakci. Při rychlosti kolem 70 km/h má tak pouhou necelou vteřinu na provedení příslušného manévru a odvrácení srážky. Za takových podmínek tak záleží z velké části na náhodě, zda k tragédii nedojde. Pokud je chodec vybaven reflexním prvkem, zvyšuje se



Usmrcení chodci (bez ohledu na druh nehody a zavinění) podle viditelnosti a místa			2013	2014	2015	2016	1. pol. 2017 (rozdíl oproti 2016)
obec	den	nezhoršená viditelnost	37	33	35	28	20 (+6)
		zhoršená viditelnost	9	5	8	11	1 (-1)
	noc	nezhoršená viditelnost	28	25	25	31	12 (-4)
		zhoršená viditelnost	8	6	9	7	1 (-2)
mimo obec	den	nezhoršená viditelnost	5	5	13	6	1 (-1)
		zhoršená viditelnost	3	4	3	0	0 (0)
	noc	nezhoršená viditelnost	37	31	32	22	12 (0)
		zhoršená viditelnost	7	3	6	6	0 (-2)

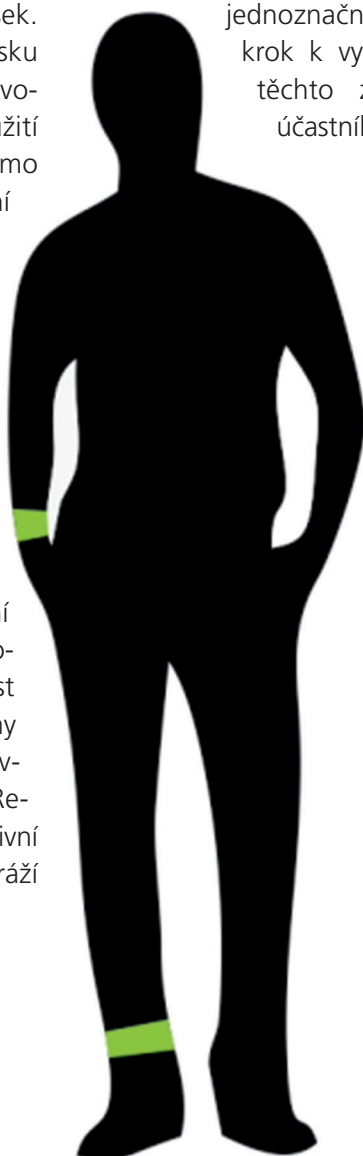
vzdálenost, na kterou je řidič schopen rozeznat chodce (reflexní předmět) až na 200 m. Tato vzdálenost mu již poskytuje při zmíněných 70 km/h dostatek času na to, aby se chodci bezpečně vyhnul (zdroj: ibesip.cz).

Mnoho lidí si myslí, že zákon zavedl povinnost nošení reflexní vesty. Ve skutečnosti však stačí doplněk z retroreflexního materiálu, který má výraznou barvu, např. reflexní pásek. Ideální je umístění reflexního pásku na noze a na ruce směrem do vozovky. Další možností je využití reflexních prvků, které jsou přímo součástí oblečení či tašky. Reflexní prvky musí být viditelné vždy zepředu i zezadu, a správně i z boku. Pojem „retroreflexní“ znamená, že materiál odráží světlo (po osvětlení světlem odráží jeho určitou část zpět do okolí). Právě množství odraženého světla rozhoduje o kvalitě reflexního prvku. Reflexním prvkem není předmět nebo látka, která je vyrobena z fluorescenční barvy, které jsou někdy doporučovány, protože zvyšují viditelnost chodců. Tyto materiály však samy o sobě nejsou retroreflexním prvkem, který odráží světlo zpět. Reflexní prvky rovněž nevyžadují aktivní zdroj energie, pouze pasivně odráží dopadající světlo.

Přestože je na vyhodnocení účinnosti novelizace zákona z dlouhodobého hlediska ještě brzy, data z posledních dvou let ukazují, že po jejím zavedení došlo ke snížení počtu obětí z řad chodců mimo obce.

„Jak vyplývá z doložené statistiky tragických následků dopravních nehod s účastí chodce, považujeme zavedení této povinnosti za jednoznačně pozitivní krok k vyšší ochraně těchto zranitelných účastníků silničního

provozu a celkovému zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v ČR. Zavedení předmětné povinnosti bylo a stále je podporováno společnou dlouhodobou a intenzivní preventivní kampaní oddělení BESIP Ministerstva dopravy a Policie České republiky pod názvem „**Vidíme se**“. Ke zlepšení dosavadní situace nepochybně přispěla i média, která se problematice viditelnosti poměrně výrazně věnovala. Právě na zavedení povinnosti užití reflexních prvků pro chodce pohybující se přímo na komunikaci mimo obec lze ilustrovat, jak vhodně propojení represivních a preventivních opatření může pozitivně ovlivnit vývoj následků dopravních nehod.“ uvedl plk. Ing. Tomáš Lerch, ředitel dopravní policie.



Statistika dopravní nehodovosti 2017



Následující text zpracovali
statistickí Ředitelství služby
dopravní policie PP ČR,
pplk. Mgr. Jan Straka
a **kpt. Ing. Jana Fabiánová**.

V roce 2017 Policie České republiky
šetřila 103 821 dopravních nehod.
Při těchto nehodách bylo 502 osob
usmrceno, 2 339 osob zraněno těžce
a 24 740 osob zraněno lehce. Cel-
ková hmotná škoda odhadnutá poli-
cisty na místě dopravní nehody
dosáhla 6 316,3 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2016

Usmrcených osob bylo o 43 méně, tj.
o 7,9 %, těžce zraněných osob bylo
o 241 méně, tj. o 9,3 %. Nárůst evi-
dujeme u celkového počtu nehod
(o 4 957 nehod, tj. o 5,0 %), u lehce
zraněných osob (o 239 osob, tj.
o 1,0 %), u hmot- né škody (o 512,1
mil. Kč, tj. o 8,8 %).

Počet osob usmrcených při neho-
dách je za rok 2017 nejnižší od roku
1961, od něhož dopravní policie dis-
ponuje souvislou statistikou dopravní
nehodovosti. Naopak nejvíce osob
bylo při dopravních nehodách usmr-
ceno v roce 1969 (1 758 usmrcených
osob). Počet těžce zraněných osob je
za předemtné období také nejnižší
od roku 1961, nejvíce těžce zraně-
ných bylo v roce 1969 (9 258 těžce
zraněných).

Každý den Policie ČR šetřila v průměru
284,44 nehod, bylo usmrceno 1,38
osoby, téměř 74,2 osob bylo zra-

něno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru
škoda 17 304 813 Kč. Výše uvedené lze interpretovat také tak, že Policie ČR
šetřila dopravní nehodu každých 5,06 minuty, každých 17,45 hodin došlo
na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 19,41 minuty byl
zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda
ve výši 721 033,9 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je
60 838,- Kč.

Časové rozložení dopravních nehod

Z vyhodnocení základních statistických dat o počtu dopravních nehod a je-
jich následků vyplývá, že nejhorším měsícem co do počtu dopravních nehod
byl v roce 2017 říjen (9 941 dopravních nehod). Nejtragičtějším měsícem se
stal červen, jelikož při těchto nehodách došlo k usmrcení 62 osob.

Nejvíce nehod se stalo v pátek (17 453 nehod), nejméně naopak v neděli
(11 067). Nárůst počtu nehod ve srovnání s předešlým rokem byl zazname-
nán u všech dnů v týdnu (přičemž nejvýraznější nárůst počtu nehod byl za-
znamenán u nehod nedělních – o 1 017). K nárůstu počtu usmrcených osob
oproti roku 2016 došlo u čtvrtěčních, pátečních a sobotních nehod (nejvíce
u čtvrtěčních nehod – o 20 osob). Největší pokles počtu usmrcených zrna-
menáváme při nehodách, které se staly v pondělí (o 42 osob).

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v pátek 1. září 2017 (447 nehod),
nejméně v neděli 31. prosince 2017 (116 nehod). Nejtragičtějším dnem
v roce 2017 byla sobota 24. června 2017, kdy bylo při dopravních nehodách
na pozemních komunikacích usmrceno 8 osob. V roce 2017 zaznamenali
policisté celkem 101 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Nehody a následky po měsících, 2017	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda
leden	8 626	30	94	1 524	496 123 700
únor	6 969	26	114	1 255	395 223 500
březen	7 714	30	166	1 560	449 178 700
duben	7 934	35	181	1 886	494 650 600
květen	9 228	40	236	2 339	537 449 100
červen	9 426	62	325	2 728	567 458 300
červenec	8 280	45	229	2 403	484 123 100
srpen	9 028	56	275	2 631	532 305 800
září	8 930	43	190	2 150	564 106 200
říjen	9 941	48	195	2 332	645 266 200
listopad	8 983	42	187	1 925	571 175 200
prosinec	8 762	45	147	2 007	579 196 300
Celkem	103 821	502	2 339	24 740	6 316 256 700

Počet usmrčených	Kategorie osoby	rozíl
174	řidič osobního vozidla	-35
101	chodec	-10
80	spolujezdec v osobním vozidle	-11
60	řidič motocyklu	1
44	cyklista	5
19	řidič nákladního vozidla	-2
3	spolujezdec na motocyklu	3
3	spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	2
3	spolujezdec v nákladním vozidle	-3
2	spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	2
2	cestující v autobusu	2
2	řidič nákladního vozidla s přívěsem	0
2	řidič nákladního vozidla s návěsem	0
1	řidič mopedu	1
1	řidič osobního vozidla s přívěsem	1
1	spolujezdec v traktoru	1
1	cestující v tramvaji	1
1	řidič jiného motorového vozidla	1
1	řidič jiného nemotorového vozidla	1
1	řidič traktoru	0
0	řidič malého motocyklu	-1
0	spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem	-2
502	Celkem	-43

Osoby usmrčené při dopravních nehodách

V roce 2017 bylo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích usmrčeno 174 řidičů osobních automobilů, 101 chodců, 80 spolujezdců v osobním vozidle, 60 řidičů motocyklů a 44 cyklistů. Nejvýraznější meziroční pokles počtu usmrčených zaznamenáváme u řidičů osobních automobilů

(o 35 usmrčených osob) a spolujezdců v osobním vozidle (o 11 usmrčených). Za povšimnutí však stojí také pokles počtu usmrčených chodců oproti minulému roku (o 10 usmrčených osob). Meziročně se nejvíce zvýšil počet cyklistů (o 5 osob) usmrčených při dopravních nehodách.

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 83 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 461 osob (což představuje 91,8 % všech osob usmrčených při dopravních nehodách v roce 2017). Oproti loňskému roku je usmrčených při těchto nehodách o 35 méně. K usmrčení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel (26 osob), chodci (13 osob), lesní zvěří (1 osoba) a jiným zaviněním (1 osoba).

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (65,4 % nehod), při těchto nehodách bylo v roce 2017 usmrčeno 191 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze v tomto období označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí pouze 16,1 %, ale usmrčeno při těchto nehodách bylo 169 osob (tj. 36,7 % osob usmrčených při těchto nehodách).

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozíl nehod oproti roku 2016	usmrčeno osob	tj. % z celkového počtu usmrčených	rozíl usmrčených oproti roku 2016
řidičem motorového vozidla	86 187	83,0	3 206	461	91,8	-35
řidičem nemotorového vozidla	2 559	2,5	-66	26	5,2	2
z toho dětmi	229	0,2	-14	0	0,0	-1
chodcem	1 140	1,1	7	13	2,6	-8
z toho dětmi	397	0,4	3	0	0,0	0
jiným účastníkem	142	0,1	3	0	0,0	0
závadou komunikace	347	0,3	130	0	0,0	0
technickou závadou komunikace	428	0,4	1	0	0,0	0
lesní zvěří, domácím zvířetem	12 494	12,0	1 577	1	0,2	0
jiné zavinění	524	0,5	99	1	0,2	-2

Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16 901
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 021
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8 106
4.	jiný druh nesprávné jízdy	7 830
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 741
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 774
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	4 176
8.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	3 990
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 972
10.	vjetí do protisměru	2 738

Nehody podle druhu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	36 039	938	234	-8
srážka s vozidlem zaparkovaným	21 882	1 567	7	-7
srážka s pevnou překážkou	21 293	273	117	-12
srážka s chodcem	3 420	-16	96	-7
srážka s lesní zvěří	12 043	1 595	1	0
srážka s domácím zvířetem	504	-7	0	0
srážka s vlakem	152	7	16	-2
srážka s tramvají	678	88	1	1
havárie	5 452	222	25	-6
jiný druh nehody	2 358	290	5	-2

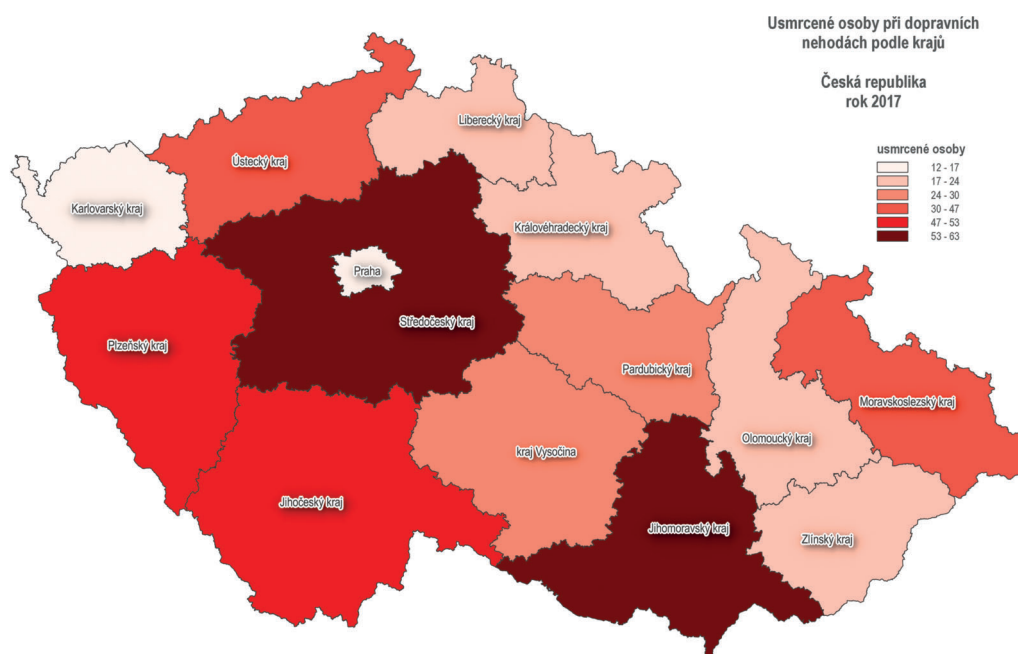
Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2016	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2016
Alkohol u viníka do 0,24‰	187	5	3	-2
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	290	-13	3	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	295	-35	0	-3
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	198	4	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	664	38	13	6
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2551	-140	23	-5
Alkohol a drogy	66	7	1	1
Drogy u viníka	231	-20	4	-6

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2017 nevěnování se řízení vozidla (19,61 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,47 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,41 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel) a další.

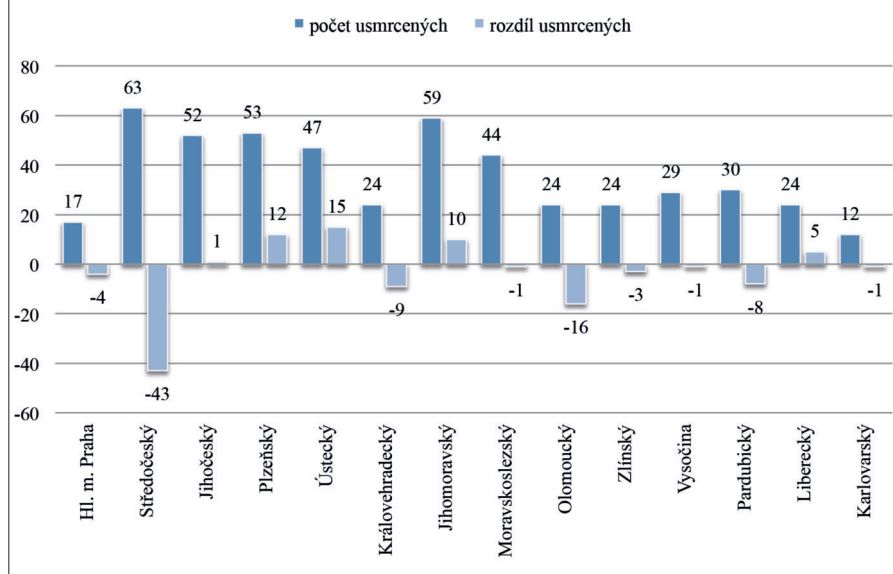
Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (70 usmrcených, tj. téměř 15,2 %), nevěnování se řízení vozidla (65 usmrcených, tj. 14,1 %), vjetí do protisměru (61 usmrcených, tj. 13,23 %) a další.

Dopravní nehody podle druhu

Nejčtenějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 234 osob (což představuje pokles o 8 usmrcených v porovnání s předchozím rokem). Druhým nejčtenějším druhem dopravní nehody je srážka s vozidlem zaparkovaným, u kterého došlo k nárůstu o 1 567 nehod v porovnání s rokem 2016. Druhým nejtragičtějším druhem dopravní nehody je srážka s pevnou překážkou, kdy při těchto nehodách došlo k usmrcení 117 osob, v rámci druhů nehod se však jedná také o nejvyšší pokles počtu usmrcených (o 12 osob v porovnání s rokem 2016). Nejvyšší nárůst počtu dopravních nehod ve srovnání s rokem 2016 byl zaznamenán u srážky s lesní zvěří (o 1 595 nehod více), při těchto nehodách však byla usmrcena pouze 1 osoba.



Porovnání usmrcených osob v krajích, rok 2017

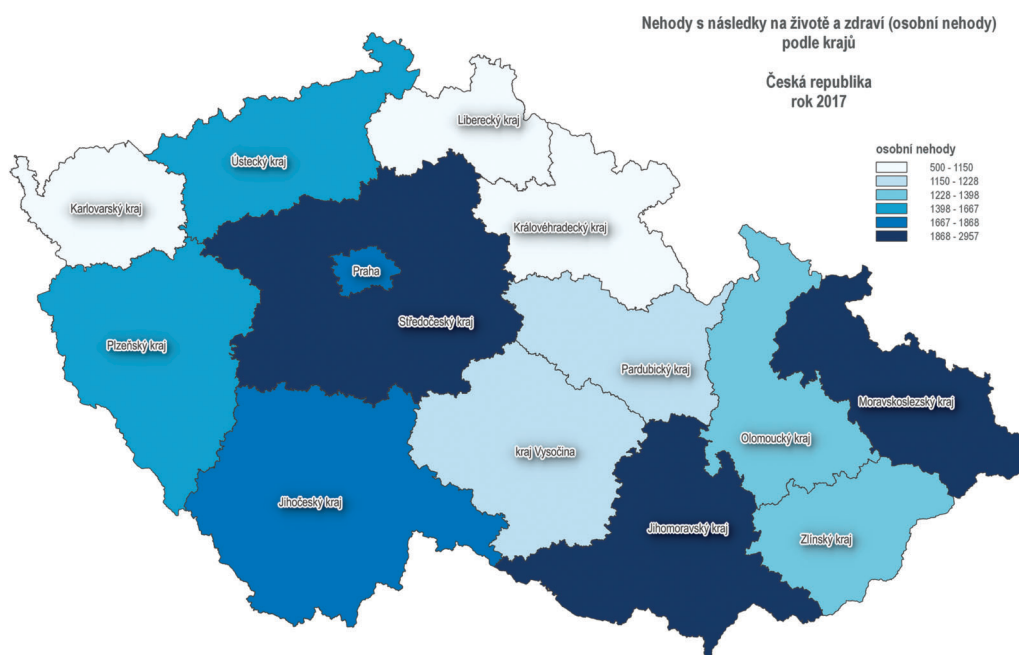


Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 4 251 nehod (pokles o 134 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 48 osob (tj. o 4 osoby méně než v roce 2016). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 231 dopravních nehod, 4 osoby při nich byly usmrceny (pokles o 6 osob oproti loňskému roku). V 66 případech byla u řidiče zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Dopravní nehody v krajích

K největšímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2017 na území hl. m. Prahy (23 032 nehod, tj. 22,18 % všech dopravních nehod na území ČR), následují kraje Středočeský (14,17 %), Ústecký (10,25 %), Moravskoslezský (9,27 %) a další. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (63 usmrcených osob, tj. 12,55 % z celkového počtu usmrcených v ČR), Jihomoravském kraji (59 osob, tj. 11,75 %) atd. V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2016 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod ve Středočeském kraji (o 874 dopravních nehod), v Ústeckém kraji (o 636 dopravních nehod) a v Moravskoslezském kraji (o 552 dopravních nehod). V procentuálním vyjádření došlo ve srovnání se rokem 2016 k nejvyššímu nárůstu počtu dopravních nehod v Karlovarském kraji (o 10,9 %), Libereckém (8,5 %) a Královéhradeckém kraji (o 8,1 %). Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Ústeckém kraji (o 15 osob). Největší absolutní pokles počtu usmrcených osob byl zachycen ve Středočeském kraji (o 43 osob, tj. o 40,6 %).





Asociace **dopravních** psychologů České republiky

[o nás](#) [kontakty](#)

O nás

Kontakty

Dopravněpsychologické
vyšetření

Další služby

Kurzy dopravní
psychologie

O nás

Asociace dopravních psychologů byla ustavena v roce 1990 a registrována ministerstvem vnitra jako občanské sdružení pod č. jednací VSP/1-2217/90-R. Zpočátku fungovala jako federativní sdružení českých a slovenských dopravních psychologů, po rozdělení federace vznikly dva samostatné nástupnické subjekty - Asociace dopravních psychologů ČR a Asociácia dopravných psychologov SR. Naše vzájemné kontakty však nebyly přerušeny, vzájemně vysíláme delegáty na pořádané akce, konzultujeme legislativu apod.

Asociace dopravních psychologů ČR (dále jen ADP ČR) sdružuje kvalifikované dopravní psychology, kteří se profesionálně zabývají psychologií dopravy a veškerými fenomény, které z psychologického hlediska k dopravě náleží. Členové ADP jsou přibíráni jako experti k řešení širokého spektra problémů bezpečnosti dopravy z hlediska lidského činitele.

Jedním z konkrétních úkolů dopravní psychologie a ADP ČR je vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k výkonu činnosti řízení motorových vozidel, a to jak řidičů z povolání, tak amatérů. Dále pracovníků ve vybraných profesích železniční i městské dopravy a učitelů autoškol.

ADP ČR garantuje profesionalitu a kvalitu poskytovaných služeb. A to tím, že se stará o profesní rozvoj svých členů, vzdělává další generace dopravních psychologů. Umožňuje výměnu zkušeností

Metodické stanovisko ministerstva dopravy

Ministerstvo dopravy zveřejnilo nové metodické stanovisko ohledně zasílání zpráv z dopravněpsychologického vyšetření

Seminář Asociace dopravních psychologů

Každoroční seminář se bude konat v roce 2018 opět v Prostějově

Specializační vzdělávání Dopravní psychologie

Katedra psychologie FF Univerzity Palackého v Olomouci ve spolupráci s Asociací dopravních psychologů ČR otevře další běh specializačního vzdělávání v oboru dopravní psychologie od září 2017.



Asociace
dopravních
psychologů - ADP
@asociacedopravnichpsy
chologu

Hlavní stránka

Příspěvky

Fotky

Informace

Komunita

Vytvořit stránku

Hodně zdraví, lásky, úspěchů a šťastně najetých kilometrů
v roce 2018 Vám přeje

Asociace dopravních psychologů ČR



👍 Tohle se mi líbí

🔔 Sleduji

🔗 Sdílet

⋮

📧 Poslat zprávu

✎ Stav 📷 Fotka nebo video



Napište něco na tuto stránku...

Společnost

👍 Velmi dobře reaguje na zprávy

Komunita

Zobrazit vše

👤 Vyzvěte přátele, ať se stanou fanoušky stránky

👍 175 lidem se to líbí

🔔 193 lidí to sleduje



Asociace dopravních psychologů - ADP

3 únor · 🌐

Dopravní psychologové, dopravní psycholožky, dopravní psycholožtata!

