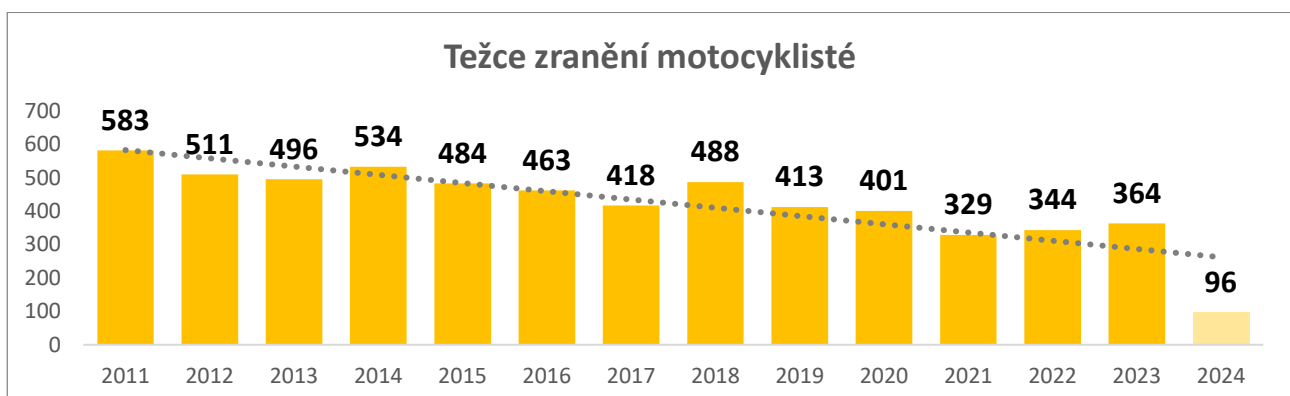
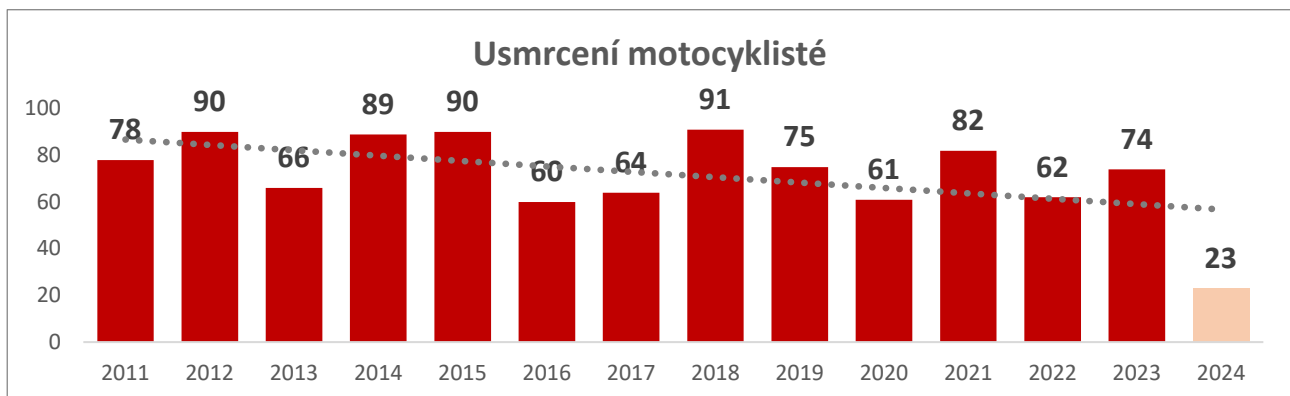


## NEHODY MOTOCYKLISTŮ

### Posledních 14 let

Za posledních 10 let (2011– 05/2024) evidují statistiky 43 313 dopravních nehod s účastí motocyklisty, 1 005 usmrcených motocyklistů a 5 924 těžce zraněných s následky na celý život. I když se množství vážných následků nehod v dlouhém období snižuje, odborníci se shodují, že počet obětí i těžkých zranění je stále vysoký, a apelují, aby se tomuto tématu věnovala větší pozornost.



## Rok 2024 (období leden – květen)

Za období leden – květen roku 2024 při dopravních nehodách na pozemních komunikacích v České republice zahynulo 23 motocyklistů, 99 jich bylo zraněno těžce.

### Motocyklisté věk

- Neplatí klišé, že vážné následky jsou doménou pouze mladých řidičů. Nejvíce postiženou věkovou skupinou jsou podle statistik let 2011–2024 je skupina ve věku 35-44 let. U ní nejvíce docházelo k vážným následkům (těžká zranění a úmrtí). Následuje věková skupina 25-34 let.
- Pokud vezmeme pouze loňský rok, v něm vévodila vážným nehodám věková skupina 45-54 let. Stejně tak tomu je i v letošním roce.
- Majoritou jsou muži.

## NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY NEZVLÁDnutí MOTOCYKLU

Řada nehod motocyklistů spočívá v nezvládnutí motocyklu v zatáčkách, panickým brzděním a následnými pády, případně střety. Nezkušenost nebo špatné návyky jsou faktory, které k tomu významně přispívají.

Detailní informace o nehodách souvisejících s nezvládnutím motocyklu naleznete na stránce <https://ebook.ucmeseprezit.cz/nezvladnuti-motocyklu>

### Nejčastější příčiny střetů

- **Řidič vozidla předjíždějícího v protisměru** - Řidič může špatně odhadnout rychlost, případně vozidlo zcela přehlédnout.
  - **Přejetí do protisměru v zatáčce** - Motocyklista z různých příčin nezvládne zatáčku a přejeđe do protisměru, kde dojde ke střetu s projíždějícím vozidlem.
-

- **Nezvládnuté předjíždění** - Motocyklista zahájí předjíždění a nevyhodnotí situaci, vzdálenost a rychlost blížícího se vozidla v protisměru.
- **Řidič v protisměru odbočující doleva** - Řidič v protisměru odbočující doleva může špatně odhadnout rychlost, případně motocyklistu zcela přehlédnout. Situace se může odehrát jak ve městě, tak i mimo něj, kde pak mívá výrazně horší následky. Ve městě navíc může být křižovatka složitějšího charakteru a vozidlu odbočujícímu vlevo může zakrývat výhled např. vozidlo odbočující vlevo z protisměru.
- **Nečekané brzdění řidiče před motocyklistou** - Nečekané brzdění řidiče jedoucího před motocyklistou může být způsobeno odbočováním (vpravo i vlevo), případně řešením nenadále situace před brzdícím vozidlem.. Příčina částečně tkví v nepozornosti řidiče před vámi a ve vašem nedostatečném odstupu. V extravilánu může být nebezpečí umocněno neoznačenými vedlejšími silnicemi a náhlou reakcí (např. odbočováním) vpředu jedoucího řidiče.
- **Nedání přednosti** - Nedání přednosti při vyjíždění z vedlejší nebo účelové komunikace motocyklistovi často souvisí s přehlédnutím motocyklu často v kombinaci s nepřiměřenou rychlostí motocyklisty.
- **Přehlédnutí předjíždějícího motocyklisty** - Přehlédnutí předjíždějícího motocyklisty a zahájení úkonu předjíždění/objíždění, ale i otáčení souvisí s nedostatečným sledováním provozu řidičem vozidla, přehlédnutím, nepoužíváním směrových světel, ale také například s nepřiměřenou rychlostí blížícího se motocyklu.
- **Výjezd z podélného stání a nedání přednost** - Výjezd z podélného stání a nedání přednosti souvisí s nepozorností, nepřiměřenou rychlostí nebo rychlostí v kombinaci s nepřehledným úsekem, případně jízdou motocyklisty těsně vedle zaparkovaných vozidel.
- **Výjezdy vozidel z parkovacích míst** - Nebezpečí hrozící ve městech souvisí se špatnými rozhledovými podmínkami řidiče aut při vyjíždění a přehlédnutí motocyklisty.

Všechny uvedené situace naleznete v nákresech na stránce  
<https://ebook.ucmeseprezit.cz/nejcastejsi-priciny-stretu>

---

## CO JE ZAPOTŘEBÍ ZLEPŠOVAT

- Výuku v autoškolách. Ta prošla v roce 2016 výraznější změnou v souvislosti se zpřísněním zkoušky z praktické jízdy. Na řidiče motocyklu jsou kladeny vyšší nároky jízdních dovedností. Je však nutné zaměřit se na zlepšování kompetencí učitelů autoškol.
- Zaměřit se na problematiku vnímání rizik a jejich předcházení. Zařadit tuto problematiku do zkoušek, základní i nadstavbové výuky.
- Zlepšovat nadstavbovou výuku motocyklistů, podporovat provoz kvalitních motoškol.
- Seznamovat ostatní motoristickou veřejnost s přítomností motocyklistů na silnicích.
- Seznamovat motocyklisty s aktivními a pasivními prvky bezpečnosti.
- Zlepšovat infrastrukturu v nehodových lokalitách (Z analýzy CDV existuje v ČR 19 rizikových úseků s častým výskytem vážných nehod motocyklistů).

## PROJEKT UČME SE PŘEŽÍT

Historie projektu sahá do roku 2010. Z původně regionální aktivity se stal celorepublikový projekt, který zahrnuje:

- Pořádání bezplatných kurzů pro motocyklisty na polygonech v ČR. Pro letošní rok je připraveno 32 výukových dní na 10 polygonech po celé ČR. Registrace je otevřena a motocyklisté se mohou registrovat na stránkách [www.ucmeseprezit.cz](http://www.ucmeseprezit.cz)

Celodenní výukové dny kombinují teoretickou přípravu s praktickým nácvikem dovednosti. Motocyklisté se naučí zejména

- vnímat a předvídat riziko
  - první pomoc
  - správnou techniku jízdy
  - něco o dopravní psychologii
-

prakticky pak na dráze trénují

- ovládání motocyklu, stabilitu
  - krizové brzdění, brzdění na přesnost
  - výhybný manévr
  - a další potřebné dovednosti
- 
- Každoroční semináře spojené se speciálně vytvořenými kurzy bezpečné jízdy pro učitele autoškol a zkušební komisaře
  - Tvorba moderních online pomůcek pro vnímání rizik při jízdě na motocyklu a jejich distribuce do autoškol a motoškol. <http://aplikace.ucmeseprezit.cz>
  - Tvorba metodiky pro výuku jezdců v motoškolách <https://ebook.ucmeseprezit.cz>

## ABSTRAKT Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ PROJEKTU UČME SE PŘEŽÍT 2023

*„Drtivá většina účastníků považovala kurzy za užitečné a účastnila by se jich znovu. Jednotlivé kurzy se v tomto ohledu mezi sebou neliší, u všech jsme zaznamenali velmi vysoké hodnoty sahající od 94 % do 100 % (= procento osob souhlasících s tvrzeními o užitečnosti a opětovné účasti). Procento účastníků, jejichž očekávání byla naplněna, nekleslo po kurzu pod 80 % a s odstupem času pod 70 %. Nejvíce se dařilo uspokojit očekávání účastníků kurzu pro skútry, kde spokojenost po kurzu neklesla pod 90 %, a v čase se dokonce většinou ještě zvýšila. Opačnou změnu (kdy spokojenost v čase většinou klesala) jsme pozorovali v kurzu pro učitele a komisaře. Při pohledu na procenta očekávání před kurzem nás to vede k vyslovení předpokladu, že komisaři resp. učitelé očekávali především praxi, ale dostali víc teorii.*

---

*Podobný odhad vyjadřujeme i u kurzu pro začátečníky, v němž jsme zaznamenali vůbec největší pokles naplnění očekávání (o 24 %, šlo o oblast zvládnutí základního ovládnání motocyklu). Obecně však nenacházíme žádnou oblast očekávání, jež by byla systematicky nenaplňována nebo se v čase vždy konzistentně měnila. Co se týče přínosnosti jednotlivých bloků kurzu, můžeme říct, že v teoretických částech všech kurzů dominovaly bloky „technika jízdy“ a „rovnováha a stabilita“. V praktických částech nacházíme drobné rozdíly mezi kurzy: všichni kromě začátečníků považovali za užitečný blok „výhybný manévr“. Ti si naopak nejvíce pochvalovali blok „brzdy na přesnost“, který příliš neuspěl u ostatních kurzů. Začátečníci tedy oceňují jiné věci než ostatní kurzisté a v budoucích kurzech budeme pracovat na přizpůsobení náplně kurzu jejich potřebám. Do budoucna by šlo uvažovat i o vyřazení bloku „rychlý slalom“, který se většinou netěšil velkému úspěchu, a bloku „rozjezd do stoupání“, který u celodenního kurzu propadl v teoretické i praktické rovině. Napříč kurzy účastníci oceňovali praktický blok „osmička“.*

---