

Osm z deseti usmrčených cyklistů nemělo přilbu!

26. 03. 2019, Ostrava

- v roce 2018 nepoužilo přilbu 79 % usmrčených, 66 % těžce zraněných a 65 % lehce zraněných cyklistů
- výzkum: 37 % cyklistů mohlo nehody přežít, pokud by přilbu použilo
- cyklisté pod vlivem alkoholu a návykových látek zavinili 29 % nehod zaviněných cyklisty, při nichž bylo 37 % cyklistů usmrčeno, 27 % těžce a 29 % lehce zraněno

V roce 2018 bylo na pozemních komunikacích v České republice evidováno 4 281 nehod s účastí cyklistů, při nichž bylo usmrčeno 38, těžce zraněno 396 a lehce zraněno 3 219 cyklistů. I přes historicky nejnižší počet usmrčených cyklistů, byl v oblasti těžce zraněných cyklistů evidován 12% meziroční nárůst. **Cyklisté se na všech usmrčených osobách v roce 2018 podíleli 7 %, na těžce zraněných pak 16 %.** Nejvyšší podíl usmrčených i těžce zraněných cyklistů na všech usmrčených i těžce zraněných osobách byl evidován ve Zlínském kraji, kde byli usmrčeni 4 cyklisté (18% podíl) a 35 cyklistů bylo těžce zraněno (29% podíl).



Cyklisté jsou jedním z dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). V období let 2012-2018 bylo usmrčeno 368 cyklistů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 15 více (+ 4 %). Těžce zraněno pak bylo 2 921 cyklistů, o 532 více (+ 22 %).

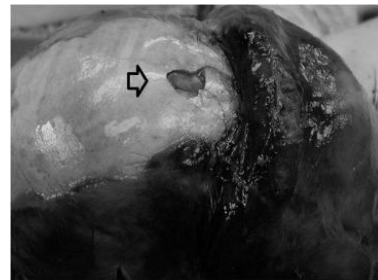
Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020	Období 2012-2018		
											Počet	Rozdíl	
Cyklisté	Usmrčení	72	64	58	57	68	39	44	38	0	368	15	4%
	Usmrčení (předpoklad NSBSP)	72	60	57	53	50	47	44	42	37	353		
	Těžce zranění	430	466	462	433	394	417	353	396	0	2 921	532	22%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	430	383	368	354	340	327	315	303	280	2 389		

„Důvodů, proč se nedaří plnit NSBSP v oblasti cyklistů, je celá řada. Za základní a dlužno podotknout zcela zásadní považují **nepoužívání cyklistických přileb**. Dlouhodobě se na míře následků nehod s účastí cyklistů podepisuje v drtivé většině **nepoužívání cyklistických přileb**. Investice ve výši řádově několika stokorun může v mnoha případech zachránit lidský život.“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí SO BESIP MD a dodává: „Druhým, neméně závažným, nešvarem je ve spojitosti s cyklisty **alkohol**. U tří z deseti nehod zaviněných v uplynulém roce cyklisty byl zjištěn alkohol, příp. návykové látky. I u zjištěných nízkých hladin, byla evidence v uplynulém roce neúspěšná.“ Cyklisté pod vlivem alkoholu do 0,5 ‰ zavinili v roce 2018 76 nehod, při nichž bylo těžce zraněno 5 cyklistů, dalších 64 cyklistů pak bylo lehce zraněno! Zjištěná „nízká“ hladina alkoholu u cyklistů-viníků se na všech nehodách zaviněných cyklisty pod vlivem alkoholu podílela 10 %, na těžce zraněných 7 %, na lehce zraněných pak 10 %.



Výzkum prokázal: 37 % cyklistů mohlo nehody přežít!

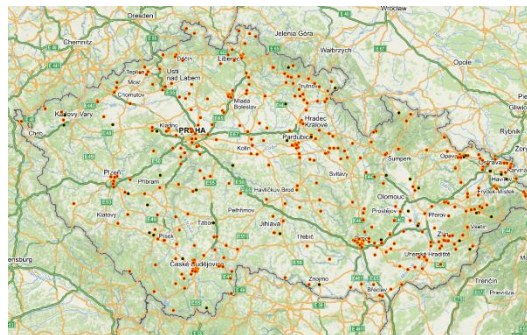
Projekt, zaměřený na používání cyklistických přileb, analyzoval 119 cyklistů, kteří byli v průběhu let 1995-2013 usmrceni ve dvou krajích ČR. Ve všech uvedených případech analyzovali patologové (viz fotografie), zda přilba mohla cyklisty zachránit či nikoli. „**Výzkumný projekt prokázal, že 37 % cyklistů by dopravní nehody přežilo, pokud by použili cyklistické přilby.**“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) a dodává: „*Studie dospěla k závěru, že cyklisté by jednoznačně měli používat cyklistické přilby, měli by si však uvědomit, že ne ve všech situacích je cyklistická přilba sama o sobě ochrání.*“ [3]



Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním cyklistů

Nejvíce cyklistů (13) bylo v roce 2018 usmrceno na silnicích I. třídy (6% podíl), každá 10. usmrcená osoba na silnicích III. tříd byla v roce 2018 cyklistou (9 usmrcených). Nejvíce cyklistů bylo z pohledu směrových poměrů usmrceno na přímých úsecích (19 usmrcených, 8% podíl). Nejvíce cyklistů (158) bylo těžce zraněno místních komunikacích, třetina (33 %) těžce zraněných na tomto druhu komunikací byli v roce 2018 cyklisté. S 84 těžce zraněnými cyklisty pak následovaly silnice III. tříd, na kterých se cyklisté podíleli na všech těžce zraněných osobách 21 %. Nejvíce cyklistů bylo z pohledu směrových poměrů těžce zraněno v přímých úsecích (172 těžce zraněných, 16% podíl). Na křižovatkách bylo v součtu těžce zraněno 139 cyklistů, na okružních křižovatkách se na všech těžce zraněných osobách pak cyklisté podíleli 54 %.

Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním cyklistů, lze **zobrazit v aplikaci DOPRAVNÍ NEHODY V ČR**. Předdefinovány byly příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v uplynulém roce k usmrcení, resp. těžkým zraněním cyklistů. Součástí detailů nehod jsou desítky důležitých informací. Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody např. v rámci konkrétního kraje. Pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#).



Elektrokola: s tuningem na silnici nesmíte!

Elektrokola na silnicích v České republice zažívají v posledních letech obrovský rozmach. V této souvislosti je nutné apelovat na řidiče těchto dopravních prostředků, aby provozovali **výhradně elektrokola určená k provozu na pozemních komunikacích a nezvyšovali výkon/rychlost např. pomocí tuningu elektrokol**. Základní legislativní podmínky a doporučení pro provoz elektrokol jsou shrnuty ve [videu](#).

„V rámci Hlubkové analýzy dopravních nehod bylo šetřeno několik případů s účastí elektrokola. Střetová rychlost u šetřených dopravních nehod se pohybovala v rozmezí 10 - 30 km/h (nepřiměřená rychlost byla jako hlavní příčina nehody vyhodnocena pouze v jednom z případů). U jedné z šetřených nehod byl vyhodnocen negativní vliv přídavného pohonu elektrokola (byla tedy zjištěna příčinná souvislost se vznikem nehody). U šetřených nehod s účastí elektrokol byla zaznamenána lehká až středně těžká zranění (tato byla do určité míry ovlivněna rovněž věkem jezdce na elektrokole).“ říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV a dodává: „U jedné z šetřených nehod bylo rovněž zadokumentováno elektrokolo, které však



s ohledem na své parametry nebylo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích – svým výkonem až 7 kW a maximální rychlostí, dosahující až 70 km/h významným způsobem překračovalo legislativně upravené limity pro elektrokola. Nejednalo se tedy o dopravní prostředek způsobilý k provozu na pozemních komunikacích.“



BESIP na FOR BIKES 2019

BESIP, samostatné oddělení Ministerstva dopravy, se zúčastní 10. veletrhu cyklistiky – FOR BIKES, který proběhne v pražských Letňanech od pátku 29. do neděle 31. 3. 2019. Expozice bude umístěna v hale 1 / stánek 1D6, bližší informace k veletrhu jsou k dispozici na stránkách <http://forbikes.cz/>.

Detailní informace jsou obsahem analýzy.

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

[2] CDV: Analýza Cyklisté

[3] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76

[4] CDV: Hlubková analýza dopravních nehod

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií

Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno



Příloha: Vliv použití cyklistické přilby na závažnost zranění

