

30 % cyklistů zavinilo nehody pod vlivem alkoholu

Publikováno: 13. 5. 2020
CDV , BESIP MD

V roce 2019 bylo na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod usmrceno 36 a těžce zraněno 309 cyklistů. Historicky se jedná o nejnižší počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů. V počtu usmrcených cyklistů byly v uplynulých letech naplněny předpoklady Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP), což však neplatilo v případě cyklistů těžce zraněných.



*„V roce 2019 došlo k meziročnímu poklesu počtu usmrcených cyklistů o 2 osoby, tj. -5 %, případě těžce zraněných cyklistů pak bylo evidováno o 87 méně osob (-22 %), také počet evidovaných nehod poklesl o 4 %,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) a dodává: „**Negativem je dlouhodobé neplnění NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů. Jednu z příčin následků na životech a zdraví lze hledat v nepoužívání cyklistických přileb. V rámci nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2019 evidováno, že 56 % dospělých a 13 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá. V případě, že dojde k nehodě s následkem na životě a zdraví cyklistů, jsou tyto podíly ještě významně vyšší (pozn. viz dále). Výzkum, zaměřený na používání cyklistických přileb, přitom prokázal, že podstatná část cyklistů mohla nehody přežít, pokud by použili cyklistické přilby.**“*

Převaha viníků nehod na straně cyklistů

*„V uplynulém roce 2019 zapříčinili cyklisté 2 603 nehod, což představuje 64 % ze všech nehod s účastí cyklistů. Počet usmrcených vinou cyklistů činil 27 osob, tj. 75 % z celkových 36, těžce zraněno pak bylo dalších 205 osob (66 % ze všech cyklistů),“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „**I přes snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů stále platí, že viníky nehod s účastí cyklistů jsou z větší části cyklisté sami.**“*

Alkohol a nenošení přilby

„Cyklisté jsou jednou z nejméně ukázněných skupin účastníků silničního provozu ve vztahu k požívání alkoholických nápojů. Třicet procent případů dopravních nehod, které zavinili cyklisté, byly právě pod vlivem alkoholu. U většiny z těchto viníků byla přitom zjištěna vysoká hladina alkoholu v krvi, která odpovídala 1,5 ‰ a více. Meziročně více zaviněných nehod a také následků bylo evidováno u cyklistů s relativně nízkou zjištěnou mírou alkoholu,“ dodává Neřold.



Z pohledu druhu komunikace stále platí, že nejvíce nehod zaviněných cyklisty pod vlivem alkoholu nebo návykových látek se stalo na místních komunikacích. **K polovině nehod (393 z 782)**

zaviněných cyklisty pod vlivem alkoholu nebo návykových látek došlo právě na místních komunikacích. Vedle místních komunikací byly evidovány nezanedbatelné počty těchto nehod také na silnicích II. a III. tříd, na kterých v součtu došlo k 36 % nehod zaviněných cyklisty pod vlivem alkoholu nebo návykových látek.



Kromě alkoholu cyklisté často podceňují vlastní bezpečnost tím, že nepoužívají ochranné prvky, zejména cyklistické přilby. V uplynulém roce nepoužilo přilby 78 % usmrčených, 64 % těžce i lehce zraněných cyklistů.



Krajské srovnání

Nejvíce usmrčených bylo evidováno ve Středočeském a Jihočeském kraji (shodně 5 usmrčených). Nejlépe naopak dopadly kraje Plzeňský, Pardubický, Liberecký nebo Karlovarský (shodně 1 usmrčená osoba). Nejvyšší podíl na všech usmrčených (15 %) zaznamenala hlavní město Praha. **V případě těžce zraněných byl nejvíce zastoupen Středočeský kraj (40 těžce zraněných), nejméně naopak Plzeňský kraj (4).** Největší podíl těžce zraněných cyklistů potom zaznamenal kraj Olomoucký (25 %).



Hlubková analýza dopravních nehod

Popularita cyklistiky stále roste. Cyklisté patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. Oproti chodcům jsou cyklisté schopni dosáhnout daleko vyšší rychlosti pohybu, při střetu jsou ale chráněni pouze přilbou. V případě, že se pohybují z místa, odkud je ostatní účastníci provozu nemohou spatřit, nedávají ostatním řidičům prostor na ně včas reagovat.

Uvedenou **situaci ilustruje i video, které je tvořeno kombinací záběrů z reálné nehody a simulace nehodového děje.**

V rámci výzkumu Hlubkové analýzy dopravních nehod byly dokumentovány desítky případů nehod vozidel s cyklisty, při nichž došlo ke zranění cyklisty. V případech, ve kterých cyklista náhle zkrří trajektorii jinému vozidlu a nedá tak řidiči dostatek prostoru pro reakci, hrozí, že následkem případné nehody dojde k vážným zraněním.

„Na úroveň způsobeného zranění má zásadní vliv také použití přilby. Zranění cyklistů, kteří použili přilbu, bylo v drtivé většině lehčího či středně těžkého charakteru. Ve většině případů se přitom jednalo o poranění horních, či dolních končetin. Naopak cyklisté, kteří v době nehody neměli nasazenou ochrannou přilbu, zaznamenali značný nárůst v oblasti poranění hlavy, ať už se jednalo o lehké a středně těžké zranění, tak i nárůst vážných zranění hlavy,“ uvádí Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.

Cyklisté by také měli dbát na používání prvků, které zvyšují jejich viditelnost, tedy zvýší pravděpodobnost včasné detekce ze strany řidičů motorových vozidel.

Detailní analýza k cyklistům je k dispozici na stránkách iBESIP.cz v sekci Statistiky.

[1] Infografika CDV: Nehodovost cyklistů 2019 (<https://www.cdv.cz/infografiky/>)

[2] CDV: Ing. Martin Kulišťák; [Analýza: Cyklisté](#)

[3] CDV: Hloubková analýza dopravních nehod (www.vyzkumnehod.cz)

[4] CDV: Dopravní nehody ČR (<https://nehody.cdv.cz/>)

[5] CDV: Observatoř bezpečnosti silničního provozu: Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (<https://www.czrsso.cz/nub>)

[6] Bíl, M., Bílová, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., 2016. Circumstances and Causes of Fatal Cycling Accidents in the Czech Republic. Traffic Injury Prevention 17 (4), 394–399

Tomáš Neřold

vedoucí Samostatného oddělení BESIP



tomas.nerold@mdcr.cz www.ibesip.cz

<https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-media/Clanky/30-cyklistu-zavinilo-nehody-pod-vlivem-alkoholu/obr6.jpg?lang=cs-CZ&width=480&height=360&ext=.jpg>