

Nehodovost cyklistů v roce 2022 a pravidlo 1,5 metru

Laboratoř udržitelného urbanismu, srpen 2023

Srovnali jsme vývoj počtu nehod s účastí cyklisty srovnávacími roky 2021 a 2022, tedy první rok po zavedení pravidla 1,5 metru, s cílem určit dopady zavedení bočního odstupu 1,5 metru na bezpečnost provozu. Využili jsme data Policie ČR prostřednictvím veřejné aplikace nehody.cdv.cz. Číselné výsledky analýzy uvádějí tabulky na str. 2–4.

Zjištění

- Veškeré výsledky meziročního srovnání jsou rámovány zvýšením počtu nehod s účastí cyklistů zhruba o desetinu. **Toto zvýšení se dělo jak u nehod s účastí více vozidel, tak nehod bez účasti jiného vozidla. Nelze jej tak přičíst na úkor změny pravidla při předjíždění cyklistů.**
- V roce 2022 se při vzájemných srážkách motorových vozidel a jízdních kol výrazně zvýšil podíl zavinění ze strany řidičů motorových vozidel. **Počet srážek s cyklisty zaviněných řidičem motorového vozidla vzrostl oproti počtu nehod zaviněných cyklisty čtyřnásobně.**
- **Hodnocení nehod dle příčiny nedodržení bočního odstupu nelze v meziročním srovnání aplikovat, protože došlo ke změně zákonného rámce a tím i k redefinici bočního odstupu a metodického uchopení ze strany PČR.** Kromě toho došlo k dalším metodickým změnám v zatřídování nehod, které jsou nad rámec této analýzy. Za zmínku nicméně stojí zdvojnásobení počtu srážek s cyklistou s příčinou agresivní jízdy.
- **Zatímco skoro všechny indikátory nehodovosti rostly, právě u nehod s těžkými následky souvisejících s těsným předjížděním definovaných dle místa a směru srážky (srážky motorového vozidla a cyklisty mimo křižovatky zezadu, z boku a bočně) byl zaznamenán pokles.**

Lze tak uzavřít, že zavedení pravidla 1,5 metru pravděpodobně omezilo celkový počet nehod s účastí cyklisty s těžkými následky, a to navzdory obecnému nárůstu počtu nehod s účastí cyklisty. Oproti mediálním sdělením z nedávné doby tak můžeme prohlásit, že zavedení 1,5 metru zachraňuje životy.

Zprávu zpracovala:

Laboratoř udržitelného urbanismu, AutoMat, 8. 8. 2023

Kontakt:

vratislav.filler@auto-mat.cz

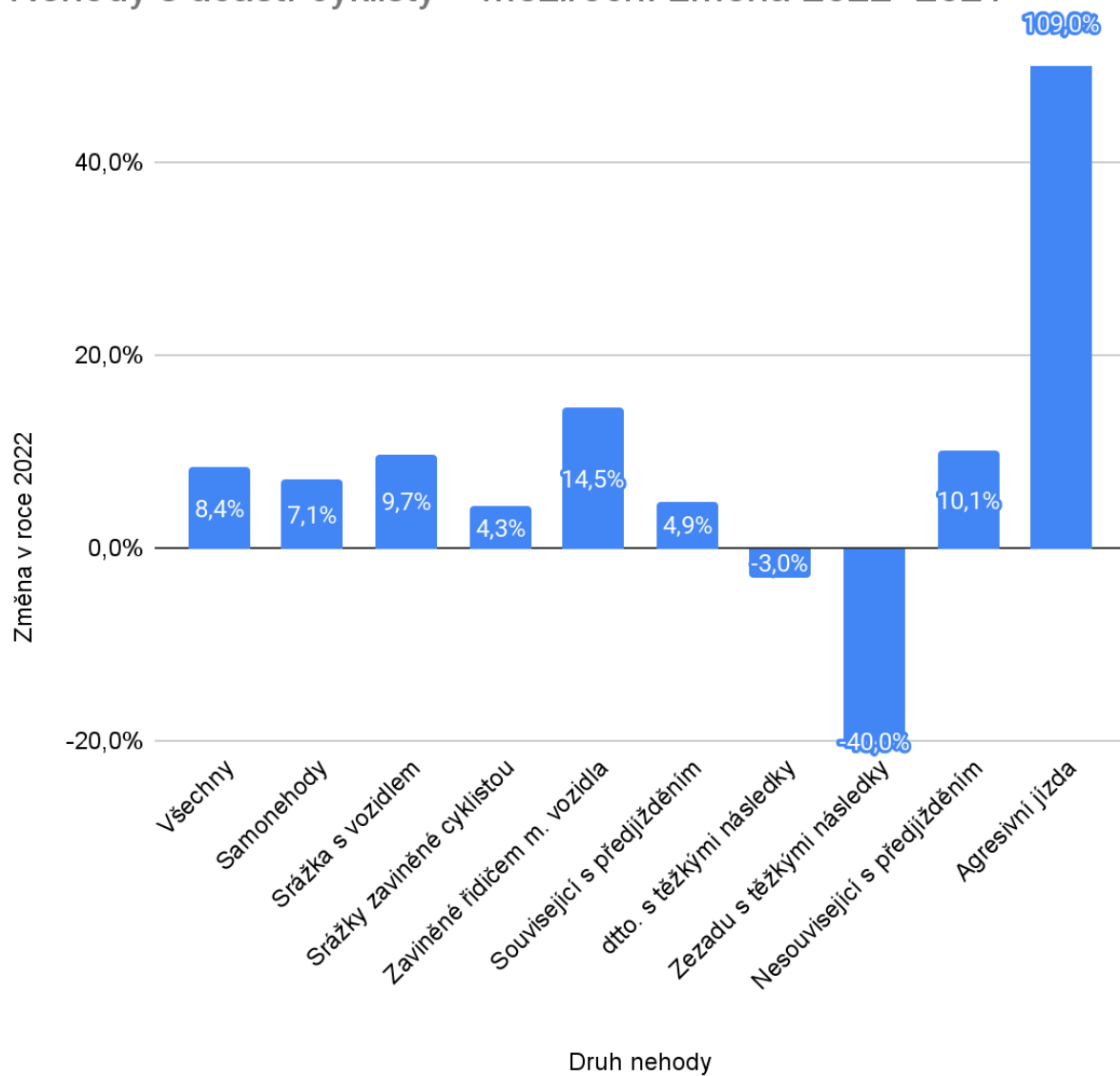
Zdrojová data:

<http://nehody.cdv.cz>

Použitá metodika:

<https://auto-mat.cz/29543/aktualni-analyza-nehod-cyklistu>

Nehody s účastí cyklisty – meziroční změna 2022–2021



Tab. 1: Obecný nárůst počtu nehod s účastí cyklisty

Druh nehody	2021	2022	Změna	Poznámka
Všechny nehody s účastí cyklisty	4 065	4 405	+8,4 %	
Nehody cyklistů s protistranou	2 303	2 518	+9,3 %	<i>Také ‚srážky‘ nebo ‚kolize‘.</i>
Z nich srážky s chodcem	122	123	+0,8 %	<i>Kategorie, kde nedošlo k výraznému nárůstu počtu nehod.</i>
Nehody cyklistů bez protistrany	1 762	1 887	+7,1 %	<i>Také ‚samonehody‘. Nehody bez dalšího účastníka, tj. zaviněné vždy cyklistou.</i>
Nehody s protistranou zaviněné cyklistou	929	969	+4,3 %	
Nehody s protistranou zaviněné řidičem motorového vozidla	1 238	1 417	+14,5 %	
Podíl zavinění řidiče motorového vozidla při vzájemných srážkách s cyklisty	61,8 %	64,4 %	+2,6 p.b.	

Tab. 2: Nehody dle charakteru související s nevhodným předjížděním

Druh nehody	2021	2022	Změna	Poznámka
Srážka cyklisty s vozidlem	2 331	2 556	+9,7 %	<i>druh vozidla = cyklista, počet vozidel > 1</i>
Z toho srážka zezadu	209	229	+9,6 %	
Srážka zezadu s těžkými následky	25	15	-40 %	<i>Míní se těžké zranění nebo usmrcení.</i>
Srážky mimo křižovatku zezadu, boční nebo z boku	780	818	+4,9 %	
Srážky mimo křižovatku zezadu, boční nebo z boku s těžkými následky	66	64	-3,0 %	

Tab. 3: Nehody dle příčin uvedených v databázi PČR

Druh nehody	2021	2022	Změna	Poznámka
Srážky cyklisty s vozidlem s příčinami souvisejícími s nesprávným předjížděním	506	557	+10,1 %	<i>Metodika z analýzy 2022 identifikující tyto nehody na základě kombinace příčin a směru srážky byla použita beze změny.</i>
Uvedena příčina „Předjíždění bez dostatečného bočního odstupu“	32	49	+53 %	<i>Boční odstup je od roku 2022 definován přesněji, tj. zde se projevuje změna metodického uchopení ze strany PČR.</i>
Uvedena příčina „Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)“	79	102	+29 %	
Uvedena příčina „Bezohledná, agresivní jízda“	23	48	+109 %	<i>Příčina s největším absolutním nárůstem.</i>

Příčiny, u kterých došlo v roce 2022 k nárůstu počtu nehod s účastí cyklisty (seřazeno podle nárůstu počtu nehod):

- Bezohledná, agresivní jízda (+25)
- Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (+23)
- Předjíždění bez dostatečného bočního odstupu (+17)
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti (+12)
- Nepřízpůsobení rychlosti intenzitě (hustotě) provozu (+3)
- Předjíždění bez dostatečného rozhledu (+1)

Příčiny, u kterých došlo v roce 2022 k poklesu počtu nehod s účastí cyklisty (seřazeno podle nárůstu počtu nehod):

- Řidič se plně nevěnoval řízení (-13)
- Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu (-10)
- Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (-8)
- Při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče vozidla (-6)
- Jiný druh nepřiměřené rychlosti (-3)
- Jiný druh nesprávného předjíždění (-1)
- Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti (-1)