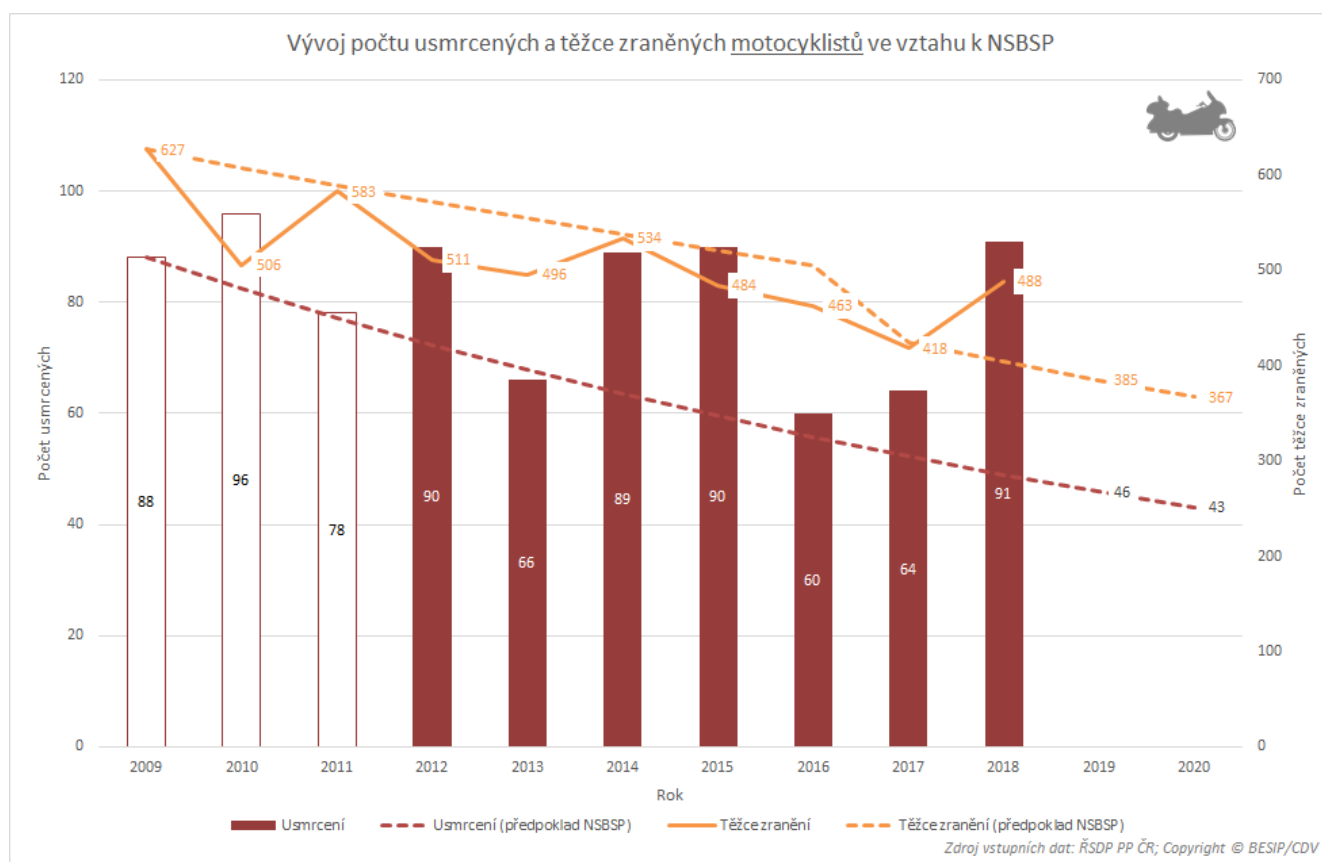


Čtyřicátníci: nejohroženější skupina motocyklistů

05. 02. 2019, Ostrava

Motocyklisté patří k nejzranitelnější účastníkům silničního provozu. Rok 2018 byl pro motocyklisty doslova tragický. Celkem bylo **usmrceno 91 motocyklistů – nejvíce od roku 2010**; meziročně bylo usmrceno o 27 motocyklistů více, tj. + 42 %. Uvedenou negativní bilanci podtrhuje také 488 těžce zraněných motocyklistů, meziročně o 70 více, tj. + 17 %. **V roce 2018 byl evidován historicky nejvyšší (16,1 %) podíl motocyklistů na všech usmrcených osobách, přibližně každá 6. usmrcená osoba byla motocyklistou. S podílem 19,8 % pak každá 5. těžce zraněná osoba byla motocyklistou – opět historicky nejvyšší podíl.** Cíle, které v oblasti motocyklistů nastavila Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, nejsou dlouhodobě plněny. V období 2012 - 2016 bylo v České republice usmrceno proti stanoveným předpokladům o 24 % více motocyklistů, tato relativní bilance byla horší už jen v Irsku (+25 %); evropský průměr pak byl o 1 % pod stanoveným předpokladem.



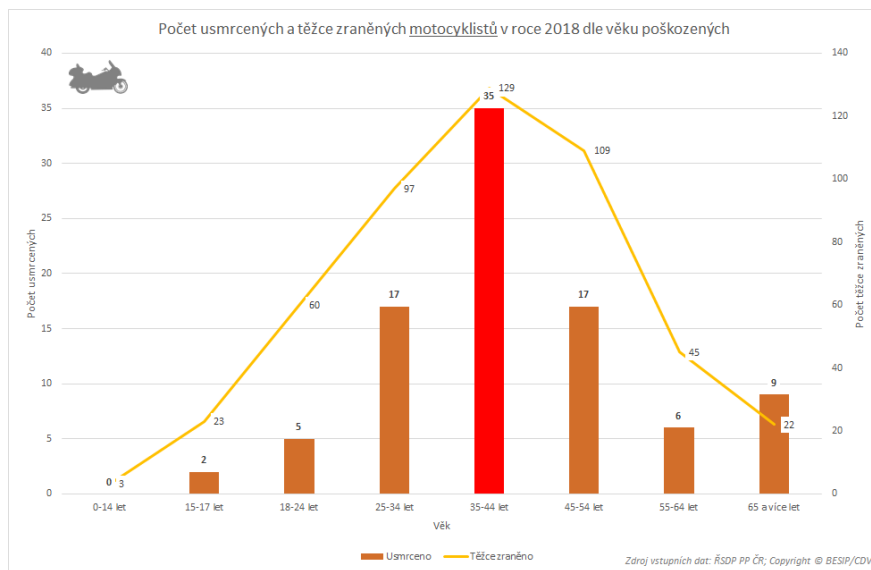
Penetrace motocyklistů na českých silnicích má vzestupnou tendenci, což dokládá **meziroční nárůst počtu registrací nových motocyklů**. V loňském roce bylo v České republice registrováno 17 281 motocyklů, meziročně o 1 236 více, tj. + 7,7 %.

Viníci nehod na straně motocyklistů mírně převažují

V roce 2018 zavinili motocyklisté 2 109 nehod, tj. 57% podíl na všech nehodách s účastí motocyklistů; 59 motocyklistů bylo usmrceno právě vinou motocyklistů, tj. 65 %, 55 % se pak podíleli na těžce zraněných (266). Nejvyšší relativní nárůst o 44 % byl evidován u usmrčených motocyklistů vinou motocyklistů, meziročně o 18 více, tj. + 44 %. Nejvíce motocyklistů bylo usmrceno v sobotu mezi 15. a 18. hodinou.

Nejvíce fatálních následků: 35-44 let

Vinou řidičů motocyklů ve věkové kategorii 35/44 let bylo usmrceno 20, resp. těžce zraněno 73 motocyklistů. Celkově bylo v této věkové kategorii v roce 2018 usmrceno 35 motocyklistů, dalších 129 bylo těžce zraněno. Suverénně jde o věkovou kategorii s nejvíce usmrčenými a těžce zraněnými motocyklisty. Každá 3. usmrčená osoba (34 %) v této věkové kategorii byla motocyklistou, obdobná situace byla evidována také v oblasti těžce zraněných (32 %). Z pohledu praxe v řízení „suverénně“ nejvíce fatálních



nehod (18 usmrčených a 97 těžce zraněných) zavinili motocyklisté s praxí v řízení do 5 let od udělení řídičského oprávnění. S významným odstupem pak následovali viníci s praxí 6-10 let, jejichž vinou bylo usmrceno 10 a těžce zraněno 53 motocyklistů. Nejvíce nehod zaviněných motocyklisty (549) bylo evidováno u objemových tříd 460-850 ccm, nejvíce usmrčených (24) u objemových tříd 0,86-1,25 l (nejvyšší meziroční nárůst; + 12 usmrčených, tj. + 100 %) a nejvíce těžce zraněných (86) u objemových tříd 460-850 ccm (nejvyšší meziroční nárůst; + 21 těžce zraněných, tj. + 32 %).

Příčiny: rychlost, alkohol, přílby

Nejčastější příčinou usmrcení motocyklistů bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, klesání, stoupání, šířka apod.), v důsledku uvedené příčiny bylo usmrceno 27 motocyklistů, tj. 30 %; 13 motocyklistů bylo usmrceno (14 %) v důsledku nedání přednosti při odbočování vlevo. V obci usmrceno 20 motocyklistů (22 %), mimo obec pak 71 motocyklistů (78 %); v obci bylo těžce zraněno 221 motocyklistů (45 %), mimo obec pak 267 motocyklistů (55 %).

Motocyklisté pod vlivem alkoholu a návykových látek zavinili 7 % nehod zaviněných motocyklisty, při nichž bylo 12 % motocyklistů usmrceno, 9 % těžce a 6 % lehce zraněno. Nejvíce nehod (56), usmrčených (2), těžce (10) i lehce zraněných (36) motocyklistů jde na vrub motocyklistům pod vlivem alkoholu 1,5 ‰ a vyšší.

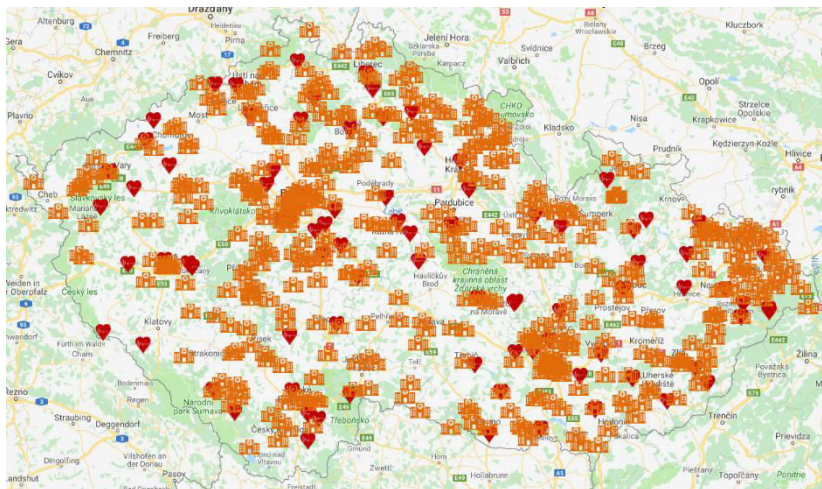
Se stejnou samozřejmostí jako je pro řidiče automobilu použití bezpečnostních pásů by měli motocyklisté použít přílbu. Z následků dopravních nehod motocyklistů je, bohužel, zřejmé, že ne vždy se tak děje. V období let 1993 – 2018 nepoužilo 19 % usmrčených motocyklistů přílbu. V případě těžce zraněných to bylo 16 % a u lehce zraněných 14 %. V roce 2018 nepoužilo 5,5 % usmrčených motocyklistů přílbu, v případě těžce



zraněných to bylo 4,5 % a u lehce zraněných 3,0 %. Meziročně bylo evidováno o 1 usmrceného a 6 těžce zraněných motocyklistů, kteří nepoužili přilbu, více.

Mapové podklady fatálních následků motocyklistů v roce 2018

Fatální následky nehod motocyklistů v roce 2018, tzn. usmrcení a těžce zranění, jsou uvedeny v následující mapě. **Nejvíce usmrcených (15) a těžce zraněných motocyklistů (79) bylo evidováno ve Středočeském kraji; v Libereckém kraji se motocyklisté podíleli na všech usmrcených osobách 29 %, na těžce zraněných pak 27 % - nejvyšší podíly ze všech krajů. Nejvyšší meziroční nárůsty usmrcených motocyklistů byly evidovány ve Středočeském (+ 8), Moravskoslezském (+ 5) a Jihomoravském kraji (+ 4), těžce zraněných pak v Jihomoravském (+ 29), Moravskoslezském (+ 22) a Královéhradeckém kraji (+ 15).**



Nejvíce motocyklistů (34) bylo usmrceno na silnicích II. třídy, čtvrtina (26 %) usmrcených na tomto druhu komunikací byla v roce 2018 motocyklisty. Obdobná bilance byla evidovaná také z pohledu těžce zraněných motocyklistů - nejvíce (140) na silnicích II. třídy, čtvrtina (24 %) těžce zraněných na tomto druhu komunikací byli v roce 2018 motocyklisté. **Nejvíce motocyklistů bylo z pohledu směrových poměrů usmrceno v zatáčkách (38 usmrcených, 28% podíl).** Nejvíce motocyklistů bylo z pohledu směrových poměrů těžce zraněno v přímých úsecích (151 těžce zraněných, 14% podíl). **V součtu pak nejvíce motocyklistů (170) bylo těžce zraněno na křižovatkách.**

Simulace reálné dopravní nehody s účastí motocyklisty

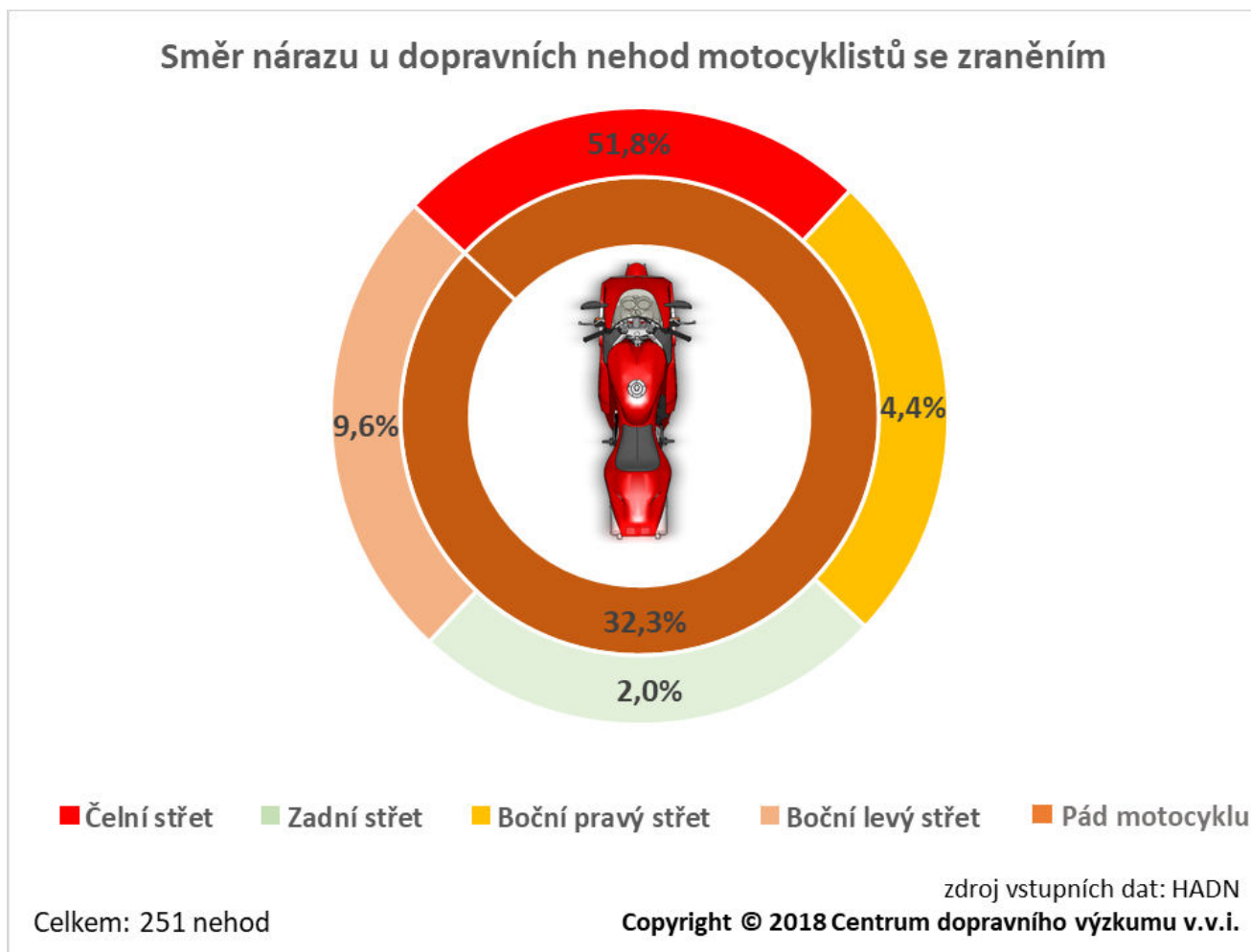
Jedním z výstupů Hloubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) je **simulace dopravních nehod**, příklad tragické dopravní nehody s účastí motocyklisty ilustruje následující simulace. **Při vyjíždění vozidla z vyústění lesní cesty na hlavní komunikaci řidič motocyklu jedoucí po hlavní komunikaci rovně nezpozoroval vozík za vozidlem a z vysoké rychlosti už nebyl schopný zabránit střetu. Motocyklista utrpěl zranění neslučitelná se životem, kterým na místě podlehl.**



„Pouze při 4 z 10 střetů osobního vozidla s motocyklistou, vnímal řidič motorového vozidla motocyklistu ještě před samotným nárazem; 6 z 10 řidičů motocyklistu před střetem vůbec nevnímalo.“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: **„Z hloubkové analýzy dopravních nehod víme, že nejčastěji dochází k čelnímu nárazu motocyklu do kolizního partnera (51,8 %), druhým nejčtenějším**



druhem dopravních nehod s účastí motocyklu je samotný pád motocyklisty a motocyklu (32,3 %). Při dopravních nehodách motocyklistů dochází nejčastěji k poranění horních a dolních končetin. Zranění motocyklisty jsou ovlivněna zejména kvalitou vybavení motocyklisty, mezi které patří zejména přilba, rukavice, bunda, kalhoty a boty.“



Zdroj: CDV; Analýza Motocyklisté - Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020; Centrální registr vozidel / SDA

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

