

~~Odrázky a helmy vs. výmoly a~~ ~~auta:~~ **jak ochránit lidi na kolech**

Michal Šindelář

AutoMat, z.s.

- Problémová situace: bezpečná jízda na kole v zastavěném městě

CHRISTMAS 2014: GOING TO EXTREMES

The Darwin Awards: sex differences in idiotic behaviour



OPEN ACCESS

Ben Alexander Daniel Lendrem *student*¹, Dennis William Lendrem *project manager, Institute of Cellular Medicine*², Andy Gray *consultant orthopaedic trauma surgeon*³, John Dudley Isaacs *director, Institute of Cellular Medicine*²

¹The King Edward VI School, Morpeth NE61 1DN, UK; ²Newcastle University, Newcastle NE2 4HH, UK; ³Major Trauma Centre, Royal Victoria Infirmary, Newcastle NE1 4LP

Abstract

Sex differences in risk seeking behaviour, emergency hospital admissions, and mortality are well documented. However, little is known about sex differences in idiotic risk taking behaviour. This paper reviews the data on winners of the Darwin Award over a 20 year period (1995-2014). Winners of the Darwin Award must eliminate themselves from the gene pool in such an idiotic manner that their action ensures one less idiot will survive. This paper reports a marked sex difference in Darwin Award winners: males are significantly more likely to receive the award than females ($P < 0.0001$). We discuss some of the reasons for this difference.

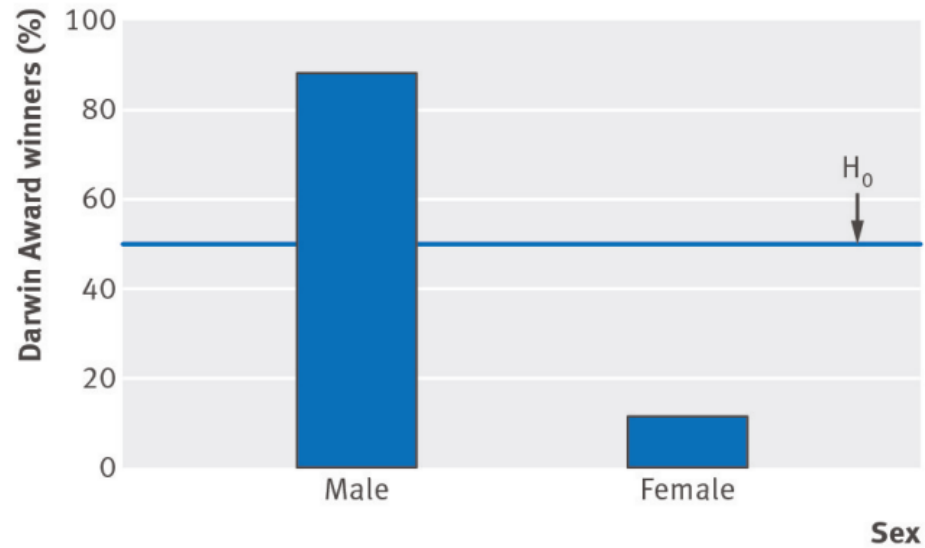
According to “male idiot theory” (MIT) many of the differences in risk seeking behaviour, emergency department admissions, and mortality may be explained by the observation that men are idiots and idiots do stupid things.¹⁶ There are anecdotal data supporting MIT, but to date there has been no systematic analysis of sex differences in idiotic risk taking behaviour. In this paper we present evidence in support of this hypothesis using data on idiotic behaviours demonstrated by winners of the Darwin Award.¹⁷⁻²¹

Winners of the Darwin Award must die in such an idiotic manner that “their action ensures the long-term survival of the

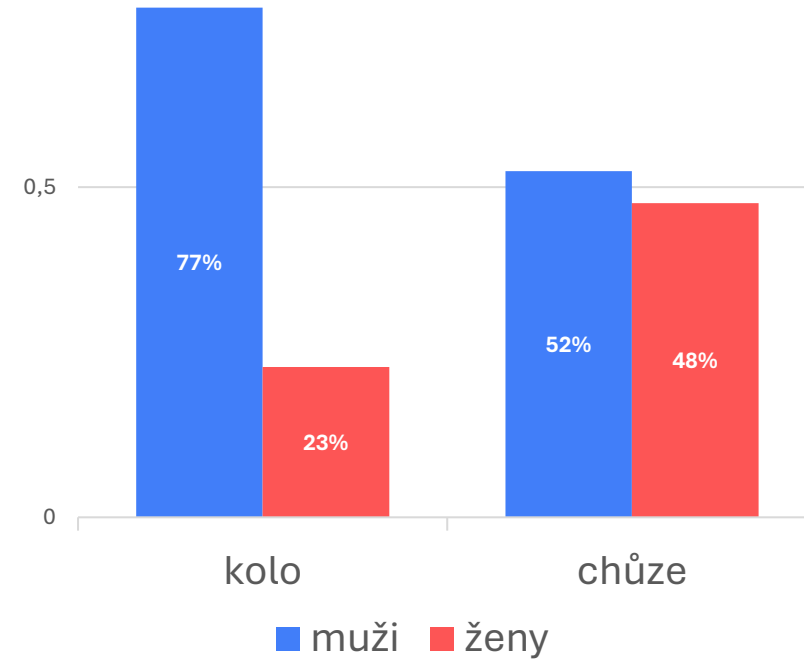
Druhy dopravy podle pohlaví

1

Figure



Male and female Darwin Award winners. Line H_0 indicates expected percentages under the null hypothesis that males and females are equally idiotic



Sex Differences in Risk Taking Behavior among Dutch Cyclists

Kelly D. Cobey¹, Freek Laan¹, Gert Stulp², Abraham P. Buunk³, and Thomas V. Pollet⁴

Abstract

The majority of research examining sex differences in risk-taking behavior focuses on overt physical risk measures in which failed risk attempts may result in serious injury or death. The present research describes sex differences in patterns of risk taking in day-to-day behavior among Dutch cyclists. Through three observational studies we test sex differences in risk taking in situations of financial risk (fines for failing to use bike lights, Study 1), theft risk (bike locking behavior, Study 2) as well as physical risk (risky maneuvers, Study 3). Results corroborate previous findings by showing that across these domains men are more inclined to take risks than women. We discuss how these findings might be used in an applied context.

Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists



Gabriele Prati^{a,*}, Federico Fraboni^b, Marco De Angelis^b, Luca Pietrantoni^b, Daniel Johnson^c, Jeremy Shires^c

^a *Department of Psychology, University of Bologna, Piazza Aldo Moro, 90, 47521 Cesena, FC, Italy*

^b *Department of Psychology, University of Bologna, Viale Berti Pichat 5, 40126 Bologna, Italy*

^c *Institute for Transport Studies, University of Leeds, 34-40 University Road, Leeds LS2 9JT, UK*

ARTICLE INFO

Keywords:

Cycling
Gender
Attitudes
Bicycle
Crashes
Risk perception

ABSTRACT

Previous research has shown that men cycle more than women and women tend to report less favourable perceptions and attitudes towards cycling than men. Gender differences in perceptions and attitudes towards cycling may be influenced by such difference in bicycle use. Attitudinal differences concerning cycling between male and female may be the consequence and not only the cause of gender imbalance in bicycle use. To our knowledge, no previous research has focused on gender differences in perceptions and attitudes towards cycling involving a sample with gender balance in bicycle use (e.g. regular cyclists). In our study, we investigated gender differences in attitudes towards cycling and towards cycling infrastructure, purpose of cycling, risk perception, and exposure to severe crashes in a large sample of regular cyclists. Following a cross-sectional design, we collected data from 2417 participants from Hungary, Italy, Spain, Sweden, Netherlands, and United Kingdom. A survey was administered to an online panel of respondents. Gender differences in attitudes towards cycling were small in terms of effect size or non-significant, with women having more positive attitudes in personal benefits rather than mobility benefits. Women reported gender-stereotyped reasons for cycling more than men, except for social activities. Also, women showed higher discomfort than men cycling in mixed traffic and higher risk perception than men. Furthermore, men reported higher exposure to severe crashes than women. We contend that bicycle use and gender role (i.e. society's shared beliefs concerning a range of attitudes, norms, and behaviours that are generally considered appropriate or desirable for individuals based on their actual or perceived sex) can affect differences between male and female cyclists in perceptions, attitudes towards cycling, and cycling behaviours.

Also, women showed higher discomfort than men cycling in mixed traffic and higher risk perception than men.



- 1251 respondentů/respondentek
- převážně zkušenější s jízdou na kole v Praze
- ke stažení <https://auto-mat.cz/auto-mat.cz/wp-content/uploads/Vyzkumna-zprava-Vnimani-bezpecnosti-integracnich-opatreni-v4.2-1.pdf>

VNÍMÁNÍ BEZPEČNOSTI INTEGRAČNÍCH OPATŘENÍ

Výzkumná zpráva

nic

pikto

OCP

VCP

+1



+1
+park.



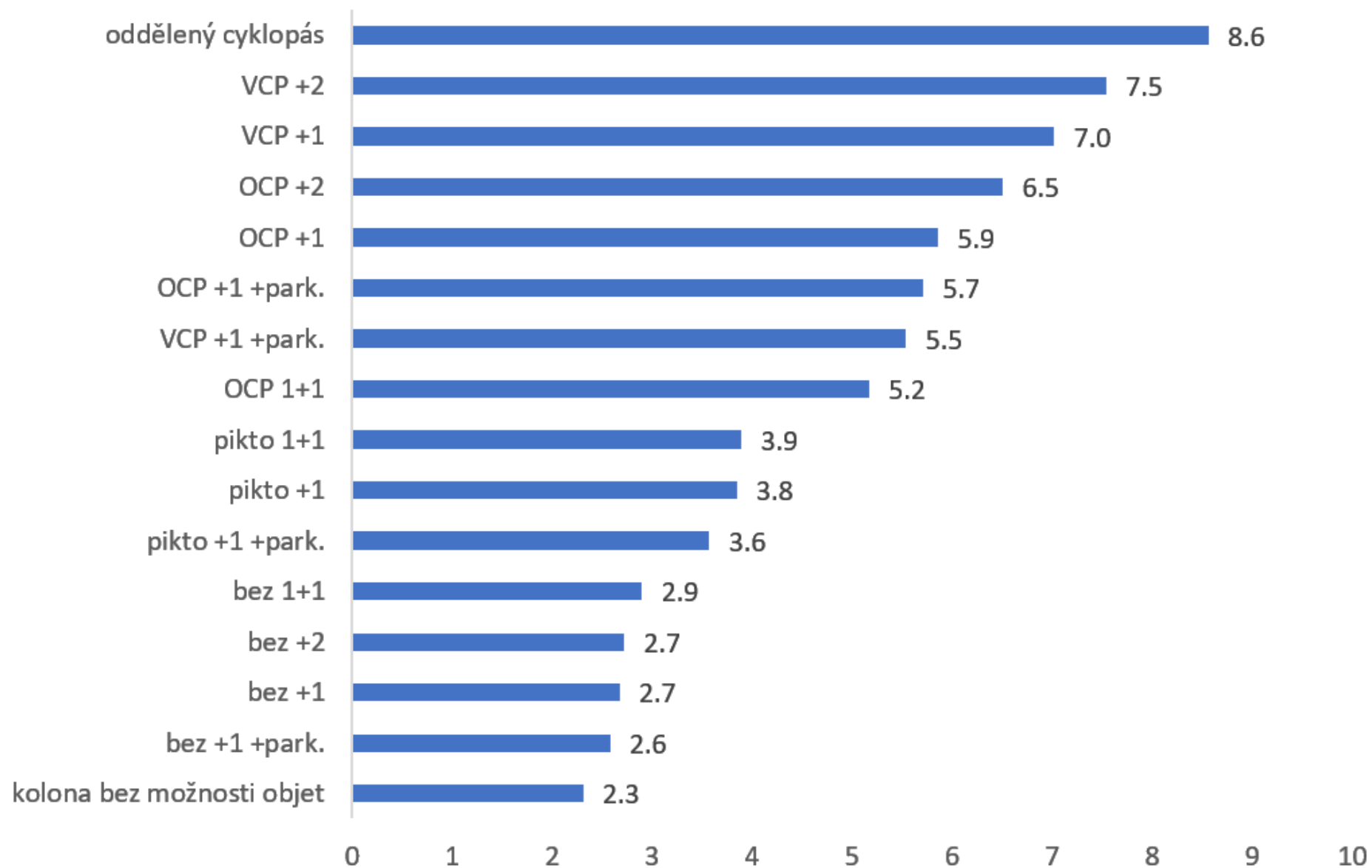
1+1



+2



medián hodnocení bezpečnosti, všechny situace



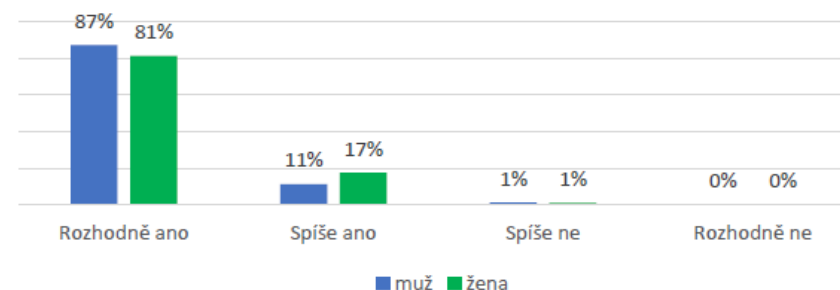
Tabulka č. 6 Bezpečnost podle pohlaví, medián a jeho srovnání podle pohlaví (podíl ženy/muži)

	medián		podíl mediánu (ženy/muži)
	muž	žena	
oddělený cyklopás	8.62	8.43	98 %
VCP +2	7.54	7.56	100 %
VCP +1	7.11	6.66	94 %
OCP +2	6.50	6.52	100 %
OCP +1	6.01	5.50	92 %
OCP +1 +park.	5.82	5.44	94 %
VCP +1 +park.	5.66	5.23	93 %
OCP 1 + 1	5.40	4.71	87 %
pikto 1 + 1	4.14	3.40	82 %
pikto +1	4.13	3.26	79 %
pikto +1 +park.	3.72	3.31	89 %
bez 1 + 1	3.16	2.21	70 %
bez +2	3.06	1.97	64 %
bez +1	3.07	1.87	61 %
bez +1 +park.	2.84	1.92	68 %
kolona bez možnosti objet	2.77	1.65	59 %
n =	728-862	297-384	

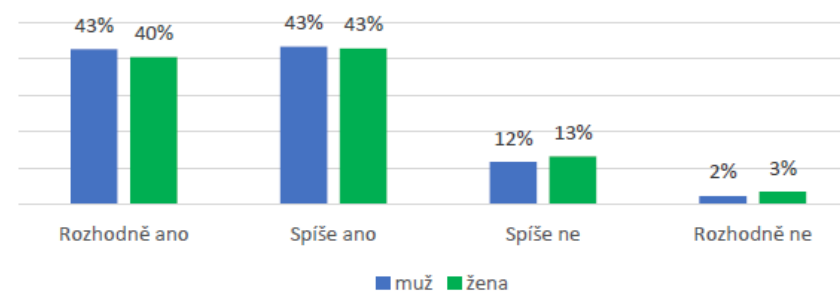
6.4.1 SKUPINA A – ODDĚLENÝ CYKLOPÁS PODLE POHLAVÍ, VĚKU A VZDĚLÁNÍ

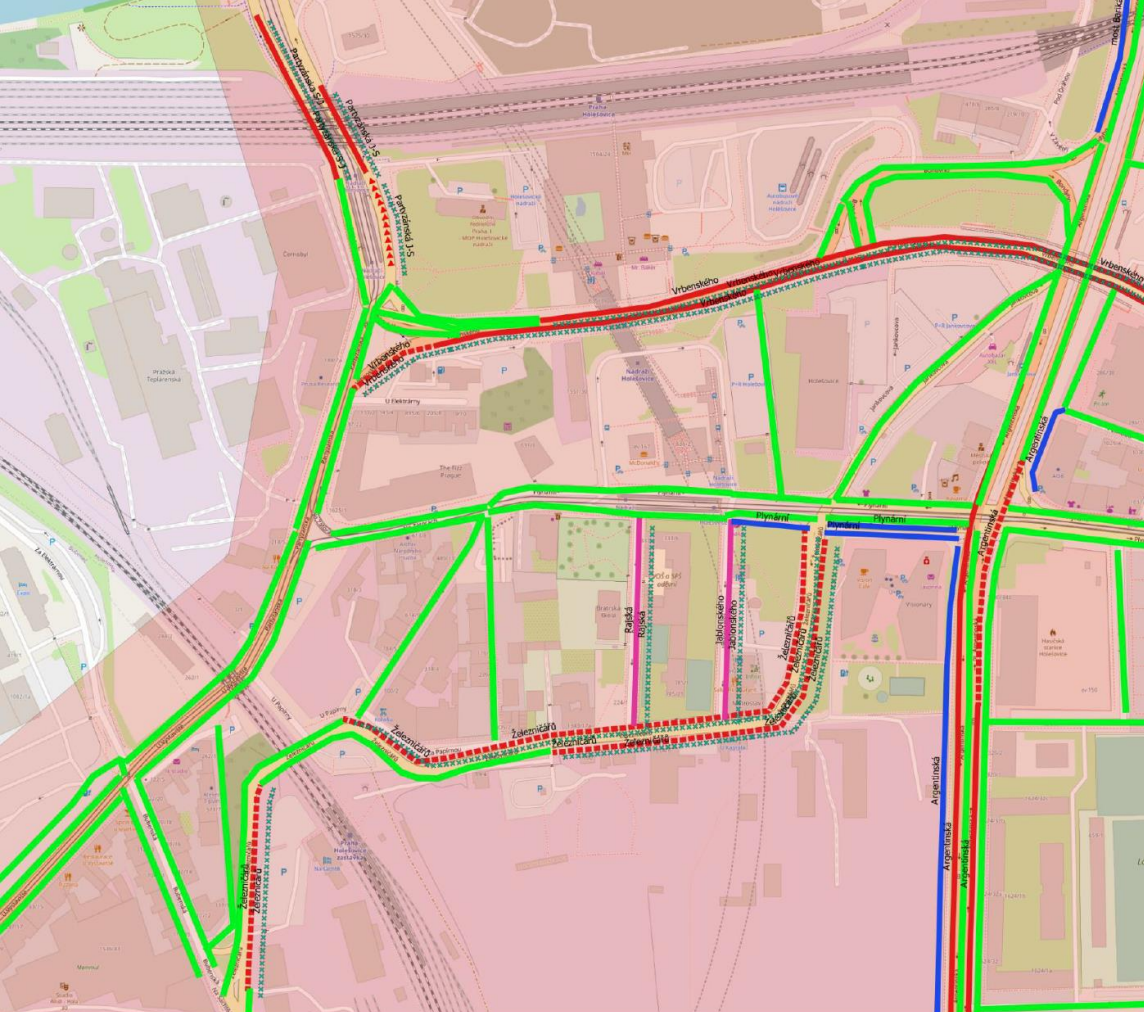
V případě odděleného cyklopásu je hodnocení mezi muži a ženami víceméně stejné. Shodný podíl mužů a žen uvedl, že tímto místem dokáže projet, že jím projíždí rádo a že jej při volbě trasy vyhledává. Hodnocení tohoto typu infrastruktury je tedy nezávislé na pohlaví respondenta.

Graf č. 4 Dokáže projet, podle pohlaví

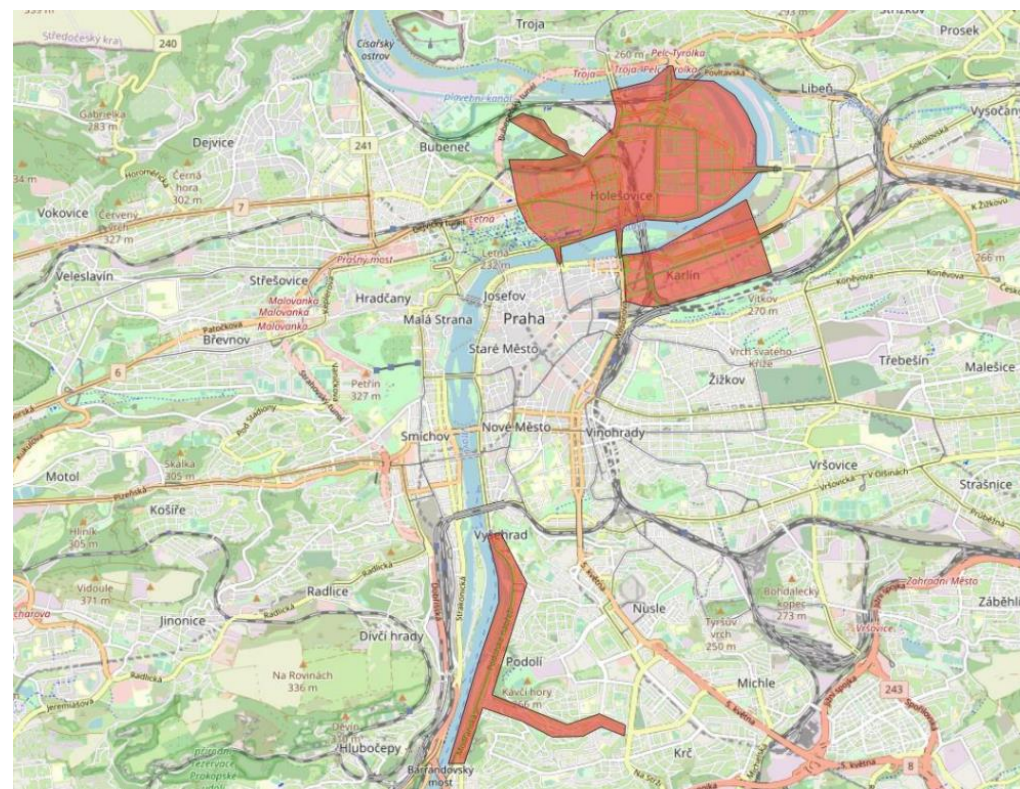


Graf č. 5 Projíždí rád*a, podle pohlaví





- 197 km komunikací v Praze
- 34,4 milionu osobokilometrů přepravního výkonu na kole
- 197 zaznamenaných nehod během 10 let
- ke stažení <https://www.bicyclemind.cz/wp-content/uploads/2023/02/BEZPECNOST-JIZDY-NA-KOLE-PODLE-TYPU-INFRASTRUKTURY-vyzkumna-zprava-v4.1.pdf>



BEZPEČNOST JÍZDY NA KOLE PODLE TYPU INFRASTRUKTURY

Tabulka č. 16 Relativní nehodovost všechna opatření napříč funkčními skupinami¹⁵

všechny funkční skupiny	relativní nehodovost		
	bez křižovatek a pevných překážek	s křižovatkami a bez pevných překážek	s křižovatkami a pevnými překážkami
bez cykloopatření	6,16	9,97	10,42
původně bez cykloopatření	3,69	9,83	9,83
cykloobousměrka (bez Křižíkovy)	2,95	5,89	8,84
cyklopruh ochranný	3,35	*	*
cyklopruh vyhrazený	3,04	7,09	8,10
piktokoridor (bez Vyšehradu)	4,67	*	*
cyklostezka	0,81	0,81	1,04

Tabulka č. 17 Kolikrát cykloopatření zvyšuje bezpečnost oproti nulovému stavu¹⁶

všechny funkční skupiny	kolikrát zlepšují cykloopatření bezpečnost oproti komunikaci bez cykloopatření		
	bez křižovatek a pevných překážek	s křižovatkami a bez pevných překážek	s křižovatkami a pevnými překážkami
bez cykloopatření	1,0x	1,0x	1,0x
cykloobousměrka (bez Křižíkovy)	2,1x	1,7x	1,2x
cyklopruh ochranný	1,8x	*	*
cyklopruh vyhrazený	2,0x	1,4x	1,3x
piktokoridor (bez Vyšehradu)	1,3x	*	*
cyklostezka	7,6x	12,3x	10,0x

SEBEREPORTOVANÁ A OFICIÁLNÍ NEHODOVOST S ÚČASTÍ JÍZDNÍHO KOLA

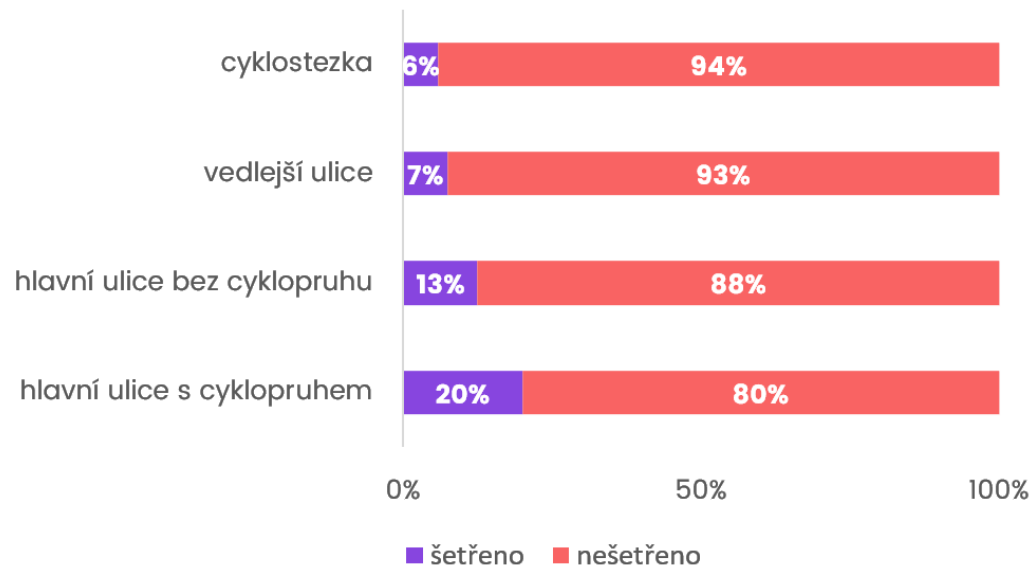
Výzkumná zpráva z pilotáže

SELF-REPORTED AND OFFICIAL CYCLING ACCIDENTS

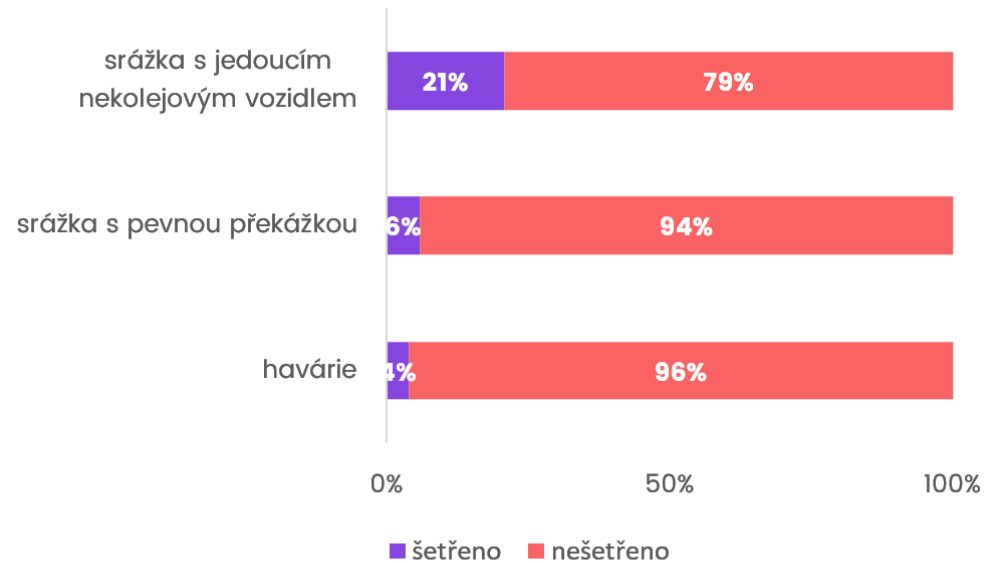
Pilot Study Research Report

- 313 sebereportovaných nehod
- je to málo? je.
- kvalitativní rozměr – písemné popisy událostí
- pilotáž – ověření konceptu a proveditelnosti
- ke stažení <https://www.bicyclemind.cz/wp-content/uploads/2024/09/Sebereportovana-a-oficialni-nehodovost-v1.3.pdf>

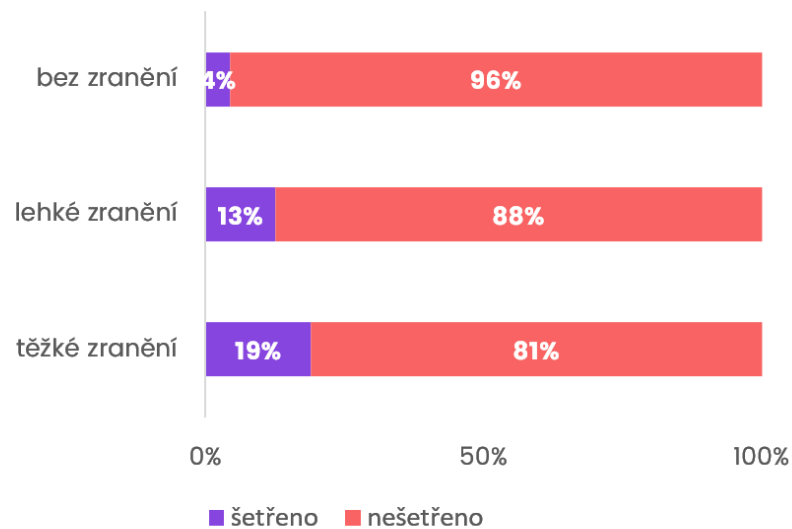
Šetřenost nehod podle druhu komunikace



Šetřenost vybraných druhů nehod



Šetřenost nehod podle zranění



Výsledky pilotáže, N = 313 nehod s účastí jízdního kola

11 %

Výsledky pilotáže, N = 313 nehod s účastí jízdního kola

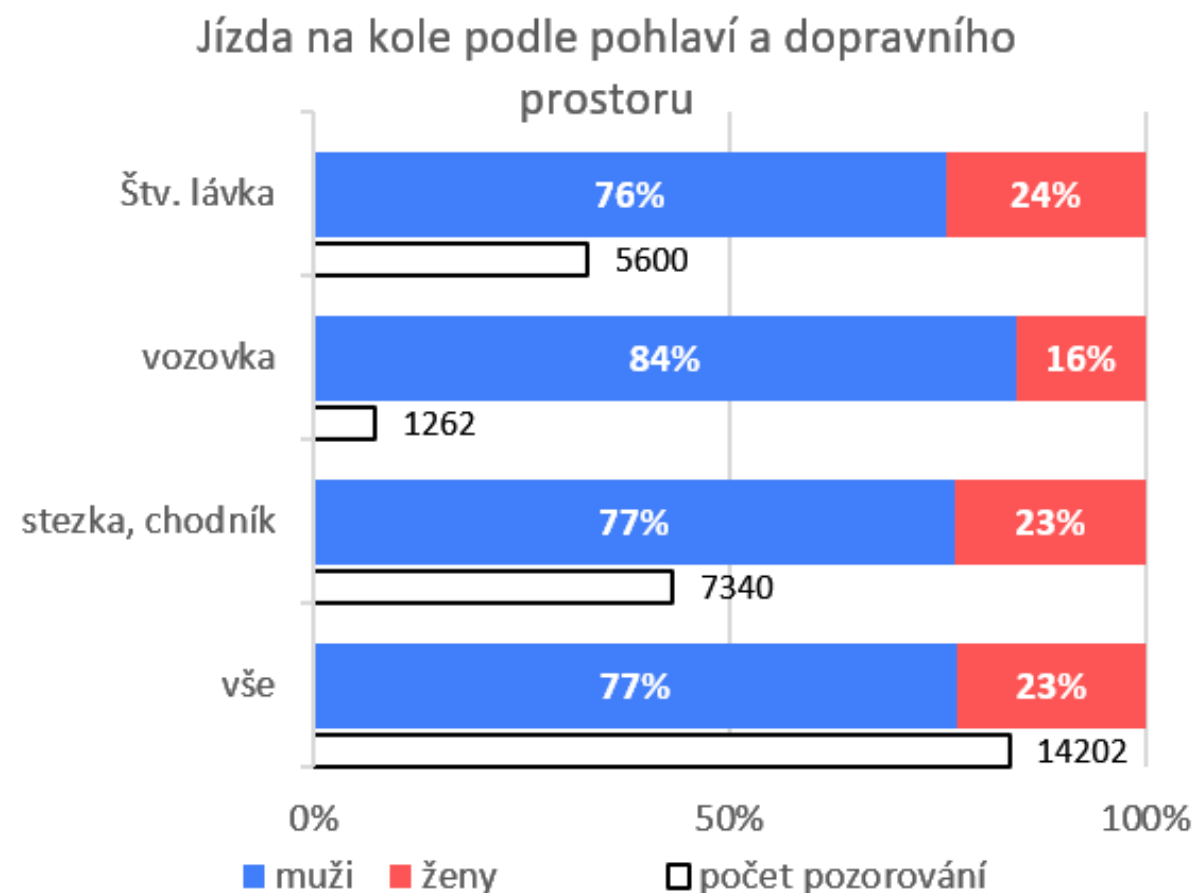
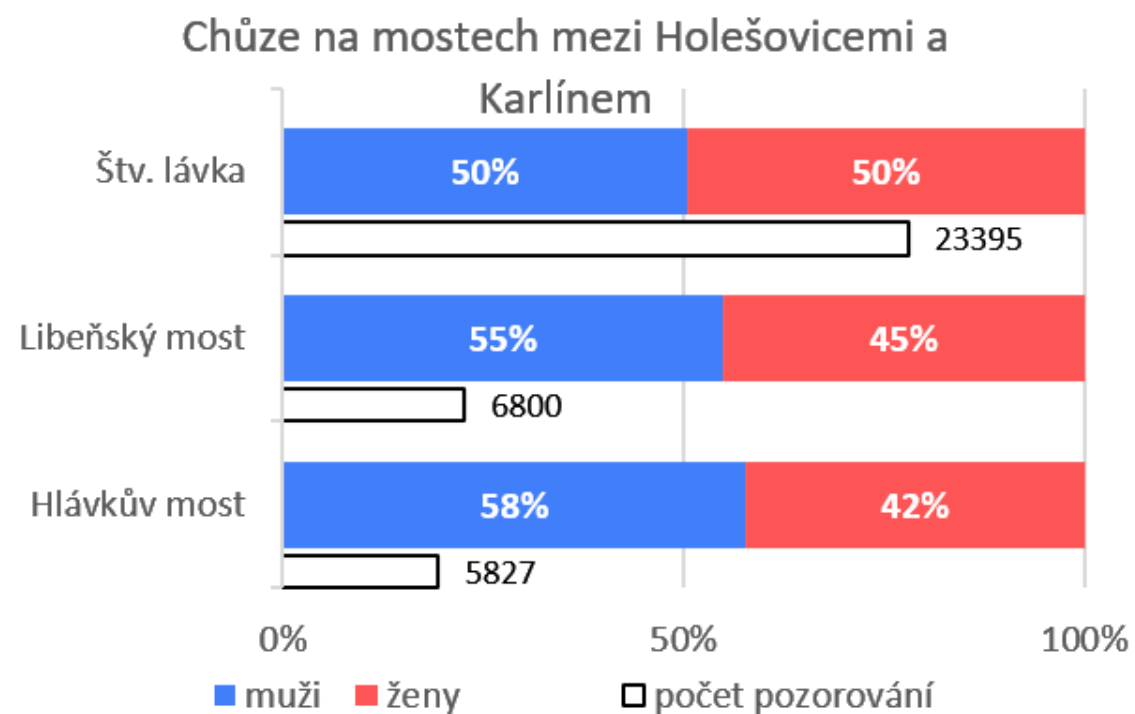
Tabulka č. 38 Nehody ve vybrané uliční síti Prahy, dopravní výkon a vážení podle míry šetřenosti

	vybraná uliční síť Prahy		kalibrace podle údajů z ankety		
	osobokilometrů	záznamů nehod PČR	míra šetřenosti	odhad nešetřené nehody	odhad nehody celkem
hlavní ulice s cyklopruhem	3 077 794	19	20 %	76	95
hlavní ulice bez cyklopruhu	11 069 082	104	13 %	728	832
vedlejší ulice	2 382 841	27	7 %	338	365
cyklostezka	17 283 876	18	6 %	288	306

Tabulka č. 39 Nehody ve vybrané uliční síti Prahy, vážená relativní nehodovost

	relativní nehodovost			kilometrů na nehodu	
	oficiální	odhad skutečnosti	odhad / oficiální	oficiální	odhad skutečnosti
hlavní ulice s cyklopruhem	6.2	30.9	500 %	161 989	32 398
hlavní ulice bez cyklopruhu	9.4	75.2	800 %	106 433	13 304
vedlejší ulice	11.3	153.0	1350 %	88 253	6 537
cyklostezka	1.0	17.7	1700 %	960 215	56 483

POZOR: NENÍ NEHODA JAKO NEHODA



location: Štvanice footbridge
year: 2023, ex ante
weekday: business day
mobility mode: cycling
data: sum for both directions



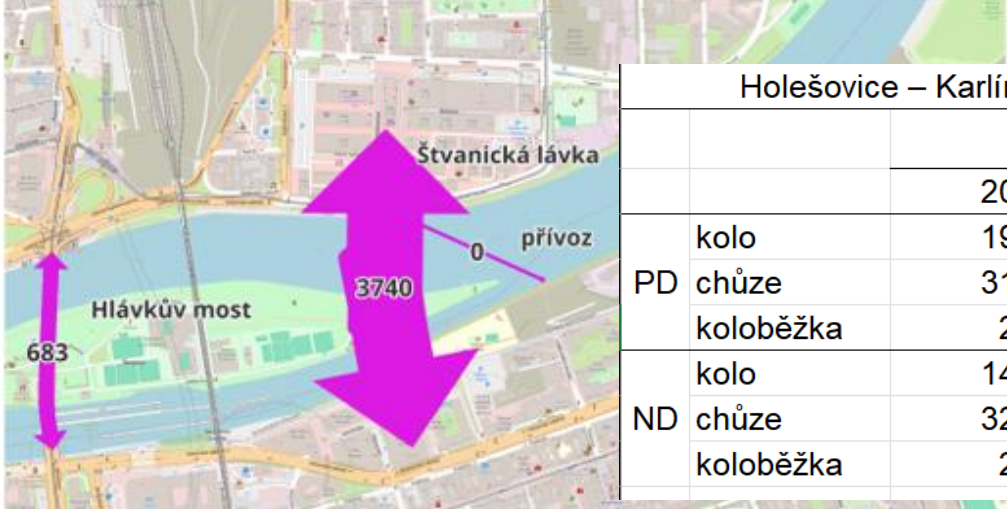
location: Štvanice footbridge
year: 2023, ex ante
weekday: business day
mobility mode: walking
data: sum for both directions



location: Štvanice footbridge
year: 2024, ex post
weekday: business day
mobility mode: cycling
data: sum for both directions



location: Štvanice footbridge
year: 2024, ex post
weekday: business day
mobility mode: walking
data: sum for both directions



Holešovice – Karlín, všechny trasy, před a po

		počet		rozdíl	
		2023	2024	abs.	rel.
PD	kolo	1998	2944	946	147%
	chůze	3188	5794	2606	182%
	koloběžka	233	477	244	205%
ND	kolo	1422	1910	488	134%
	chůze	3284	6452	3168	196%
	koloběžka	206	339	133	165%

- sdělení:
 - lidé ví, co je pro ně bezpečné ve městě
 - ženy to ví lépe než muži
 - = infra oddělená od aut
 - data (přepravní výkon x nehody x infra) to ukazují stejně
 - nejbezpečnější je infra oddělená od aut
 - ale není nehodovost jako nehodovost
 - bezpečná infra = inkluzivní infra
 - méně bezpečná infra = infra exkluzivní pouze pro ty, co jsou schopní tolerovat nebezpečí
 - dopravní indukce

- všechny studie ke stažení na **bicyclemind.cz**
 - zpráva z pilotáže v Praze (Štvanická lávka) v přípravě (do konce roku)
- děkuji za pozornost a těším se na vyjížďku :)