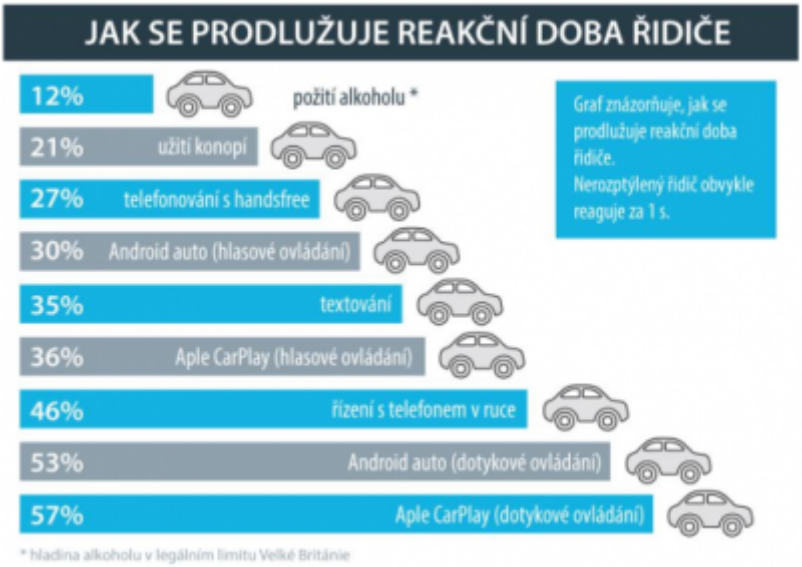
1 z 12 řidičů hraje za volantem hry

Publikováno: 1. 9. 2020
CDV

Tisková zpráva

Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC)



V roce 2019 připustilo hraní her za jízdy 8,2 % řidičů, v průzkumu z roku 2017 3 %. Přibližně 70 % řidičů se přiznalo k používání mobilního telefonu během řízení – ať už k používání navigace nebo hudebních aplikací. Průzkum také zkoumal používání mobilního telefonu cyklisty. Při jízdě na kole používají mobilní telefon více mladí lidé. Jako možné vysvětlení trendů využívání mobilního telefonu během jízdy udává SWOV omezenou vymahatelnost a všeobecné vnímání nízké šance na přistižení při tomto jednání. Respondenti mají značnou důvěru ve vlastní schopnost používat mobilní telefon během řízení a nepovažují jej za příliš rizikové.

ETSC také připomíná výstupy studie britské TRL (Transport Research Laboratory). Výzkum ukazuje, že **nejnovější informační systémy ve vozidlech, které zobrazují aplikace chytrých telefonů na displeji ve vozidle, zpomalují reakce více než alkohol a konopí**. Reakce řidičů na podnět na trase byla pomalejší při výběru hudby prostřednictvím Spotify při používání Android Auto nebo Apple CarPlay pomocí dotykového ovládání než při psaní textové zprávy. Interakce s Android Auto nebo Apple CarPlay vedla obecně k ovlivnění jízdního výkonu, např. snížení schopnosti udržení vozidla v jízdním pruhu (a to zejména při dotykovém ovládání).

Zdroj: https://etsc.eu/1-in-12-plays-games-behind-the-wheel-swov-study-on-distraction/

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

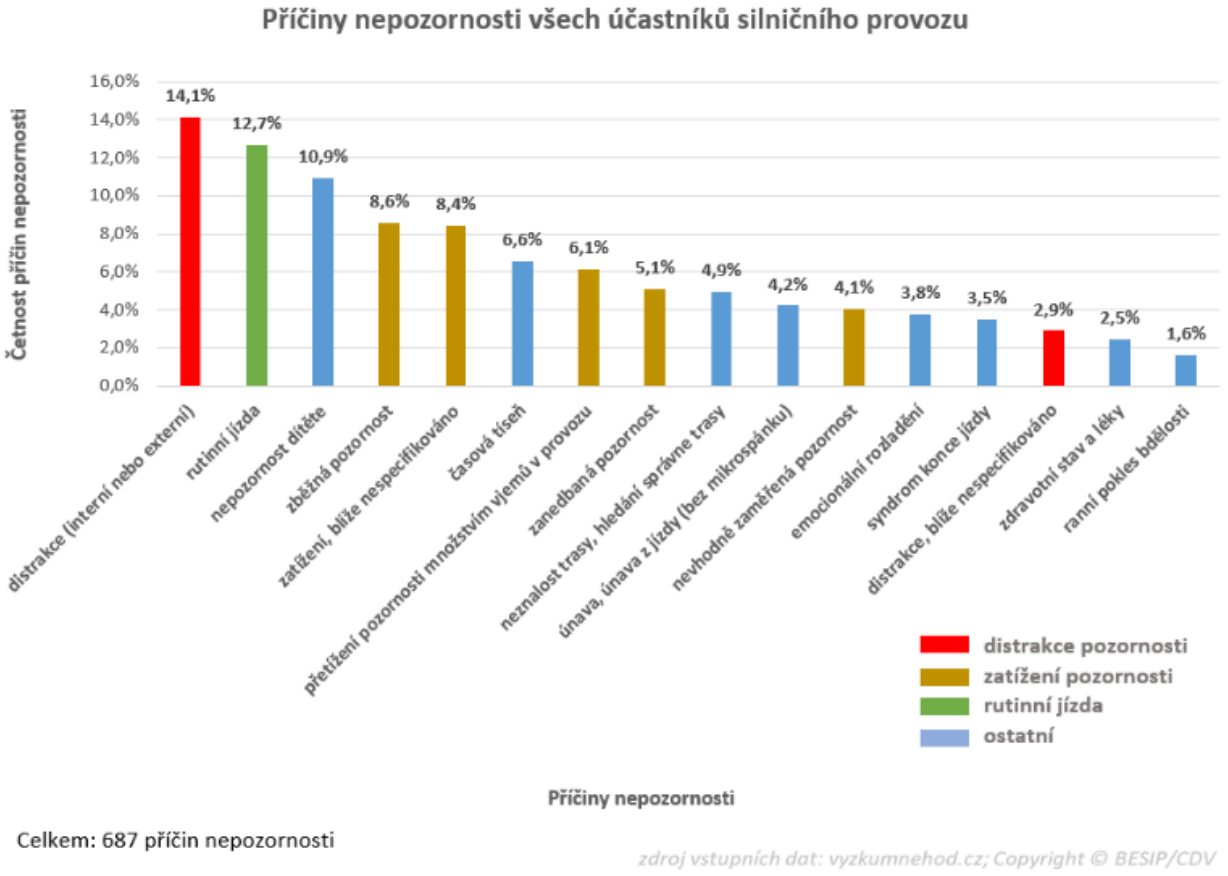
28. 8. 2020, Ostrava/Brno

Řízení vozidla je komplexní činnost, na níž se podílejí různé schopnosti a vlastnosti řidiče (usuzování, rozhodování, pozornost, paměť, emoce apod.). Hustota informací ovlivňuje schopnost vyhodnotit dopravní situaci i reakční dobu řidiče. Jednou z možných příčin nehod tak může být vysoká hustota informací, při které může řidič opomenout podstatnou skutečnost pro řešení konkrétní dopravní situace. K přetížení pozornosti může docházet také v důsledku charakteristik vozidla, kdy je vozidlo

vybaveno prvky, které řidič nezná nebo jejich ovládání není intuitivní. Provedení infotainmentu ve vozidlech by tak mělo být analyzováno zejména s ohledem na časovou náročnost odpoutání pozornosti při jeho ovládání. Dle doporučení National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) by doba pohledu na zařízení neměla překročit 2 s. **Klíčovou roli v tom, zda je řidič schopný včas zaregistrovat blížící se nebezpečí a učinit kroky ve snaze nebezpečí odvrátit, hraje pozornost**. Běžně udávanými chybami lidského faktoru jsou nepozornost nebo nedostatečné zpracování informací.

*„Výsledky Hloubkové analýzy dopravních nehod dokládají, že **nepozornost je příčinou nebo faktorem spolupůsobícím při vzniku dopravních nehod řidičů přibližně ve třetině případů. Jedním z nejčastějších důvodů je distrakce pozornosti řidiče, ta zahrnuje celou řadu činností – např. používání mobilního telefonu, navigačního zařízení, jídlo a pití,*“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). Jak dokládají výsledky naturalistických studií, z hlediska vzniku dopravních nehod jsou jako nejrizikovější označovány externí distraktory vyžadující odklon pohledu řidiče od vozovky.

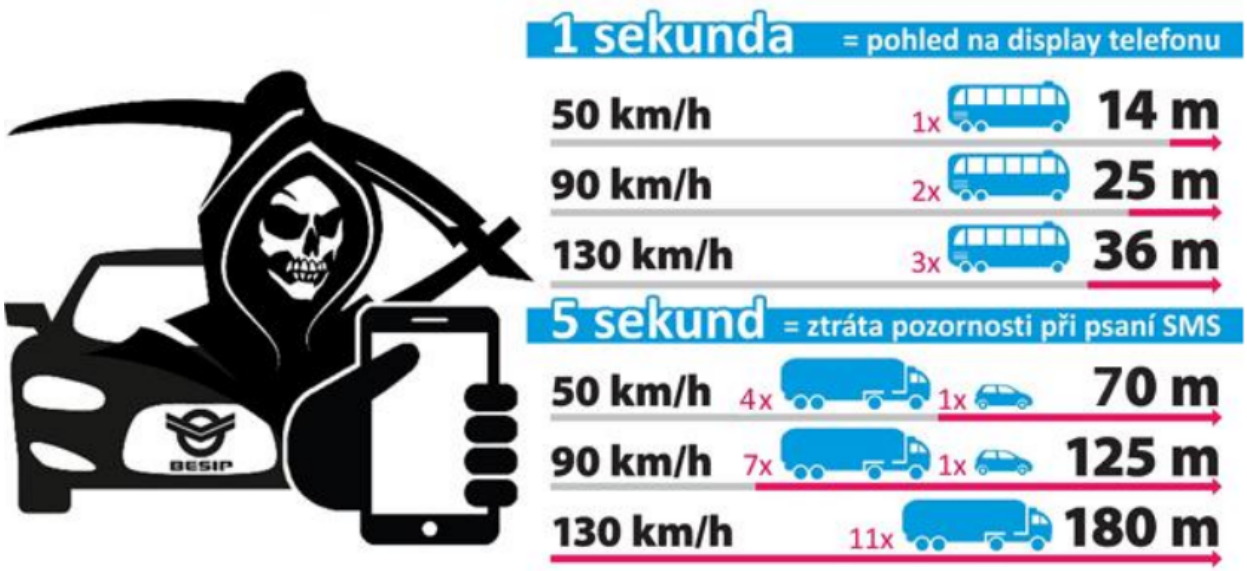
Je-li přispívajícím faktorem vzniku nehody nepozornost, procento případů, v nichž byl řidič schopen reagovat, je signifikantně nižší. Jak dokládá výzkum nehod, přispěla-li ke vzniku nehody nepozornost, pravděpodobnost, že řidič kritickou situaci zaznamená, se snižuje o 20 %.



Nevěnování se řízení: 60 mrtvých a 190 těžce zraněných

Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie, k tématu dodává: *„V uplynulém roce bylo na pozemních komunikacích v České republice evidováno 17 623 dopravních nehod, při kterých se řidiči plně nevěnovali řízení vozidla. V důsledku těchto nehod bylo usmrceno 60, těžce zraněno 190 a lehce zraněno 2 744 osob. **Ke každé páté nehodě došlo právě v důsledku nevěnování se řízení.** V loňském roce šlo s podílem 20,4 % suverénně o nejčastější příčinu. Po nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a přejetí do protisměru se jednalo s podílem 11,8 % o třetí nejtragičtější příčinu dopravních nehod. **Nepozornost za volantem je jedna z pěti hlavních priorit, které jsme si pro rok 2020 vytyčili**. Realizujeme jak represivní, tak preventivní aktivity*

zaměřené na problematiku nevěnování se řízení. Využíváme dokumentační techniky, realizujeme a spolupracujeme na preventivních projektech i s ostatními subjekty.“



„Velkým nešvarem dnešní doby je, v souvislosti s rozmachem technologií, používání mobilních telefonů při řízení. Nejedná se dnes již jen o telefonování ať již s handsfree či bez něj, daleko závažnější může být chatování, čtení zpráv apod. Řada řidičů si z automobilů dělá pojízdné kanceláře, aniž by si uvědomila možné následky takového chování. Jen pohled na display telefonu znamená ztrátu pozornosti na 1 sekundu, což při rychlosti 50 km/h znamená ujetí 14 m. Pokud řidič píše zprávu např. na dálnici, ujede při rychlosti 130 km/h vzdálenost 180 metrů, což odpovídá předjíždění 11 nákladních automobilů stojících v řadě za sebou. Pokud se pak jedná o fatální následky těchto nehod, většinou za tuto nepozornost řidiče zaplatí cenu nejvyšší ostatní účastníci silničního provozu, například v uplynulém roce bylo usmrceno 21 chodců (35 %) a 13 spolujezdců (21 %),“ říká Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

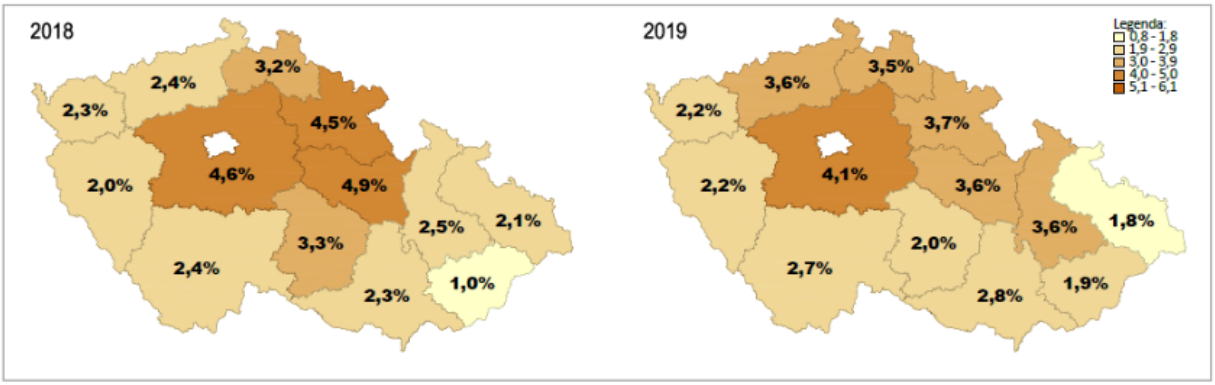
Téměř o čtvrtinu více přestupků v bodovém systému

Při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení – tj. definice druhého nejčastějšího přestupku v bodovém hodnocení řidičů. „V roce 2019 bylo evidováno 62 977 těchto přestupků, meziročně o 11 661 více (+22,7 %). Přibližně každý 6. přestupek evidovaný v bodovém hodnocení řidičů tak byl spojen s používáním telefonu za jízdy. Je evidentní, že řada řidičů tento nešvar stále velmi podceňuje. Neuvědomují si, že riziko spojené s tímto přestupkem není jen pro jejich peněženku, ale v řadě případů mohou ohrozit na životě a zdraví sebe a ostatní účastníky silničního provozu,“ říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.

	Jednání	Body	Počet	Podíl	Počet	Podíl
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	130798	33,10%	122027	31,29%
2	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	51316	12,99%	62977	16,15%
3	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	66283	16,78%	60905	15,62%
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	39550	10,01%	35277	9,05%
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	32237	8,16%	29690	7,61%
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	13755	3,48%	14379	3,69%
7	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	8991	2,28%	9051	2,32%
8	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	9416	2,38%	8519	2,18%
9	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	6612	1,67%	7523	1,93%
10	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6161	1,56%	6623	1,70%
ostatní				30007	7,59%	32979
celkem				**395126**		**389950**

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Na referenčních bodech základní komunikační sítě se sleduje používání mobilního zařízení za jízdy řidičem (bez handsfree). **V období 2014-2019 se podíl řidičů, kteří za jízdy používali mobilní telefon, pohyboval v rozmezí 2,8-3,2 %. V roce 2019 byl podíl 2,9 %**, přičemž nejvyšší (4,1 %) byl evidován ve Středočeském kraji (stejně jako v roce 2018). Dalšími kraji s vyššími podíly byl Královéhradecký kraj (3,7 %) a dále Pardubický, Olomoucký a Ústecký (3,6 %). Naopak nejnižší podíly byly evidovány v Moravskoslezském (1,8 %), Zlínském (1,9 %) a na Vysočině (2,0 %). Detaily jsou uvedeny v mapových podkladech, bližší informace jsou pak dostupné zde: https://www.czrso.cz/nub.



ANKETA: Věnujete se plně řízení vozidla?

Věcí, které nás odvádějí od řízení, je mnoho. Může sem patřit konzumace potravin či pití, manipulace s mobilním zařízením nebo jinými věcmi ve voze, věnování se spolujezdcům (dětem) apod. A jak jste na tom Vy? Máte minutu? Pomozte nám vyplněním stručné ankety, děkujeme.
https://www.czrso.cz/anketa-nevenovani-se-rizeni/

Kompletní seznam komentovaných zahraničních zpráv je k dispozici zde.

[1] CDV, Hloubková analýza dopravních nehod; www.vyzkumnehod.cz
[2] IAM RoadSmart, 2020. Infotainment: New research study highlights safety dangers.
[3] CDV, Tecl J., 2020. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, (tematická analýza CDV)
[4] CDV, DOPRAVNÍ NEHODY V ČR (https://nehody.cdv.cz/)
[5] CDV, Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (https://www.czrso.cz/nub)
[6] CDV, Tecl J., 2020. Informace o stavu bodového systému v ČR: Přestupky a trestné činy 2019

Foto: ETSC, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., SO BESIP MD