

# Meziroční srovnání nehodovosti mladých řidičů do 24 let

Publikováno: 3. 7. 2020  
CDV , BESIP MD

---

**Přes snížené počty dopravních nehod s fatálními důsledky, zůstávají v meziročním srovnání mladí řidiči nejrizikovější skupinou řidičů. Způsobili 9 % nehod a 15 % úmrtí. Vinou mladých řidičů do 24 let bylo usmrceno 84 osob (meziročně o 10 méně, tj. -11 %), dalších 272 osob bylo těžce zraněno (meziročně o 125 méně, tj. -32 %). Nejvyšší podíl „bodovaných“ řidičů byl potom evidován u řidičů ve věku 24 let.**

# MLADÍ ŘIDIČI 2019



VIZENULA

## Lokalizace závažných následků



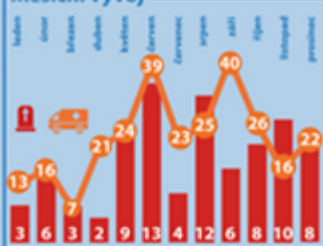
## Základní bilance



## Viníci dle druhu vozidla



## Měsíční vývoj



## Věkové srovnání



## Alkohol a návykové látky



## VÍTE, ŽE?

- Výzkum nehod prokázal, že ve 44 % případů mladí řidiči chybně vyhodnotí náročnost trasy nebo situaci v silničním provozu a nepřizpůsobí jí rychlost nebo způsob jízdy.
- Rizikový styl jízdy volí 29 % mladých řidičů – zejména mladí muži.
- Nejvyšší podíl „bodovaných řidičů“ byl evidován u řidičů ve věku 24 let.



Mladí řidiči do 24 let zaviní každoročně kolem 10 tisíc nehod. V roce 2019 došlo k meziročnímu snížení počtu těchto nehod o 5 % (celkem 9 574 nehod).

„Stále platí, že nejvíce usmrcených a těžce zraněných zapříčiní mladí řidiči s délkou praxe 1 rok, a to především muži. Tito řidiči tíhnou k tomu na silnici riskovat, nemají ale odhad na limity vozidla a na to, jak řešit krizovou situaci. V roce 2019 mladí řidiči s 1letou praxí usmrtili 24 a těžce zranili 83 osob. Mezi nejčastější příčiny patří nepřizpůsobení rychlosti, vjetí do protisměru a nevěnování se řízení,“ řekl vedoucí oddělení BESIP ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Přestože mladí řidiči do 24 let mají v porovnání s ostatními věkovými skupinami výraznější podíl na nehodách s úmrtím, pozitivní zprávou je vývoj u této skupiny a postupné snižování počtu závažných nehod, kde figurují jako viníci.

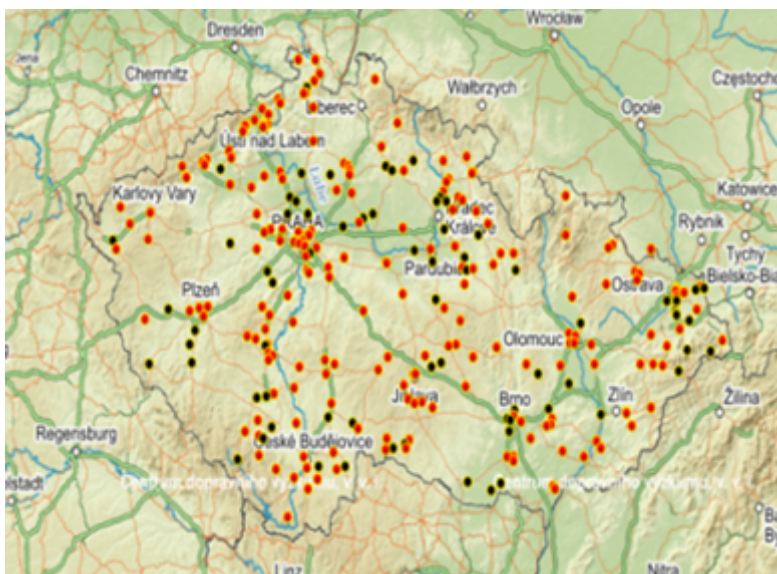
„Za rok 2019 evidujeme nejnižší podíl (15,4 %) usmrcených a těžce zraněných (12,9 %) osob vinou mladých řidičů od roku 2006. V počtu usmrcených i těžce zraněných bylo dokonce dosaženo předpokladu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV).

## Alkohol a drogy: každá 8. osoba těžce zraněna

„V roce 2019 došlo k meziročnímu snížení počtu usmrcených vinou mladých řidičů pod vlivem alkoholu nebo návykových látek o 15 osob, tj. -79 %. V počtu těžce zraněných, naopak došlo k meziročnímu nárůstu o 3 %,“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M. A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „**I přes výrazné snížení počtu usmrcených evidujeme vysoký počet nehod (337) mladých řidičů, u kterých byla naměřena hladina alkoholu v krvi 1,51 ‰ a více.**“

## Krajské srovnání

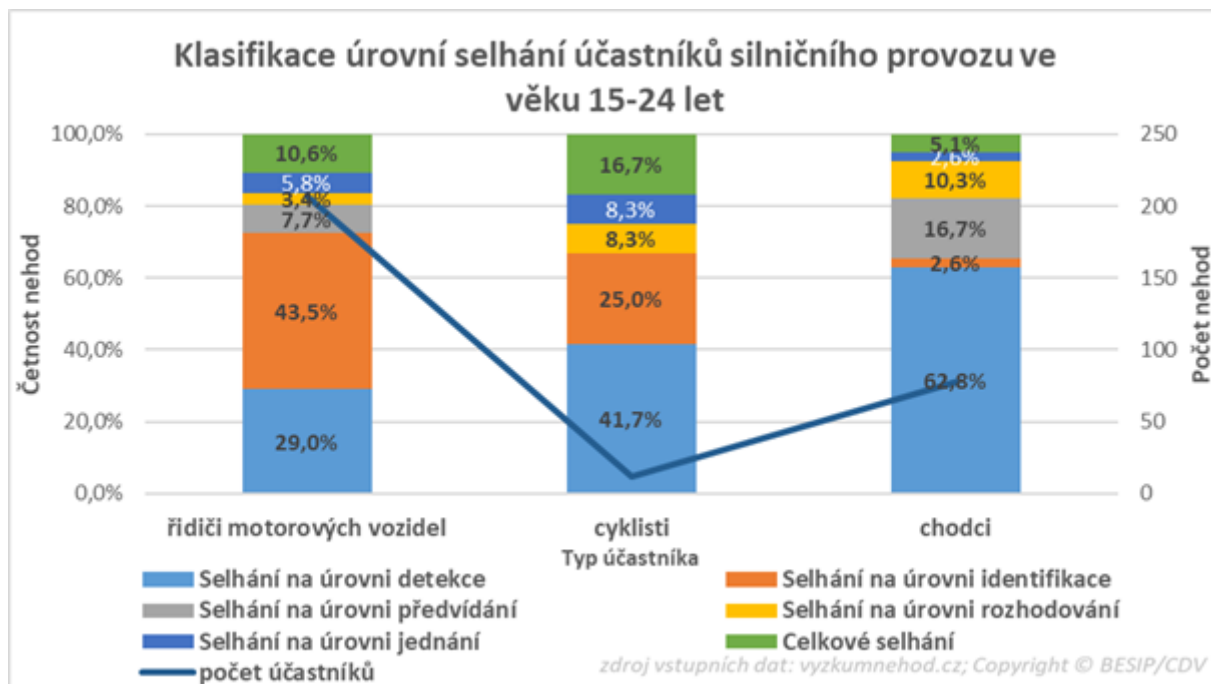
Nejvyšší podíl na usmrcených osobách vinou mladých řidičů byl v uplynulém roce evidován v Jihočeském a Pardubickém kraji (shodně 26 %), na těžce zraněných osobách pak v Ústeckém kraji (20 %).



Nejvíce usmrcených (17) a těžce zraněných mladých řidičů (45) bylo evidováno ve Středočeském kraji. Vysoký počet usmrcených (15) a těžce zraněných (40) mladých řidičů zaznamenal také Jihočeský kraj. Naopak nejméně usmrcených bylo v Libereckém kraji, kde nebyl usmrcen nikdo. Karlovarský kraj byl potom krajem s nejmenším počtem těžce zraněných mladých řidičů (5). Nejvíce usmrcených (31) osob vinou mladých řidičů bylo evidováno na silnicích I. tříd, nejvíce těžce zraněných (70) pak na silnicích II. tříd. Nejvyšší podíl usmrcených (18 %) byl evidován na silnicích II. tříd, nejvyšší podíl těžce zraněných (18 %) potom na silnicích III. tříd. Nejvíce usmrcených (32) a těžce zraněných (78) vinou mladých řidičů bylo evidováno v přímých úsecích, nejvyšší podíly potom v přímých úsecích po projetí zatáčky (24% podíl na všech usmrcených, 25% podíl na všech těžce zraněných). Lokalizace fatálních nehod zapříčiněných mladými řidiči v roce 2019 je k dispozici v mapě výše, příp. [zde](#).

## Hlubková analýza dopravních nehod

„Mladí účastníci silničního provozu jsou rizikováni jak nedostatkem zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické, což se odráží ve faktorech podílejících se na vzniku nehod,“ uvádí Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a dodává: „U řidičů do 24 let je nejčastější selhání na úrovni identifikace, kdy se jedná o chybné vyhodnocení náročnosti trasy.“



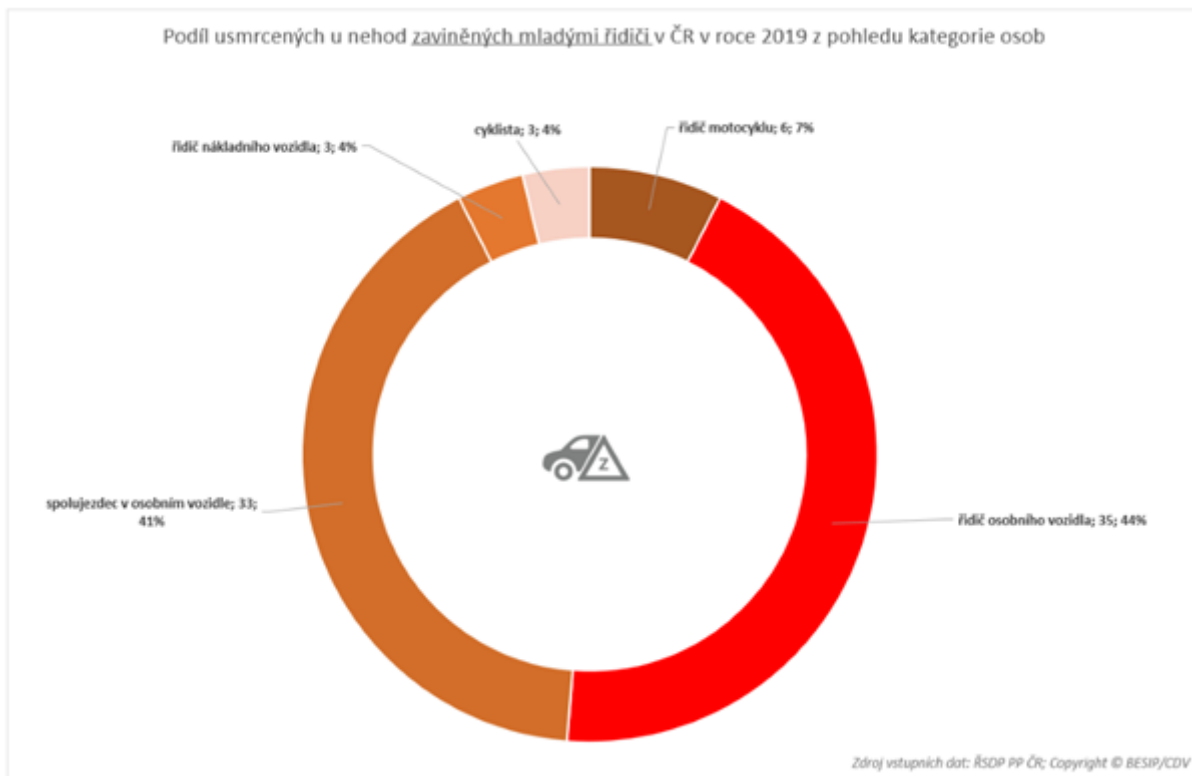
Mladí řidiči mají obecně tendenci přeceňovat své řídicí schopnosti a současně podceňují možná rizika, což se projevuje v jízděm stylu, ale také s tím souvisejících příčinách a faktorech přispívajících vzniku nehod.

Z odborných studií vyplývá, že obecně rizikové jednání mladých řidičů je dáno určitým poměrem čtyř faktorů:

- omezená schopnost identifikace rizika
- zvýšená důvěra ve vlastní řídicí schopnosti
- zvýšená potřeba podstupovat riziko
- osobnostní a sociokulturní faktory

Začínající řidiči si poměrně rychle osvojí dovednosti potřebné k řízení motorového vozidla, trvá však podstatně déle, než si vlivem zkušeností osvojí všechny percepční a kognitivní schopnosti nezbytné pro bezpečnou interakci v dopravním prostředí. S přibývajícím věkem a získanými zkušenostmi, dochází k poklesu rizikového chování a nezralosti řidičů.

Mezi nejčastější příčiny nehod mladých řidičů patří **nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky** (19 usmrcených, tj. 24% podíl) a **jízda po nesprávné straně - vjetí do protisměru** (12 usmrcených, tj. 15% podíl). Třetí nejčastější příčinou mladých řidičů bylo **nevěnování plné pozornosti při řízení vozidla** (11 usmrcených, 14% podíl).



V důsledku nehod zaviněných mladými řidiči bylo v roce 2019 usmrceno 35 řidičů osobních vozidel (44 %), 33 spolujezdců v osobních vozidlech (41 %), 6 motocyklistů (7 %), 3 řidiči nákladních vozidel (4 %) a 3 cyklisti (4 %).

## Kudy cesta

Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu si je vědoma problematičnosti této cílové skupiny a v rámci nově připravované „**Strategie BESIP 2021-2030**“ připravuje prostor pro projekty a programy vedoucí ke zlepšování v rámci krátkodobých i střednědobých aktivit.

## Prevence, lepší výchova, restrikce

Jedním z příkladů prevence pro mladé řidiče je projekt **START DRIVING**. Je zaměřen na zdokonalovací výcvik začínajících řidičů s řidičským oprávněním skupiny B do jednoho roku po jeho získání. Součástí zdokonalovacího výcviku v silničním provozu a na polygonu je i dopravně psychologický seminář.

**BESIP** jako koordinátor prevence v ČR tento projekt podpořil v rámci Fondu zábrany škod a jako partner se prostřednictvím svých koordinátorů v krajích do projektu zapojuje.

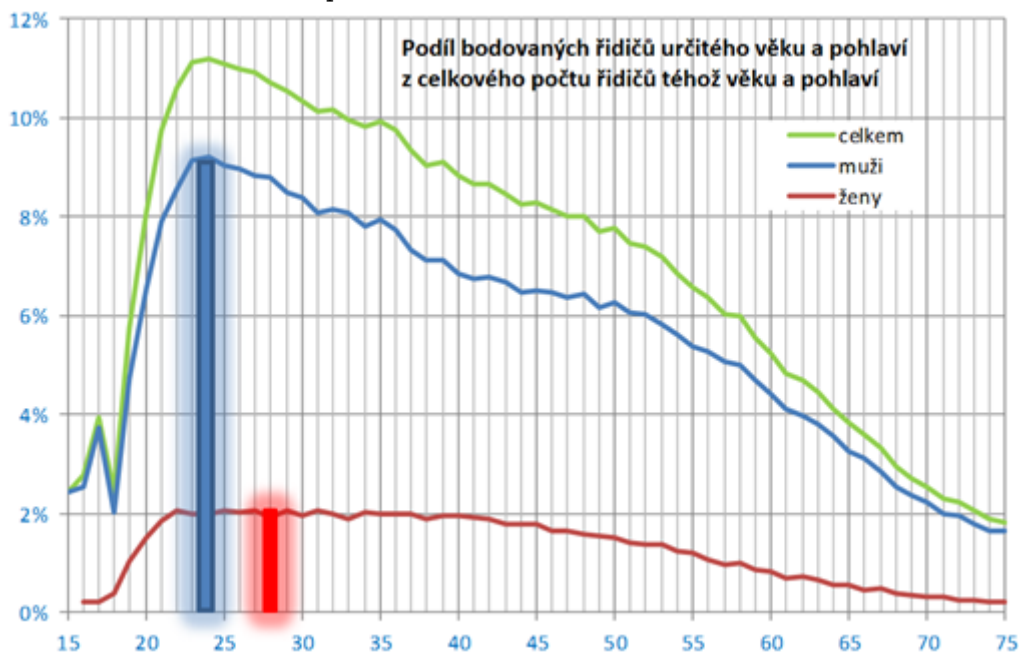
## Mladí řidiči a bodový systém

**Ministerstvo dopravy (MD) představilo návrh novely zákona o silničním provozu** (č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů) s účinností k 1. 1. 2022 s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Dosavadní systém se po 14 letech fungování má tak **zjednodušit na pouhé tři sazby bodovaných přestupků** (2 b, 4 b a 6 b) a **na 4 pásma pokut** (do 1 500 Kč, 1 500 Kč, 2 500 Kč a 5 000 Kč). Jedná se o model přejatý z Velké Británie, podle kterého by začínající řidiči měli **po 2 roky místo současné 12 bodové hranice poloviční, tedy 6 bodovou**, po jejímž dosažení by mohli přijít o řidičský průkaz. Řidiči budou mít možnost se nechat informovat o stavu svého bodového konta pomocí SMS, e-mailu nebo datové schránky.



Nejedná se ale pouze o mladé řidiče – řidičák na zkoušku se bude týkat takzvaných **prvořidičů**, což mohou být i lidé starší, kteří se rozhodli absolvovat autoškolu později. **Řidiči s krátkou praxí** jsou totiž podle statistik častými viníky dopravních nehod s vážnými následky.

Pokud vezmeme v úvahu celkový počet řidičů v určitém věku a k tomuto číslu vztáhneme počet bodovaných řidičů daného věku, pak v tomto případě můžeme konstatovat, že **největší skupinu tvoří řidiči ve věku 24 let**. Největší podíl bodovaných řidičů byl evidován jak u mužů, tak u žen s datem udělení řidičského oprávnění v roce 2014.



**Detailnější informace k dané problematice jsou obsahem níže uvedených zdrojů.**

Tomáš Neřold,

vedoucí Samostatného oddělení BESIP

- [1] Infografika CDV: Mladí řidiči 2019 (<https://www.cdv.cz/infografiky/>)
- [2] CDV: Ing. Martin Kulišťák; [Analýza: Mladí řidiči](#)
- [3] CDV: Hlubková analýza dopravních nehod ([www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz))
- [4] CDV: Dopravní nehody ČR (<https://nehody.cdv.cz/>)
- [5] CDV: RNDr. Jan Tecl; Statistika bodovaných řidičů za rok 2019 (<https://www.mdcz.cz/Statistiky>)
- [5] MDCR: Nový bodový systém (<https://www.mdcz.cz/bodovysystem>)
- [6] Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. Journal of safety research, 30(4), 225-236.
- [7] Janke, M., Masten, S., Mckenzie, D., Gebers, M., & Kelsey, S. (2003). Teen and senior drivers. California: California Department of Motor Vehicles