

Tisková zpráva řeckého Institutu bezpečnosti silničního provozu „Panos Mylonas“ [1] a komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Brno, 8. prosince 2022

Používání telefonu při řízení se dá odnaučit. Překvapivě pomocí telefonu

Nová řecká platforma učí lidskou mysl oprostít se od telefonu, když by se měla věnovat řízení. Činí tak pomocí aplikace v telefonu, což může na první pohled působit paradoxně, ale dává to smysl.

Mobilní telefon se stal symbolem nevěnování se řízení. Mnoho řidičů, ale i cyklistů a chodců se místo provozu věnuje telefonování, psaní textových zpráv, sledování sociálních sítí, poslechu hudby nebo dalším činnostem, které odvádějí jejich pozornost. V důsledku toho může dojít k nehodám [2]. Nebezpečí spojené s rozptýlením pozornosti je srovnatelné s řízením pod vlivem alkoholu a drog [3, str. 45].

Nevěnování se řízení zdaleka není způsobeno pouze mobilem. Existuje totiž více typů rozptýlení pozornosti [2]:

- **vizuální** – např. dívání se na displej mobilu místo na vozovku;
- **sluchová** – např. chodec, který poslouchá hudbu ve sluchátkách;
- **fyzická (biomechanická)** – např. řidič, který ladí rádio;
- **kognitivní** – např. věnování mentální pozornosti rozhovoru/telefonátu (byť přes hands-free [4]).

Často dochází k různým typům rozptýlení současně. Například psaní zpráv při řízení v sobě zahrnuje jak vizuální, tak fyzické a kognitivní rozptýlení. Sledování videa v sobě může zahrnovat dokonce všechny čtyři typy distrakce. S nástupem éry chytrých mobilních telefonů se problém distrakce v dopravě dramaticky prohloubil.

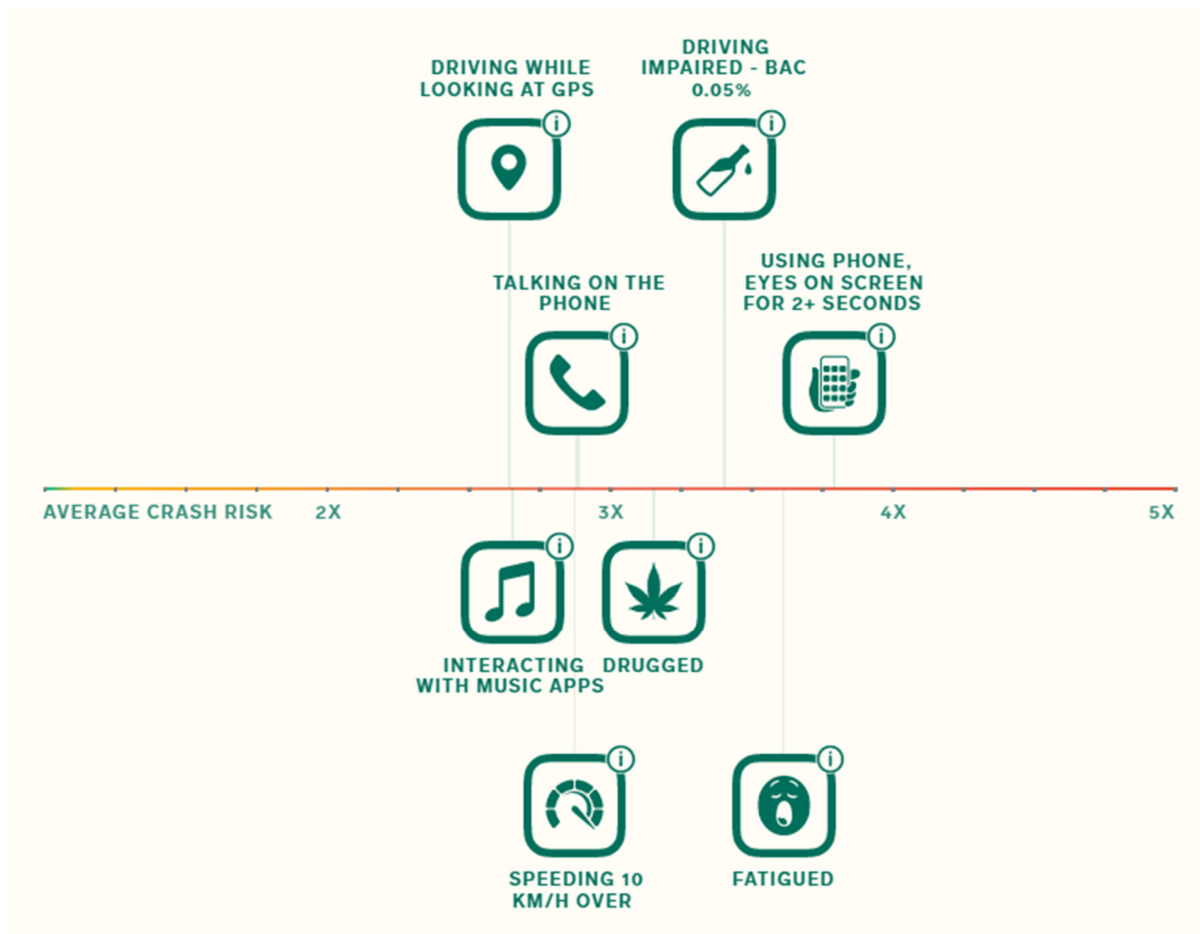
Institut bezpečnosti silničního provozu (IOAS) „Panos Mylonas“ proto v rámci 15. panhelénského týdne bezpečnosti silničního provozu, konaného v Aténách na konci jara 2022, představil inovativní platformu, která učí lidskou mysl nemyslet na telefon, když by se měla věnovat řízení. Aplikace nazvaná „Drive in the Moment“ (do češtiny bychom mohli přeložit jako *Řídit v tuto chvíli, Nyní řiďte, volněji Ted' řídím*) si klade za cíl nejen zvýšit povědomí, ale hlavně změnit rizikový návyk používání mobilního telefonu za volantem.



Aplikace je založena na teorii plánovaného chování a sestává ze dvou částí: **interaktivního kvízu**, který uživatele vybízí, aby seřadili různé způsoby nebezpečného chování při řízení podle relativního rizika způsobení nehody:

1. telefonování,
2. používání navigace nebo mapy,
3. výběr playlistu v hudební aplikaci,
4. pohled na displej po dobu delší než 2 vteřiny,
5. řízení pod vlivem únavy,
6. řízení pod vlivem drog,
7. řízení pod vlivem alkoholu,
8. překročení povolené rychlosti o více než 10 km/h.

První čtyři body se týkají používání mobilního telefonu nebo jiného zařízení za jízdy, další čtyři body popisují chování, o nichž je všeobecně známo, že jsou ve vztahu k řízení nebezpečná. Na výpočtu relativního rizika nehody pro jednotlivé typy chování se podílel mezinárodní panel expertů na dopravní bezpečnost. Kvíz má pomoci lidem pochopit, že používání mobilu je na silnicích nebezpečné srovnatelně s ostatními vyjmenovanými typy chování.



Obrázek 1: Výsledek kvízu [5]



Druhý krok, jímž aplikace uživatele provede, spočívá v **sestavení individuálního plánu** na omezení používání chytrého telefonu za využití poznatků behaviorální vědy (teorie plánovaného chování). Uživatel nejprve vybere z nabídky situací ty, při kterých cítí nutkání odvrátit pozornost od řízení a sáhnout po mobilním telefonu (např. příchozí hovor). Následně doplní, kdy a kde tyto situace nastávají (např. cestou do práce, v koloně, jinde). Poté si vytvoří strategii, co bude dělat místo toho, aby skutečně vzal mobil do ruky.

Jednotlivých možností reakcí je v nabídce více než padesát a jsou rozčleněny do čtyř kategorií:

1. **plánování předem** (např. před jízdou nastavit v telefonu tichý režim),
2. **sebekontrola** (např. zaměřit se na to, že nesundám ruce z volantu),
3. **sociální vliv** (např. připomenout si, že lidé, kteří mě mají rádi, chtějí, abych řídil/a bezpečně),
4. **následky** (např. si uvědomit, jak by se mi žilo, kdybych zavinil/a nehodu a někoho zranil/a či usmrtil/a).

Na závěr uživatel formálně složí přísahu a aplikace se dotáže, jak a kdy je nejvhodnější poslat připomenutí [5].

System „Drive in the Moment“ byl vyvinut Australskou automobilovou asociací ve spolupráci s Novozélandskou automobilovou asociací a univerzitou v Queenslandu. Nyní je celosvětově propagován s podporou Mezinárodní automobilové federace (FIA) jako příklad dobré praxe. Institut bezpečnosti silničního provozu „Panos Mylonas“ byl jako člen klubu FIA vybrán, aby aplikaci přeložil, lokalizoval do řečtiny a propagoval ji v Řecku a na Kypru.

Aplikace cílí především na mladé řidiče, tedy věkovou skupinu, která je podle statistik nejvíce ohrožena účastí na dopravní nehodě a nejčastěji používá telefon při řízení. Tomu odpovídá i volba prvních míst, na nichž byla aplikace prostřednictvím informačních kiosků podporována: univerzity a obchody počínaje nákupním centrem The Mall Athens [1].

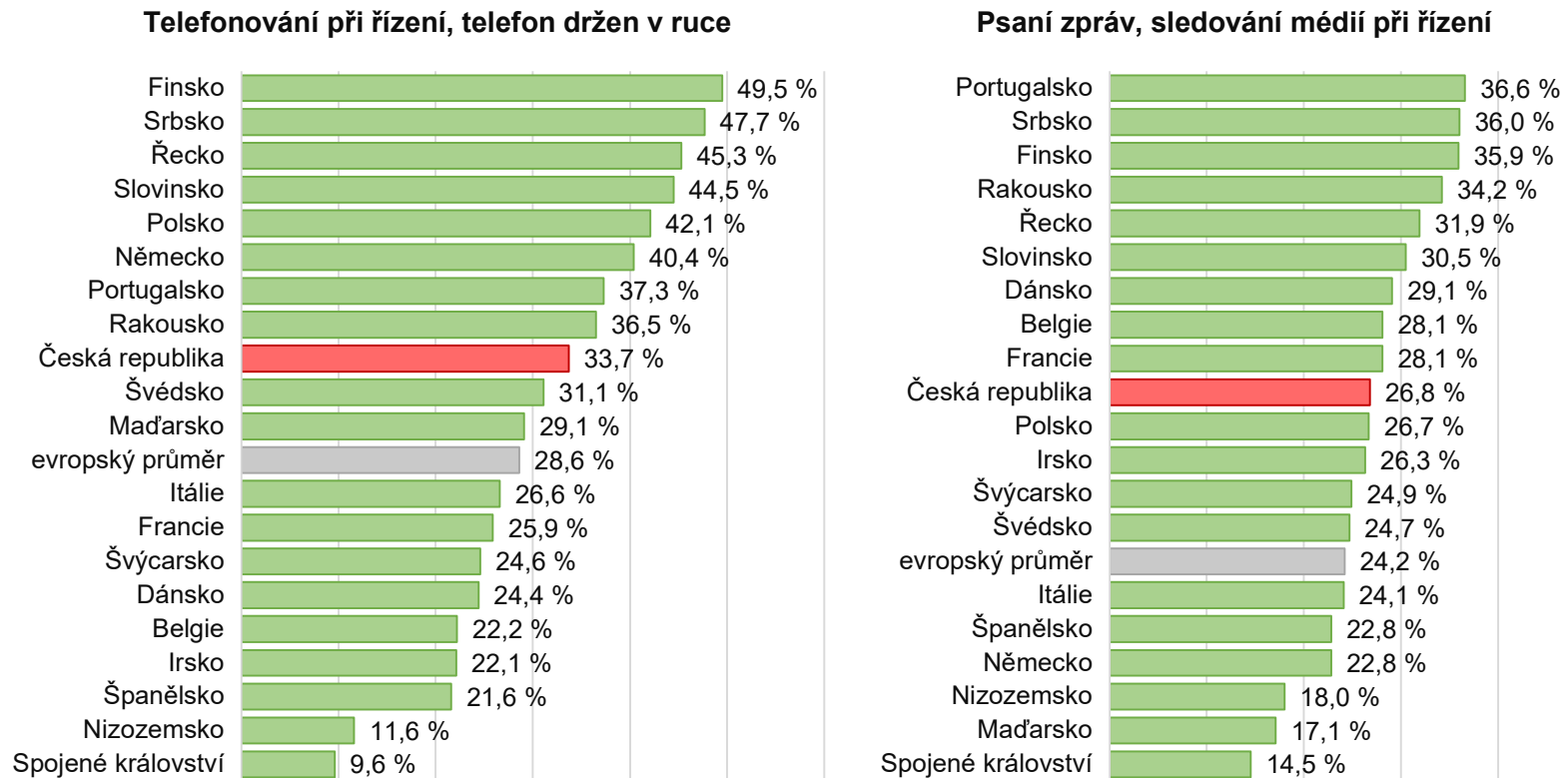
Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Řecko-australskou spolupráci a její nynější výsledek – aplikaci „Drive in the Moment“ v řečtině – lze považovat za vzor, jež by bylo vhodné následovat. Na úvod zdůrazňujeme, že Řecko nebylo vybráno bezdůvodně. Podle mezinárodního průzkumu ESRA2 [6], mapujícího postoje a chování veřejnosti v oblasti dopravní bezpečnosti, se středomořská země umístila spolu s Finskem a Srbskem na předních příčkách v používání mobilních telefonů za volantem.

K držení telefonního přístroje v ruce alespoň jednou za posledních 30 dnů se přiznala téměř polovina Finů, Srbů i Řeků. Česko ovšem nedopadlo o moc lépe, když použití telefonu deklarovala plná třetina reprezentativně vybraných respondentů (33,7 %, $N = 989$). Evropský průměr byl přitom 28,6 %. Výsledek prezentujeme v grafu 1.



Deklarované chování (alespoň jednou za posledních 30 dnů)



Graf 1: Procento řidičů automobilu, kteří se přiznali ke konkrétnímu chování [6, str. 15]

Přesně na tomto místě nacházejí uplatnění behaviorální vědy (vědy o chování). **Teorie plánovaného chování** [7] se za 30 let své existence stala jedním z nejnápadnějších a nejcitovanějších modelů vysvětlujících determinanty (rozhodující činitele) lidského chování. Ukazuje se, že **samotná znalost negativních důsledků chování obvykle nestačí k jeho zastavení nebo změně** [8]. Teorie plánovaného chování považuje za bezprostřední determinant lidského chování *záměr* vykonat toto chování. Předpokládá se, že záměry chování jsou funkcí (1) *postoje* (tj. pozitivního či negativního přesvědčení), (2) *subjektivních norem* (tj. představ, co by blízcí lidé v mém okolí schválili a co už ne) a (3) *vnímané kontroly chování* (tj. snadnosti či obtížnosti provést dané chování) [9]. V případě telefonování při řízení by se jednalo (1) o názor, zda je toto chování rizikové, (2) o názor, zda je toto chování z pohledu druhých přijatelné, a (3) přesvědčení o vlastní schopnosti řídit a volat zároveň. Síla těchto tří konstruktů pak určuje sílu *záměru* vykonat dané chování – v tomto případě telefonovat za jízdy.

Průzkum ESRA2 ověřoval postoje, subjektivní normy i vnímanou kontrolu chování. Výsledky shrnuje tabulka 1.

Tabulka 1: Výsledky České republiky v průzkumu ESRA2 [6]

Faktory dle TPCH	Příklad formulace	% souhlasů	Pořadí ČR	Průměr EU	Zdroj
Postoj – vnímané riziko	<i>Dané chování</i> je pravděpodobnou příčinou nehody.	78,5 %	4. *	75,8 %	str. 26
Postoj – osobní přijatelnost	<i>Dané chování</i> považuji za přijatelné.	3,6 %	7. **	3,5 %	str. 55
Subjektivní norma	Lidé v mém okolí by <i>dané chování</i> považovali za přijatelné.	3,3 %	17. **	8,0 %	str. 56
Vnímaná kontrola chování	I při <i>daném chování</i> dokážu normálně řídit.	7,9 %	11. **	7,9 %	str. 23

Pozn.: TPCH = teorie plánovaného chování. *Dané chování* = telefonování při řízení s přístrojem v ruce. *) Čím nižší pořadí, tím lepší. **) Čím vyšší pořadí, tím lepší (max. = 20, lze tedy obrátit odečtením od 20 a poté interpretovat stejně jako *).

Z tabulky plyne, že Češi si dobře uvědomují rizika (první řádek) a mají (z hlediska dopravní bezpečnosti žádoucí) pocit, že jejich okolí se k telefonování při řízení staví negativně (třetí řádek). Potřebovali by však sami změnit názor na přijatelnost tohoto chování (druhý řádek) a nepřeceňovat vlastní řidičské schopnosti (čtvrtý řádek).

Zejména přílišná řidičská sebedůvěra se napříč evropskými zeměmi ukazuje jako signifikantní faktor ovlivňující používání mobilu při řízení. Podle statistického modelu **lidé, kteří jsou přesvědčeni o své schopnosti používat mobil při řízení, mají 2,69× vyšší šanci telefonovat s mobilem v ruce** (99% CI = 2,28–3,18), **4,16× vyšší šanci číst zprávy** (99% CI = 3,28–5,29) a **3,22× vyšší šanci psát zprávy při řízení** (99% CI = 2,47–4,18) oproti lidem, kteří jsou si vědomi zhoršení svých řidičských schopností při těchto činnostech [6, str. 30, 32].

Při pohledu na graf 1 se můžeme také ptát, co dělá Velká Británie a Nizozemsko tak dobře, že tamní řidiči deklarují nejnižší míru používání telefonu za volantem. Zamítneme-li hypotézu, že Britové a Holanďané nebyli upřímní, zjistíme, že v Británii byla dlouho vedena debata o připravovaném zpřísnění zákonů, které 25. března 2022 vstoupilo v platnost. **Řidiči nyní nesmějí držet telefon v ruce ani v případě používání mapy či navigace.** Za porušení dostanou 6 bodů (limit je 12, stejně jako v Česku) a na místě zaplatí pokutu 200 £ (6 000 Kč), to znamená asi 10 % průměrného měsíčního čistého příjmu. **Ti, kteří mají méně než dva roky praxe, navíc přijdou o řidičské oprávnění** [10]. Nizozemsko zase v roce 2020 zavedlo jako vůbec první země v Evropě automatizovaný dohled nad držením telefonů v ruce při řízení, což zdatelně zefektivňuje vymáhání práva [11].

Že je v Česku používání mobilních telefonů za volantem rostoucí problém, ukazuje i pohled do statistik bodového hodnocení řidičů (BHŘ) v tabulce 2. V BHŘ je v oblasti distrakce sledován jen jeden přestupek, a to „držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla“. **Přestupek je penalizován 2 body, což jej řadí po bok vůbec nejméně závažných přestupků** (např. neoprávněného stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením). Řidiči na místě hrozí pokuta ve výši až 1 000 Kč, což odpovídá přibližně 3 % průměrného měsíčního čistého příjmu. **Máme za to, že sankce neodpovídají závažnosti přestupku** a jdou proti příkladům dobré praxe ze zahraničí. Tabulka 2 ukazuje, že četnost diskutovaného porušení zákona za poslední desetiletí narostla o téměř 50 %. V dolní části je tabulka doplněna o údaje z dopravní nehodovosti.



Tabulka 2: Statistiky přestupku „držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla“ v bodovém hodnocení řidičů [12] a statistiky dopravních nehod s hlavní příčinou „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“ [13]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BHŘ										
Počet výskytů diskutovaného P	40 743	46 085	43 789	48 894	50 497	49 936	51 316	62 977	57 012	59 793
Podíl na všech zapsaných P/TČ	7,7 %	8,5 %	8,8 %	10,9 %	12,0 %	13,1 %	13,0 %	16,2 %	17,3 %	17,6 %
Změna oproti výchozímu roku	—	13,1 %	7,5 %	20,0 %	23,9 %	22,6 %	26,0 %	54,6 %	39,9 %	46,8 %
Nehody										
Počet vybraných nehod	14 082	14 680	14 645	15 901	16 922	17 450	17 829	18 216	15 978	16 252
Podíl na všech zapsaných nehodách	17,3 %	17,4 %	17,1 %	17,1 %	17,1 %	16,8 %	17,0 %	16,9 %	16,9 %	16,4 %
Změna oproti výchozímu roku	—	4,2 %	4,0 %	12,9 %	20,2 %	23,9 %	26,6 %	29,4 %	13,5 %	15,4 %

Pozn.: P = přestupek, TČ = trestný čin.

Doufejme, že se brzy dočkáme české verze aplikace „Drive in the Moment“. Prozatím jsou Češi odkázáni na její méně funkční (neboť pouze na člověka spoléhající) období, jakými jsou *Android Auto*, *Google Assistant Driving Mode* (vyžaduje OS ≥ 12) nebo starý dobrý režim *Letadlo* či *Nerušit*. V telefonech od Applu je k dispozici režim *Při řízení nerušit* (iOS ≤ 14) a *Soustředění na řízení* (iOS ≥ 15). Společnost by měla směřovat k uvědomění, že navzdory všem funkcím, jež mobily nabízejí, může být chytrý telefon za volantem opravdu hloupou chybou.

Kontakt:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ing. Ondřej Valach, vedoucí oblasti strategií a analýz bezpečnost

ondrej.valach@cdv.cz

tel. 541 641 384

Zdroje:

[1] Institut bezpečnosti silničního provozu „Panos Mynolas“. (25. 3. 2022). R. S. I. „Panos Mynolas“ launched the „Drive in the Moment“ digital app in Greece.
https://www.ioas.gr/EN/last_news/4881/R.S.I.PANOS_MYLONAS_LAUNCHED_THE_DRIVE_IN_THE_MOMENT_DIGITAL_APP_IN_GREECE_.htm/

[2] SWOV Institut pro výzkum dopravní bezpečnosti. (2020). *Distraction in traffic* [SWOV fact sheet]. Haag, Nizozemsko: SWOV.
<https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Distraction.pdf>



- [3] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (2022). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads* (PIN flash report 42). Brusel, Belgie: ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf
- [4] Briggs, G. F., Hole, G. J., & Land, M. F. (2016). Imagery-inducing distraction leads to cognitive tunnelling and deteriorated driving performance. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 38, 106–117. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.01.007>
- [5] Australská automobilová asociace. (n.d.). *Drive in the moment* [webová stránka]. <https://www.driveinthemoment.com.au/>
- [6] Pires, C., Areal, A., & Trigo, J. (2019). *Distraction (mobile phone use): ESRA2 thematic report Nr. 3*. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Lisabon, Portugalsko: Portugalská asociace pro dopravní bezpečnost. <https://www.esranet.eu/en/publications/>
- [7] Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- [8] Egger, G., Spark, R., & Donava, R. (2013). *Health promotion: Strategies and methods*. McGraw-Hill Education.
- [9] Ajzen, I. (2011). The theory of planned behaviour: Reactions and reflections. *Psychology & Health*, 26(9), 1113–1127. <https://doi.org/10.1080/08870446.2011.613995>
- [10] Vláda Spojeného království Velké Británie a Severního Irska (Gov. UK). (n.d.). *Using a phone, sat nav or other device when driving*. <https://www.gov.uk/using-mobile-phones-when-driving-the-law>
- [11] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (5. 12. 2020). *The Netherlands is first EU Member State to issue automated fines for mobile phone use at the wheel* [tisková zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. <https://etsc.eu/the-netherlands-is-first-eu-member-state-to-issue-automated-fines-for-mobile-phone-use-at-the-wheel/>
- [12] Ministerstvo dopravy. (© 2022). *Statistiky*. <https://www.mdcr.cz/Statistiky>
- [13] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (© 2022). *Dopravní nehody v ČR*. <https://nehody.cdv.cz/>

