

## Tisková zpráva

13. června 2024, Brno

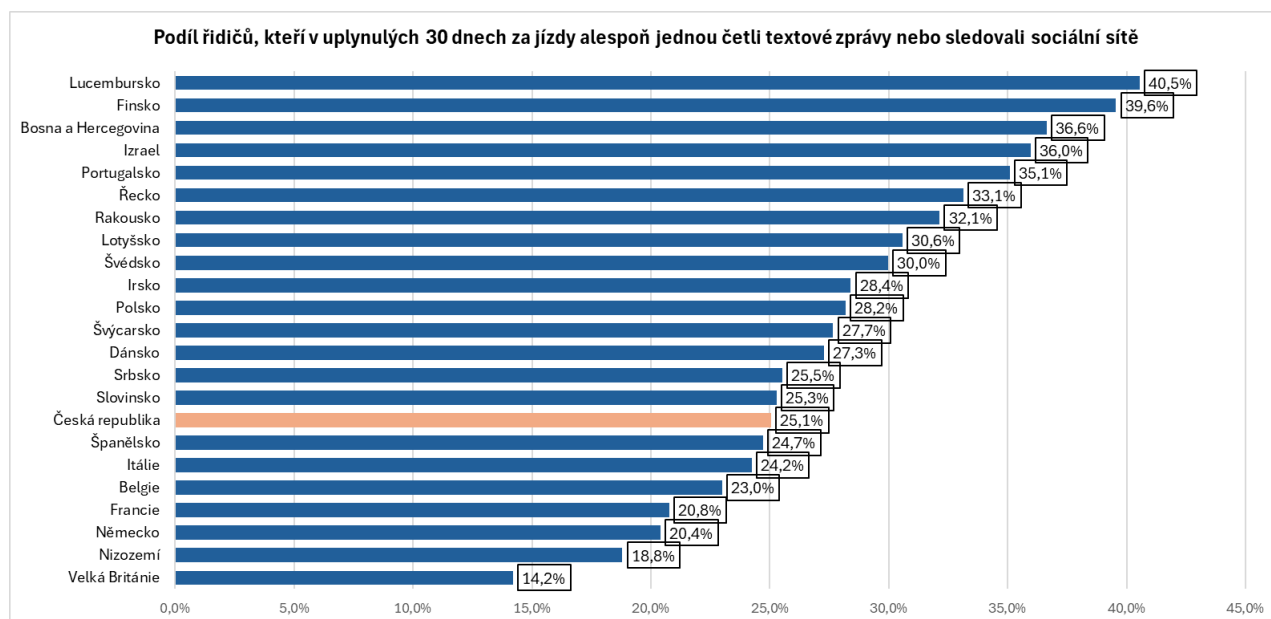
### Čtvrtina českých řidičů přiznává, že při řízení čtou textové zprávy nebo sledují sociální sítě, nehodovost v důsledku nevěnování se řízení vloni vzrostla o 16 %

Nevěnování se řízení je v Česku nejčastější příčinou nehod zaviněných řidičem motorového vozidla. Od ledna 2024 lze za držení telefonu nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení udělit ve správním řízení sankci až 10 000 Kč a 4 body. Během uplynulých tří let, tedy v období 2021-2023, došlo na pozemních komunikacích v České republice k 50 003 dopravním nehodám, kdy se řidiči plně nevěnovali řízení vozidla. V důsledku těchto nehod bylo 165 osob usmrceno, 505 osob těžce zraněno a 7 311 osob zraněno lehce, socioekonomické ztráty dosáhly téměř 53 mld. Kč. V téměř třetině nehod se smrtelnými nebo těžkými zraněními byli zraněni chodci, v loňském roce nehodovost v důsledku této příčiny meziročně vzrostla o 16 %, vyplývá z dat webové aplikace „Dopravní nehody v ČR“, kterou ze zdrojových dat Policie ČR provozuje a měsíčně aktualizuje Centrum dopravního výzkumu.

### Průzkum postojů účastníků silničního provozu ESRA 3 (E-Survey of Road Users' Attitudes)

V rámci mezinárodního průzkumu, který byl proveden v roce 2023 a který v České republice podpořilo Centrum dopravního výzkumu, byli respondenti (s ohledem na užívané dopravní módy) tázáni na vybrané druhy rizikového chování v uplynulých 30 dnech. Účastníci z řad řidičů automobilů měli za úkol na pětibodové škále (1-nikdy, 5-téměř vždy) označit, jak často v daném období během řízení vozidla telefonovali, a to jak za využití hands-free, tak telefonem bez hands-free, a jak často při řízení vozidla četli na mobilním telefonu textové zprávy nebo sledovali sociální sítě. Všichni respondenti pak opět na pětibodové škále (1-zcela nepřijatelné, 5-zcela přijatelné) uváděli, do jaké míry považují podobné chování v silničním provozu za akceptovatelné.

„Čtvrtina českých řidičů, kteří se mezinárodního průzkumu ESRA 3 zúčastnili, přiznalo (25,1 %), že v uplynulých 30 dnech za jízdy alespoň jednou četli textové zprávy nebo sledovali sociální sítě, 27,7 % pak alespoň jednou za jízdy telefonovalo bez použití handsfree. Téměř 4 z 10 respondentů (38,7 %) považují za alespoň částečně přijatelné chování, když řidič za jízdy telefonuje s využitím hands-free, bez něj pak jen 4,1 %,“ říká Jindřich Frič, ředitel Centra dopravního výzkumu. Jak si vede Česko ve srovnání s jinými zeměmi ve čtení textových zpráv či sledování sociálních sítí při řízení vozidel lze vysledovat z níže uvedeného grafu.



Obrázek 1 Podíl řidičů, kteří v uplynulých 30 dnech za jízdy alespoň jednou četli textové zprávy nebo sledovali sociální sítě [ESRA3, <https://www.esranet.eu/>]

Průzkumu se ve 39 zemích zúčastnilo více než 37 000 účastníků silničního provozu, v rámci Evropy participovalo 22 států (Belgie, Bosna a Hercegovina, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Srbsko, Slovinsko, Spojené království, Španělsko, Švédsko a Švýcarsko). V České republice vyjádřilo své postoje 965 respondentů ve věku 18-74 let.

„Nevěnování se řízení často souvisí s používáním mobilních telefonů, a to nejen k hovorům, ale s rozmachem chytrých telefonů se v řadě případů z automobilů staly „pojízdňé kanceláře“, ať už se jedná o vyřizování e-mailů, používání chatovacích aplikací, sledování zpravodajství, sociálních sítí apod. Na postihy, kdy řidič při jízdě vozidlem drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení pamatuje také legislativa. Od ledna 2024 se za toto jednání poměrně razantně zvýšily sankce, kdy lze udělit blokovou pokutu 2 500-3 500 Kč (pozn. původně do 1 000 Kč) nebo ve správním řízení 4 000-10 000 Kč (pozn. původně 1 500-2 500 Kč) a 4 body v rámci bodového hodnocení řidičů (původně 2),“ uvádí Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu. Detailní informace k hlavním změnám v bodovém systému a sankcích 2023-2024 jsou k dispozici na webu [Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy](#).

## Hlubková analýza dopravních nehod

„Nepozornost se dlouhodobě řadí k nejčtenějším faktorům přispívajícím ke vzniku nehod, může se projevat snížením povědomí o situaci v silničním provozu, degradací rozhodovacích dovedností, snížením schopnosti podélného i bočního vedení vozidla a prodloužením reakční doby, tedy obecně také zvýšením rizika vzniku nehody. Jak dokládají data z Hlubkové analýzy nehod, pokud ke vzniku nehody přispěla nepozornost, snižuje se pravděpodobnost, že řidič vnímal kritickou situaci před samotným vznikem nehodového děje. Pokud řidič potenciální riziko nevnímá, snižuje se pravděpodobnost, že bude schopen na vzniklou situaci reagovat a snížit tak závažnost jejích následků případně střet úspěšně odvrátit,“ říká Kateřina Bucsuházy z oblasti Hlubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu.

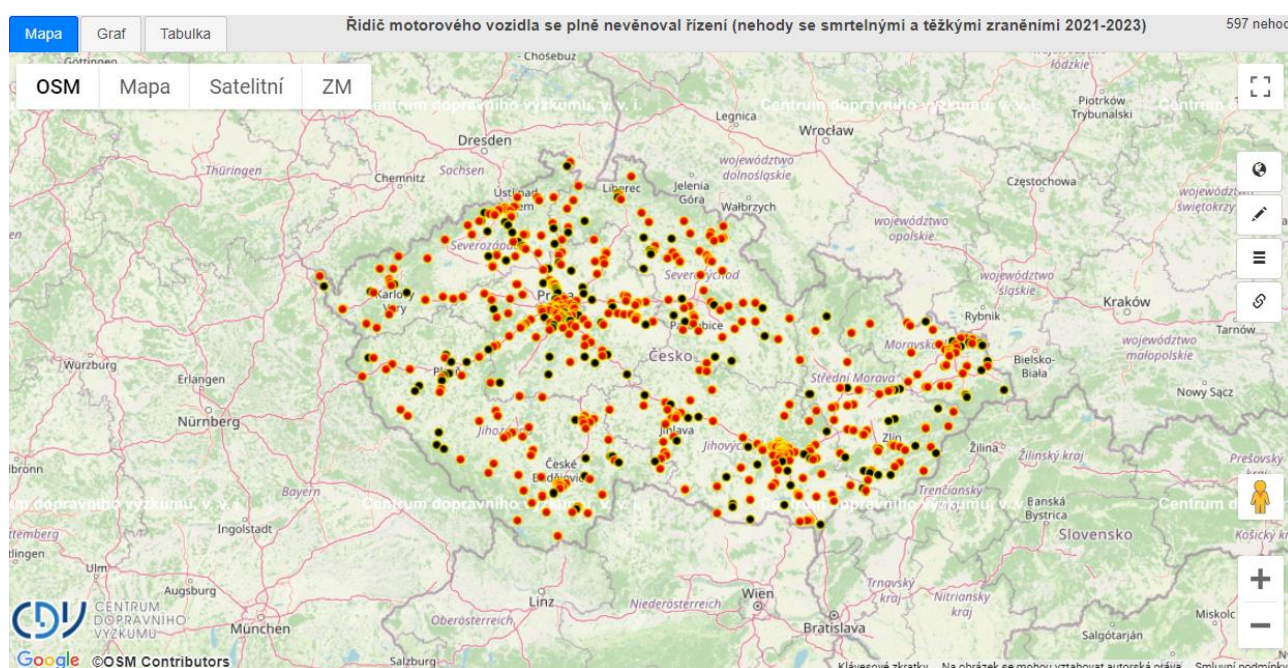
## Dopravní nehody v ČR: webová aplikace Centra dopravního výzkumu

Bilance nehod, kdy se řidiči motorových vozidel plně nevěnovali řízení v uplynulých třech letech:

- rok 2021: 15 632 nehod, 54 usmrcených, 150 těžce zraněných a 2 143 lehce zraněných osob
- rok 2022: 15 913 nehod, 58 usmrcených, 170 těžce zraněných a 2 467 lehce zraněných osob
- rok 2023: 18 458 nehod, 53 usmrcených, 185 těžce zraněných a 2 701 lehce zraněných osob

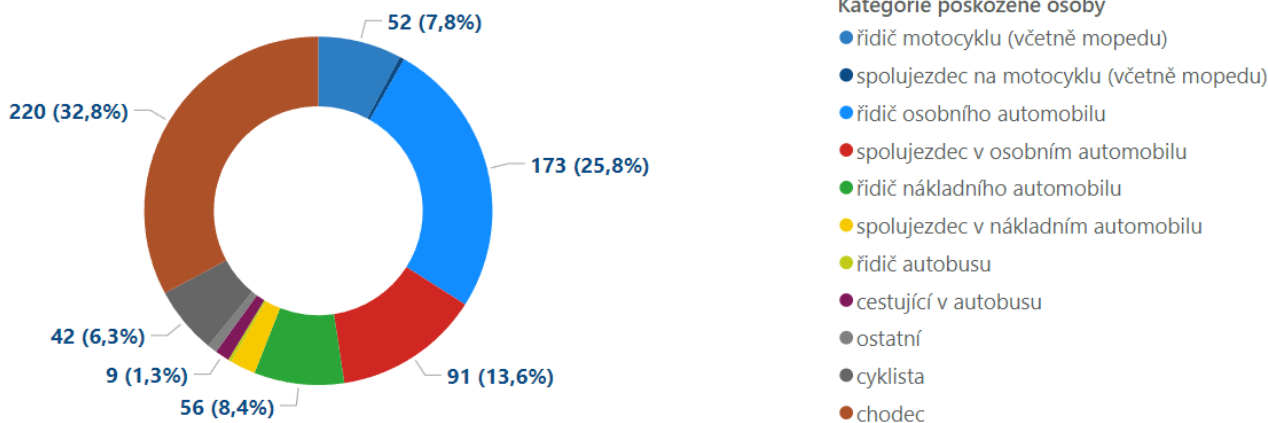
V případě nehod, kdy se řidiči motorových vozidel plně nevěnovali řízení v uplynulých třech letech se jednalo o 17,1% podíl na všech nehodách, 12,0% podíl na usmrcených, 9,9% podíl na těžce zraněných a 10,9% podíl na lehce zraněných osobách.

Prostřednictvím webové aplikace Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>), kterou ze zdrojových dat Policie ČR provozuje a měsíčně aktualizuje Centrum dopravního výzkumu, si lze velmi snadno vyfiltrovat mj. nehody, kdy se řidič motorového vozidla plně nevěnoval řízení – viz např. nehody se smrtelným a těžkým zraněním v letech 2021-2023 na obrázku a odkazu níže. Po kliknutí na konkrétní nehodu lze zobrazit desítky záznamů, které se ke každé nehodě evidují.



Obrázek 2 Řidič motorového vozidla se plně nevěnoval řízení (nehody se smrtelnými a těžkými zraněními 2021-2023) [Dopravní nehody v ČR, <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=2ctv>]

Pokud došlo ke smrtelným nebo těžkým zraněním osob u nehod, kdy se řidič plně nevěnoval řízení, byli nejčastěji – téměř v 1/3 případů – zranění chodci (32,8 %), před řidiči osobních automobilů (25,8 %), jejich spolujezdci (13,6 %), řidiči nákladních automobilů (8,4 %) a cyklisty (6,3 %).



Obrázek 3 Smrtelná a těžká zranění osob dle kategorie účastníků při nehodách, kdy se řidič motorového vozidla plně nevěnoval řízení v období 2021-2023 [CDV]

### Klíčový ukazatel Strategie BESIP 2021-2030

Nevěnování se řízení je jeden z klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021-2030. V období let 2021-2023 bylo při těchto nehodách, usmrceno 165 a těžce zraněno 505 osob. V případě usmrcených (-3 %) i těžce zraněných osob (-9 %) byly předpoklady Strategie splněny. V 6 krajích byly v uplynulých třech letech překročeny předpoklady Strategie v oblasti usmrcených osob (nejhorší bilanci v tomto ohledu vykazoval Zlínský kraj, kde bylo usmrceno 16 osob, tj. více než pětinasobně více oproti předpokladům), v 6 krajích pak byly předpoklady překročeny také u osob těžce zraněných, kde negativní bilance byla evidována v Moravskoslezském a Plzeňském kraji. Plnění Strategie v jednotlivých krajích v daném klíčovém ukazateli – nevěnování se řízení – v uplynulých třech letech je zřejmé z následujících tabulek.

Tabulka 1 Usmrcené a těžce zraněné osoby u nehod, kdy se řidič motorového vozidla plně nevěnoval řízení v období let 2021-2023, ve vztahu k předpokladům plnění Strategie BESIP 2021-2030 [CDV, [www.cdv.cz/vizenula](http://www.cdv.cz/vizenula)]

#### Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Olomoucký kraj	5	13	-8	-61,54 %
Kraj Vysočina	6	13	-7	-53,85 %
Jihomoravský kraj	20	26	-6	-23,08 %
Jihočeský kraj	10	14	-4	-28,57 %
Pardubický kraj	8	11	-3	-27,27 %
Hlavní město Praha	12	14	-2	-14,29 %
Ústecký kraj	18	19	-1	-5,26 %
Středočeský kraj	25	25	0	0,00 %
Liberecký kraj	5	3	2	66,67 %
Moravskoslezský kraj	13	11	2	18,18 %
Karlovarský kraj	6	3	3	100,00 %
Královéhradecký kraj	8	4	4	100,00 %
Plzeňský kraj	13	9	4	44,44 %
Zlínský kraj	16	3	13	433,33 %

#### Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ústecký kraj	41	69	-28	-40,58 %
Jihočeský kraj	47	62	-15	-24,19 %
Pardubický kraj	17	28	-11	-39,29 %
Zlínský kraj	26	37	-11	-29,73 %
Olomoucký kraj	18	25	-7	-28,00 %
Kraj Vysočina	28	32	-4	-12,50 %
Liberecký kraj	11	13	-2	-15,38 %
Hlavní město Praha	36	37	-1	-2,70 %
Středočeský kraj	85	82	3	3,66 %
Karlovarský kraj	18	14	4	28,57 %
Královéhradecký kraj	33	29	4	13,79 %
Jihomoravský kraj	89	84	5	5,95 %
Plzeňský kraj	20	14	6	42,86 %
Moravskoslezský kraj	36	28	8	28,57 %

#### Literatura

- *Hlubková analýza dopravních nehod. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., <https://www.vyzkumnehod.cz/>*
- *Průzkum postojů účastníků silničního provozu ESRA 3 (E-Survey of Road Users' Attitudes), <https://www.esranet.eu/>*
- *Dopravní nehody v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., <https://nehody.cdv.cz/>*
- *VIZE NULA. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., <https://www.cdv.cz/vizenula>*
- *Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy, <https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>*

#### Kontakt

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, [lukas.kadula@cdv.cz](mailto:lukas.kadula@cdv.cz)

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, Brno