

Tisková zpráva

26. srpna 2024, Brno

Podle průzkumu se v Česku každý osmý spolujezdec na zadním sedadle automobilu nepoutá bezpečnostním pásem

Bezpečnostní pásy jsou klíčovým prvkem pro ochranu posádky v automobilech. Přesto, že je jejich používání povinné, stále existují situace, které řidiči i pasažéři ignorují. V Česku se podle posledních dat Centra dopravního výzkumu nepoutá 4,0 % řidičů, 5,4 % spolujezdců vpředu a 12,2 % spolujezdců vzadu. Cestující nepřipoutané bezpečnostním pásem se v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v Česku každoročně významně podílí jak na množství všech usmrcených, tak zraněných osob. Jen v loňském roce bylo usmrceno 72 nepřipoutaných osob, dalších 132 jich bylo těžce zraněno, přitom použití bezpečnostních pásů násobně zvyšuje šanci na přežití.



Centrum dopravního výzkumu sbírá a analyzuje tzv. nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu, které jsou důležitými vstupy např. pro Strategii BESIP 2021–2030. Jedním z těchto ukazatelů je také používání bezpečnostních pásů. Dle posledních dostupných informací z loňského roku bylo identifikováno 4,0 % řidičů, 5,4 % spolujezdců vpředu a 12,2 % spolujezdců vzadu, kteří nebyli připoutáni bezpečnostním pásem. Zatímco

u cestujících vpředu došlo meziročně ke zlepšení situace (nižší podíly), u spolujezdců vzadu se situace zhoršila. Vývoj podílu nepřipoutaných osob v členění na tři kategorie v jednotlivých letech je zřejmý z následující tabulky.

Tabulka 1 Nepřipoutání bezpečnostním pásem v Česku v letech 2014–2023 [<https://www.czrso.cz/nub/post/map>]

Přehled ČR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8%	4.7%	5.2%	7.3%	6.8%	7.8%	3.7%	3.5%	7.8%	4.0%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	7.3%	10.2%	6.1%	6.1%	7.3%	5.4%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	15.3%	15.6%	11.5%	12%	8.1%	12.2%

Bezpečnostní pásy jsou součástí povinné výbavy vozidel, jejich nepoužití je přestupek, za který jsou řidiči uděleny 3 body a bloková pokuta 1 500–2 000 Kč nebo sankce ve správním řízení 2 000–5 000 Kč. „Na místech dopravních nehod se často setkáváme s případy, kdy řidiči obcházejí signalizační zařízení nezapnutých bezpečnostních pásů různými způsoby – například zapnutím pásu za sedadlem nebo zacvaknutím bezpečnostního pásu spolujezdce do západky pro řidiče. Byly také zaznamenány případy, kdy si lidé byli vědomi nesprávné funkčnosti bezpečnostního pásu a snažili se tyto nedostatky různými způsoby eliminovat. Použití pásu bylo pro některé řidiče nepohodlné, a tak se jej pokusili upravit různými metodami. V mnoha případech šlo o „domácí zlepšováky“, ale některé z těchto výrobků lze bohužel i zakoupit,“ uvádí praktické zkušenosti Kateřina Bucsuházy z oblasti Hloubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu.

V roce 1959 se u modelů jedné švédské automobilky poprvé objevily bezpečnostní pásy jako povinná výbava. V Československu se povinnost používat bezpečnostní pásy na předních sedadlech při jízdě mimo obec zavedla v roce 1967. Cílem bylo výrazně snížit počet smrtelných nehod. V průběhu času se vývoj bezpečnostních pásů výrazně posunul kupředu, a přestože dokáží zmírnit následky nehod a mnohdy i zachránit lidské životy, je jejich (ne)používání stále aktuálním tématem, jak potvrzují současné statistiky.

„V současné dekádě (pozn. od ledna 2021 do července 2024) bylo na českých silnicích v automobilech usmrceno 261 osob, které nebyly připoutány bezpečnostním pásem, dalších 428 osob bylo zraněno těžce a 2 496 lehce. Socioekonomické ztráty z těchto dopravních nehod přesáhly 40 miliard Kč,“ říká Lukáš Kadula z oblasti Hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání Centra dopravního výzkumu a dodává: „Podíl nepřipoutaných osob na všech usmrcených osobách v automobilech tak v uvedeném období činil 29 %. V případě těžce zraněných 18 %, u lehkých zranění pak 5 %. Ženy jsou z hlediska používání bezpečnostních pásů zodpovědnější. Z dat vyplývá, že nebylo připoutáno 30 % usmrcených mužů a 24 % usmrcených žen. V případě těžce zraněných osob nebylo připoutáno 21 % mužů a 12 % žen, u lehce zraněných osob nebylo připoutáno 7 % mužů a 3 % žen.“

Fyzikální zákony fungují vždy a všude – v případě nárazu nebo prudkého sešlápnutí brzdového pedálu se vozidlo zastaví, ale nepřipoutání pasažéři ve vozidlech se budou pohybovat dále dokud nezastaví o palubní desku, čelní sklo nebo chodník. Při prudkém zastavení z rychlosti 50 km/h se hmotnost člověka může zvýšit až šedesátkrát. To znamená, že osoba vážící 90 kg by najednou vážila až 5 400 kg, 50 kg osoba by pak dosáhla až 3 000 kg. Představa, že by se v takové situaci nepřipoutaný pasažér udržel na místě, je zcela nereálná. Nepřipoutaný spolucestující vzadu navíc ohrožuje i řidiče a spolujezdce vepředu, které v krajním případě může při nárazu smrtelně zranit.

Bezpečnostní pásy jsou jedním ze sledovaných klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030, jejímž hlavním cílem je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu (pozn. v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu, který je průměrem let 2017–2019). V období od ledna 2021 do července 2024 bylo oproti stanovenému předpokladu usmrceno o 4,4 % více osob, o 12,6 % méně osob bylo těžce zraněno. V detailu jednotlivých krajů lze relativně pozitivně v tomto ohledu hodnotit situaci fatálních následků nepřipoutaných osob v Moravskoslezském kraji (7 usmrcených osob), naopak nepříznivě vyznívá bilance ve Středočeském kraji (53 usmrcených osob) – viz následující tabulky.

Tabulka 2 Plnění Strategie BESIP 2021–2030 v KPI Bezpečnostní pásy v období 1/2021–7/2024 [<https://www.cdv.cz/vizenula>]

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	7	19	-12	-63,16 %
Jihočeský kraj	27	37	-10	-27,03 %
Plzeňský kraj	23	29	-6	-20,69 %
Olomoucký kraj	10	15	-5	-33,33 %
Liberecký kraj	15	17	-2	-11,76 %
Hlavní město Praha	5	3	2	66,67 %
Karlovarský kraj	11	9	2	22,22 %
Kraj Vysočina	16	14	2	14,29 %
Královéhradecký kraj	14	11	3	27,27 %
Ústecký kraj	22	17	5	29,41 %
Zlínský kraj	12	7	5	71,43 %
Pardubický kraj	21	15	6	40,00 %
Jihomoravský kraj	28	20	8	40,00 %
Středočeský kraj	53	42	11	26,19 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihočeský kraj	48	84	-36	-42,86 %
Olomoucký kraj	14	31	-17	-54,84 %
Liberecký kraj	10	24	-14	-58,33 %
Královéhradecký kraj	27	39	-12	-30,77 %
Kraj Vysočina	21	31	-10	-32,26 %
Středočeský kraj	100	109	-9	-8,26 %
Pardubický kraj	24	27	-3	-11,11 %
Hlavní město Praha	17	17	0	0,00 %
Zlínský kraj	11	11	0	0,00 %
Plzeňský kraj	20	17	3	17,65 %
Moravskoslezský kraj	19	13	6	46,15 %
Jihomoravský kraj	39	29	10	34,48 %
Karlovarský kraj	28	18	10	55,56 %
Ústecký kraj	52	42	10	23,81 %

Nejen řidiči, ale i spolujezdci by si měli uvědomit, že bezpečnostní pás je stále nejúčinnějším nástrojem pasivní bezpečnosti. Jeho používání hraje klíčovou roli při snižování počtu úmrtí a těžkých zranění při dopravních nehodách na silnicích. Pamatujme na jejich použití nejen pro splnění legislativních požadavků, ale především s ohledem na minimalizaci rizika zranění při dopravních nehodách. Správné zapnutí bezpečnostních pásů trvá pouhé 2 sekundy, které mohou rozhodnout o vašem životě.



Zdroj vstupních dat: Observatoř bezpečnosti silničního provozu, Dopravní nehody v ČR, Hlubková analýza dopravních nehod, Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Policie ČR

Texty a obrázky: Centrum dopravního výzkumu, Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy

Kontakt

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno