# Jízdní výkony a účel používání automobilu

Publikováno: 7. 3. 2007

V roce 2004 byl dokončen mezinárodní srovnávací projekt SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Projektu se účastnilo 23 evropských zemí – Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie. Průzkum navazoval na projekt SARTRE 1 z roku 1991, kdy se zúčastnilo 15 zemí, a SARTRE 2 z roku 1996 s účastí 19 zemí. Rozhodující etapa projektu SARTRE 3, tedy dotazníkové šetření řidičské populace, proběhla v České republice v termínu 22.11. – 12. 12. 2002.

Metodou kvótního výběru podle věku, pohlaví, vzdělání, velikosti a polohy sídla byl ze základního souboru (tedy populace aktivních řidičů, jejíž velikost – asi 3 800 000 osob – a demografické charakteristiky byly stanoveny na základě předchozích výzkumů agentury FOCUS) získán vzorek 1026 respondentů. Ti zodpověděli 55 otázek standardizovaného dotazníku. Rozhovory byly prováděny s využitím sítě školených tazatelů agentury FOCUS. Průměrná délka rozhovoru byla 31 minut.

Dotazování bylo zaměřeno na: jízdní výkony řidičů během uplynulého roku, zájem o problematiku dopravy a bezpečnosti, názory řidičů na možná opatření pro bezpečnost silničního provozu, názory řidičů na příčiny nehod, podrobně bylo zpracováno téma rychlosti, styl jízdy, používání bezpečnostních pásů, problematika alkoholu, dále názory na nové prvky vybavení automobilu, evropská harmonizace dopravního práva, názory na systém zjišťování a trestání dopravních přestupků, bezpečnost v tunelech a používání mobilních telefonů za jízdy.

Kromě běžných demografických charakteristik byl ve výzkumu sledován jízdní výkon řidiče. Přestože byli řidiči v rozhovoru žádáni o co největší přesnost při uvádění počtu kilometrů ujetých za posledních 12 měsíců, je třeba si uvědomit, že nejde o objektivní data. Výsledky dotazování v České republice sice poměrně dobře odpovídají i dalším výpočtům a odhadům ročního výkonu, mezinárodní srovnání je však spíše orientační (nemůžeme vyloučit chybu ve výběrovém souboru některých zemí či výskyt jiných faktorů ovlivňujících výsledek). Celkový dopravní výkon v ČR za rok 2002 byl 43 215 mil. vozokilometrů (databáze IRTAD), při odhadu velikosti řidičské populace 3,8 mil. osob je to tedy 11 372 km na osobu a rok. V našem výběrovém souboru je průměrný počet kilometrů na osobu za rok 10 712 km, po odstranění extrémně vysokých hodnot (200 000 a více kilometrů za rok) vychází průměrný výkon českého řidiče na 9 961 kilometrů ročně (o 485,5 km více než při výzkumu v roce 1996).

Běžní řidiči v našem souboru ujeli průměrně 8 606,5 km, výkon profesionálních řidičů, kterých bylo v souboru 4,4%, byl 39 414 km. Přesnější představu o jízdním výkonu řidičů však poskytuje rozdělení do kategorií.

Tabulka 1: Roční jízdní výkon v kategoriích

| Výkon | 2002 | 1996 |
|---|---|---|
| Méně než 5 000 km za rok | 48,1% | 40% |
| 5 000 – 9 999 | 17,7% | 20,6% |
| 10 000 – 14 999 | 12,3% | 13,7% |
| 15 000 – 19 999 | 6,2% | 6,6% |
| 20 000 – 29 999 | 7,2% | 8% |
| 30 000 a více | 8,5% | 11,1% |

Toto srovnání ukazuje, že přestože průměrný výkon poněkud vzrostl, přibylo řidičů, kteří mají nízký roční výkon. K posunům v jízdním výkonu došlo ve výraznější míře mezi muži:

Tabulka 2: Roční jízdní výkon v kategoriích podle pohlaví

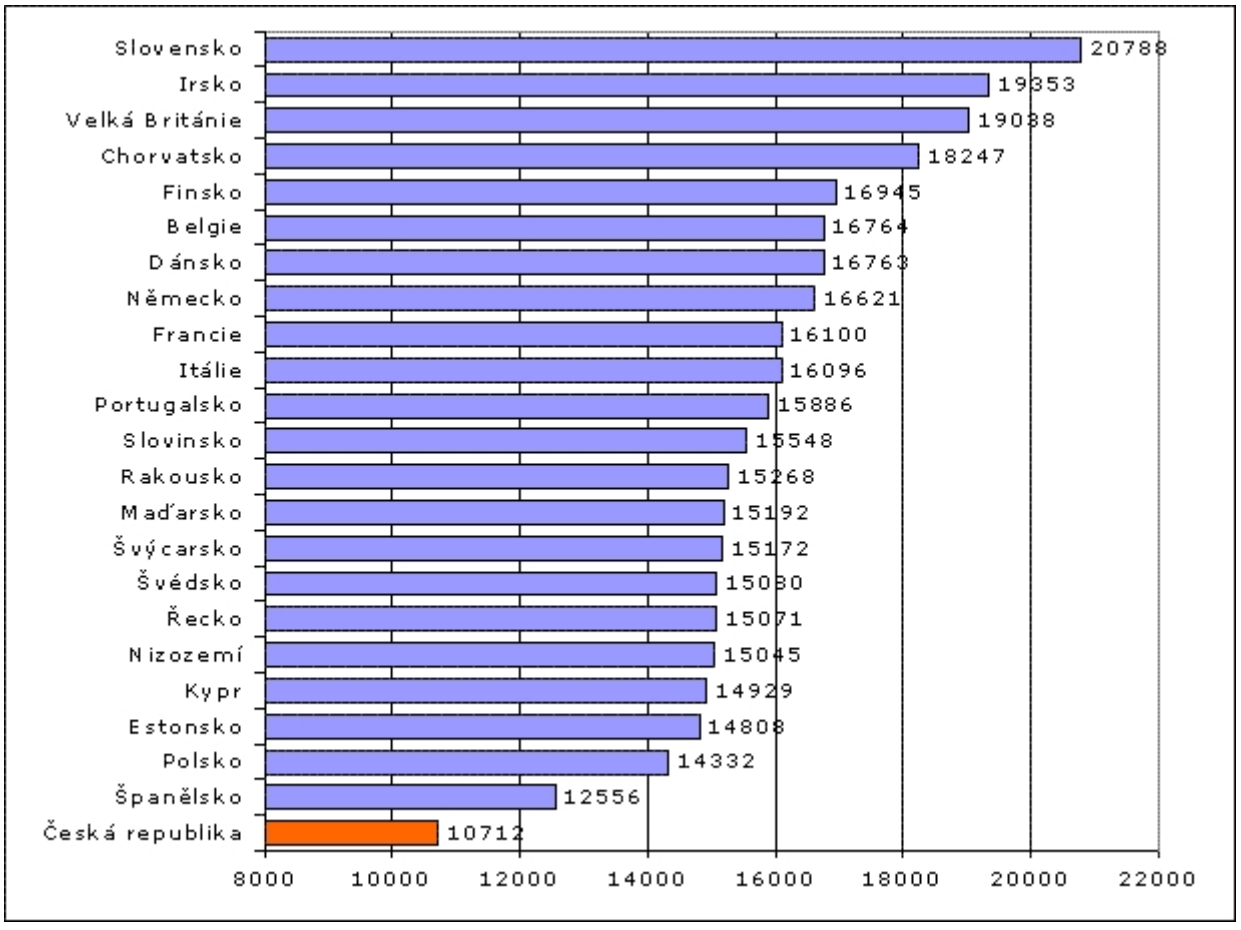
| Skupina | muži | | ženy | |
|---|---|---|---|---|
| **Jízdní výkon** | **1996 (635 osob)** | **2002 (656 osob)** | **1996 (365 osob)** | **2002 (370 osob)** |
| Méně než 5 000 km za rok | 26,5% | 36,7% | 63,6% | 68,4% |
| 5 000 – 9 999 | 21,9% | 18,6% | 18,4% | 16,2% |
| 10 000 – 14 999 | 16,2% | 16,0% | 9,3% | 5,7% |
| 15 000 – 19 999 | 8,3% | 7,3% | 3,6% | 4,1% |
| 20 000 – 29 999 | 10,9% | 9,0% | 3% | 4,1% |
| 30 000 a více | 16,2% | 12,4% | 2,1% | 1,6% |

Projevily se také určité změny ve složení souboru z hlediska způsobu využívání vozidla. Podíl profesionálních řidičů je stejný (4,4% nyní, 4,8% v roce 1996), snížil se podíl respondentů, kteří potřebují řídit automobil při výkonu své práce (19,7% nyní, 23,2% v roce 1996) a naopak vzrostl podíl těch, kdo dojíždějí do práce (24,2% nyní, 16,3% v roce 1996), podíl řidičů využívajících automobil jinak poklesl z 55,7% na 51,7%.

Tabulka 3: Způsob využití automobilu

| Způsob využití automobilu | 1996 | 2002 |
|---|---|---|
| Jsem řidič z povolání | 4,8% | 4,4% |
| Potřebuji řídit auto při výkonu své práce | 23,2% | 19,7% |
| Používám auto k dojíždění do práce | 16,3% | 24,2% |
| Jiné | 55,7% | 51,7% |

Ve srovnání s ostatními evropskými státy mají čeští řidiči nejnižší průměrný počet ujetých kilometrů (graf 1) a zároveň výrazně nejvyšší podíl řidičů s jízdním výkonem méně než 5 000 km ročně (v ostatních zemích 10% – 33%, u nás 48%) a nejnižší podíl řidičů s výkonem nad 15 000 km ročně. V otázce způsobu využití vozidla patříme spíše k zemím s nižším podílem řidičů užívajících vozidlo k dojíždění do práce.



Graf 1: Průměrný roční výkon řidičů v zúčastněných evropských zemích

Od roku 1996 došlo k určitým změnám ve způsobu využívání automobilu. Zvýšil se podíl řidičů s nízkým ročním výkonem a automobil se více využívá k dojíždění do zaměstnání. Ve srovnání s ostatními zeměmi čeští řidiči uvádějí výrazně nižší počet ročně ujetých kilometrů.