# Postoje k motoristické problematice a názory na dopravně bezpečnostní politiku

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.

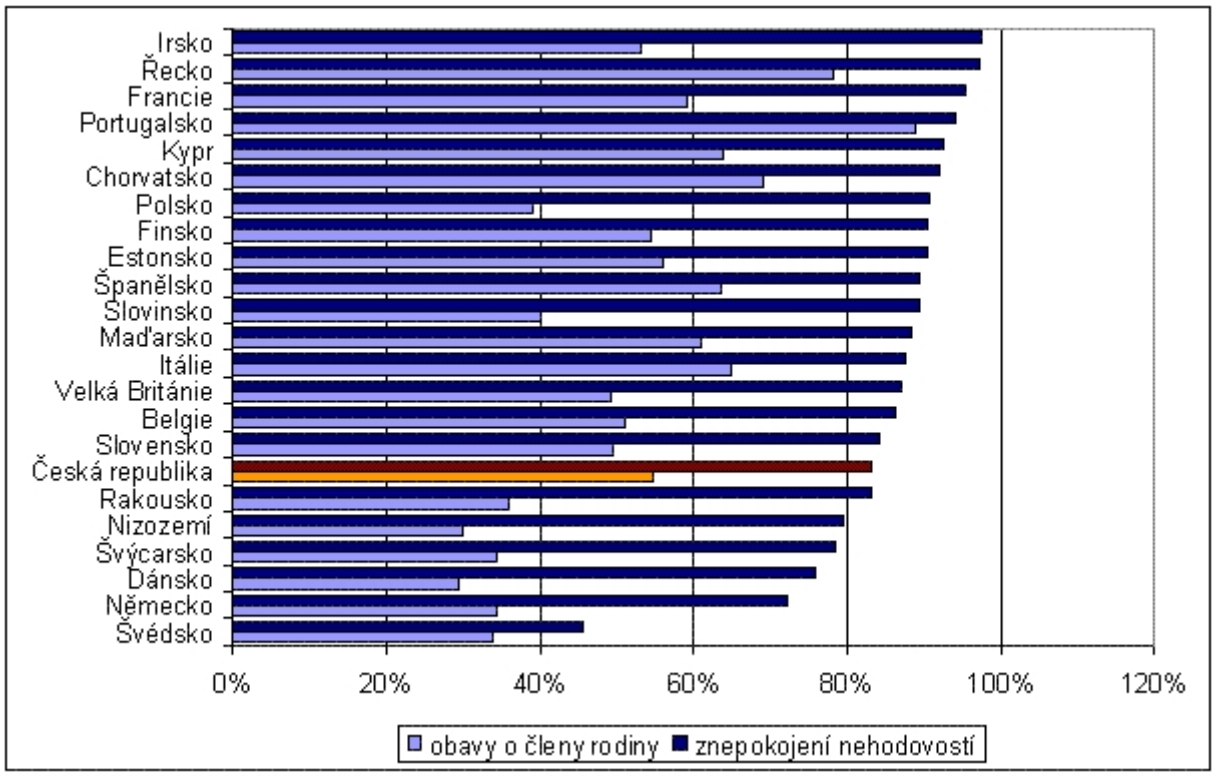
Úvodní část rozhovoru se týkala motoristické problematiky a možných opatření v obecnější rovině. Dotazovaní měli vyjádřit míru svého zájmu o několik aktuálních témat (kriminalita, znečistění životního prostředí, dopravní nehodovost, úroveň zdravotnictví, dopravní zácpy a nezaměstnanost). Řidiči nyní vyjadřují mírně vyšší míru zájmu o motoristickou problematiku než v roce 1996. Zvýšila se zejména uváděná míra znepokojení dopravními zácpami (pro srovnání: v roce 1991 bylo 9,5% znepokojeno velmi a 19,8% dost), zejména mezi respondenty z větších měst (100 000 a více obyvatel) a ve skupinách s vyšším ročním výkonem. Dopravní nehodovost má mezi ostatními tématy opět významné postavení (tabulka 1). V mezinárodním srovnání se Česká republika pohybuje u témat kriminality, nehodovosti a zdravotnictví okolo průměru, otázky znečistění, nezaměstnanosti a dopravní zácpy české respondenty znepokojovaly méně (tabulka 3).
Přibližně polovina respondentů má starosti, když někdo z jejich rodiny někam jede autem (tabulka 2, graf 1). Z nich 87% znepokojuje otázka dopravní nehodovosti. Mezi těmi, kteří o členy rodiny starost nemají, je znepokojeno nehodovostí 77%. Většina řidičů tvrdí, že auto vnímají pouze jako dopravní prostředek (tabulka 2, graf 2).

Tabulka 1: Jak moc vás znepokojuje…..? (kriminalita, znečistění životního prostředí, dopravní nehodovost, zdravotnictví, dopravní zácpy, nezaměstnanost)

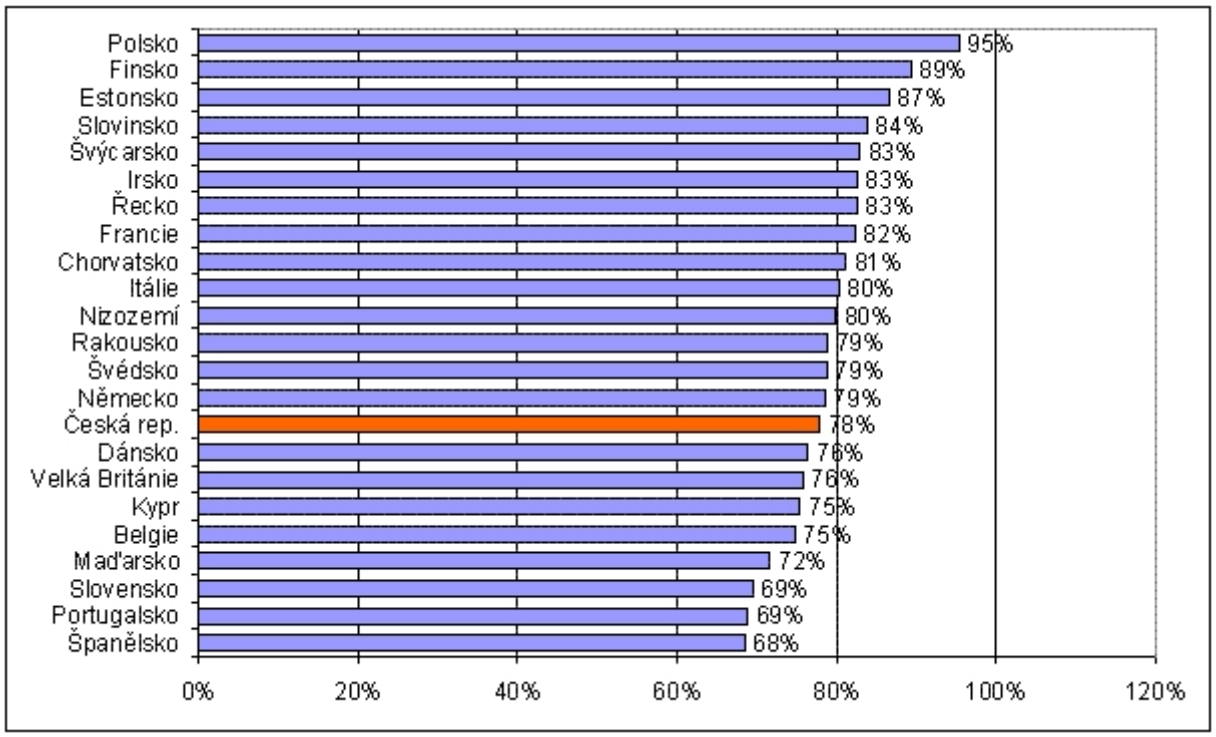
| | 1996 | | 2002 | |
|---|---|---|---|---|
| | **velmi** | **dost** | **velmi** | **dost** |
| …míra kriminality | 51,8% | 38,6% | 48,1% | 40% |
| …znečistění životního prostředí | 31,5% | 50% | 29,6% | 46,8% |
| …dopravní nehodovost | 31,9% | 48,7% | 37,5% | 45,4% |
| …úroveň zdravotnictví | 34,8% | 36,8% | 39,6% | 35,2% |
| …dopravní zácpy | 17,1% | 26,6% | 22,7% | 32,8% |
| …nezaměstnanost | 13,1% | 25,1% | 30% | 35,6% |

Tabulka 2: Do jaké míry se ztotožňujete s následujícími výroky? (vztah k automobilismu)

| | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|
| Mám starosti, když někdo z mé rodiny někam jede autem | 16,4% | 37,7% | 30,4% | 14,1% | 1,4% |
| Auto je pro mne jen dopravní prostředek | 30,8% | 45,6% | 14,7% | 7,0% | 1,9% |




Graf 1: Podíl řidičů, kteří jsou znepokojeni dopravní nehodovostí, a těch, kteří se ztotožňují s výrokem „mám starosti, když někdo z mé rodiny někam jede autem“ (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 2: Podíl řidičů, kteří se ztotožňují s výrokem „auto je pro mne jen dopravní prostředek“ (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 3: Jak moc vás znepokojuje.....? ((kriminalita, znečistění životního prostředí, dopravní nehodovost, zdravotnictví, nezaměstnanost, dopravní zácpy - mezinárodní srovnání, „velmi“ a „dost“

v %)

| země | kriminalita | nehodovost | znečistění | zdravotnictví | nezaměstnanost | kongesce |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 90 | 86 | 81 | 76 | 76 | 68 |
| Česká republika | 88 | 83 | 77 | 76 | 67 | 56 |
| Dánsko | 79 | 76 | 78 | 80 | 40 | 40 |
| Estonsko | 96 | 91 | 84 | 88 | 78 | 52 |
| Finsko | 90 | 91 | 85 | 73 | 76 | 42 |
| Francie | 89 | 96 | 88 | 76 | 82 | 61 |
| Chorvatsko | 88 | 92 | 87 | 78 | 92 | 71 |
| Irsko | 93 | 98 | 87 | 90 | 72 | 80 |
| Itálie | 83 | 88 | 93 | 77 | 83 | 56 |
| Kypr | 88 | 93 | 85 | 84 | 69 | 80 |
| Maďarsko | 86 | 88 | 89 | 85 | 72 | 67 |
| Německo | 75 | 72 | 83 | 55 | 87 | 53 |
| Nizozemí | 91 | 79 | 83 | 82 | 63 | 65 |
| Polsko | 85 | 91 | 87 | 89 | 91 | 91 |
| Portugalsko | 93 | 94 | 88 | 92 | 92 | 71 |
| Rakousko | 74 | 83 | 86 | 40 | 85 | 61 |
| Řecko | 92 | 97 | 90 | 94 | 92 | 87 |
| Slovensko | 88 | 84 | 84 | 91 | 83 | 50 |
| Slovinsko | 79 | 89 | 89 | 68 | 84 | 49 |
| Španělsko | 91 | 90 | 82 | 86 | 85 | 70 |
| Švédsko | 64 | 46 | 61 | 63 | 40 | 26 |
| Švýcarsko | 85 | 79 | 87 | 53 | 85 | 61 |
| Velká Británie | 91 | 87 | 85 | 81 | 65 | 81 |
| Průměr | 86 | 86 | 84 | 77 | 76 | 63 |

Další otázky byly zaměřeny konkrétněji. Řidiči měli posoudit různá opatření a omezení ve prospěch bezpečnosti silničního provozu a příčiny dopravních nehod (tabulka 4). Většina českých řidičů nadále vidí jako perspektivní úsilí o zlepšení řidičského výcviku, důslednější kontrolu dodržování dopravních předpisů a především zlepšení stavu silnic. Překvapivě opět vzrostl i podíl těch, kdo věří v účinnost dopravně bezpečnostních kampaní, i když ve srovnání s ostatními opatřeními ani v mezinárodním srovnání kampaně příliš velkou podporu stále nemají. Značná část respondentů by uvítala zvýšení počtu stezek nebo pruhů pro cyklisty.

Tabulka 4: Souhlasil(a) byste s tím, aby vláda prosazovala následující opatření pro bezpečnost silničního provozu? (řidičský výcvik, kontrola, kampaně, stav silnic, cyklistická infrastruktura)

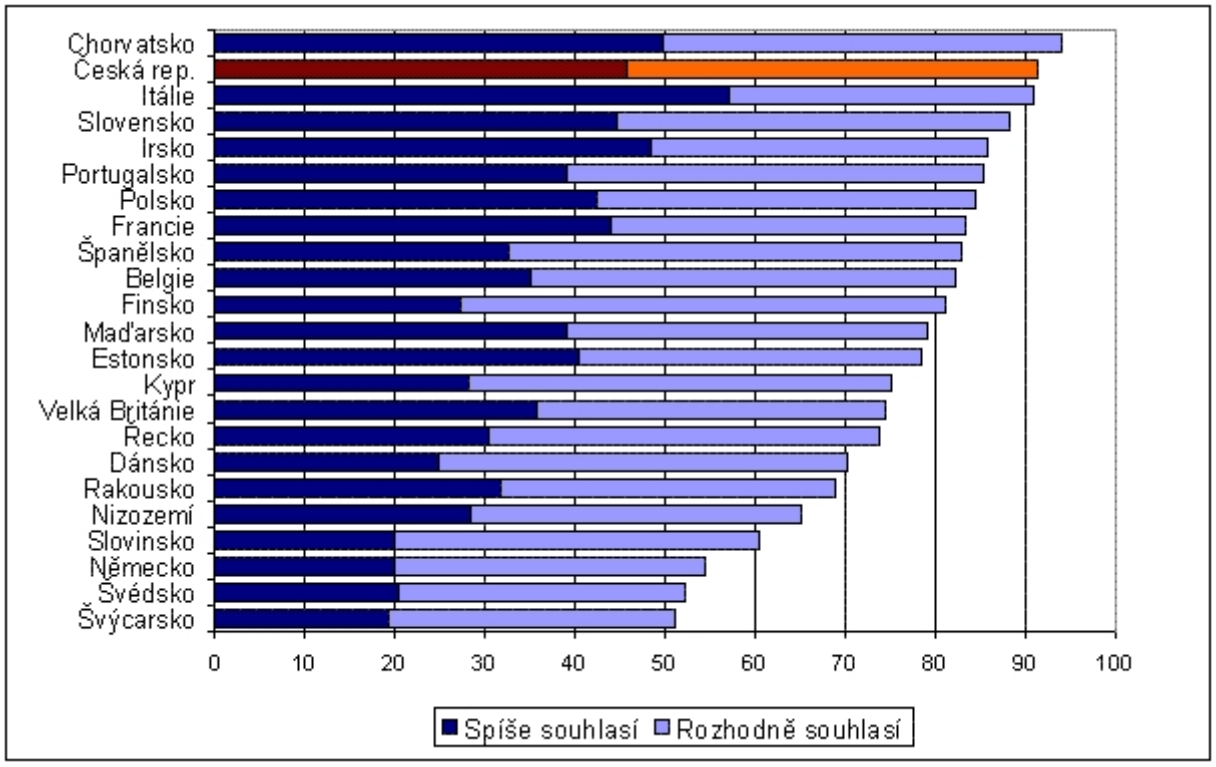
| opatření | rok | rozhodně souhlasí | spíše souhlasí |
|---|---|---|---|
| Zlepšení řidičského výcviku | 1991 | 35,9% | 38,9% |
| | 1996 | 31,6% | 48,9% |
| | 2002 | 29,8% | 47,6% |
| Větší důraz na dodržování dopravních předpisů | 1991 | 47,6% | 40,3% |
| | 1996 | 45,4% | 42,5% |
| | 2002 | 45,4% | 45,3% |
| Více dopravně bezpečnostních kampaní | 1991 | 22,4% | 38,7% |
| | 1996 | 9,5% | 32,6% |
| | 2002 | 17,4% | 40,4% |
| Zlepšení stavu silnic | 1991 | 79% | 17,2% |
| | 1996 | 72,4% | 23,1% |
| | 2002 | 74,5% | 23,2% |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zvýšení počtu stezek (pruhů) pro cyklisty v obcích | 1991 | otázka nebyla pokládána | |
| | 1996 | | |
| | 2002 | 42,7% | 39,6% |

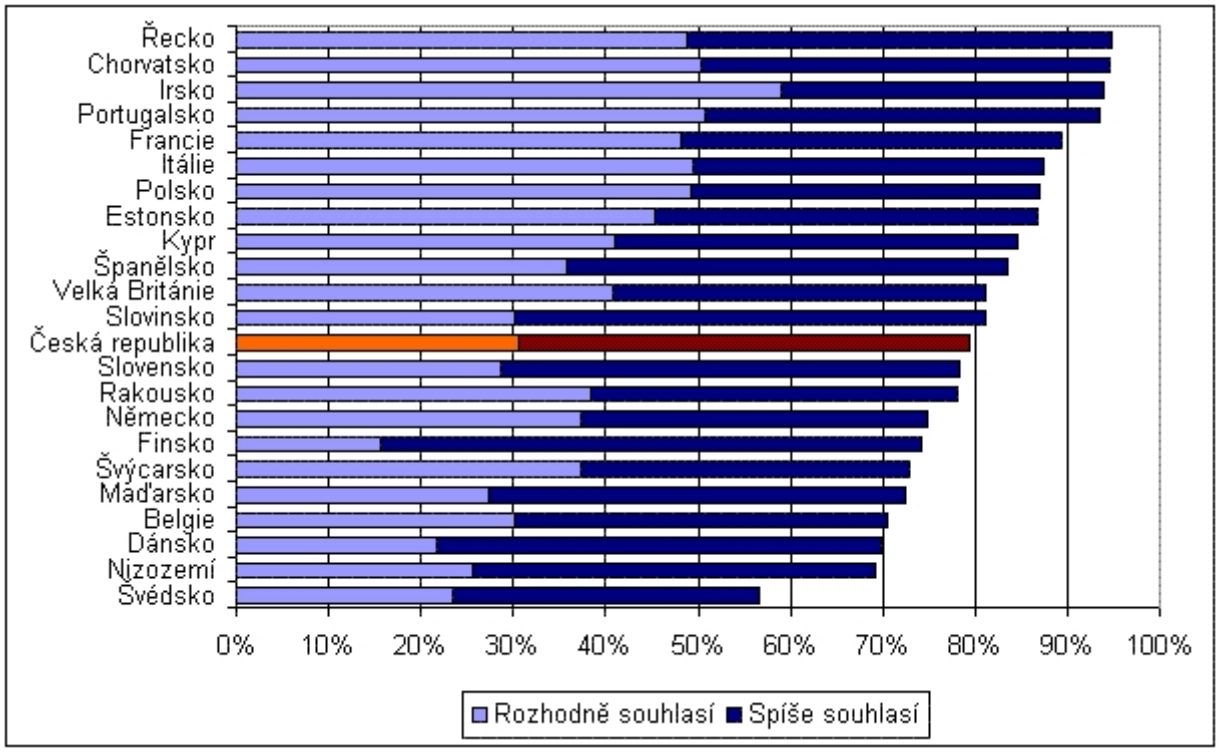
Také v mezinárodním srovnání (tabulka 5, grafy 3 - 7) čeští řidiči nadprůměrně podporují zejména důslednější kontrolu dodržování dopravních předpisů, zlepšení stavu komunikací a cyklistické infrastruktury, podprůměrná je podpora kampaní a zkvalitnění výcviku řidičů.

Tabulka 5: Kolik pozornosti by podle vás vláda měla věnovat...? (řidičský výcvik, kontrola, kampaně, stav silnic, cyklistická infrastruktura - mezinárodní srovnání, „velmi mnoho“ a „dost“ v %)

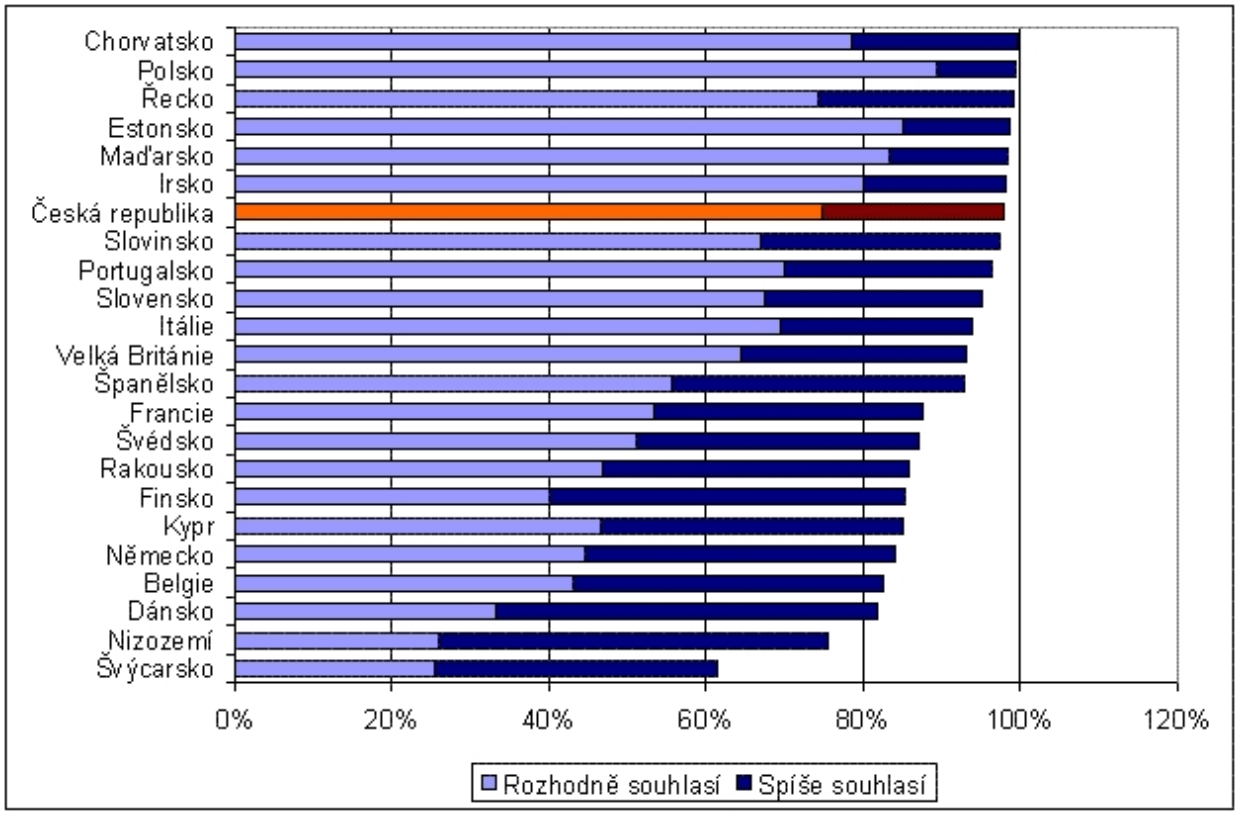
| Země | stav komunikací | výcvik řidičů | více stezek pro cyklisty | kontrola dodržování předpisů | více kampaní |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 83 | 71 | 77 | 82 | 73 |
| Česká republika | 98 | 79 | 83 | 91 | 60 |
| Dánsko | 82 | 70 | 82 | 70 | 61 |
| Estonsko | 99 | 87 | 84 | 78 | 62 |
| Finsko | 85 | 74 | 88 | 81 | 81 |
| Francie | 88 | 89 | 84 | 83 | 78 |
| Chorvatsko | 100 | 95 | 88 | 94 | 86 |
| Irsko | 98 | 94 | 73 | 86 | 83 |
| Itálie | 94 | 87 | 77 | 91 | 74 |
| Kypr | 85 | 86 | 72 | 75 | 75 |
| Maďarsko | 99 | 72 | 93 | 79 | 62 |
| Německo | 84 | 75 | 72 | 54 | 61 |
| Nizozemí | 76 | 69 | 76 | 65 | 68 |
| Polsko | 99 | 87 | 91 | 85 | 84 |
| Portugalsko | 96 | 93 | 73 | 85 | 83 |
| Rakousko | 86 | 78 | 69 | 69 | 68 |
| Řecko | 99 | 95 | 70 | 74 | 71 |
| Slovensko | 95 | 78 | 83 | 88 | 56 |
| Slovinsko | 97 | 81 | 89 | 60 | 74 |
| Španělsko | 93 | 84 | 71 | 83 | 78 |
| Švédsko | 87 | 57 | 77 | 52 | 56 |
| Švýcarsko | 62 | 72 | 68 | 51 | 59 |
| Velká Británie | 93 | 81 | 67 | 74 | 73 |
| Průměr | 91 | 81 | 78 | 76 | 71 |



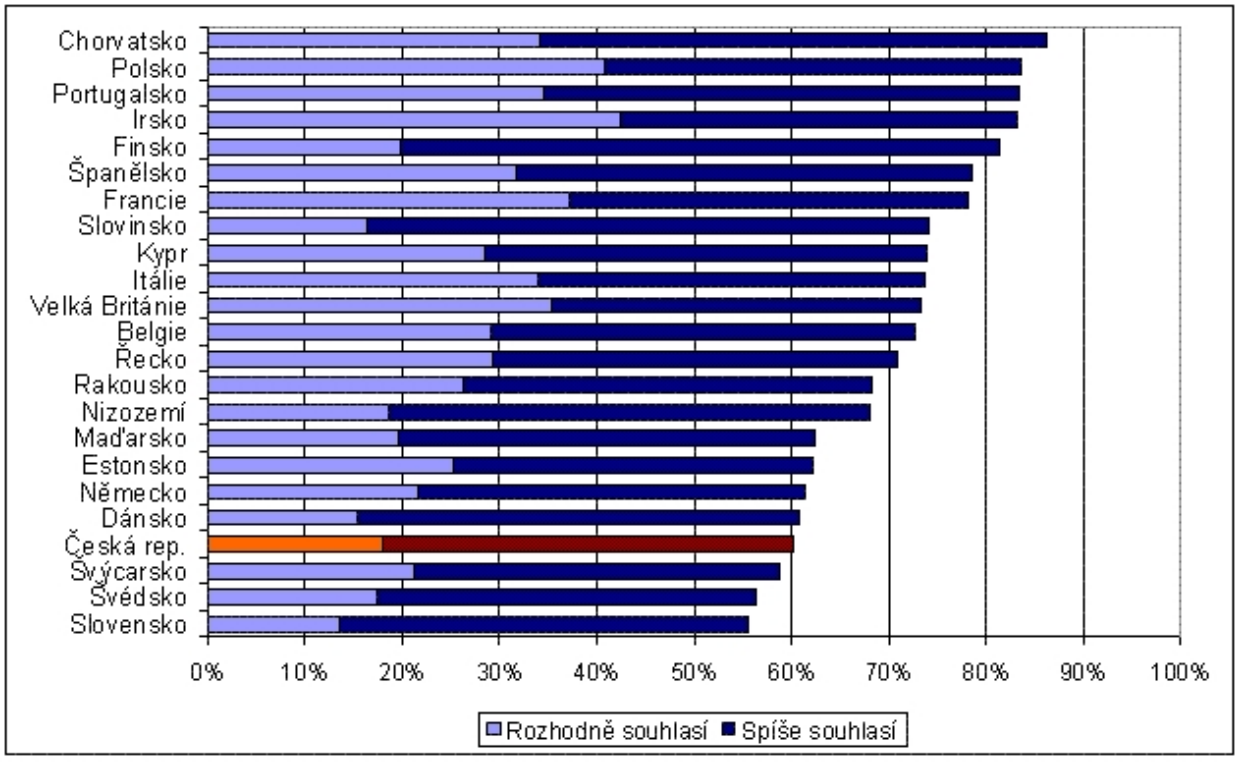

Graf 3: Podíl řidičů požadujících větší důraz na dodržování dopravních předpisů (mezinárodní srovnání, v %)



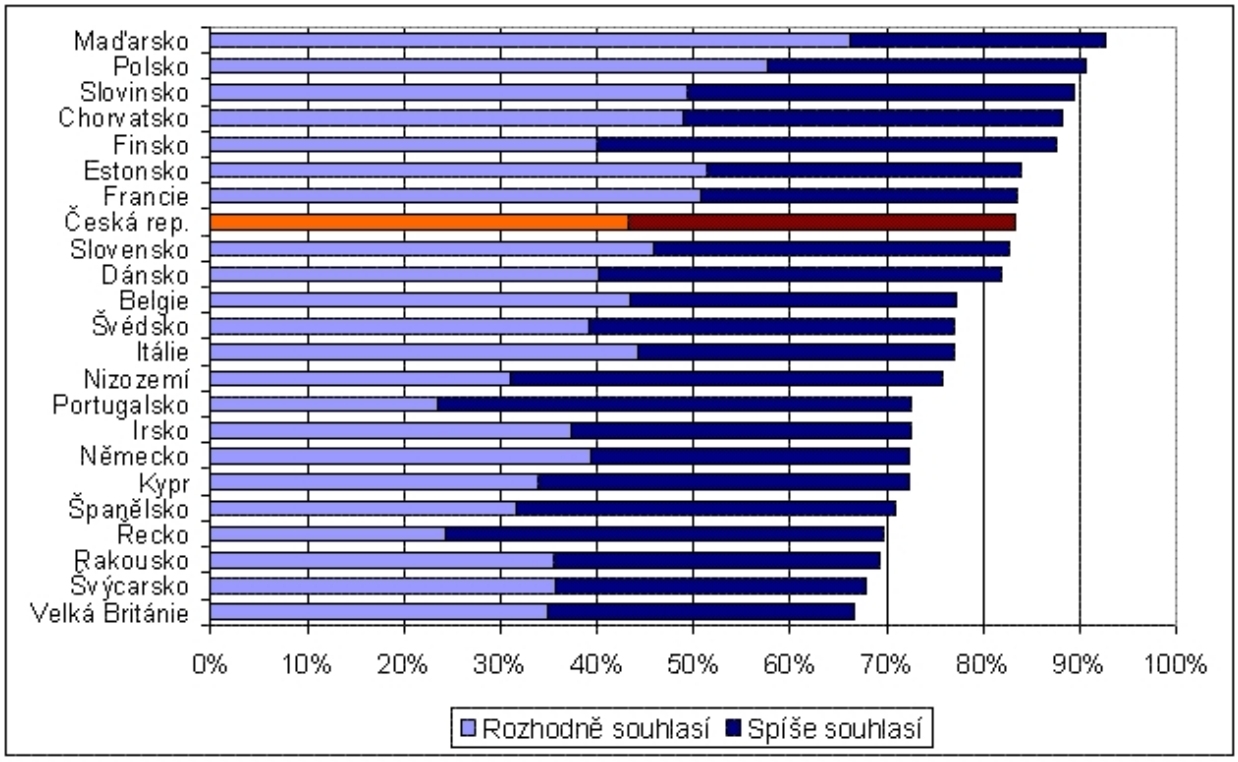

Graf 4: Podíl řidičů, požadujících zlepšení řidičského výcviku (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 5: Podíl řidičů, požadujících zlepšení stavu silnic (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 6: Podíl řidičů, požadujících více dopravně bezpečnostních kampaní (mezinárodní srovnání, v %)

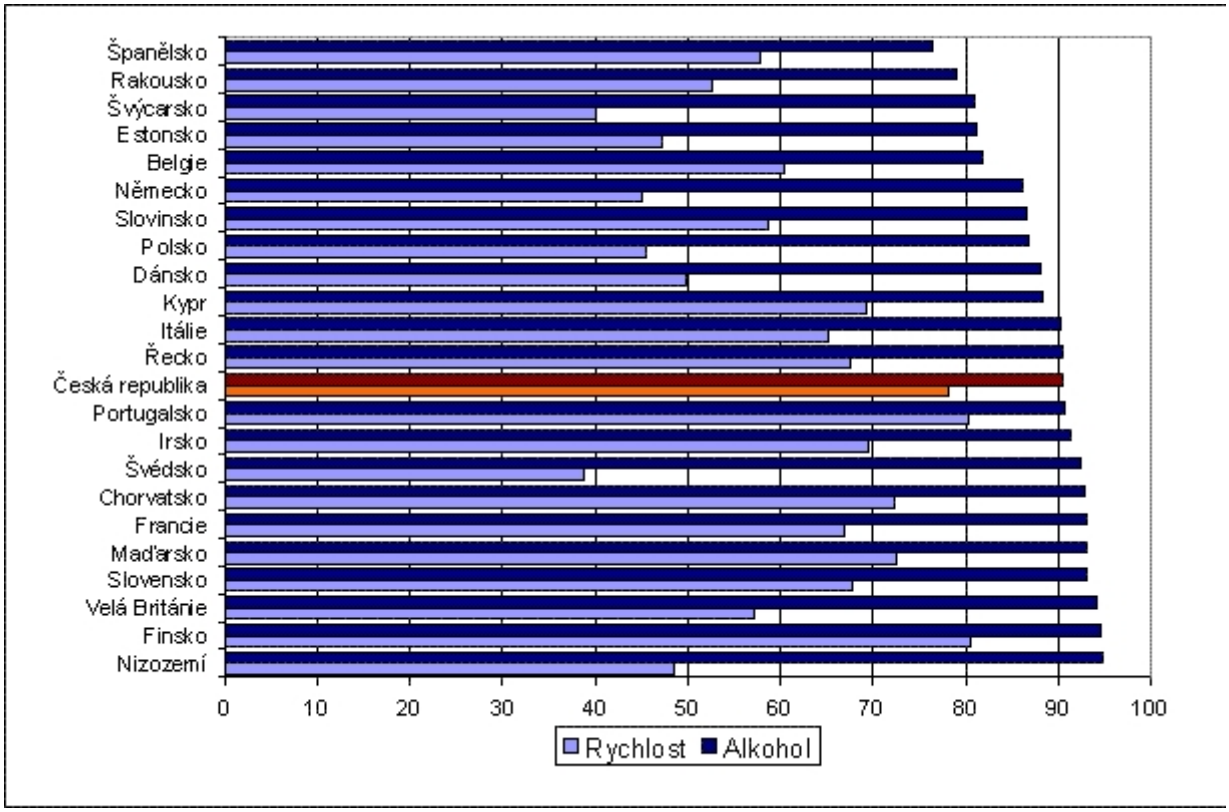



Graf 7: Podíl řidičů, požadujících zvýšení počtu stezek pro cyklisty (mezinárodní srovnání, v %)

Dále se mohli respondenti vyslovit k některým možným opatřením (tabulka 6).Otázky týkající se trestů byly ve srovnání s minulým výzkumem položeny konkrétněji a odpovědi byly daleko jednoznačnější, zejména v případě sankcí za alkohol – téměř všichni dotazovaní se vyslovili pro jejich zpřísnění. I podíl příznivců zpřísnění trestů za nepřiměřenou rychlost patří mezi nejvyšší v Evropě (graf 8). Vzrostl také podíl respondentů, kteří by souhlasili se zákazem zdůrazňování rychlosti v reklamě na auta, stále však převažují nerozhodní nebo nesouhlasící řidiči – tato problematika se tedy našich řidičů zřejmě příliš nedotýká. Podíl příznivců zrušení alkoholového limitu se příliš nezměnil – tato myšlenka u našich řidičů rozhodně nenachází širší podporu.

Tabulka 6: Souhlasíte s následujícími výroky? (přísnější tresty za přestupky, regulace reklamy, možnost libovolně pít před jízdou)

| | **rok** | **souhlasí** | **nerozhodní** | **nesouhlasí** |
|---|---|---|---|---|
| Tresty za dopravní přestupky by měly být přísnější | 1996 | 65,3% | 18,0% | 16,7% |
| Tresty za nepřiměřenou rychlost by měly být přísnější | 2002 | 77,2% | 12,6% | 10,2% |
| Tresty za alkohol za volantem by měly být přísnější | 2002 | 90% | 6,2% | 3,8% |
| Výrobcům aut by nemělo být dovoleno zdůrazňovat v reklamě rychlost jejich aut | 1996 | 14,8% | 28,4% | 56,8% |
| | 2002 | 29,6% | 30,9% | 39,5% |
| Řidičům by mělo být umožněno, aby se sami rozhodli, kolik alkoholu můžou vypít před jízdou | 1996 | 9,8% | 4,6% | 85,6% |
| | 2002 | 10,6% | 6,2% | 83,2% |




Graf 8: Podíl řidičů, kteří si přejí přísnější tresty za překračování limitu rychlosti a alkoholu (mezinárodní srovnání, v %)

Dotazovaní vyjadřovali, kolik pozornosti potřebují jednotlivé skupiny či oblasti dopravy (tabulka 7). Zatímco v roce 1996 byla za nejpotřebnější oblast považována hromadná doprava, dnes má prvenství nákladní automobilová doprava. Rozdíly mezi jednotlivými oblastmi jsou však malé. V mezinárodním srovnání (tabulka 8) přikládají čeští řidiči nadprůměrnou důležitost nákladní automobilové dopravě, zatímco chodcům a cyklistům spíše podprůměrnou.

Tabulka 7: Kolik pozornosti by podle vás měla vláda při plánování do budoucna věnovat chodcům, cyklistům, motocyklistům, osobním a nákladním automobilům, veřejné dopravě:

| Skupina | rok | velmi mnoho | dost | moc ne | vůbec žádnou | Neví |
|---|---|---|---|---|---|---|
| chodcům | 1996 | 23,4% | 56,8% | 15,0% | 2,1% | 2,7% |
| | 2002 | 30,0% | 52,2% | 13,3% | 2,4% | 2,1% |
| cyklistům | 1996 | 35,4% | 49,3% | 11,4% | 1,4% | 2,5% |
| | 2002 | 31,2% | 54,3% | 11,8% | 0,9% | 1,8% |
| motocyklistům | 1996 | 16,9% | 53,2% | 24,1% | 3,2% | 2,6% |
| | 2002 | 26,2% | 54,4% | 17,0% | 0,8% | 1,6% |
| osobním automobilům | 1996 | 27,5% | 53,6% | 15,6% | 1,6% | 1,7% |
| | 2002 | 35,4% | 52,5% | 10,0% | 0,7% | 1,4% |
| nákladním automobilům | 1996 | 32,5% | 46,8% | 15,7% | 2,6% | 2,4% |
| | 2002 | 42,7% | 45,6% | 9,3% | 0,8% | 1,6% |
| veřejné hromadné dopravě | 1996 | 52,3% | 37,3% | 7,2% | 1,7% | 1,5% |
| | 2002 | 38,9% | 46,9% | 10,8% | 1,4% | 2,0% |

Tabulka 8: Vláda by měla daným skupinám či oblastem věnovat velmi mnoho nebo dost pozornosti (mezinárodní srovnání, v %)

| | chodci | cyklisté | motocyklisté | osobní automobily | nákladní automobily | hromadná doprava |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 97 | 96 | 91 | 90 | 86 | 89 |
| Česká republika | 84 | 87 | 82 | 89 | 90 | 88 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dánsko | 91 | 95 | 70 | 82 | 75 | 86 |
| Estonsko | 96 | 97 | 84 | 89 | 87 | 89 |
| Finsko | 97 | 97 | 79 | 92 | 87 | 90 |
| Francie | 96 | 97 | 95 | 95 | 93 | 85 |
| Chorvatsko | 94 | 92 | 90 | 92 | 83 | 86 |
| Irsko | 96 | 96 | 87 | 97 | 92 | 95 |
| Itálie | 94 | 89 | 80 | 91 | 81 | 92 |
| Kypr | 92 | 88 | 88 | 88 | 85 | 91 |
| Maďarsko | 98 | 97 | 89 | 95 | 93 | 95 |
| Německo | 78 | 88 | 80 | 83 | 88 | 81 |
| Nizozemí | 86 | 91 | 72 | 86 | 88 | 86 |
| Polsko | 93 | 95 | 90 | 89 | 94 | 90 |
| Portugalsko | 97 | 88 | 96 | 96 | 96 | 95 |
| Rakousko | 86 | 88 | 79 | 87 | 86 | 83 |
| Řecko | 97 | 93 | 96 | 95 | 87 | 97 |
| Slovensko | 87 | 91 | 79 | 89 | 88 | 89 |
| Slovinsko | 84 | 92 | 68 | 80 | 73 | 82 |
| Španělsko | 90 | 92 | 90 | 88 | 88 | 84 |
| Švédsko | 88 | 89 | 75 | 87 | 80 | 85 |
| Švýcarsko | 90 | 88 | 74 | 85 | 77 | 85 |
| Velká Británie | 96 | 92 | 86 | 92 | 86 | 95 |
| Průměr | 92 | 92 | 83 | 89 | 86 | 89 |

Dále bylo dotazovaným předloženo patnáct různých faktorů, které se mohou stát příčinou dopravní nehody. Respondenti měli za úkol posoudit, jak často se každý z nich příčinou nehody skutečně stává, a umístit jej na šestibodové škále (nikdy.....vždy). Šlo o tyto faktory: únava, požití alkoholu před jízdou, nedodržení bezpečné vzdálenosti, příliš rychlá jízda, jízda pod vlivem léků, jízda pod vlivem drog, špatně udržovaná vozovka, telefonování za jízdy (s hand free úpravou nebo bez), dopravní zácpa, špatné počasí, vadné brzdy, ojeté pneumatiky, vadná světla, závada na řízení.

Za nejčastější příčinu nehody je stejně jako v roce 1996 považována příliš rychlá jízda (za častou nebo velmi častou příčinu nehody ji označilo 79,9% respondentů), řízení pod vlivem alkoholu (75,4%, v roce 1996 to bylo 70%), únava (62,2%) a nově nedodržení bezpečné vzdálenosti (62,6%), z vnějších vlivů opět špatný stav vozovky (51,2%) a nepříznivé meteorologické podmínky (58,3%), vzrostla důležitost závad na vozidle (46,9% dotazovaných označilo za častou či velmi častou příčinu nehody vadné brzdy, ojeté pneumatiky 48,3%). Novou položkou bylo telefonování za jízdy. Naši řidiči považují telefonování za nebezpečné jen v případě, že telefon nemá hand free úpravu – pak ho za častou či velmi častou příčinu nehody označilo 40,9% z nich. Pokud má telefon hand free úpravu, považuje telefonování za jízdy za častou či velmi častou příčinu nehody jen 16,2% dotazovaných.

Vyjádřený zájem dotazovaných o jednotlivá témata každodenního života odráží společenský vývoj. Nejvíce tedy vzrostla míra znepokojení nad nezaměstnaností, z dopravních témat pak došlo k většímu posunu u otázky týkající se dopravní zácpy než nehodovosti. Dopravní nehodovost znepokojuje přes 80% respondentů, v méně obecné rovině se však dotázaných tolik nedotýká - obavy, když někdo z jejich blízkých cestuje automobilem, má jen zhruba polovina z nich. Většina řidičů nemá zvláštní vztah k automobilu a ztotožňuje se s výrokem „auto je pro mne jen dopravní prostředek“.

Stejně jako v předchozích výzkumech, pro zlepšení bezpečnosti by podle řidičů mělo být nejvíc úsilí věnováno zlepšení stavu komunikací, značnou podporu má i zlepšení kontroly dodržování dopravního práva, pozornost by měl být věnována budování infrastruktury pro cyklisty. Většina dotazovaných podporuje zpřísnění trestů za závažné přestupky (rychlost a zejména alkohol). Příliš rychlá jízda a jízda pod vlivem alkoholu jsou také označovány za nejdůležitější příčiny nehody.