Čeští řidiči a moderní systémy ve vozidlech

Publikováno: 13. 3. 2007

Úvod

V květnu 2005 provedla agentura FOKUS dotazníkové šetření podle zadání Centra dopravního výzkumu na téma „Čeští řidiči a moderní systémy v automobilech“.

Výsledky tohoto výzkumu byly použity při řešení výzkumného projektu HUMANIST, jehož cílem je shromáždit maximum informací z evropských a národních studií a výzkumů, které se týkají role nových technologií v automobilech a jejich vlivu na chování řidiče.

1. Cíle

Cíle výzkumu byly rozděleny do tří oblastí:

1. Zmapování podílu řidičů v populaci a rozsahu jejich řidičských zkušeností
2. Způsoby využívání automobilu mezi aktivními řidiči
3. Analýza využívání vybraných moderních systémů v automobilech

2. Metoda výzkumu

Byl zvolen kvantitativní výzkum prostřednictvím dotazníkového šetření. Výběrový soubor tvořilo 1662 respondentů ze základního souboru populace ČR starší 15 let, vybraných kvótním výběrem na základě dat ČSÚ 2004.

Vyškolení tazatelé prováděli sběr dat prostřednictvím dotazníku.

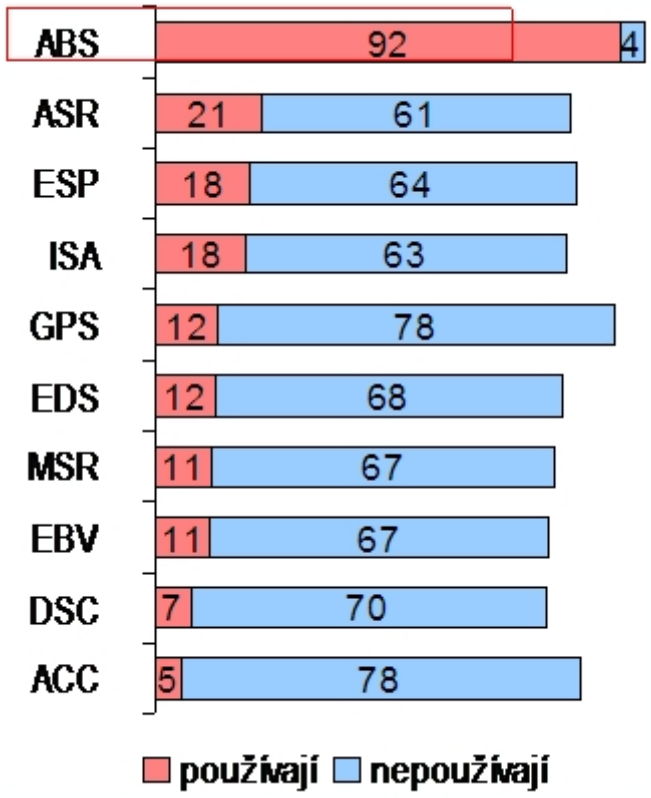
Graf č. 1: Typy řidičů (v %)
Zdroj: Focus 2005

Délka trvání cesty do zaměstnání	Podíl ek. aktivních
Méně než 10 min	25%
Méně než 20 min	31%
20 - 40 min	28%
Více jek 40 min	16%

Mezi základní moderní systémy instalované do automobilů patří:

- **ABS** - Systém regulující tlak v brzdné soustavě u každého kola zvlášť tak, aby se zamezilo zablokování kol při brzdném manévru. Výhodou použití ABS je zvýšení aktivní bezpečnosti a to zejména při zhoršených jízdních podmínkách – náledí, sníh, déšť atd.
- **GPS** – Navigační systém, který naviguje řidiče prostřednictvím hlasových a obrazových příkazů na trase z aktuální pozice do předem vybrané destinace(města, ulice, čerpací stanice apod.). Systém přitom využívá kartografických údajů uložených na CD-ROMu. Zaručuje spolehlivou orientaci v neznámém prostředí a umožňuje se plně věnovat řízení vozu.
- **ACC** – Systém hlídající bezpečnou vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla.
- **ASR** – Systém, který brání prokluzování kol. Přibrzdí prokluzující kolo, popřípadě ubere i plyn.
- **ESP** – Systém elektronické kontroly, jehož cílem je nezávisle na jízdních podmínkách a přilnavosti k povrchu vozovky zachovat stabilitu vozu při současném respektování jízdní dráhy požadované řidičem. Pokud vůz opustí požadovanou dráhu, systém ESP se aktivuje a koordinuje dle potřeby činnosti systémů REF, ABS a ASR tak, aby docílil korekce dráhy vozu podle požadavků řidiče. Tento systém se významně podílí na zachování stability a ovladatelnosti vozu za všech okolností: vyhýbací manévr, trhnutí volantem, náhlé zrychlení nebo brždění v kritických situacích, změna přilnavosti k vozovce. Zajistí udržení požadované dráhy, spolehlivost a předvídatelnost chování vozu na silnici v nestandardních situacích.
- **ISA – TEMPOMAT** – Zařízení, jež umožňuje zvolení a následné udržení dané rychlosti bez zásahů řidiče a nezávisle na změně terénu. V momentu dosažení požadované rychlosti, vydá řidič prostřednictvím ovladače signál, na který řídící jednotka motoru reaguje průběžnou samočinnou regulací svého chodu tak, aby byla zadaná rychlost udržena. S ohledem na bezpečnost je ovládání brzdovým či plynovým pedálem vždy prioritní a automatická regulace rychlosti je při sešlápnutí jednoho z pedálů přerušena. V okamžiku, kdy již aktuální dopravní situace nevyžaduje přímou intervenci řidiče, může být činnost regulátoru stisknutím ovladače znovu aktivována i s vyvoláním původně zvolené rychlosti.
- **EDS** – Elektronický uzávěr diferenciálu. Zabraňuje prokluzování jednoho z hnacích kol při rozjezdu, zrychlení nebo při jízdě z kopce.
- **EBV** – Systém, který optimálně rozkládá brzdnou sílu mezi přední a zadní nápravu.
- **MSR** – Zařízení pro regulaci kroutivého momentu motoru, doplňuje ASR tím, že při náhlém ubrání plynu a hrozícím smyku následkem brzdícího účinku motoru mírně přidá plyn.
- **DSC** – Elektronická regulace jízdní stability. Při odchylce od normálu dojde k přibrzďování jednotlivých kol.

Některý z moderních systémů používá ve svém vozidle 22% aktivních řidičů. Nejčastěji tyto systémy využívají respondenti, kteří řídí při výkonu své profese. Z deseti zkoumaných systémů je mezi řidiči nejrozšířenější ABS - používá jej 92% těch řidičů, kteří vlastní nějaký moderní systém, 20% respondentů, kteří v uplynulém roce řídili automobil a desetina všech respondentů. Ostatní systémy jsou využívány velmi zřídka - využívá je méně než čtyřicet respondentů, což činí nanejvýš pětinu všech majitelů nějakých moderních systémů a jen 5% z respondentů, kteří v minulém roce řídili auto.



Graf č.2: Používané systémy (v %)
Dopočet do 100% tvoří odpovědi „nevím“
Zdroj: Fokus 2005

Skupina uživatelů těchto systémů v našem souboru má tyto sociodemografické charakteristiky:

- 75 % tvoří muži
- z 27 % jsou to lidé ve věku 25-34 let
- ve větší míře jsou zastoupeni vysokoškoláci (20 % oproti 14 % v celém souboru)
- 23 % tvoří osoby samostatně výdělečně činné
- 21 % tvoří členové domácností s příjmy nad 29 000 Kč měsíčně

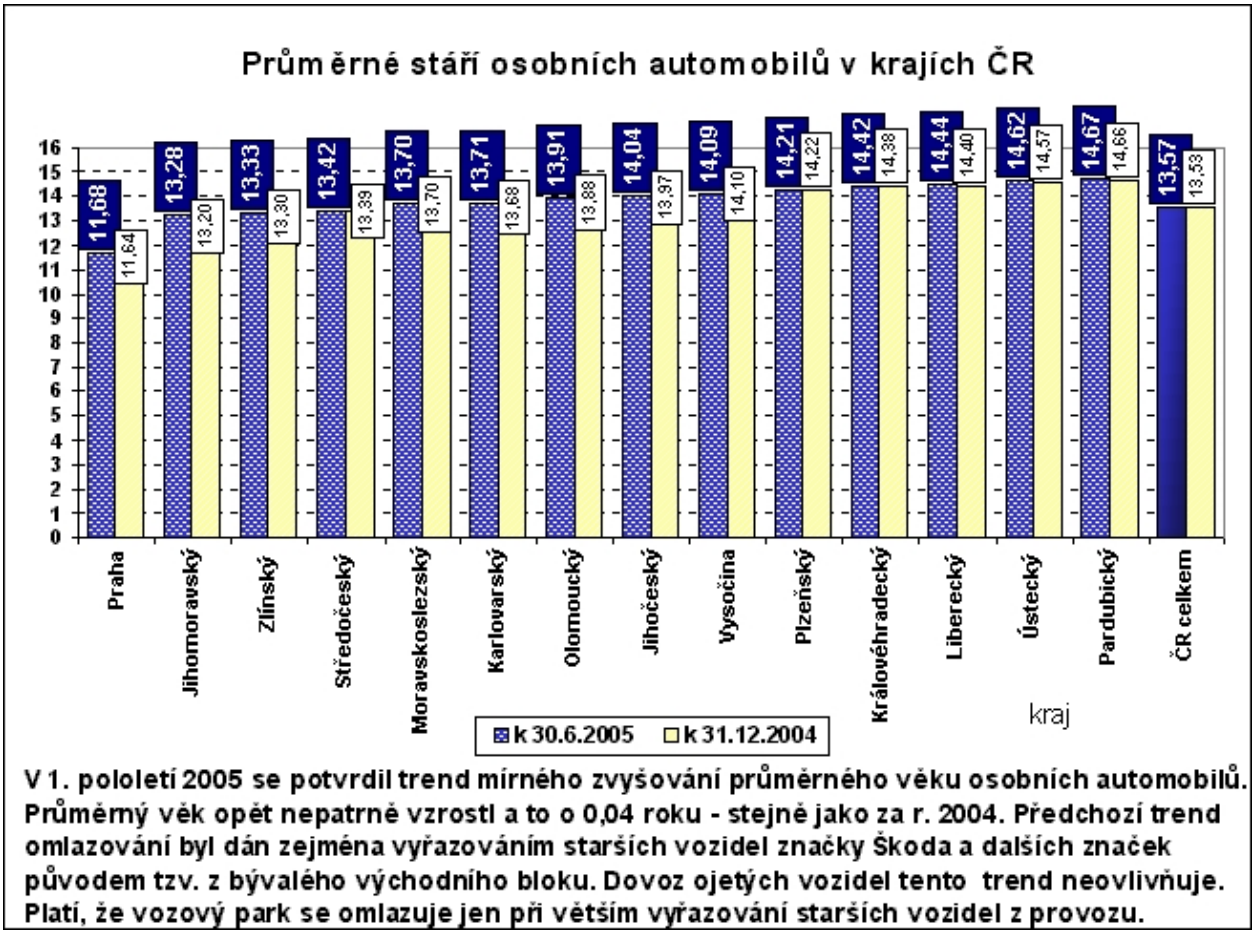
Z výsledků vyplývá, že užívání těchto systémů je mezi aktivními řidiči našeho souboru málo rozšířené, s výjimkou systému ABS, který používá 20% respondentů, kteří v posledním roce řídili automobil. Ostatní uvedené systémy používá pouze 5% respondentů.

Takovéto výsledky jsou ovlivněny především neznalostí řidičů, kteří nemají jasnou představu o tom, jak tato zařízení fungují a často mají obavy z toho, zda by obsluhu takových zařízení zvládli.

Dalším nezanedbatelným faktorem, který omezuje využívání moderních technických systémů v našich podmínkách je i cena těchto technologií a relace ceny k průměrnému příjmu řidiče. Ve srovnání se zahraničním je životní úroveň v ČR stejně jako ve všech zemích, které byly nově přijaty do EU, nižší než ve starších zemích EU. Tento rozdíl je stejně tak velký, někdy však ještě výraznější u kategorie důchodců. Zejména pak starší lidé, kteří chtějí být samostatní a mobilní do co nejvyššího věku, jsou podle našeho názoru ve starších zemích EU mnohem častějšími uživateli těchto systémů. To je zcela přirozené, neboť pokud se u seniorů snižuje jejich celková fyzická kondice, slábnou smyslové schopnosti, snižuje se svalová síla, nervosvalová koordinace atd., je v zájmu bezpečnosti samotných řidičů, bezpečnosti jejich nejbližších i ostatních účastníků silničního provozu, aby si svá vozidla takovými technickými systémy vybavovali.

Při současném stáří osobních automobilů v ČR – 13,57 let (viz Graf č.3) je pro české řidiče neefektivní vybavovat si starší vozy moderním technickým vybavením.

Tento znak českých řidičů – nedůvěra k novým technologiím, potvrzují i výsledky zmiňovaného projektu SARTRE, kde byli respondenti dotazováni na užitečnost vybraných zařízeních v automobilech.



V 1. pololetí 2005 se potvrdil trend mírného zvyšování průměrného věku osobních automobilů. Průměrný věk opět nepatrně vzrostl a to o 0,04 roku - stejně jako za r. 2004. Předchozí trend omlazování byl dán zejména vyřazováním starších vozidel značky Škoda a dalších značek původem tzv. z bývalého východního bloku. Dovoz ojetých vozidel tento trend neovlivňuje. Platí, že vozový park se omlazuje jen při větším vyřazování starších vozidel z provozu.

Graf č.3: Průměrné stáří osobních automobilů
Zdroj: Centrální registr vozidel