# Postoje k novým opatřením a problematice evropské harmonizace

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.

Značná část rozhovoru byla věnována postojům řidičů k možným novým zákonným i technickým opatřením ve prospěch bezpečnosti a životního prostředí, případně novým zařízením ve vozidlech, a k harmonizaci evropských zákonů a pravidel silničního provozu.

V obecnější rovině [více viz: více viz: Postoje k motoristické problematice a názory na dopravně bezpečnostní politiku] by většina řidičů souhlasila s prosazováním opatření pro bezpečnost silničního provozu , zejména s důslednější kontrolou dodržování dopravních předpisů, snahou zlepšit stav komunikací a cyklistické infrastruktury. Mezi konkrétněji formulovanými opatřeními si získaly podporu zejména návrhy zpřísnění trestů za závažné dopravní přestupky, naopak uvolnění limitu hladiny alkoholu v krvi se setkalo převážně s nesouhlasem, postoje k zákazu zdůrazňování rychlosti v reklamách byly nerozhodné.

Dále byly řidičům předkládány konkrétní návrhy nových opatření. K tématu životního prostředí byly předloženy čtyři návrhy, znamenající omezení individuální automobilové dopravy (tabulka 1). Celkově se tato sada návrhů setkala s převažujícími negativními postoji. Ačkoliv 47% dotázaných projevilo ochotu používat více hromadnou dopravu, jenom 16% by souhlasilo s omezením užívání svého auta. Řidiči byli více než v minulých letech nakloněni možnosti sdílení jednoho auta s více řidiči v případě společné cesty, ostatní opatření v zájmu zlepšení životního prostředí nyní nevzbudily větší zájem než v roce 1996. Mezinárodní srovnání (tabulka 2) ukazuje, že ochota omezit užívání automobilu je u českých řidičů z celé Evropy zdaleka nejnižší. Souhlas s ostatními návrhy je slabě podprůměrný.

Tabulka 1: V zájmu snížení znečištění ovzduší – jak byste přijal tyto návrhy?(omezení užívání auta, sdílení auta, používání hromadné dopravy, den bez aut každý měsíc)

| | velmi | dost | moc ne | vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| omezení užívání vašeho auta | 1996 | 1,7% | 12,0% | 41,5% | 42,3% | 2,5% |
| | 2002 | 2,3% | 13,6% | 45,8% | 32,9% | 5,4% |
| domluvit se s několika dalšími řidiči tak, abyste stejnou cestu všichni jeli vždy jen jedním vozidlem někoho z vás | 1996 | 5,0% | 14,7% | 23,3% | 52,5% | 4,5% |
| | 2002 | 8,9% | 28,2% | 34,8% | 22,5% | 5,6% |
| více používat veřejnou hromadnou dopravu | 1996 | 19,1% | 36,6% | 30,1% | 11,4% | 2,8% |
| | 2002 | 13,9% | 33,4% | 33,0% | 16,0% | 3,7% |
| den bez aut každý měsíc | 2002 | 15,2% | 24,8% | 30,1% | 22,1% | 7,8% |

Tabulka 2: Podíl řidičů podporujících opatření pro snížení znečistění ovzduší (mezinárodní srovnání, v %)

| | **Omezení používání vlastního auta** | **Sdílení auta** | **Víc používat hromadnou dopravu** | **Každý měsíc den bez aut** |
|---|---|---|---|---|
| Rakousko | 48 | 41 | 59 | 40 |
| Belgie | 49 | 49 | 54 | 59 |
| Kypr | 35 | 31 | 38 | 39 |
| Česká republika | 17 | 39 | 49 | 43 |
| Dánsko | 30 | 25 | 36 | 46 |
| Estonsko | 34 | 47 | 30 | 70 |
| Finsko | 53 | 52 | 78 | 65 |
| Francie | 61 | 68 | 66 | 64 |
| Německo | 41 | 43 | 42 | 49 |
| Řecko | 46 | 26 | 53 | 57 |
| Maďarsko | 32 | 39 | 42 | 54 |
| Irsko | 41 | 47 | 45 | 41 |
| Itálie | 72 | 59 | 80 | 55 |
| Nizozemí | 57 | 62 | 43 | 31 |
| Polsko | 37 | 31 | 46 | 56 |
| Portugalsko | 58 | 56 | 75 | 66 |
| Slovensko | 19 | 17 | 47 | 61 |
| Slovinsko | 39 | 60 | 46 | 63 |
| Španělsko | 60 | 55 | 74 | 43 |
| Švédsko | 46 | 54 | 49 | 56 |
| Velká Británie | 34 | 44 | 39 | 52 |
| Chorvatsko | 48 | 46 | 43 | 58 |
| Švýcarsko | 53 | 45 | 61 | 57 |
| Průměr | 44 | 45 | 53 | 53 |

Výrazným způsobem se nemění ani postoje vůči navrhovaným zákonným opatřením (tabulky 3, 4). Bodový systém má přibližně stejnou podporu jako v roce 1996. Je zřejmé, že řidiči nejsou dostatečně informováni o tom, co by pro ně takovéto opatření znamenalo. Podpora tohoto opatření je vysoká spíše v zemích, které už tento systém mají zaveden, nebo kde proběhly informační kampaně.

Poněkud se zvýšil podíl příznivců technického omezení maximální dosažitelné rychlosti vozidel (v mezinárodním srovnání však máme nejnižší podíl respondentů podporujících toto opatření).

Nově byli respondenti dotazováni na stanovení celoevropského limitu hladiny alkoholu na 0,5 g/l . I zde má Česká republika nízký podíl příznivců (stejně jako ostatní země, kde je aktuální limit nižší). Odpovědi ovlivňuje fakt, že dotazovaní nevědí, zda by toto opatření znamenalo pouze strop, nad který by legislativy jednotlivých zemí nesměly jít, nebo zavedení limitu 0,5 g/l ve všech zemích. Naopak nadprůměrný byl podíl respondentů, kteří souhlasili s nulovou hladinou alkoholu pro začátečníky.

Kromě Kypru a Španělska má Česká republika nejnižší podíl respondentů, kteří se vyslovili pro

sjednocení rychlostních limitů v Evropě. Příčiny této skepse nejsou zcela jasné, pravděpodobně dotazovaným chybělo upřesnění případné výše jednotlivých limitů.

Tabulka 3: Jak byste přijal opatření v zájmu dosažení evropské harmonizace předpisů?

| | | velmi / dost | moc ne / vůbec ne | neví |
|---|---|---|---|---|
| Systém trestných bodů za dopravní přestupky | 1991 | 63,2% | 21,9% | 14,9% |
| | 1996 | 60,6% | 33,2% | 6,2% |
| | 2002 | 62,4% | 30,9% | 6,6% |
| Požadovat od výrobců automobilů úpravu vozidel, která by omezila maximální dosažitelnou rychlost | 1991 | 28,6% | 58,0% | 13,4% |
| | 1996 | 25,0% | 69,6% | 5,4% |
| | 2002 | 32,5% | 59,8% | 7,7% |
| Stanovení maximální hladiny alkoholu v krvi na 0,5 g/l | 2002 | 38,5% | 49,6% | 11,9% |
| Stanovení jednotných rychlostních limitů | 2002 | 63,2% | 26,2% | 10,6% |
| Pro řidiče začátečníky limit alkoholu 0,0 g/l | 2002 | 79,4% | 13,6% | 7,0% |

Tabulka 4: Podíl řidičů podporujících harmonizaci předpisů (mezinárodní srovnání, v %)

| Země | sjednocení rychlost. limitů | maximální limit alkoholu v EU 0,5 | EU limit 0,0 pro začátečníky | bodový systém | omezení max. rychlosti vozidel |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgie | 83 | 82 | 73 | 51 | 64 |
| Česká rep. | 70 | 43 | 85 | 67 | 35 |
| Dánsko | 86 | 82 | 64 | 75 | 42 |
| Estonsko | 87 | 49 | 96 | 56 | 45 |
| Finsko | 80 | 77 | 79 | 82 | 63 |
| Francie | 87 | 88 | 89 | 75 | 74 |
| Chorvatsko | 88 | 79 | 91 | 80 | 42 |
| Irsko | 80 | 79 | 90 | 87 | 77 |
| Itálie | 79 | 70 | 84 | 75 | 70 |
| Kypr | 45 | 51 | 58 | 54 | 61 |
| Maďarsko | 88 | 49 | 88 | 67 | 36 |
| Německo | 85 | 82 | 89 | 76 | 38 |
| Nizozemí | 89 | 86 | 85 | 79 | 52 |
| Polsko | 77 | 49 | 95 | 68 | 49 |
| Portugalsko | 78 | 79 | 67 | 86 | 64 |
| Rakousko | 88 | 87 | 90 | 58 | 45 |
| Řecko | 73 | 71 | 76 | 73 | 59 |
| Slovensko | 74 | 40 | 84 | 67 | 36 |
| Slovinsko | 92 | 83 | 96 | 80 | 54 |
| Španělsko | 63 | 63 | 66 | 73 | 62 |
| Švédsko | 77 | 62 | 86 | 86 | 46 |
| Švýcarsko | 76 | 67 | 71 | 53 | 38 |
| Velká Brit. | 84 | 80 | 84 | 83 | 64 |
| Průměr | 80 | 70 | 82 | 72 | 53 |

Mezi nezanedbatelné problémy při řešení harmonizace evropského dopravního práva patří otázka postihu řidičů z jiných zemí. Asi 12% dotázaných se k tématu nedokázalo vyjádřit, přibližně polovina ostatních (tabulka 5, graf 1) byla pro trestání řidičů v jejich vlastní zemi, i když spáchají přestupek v zahraničí, polovina proti. V mezinárodním srovnání se čeští respondenti pohybovali kolem průměru.

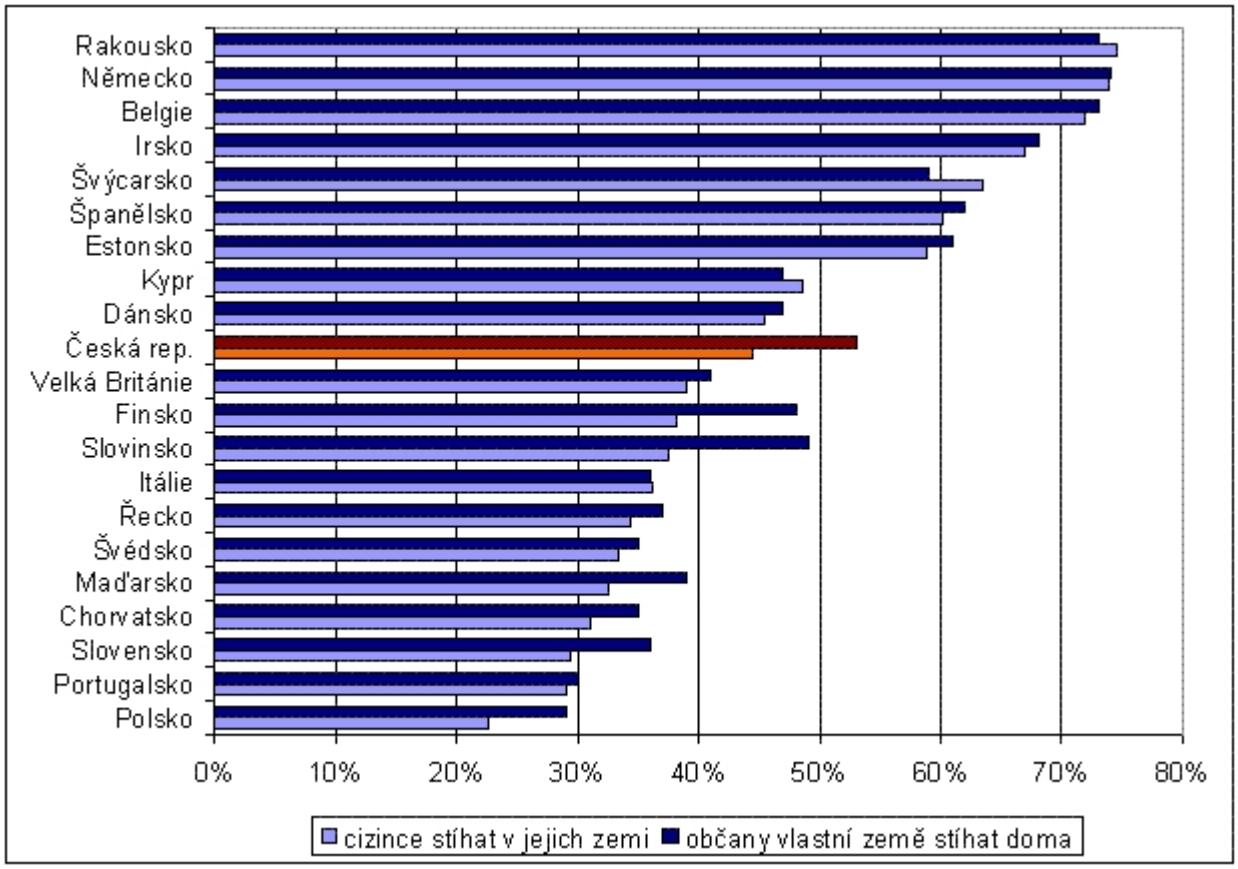
Další typ opatření, tedy lékařské a psychologické prohlídky pro různé cílové skupiny a rehabilitační kursy, považovala za důležité pro bezpečnost přibližně polovina dotázaných (tabulky 6, 7).

Podíl respondentů, kteří se vyslovili pro povinné rehabilitační kurzy pro řidiče, kteří jsou opakovaně přistiženi při jízdě pod vlivem alkoholu, byl po Slovensku nejmenší v Evropě. Stejně je tomu v případě zavedení povinného vyšetření za účelem potvrzení či vyloučení závislosti na alkoholu u těchto řidičů.

Podíl respondentů podporujících pravidelná (každých deset let) lékařská a psychologická vyšetření pro všechny řidiče je sice pátý nejnižší v Evropě, ale toto opatření nemělo příliš vysokou podporu ve většině zkoumaných zemí. Pravidelná vyšetření pro řidiče starší šedesáti měla celkově vyšší podporu. Z našich řidičů, kteří na otázku odpověděli, považuje tato vyšetření za užitečná pro bezpečnost 62%, což slabě převyšuje evropský průměr (ve věkové kategorii 55+ se vyslovila pro jen polovina dotázaných).

Tabulka 5: Souhlasíte s tím, aby: (stíhání za přestupky spáchané za hranicemi)

| | **velmi** | **dost** | **moc ne** | **vůbec ne** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|
| - řidiči z jiných evropských zemí, kteří spáchají dopravní přestupek v české republice, byli stíháni ve své vlastní zemi | 17,4% | 21,6% | 22,7% | 26,1% | 12,2% |
| - čeští řidiči byli stíháni v České republice, spáchají-li dopravní přestupek v jiné evropské zemi | 19,5% | 27,5% | 20,8% | 20,5% | 11,7% |




Graf 1: Podíl respondentů, kteří souhlasí s tím, aby řidiči byli stíháni ve své vlastní zemi, spáchají-li přestupek za hranicemi (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 6: Jak důležitá jsou podle Vás následující opatření (kurzy a vyšetření) pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu?

| | **velmi** | **dost** | **moc ne** | **vůbec ne** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|
| Pro řidiče, kteří byli více než jednou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu, zřídit povinné rehabilitační kurzy | 20,3% | 28,8% | 29,0% | 15,5% | 6,4% |
| Řidiče, kteří byli více než jednou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu, vyšetřovat, zda nejsou závislí na alkoholu | 22,7% | 28,3% | 28,5% | 15,1% | 5,4% |
| Zavedení povinných psychologických a lékařských vyšetření každých deset let pro všechny řidiče | 13,6% | 29,7% | 32,1% | 19,0% | 5,6% |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Povinná psychologická a lékařská vyšetření pouze pro řidiče, kteří již dosáhli šedesáti let | 22,1% | 35,6% | 26,9% | 9,0% | 6,4% |

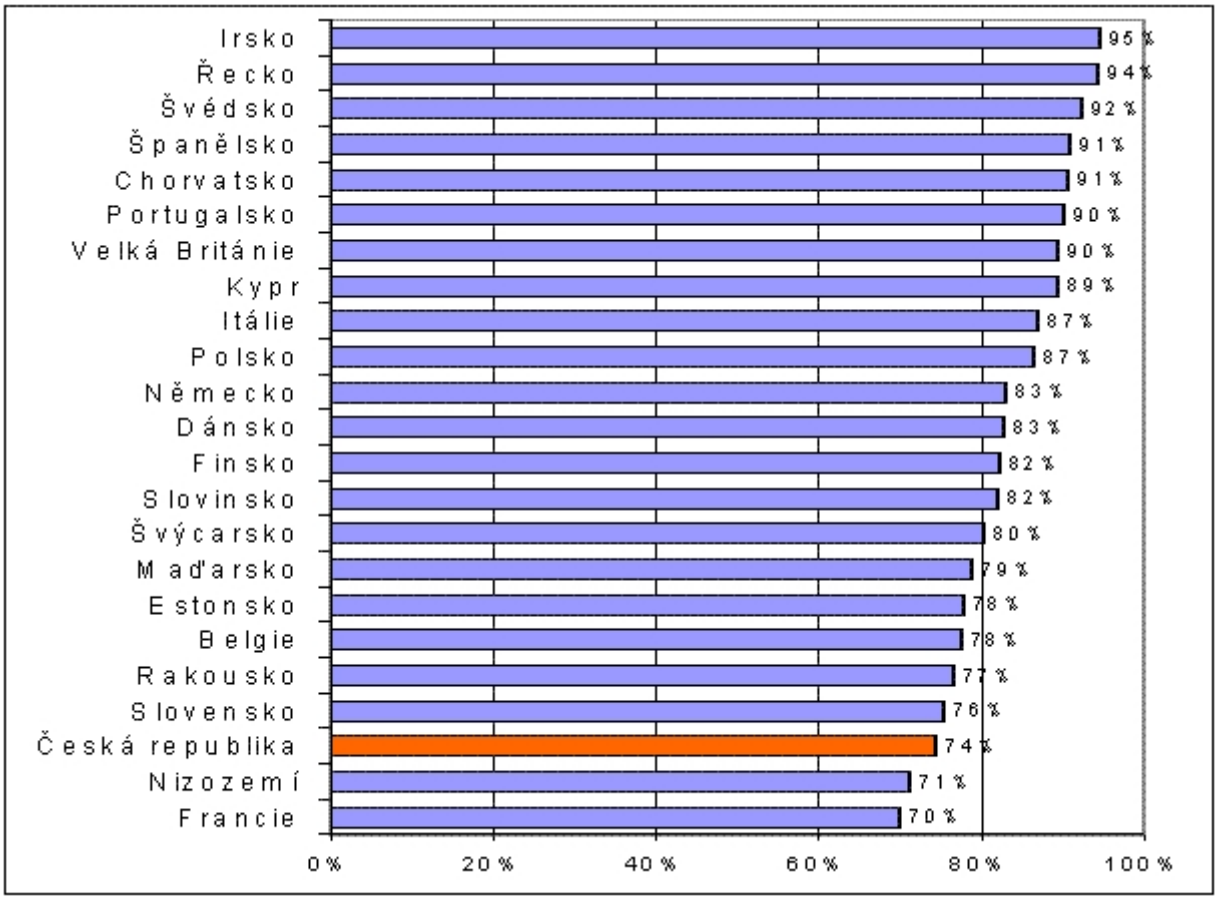
Tabulka 7: Podíl řidičů podporujících opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve formě kurzů a vyšetření (mezinárodní srovnání, v % )

| Země | rehabilitační kurzy | zjišťování závislosti | pravidelná vyšetření pro všechny | pravidelná vyšetření pro seniory |
|---|---|---|---|---|
| Belgie | 71 | 78 | 54 | 58 |
| Česká republika | 53 | 54 | 46 | 62 |
| Dánsko | 74 | 64 | 58 | 65 |
| Estonsko | 66 | 81 | 89 | 85 |
| Finsko | 90 | 91 | 89 | 96 |
| Francie | 93 | 91 | 70 | 68 |
| Chorvatsko | 66 | 73 | 67 | 53 |
| Irsko | 79 | 72 | 56 | 48 |
| Itálie | 81 | 83 | 71 | 43 |
| Kypr | 82 | 75 | 64 | 73 |
| Maďarsko | 80 | 87 | 50 | 44 |
| Německo | 86 | 68 | 30 | 43 |
| Nizozemí | 73 | 76 | 43 | 59 |
| Polsko | 88 | 80 | 58 | 78 |
| Portugalsko | 85 | 86 | 75 | 59 |
| Rakousko | 81 | 72 | 34 | 52 |
| Řecko | 85 | 84 | 64 | 63 |
| Slovensko | 51 | 47 | 57 | 49 |
| Slovinsko | 65 | 73 | 65 | 69 |
| Španělsko | 75 | 72 | 62 | 41 |
| Švédsko | 89 | 82 | 51 | 58 |
| Švýcarsko | 74 | 71 | 28 | 57 |
| Velká Británie | 81 | 78 | 57 | 54 |
| Průměr | 77 | 75 | 58 | 59 |

Česká republika patří k zemím s nejnižším podílem řidičů podporujících plán EU snížit do roku 2010 počet obětí dopravních nehod o polovinu nebo více (tabulka , graf 2). Spíše než nezájem je zřejmě příčinou nedůvěra v reálnost plánu.

Tabulka 8: Nejnovější Bílá kniha o dopravě EU plánuje do roku 2010 snížení počtu lidí usmrcených každoročně na evropských silnicích o polovinu. A jaký cíl by měl být naplánován podle vás?

| o 10% | o 50% | o 90% | žádné oběti | žádný plán | nevím |
|---|---|---|---|---|---|
| 8,8% | 32,5% | 13,6% | 18,5% | 13,5% | 13,1% |




Graf 2: Podíl řidičů podporujících plán snížení počtu usmrcených o 50 nebo více % (mezinárodní srovnání, v %)

K otázkám nových opatření a evropské harmonizace se čeští řidiči staví spíše skepticky. Výraznou podporu si získávají pouze návrhy přísnějších postihů za závažné přestupky. Obecně lze říci, že většina zmiňovaných opatření má podporu spíše v zemích, kde už buď fungují, nebo jsou o nich občané systematicky informováni. V odpovědích českých respondentů je často vysoký podíl odpovědi“nevím“, nad jednoznačnými vyjádřeními převažují odpovědi „spíše ano…moc ne“. Dá se předpokládat, že postoje řidičů se stanou vyhraněnějšími, pokud určitá opatření nabudou na aktuálnosti a konkrétnosti. Šanci na vyšší podporu mají opatření, o nichž je veřejnost dostatečně detailně informována.