Ochota mladistvých ve věku 14 až 18 let přijmout rychlostní omezení, negativní vzory dospělých

Publikováno: 7. 3. 2007

V tomto příspěvku informujeme o výsledcích průzkumu, který v Německu u 1 285 mladistvých ve věku 14-18 let zjišťoval ochotu přijmout jako správné a respektovat omezování rychlostí na silnicích.

Překračování nejvyšší povolené rychlosti v uzavřené osadě považuje polovina mladistvých za nebezpečné, překračování maximální povolené rychlosti mimo uzavřenou osadu považovalo za nebezpečné mnohem méně mladých respondentů. Za své negativní vzory uváděli mladiství všeobecně dospělé řidiče (76,4%), eventuálně své rodiče (59,2%). Jako faktor, který nejvíce působil na mladistvé pro dodržování (nepřekračování maximální povolené) rychlosti, byl mladistvými uváděn - přítomnost policie.

Hodnocení přiměřenosti rychlostního omezení

- Ačkoliv ještě nemají řidičské oprávnění pro řízení rychlejších motocyklů nebo řízení automobilů, vytvořili si téměř všichni (více než 98% z 1 285 dotázaných) mladiství názor na problematiku překračování maximálních povolených rychlostí na silnicích.
- Posouzení zmíněných rychlostních limitů mladistvými bylo následující:
    - Jako správné označila omezení rychlosti v uzavřených osadách (dále jen UO) téměř polovina (48,7%) dotázaných, limitů mimo uzavřenou osadu (dále jen MUO) téměř třetina (31,8%) a omezování maximální rychlosti na dálnici (dále jen D) označila za vhodné a správné jen pětina (20,1%) dotázaných.
    - Pouze menšina z dotázaných mladistvých si myslela, že v současné době platná rychlostní omezení nejsou dostačující, že by se maximální rychlosti měly zákonnou úpravou snížit (v UO 5,8%, MUO 4,2%, na D 9,7%). Zbytek se rozdělil na dvě skupiny. Z nich jedna by ráda jezdila rychleji (v UO 4,40, MUO 41,9%, na D 56,4%) zatímco druhá skupina považovala za správné pružnější přizpůsobení dopravním podmínkám (v UO 40,1%, MUO 20,7, na D 12,2%).

Překračování nejvyšších povolených rychlostí

- K překračování maximálních povolených rychlostí byly získány částečně rozporné údaje:
    - Na jedné straně se mladistvým jevilo toto jednání v UO častěji jako „mimořádné“ nebo „velmi nebezpečné (53,3%), MUO naopak byla nebezpečnost porušení pravidel silničního provozu hodnocena jako méně významná (22,7%) a na D ještě méně (14,7%).
    - Na druhé straně byla jízda, rychlejší než maximálně povolená, posuzována jako „méně nebezpečná“ až „bezpečná“ a sice v UO 46,5% respondentů, MUO 77,3% a na D 85,3%.

Odůvodnění názoru na bezpečnost při jízdě rychlejší než je maximálně povolená

- Názor „méně nebezpečná“ nebo „ bezpečná“ byl podle údajů tří čtvrtin (76,4%) všech dotazovaných motivován jednáním dospělých: Rodiče také nerespektovaly rychlostní limity a ještě se jim nikdy nic nestalo (59,2%).
- Mimo to jezdí i ostatní řidiči rychleji než je povoleno a přesto se jen zřídka kdy něco stane (17,2%).

Ochota dodržovat rychlostní omezení

- Podle lokality se mění připravenost a ochota mladistvých k dodržování rychlostních limitů:

- V UO dala najevo více než polovina (52,1%) , MUO jen ještě čtvrtina (25,4%) a na D méně než pětina (17,9%) dotázaných ochotu dodržovat rychlostní limity.
- Všichni ostatní neshledávali nic špatného na tom jezdit příležitostně rychleji než je to povolené; a sice v UO všeobecně o 10-20 km/h, na D však v mnoha případech o více než 20 km/h.

Motivy pro dodržování pravidel silničního provozu mladistvými

- Důvody pro dodržování rychlostních omezení byly:
- Více než polovina dotázaných (v UO 55,9%, MUO 61,7%, na D 62,1%) uvedla přítomnost policistů
- Přítomnost chodců zesílila rovněž připravenost ke snížení rychlosti (UO 59,3%, MUO 32,5%).
- Také silný provoz byl uváděn jako důvod k nepřekračování nejvyšších povolených rychlostí (v UO 47,9%, MUO 46,8%, na D 49,0%).

Dodržování pravidel silničního provozu řidiči mopedů a malých motocyklů

- Dvě třetiny z 624 dotazovaných uživatelů mopedů a malých motocyklů sdělily, že v UO vždy nebo většinou dodržují místní omezení rychlosti.
- MUO to bylo ještě jen 43,5% z vypovídajících.
- U těch dotázaných, kteří udávají, že často nerespektují omezení rychlosti, je jejich podíl v UO 34,5% a MUO dokonce 56%.

Jak časté jsou nehody zapříčiněné nepřiměřeně vysokými rychlostmi

- Skoro každý pátý řidič jednostopého vozidla (19,4%) udal, že z důvodu rychlé jízdy již měl nejméně jednou dopravní nehodu.

Závěry

Z průzkumu který byl proveden v Německu je zřejmé, že ani zde není stav osvěty a povědomí o nebezpečnosti překračování maximálních povolených rychlostí u mladistvých na neuspokojivé úrovni. Také tam se mladí lidé dívají na dospělé, na starší a zkušenější řidiče a podle jejich způsobů chování a řízení motorových vozidel si vytvářejí své vlastní normy. O to více se my musíme obávat vývoje postojů mladistvých v ČR, a to nejen v oblasti rychlé jízdy na silnicích. U nás je nerespektování nejen dopravních předpisů a zákonů dosti obvyklé, na osvětu a propagaci bezpečné jízdy není dostatek finančních prostředků. Dopravní policii ČR byla odebrána významná část kompetencí a tak ani její přítomnost na silnicích (bývá spíše vzácná, stejně jako provádění kontrol, odhalování a trestání dopravních přestupků a trestných činů) nemůže působit na řidiče tak jako třeba v Německu, aby respektovali dopravní předpisy. To co mladí lidé vidí kolem sebe, to přebírají jako normy a vzory svého chování. A toho špatného je opravdu hodně.