# Postoje k rychlosti a k bezpečnostním pásům

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.

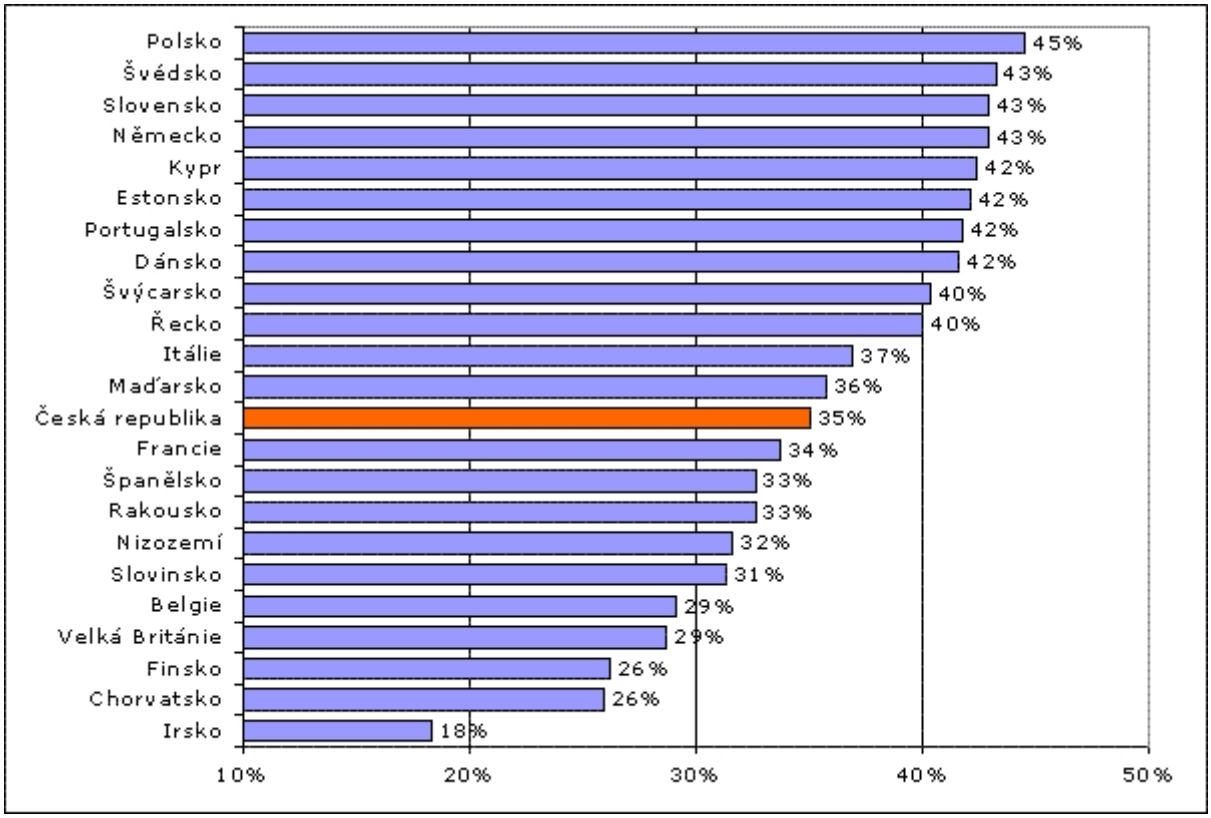
Dotazování bylo zaměřeno na: jízdní výkony řidičů během uplynulého roku, zájem o problematiku dopravy a bezpečnosti, názory řidičů na možná opatření pro bezpečnost silničního provozu, názory řidičů na příčiny nehod, podrobně bylo zpracováno téma rychlosti, styl jízdy, používání bezpečnostních pásů, problematika 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.

## Postoje k rychlosti

Řidičům byly kladeny otázky týkající se přímo jejich chování na silnici (případně chování druhých řidičů) – způsobu jízdy, dodržování rychlostních limitů, dále byli řidiči tázáni na názory na rychlostní limity a zkušenosti se sankcemi za jejich porušování.

Záliba v rychlé jízdě byla u českých řidičů v mezinárodním srovnání průměrná, častěji se vyskytovala u respondentů s vyššími jízdními výkony.


© *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

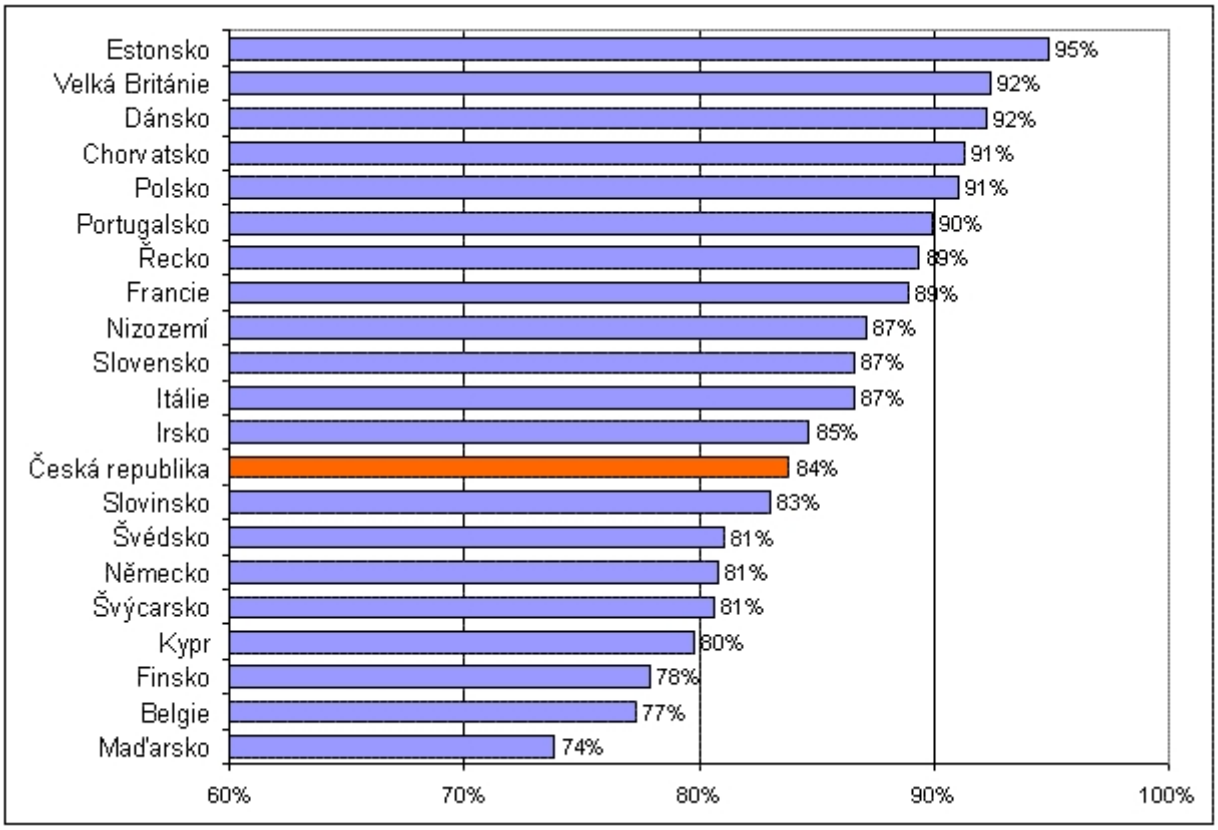



Graf 1: Podíl řidičů, kteří rádi jezdí rychle (mezinárodní srovnání, v %)

Hodnocení rychlostního chování svého i druhých řidičů se nijak zásadně nezměnilo, většina respondentů v České republice i ostatních evropských zemích soudí, že ostatní řidiči často nebo velmi často překračují rychlostní limity a oni sami jezdí srovnatelně s průměrem nebo trochu pomaleji (tabulky 1, 2, grafy 2,3).

Tabulka 1: Jak často podle vás ostatní řidiči překračují rychlostní limit?

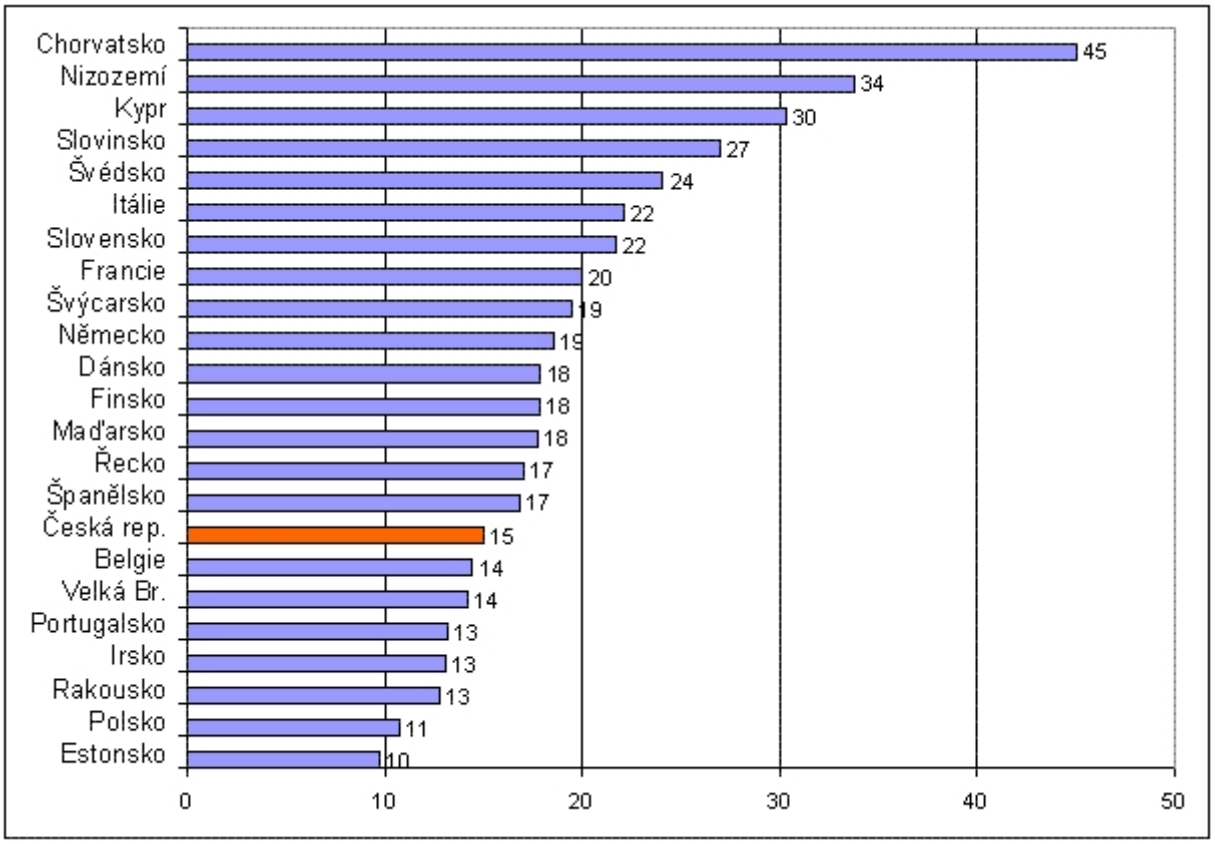
| | **nikdy** | **zřídka** | **občas** | **často** | **velmi často** | **vždy** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 0,3% | 1,1% | 15,4% | 47,6% | 33,2% | 0,8% | 1,7% |
| 1996 | 0,3% | 1,3% | 12,1% | 38,0% | 45,8% | 2,4% | 0,1% |
| 2002 | 0,3% | 2,6% | 13,0% | 35,0% | 44,6% | 2,7% | 1,8% |




Graf 2: Ostatní řidiči překračují rychlostní limit často, velmi často nebo vždy (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 2: Ve srovnání s ostatními řidiči, většinou jezdíte….: (rychleji, stejně, pomaleji)

| | **1991** | **1996** | **2002** |
|---|---|---|---|
| Mnohem rychleji než průměr | 2,2% | 2,0% | 1% |
| Poněkud rychleji než průměr | 16,2% | 14,0% | 13,9% |
| Průměrně rychle | 49,9% | 54,7% | 53,8% |
| Trochu pomaleji | 26,0% | 24,4% | 20,9% |
| Mnohem pomaleji | 4,6% | 4,4% | 10% |
| Neví | 1,3% | 0,5% | 0,4% |




Graf 3: Podíl řidičů, kteří svou jízdu považují za rychlejší než je jízda ostatních řidičů (mezinárodní srovnání, v %)

Zajímavější výsledky přinesla otázka na porušování rychlostních limitů samotnými respondenty. Můžeme zde pozorovat reakci na legislativní změny z roku 1997 (zvýšení limitu na dálnici a snížení v obci). Podíl těch, kteří tvrdí, že limity na dálnici a hlavních silnicích nikdy nepřekračují, sice skutečně mírně vzrostl, nelze však hovořit o statisticky významné změně (tabulka 3). Řidiči jsou však se stávajícím limitem častěji spokojeni (tabulka 5). Podíl řidičů, kteří nikdy nepřekračují nejvyšší povolenou rychlost v obci, mírně poklesl. I zde jsou respondenti s limitem spokojeni častěji než před jeho úpravou (téměř tři čtvrtiny dotázaných), ale zvýšil se také podíl těch, kteří si přejí limit v obci vyšší.

Respondenti, kteří uvádějí časté a velmi časté překračování limitů, jsou více zastoupeni mezi těmi, kdo si přejí limity vyšší, případně neomezenou rychlost. V mezinárodním srovnání (tabulka 4) čeští řidiči podprůměrně často připouštějí překračování rychlostních limitů na všech typech komunikací. Podíl řidičů, kteří si přejí zvýšení rychlostních limitů na dálnici a na vedlejších silnicích (tabulky 5,6), je však mezi ostatními státy přibližně průměrný, a zvýšení limitů na hlavních silnicích a v obcích si přeje dokonce nadprůměrný podíl dotazovaných (v obci dokonce z celého souboru nejvyšší).

Tabulka 3: Jak často překračujete rychlostní limit uvedených typů silnic?

| | | **nikdy** | **zřídka** | **občas** | **často** | **velmi často** | **vždy** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 22,8% | 32,3% | 29,2% | 9,2% | 3,7% | 0,8% | 2,0% |
| Na dálnici | 1996 | 30,5% | 28,6% | 21,6% | 9,4% | 4,0% | 3,1% | 2,8% |
| | 2002 | 34,3% | 26,5% | 22,9% | 8,0% | 3,2% | 2,3% | 2,8% |
| | 1991 | 21,9% | 33,0% | 30,1% | 11,1% | 3,3% | 0,3% | 0,3% |
| Na hlavní silnici | 1996 | 21,8% | 33,6% | 29,8% | 9,7% | 3,4% | 1,7% | 0,0% |
| | 2002 | 27,0% | 32,5% | 28,5% | 7,6% | 2,9% | 1,1% | 0,4% |
| | 1991 | 33,0% | 35,6% | 23,0% | 6,1% | 1,7% | 0,3% | 0,4% |
| Na vedlejší silnici | 1996 | 29,8% | 36,3% | 23,6% | 7,1% | 2,0% | 1,2% | 0,0% |
| | 2002 | 29,3% | 37,2% | 25,9% | 5,0% | 1,5% | 0,9% | 0,2% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 66,0% | 23,3% | 6,6% | 1,1% | 0,4% | 0,1% 2,5% |
| V obci | 1996 | 45,3% | 33,6% | 14,8% | 4,1% | 1,7% | 0,5% 0,0% |
| | 2002 | 40,4% | 35,1% | 18,0% | 4,1% | 1,4% | 0,6% 0,4% |

Tabulka 4: Jak často překračujete rychlostní limit uvedených typů silnic? (mezinárodní srovnání; „často“, „velmi často“ a „vždy“, v%)

| **země** | **dálnice** | **hlavní silnice** | **vedlejší silnice** | **v obci** |
|---|---|---|---|---|
| Belgie | 27 | 17 | 14 | 12 |
| Česká republika | 14 | 12 | 7 | 6 |
| Dánsko | 46 | 34 | 14 | 4 |
| Estonsko | 13 | 25 | 20 | 12 |
| Finsko | 17 | 11 | 10 | 6 |
| Francie | 22 | 14 | 10 | 7 |
| Chorvatsko | 25 | 18 | 21 | 6 |
| Irsko | 10 | 7 | 4 | 3 |
| Itálie | 24 | 26 | 15 | 12 |
| Kypr | 28 | 21 | 18 | 12 |
| Maďarsko | 16 | 21 | 17 | 12 |
| Německo | 20 | 15 | 17 | 7 |
| Nizozemí | 31 | 22 | 14 | 7 |
| Polsko | 12 | 13 | 11 | 7 |
| Portugalsko | 32 | 19 | 15 | 11 |
| Rakousko | 19 | 11 | 11 | 6 |
| Řecko | 40 | 23 | 19 | 6 |
| Slovensko | 16 | 18 | 11 | 8 |
| Slovinsko | 26 | 16 | 10 | 6 |
| Španělsko | 37 | 21 | 13 | 11 |
| Švédsko | 35 | 27 | 14 | 5 |
| Švýcarsko | 32 | 21 | 18 | 4 |
| Velká Británie | 26 | 13 | 8 | 4 |
| Průměr | 25 | 18 | 13 | 8 |

Tabulka 5: Ve srovnání s nynějším stavem, rychlostní limit by podle vás měl být: (nižší, vyšší, stejný, bez omezení)

| | | **nižší** | **stejný** | **vyšší** | **bez omezení** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Na dálnici | 1996 | 1,9% | 23,7% | 56,6% | 16,4% | 1,4% |
| | 2002 | 5,5% | 51,9% | 31,5% | 9,7% | 1,4% |
| Na hlavních silnicích | 1996 | 1,9% | 59,2% | 37,2% | 1,0% | 0,7% |
| | 2002 | 4,4% | 68,2% | 25,7% | 0,7% | 1,0% |
| Na vedlejších silnicích | 1996 | Nezjišťováno | | | | |
| | 2002 | 4,9% | 81,8% | 12,3% | 0,3% | 0,7% |
| V obci | 1996 | 30,2% | 63,0% | 6,3% | 0,1% | 0,4% |
| | 2002 | 8,5% | 71,2% | 19,3% | 0,1% | 0,9% |

Tabulka 6: Podíl řidičů, kteří by uvítali vyšší rychlostní limit na různých typech komunikací (mezinárodní srovnání, v %)

| **Země** | **dálnice** | **hlavní silnice** | **vedlejší silnice** | **v obci** |
|---|---|---|---|---|
| Belgie | 39 | 14 | 8 | 9 |
| Česká republika | 42 | 27 | 13 | 20 |
| Dánsko | 62 | 39 | 5 | 4 |
| Estonsko | 26 | 47 | 18 | 12 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Finsko | 25 | 15 | 5 | 6 |
| Francie | 33 | 12 | 4 | 7 |
| Chorvatsko | 33 | 22 | 30 | 13 |
| Irsko | 34 | 14 | 3 | 6 |
| Itálie | 40 | 24 | 10 | 10 |
| Kypr | 42 | 22 | 14 | 8 |
| Maďarsko | 69 | 16 | 53 | 3 |
| Německo | 35 | 18 | 15 | 7 |
| Nizozemí | 53 | 23 | 8 | 6 |
| Polsko | 30 | 15 | 12 | 9 |
| Portugalsko | 48 | 18 | 11 | 5 |
| Rakousko | 38 | 15 | 9 | 7 |
| Řecko | 47 | 21 | 16 | 3 |
| Slovensko | 49 | 31 | 20 | 9 |
| Slovinsko | 40 | 18 | 12 | 15 |
| Španělsko | 53 | 27 | 15 | 12 |
| Švédsko | 54 | 39 | 40 | 5 |
| Švýcarsko | 53 | 25 | 17 | 5 |
| Velká Británie | 43 | 11 | 4 | 2 |
| Průměr | 43 | 22 | 15 | 8 |

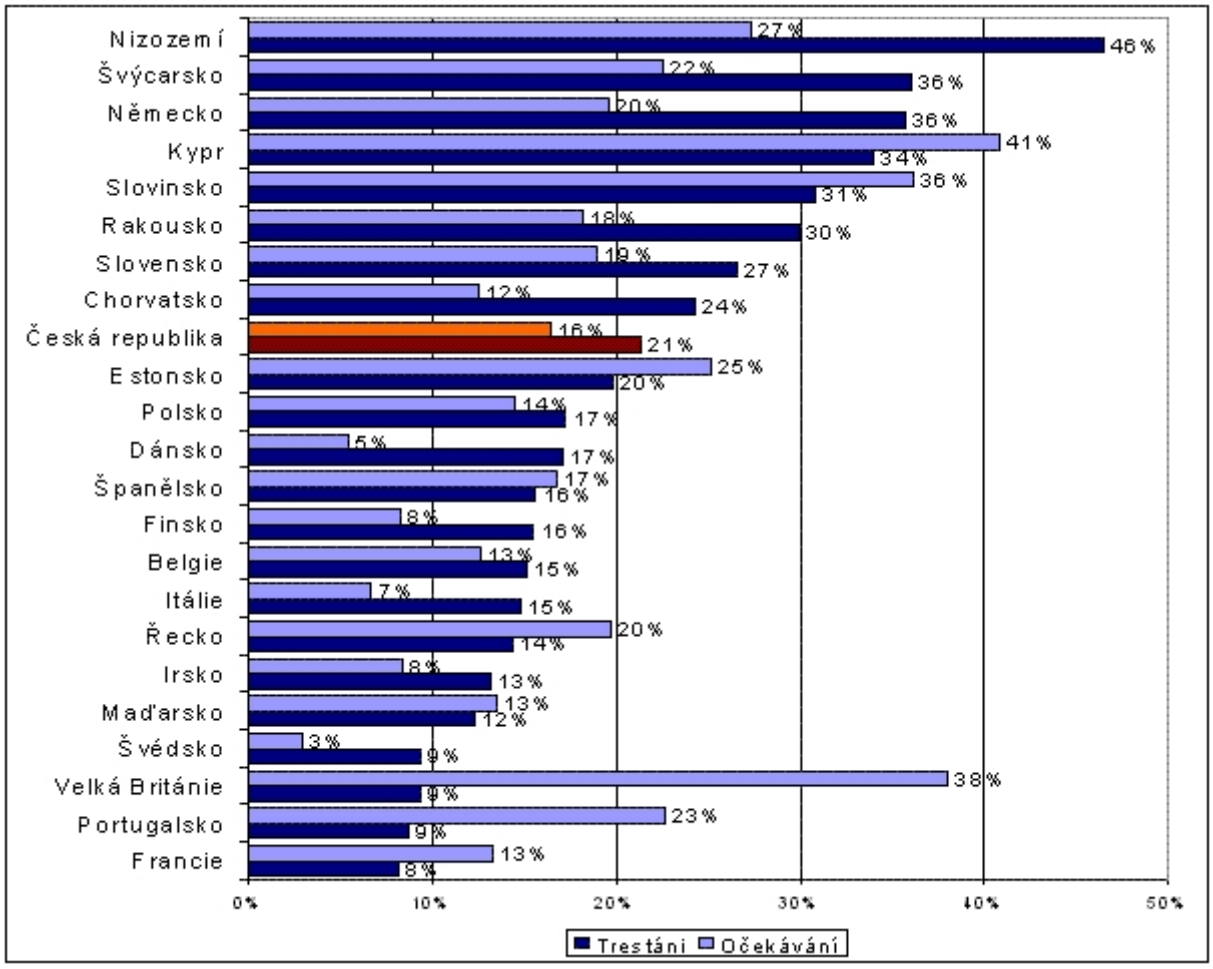
Další otázky se týkaly kontroly dodržování předepsaných rychlostních limitů. Řidiči sice dnes počítají s možností kontroly častěji než v roce 1996 (tabulka 7), ale podíl těch, kdo byli za překročení rychlosti nějakým způsobem postiženi, se nezměnil (tabulka 8), přestože jsou podle výpovědí řidičů rychlostní limity – alespoň v obci – překračovány častěji. Kontroly navíc v řidičích patrně nevzbuzují příliš velký respekt, protože ti, kdo více počítají s možností kontroly, překračují rychlostní limity stejně často jako ti, kdo s kontrolou nepočítají. V mezinárodním srovnání (graf 4) je podíl trestaných řidičů slabě nadprůměrný, odhad pravděpodobnosti kontroly spíše podprůměrný.

Tabulka 7: Jaká je pravděpodobnost, že během vaší obvyklé cesty bude kontrolována vaše rychlost?

| | **nikdy** | **zřídka** | **občas** | **často** | **velmi často** | **vždy** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 5,3% | 46,3% | 35,2% | 8,2% | 1,8% | 0,1% | 3,1% |
| 2002 | 3,5% | 33,6% | 40,6% | 11,9% | 2,7% | 0,7% | 7% |

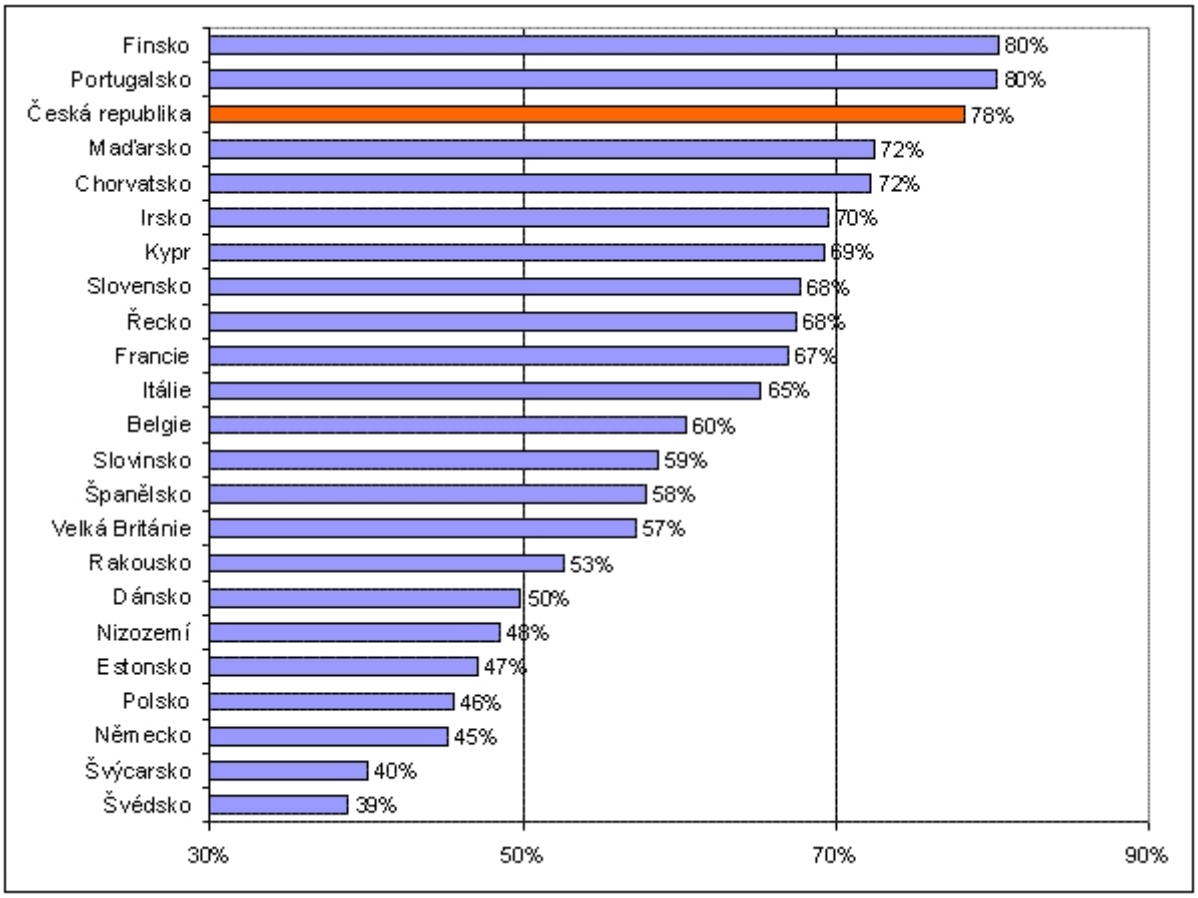
Tabulka 8: Byl jste v posledních třech letech pokutován nebo jinak potrestán za překročení povolené rychlosti?

| | **Ne** | **pouze pokutován** | **pokutován i jinak trestán** | **neví** |
|---|---|---|---|---|
| 1991 | 51,8% | 20,5% | 27,7% | 0,0% |
| 1996 | 78,6% | 20,5% | 0,7% | 0,2% |
| 2002 | 78,3% | 20,6% | 0,7% | 0,5% |

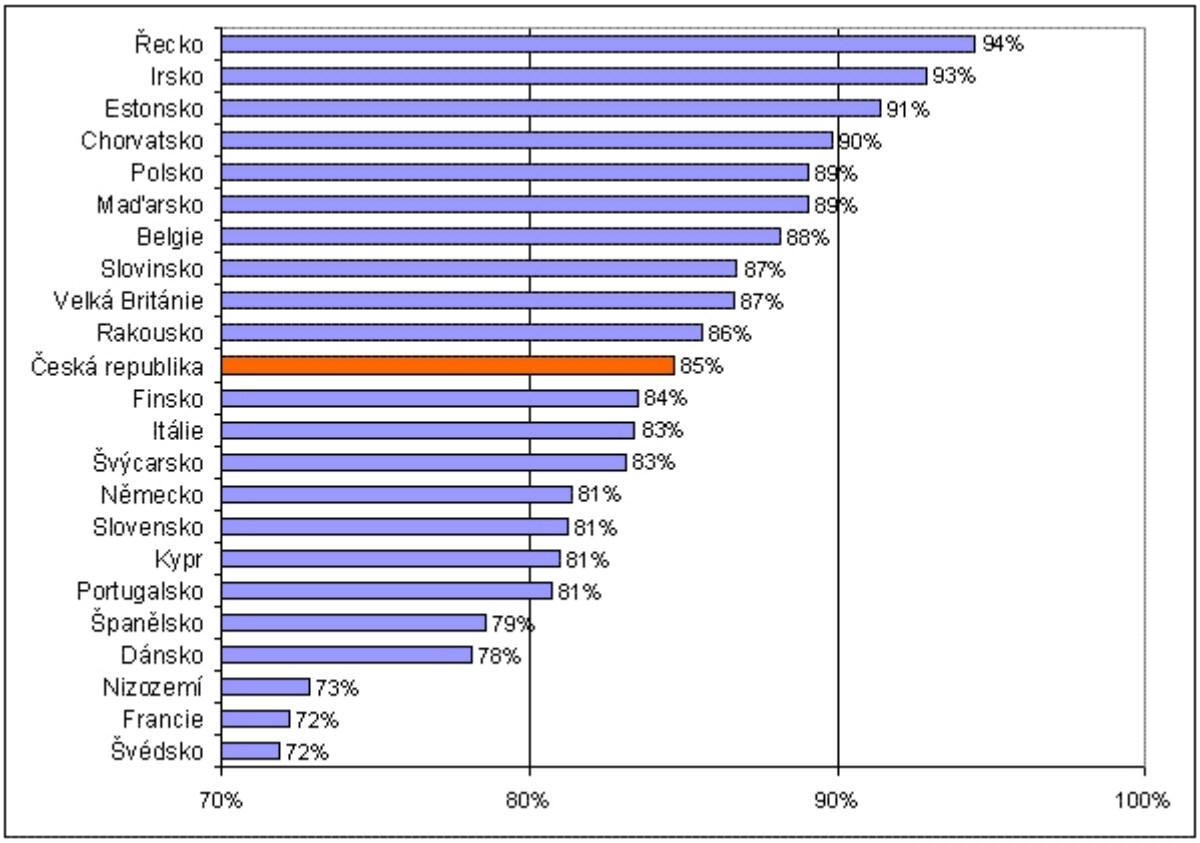



Graf 4: Podíl řidičů, kteří byli v uplynulých 3 letech trestáni za rychlost, a podíl řidičů, kteří očekávají kontrolu často, velmi často nebo vždy (mezinárodní srovnání, v %)

Jak bylo zjištěno v jiné části průzkumu [více viz: Postoje k motoristické problematice a názory na dopravně bezpečnostní politiku], téměř 78% českých řidičů by souhlasilo se zavedením přísnějších trestů za nepřiměřenou rychlost (v mezinárodním srovnání jde o třetí nejvyšší podíl) a 85% respondentů považuje nepřiměřenou rychlost za častou příčinu nehody (graf 6). Lze tedy říci, že překračování rychlostních limitů je respondenty považováno za závažný a nebezpečný přestupek. Mezi respondenty, kteří považují příliš rychlou jízdu za častou příčinu nehody, je nižší podíl řidičů, kteří sami o sobě soudí, že jezdí nadprůměrně rychle, než mezi respondenty, kteří rychlosti takovou váhu nepřikládají (13% : 25%). V konkrétnější rovině (překračování rychlostních limitů jednotlivých typů komunikací) rozdíl není už tak výrazný. Podíl nadprůměrně rychlých jezdců je nižší u příznivců přísnějších trestů než u odpůrců (11% : 34%). Respondenti, kteří se vyslovili pro přísnější tresty, také výrazně méně připouštějí časté překračování rychlostních limitů na všech typech komunikací, než ti, kteří jsou proti zpřísnění (dálnice 10% : 31%, hlavní silnice 8% : 32%, vedlejší silnice 6% : 18%, v obci 4% : 17%).




Graf 5: Podíl řidičů podporujících přísnější tresty za rychlost (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 6: Příliš rychlá jízda se stává příčinou nehody často, velmi často, vždy (mezinárodní srovnání, v %)

Postoj vůči ostatním řidičům se ve srovnání s předchozími výzkumy zásadně nezměnil, řidiči většinou mají za to, že ostatní často nebo velmi často překračují rychlostní limity; oni sami pak jezdí srovnatelně s průměrem nebo o něco pomaleji a rozhodně bezpečněji.

Na vývoji překračování rychlostních limitů samotnými respondenty se odráží změna limitů z roku 1997 jen málo, legislativní úpravu by bylo zřejmě třeba doplnit dalšími opatřeními. Změna se projevila spíše na spokojenosti se současnými limity. Řidiči jsou nyní častěji spokojeni. V obci si přejí zachovat současný limit tři čtvrtiny dotázaných, na dálnici více než polovina.

Přestože se nezměnil podíl řidičů, kteří byli v posledních třech letech sankcionováni za nepovolenou rychlost, subjektivní pravděpodobnost rychlostní kontroly je vyšší než dřív. Na chování řidičů se však míra subjektivního rizika nijak neprojevuje, vliv má spíše celkový postoj k rychlosti (vnímání překročení rychlosti jako příčiny nehody a jako závažného přestupku).

## Postoje k bezpečnostním pásům

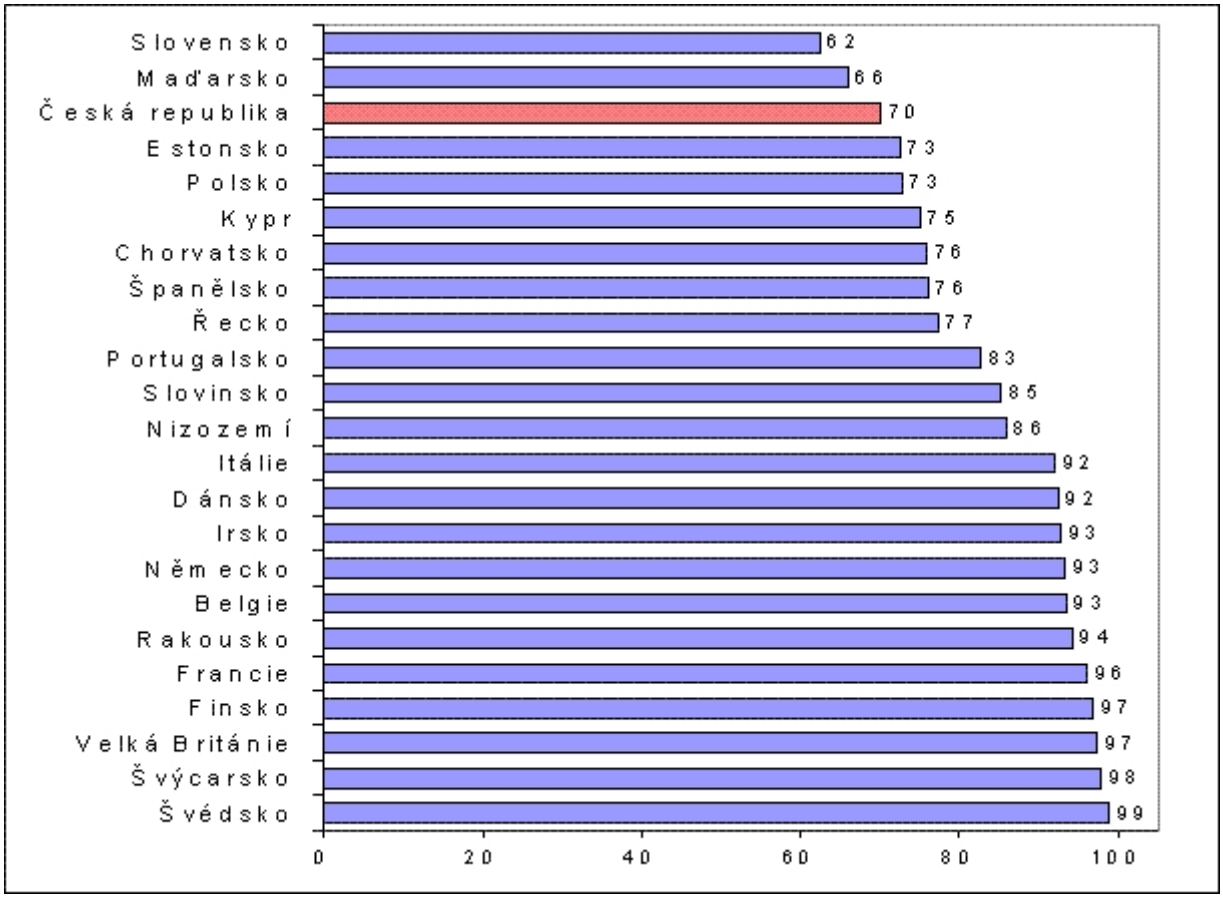
Další část dotazníku se věnovala problematice bezpečnostních pásů. Respondenti zde uváděli, zda je jimi jejich vozidlo vybaveno, zda je oni sami používají a zda byli za jejich nepoužití v poslední době sankcionováni, jestli používají dětské zádržné systémy, když vezou ve svém vozidle děti, a zda se ztotožňují s některými názory a postoji týkajícími se bezpečnostních pásů.

Vybavenost vozidel bezpečnostními pásy se průběžně zlepšuje, nyní již 70,1% řidičů uvedlo, že jejich vozidlo je vybaveno pásy vpředu i vzadu (tabulka 1, graf 1). V používání tohoto vybavení však zdaleka takový pokrok nenastal (tabulka 2, graf 2). Podíl řidičů, kteří pásy používají vždy, je mimo obec stále stejný jako v roce 1996 (necelé tři čtvrtiny na dálnici a okolo dvou třetin na ostatních silnicích), v obci se zvedl z 39,8% na 46,6%, což je velmi málo ( v mezinárodním srovnání je Česká republika na osmnáctém místě; ve více než třetině zkoumaných zemí vždy používá v obci pásy přes 80% řidičů). Je evidentní, že řidiči nejsou dostatečně informováni o důležitosti pásů zejména při nižších rychlostech; mnozí je používají pouze na komunikacích s vyšší rychlostí. Výsledky dotazování korespondují s výsledky systematického pozorování, které provádělo Centrum dopravního výzkumu: v roce 2002 byl podíl připoutaných řidičů na dálnici 81%, na ostatních komunikacích mimo obec 63% a ve městě 43%.

Kontrola je v tomto ohledu stále stejně nedostatečná, podobně jako v roce 1996 přes 90% respondentů uvedlo, že v posledních třech letech nebylo nijak sankcionováno za nepoužití pásu.

Tabulka 1: Je auto, které řídíte nejčastěji, vybaveno bezpečnostními pásy?

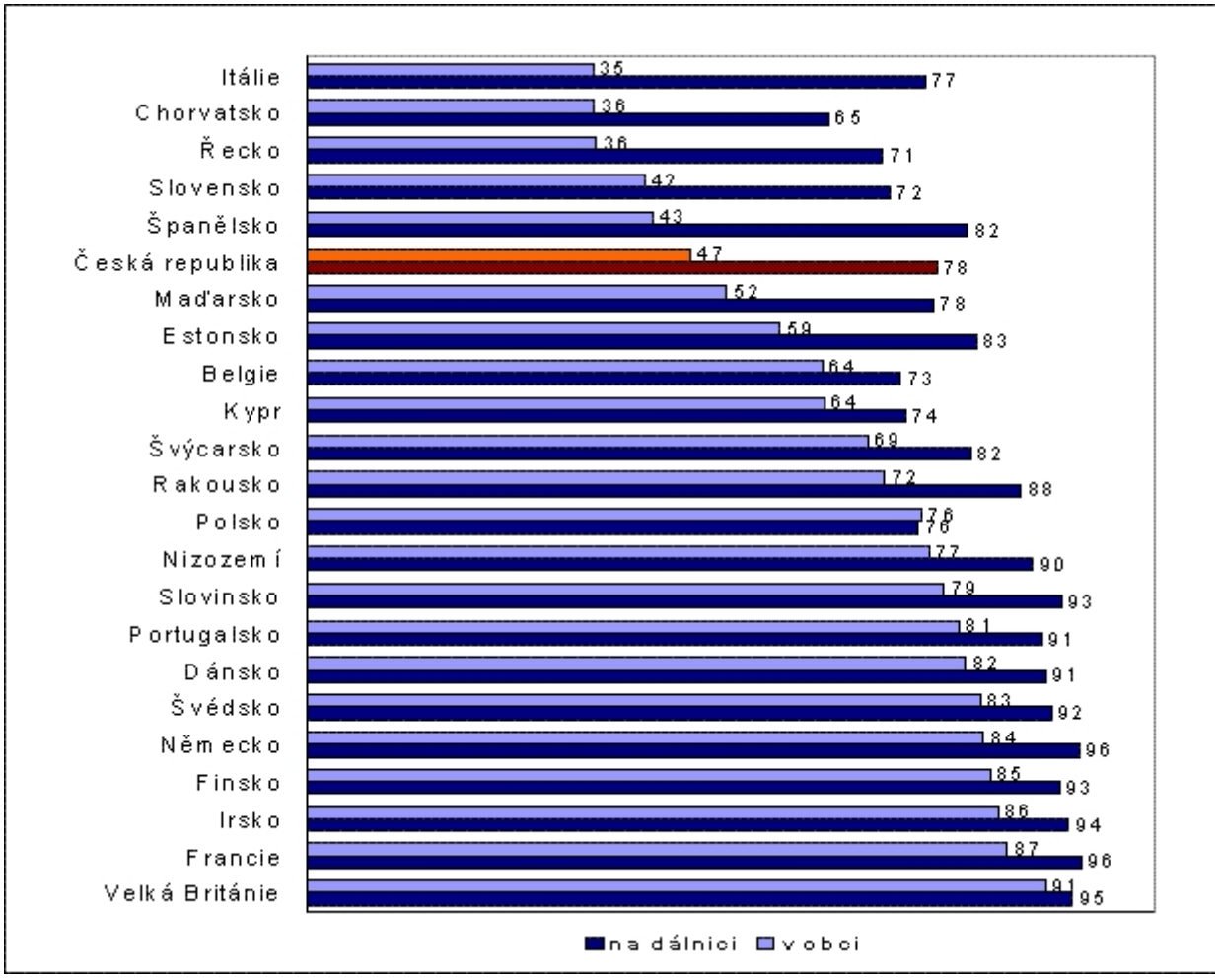
| | **pouze vpředu** | **vpředu i vzadu** | **ne** |
|---|---|---|---|
| 1991 | 6,8% | 23,4% | 8,6% |
| 1996 | 52,3% | 45,5% | 2,0% |
| 2002 | 28,7% | 70,1% | 1,2% |




Graf 1: Podíl automobilů vybavených bezpečnostními pásy na všech sedadlech (mezinárodní srovnání, v %)

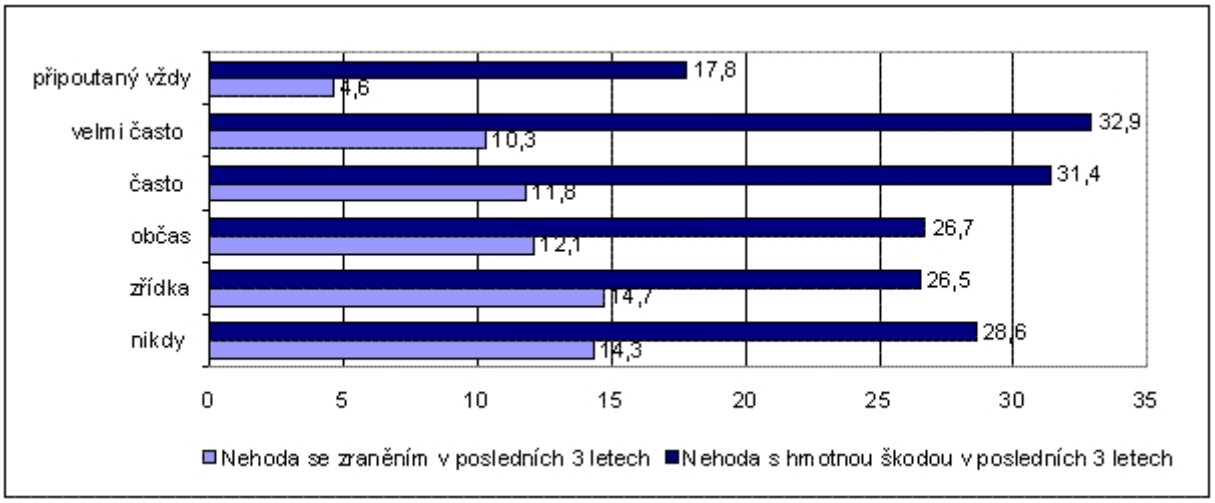
Tabulka 2: Používáte bezpečnostní pásy, když toto auto řídíte na různých typech silnic?

| | | **nikdy** | **zřídka** | **občas** | **často** | **velmi často** | **vždy** | **neví/auto není vybaveno** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Na dálnici | 1991 | 1,4% | 0,9% | 1,5% | 1,9% | 4,8% | 80,0% | 8,6% |
| | 1996 | 3,4% | 2,4% | 3,2% | 6,3% | 6,8% | 74,6% | 3,3% |
| | 2002 | 2,1% | 2,0% | 3,2% | 5,9% | 7,9% | 74,6% | 4,2% |
| Mimo obec | 1991 | 1,3% | 1,3% | 2,4% | 4,7% | 6,3% | 75,2% | 8,6% |
| | 1996 | 3,2% | 4,2% | 7,0% | 10,8% | 8,6% | 64,1% | 2,1% |
| Na hlavní silnici | 2002 | 2,1% | 3,7% | 4,8% | 7,3% | 11,4% | 68,6% | 2,1% |
| Na vedlejší silnici | 2002 | 3,0% | 5,5% | 8,5% | 8,0% | 14,7% | 58,4% | 1,9% |
| V obci | 1991 | 10,6% | 17,7% | 14,7% | 7,7% | 8,7% | 31,7% | 8,6% |
| | 1996 | 9,2% | 14,1% | 11,2% | 11,1% | 12,5% | 39,8% | 2,1% |
| | 2002 | 6,2% | 9,9% | 11,3% | 9,9% | 14,2% | 46,6% | 1,9% |




Graf 2: Podíl řidičů, kteří uvádějí, že vždy použijí pás (mezinárodní srovnání, v %)

Analýza potvrdila souvislost používání bezpečnostních pásů s nehodovostí (graf 3) - řidiči, kteří v obci (a až na několik výjimek i na ostatních komunikacích) vždy používají bezpečnostní pás, měli v posledních třech letech méně nehod než ostatní skupiny.




Graf 3: Výskyt nehod podle frekvence používání pásů v obci (v %)

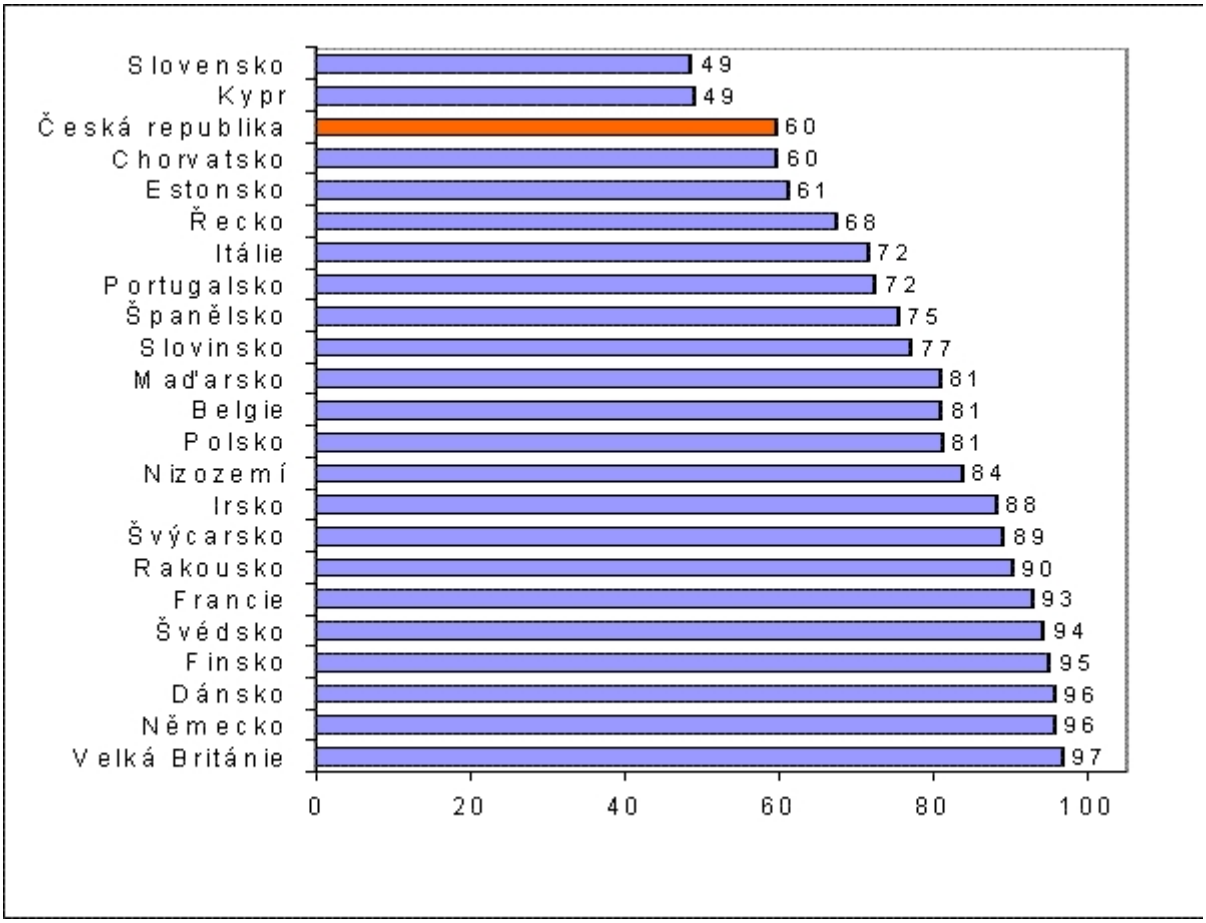
Skupina řidičů, kteří v obci vždy používají bezpečnostní pás, se neliší věkovým složením a i jízdní výkony odpovídají celkové struktuře, je v ní však poněkud větší podíl žen (43,7%, zatímco v celém souboru je 36,1% žen). S tím zřejmě souvisí i vyšší výskyt dalších příznivých charakteristik v této skupině, jako méně časté porušování rychlostních limitů a riskantní předjíždění nebo těsné následování vozidla vpředu, naopak častější dodržení přednosti chodců na přechodu. Požívání

alkoholu před jízdou je v této skupině méně frekventované, stejně tak telefonování za jízdy

Mimořádně špatné výsledky byly zjištěny v používání dětských sedaček, kde se Česká republika zařadila na třetí nejhorší místo v Evropě (tabulka 3, graf 4). Vyloučíme-li respondenty, kteří nikdy nevozí děti, vždy trvá na použití dětského zádržného systému 60% dotčených řidičů; ve více než polovině zkoumaných zemí je to 81 – 97% řidičů.

Tabulka 3: Když vezete ve svém autě dítě (děti), musí sedět v dětské bezpečnostní sedačce nebo použít bezpečnostní pásy?

| **ano, vždy** | **obvykle ano** | **někdy ano** | **nikdy** | **nikdy nevozí děti** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|
| 39,4% | 17,3% | 5,4% | 3,8% | 32,2% | 1,9% |




Graf 4: Podíl řidičů (ze skupiny, která alespoň někdy vozí děti), kteří vždy trvají na použití zádržného systému (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 4: Byl jste v posledních třech letech pokutován nebo jinak potrestán za to, že jste nepoužil bezpečnostní pásy?

| | **ne** | **jen pokutován** | **pokuta a/nebo jiný trest** | **Neví** |
|---|---|---|---|---|
| 1996 | 91,3% | 8,1% | 0,1% | 0,5% |
| 2002 | 90,3% | 8,6% | 0,6% | 0,5% |

Posun v postojích řidičů vůči pásům zhruba odpovídá jejich posunu v jejich chování – není příliš výrazný (tabulka 5). Určitý rozdíl proti roku 1996 můžeme pozorovat v reakcích na výrok „pokud řídíte opatrně, pásy opravdu nejsou nutné“ – s tímto tvrzením dnes souhlasí už jen 26,5% řidičů v roce 1996 to bylo 34,6%). Přesto se v mezinárodním srovnání (graf 5) řadíme k zemím s nejvyšším podílem souhlasných odpovědí (například ve Finsku sdílí názor, že při opatrné jízdě nejsou pásy nutné, jen 5% respondentů).

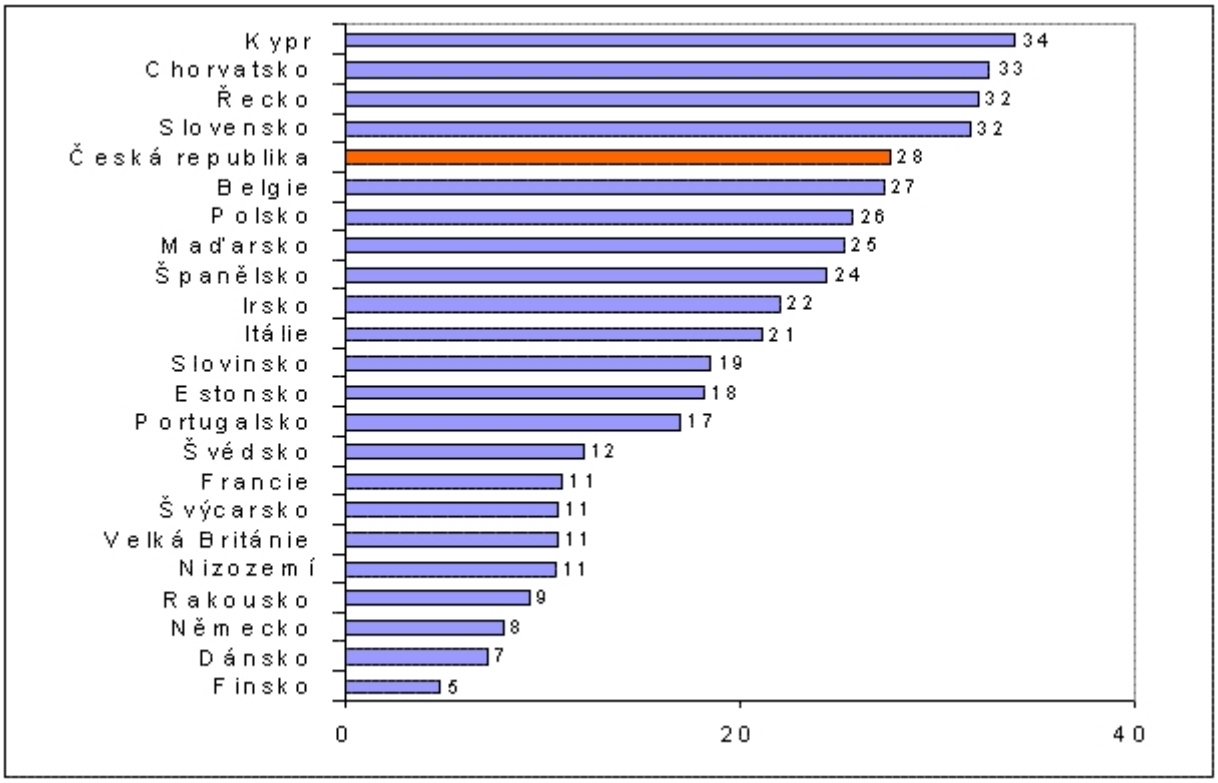
Přetrvávající podcenění významu pásů potvrzují i reakce na další tvrzení. Většina (84%) respondentů

sice souhlasila s výrokem „při většině nehod pásy snižují riziko vážného zranění řidiče i pasažérů“, v mezinárodním srovnání jde však o nejnižší podíl (graf 7). K evropskému průměru se však čeští řidiči přiblížili při posuzování rizik spojených s používáním pásů (možnost uvěznění ve vozidle, graf 7). Lze zde vypozorovat tendenci přeceňovat rizika a podceňovat výhody zádržných systémů.

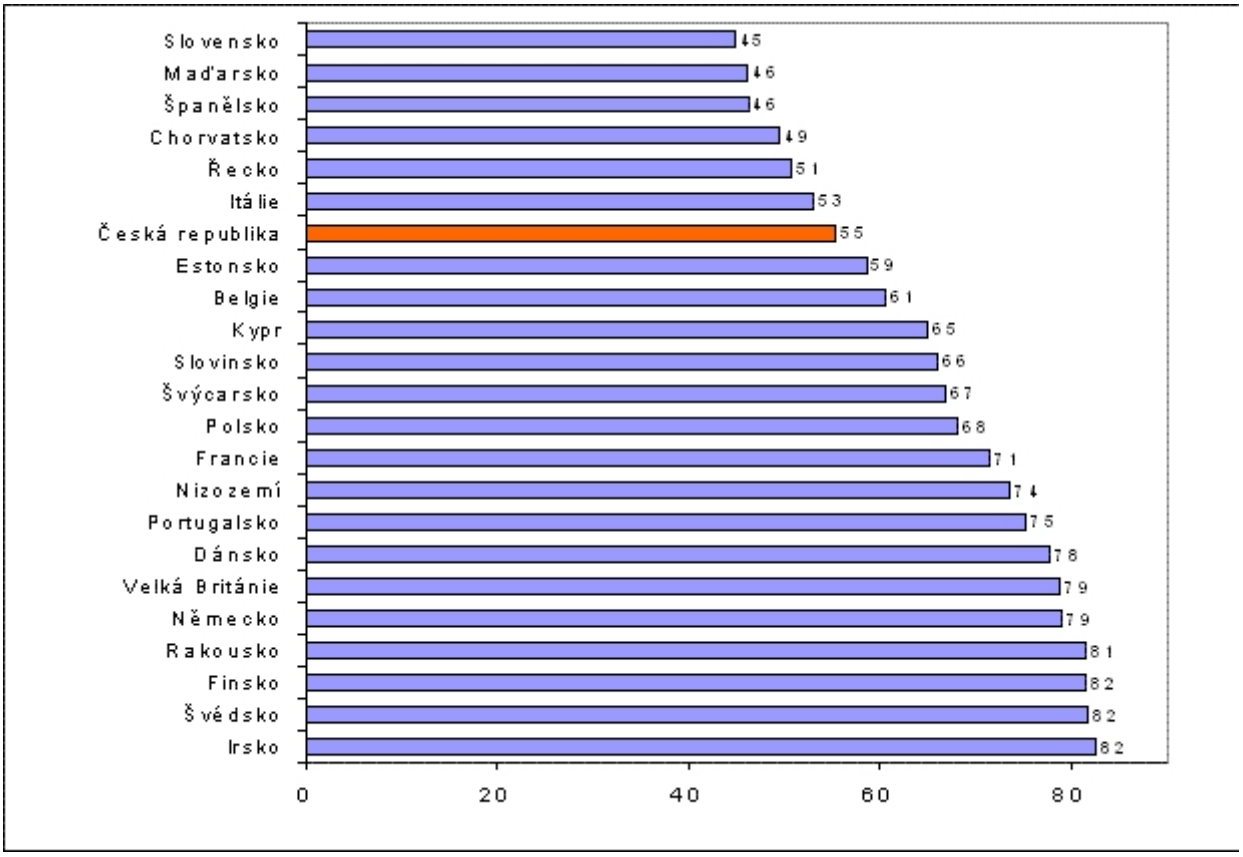
Podíl respondentů, kteří se bez zapnutého pásu necítí dobře (zvýšení z 39,9% v roce 1996 na 52,8% v roce 2002), souvisí s podílem řidičů důsledně používajících pásy, proto nepřekvapí skutečnost, že Česká republika patří k zemím s nejnižším procentem takto smýšlejících respondentů (graf 6).

Tabulka 5: Do jaké míry souhlasíte s následujícími výroky týkajícími se používání pásů?

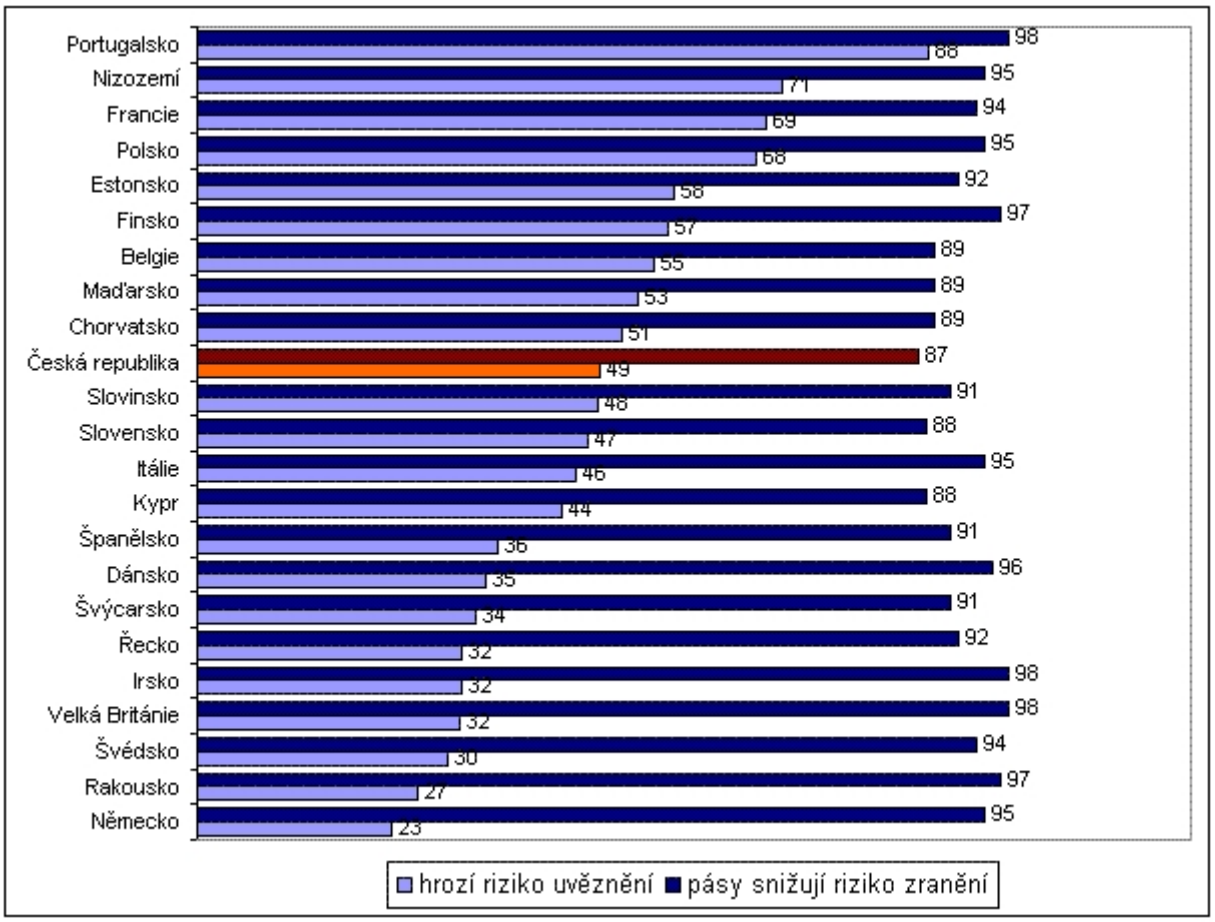
| | | **souhlasí** | **nesouhlasí** | **neví** |
|---|---|---|---|---|
| Pokud řídíte opatrně, pásy opravdu nejsou nutné | 1991 | 34,2% | 49,6% | 16,2% |
| | 1996 | 34,6% | 61,0% | 4,4% |
| | 2002 | 26,5% | 69,3% | 4,2% |
| Při většině nehod pásy snižují riziko vážného zranění řidiče i pasažérů | 1991 | 78,2% | 7,2% | 14,6% |
| | 1996 | 85,6% | 10,6% | 3,8% |
| | 2002 | 84,3% | 12,3% | 3,4% |
| Když nemám upevněn bezpečnostní pás, necítím se dobře; jakoby mi něco chybělo | 1991 | 27,2% | 49,8% | 23,0% |
| | 1996 | 39,9% | 55,8% | 4,3% |
| | 2002 | 52,8% | 42,5% | 4,7% |
| Je tu riziko, že člověk bude v případě nebezpečí pásy uvězněn ve vozidle | 1991 | Otázka nebyla pokládána | | |
| | 1996 | 42,6% | 47,8% | 9,6% |
| | 2002 | 44,1% | 46,4% | 9,5% |




Graf 5: Podíl řidičů, kteří se domnívají, že pásy nejsou nutné, řídí-li opatrně (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 6: Podíl řidičů, kteří se necítí dobře, nemají-li upevněn pás (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 7: Podíl řidičů, kteří souhlasí s výroky „při nehodě pásy snižují riziko vážného zranění…“ a „je riziko uvěznění ve vozidle v případě nebezpečí“ (v %)

Zatímco v ostatních charakteristikách patří čeští řidiči v mezinárodním srovnání většinou mezi průměr, v používání bezpečnostních pásů se bohužel spíše vymykají nesprávným směrem. Vybavenost vozidel pásy se sice průběžně zlepšuje, používání je však stále nedostatečné. Totéž platí o používání dětských sedaček.

Ve vyspělých zemích s vysokou úrovní bezpečnosti silničního provozu důsledně používá pásy dvojnásobný podíl řidičů než v České republice. V používání dětských sedaček zaujímáme třetí nejhorší místo v Evropě. Analýza výsledků průzkumu prokázala zejména podceňování důležitosti zádržných systémů při nízkých rychlostech nebo „opatrné jízdě“, naopak jsou přeceňována rizika spojená s použitím pásu (uvěznění ve vozidle). Přestože ve srovnání s výsledky minulých průzkumů došlo k nevelkému pozitivnímu posunu v chování i postojích, je zřejmé, že český řidič stále není dostatečně informován o způsobu fungování zádržných systémů, podmínkách jejich účinnosti a o nebezpečích, kterým se vystavuje při zanedbání použití pásu. V zájmu zmírnění následků nehod je nezbytné přijmout opatření, která povedou ke zvýšení informovanosti a změně postojů nejen řidičů, ale celé populace.