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.

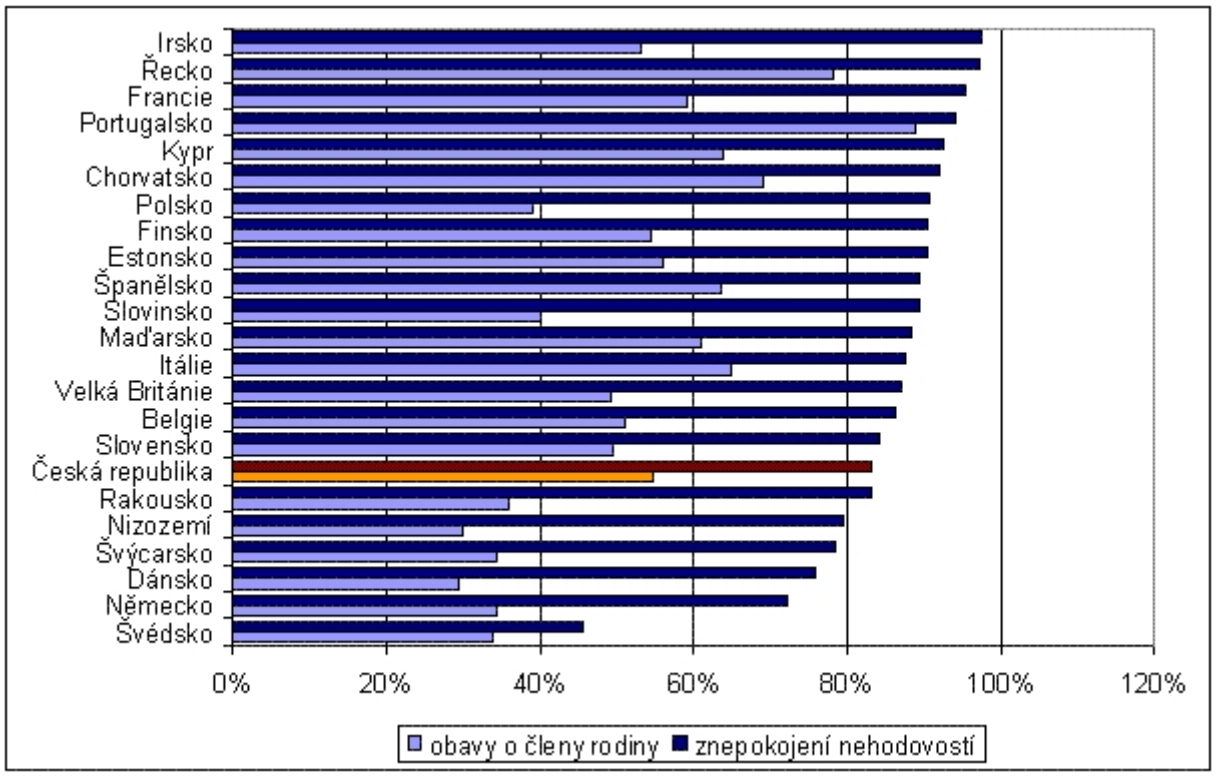
Úvodní část rozhovoru se týkala motoristické problematiky a možných opatření v obecnější rovině. Dotazovaní měli vyjádřit míru svého zájmu o několik aktuálních témat (kriminalita, znečistění životního prostředí, dopravní nehodovost, úroveň zdravotnictví, dopravní zácpy a nezaměstnanost). Řidiči nyní 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)

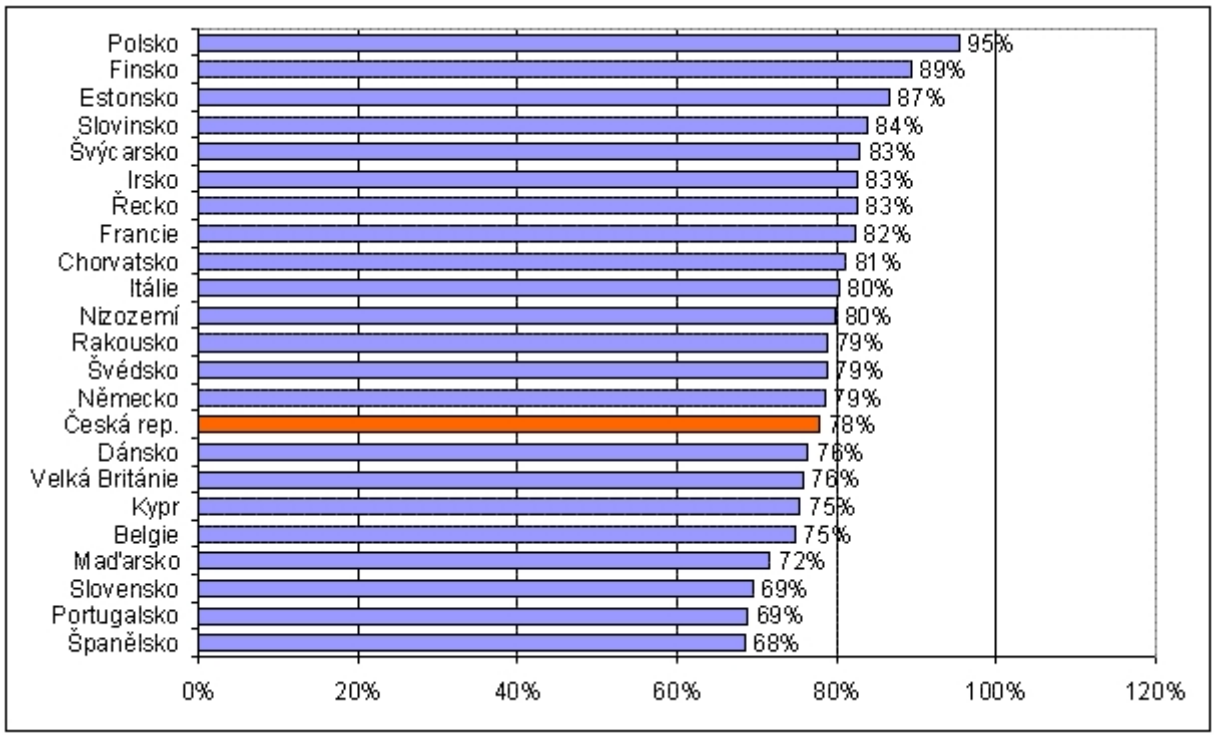
	1996		2002	
	velmi	**dost**	**velmi**	**dost**
…míra kriminality	51,8%	38,6%	48,1%	40%
…znečistění životního prostředí	31,5%	50%	29,6%	46,8%
…dopravní nehodovost	31,9%	48,7%	37,5%	45,4%
…úroveň zdravotnictví	34,8%	36,8%	39,6%	35,2%
…dopravní zácpy	17,1%	26,6%	22,7%	32,8%
…nezaměstnanost	13,1%	25,1%	30%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

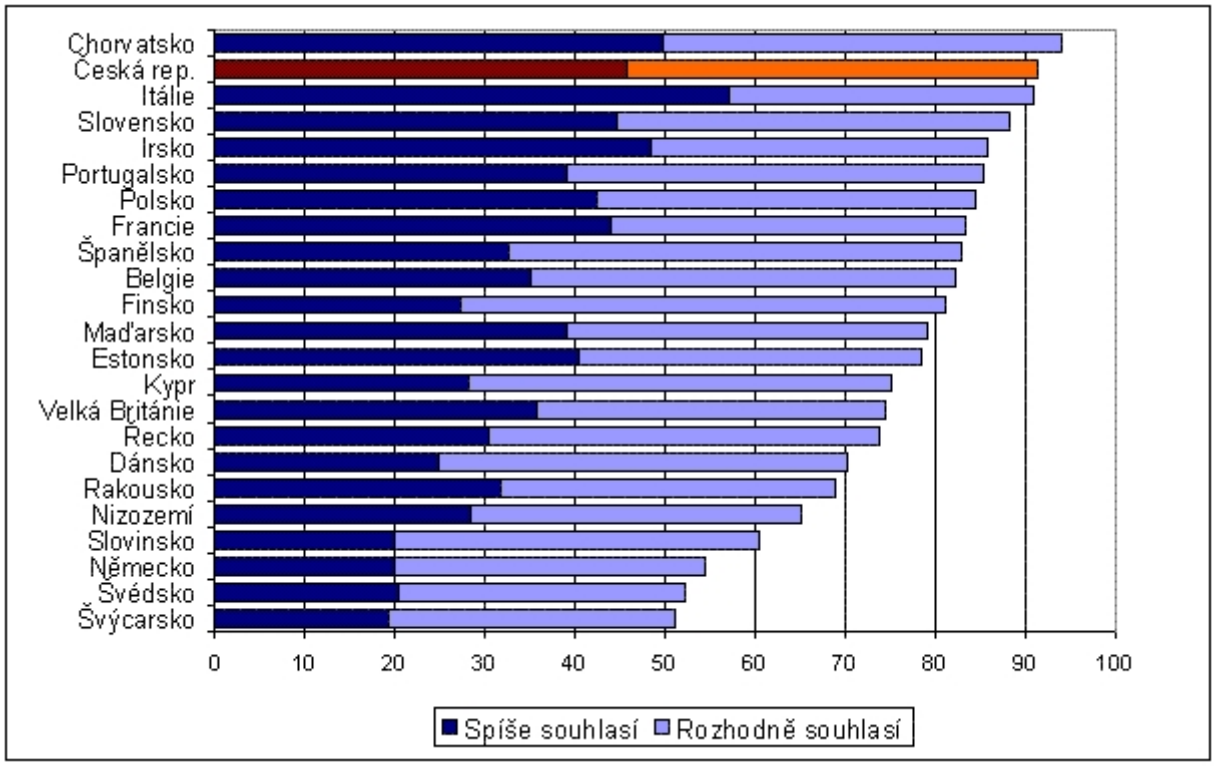
opatření	rok	rozhodně souhlasí	spíše souhlasí
Zlepšení řidičského výcviku	1991	35,9%	38,9%
	1996	31,6%	48,9%
	2002	29,8%	47,6%
Větší důraz na dodržování dopravních předpisů	1991	47,6%	40,3%
	1996	45,4%	42,5%
	2002	45,4%	45,3%
Více dopravně bezpečnostních kampaní	1991	22,4%	38,7%
	1996	9,5%	32,6%
	2002	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%

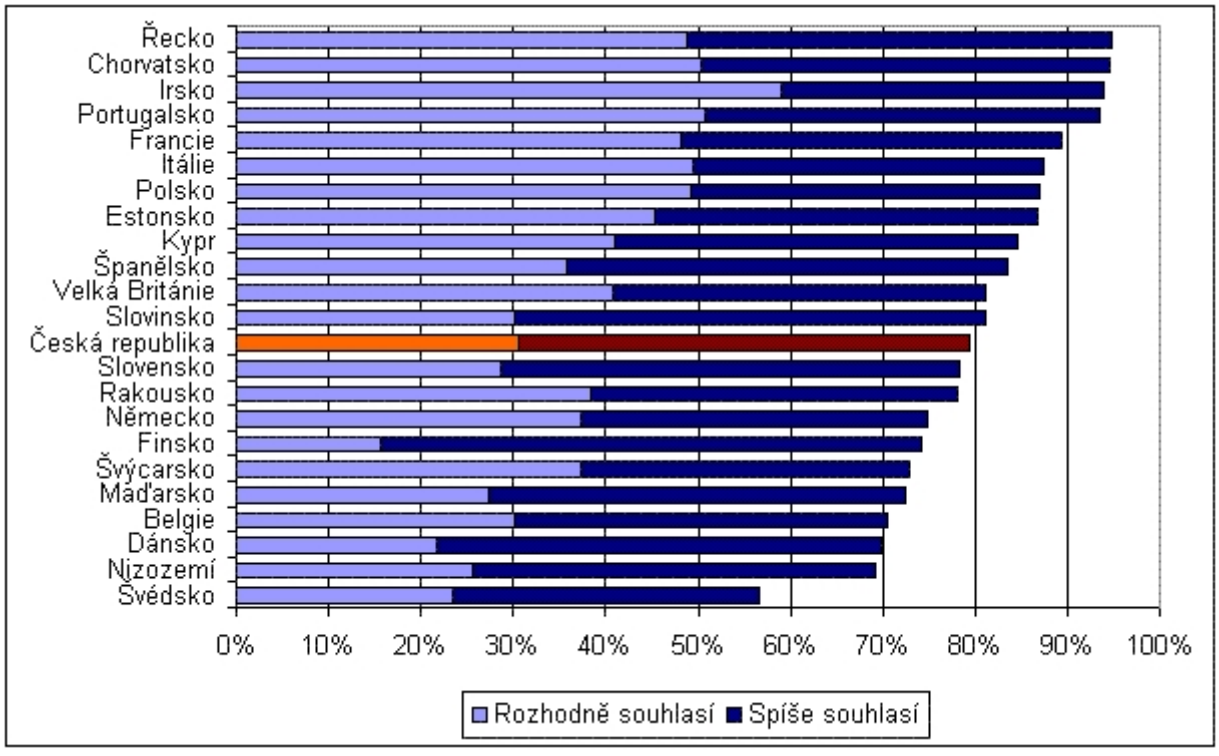
Také v mezinárodním srovnání (tabulka 5, grafy 3 - 7) čeští řidiči nadprůměrně podporují zejména důslednější kontrolu dodržování dopravních předpisů, zlepšení stavu komunikací a cyklistické infrastruktury, podprůměrná je podpora kampaní a zkvalitnění výcviku řidičů.

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 %)

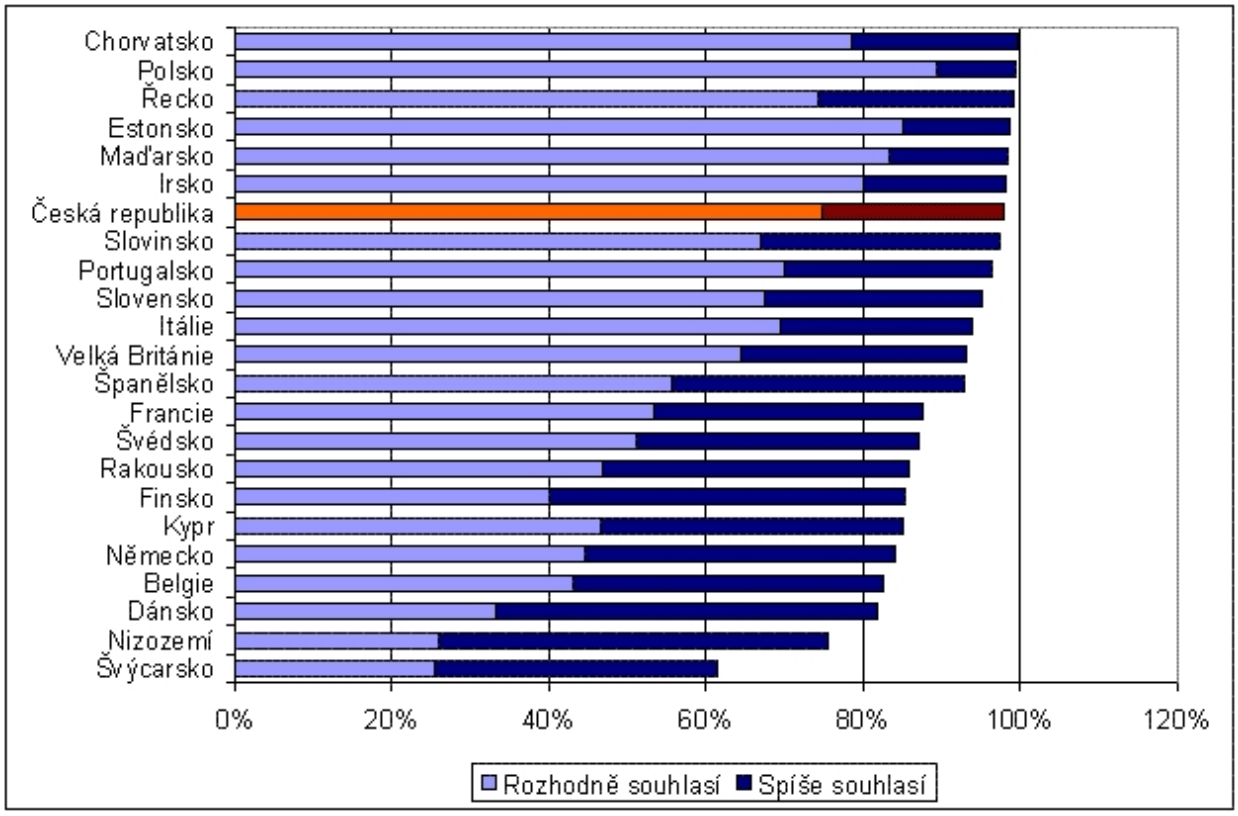
Země	stav komunikací	výcvik řidičů	více stezek pro cyklisty	kontrola dodržování předpisů	více kampaní
Belgie	83	71	77	82	73
Česká republika	98	79	83	91	60
Dánsko	82	70	82	70	61
Estonsko	99	87	84	78	62
Finsko	85	74	88	81	81
Francie	88	89	84	83	78
Chorvatsko	100	95	88	94	86
Irsko	98	94	73	86	83
Itálie	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



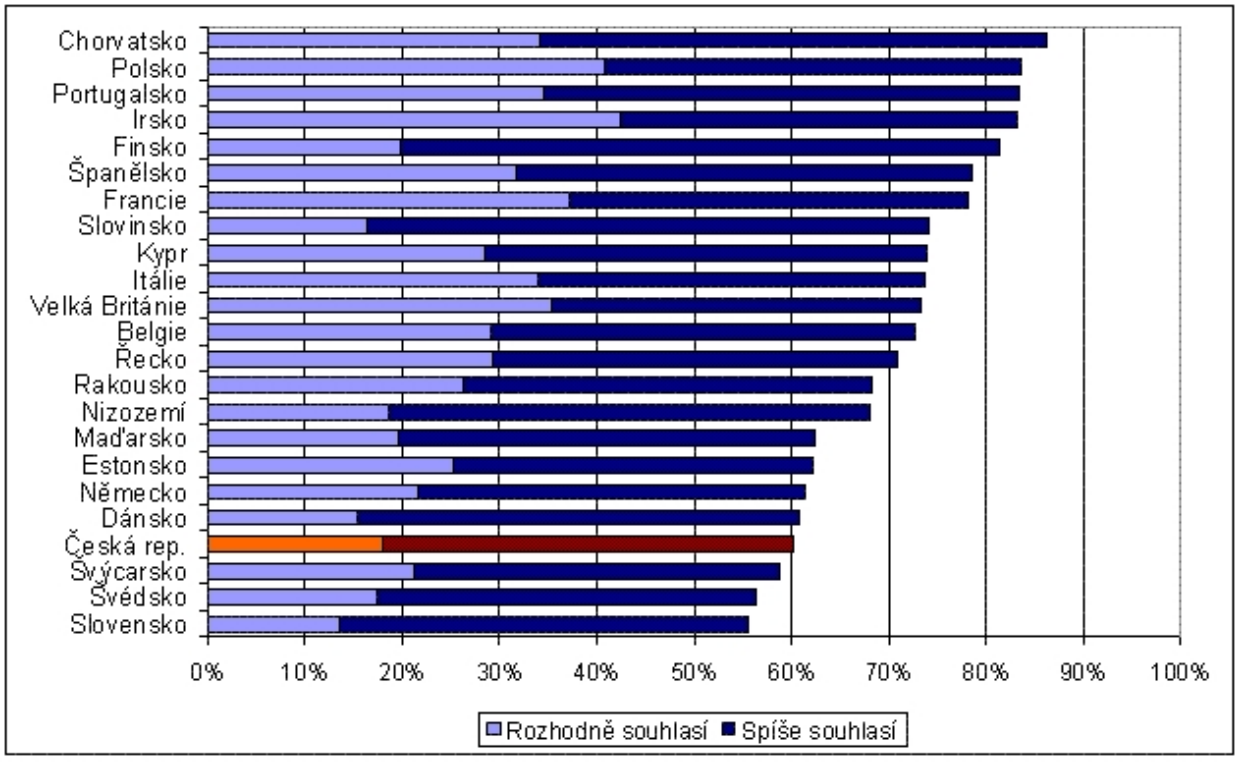
Graf 3: Podíl řidičů požadujících větší důraz na dodržování dopravních předpisů (mezinárodní srovnání, v %)



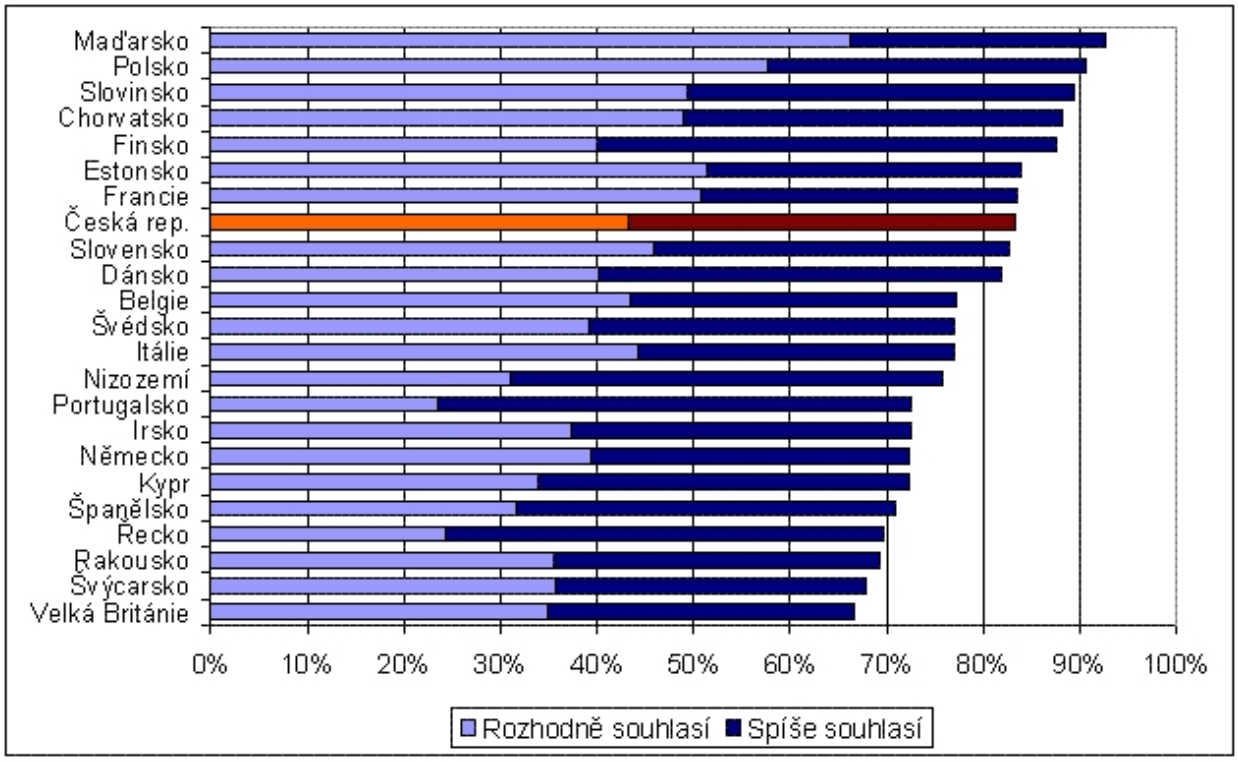
Graf 4: Podíl řidičů, požadujících zlepšení řidičského výcviku (mezinárodní srovnání, v %)



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



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

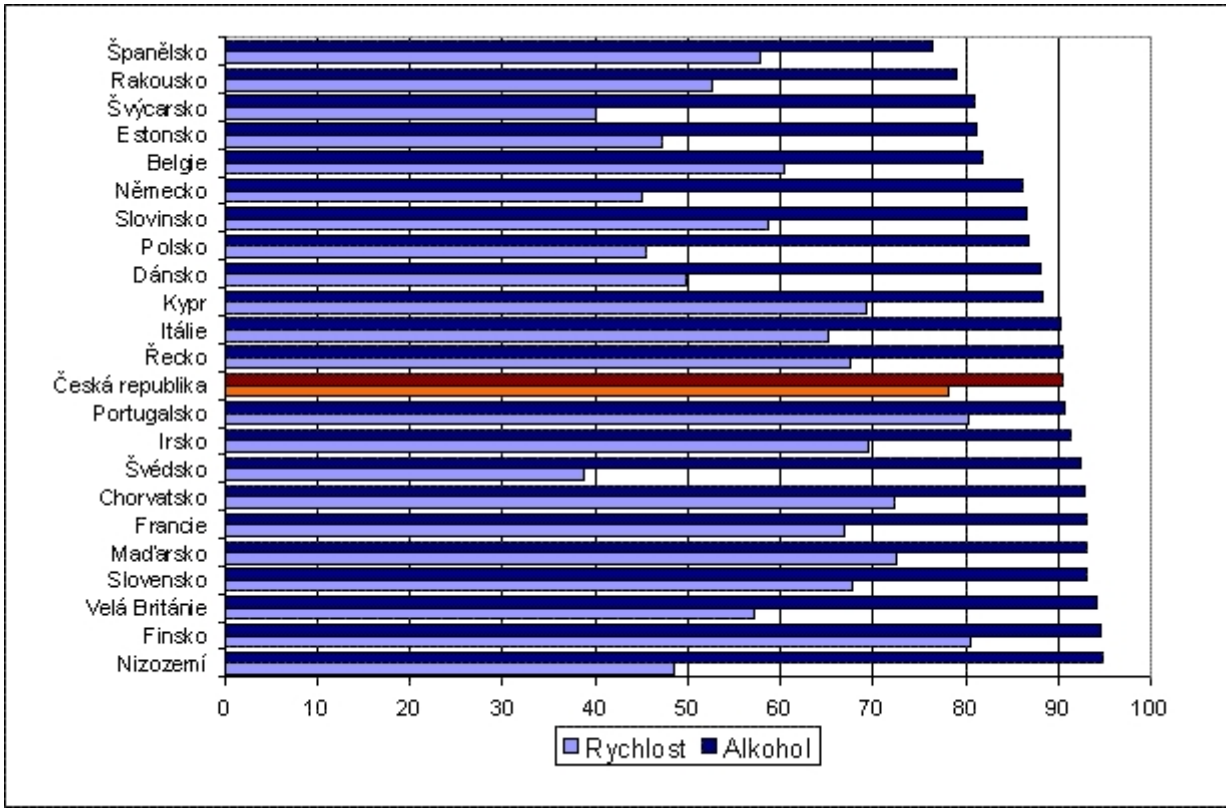


Graf 7: Podíl řidičů, požadujících zvýšení počtu stezek pro cyklisty (mezinárodní srovnání, v %)

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.