Postoje českých řidičů v kontextu vývoje nehodovosti

Publikováno: 12. 1. 2015
Ing. Josef Mikulík, CSc.

Automobilová doprava v České republice prošla v uplynulém čtvrtstoletí hektickým vývojem. Počet registrovaných motorových vozidel vzrostl mezi roky 1990 a 2012 o 77,8%, počet ročně ujetých kilometrů o 76,6%, přičemž počet obětí dopravních nehod za stejné období poklesl o 42%. Zatímco objem dopravy stoupal víceméně rovnoměrně, úmrtnost následkem dopravních nehod měla kolísavý vývoj s vrcholem v roce 1994 (1637 obětí); nástup opačného trendu můžeme pozorovat od roku 2000, přičemž o skutečně systematickém a výrazném úbytku úmrtí můžeme hovořit až po roce 2004. Od roku 2000 do 2012 se podařilo omezit úmrtnost na polovinu (viz Tabulka 1). Tento optimistický vývoj lze přičíst zkvalitnění vozového parku, změnám v legislativě a policejní kontrole, v nemenší míře pak postupné aplikaci zásad bezpečného utváření komunikací, ale i poklesu rychlostních charakteristik následkem houstnoucího provozu. Přes veškeré úspěchy je však na místě připomenout, že Česká republika stále ještě zdaleka nedosahuje úrovně zemí, ve kterých je bezpečnost dopravy tradičně jednou z priorit (viz Tabulka 2).

	1990	2000	2010	2011	2012
absolutní počet úmrtí	1291	1486	802	773	742
úmrtí na 100 000 obyvatel	12,5	14,5	7,6	7,4	7,1
úmrtí na 10 000 registrovaných vozidel	4,0	3,6	1,4	1,4	1,3
úmrtí na miliardu vozokilometrů	48,3	36,7	16,2	16,2	15,7

Tabulka 1. Vývoj ukazatelů nehodovosti v ČR 1990 - 2012

(zdroj: IRTAD 2014 Annual Report)

	na 100 000 obyvatel	na 10 000 registrovaných vozidel	na miliardu vozokilometrů
Irsko	3,5	0,7	3,4
Švédsko	3,0	0,5	3,6
Nizozemí	3,4	0,6	4,3
Finsko	4,7	0,7	4,7
Izrael	3,3	1,0	5,2
Německo	4,4	0,7	5,5
Francie	5,8	0,9	6,5
Rakousko	6,3	0,9	6,9
Belgie	6,9	1,1	7,7
ČR	**7,1**	**1,3**	**15,7**

Tabulka 2. Mezinárodní srovnání ukazatelů nehodovosti 2012

(zdroj: IRTAD 2014 Annual Report)

Obtíže na cestě k nižší nehodovosti byly a do značné míry stále ještě jsou akcentovány obecně nižší kulturou bezpečnosti a zejména pak trvalým zanedbáváním práce s veřejností u nás. Postoje a názory občanů je třeba brát v úvahu při formulaci dopravně bezpečnostní politiky a zároveň dobře informovaný občan snáze akceptuje potřebná opatření. Průzkumy ukázaly, že postoje účastníků silničního provozu v zemích s různě vysokou úrovní bezpečnosti se významně liší.

Jedním ze zásadních projektů, které se zabývají postoji účastníků silničního provozu, je SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Jedná se o rozsáhlý mezinárodní projekt mapující postoje, názory, zkušenosti a deklarované chování evropských řidičů od roku 1991. Projektu SARTRE 1 se účastnilo 15 zemí, SARTRE 2 v roce 1996 zahrnoval 19 zemí, SARTRE 3 (2002) již 23 zemí, do posledního projektu SARTRE 4 se zapojilo 19 zemí. Česká republika se podílela na všech pokračováních projektu; realizaci SARTRE 1 v ČR zajistil Ústav silniční a městské dopravy, SARTRE 2 – 4 provedlo Centrum dopravního výzkumu. V průzkumech SARTRE byly prováděny rozhovory s aktivně praktikujícími řidiči (SARTRE 4 pokrýval navíc i další účastníky silničního provozu), hlavními tématy byly rychlost, alkohol, používání bezpečnostních pásů a dětských sedaček, styl jízdy a postoje k ostatním účastníkům silničního provozu, nové technologie, legislativa a kontrola dodržování zákonů.

Kromě možnosti mezinárodního srovnání je zajímavý i vývoj postojů českých řidičů k různým aspektům bezpečnosti dopravy v čase. Změnami prošel například samotný zájem o problematiku bezpečnosti (viz Tabulka 3). Mezi problémy kriminality, životního prostředí a zdravotnictví se ze čtvrtého místa dopravní nehodovost postupně posunovala na třetí a druhé, aby se v roce 2009 dostala opět na třetí pozici; v posledním průzkumu SARTRE však můžeme pozorovat všeobecný pokles zájmu o veřejné záležitosti s výjimkou zdravotnictví. Srovnáme-li v rámci posledního průzkumu české výsledky s daty několika vybraných zemí s vysokou dopravní bezpečností, vidíme, že tamní řidiči berou problémy bezpečnosti mnohem více za své (viz Tabulka 4).

	S1 (1991)	S2 (1996)	S3 (2002)	S4 (2009)
Kriminalita	79,1%	90,7%	87,5%	73,8%
Životní prostředí	83,1%	81,9%	76,9%	71,0%
Dopravní nehodovost	**68,1%**	**81,1%**	**83,3%**	**71,2%**
Zdravotnictví	79,8%	72,1%	75,5%	82,9%
Dopravní zácpy	29,9%	47,1%	55,8%	54,5%
Nezaměstnanost	49,4%	38,8%	66,6%	62,4%

Tabulka 3. Podíl českých řidičů, kteří se cítí dotčeni vybranými celospolečenskými problémy

	Kriminalita	Životní prostředí	Dopravní nehodovost	Zdravotnictví	Dopravní zácpy	Nezaměstnanost
Česká rep.	73,8%	71,0%	71,2%	82,9%	54,5%	62,3%
Švédsko	87,1%	75,4%	82,8%	88,6%	54,7%	76,2%
Finsko	78,3%	81,7%	84,9%	71,2%	38,1%	74,8%
Francie	73,6%	82,9%	90,4%	85,1%	62,5%	86,2%
Izrael	83,1%	80,5%	92,8%	68,1%	80,4%	72,7%
Irsko	88,7%	75,6%	94,2%	93,1%	74,5%	95,7%

Tabulka 4. Podíl řidičů, kteří se cítí dotčeni vybranými problémy (mezinárodní srovnání, 2009)

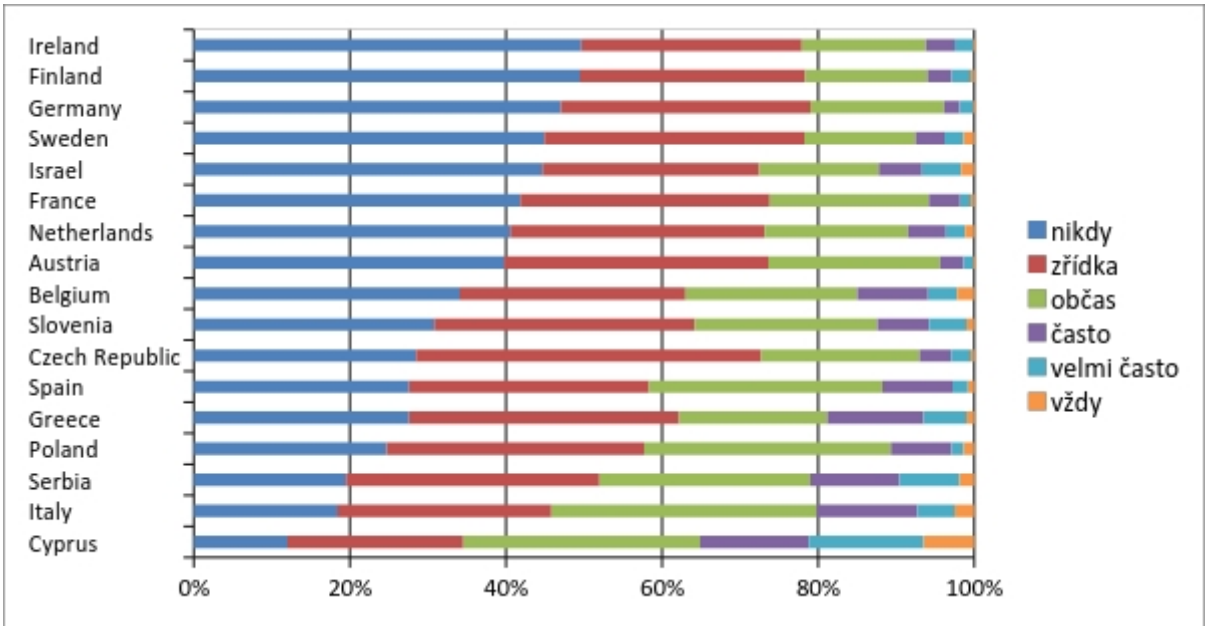
Nízký zájem a malou informovanost českých řidičů naznačují i odpovědi na otázku kladenou nově v projektu SARTRE 4: „Do jaké míry souhlasíte s tvrzením, že se naše silnice staly v průběhu posledních 10 let bezpečnějšími?“ Přestože v dané dekádě došlo ke skutečně výraznému poklesu nehodovosti a silnice se staly ne-li bezpečnými, pak přece jen bezpečnějšími, s výrokem souhlasilo jen 31% dotázaných řidičů.

Z výsledků průzkumu lze vybrat i data, která se vztahují ke konkrétním ukazatelům bezpečnosti. Jedná se například o přednost chodců na přechodu. Podíl řidičů, kteří uvedli, že chodci na přechodu dají přednost vždy, tvořil v českém souboru 36,4%, což sice znamená určitý pokrok od SARTRE 2 (21,4%) a SARTRE 3 (30%), ve srovnání s vyspělejšími státy to však není mnoho (viz Tabulka 5).

Česká republika 36,4%

Švédsko	49,6%
Izrael	52,8%
Německo	53,8%
Nizozemí	53,9%
Irsko	58,9%

Tabulka 5. Podíl řidičů, kteří vždy dávají přednost chodcům na přechodu (mezinár. srovnání, 2009)



Graf 1 – Pravděpodobnost překročení rychlostního limitu v obci o 20 km/h (mezinár. srovnání, 2009)

Značný prostor je v průzkumech SARTRE věnován problematice alkoholu. Výsledky české části SARTRE 4 odrážejí zvýšenou aktivitu policie v provádění dechových zkoušek – od roku 2002 se výrazně zvýšil podíl řidičů, kteří se podrobili v posledních třech letech dechové zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi, a to i vícekrát (viz Tabulka 6). Méně příznivým jevem je vzrůst podílu řidičů, kteří by si přáli zvýšení zákonného limitu alkoholu (viz Tabulka 7). Jedná se o zdaleka nejvyšší podíl v mezinárodním srovnání (i když je třeba vzít v úvahu, že převážná většina ostatních zúčastněných zemí měla v době průzkumu limit 0,5‰) a zároveň se tak dostáváme do přímého rozporu s evropským trendem snižování maximální povolené hladiny alkoholu při jízdě.

	S3 (2002)	S4 (2009)
Ne	68,9%	42,2%
Ano	19,6%	31,8%
Vícekrát	11,5%	26,0%

Tabulka 6. Podíl řidičů, kteří se v průběhu posledních tří let podrobili dechové zkoušce

	S1 (1991)	S2 (1996)	S3 (2002)	S4 (2009)
Nulová jako dosud	75,1%	84,6%	86,0%	78,4%
Vyšší	23,6%	13,5%	13,0%	21,4%
Neomezovat	1,3%	1,9%	1,0%	0,2%

Tabulka 7. Jaká by měla být nejvyšší povolená hladina alkoholu?

Příkladem úspěšné kombinace osvěty a důsledné policejní kontroly může být vývoj v používání bezpečnostních pásů. Míra používání bezpečnostních pásů byla v ČR trvale nízká; podle měření prováděných Centrem dopravního výzkumu se například v intravilánu na místě řidiče poutalo v roce

2001 jen 45% mužů a 51% žen, v roce 2005 pak 66% mužů a 74% žen (u spolujezdců byly podíly ještě nižší). Výsledky průzkumů SARTRE těmto hodnotám odpovídaly (viz Tabulka 8) a v mezinárodním srovnání byli řidiči z České republiky na jednom z nejhorších míst; více než čtvrtina řidičů se přikláněla k názoru, že při opatrné jízdě nejsou pásy nutné a téměř polovina se obávala rizika uvěznění pásy ve vozidle v případě nehody.

Po legislativních změnách a související informační kampani, doprovázené zvýšeným policejním dozorem, se podle měření CDV hodnoty používání pásů v intravilánu na místě řidiče zvedly v roce 2006 na 88% u mužů a 94% u žen a udržely se i v následujícím období.

S1 (1991) 31,7%
S2 (1996) 39,8%
S3 (2002) 46,6% (země EU 70% – 90%)

Tabulka 8. Podíl řidičů, kteří v intravilánu vždy používají bezpečnostní pás

Úroveň nehodovosti v České republice v posledních letech zaznamenala značný pokles, relativní úmrtnost v dopravě vztažená k počtu obyvatel, registrovaných vozidel a zejména dopravnímu výkonu je však stále několikanásobná ve srovnání s nejvyspělejšími evropskými státy. Klíčem k dalšímu zvyšování bezpečnosti může být mimo jiné i systematická práce s veřejností. Výsledky projektu SARTRE přinesly informace nejen o zkušenostech řidičů, ale i o jejich postojích, které formují chování v provozu (například považuje-li řidič překračování rychlostních limitů za společensky přijatelné chování, lze očekávat, že se ho bude dopouštět). Důkladné informování široké veřejnosti o bezpečnostních rizicích i o mechanismu fungování bezpečnostních opatření a odborná práce s problémovými skupinami řidičů může přispět ve významné míře k udržení trendu poklesu nehodovosti.

Zdroje:

Cestac, J. et SARTRE consortium, *European road users' risk perception and mobility*; The SARTRE 4 Survey, 2012

Skládaná, P. a kol., SARTRE 3 v České republice; *Postoje řidičů k bezpečnosti silničního provozu*, CDV 2005

Cauzard, J.-P. et SARTRE consortium, *European drivers and road risk*; SARTRE 3 reports, INRETS 2004

Cauzard, J.-P. et SARTRE consortium, *The attitude and behaviour of European car drivers to road safety*; SARTRE 2 reports, SWOV 1998

IRTAD 2014 *Annual Report*

Skácal, L., *Mezinárodní rozbor používání bezpečnostních pásů* , CDV 2007