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.

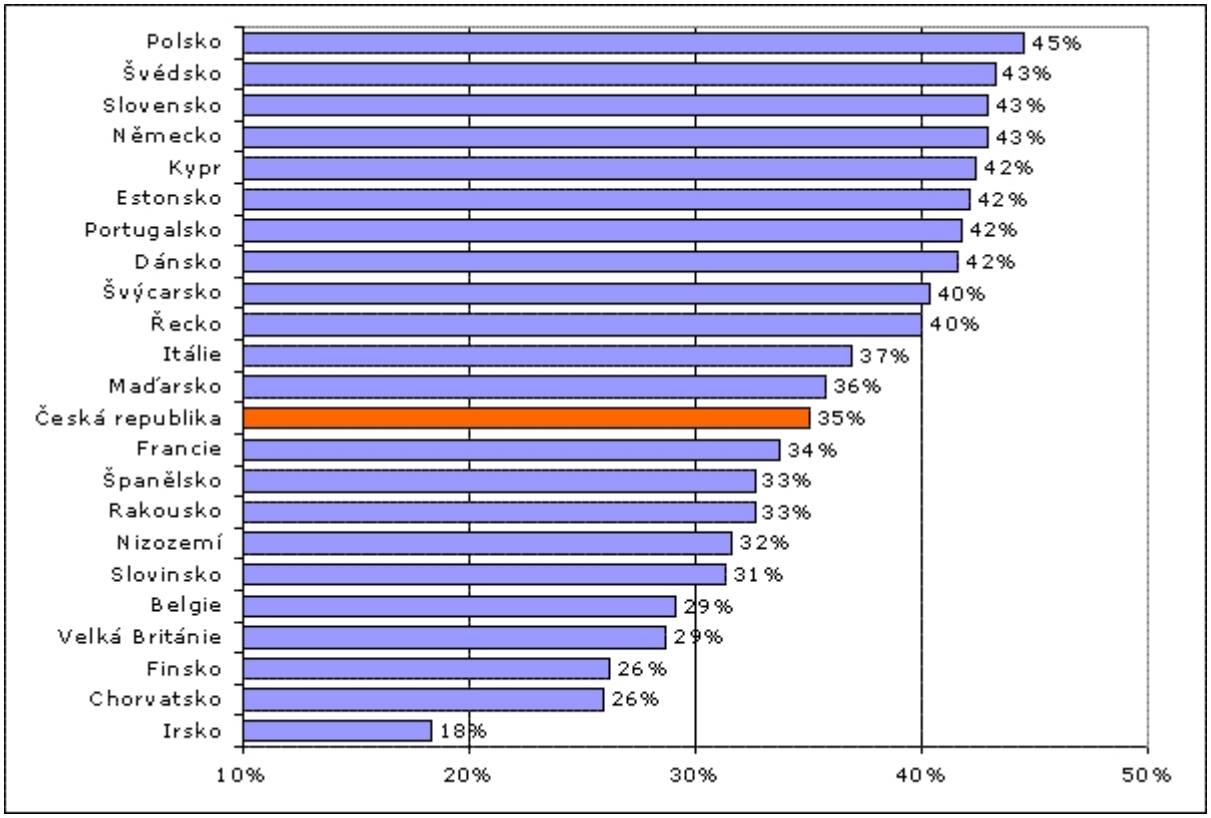
Dotazování bylo zaměřeno na: jízdní výkony řidičů během uplynulého roku, zájem o problematiku dopravy a bezpečnosti, názory řidičů na možná opatření pro bezpečnost silničního provozu, názory řidičů na příčiny nehod, podrobně bylo zpracováno téma rychlosti, styl jízdy, používání bezpečnostních pásů, problematika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

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

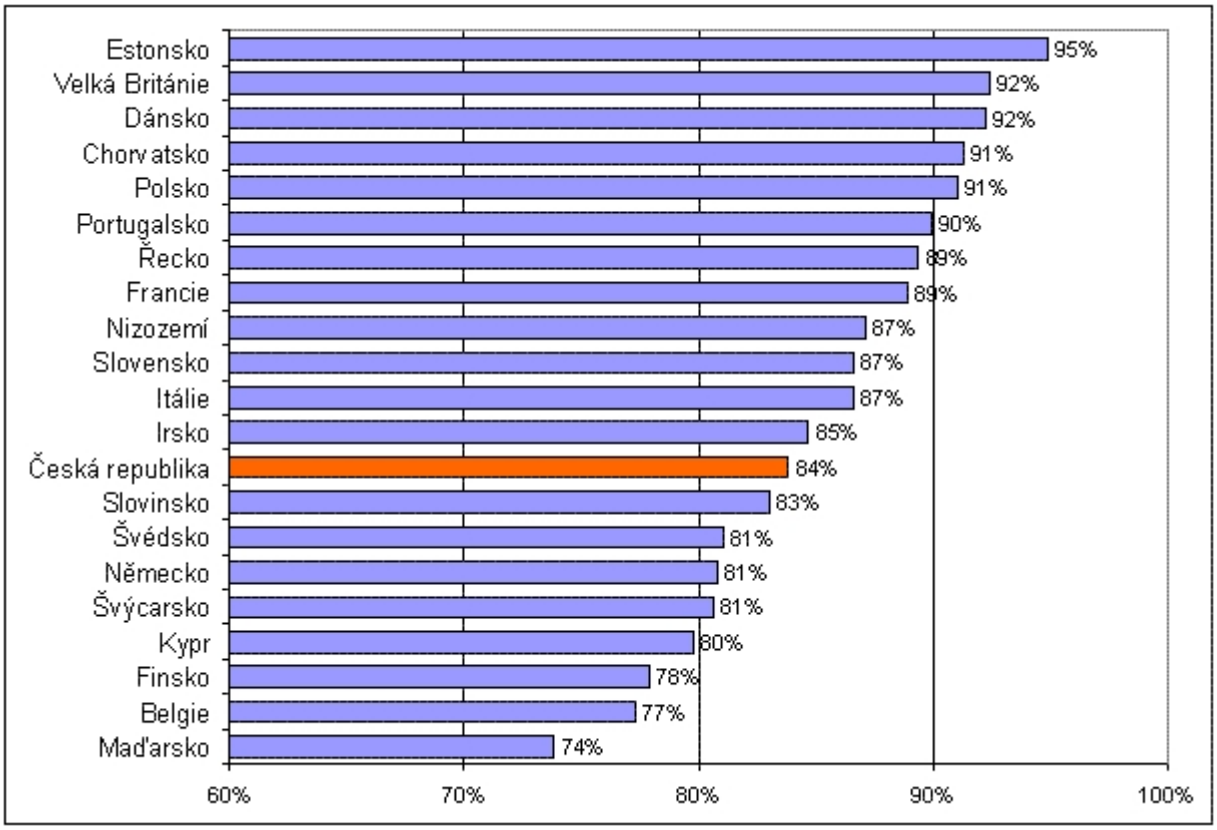


Graf 1: Podíl řidičů, kteří rádi jezdí rychle (mezinárodní srovnání, v %)

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?

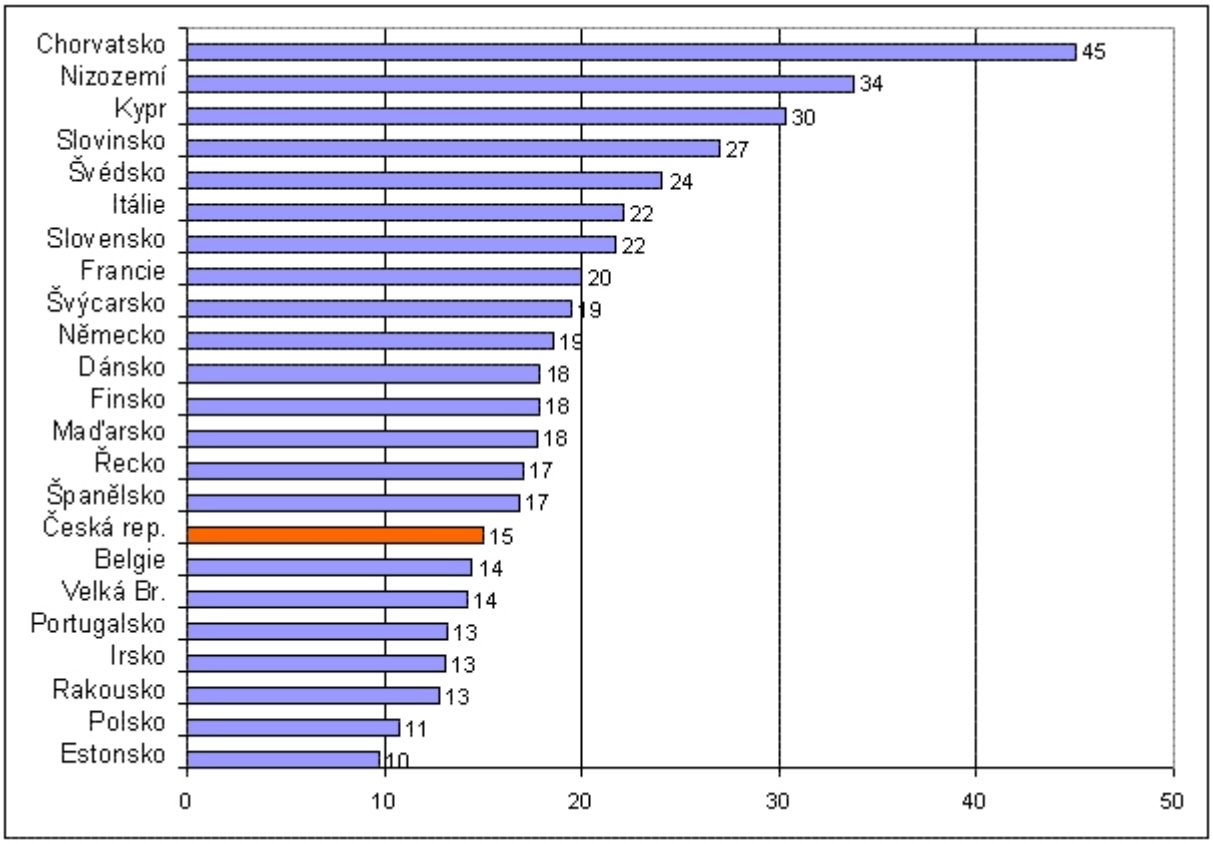
	nikdy	**zřídka**	**občas**	**často**	**velmi často**	**vždy**	**neví**
1991	0,3%	1,1%	15,4%	47,6%	33,2%	0,8%	1,7%
1996	0,3%	1,3%	12,1%	38,0%	45,8%	2,4%	0,1%
2002	0,3%	2,6%	13,0%	35,0%	44,6%	2,7%	1,8%



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**
Na dálnici	1991	22,8%	32,3%	29,2%	9,2%	3,7%	0,8%	2,0%
	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%
Na hlavní silnici	1991	21,9%	33,0%	30,1%	11,1%	3,3%	0,3%	0,3%
	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

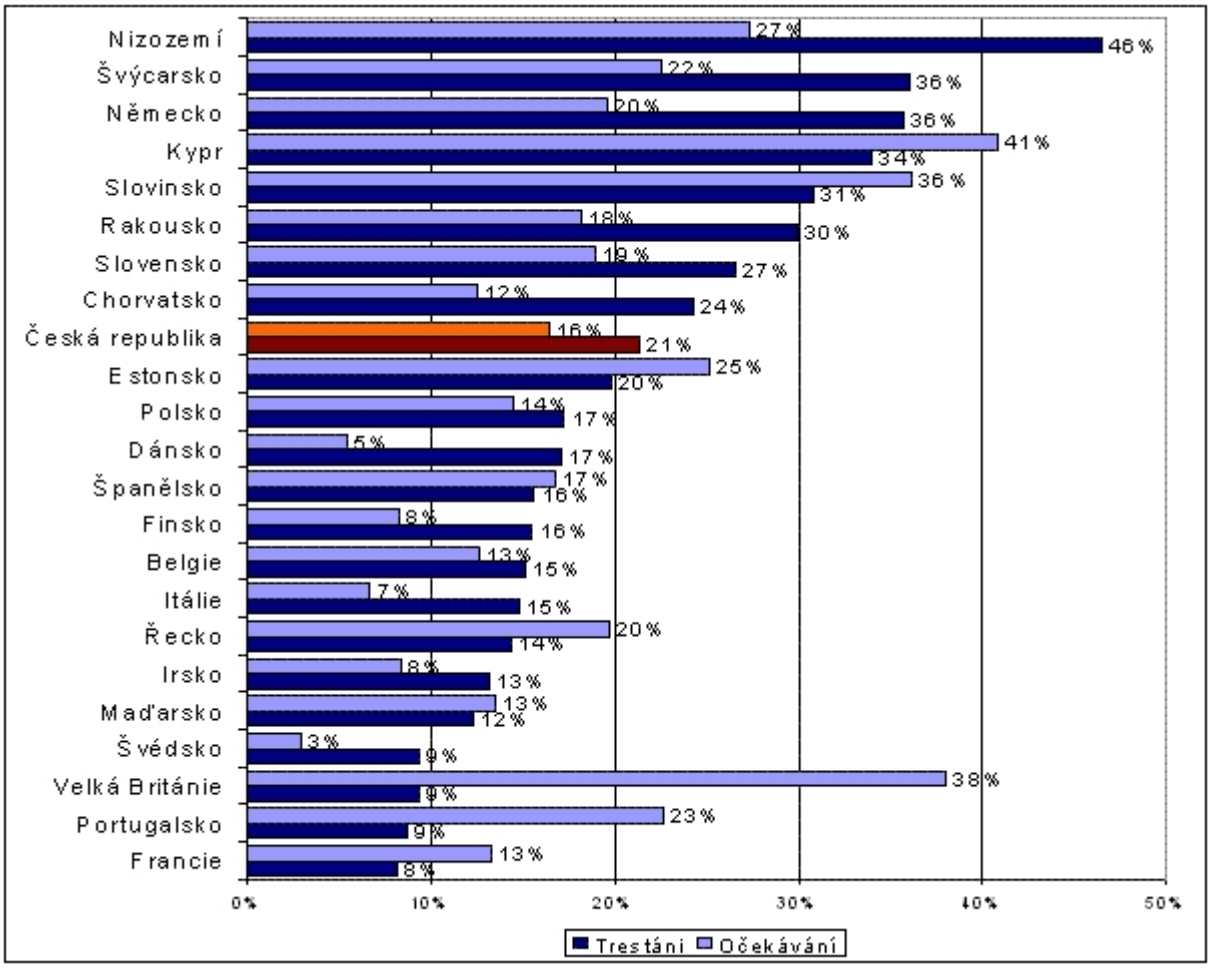
Další otázky se týkaly kontroly dodržování předepsaných rychlostních limitů. Řidiči sice dnes počítají s možností kontroly častěji než v roce 1996 (tabulka 7), ale podíl těch, kdo byli za překročení rychlosti nějakým způsobem postiženi, se nezměnil (tabulka 8), přestože jsou podle výpovědí řidičů rychlostní 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%

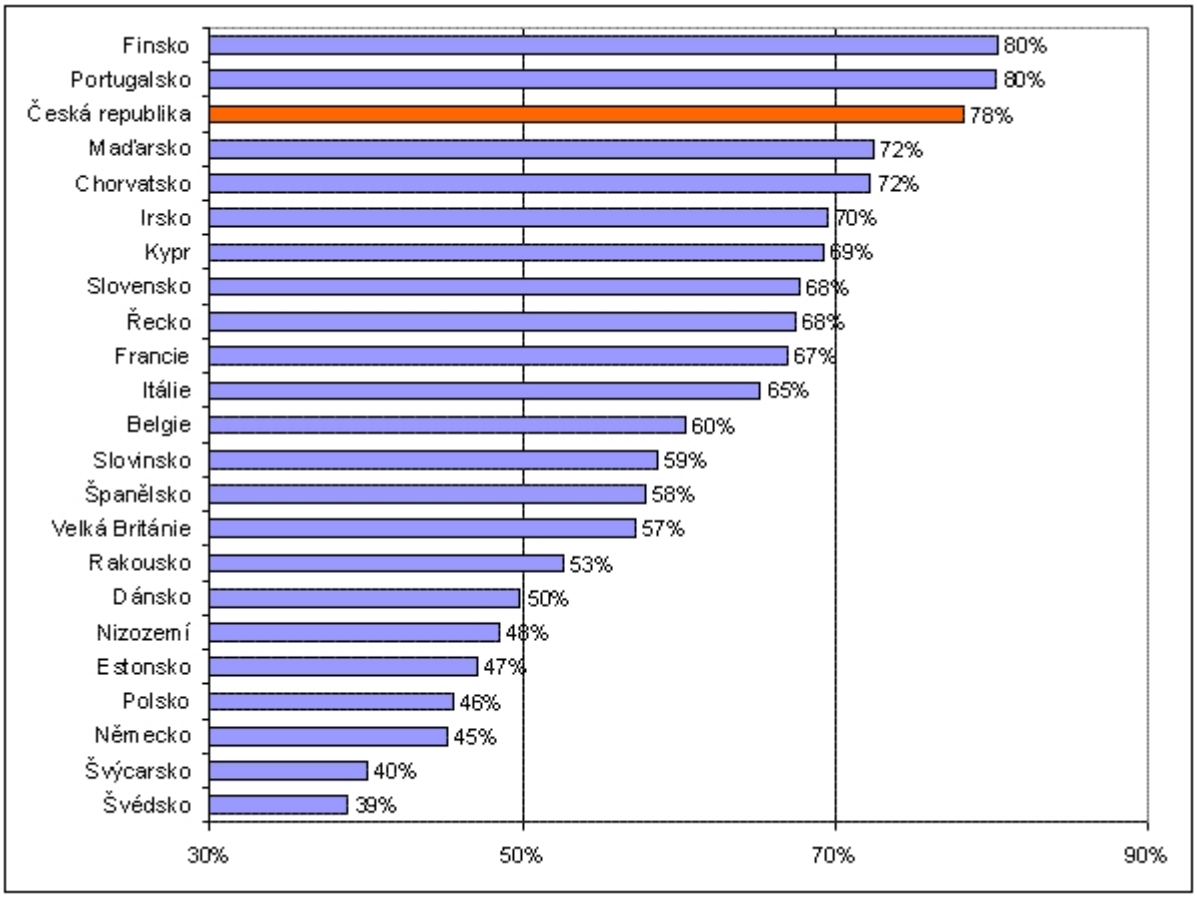
Tabulka 8: Byl jste v posledních třech letech pokutován nebo jinak potrestán za překročení povolené rychlosti?

	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%

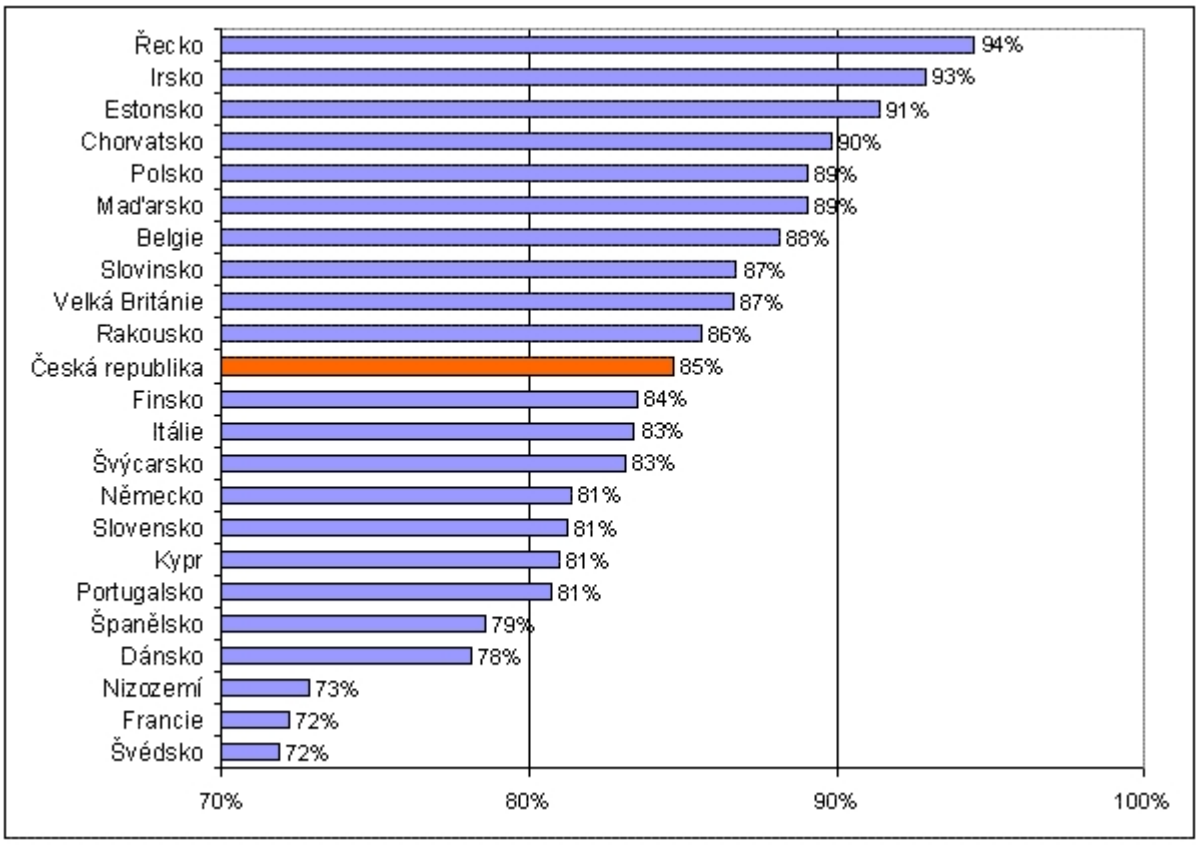


Graf 4: Podíl řidičů, kteří byli v uplynulých 3 letech trestáni za rychlost, a podíl řidičů, kteří očekávají kontrolu často, velmi často nebo vždy (mezinárodní srovnání, v %)

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

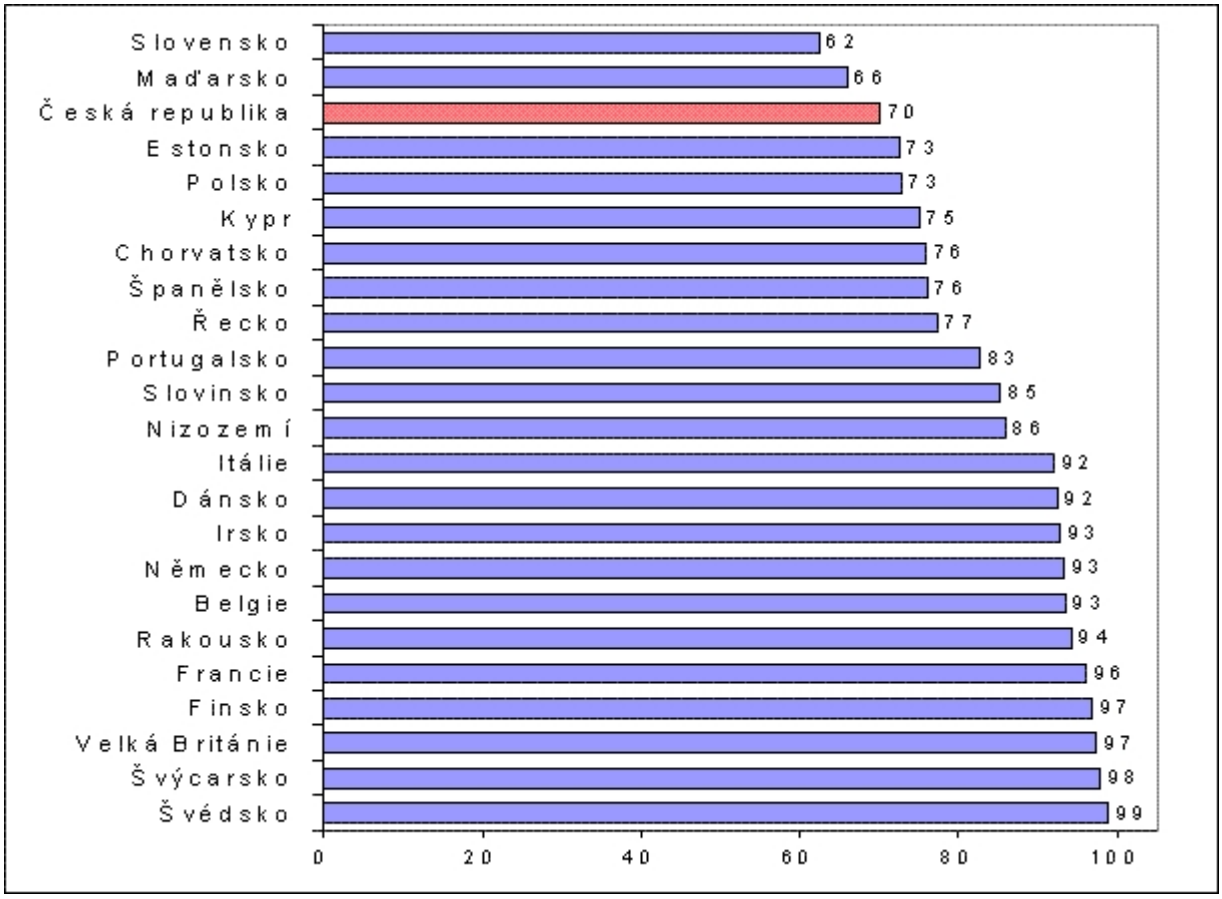
Další část dotazníku se věnovala problematice bezpečnostních pásů. Respondenti zde uváděli, zda je jimi jejich vozidlo vybaveno, zda je oni sami používají a zda byli za jejich nepoužití v poslední době sankcionováni, jestli používají dětské zádržné systémy, když vezou ve svém vozidle děti, a zda se ztotožňují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

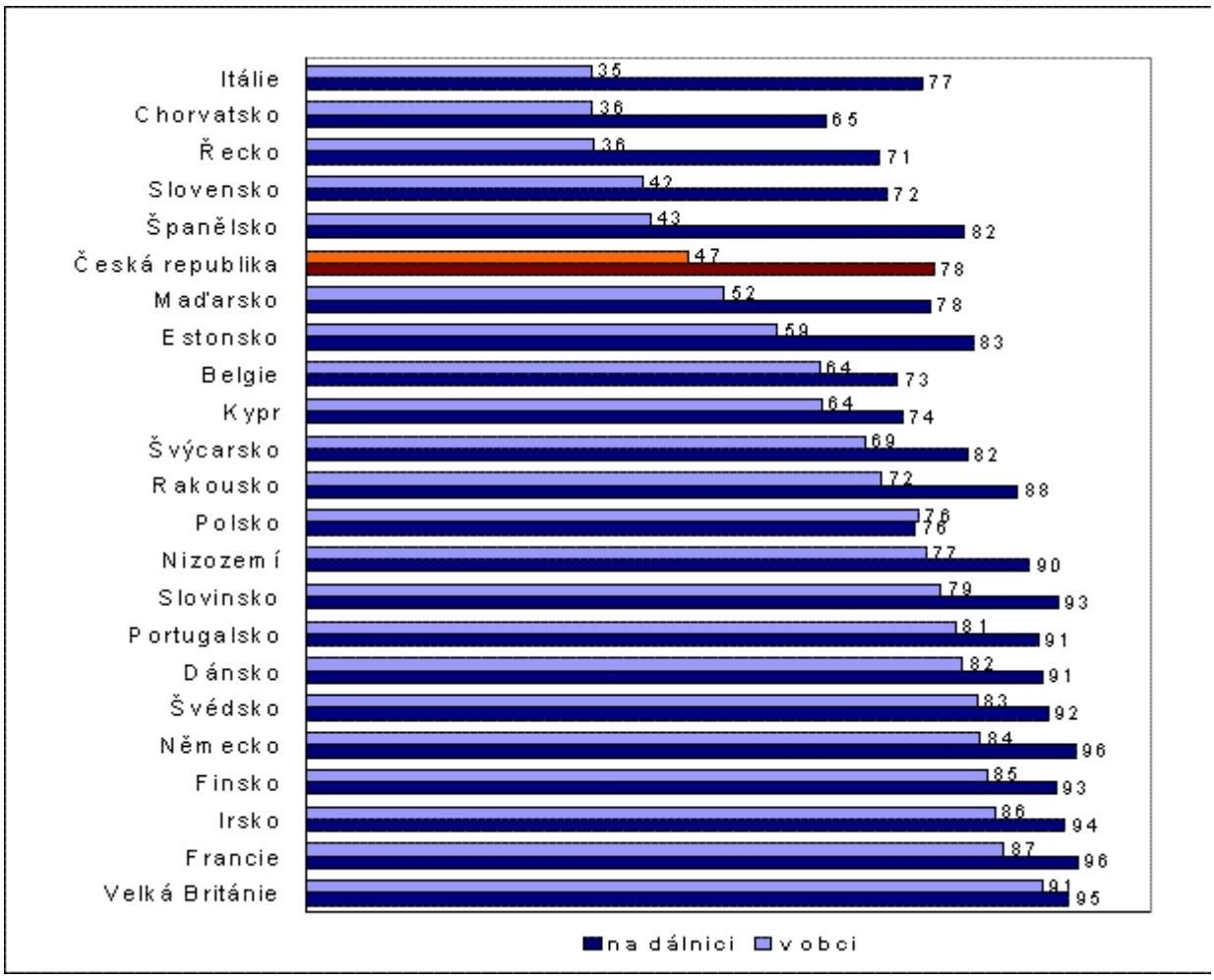
	pouze vpředu	**vpředu i vzadu**	**ne**
1991	6,8%	23,4%	8,6%
1996	52,3%	45,5%	2,0%
2002	28,7%	70,1%	1,2%



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

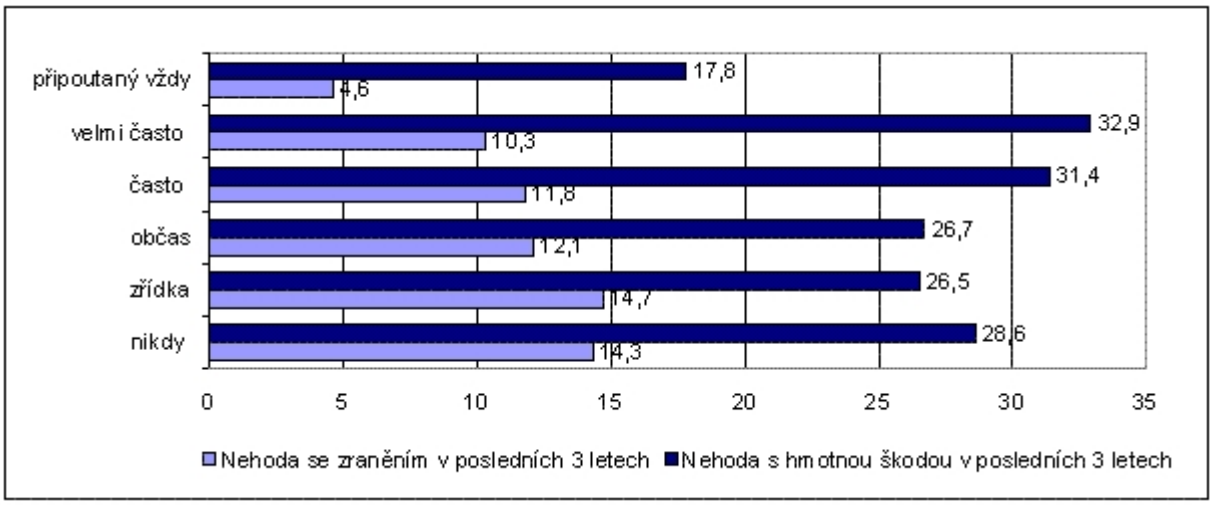
Tabulka 2: Používáte bezpečnostní pásy, když toto auto řídíte na různých typech silnic?

		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 %)

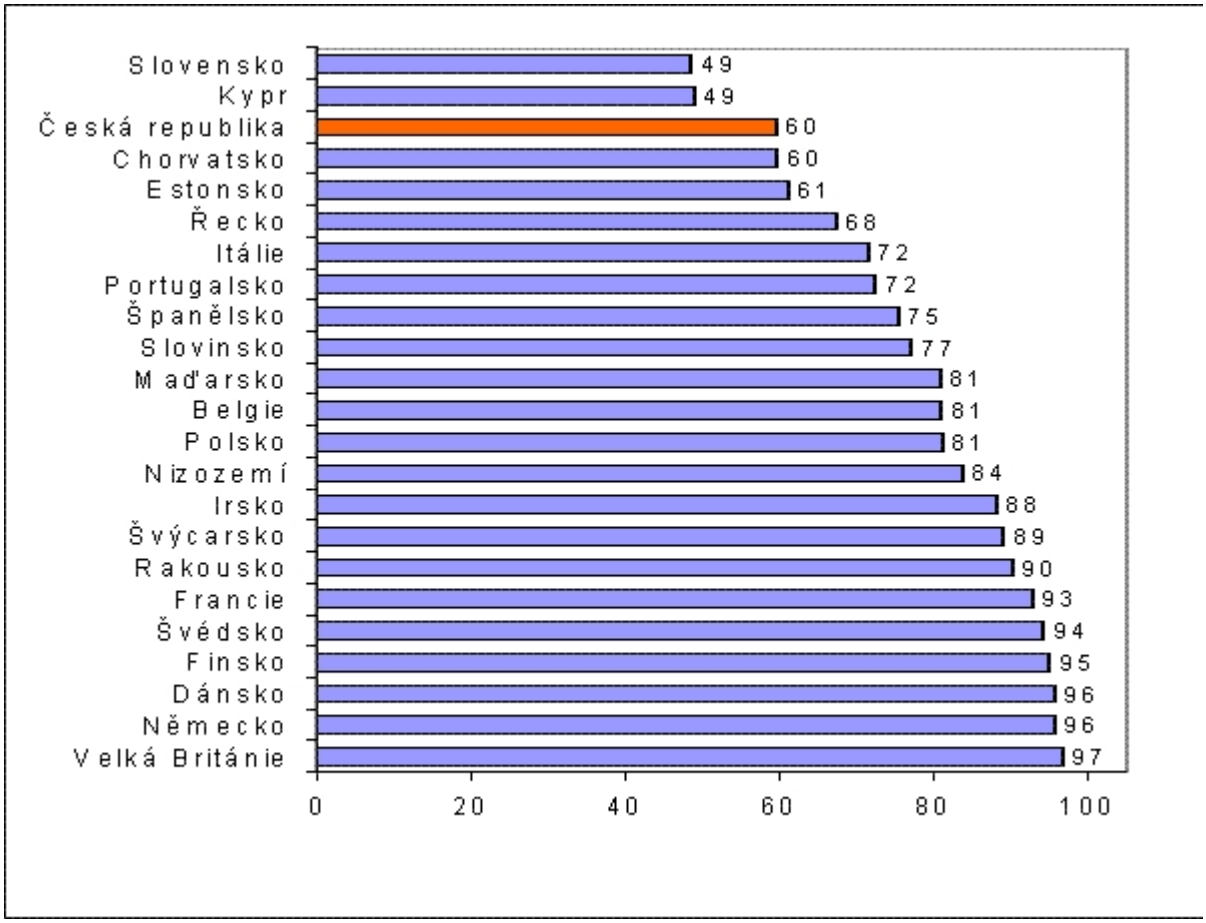
Skupina řidičů, kteří v obci vždy používají bezpečnostní pás, se neliší věkovým složením a i jízdní výkony odpovídají celkové struktuře, je v ní však poněkud větší podíl žen (43,7%, zatímco v celém souboru je 36,1% žen). S tím zřejmě souvisí i vyšší výskyt dalších příznivých charakteristik v této

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

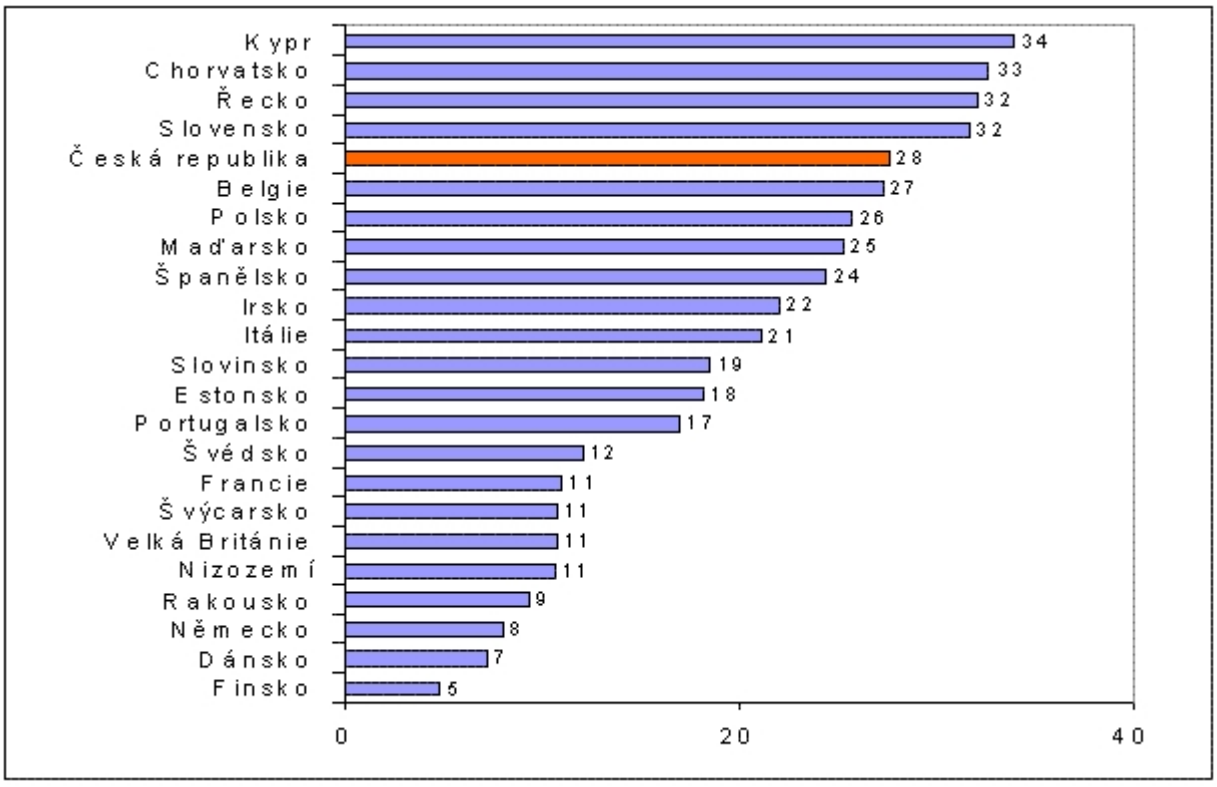
v roce 1996 to bylo 34,6%). Přesto se v mezinárodním srovnání (graf 5) řadíme k zemím s nejvyšším podílem souhlasných odpovědí (například ve Finsku sdílí názor, že při opatrné jízdě nejsou pásy nutné, jen 5% respondentů).

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.

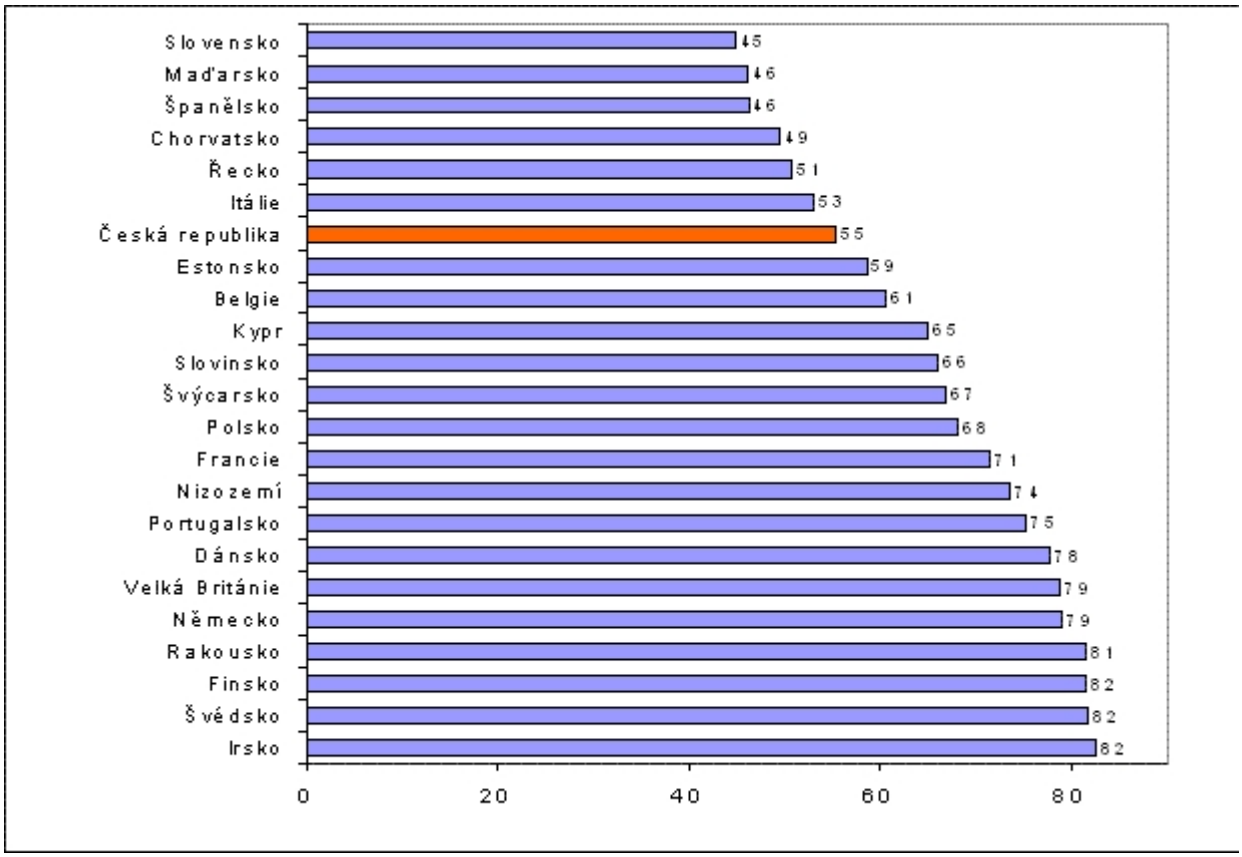
Podíl respondentů, kteří se bez zapnutého pásu necítí dobře (zvýšení z 39,9% v roce 1996 na 52,8% v roce 2002), souvisí s podílem řidičů důsledně používajících pásy, proto nepřekvapí skutečnost, že Česká republika patří k zemím s nejnižším procentem takto smýšlejících respondentů (graf 6).

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

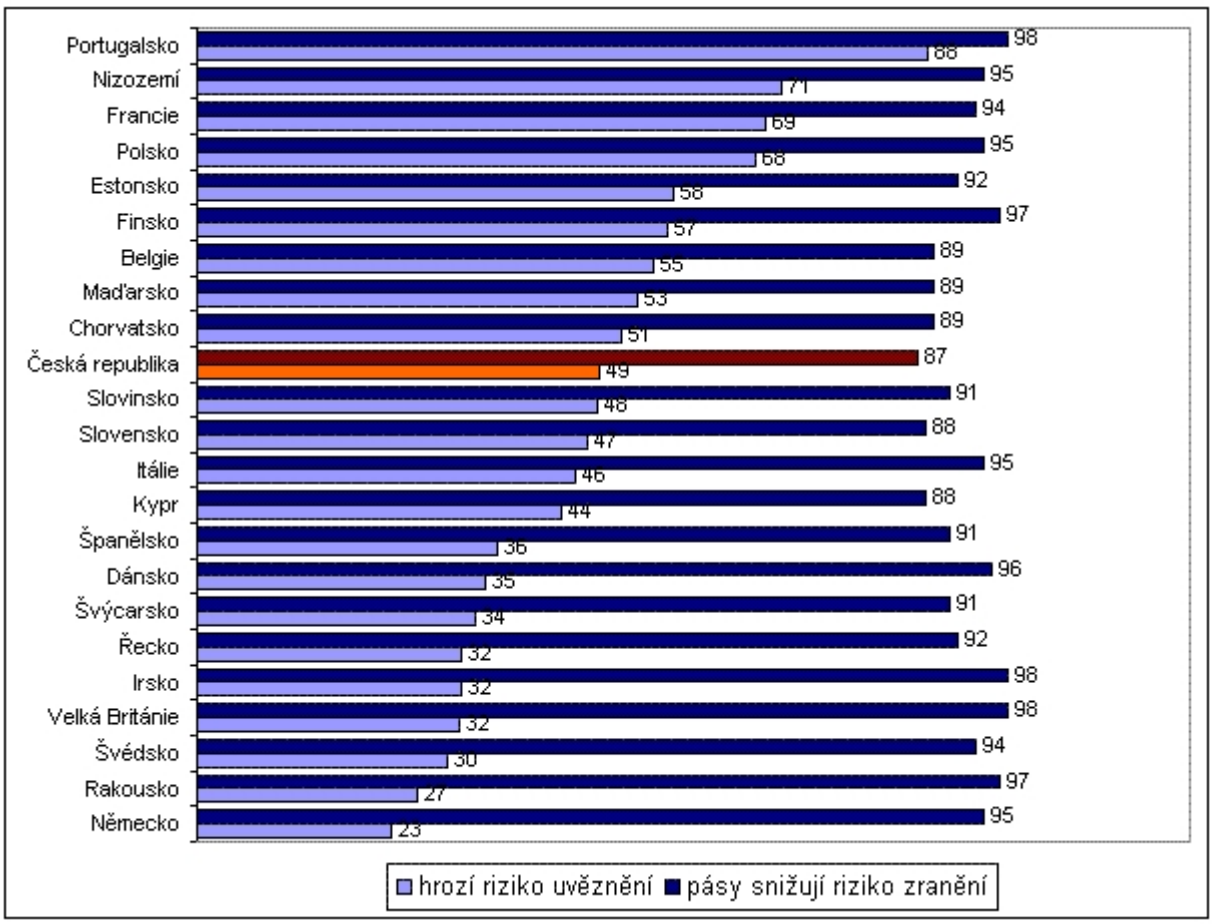
		souhlasí	**nesouhlasí**	**neví**
Pokud řídíte opatrně, pásy opravdu nejsou nutné	1991	34,2%	49,6%	16,2%
	1996	34,6%	61,0%	4,4%
	2002	26,5%	69,3%	4,2%
Při většině nehod pásy snižují riziko vážného zranění řidiče i pasažérů	1991	78,2%	7,2%	14,6%
	1996	85,6%	10,6%	3,8%
	2002	84,3%	12,3%	3,4%
Když nemám 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.