Postoje k novým opatřením a problematice evropské harmonizace

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.

Značná část rozhovoru byla věnována postojům řidičů k možným novým zákonným i technickým opatřením ve prospěch bezpečnosti a životního prostředí, případně novým zařízením ve vozidlech, a k harmonizaci evropských zákonů a pravidel silničního provozu.

V obecnější rovině [více viz: více viz: Postoje k motoristické problematice a názory na dopravně bezpečnostní politiku] by většina řidičů souhlasila s prosazováním opatření pro bezpečnost silničního provozu , zejména s důslednější kontrolou dodržování dopravních předpisů, snahou zlepšit stav komunikací a cyklistické infrastruktury. Mezi konkrétněji formulovanými opatřeními si získaly podporu zejména návrhy zpřísnění trestů za závažné dopravní přestupky, naopak uvolnění limitu hladiny alkoholu v krvi se setkalo převážně s nesouhlasem, postoje k zákazu zdůrazňování rychlosti v reklamách byly nerozhodné.

Dále byly řidičům předkládány konkrétní návrhy nových opatření. K tématu životního prostředí byly předloženy čtyři návrhy, znamenající omezení individuální automobilové dopravy (tabulka 1). Celkově se tato sada návrhů setkala s převažujícími negativními postoji. Ačkoliv 47% dotázaných projevilo ochotu používat více hromadnou dopravu, jenom 16% by souhlasilo s omezením užívání svého auta. Řidiči byli více než v minulých letech nakloněni možnosti sdílení jednoho auta s více řidiči v případě společné cesty, ostatní opatření v zájmu zlepšení životního prostředí nyní nevzbudily větší zájem než v roce 1996. Mezinárodní srovnání (tabulka 2) ukazuje, že ochota omezit užívání automobilu je u českých řidičů z celé Evropy zdaleka nejnižší. Souhlas s ostatními návrhy je slabě

podprůměrný.

Tabulka 1: V zájmu snížení znečištění ovzduší – jak byste přijal tyto návrhy?(omezení užívání auta, sdílení auta, používání hromadné dopravy, den bez aut každý měsíc)

		velmi	dost	moc ne	vůbec ne	neví
omezení užívání vašeho auta	1996	1,7%	12,0%	41,5%	42,3%	2,5%
	2002	2,3%	13,6%	45,8%	32,9%	5,4%
domluvit se s několika dalšími řidiči tak, abyste stejnou cestu všichni jeli vždy jen jedním vozidlem někoho z vás	1996	5,0%	14,7%	23,3%	52,5%	4,5%
	2002	8,9%	28,2%	34,8%	22,5%	5,6%
více používat veřejnou hromadnou dopravu	1996	19,1%	36,6%	30,1%	11,4%	2,8%
	2002	13,9%	33,4%	33,0%	16,0%	3,7%
den bez aut každý měsíc	2002	15,2%	24,8%	30,1%	22,1%	7,8%

Tabulka 2: Podíl řidičů podporujících opatření pro snížení znečistění ovzduší (mezinárodní srovnání, v %)

	Omezení používání vlastního auta	Sdílení auta	Víc používat hromadnou dopravu	Každý měsíc den bez aut
Rakousko	48	41	59	40
Belgie	49	49	54	59
Kypr	35	31	38	39
Česká republika	17	39	49	43
Dánsko	30	25	36	46
Estonsko	34	47	30	70
Finsko	53	52	78	65
Francie	61	68	66	64
Německo	41	43	42	49
Řecko	46	26	53	57
Maďarsko	32	39	42	54
Irsko	41	47	45	41
Itálie	72	59	80	55
Nizozemí	57	62	43	31
Polsko	37	31	46	56
Portugalsko	58	56	75	66
Slovensko	19	17	47	61
Slovinsko	39	60	46	63
Španělsko	60	55	74	43
Švédsko	46	54	49	56
Velká Británie	34	44	39	52
Chorvatsko	48	46	43	58
Švýcarsko	53	45	61	57
Průměr	44	45	53	53

Výrazným způsobem se nemění ani postoje vůči navrhovaným zákonným opatřením (tabulky 3, 4). Bodový systém má přibližně stejnou podporu jako v roce 1996. Je zřejmé, že řidiči nejsou dostatečně informováni o tom, co by pro ně takovéto opatření znamenalo. Podpora tohoto opatření je vysoká spíše v zemích, které už tento systém mají zaveden, nebo kde proběhly informační kampaně.

Poněkud se zvýšil podíl příznivců technického omezení maximální dosažitelné rychlosti vozidel (v mezinárodním srovnání však máme nejnižší podíl respondentů podporujících toto opatření).

Nově byli respondenti dotazováni na stanovení celoevropského limitu hladiny alkoholu na 0,5 g/l . I zde má Česká republika nízký podíl příznivců (stejně jako ostatní země, kde je aktuální limit nižší). Odpovědi ovlivňuje fakt, že dotazovaní nevědí, zda by toto opatření znamenalo pouze strop, nad který by legislativy jednotlivých zemí nesměly jít, nebo zavedení limitu 0,5 g/l ve všech zemích. Naopak nadprůměrný byl podíl respondentů, kteří souhlasili s nulovou hladinou alkoholu pro začátečníky.

Kromě Kypru a Španělska má Česká republika nejnižší podíl respondentů, kteří se vyslovili pro sjednocení rychlostních limitů v Evropě. Příčiny této skepse nejsou zcela jasné, pravděpodobně dotazovaným chybělo upřesnění případné výše jednotlivých limitů.

Tabulka 3: Jak byste přijal opatření v zájmu dosažení evropské harmonizace předpisů?

		velmi / dost	moc ne / vůbec ne	neví
Systém trestných bodů za dopravní přestupky	1991	63,2%	21,9%	14,9%
	1996	60,6%	33,2%	6,2%
	2002	62,4%	30,9%	6,6%
Požadovat od výrobců automobilů úpravu vozidel, která by omezila maximální dosažitelnou rychlost	1991	28,6%	58,0%	13,4%
	1996	25,0%	69,6%	5,4%
	2002	32,5%	59,8%	7,7%
Stanovení maximální hladiny alkoholu v krvi na 0,5 g/l	2002	38,5%	49,6%	11,9%
Stanovení jednotných rychlostních limitů	2002	63,2%	26,2%	10,6%
Pro řidiče začátečníky limit alkoholu 0,0 g/l	2002	79,4%	13,6%	7,0%

Tabulka 4: Podíl řidičů podporujících harmonizaci předpisů (mezinárodní srovnání, v %)

Země	sjednocení rychlost. limitů	maximální limit alkoholu v EU 0,5	EU limit 0,0 pro začátečníky	bodový systém	omezení max. rychlosti vozidel
Belgie	83	82	73	51	64
Česká rep.	70	43	85	67	35
Dánsko	86	82	64	75	42
Estonsko	87	49	96	56	45
Finsko	80	77	79	82	63
Francie	87	88	89	75	74
Chorvatsko	88	79	91	80	42
Irsko	80	79	90	87	77
Itálie	79	70	84	75	70
Kypr	45	51	58	54	61
Maďarsko	88	49	88	67	36
Německo	85	82	89	76	38
Nizozemí	89	86	85	79	52
Polsko	77	49	95	68	49
Portugalsko	78	79	67	86	64
Rakousko	88	87	90	58	45
Řecko	73	71	76	73	59

Slovensko	74	40	84	67	36
Slovinsko	92	83	96	80	54
Španělsko	63	63	66	73	62
Švédsko	77	62	86	86	46
Švýcarsko	76	67	71	53	38
Velká Brit.	84	80	84	83	64
Průměr	80	70	82	72	53

Mezi nezanedbatelné problémy při řešení harmonizace evropského dopravního práva patří otázka postihu řidičů z jiných zemí. Asi 12% dotázaných se k tématu nedokázalo vyjádřit, přibližně polovina ostatních (tabulka 5, graf 1) byla pro trestání řidičů v jejich vlastní zemi, i když spáchají přestupek v zahraničí, polovina proti. V mezinárodním srovnání se čeští respondenti pohybovali kolem průměru.

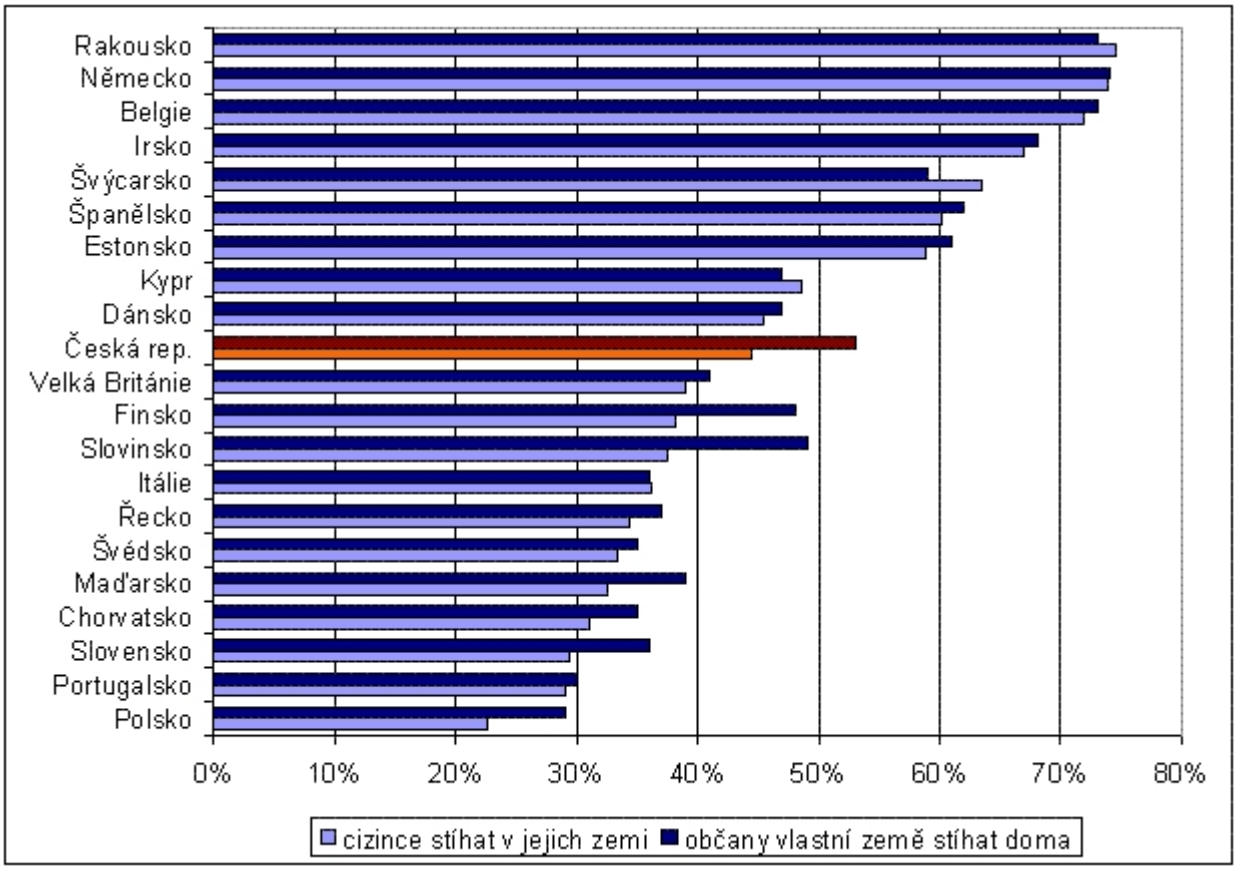
Další typ opatření, tedy lékařské a psychologické prohlídky pro různé cílové skupiny a rehabilitační kursy, považovala za důležité pro bezpečnost přibližně polovina dotázaných (tabulky 6, 7).

Podíl respondentů, kteří se vyslovili pro povinné rehabilitační kurzy pro řidiče, kteří jsou opakovaně přistiženi při jízdě pod vlivem alkoholu, byl po Slovensku nejmenší v Evropě. Stejně je tomu v případě zavedení povinného vyšetření za účelem potvrzení či vyloučení závislosti na alkoholu u těchto řidičů.

Podíl respondentů podporujících pravidelná (každých deset let) lékařská a psychologická vyšetření pro všechny řidiče je sice pátý nejnižší v Evropě, ale toto opatření nemělo příliš vysokou podporu ve většině zkoumaných zemí. Pravidelná vyšetření pro řidiče starší šedesáti měla celkově vyšší podporu. Z našich řidičů, kteří na otázku odpověděli, považuje tato vyšetření za užitečná pro bezpečnost 62%, což slabě převyšuje evropský průměr (ve věkové kategorii 55+ se vyslovila pro jen polovina dotázaných).

Tabulka 5: Souhlasíte s tím, aby: (stíhání za přestupky spáchané za hranicemi)

	velmi	**dost**	**moc ne**	**vůbec ne**	**neví**
- řidiči z jiných evropských zemí, kteří spáchají dopravní přestupek v české republice, byli stíháni ve své vlastní zemi	17,4%	21,6%	22,7%	26,1%	12,2%
- čeští řidiči byli stíháni v České republice, spáchají-li dopravní přestupek v jiné evropské zemi	19,5%	27,5%	20,8%	20,5%	11,7%



Graf 1: Podíl respondentů, kteří souhlasí s tím, aby řidiči byli stíháni ve své vlastní zemi, spáchají-li přestupek za hranicemi (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 6: Jak důležitá jsou podle Vás následující opatření (kurzy a vyšetření) pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu?

	velmi	**dost**	**moc ne**	**vůbec ne**	**neví**
Pro řidiče, kteří byli více než jednou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu, zřídit povinné rehabilitační kurzy	20,3%	28,8%	29,0%	15,5%	6,4%
Řidiče, kteří byli více než jednou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu, vyšetřovat, zda nejsou závislí na alkoholu	22,7%	28,3%	28,5%	15,1%	5,4%
Zavedení povinných psychologických a lékařských vyšetření každých deset let pro všechny řidiče	13,6%	29,7%	32,1%	19,0%	5,6%
Povinná psychologická a lékařská vyšetření pouze pro řidiče, kteří již dosáhli šedesáti let	22,1%	35,6%	26,9%	9,0%	6,4%

Tabulka 7: Podíl řidičů podporujících opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve formě kurzů a vyšetření (mezinárodní srovnání, v %)

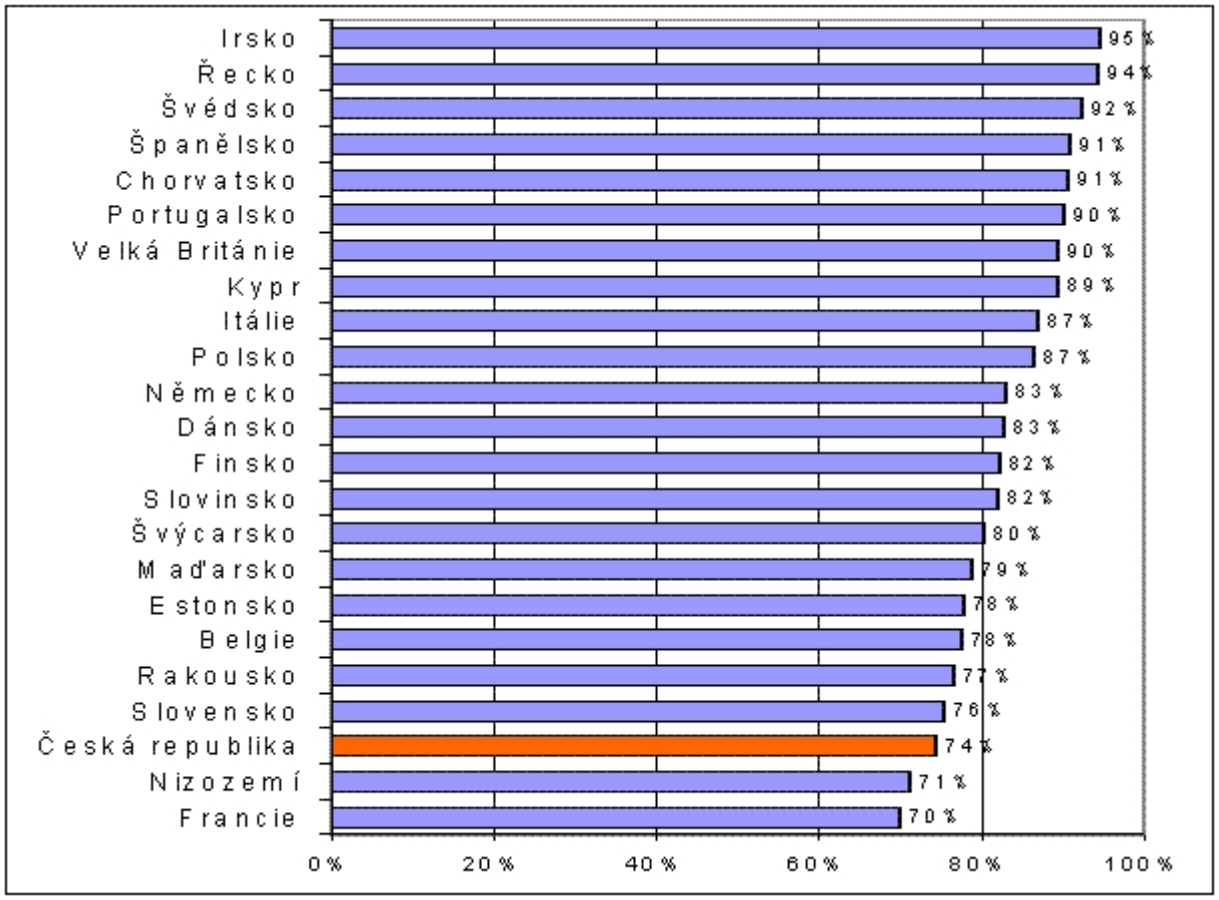
Země	**rehabilitační kurzy**	**zjišťování závislosti**	**pravidelná vyšetření pro všechny**	**pravidelná vyšetření pro seniory**
Belgie	71	78	54	58
Česká republika	53	54	46	62
Dánsko	74	64	58	65
Estonsko	66	81	89	85
Finsko	90	91	89	96
Francie	93	91	70	68
Chorvatsko	66	73	67	53

Irsko	79	72	56	48
Itálie	81	83	71	43
Kypr	82	75	64	73
Maďarsko	80	87	50	44
Německo	86	68	30	43
Nizozemí	73	76	43	59
Polsko	88	80	58	78
Portugalsko	85	86	75	59
Rakousko	81	72	34	52
Řecko	85	84	64	63
Slovensko	51	47	57	49
Slovinsko	65	73	65	69
Španělsko	75	72	62	41
Švédsko	89	82	51	58
Švýcarsko	74	71	28	57
Velká Británie	81	78	57	54
Průměr	77	75	58	59

Česká republika patří k zemím s nejnižším podílem řidičů podporujících plán EU snížit do roku 2010 počet obětí dopravních nehod o polovinu nebo více (tabulka , graf 2). Spíše než nezájem je zřejmě příčinou nedůvěra v reálnost plánu.

Tabulka 8: Nejnovější Bílá kniha o dopravě EU plánuje do roku 2010 snížení počtu lidí usmrcených každoročně na evropských silnicích o polovinu. A jaký cíl by měl být naplánován podle vás?

o 10%	**o 50%**	**o 90%**	**žádné oběti**	**žádný plán**	**nevím**
8,8%	32,5%	13,6%	18,5%	13,5%	13,1%



Graf 2: Podíl řidičů podporujících plán snížení počtu usmrcených o 50 nebo více % (mezinárodní srovnání, v %)

K otázkám nových opatření a evropské harmonizace se čeští řidiči staví spíše skepticky. Výraznou podporu si získávají pouze návrhy přísnějších postihů za závažné přestupky. Obecně lze říci, že většina zmiňovaných opatření má podporu spíše v zemích, kde už buď fungují, nebo jsou o nich občané systematicky informováni. V odpovědích českých respondentů je často vysoký podíl odpovědi“nevím“, nad jednoznačnými vyjádřeními převažují odpovědi „spíše ano…moc ne“. Dá se předpokládat, že postoje řidičů se stanou vyhraněnějšími, pokud určitá opatření nabudou na aktuálnosti a konkrétnosti. Šanci na vyšší podporu mají opatření, o nichž je veřejnost dostatečně detailně informována.