

Nadácia VINCI Autoroutes pre zodpovednú jazdu zverejňuje výsledky
11. barometra o zodpovednej jazde.

79 % slovenských vodičov, ktorí sa správajú benevolentne voči dopravným predpisom, konajú rovnako v rámci zdravotných predpisov

Blíži sa predĺžený víkend a sviatok Nanebovstúpenia, kedy sa mnohí z vás vydajú na cesty. Nadácia VINCI Autoroutes zverejňuje výsledky 11. barometra o zodpovednej jazde a 8. európskeho barometra. Rozsiahly prieskum vykonal inštitút Ipsos u 12 400 respondentov v 11 európskych krajinách s cieľom vyhodnotiť správanie a vnímanie Európanov za volantom. Umožňuje monitorovať vývoj rizikového správania a osvedčených postupov s cieľom lepšie nasmerovať preventívne správy vo Francúzsku a iných európskych krajinách. V aktuálnom období pandémie sa zaujíma aj o vzťah Európanov k predpisom, a to z hľadiska dopravných predpisov, ako aj zdravotných pokynov.

SÚHRN HLAVNÝCH POZNATKOV

[Výsledky pre Slovensko sú označené modrou kurzívou]

Dopravné predpisy a zdravotné pokyny: kompromisy s predpismi sú bežné

- Viac ako 7 európskych vodičov z 10 (75 %) pripúšťa odchýlky od dopravných predpisov a 7 z 10 (70 %) nie vždy dodržiava zdravotné predpisy (*68 % vs. 67 % slovenských vodičov*);
 - 45 % Európanov (*49 % Slovákov*), ktorí dodržiujú zdravotné predpisy, tak robí predovšetkým kvôli obavám o druhých, oproti len 33 % tých, ktorí dodržiujú dopravné predpisy (*avšak 45 % Slovákov*);
- ⇒ 77 % európskych vodičov (*79 % slovenských vodičov*), ktorí sa správajú benevolentne voči dopravným predpisom, konajú rovnako v rámci zdravotných predpisov.

Nepozornosť: vodiči čoraz viac odpútaní od cesty

- 53 % európskych vodičov telefonuje počas jazdy pomocou systému Bluetooth (+3 body za jeden rok a +10 bodov za 5 rokov; *54 % slovenských vodičov, +8 bodov za rok a +18 bodov za 5 rokov*), aj keď znižuje pozornosť v rovnakej miere ako iné konverzačné prostriedky¹;
 - 43 % nastavuje GPS počas šoférovania (teda +4 body za 5 rokov; *39 %, teda o 3 body viac za 5 rokov*);
- ⇒ 11 % už alebo takmer malo nehodu v dôsledku používania telefónu za volantom (*11 %*).

Hrubé správanie: napriek miernemu poklesu zostávajú cesty stále zdrojom napätia

- 12 % európskych vodičov (-4 body za rok; *10 % slovenských vodičov, -5 bodov*) pripúšťa, že za volantom akoby neboli rovnakou osobou;

¹ *Štúdia o vplyve telefonovania na pozornosť a vnímanie vodičov (2014), Stredisko pre neurokognitívne a neurofyziologické výskumy na Univerzite v Štrasburgu (Ci2N) pre Nadáciu VINCI Autoroutes.*

- 52 % (-3; 39 %, -3) pripúšťa, že niekedy vynadajú iným vodičom;
- ⇒ 84 % (87 %, +2) sa už bálo agresívneho správania ostatných vodičov.

Ospalosť: riskovanie stále príliš rozšírené a viaceré správne postupy sú na ústupe

- 40 % európskych vodičov (-5 bodov; 39 %) nedodržiava odporúčanú prestávku každé 2 hodiny, zatiaľ čo 73 % o nej vie (74 %);
- 52 % sa počas cesty zastaví, aby si oddýchli (50 %, -9);
- ⇒ 12 % malo alebo takmer malo nehodu v dôsledku mikrosnánku za volantom (12 %).

Bezpečnosť diaľničných pracovníkov: prílišná ľahostajnosť môže mať dramatické následky

- 51 % európskych vodičov zabúda spomaliť v zóne, kde prebiehajú práce (-3; 49 %, -4);

„Predpisy, či už ide o pravidlá cestnej premávky alebo zdravotné pokyny, sa často považujú za obmedzenia než za ochranu. Keď vodiči robia drobné odchýlky od predpisov, uprednostňujú svoj okamžitý úžitok, čím zanedbávajú potenciálne riziko nehody a spoliehajú sa na svoje schopnosti, že situáciu zvládnu. Avšak prevažná väčšina nehôd stále vyplýva zo zlého posúdenia rizika v spojení s porušením dopravných predpisov“.

Bernadette Moreau
Hlavná delegátka nadácie VINCI Autoroutes pre zodpovednú jazdu

PODROBNÉ VÝSLEDKY

[Výsledky pre Slovensko sú označené modrou kurzívou]

Dopravné predpisy a zdravotné pokyny: kompromisy s predpismi sú bežné

⇒ **Slováci a Európania v rozpakoch nad relevantnosťou predpisov neváhajú predpisy porušovať...**

75 % európskych vodičov pripúšťa, že nie vždy dodržiavajú dopravné predpisy (68 % slovenských vodičov) z toho 21 % pravidelných hriechnikov. Iba 25 % európskych vodičov tvrdí, že dopravné predpisy nikdy neporušujú (32 %).

Rovnako aj Európania pripúšťajú isté odchýlky od zdravotných predpisov – avšak v menšej miere v porovnaní s dopravnými predpismi: 70 % (teda o 5 bodov menej; a 67 % Slovákov, iba o 1 bod menej) pripúšťa odchýlky od pokynov (ochranné opatrenia, lockdown, zákaz vychádzania atď.). Okrem toho 30 % Európanov tvrdí, že sa nikdy neodchylujú od zdravotných predpisov (33 %) oproti 25 % čo sa týka dopravných predpisov (32 %, iba 1 bod navyše pre Slovákov).

Tí, ktorí porušujú predpisy, uvádzajú na vysvetlenie rovnaký hlavný dôvod, či už ide o zdravotné pokyny alebo dopravné predpisy: tvrdia, že predpisy nebývajú vždy vhodné alebo súdržné (52 % to uvádza o dopravných predpisoch oproti 45 % čo sa týka zdravotných predpisov; 48 % vs. 52 % medzi Slovákmí, ktorí posudzujú relevantnosť zdravotných predpisov prísnejšie ako pri dopravných predpisoch). Pocit, že niektoré predpisy slúžia len na vyberanie pokút, je omnoho rozšírenejší, čo sa týka dopravných predpisov (29 %; to isté na Slovensku) ako u zdravotných pokynov (15 %; 24 % Slovákov, u ktorých je tento rozdiel menej výrazný). Naopak, argument mimoriadnej ostražitosti, ktorý „dovoľuje“ porušovať predpisy, sa uvádza oveľa viac pri opatrnosti v oblasti zdravia (42 % Európanov; oproti len 24 % Slovákov, ktorí sa najmenej odvolávajú na tento dôvod, aby ospravedlnili svoje odchýlky od zdravotných predpisov) ako pri opatrnosti na cestách (22 %; 14 %).

Pokiaľ ide o tých, ktorí tvrdia, že predpisy dodržiajú, zdá sa, že ich motivuje predovšetkým účel týchto predpisov, teda predchádzať rizikám - úrazom alebo kontaminácii -, pričom strach zo sankcií predstavuje vo všetkých prípadoch najslabšiu motiváciu. **Okrem toho je starostlivosť o ostatných oveľa výraznejšia v oblasti zdravia (uvádza ju 45 %) ako na cestách (33 %); trend, ktorý nachádzame aj na Slovensku, avšak v menšej miere (49 % vs. 45 %),** o to viac, keď ide o svojich blízkych (23 % vs. 11 % v Európe; 31 % vs. 16 % na Slovensku). Zatiaľ čo u Francúzov na cestách prevláda obava o svoju vlastnú bezpečnosť (33 % vs. 28 % v oblasti zdravia), táto motivácia je menej prítomná v Európe a medzi Slovákmí (26 % čo sa týka dodržiavania dopravných predpisov vs. 27 % čo sa týka dodržiavania zdravotných predpisov; 19 % pre Slovákov čo sa týka dopravných predpisov - najnižšie číslo v Európe - vs. 23 % v oblasti zdravia). Rovnako ako u európskych kolegov sa zdá, že dôvera v relevantnosť predpisov motivuje Slovákov oveľa viac k dodržiavaniu na cestách (30 %; dtto), než v oblasti zdravotných predpisov (17 %; 16 %). Tak isto aj strach z trestu nemá veľký vplyv na dodržiavanie predpisov (11 % pre dopravné ako aj zdravotné predpisy; 6 % vs. 12 % pre Slovákov).

Zatiaľ čo u Francúzov, viac uvedomelých o vlastnom správaní, je v porovnaní s európskym priemerom oveľa viac tých, čo by si v prípade nehody pripísali pravdepodobný podiel na zodpovednosti (52 % Francúzov vs. 34 % Európanov), alebo ak sa nakazili (49 % vs. 40 %), **Slováci sa približujú k európskemu priemeru: 33 % pripúšťa svoj pravdepodobný podiel na zodpovednosti v prípade nehody vs. 38 % ak sa nakazili.**

⇒ **...najmä za volantom**

Napriek relatívnemu povedomiu o svojej zodpovednosti, veľmi veľa európskych vodičov nedodržiava základné pravidlá cestnej premávky:

- 88 % európskych vodičov prekračuje povolenú rýchlosť o niekoľko kilometrov za hodinu (83 % Slovákov);
- 62 % prejde, aj keď je svetlo oranžové alebo ak práve zasvietila červená (51 %);
- 51 % zabúda zadať smerové svetlo pri predbiehaní alebo zmene smeru (46 %);
- 43 % na stopke nezastaví úplne (25 % Slovákov, ktorých je najmenej v Európe s týmto nebezpečným správaním);
- 28 % parkuje v dvojrade (33 %);

- 8 % priznáva šoférovať pri prekročení povoleného limitu alkoholu bez toho, aby pocitovali účinky (*iba 3 %*);
- 7 % uvádza, že si sadajú za volant po užití liekov, ktoré by mohli ovplyvniť ich bdelosť (*dtto*);
- 3 % sa vydáva na cestu po fajčení kanabisu alebo užití drog (*2 %*).

Nepozornosť: vodiči čoraz viac odpútaní od cesty

Vodiči si stále veľmi dobre uvedomujú nebezpečenstvá nepozornosti: 54 % Európanov ju označuje za jednu z hlavných príčin smrteľných nehôd na cestách všeobecne (*55 % Slovákov*) a 40 % na diaľniciach (*35 %*). **Medzi Európanmi ako aj Slovákami je 11 % tých, ktorí už alebo takmer mali nehodu z dôvodu používania telefónu za volantom.**

Stále viac vodičov si však osvojuje nebezpečné správanie spojené s rušivými faktormi:

- 76 % (-2) európskych vodičov spúšťa z cesty zrak na viac ako 2 sekundy (*83 % slovenských vodičov*);
- 53 % uvádza, že telefonujú pri šoférovaní pomocou konverzačného systému Bluetooth s integrovaným reproduktorom (+3 za rok a +10 za 5 rokov; *54 % slovenských vodičov, +8 bodov za rok a +18 bodov za 5 rokov*) - postup rovnako nebezpečný z hľadiska nepozornosti ako iné spôsoby telefonovania;
- 43 % nastavuje GPS počas šoférovania (+4 body za 5 rokov; *39 %, o +3 body za 5 rokov*);
- 22 % posiela a/alebo číta SMS alebo e-maily počas jazdy (*21 %*);
- 21 % hlási pri šoférovaní udalosti ostatným vodičom cez aplikácie (+2 za rok a +5 za 10 rokov; *30 %, +5 bodov za rok*);
- 32 % telefonuje za volantom s náhlavnou súpravou alebo slúchadlami (*32 %, +6 bodov za rok*);
- 23 % telefonuje za volantom bez súpravy handsfree (*32 %, -3*);
- 7 % dokonca za volantom sleduje filmy alebo videá na smartfóne alebo tablete (*5 %*).

Hrubé správanie: napriek miernemu poklesu zostávajú cesty stále zdrojom napätia

V tomto mimoriadnom období sú európski vodiči o niečo menej kritickí voči svojim krajanom za volantom: považujú ich za menej stresovaných (32 %, -6; *23 %*), menej agresívnych (26 %, -2; *37 %*), a viac ostražitých za volantom (18 %; *13 %*). Ostatní vodiči však stále nenachádzajú v ich očiach priazeň: 79 % (-4 body; *85 %*) uvádza pri opise aspoň jedno negatívne prídavné meno a považuje ich predovšetkým za nezodpovedných (46 %; *56 %*) a nebezpečných (26 %, -2; *21 %*). Vlastný názor o sebe sa nezmenil: 97 % si pripisuje aspoň jedno pozitívne prídavné meno na opis svojho správania (*98 %*) a len 12 % (-2 body; *12 %*) si priznáva aspoň jeden nedostatok.

Určitý počet vodičov si však uvedomuje, že auto negatívne vplyva na ich správanie. 12 % európskych vodičov (-4 body; *10 % Slovákov, -5*) pripúšťa, že pri vedení vozidla akoby neboli rovnaká osoba a cítia sa nervóznejší, impulzívnejší alebo agresívnejší ako v bežnom živote. Pre 18 % z nich interiér vozidla vytvára ochrannú vrstvu, ktorá spôsobuje, že sa cítia ako „v bubline“ a venujú menej pozornosti ostatným (*dokonca až 47 % slovenských vodičov, zďaleka prví v Európe s týmto správaním*). Viac ako 1 z 10 Európanov (13 %; *12 %, +3*) si dokonca myslí, že na cestách funguje „každý sám za seba“.

Agresivita za volantom a hrubé správanie vykazujú v porovnaní s rokom 2020 mierny pokles, zostávajú však veľmi vysoké: 52 % európskych vodičov pripúšťa, že niekedy vynadajú inému vodičovi (-3 body; *39 % slovenských vodičov, -3*), 47 % (-4; *40 %, -5*), vytrubujú, 30 % (-3; *21 %, -4 a európska krajina, kde sa táto nezdvorilosť vyskytuje najmenej*), úmyselne sa lepia na vozidlo, ktoré ich rozčuľuje, 30 % (-4; *22 %, +2*), predbiehajú na diaľnici sprava.

Tento pokles však treba uviesť na pravú mieru, keďže **20 % vodičov (*23 % Slovákov*) neváha vystúpiť z vozidla, aby si to s druhým vysvetlili**, a podiel tých, ktorí uvádzajú, že sa obávajú agresívneho správania iného vodiča, zostáva tiež na historicky najvyššej hodnote (84 %; *87 %, +2*).

Európania však oceňujú drobné prejavy zdvorilosti. Keď sú za volantom a vodič im dá prednosť s prejavom slušnosti, priemerná úroveň pohody, ktorú im toto malé gesto poskytuje, je pre nich 8,2/10 (*8,4/10 pre Slovákov*). Takisto keď dávajú prednosť inému vozidlu a vodič vyjadrí vďaku, úroveň pohody dosahuje v priemere 8,3/10 (*8,7/10*). A keď sa vodič mávnutím ruky ospravedlní za svoju chybu za volantom, pocit pohody hodnotia na úrovni 7,8/10 (*8,2/10*).

Ospalosť: riskovanie stále príliš rozšírené a viaceré správne postupy sú na ústupe

S menším povedomím rizika ospalosti na diaľniciach ako Francúzi – ktorí po prvýkrát od roku 2014 uviedli ospalosť na 2. mieste (38 %, hneď po rýchlosti (39 %)) –, Európania hodnotia ospalosť ako 4. najčastejšiu príčinu smrteľných

nehôd na diaľnici (20 %; *rovnako ako Slováci, pre ktorých je ospalosť 3. faktorom uvádzaným po rýchlosti (44 %; +3) a nepozornosti (35 %; -6)*). Mnoho Európanov však stále uvádza ospalosť ako príčinu nehody alebo incidentu, do ktorého boli zapojení:

- 12 % už malo alebo takmer malo nehodu v dôsledku mikrosnánku (*12 % Slovákov*);
- 24 % (-3) už malo za volantom dojem, že na pár sekúnd zaspali (*21 %; -9*);
- 15 % (-3) už vyšlo do núdzového pruhu alebo na krajnicu z dôvodu chvíľkovej nepozornosti alebo ospalosti (*19 %*).

24 % (-4) európskych vodičov sa však stále domnieva, že môžu jazdiť v stave únavy (*22 % slovenských vodičov, -4*) a 35 % (-9) to aj naozaj robí, aj keď sa cítia veľmi unavení, pretože musia (*37 %; -8*).

Niektoré postupy na dlhých cestách, ktoré môžu zapríčiniť ospalosť za volantom, sú na ústupe, avšak stále príliš rozšírené:

- 78 % (-4 za rok) európskych vodičov pred dlhou cestou ide spať neskôr alebo vstáva skôr ako zvyčajne (*68 % na Slovensku, kde je tento zlozvyk najmenej častý, -3 body*);
- 74 % (-3) končí prípravu na cestu neskoro večer pred odchodom (*74 %, -6*);
- 62 % (-5) vyráža v noci (*68 %, -7; postup na ústupe, ale obzvlášť rozšírený na Slovensku a v Poľsku*).

Viacere správne postupy, aj keď veľmi účinné pri prevencii ospalosti, sú zároveň na ústupe:

- 83 % (-2) % európskych vodičov plánuje svoj čas odchodu podľa hodín, kedy vedia, že budú menej unavení (*86 % Slovákov*);
- 74 % (-3) oddiali čas odchodu v prípade únavy (*79 %, -3*);
- 68 % (-3) strieda počas cesty šoféra (*70 %, -5*);
- 52 % (-7) sa počas cesty zastaví, aby si zdriemli (*50 %, -9*) – najúčinnjší postup, ako predchádzať riziku zaspátia za volantom.

Aj keď počet odjazdených hodín pred prestávkou mierne klesá: *3h02 pre Európanov (-4 min) a 3h01 pre Slovákov (-15 min)*, 40 % Európanov stále nedodržiava odporúčanú prestávku každé 2 hodiny (*39 %*) aj keď viac ako 73 % z nich o nej dobre vie (*74 %*). Medzi tými, ktorí odporúčanie nedodržiavajú, 47 % uvádza, že zastavia, až keď sa cítia naozaj unavení (*55 %*) a 18 % považuje toto odporúčanie za príliš prísne a pre nich nevhodné (*13 %*). 8 % uvádza, že majú príliš naponáhlo na to, aby mohli zastavovať každé 2 hodiny (*6 %*).

POD LUPOU

Bezpečnosť diaľničných pracovníkov: priveľká ľahostajnosť môže mať dramatické následky

Každý týždeň v diaľničnej sieti Francúzska vodiči zrazia v priemere viac ako 2 zásahové vozidlá; ide o vývoj, ktorý sa začiatkom tohto roka potvrdzuje, a to aj napriek obmedzeniu cestovania z dôvodu lockdownu².

Tieto kolízie s dodávkami sú najčastejšie dôsledkom nebezpečného správania vodičov, ktorí nehodu spôsobili:

- **56 % (-5 bodov) európskych vodičov (52 % Slovákov, -3) nedodržiava bezpečnostné vzdialenosti** – čo je však nevyhnutná podmienka na udržanie dobrej viditeľnosti na ceste;
- **51 % (-3; 49 %, -4) zabúda spomaliť v blízkosti oblasti s prebiehajúcimi prácami.**

Francúzsko v septembri 2018 začlenilo do diaľničného zákona pravidlo „bezpečnostného koridoru“. Trestom je pevná pokuta vo výške 135 EUR a strata bodov v závislosti od priestupku. Cieľom je lepšia ochrana personálu pracujúceho na cestách a diaľniciach. Ide o virtuálnu zábranu pre šoférov, aby sa čo najviac vzdialili od pracovníkov a poskytli im ochrannú zónu.

² Mesačné hodnotenie bezpečnosti zásahového personálu ASFA marec 2021

Avšak **viac ako 1 zo 4 francúzskych vodičov (28 %) toto pravidlo stále nepozná**; o trochu menej (21 %) medzi vodičmi s vodičským preukazom kratšie ako 3 roky. Celkovo takmer 7 z 10 vodičov (69 %, -4) pripúšťa, že toto pravidlo systematicky nedodržiava.

Francúzski vodiči na otázku o hlavných príčinách nehôd zamestnancov diaľničnej služby uviedli ako prvú rýchlosť (67 %), tesne nasledovanú nepozornosťou za volantom (60 %), a potom porušovanie bezpečnostnej vzdialenosti (53 %).

Iba 10 % francúzskych vodičov uvádza nedostatočnú viditeľnosť vozidiel; to však príliš neprekvapuje, pretože každý zákrok na cestách sprevádza signalizačné zariadenie, ktoré je veľmi dobre viditeľné z diaľky (blikajúce svetlá, svetelné šípky na strechách dodávok atď.) ...pokiaľ sa vodič sústreďí na cestu...

Ospalosť za volantom uvádza ako poslednú, iba 9 % francúzskych respondentov.

Napriek tomu v 2 nehodách z 3³ za účasti pracovníkov na cestách je príčinou nepozornosť vodiča a ospalosť.

PRED ODCHODOM NA VÍKEND NADÁCIA VINCI AUTOROUTES PRE ZODPOVEDNÚ JAZDU PRIPOMÍNA NIEKTORÉ JEDNODUCHÉ TYPY NA ZABRÁNENIE RIZIKU OSPANLIVOSTI A NEPOZORNOSTI ZA VOLANTOM, KTORÉ ZOSTÁVAJÚ PRVÉ PRÍČINY SMRTEĽNÝCH NEHÔD NA DIAĽNICI, A NA ZACHOVANIE BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKOV NA CESTÁCH:

- Noc pred odchodom si doprajte poriadny spánok;
- Nevyrážajte na cestu v noci (medzi 22:00 a 6:00);
- Počas cesty robte pravidelné prestávky, najmenej každé dve hodiny;
- Pri prvých príznakoch únavy zastavte na najbližšom odpočívadle a chvíľu si zdiemnite;
- Pravidelne striedajte šoférov;
- Zakáňte používať za volantom akékoľvek rušivé prvky: telefonovanie, SMS, GPS, video, mobilné aplikácie;
- Dodržiavajte bezpečnú vzdialenosť;
- Spomalte v blízkosti nehody alebo prebiehajúcich prác;
- Predvídajte predbiehanie a v blízkosti odstaveného vozidla dodržiavajte bezpečnostný koridor.

Metodika prieskumu:

Inštitút Ipsos na vytvorenie barometra o zodpovednej jazde položil otázky od 9. do 22. marca 2021 pomocou internetu 12 400 osobám vo veku 16 rokov a viac, z toho 2 400 Francúzov a najmenej 1 000 osôb v každej z 10 ďalších krajín, ktoré sa zúčastnili prieskumu (Nemecko, Španielsko, Francúzsko, Veľká Británia, Grécko, Taliansko, Holandsko, Poľsko, Slovensko, Švédsko). Reprezentatívnosť každej vzorky je zabezpečená metódou kvót.

O Nadácii spoločnosti VINCI Autoroutes pre zodpovednú jazdu

Nadácia VINCI Autoroutes pre zodpovednú jazdu vznikla vo februári 2011. Predstavuje súčasne laboratórium, pozorovacie stredisko a informačný nástroj určený na sledovanie zmien v správaní.

Jej prvotným poslaním je boj za bezpečnú premávku a podpora zodpovednej jazdy a v roku 2018 rozšírila svoju pôsobnosť na oblasti životného prostredia a vzdelávanie pre „slušné správanie“.

Medzi jej akcie patrí:

- financovanie inovatívneho vedeckého výskumu v určitých oblastiach rizikového správania, na tému ochrany životného prostredia a okolo vzdelávania a čítania, ktoré vedú k zlepšeniu správania;
- viesť informačné a osvetové kampane;
- podporovať komunitné a občianske iniciatívy v prospech zodpovedného vedenia vozidiel.

<http://fondation.vinci-autoroutes.com> a účet Twitter: @FondationVA, Facebook a LinkedIn

<http://roulons-autrement.com> a účet Twitter: @RoulonsA

Tlačové kontakty:

Estelle Ferron: estelle.ferron@vinci-autoroutes.com / 06 34 99 33 61

Samuel Beauchef: samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com / 06 12 47 58 91

Ludovica Giobbe: ludovica.giobbe@vae-solis.com / 01 53 92 80 19

³ Hodnotenie bezpečnosti zásahového personálu 2019 – ASFA