

Univerzita Karlova v Praze

1. lékařská fakulta

Centrum adiktologie Psychiatrické kliniky



Řízení pod vlivem alkoholu – vybrané situační a osobnostní proměnné

Bakalářská práce

Autor: Jiří Zatřepálek

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

PRAHA

2009

Děkuji především PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D jak za odborné vedení diplomové práce, tak za podnětné připomínky.

Dále děkuji všem respondentům za vyplnění výzkumného dotazníku. Děkuji také své přítelkyni Petře Vachudové, DiS. za trpělivost, kterou se mnou měla při psaní této bakalářské práce.

Čestně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a všechny použité prameny řádně citoval a uvedl.

V Praze dne 13. srpna 2009

.....

OBSAH:

1. ÚVOD.....	7
2. PSYCHOLOGICKÁ ANALÝZA ČINNOSTI ŘIDIČE.....	8
2.1 Smyslové vnímání.....	8
2.1.1 Zrakové vnímání.....	8
2.1.2 Ostatní smysly.....	9
2.2 Ostatní aspekty.....	10
2.2.1 Pozornost.....	10
2.2.2 Paměť.....	11
2.2.3 Rozhodování.....	12
2.2.4 Jednání.....	13
2.3 Alkohol a jeho vliv na prožívání a chování člověka.....	14
2.4 Shrnutí.....	15
3. PROBLEMATIKA ŘÍZENÍ POD VLIVEM ALKOHOLU V ČR A EU..	16
4. HISTORIE PROBLÉMU ŘÍZENÍ S ALKOHOLEM.....	17
5. PREVENCE.....	17
5.1 Teorie nehod v dopravě.....	18
5.2 Prevence nehod.....	20
6. MOŽNOSTI ZJIŠŤOVÁNÍ ŘÍZENÍ POD VLIVEM ALKOHOLU.....	21
6.1 Orientační zjišťování hladiny alkoholu v krvi.....	21
6.2 Lékařské stanovení.....	21
7. VÝZKUMNÁ ČÁST.....	23
7.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky.....	23
7.2 Hypotézy.....	23
7.3 Sběr a zpracování dat.....	23
7.4 Výzkumný soubor.....	23
7.5 Zhodnocení výzkumu.....	24
7.5.1 Soubor A.....	24
7.5.2 Soubor B.....	29
7.5.3 Porovnání výsledků obou vzorků.....	38
7.6 Profil rizikového řidiče ve vztahu k řízení pod vlivem alkoholu.....	43
7.7 Zhodnocení hypotéz.....	44

8. DISKUSE.....	45
9. SOUHRN.....	47
10. ZÁVĚR.....	47
11. POUŽITÉ ZDROJE.....	49
12. PŘÍLOHY.....	50

Abstrakt a klíčová slova

Abstrakt:

V bakalářské práci se pisatel zabývá problematikou řízení pod vlivem alkoholu. Zkoumá rizikové faktory a situace, vliv alkoholu na řidiče a na možnosti zlepšení situace na silnicích v oblasti prevence. Nastiňuje historii problému řízení pod vlivem alkoholu a možnosti jejího zjišťování.

Ve výzkumné části se ze vzorku 312 vybírá soubor 50 řidičů, kteří mají zkušenosti s řízením pod vlivem alkoholu. Výzkumná část se zabývá se faktory, jež jsou vztažené k situacím (situační faktory) a faktory spojené s osobou řidiče (statusová data, demografická data, osobnostní data). K výzkumu byla použita metoda standardizovaného interview předloženého v písemné podobě. Na základě získaných dat jsou popsáni rizikovní řidiči a rizikové faktory a situace, které vedou k řízení pod vlivem alkoholu.

Klíčová slova: Alkohol, řízení pod vlivem alkoholu, prevence, rizikové faktory a situace, rizikový řidič

Abstract:

In the thesis the writer deals with driving under the influence of alcohol. It examines the risk factors and situations, the impact of alcohol on the driver and the possibility of improving the situation on the roads in the area of prevention. It outlines the history of the problem of driving under the influence of alcohol and the possibility of detection.

The research is part of the sample 312 selects a series of 50 drivers who have experience in the management under the influence of alcohol. Research section discusses the factors that are related to situations (situational factors) and factors associated with the person the driver (status data, demographic data, personal data). The research method was used standardized interviews presented in written form. Based on the data obtained are described risk drivers and risk factors and situations that lead to drinking and driving.

Key words: Alcohol, driving under the influence of alcohol, prevention, risk factors and situations, risk driver

1. ÚVOD

Řízení pod vlivem alkoholu je fenoménem dnešní doby. Stále více řidičů hazarduje svým bezohledným chováním s životy ostatních účastníků silničního provozu. Přestože se neustále pracuje na opatřeních a vychází v platnost nové zákony aby se problémům a nežádoucím jevům předešlo, dopravních nehod a úmrtí na silnicích je stále mnoho, obrovská část je zaviněna řidičem, který před jízdou požil alkohol.

Díky technickému pokroku se zdokonaluje rychlost aut a také jejich dostupnost. V posledních letech vzniklá finanční krize v automobilovém průmyslu se odrazila na cenách starších a méně bezpečných automobilů, které jsou pro začínající řidiče stále více atraktivní. Začínající řidiči často přeceňují své schopnosti a nepromýšlejí důsledky svého jednání ani nejsou schopni kriticky zhodnotit stav svého vozidla a jeho schopnosti.

Ve své práci se zabývám profilem řidiče pod vlivem alkoholu. Jaké jsou jeho postoje a důvody, které ho vedou k řízení. Popisují psychologické činitele spojené s řízením automobilu.

Ve výzkumné části bych pomocí výzkumné metody standardizovaného interview předloženého v písemné podobě popsal rizikové situace a faktory, jež se během řízení vyskytují. Rád bych zjistil, jaké konkrétní situace vedou řidiče k tomu, že usednou za volant i po požití alkoholu a popsal tak rizikového řidiče a rizikovou situaci.

2. PSYCHOLOGICKÁ ANALÝZA ČINNOSTI ŘIDIČE

Při řízení dopravního prostředku je zahrnuto mnoho aspektů. Vždy je nutné správně reagovat a usuzovat, udržovat soustředěnost, umět koordinovat své smysly s tělesnými pohyby a stále ovládat své emoce i motivaci.

Během řízení je třeba neustále udržovat pozornost a reagovat na přicházející situace, ať už jsou běžné, nebo méně obvyklé. Při řízení motorového vozidla se řidič potýká se změnami v emocionálních reakcích, které bývají důsledkem zvýšené hladiny pozornosti. Dovednosti a koordinace pohybů se zvyšují během praxe a nabývání zkušeností.¹

2.1 Smyslové vnímání

2.1.1 Zrakové vnímání

Zrakové vnímání je tím nejdůležitějším aspektem pro získávání informací o dopravní situaci, získáme jím většinu podnětů. Aby byl řidič schopen bezpečné jízdy, je třeba nejen dobře vidět, ale také správně rozpoznat co je viděno a nepodlehnout tzv. zrakovým klamům.

Čím zkušenější je řidič motorového vozidla, tím rychleji dokáže podněty zpracovávat. Během řízení je velmi důležité nebýt zaměřen jen na jeden směr pohybu ale využívat celého zorného pole a směr pohledu měnit. Neméně důležité je také sledování dění za vozidlem, tedy dívání se do zpětného zrcátka při každé změně rychlosti nebo směru jízdy.

Jedinec, který je způsobilý k řízení motorového vozidla musí umět rozpoznat barevné světelné signály. Barvoslepí lidé splňují tento předpoklad obtížněji, ale mohou se naučit signály rozpoznat, například podle polohy barev na světelných zařízeních.

Během řízení za špatné viditelnosti v mlze nebo za tmy je řidič unaven jak fyzicky, tak i psychicky v mnohem větší míře, než ve dne v běžných podmínkách. Odhady rychlosti a vzdálenosti jsou mnohem horší, zvláštní pozornost je třeba věnovat chodcům, kteří nemusí být v tmavém oblečení vidět

¹ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 57 - 59

vůbec. Čím tmavší oděv chodec za zhoršené viditelnosti zvolil, tím později ho řidič zpozoruje.²

2.1.2 Ostatní smysly (sluch, hmat, čich)

Za jízdy je nutné neustále vnímat nejen dění kolem nás, ale také zvukové signály, které se mohou na silnicích vyskytovat. Nejdůležitější je vnímat zvláštní výstražná znamení, jaké používají vozidla záchranné služby či policie apod.

Neméně důležité jsou i zvuky vozidla, díky kterým můžeme rozpoznat, zda je s vozidlem vše v pořádku nebo zda jsme neudělali chybu v řízení.

Některé běžně se vyskytující zvuky:

- **aerodynamický hluk** – neobvykle silný hukot větru nám může naznačit špatné dovření některých dveří či oken
- **kvílení pneumatik** – tento zvuk nás upozorňuje na nutnost kontroly tlaku, pokud není ovšem kvílení známkou nadměrně rychlé jízdy
- **hlučící převodovka** – v takovém případě je třeba zkontrolovat stav oleje v převodovce, pravděpodobně se opotřebovávají ložiska
- **ťukavé zvuky** – zvuky vycházející z tachometru poukazují na potřebu kontroly náhonu tachometru, ve většině případech je nutné promazat celý náhon převodovky nebo přitáhnout či povolit převleknout matici náhonu
- **střílení do výfuku** – signalizuje závadu v zapalování nebo v zapalovacích svíčkách, hlasité zvuky během změny rychlosti ukazuje na děravý či uvolněný tlumič výfuku³

Pokud je vozidlo přehřáté, uniká benzín nebo se například přehřívají pneumatiky, to je dobrý řidič schopný rozpoznat vjemem čichovým. Stejně důležité je i hmatové vnímání. Díky hmatovým receptorům na nohou je umožněno řidiči správně ovládat pedály, citlivému ovládnutí volantu napomáhají

² Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 59 - 64

³ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 64-65

hmatové receptory rukou. I správné usazení řidiče může dopomoci ke zdokonalení hmatového vnímání.⁴

2.2 Ostatní aspekty (pozornost, paměť, rozhodování, jednání)

2.2.1 Pozornost

Na zpozorování situace při řízení a vyhodnocení situace jako nebezpečné se podílí mnoho faktorů jako je např. předchozí duševní zaměření a zkušenost. Nepozorný řidič, který spatří nebezpečnou situaci si ji nemusí uvědomit.

Řidič při jízdě vnímá řadu podnětů z kterých si vybírá jen některé. Tyto podněty potom vnímá s větší přesností. Nepozorný řidič se soustředí na jiné podněty, než je v dopravní situaci zapotřebí. Řidič se může věnovat například konverzaci se spolujezdcí nebo se jiným úkonům, které do řízení nepatří, jako například telefonování, pití nápojů, kouření, hledání za jízdy v mapě apod. Takto odvrácená pozornost je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod.

Správné rozdělování a přenášení pozornosti zvyšuje vnímání několika podnětů a vykonávání úkolů současně. Počet jevů, které dovedeme postřehnout současně nebo ve velmi krátkém časovém úseku je rozsah pozornosti.

U řidičů začátečníků a nezkušených řidičů může pozornost narušit přílišné duševní napětí.⁵

Vlastnosti pozornosti

- **Selektivita** je schopnost rozlišit důležité podněty a zaměřit na ně pozornost. Neméně důležitá je také schopnost ignorovat ty bezvýznamné, které nás nijak neohrožují a nemohou nám předat žádnou informaci. Člověk, který není schopen ignorovat tyto podněty se často stává neurotickým.
- **Koncentrace** je schopnost vyčlenit nepodstatné psychické obsahy a zaměřit se na menší počet jevů. Čím menší počet je, tím je jedinec soustředěnější na daný podnět.

⁴ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 64 - 65

⁵ Plháková, A.: *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia 2007, str. 77-81

- **Distribuce** je rozdělování pozornosti. Jedinec je díky distribuci schopen provádět některé činnosti najednou, pokud jim nemusí věnovat naprostou soustředěnost a dělá je automaticky.
- **Kapacita** pozornosti je definována množstvím objektů, jež je jedinec schopen postřehnout v jednom časovém momentu nebo ve velmi krátkém časovém úseku.
- **Stabilita** pozornosti je určována časovým intervalem, po který je jedinec schopen sledovat jediný podnět. Zpravidla má taková pozornost trvání jen několika málo vteřin.⁶

Poruchy pozornosti

Mezi velice běžné poruchy, s nimiž se setkáváme i u naprosto zdravých lidí patří roztržitost. Tu charakterizujeme jako rozptýlení pozornosti, zpravidla způsobenou nadměrnou soustředěností na vnitřní psychické prožitky. Roztržitý člověk si nevšímá okolí, nereaguje například na změny počasí, nedokáže rychle a pohotově reagovat na vnější podněty.

Vedle roztržitosti může být během řízení nebezpečná i porucha, jež se nazývá těkavost. Ta se naopak od roztržitosti vyznačuje tím, že jedinec zaznamenává každý nový podnět, jeho pozornost je stále upoutávána něčím často málo významným a tak jedinec není soustředěný na svou činnost. Lidem s touto poruchou chybí vytrvalost při jakékoli činnosti, neustále začínají nové úkony a málokdy některý dokončí.

Častou příčinou dopravních nehod je tunelové vidění, neboli zúžení pozornosti. Tato porucha se projevuje v psychicky napjatých a situacích, kdy je vyvoláván stav paniky. Má-li člověk pocit, že nemá nebezpečnou situaci pod kontrolou, soustředí se na malý počet detailů, které nejsou pro danou situaci důležité.⁷

2.2.2 Paměť

Jedná se o psychický proces jenž odráží prožívání a chování člověka. Můžeme jej rozdělit na 3 fáze:

⁶ Plháková, A.: *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia 2007, str. 81 - 82

⁷ Plháková, A.: *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia 2007, str. 86 - 87

- 1) zapamatování nebo vštípení do paměti
- 2) pamatování neboli uchování v paměti
- 3) vybavování

Působením vnějších nebo vnitřních podnětů se vytvářejí v mozku paměťové stopy. Opakované působení podnětů zvyšuje účinnost zapamatování. Zapamatování nenastane pokud se naruší průběh vytváření paměťových stop. Tento jev nastává mozku např. při automobilové nehodě důsledkem otřesu.⁸

2.2.3 Rozhodování

Řidič je během jízdy vystaven velikému množství podnětů, dostává se mu mnoho informací a ne všechny je z časových důvodů dokáže zpracovat a reagovat na ně. Zkušený řidič se již dokáže rychle rozhodnout, které jevy jsou závažné a je třeba jim věnovat pozornost a reagovat na ně.

V knize Štikara, Voskovce a Štikarové jsou zachyceny případy, které mohou nastat při zachycování podnětů v dopravní situaci:

1. Objeví se podnět, který řidič správně rozpozná
2. Objeví se podnět, ale řidič ho nerozpozná
3. Podnět se neobjeví a řidič to správně rozpozná
4. Podnět se neobjeví a řidič se domnívá, že ho rozpoznal.

Podnětem bývá dopravní značka, signál, další automobily či chodci a jiné. Takový podnět řidiče upozorňuje na to, že je třeba provést nějakou akci aby nedošlo k nebezpečné situaci vedoucí k nehodě.

To, jak se řidič v určité situaci rozhodne je dáno zkušenostmi, celý proces je ovlivňován stupněm závažnosti volby. Rozhodnutí, která nejsou závažná jsou jednodušší a naopak.

Rozhodování je ovlivňováno prostředím a okolnostmi, během kterých k rozhodování dochází, jako je počasí, časová tíseň, subjektivní situace jako je únava, stres a další. Kvůli nepříznivým situacím častěji dochází k nesprávným nebo ukvapeným rozhodnutím.⁹

⁸ Plháková, A.: *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia 2007, str. 195

⁹ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 68

Rozhodování na křižovatkách

Štikar, Hoskovec a Štikarová uvádí ve své knize pojem psychologická přednost.

„Jde o vzdání se pravidlem určené přednosti v jízdě na silničních křižovatkách, v širším slova smyslu i posazování přednosti v jízdě tam, kde ji řidič nemá.“¹⁰

Faktory, které podmiňují vznik tohoto jevu můžeme rozdělit k snazšímu rozlišení situací na vnější a vnitřní. Je tedy možné určit, kdy k jevu došlo vlivem místních podmínek nebo kdy je jev důsledkem psychické indispozice řidiče. Je tedy důležité, aby každý řidič s možností výskytu tohoto jevu počítal a své rozhodování tomu přizpůsobil.

2.2.4 Jednání

V dopravní praxi se rozeznávají dvě základní řady jednání, a to jednání přizpůsobené, o kterém mluvíme tehdy, kdy řidič prostřednictvím vnímání, myšlení a reagování splňuje požadavky, jež se právě vyskytují v dopravní situaci, a nepřizpůsobené, to může být trojího typu:

- chování se zkratovou reakcí – tyto reakce obvykle nejsou vhodné k řešení situace. V takových reakcích často chybí správné zhodnocení všech okolností, které jsou v danou chvíli důležité. K těmto situacím dochází bez soustředěné pozornosti a reakce bývají velmi nepřiměřené. Zkratové reakce jsou často velmi nebezpečné. K ochromení pozornosti, rozhodování a jednání může dojít při úleku, následky takové situace mohou trvat i několik minut.
- chování s prodlouženou reakcí – reakce se objevují např. při únavě, začátku výcviku, nesoustředěnosti myšlení na řízení.
- reakce vyplývající z rozporu mezi očekáváním často se vyskytujícího stereotypního podnětu v jízdě dráze, který se neobjevil

Řidičovo jednání se mění i ve vztahu k jednání jiných řidičů. Často mohou být zpozorovány situace, které mají za cíl ovlivnit jednání dalších řidičů. Některé formy jednání mají agresivní ráz a často je zvyšováno riziko dopravní nehody.¹¹

¹⁰ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 69

¹¹ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 70 - 74

2.3 Alkohol a jeho vliv na prožívání a chování člověka

Alkohol vzniká chemickým procesem kvašení ze sacharidů, z jednoduchých cukrů z ovoce nebo z polysacharidů z obilných zrn nebo brambor. Chemicky se látka nazývá etylalkohol a vyšší koncentrace se dosahuje destilací.¹²

Alkohol je látka snadno rozpustná ve vodě, spolu s jeho jednoduchou chemickou strukturou je umožněn rychlý průnik do tkání. Po požití se alkohol rozptýlí asi z 20% sliznicí žaludeční stěny, 80% proniká sliznicí tenkého střeva. Po průniku sliznicí trávicího ústrojí proniká alkohol do krevního oběhu a jím na vzdálenější místa. Difuze je rychlá do dobře prokrvených tkání, proto je hladina etylalkoholu v mozku, plicích, játrech a ledvinách brzy stejně vysoká, jako jeho hladina v krvi. V játrech se odbourává na další metabolické produkty.¹³

Etylalkohol ovlivňuje zprvu fyzické a psychické funkce. Při dlouhodobém užívání dochází k poškození orgánů. Podle množství konzumovaného alkoholu se popisují čtyři stádia intoxikace:

- Do 1,5g/kg - excitační stádium vedoucí k lehké opilosti
- V rozmezí 1,6g/kg – 2g/kg – hypnotické stadium, opilost středního stupně
- Více než 2g/kg – narkotické stadium s výraznými známkami opilosti
- Nad 3g/kg – těžká alkoholová intoxikace s rizikem bezvědomí, zástavy dechu a oběhu¹⁴

V lehké opilosti se objevuje nezávaznost v myšlení a uvažování. Ustupuje zdrženlivost a umírněnost, objevují se poruchy prostorového vidění a šeroslepost. U množství nad 1,1g/kg už se projevuje i značná motorická neohrabanost, prodlužuje se reakční čas na zrakové a sluchové podněty.

U středního stupně opilosti se objevuje potácivá chůze, v tomto stádiu je často možné setkat se s hrubým poruchám chování.

V těžké opilosti se prohlubují poruchy koordinace pohybů a rovnováhy. Objevuje se dezorientovanost, zmatenost, dostavují se poruchy dýchání a poruchy vědomí.

¹² Kalina, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti I*. Vydal úřad vlády české republiky, Praha: 2003, str. 151

¹³ Skála, J. a kol.: *Závislost na alkoholu a jiných drogách*. Avicenum, Praha: 1987, str. 21 - 22

¹⁴ Kalina, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti I*. Vydal úřad vlády české republiky, Praha: 2003, str. 152

V případě těžké intoxikace je osoba vážně ohrožena zástavou dýchání a krevního oběhu, objevuje se stav bezvědomí, které má charakter hlubokého kómatu. U množství nad 5g/kg většina osob umírá.¹⁵

Organismus se alkoholu zbavuje z největší části oksyličéním (z 90 %) , dále vydýcháním (ze 7 %) a vylučováním (z 3 %). Po jednorázovém napití dosahuje křivka alkoholu maxima za 1 až dvě hodiny, poté postupně klesá.¹⁶

2.4 Shrnutí

Při požití alkoholického nápoje se zhoršuje schopnost prostorové orientace, zrak, reakce na sluchové vjemy je mnohem delší, stejně tak jako reakční doba, Odhaduje se, že i pouhá jedna sklenička může zvýšit reakční dobu řidiče o 20 %. I s velmi nízkou hladinou alkoholu v krvi už je tedy řízení rizikové. Nebezpečná je i lehká podnapilost. Řidič, který požil před jízdou alkoholický nápoj se během jízdy potýká s následujícími problémy:

- řidič podhodnocuje vzdálenost a rychlost ostatních aut na silnici
- řidič má ovlivněné vidění
- řidič často přeceňuje své schopnosti

Vorlová a Mravčík popisují vliv alkoholu na schopnosti řízení podle jeho koncentraci v krvi:

- 0,2 – 0,5g/kg - schopnost řídit se prokazatelně zhoršuje, nepřiměřeně se zvyšuje sebedůvěra a tendence riskovat, řidič má sklony k přeceňování svých sil. zhoršuje se schopnost rozeznat pohybující se světla a odhadnout vzdálenosti.
- 0,5 – 0,8g/kg – zhoršuje se postřeh, oči se hůře přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak. Horší se vnímání barev. Objevují se poruchy rovnováhy, zhoršuje se schopnost odhadu vzdáleností a soustředění.
- 0,8 – 1,2g/kg – u řidiče se objevuje tunelové vidění, tzn. spatná schopnost vnímat okraje zorného pole. Přibývá další prodloužení reakční doby a zhoršování soustředění, roste bezohlednost během řízení.

¹⁵ Skála, J. a kol.: *Závislost na alkoholu a jiných drogách*. Avicenum, Praha: 1987, str.31

¹⁶ Fórum PSR: *Alkohol za volantem*. on-line 4.7.2009, dostupné na www.pijsrozumem.cz

- 1,2 a více g/kg – objevují se další poruchy soustředění a schopnosti řídit, další úbytek rovnováhy a nekritičnosti, schopnost orientace se zhoršuje, dopouštění se hrubých chyb během řízení i u zkušených řidičů.¹⁷

Požítí alkoholu u řidiče výrazně zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Riziko smrtelné dopravní nehody stoupá na dvojnásobek s každým zvýšením koncentrace alkoholu v krvi o 0,2g/kg. Při koncentracích 0,5 – 0,9 g/kg je riziko asi devětkrát vyšší a při koncentracích přes 1,5g/kg asi třistakrát až šestsetkrát vyšší než při koncentraci nulové.¹⁸

3. PROBLEMATIKA ŘÍZENÍ POD VLIVEM ALKOHOLU V ČR A EU

Každá z členských zemí Evropské Unie se vypořádává s problémem řízení pod vlivem alkoholu samostatně, neexistuje předpis, který by zákony a opatření proti tomuto nežádoucímu jevu sjednotil. Povolená hladina alkoholu v krvi u řidičů je pouze doporučena, v rámci EU je ale snaha povolenou hranici snižovat, zejména u mladých řidičů.

Nulová povolená hladina alkoholu v krvi řidičů je uzákoněna v České republice, Slovensku, Litvě, Maďarsku a Maltě. Hladina do 0,2 g/kg je povolena v Estonsku, Švédsku a Polsku. S hladinou do 0,5 g/kg mohou řídit řidiči na Slovinsku, Lotyšsku, Itálii, belgii, Francii, Portugalsku, Německu a Španělsku a hladina nad 0,5 g/kg je povolena v Irsku, Dánsku, Velké Británii, Kypru a Lucembursku.¹⁹

V rámci EU vzniká projekt DRUID, který spojuje 21 států EU, jehož prostřednictvím se snaží bojovat proti řízení pod vlivem drog, alkoholu a léků. Tento projekt zahrnuje celosvětový přístup k problému alkoholu a drog v dopravě. Cílem projektu je eliminovat počet úmrtí na silnicích zaviněných řidičem pod vlivem omamné látky.²⁰

¹⁷ Vorlová, K., Mravčík, V.: *Vliv drog na schopnost řídit motorové vozidlo*. Zaostřeno na drogy 2, 2/2008, str. 2

¹⁸ Vorel, F., Vorlová, K.: *Vliv alkoholu u řidiče osobního automobilu na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s jeho úmrtím*. Adiktologie, říjen 2008, str. 209 - 210

¹⁹ Vorlová, K., Mravčík, V.: *Limity pro etanol u řidičů v zemích EU.* Zaostřeno na drogy 2, 2/2008, str. 4

²⁰ *EU project on driving under the influence of druha, alcohol and medicíně*. Dostupné na http://www.vti.se/templates/Page____4879.aspx

V České republice se řízení pod vlivem alkoholu stalo trestným činem. Řidiči může být policistou na místě odebrán řidičský průkaz nebo mu může být zabráněno v další jízdě. Za řízení pod vlivem alkoholu je možné trestat odnětím svobody až na jeden rok, v souvislosti s bodovým systémem může být řidič potrestán 3 – 7 trestnými body.²¹

4. HISTORIE PROBLÉMU ŘÍZENÍ S ALKOHOLEM

Ve vědecké literatuře byl negativní vliv etanolu popsán již v roce 1904. V USA byly krátce poté zveřejněny zákony, díky nimž bylo řízení pod vlivem alkoholu trestáno např. uvězněním nebo dlouhodobým odebráním řidičského oprávnění.²²

První zákony vyšly v platnost v r. 1910. Tyto zákony zakazovaly řídit v době intoxikace alkoholem. První limit koncentrace alkoholu v krvi který všeobecně vyšel v platnost byl 0,15. V roce 1938 byl americkou lékařskou asociací vytvořen Výbor pro Studium Problémy důsledku dopravních nehod motorových vozidel a v roce 1970 byly předpisy a sankce významně posíleny.²³

V roce 1954 Dr. Robert Borkestein vynalezl první přístroj pro měření alkoholu v krvi z dechu. Na základě chemické oxidace a fotometrie bylo měření poměrně přesné. Přístroj se stal užitečným nástrojem pro policisty a byl na trh uváděn jako balónek.

5. PREVENCE

„Soubor opatření zaměřených na předcházení nežádoucím jevům, zejm. onemocnění, poškození, sociálně patologickým jevům.“²⁴

Prevenzi lze dále rozdělit do tří skupin:

- primární prevence – zaměřena na předcházení negativních a ohrožujících situací, ta je buď specifická, která je zaměřena proti konkrétnímu riziku, a nespecifická, jež podporuje žádoucí formy chování

²¹ Ministerstvo dopravy: *Jízda pod vlivem alkoholu a drog*. Dostupné na: <http://www.novapravidla.cz/HLAVNI-ZMENY-V-PRAVIDLECH/JIZDA-POD-VLIVEM-ALKOHOLU-A-DROG>

²² Vorel, F., Vorlová, K.: *Vliv alkoholu u řidiče osobního automobilu na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s jeho úmrtím*. Adiktologie, říjen 2008, str. 210

²³ *History of drunk driving laws*. Dostupné na http://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving_%28United_States%29

²⁴ Průcha, J., Walterová, E., Mareš, J.: *Pedagogický slovník*. Portál, Praha 2003, str. 178.

- sekundární prevence – zaměřuje se na rizikovou skupinu, která je nežádoucím jevem ohrožena
- terciární prevence – zaměřena na jedince, u kterých se již negativní jev či chování projevilo, snaha zabránit recidivě a zmírnit následky problémového jevu²⁵

5.1 Teorie nehod v dopravě

Uvažuje – li se o teorii nehod, velká pozornost se věnuje sledování chyb řidiče. Chybou se rozumí nepřiměřená odchylka z optimálního stavu. Projev chyby pozorujeme v jejím důsledku, tedy v odchylce pozorovaného jednání od optimálního jednání.

Je možné rozlišit čtyři různé chyby. Objektivní, která se projevuje v selhání řidiče splnit výčet nejpříznivějších podmínek. Důsledek takové chyby je rozdíl mezi tím, co řidič činí a tím, co někdo jiný nařídil, že by měl dělat. Osobní chyba se projevuje v selhání řidiče při tom, jak by se mohl chovat, kdyby optimálně reagoval na dané podmínky prostředí. Důsledek osobní chyby je rozdíl mezi chováním řidiče a tím chováním, o kterém sám řidič hovoří jako o žádoucím. Chyba nezáměrná vzniká selháním řidiče při jeho vnímání vnějších podmínek, které ovlivňují jednání, je důsledkem nedostatečné informovanosti a chyba záměrná je důsledkem rozhodnutí reagovat na podnět jinak, než je žádoucí. Chyby objektivní a osobní se týkají osoby, která specifikuje nejlepší jednání, chyby záměrné a nezáměrné se týkají samotných příčin chyb. Každou chybu lze klasifikovat jako buď záměrnou objektivní, záměrnou osobní, nezáměrnou objektivní nebo nezáměrnou osobní.²⁶

Štikar, Hoskovec a Štikarová uvádí nejdůležitější příčiny chybného jednání. Tyto příčiny zahrnují porušení zdravotní stav včetně nedostatků smyslových orgánů, nedostatek úsudkových schopností, nedostatek znalostí, nedostatek zručnosti a pohybových dovedností, nedostatky v osobnostních vlastnostech a přechodné stavy, jako je únava nebo přechodné útlumové stavy,

²⁵ Hartl, P., Hartlová, H.: *Psychologický slovník*. Portál, Praha: 2004, str. 450

²⁶ Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J.: *Psychologická prevence nehod*. Karolinum, Praha: 2006, str.47

emoce absorbující pozornost, alkohol a jiné drogy, abnormální duševní stavy či činnost v časové zátěži.²⁷

V knize Štikara, Hoskovce a Šmolíkové identifikují způsoby chování řidiče a dále pak typy norem, které jeho chování ovlivňují.

Čtyři způsoby chování, jež se z hlediska rizikovosti identifikují:

- preventivní chování – mohlo zabránit vzniku nehodové situace
- defenzivní chování – mohlo umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové situaci
- úhybné chování – mohlo dovolit řidiči vyváznout z hrozící nehody
- kooperativní chování – obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace.

Jsou popsány dva typy norem, které ovlivňují chování řidiče. Formální, neboli právní norma, vyjádřená např. omezením rychlosti, a norma neformální, neboli sociální, ta vyjadřuje skutečně se vyskytující chování. V případě, že řidič právní normu nedodržuje, je sociální norma odlišná. Lze odlišit čtyři druhy chování:

- chování odlišující se od formálních norem, ale vyhovující neformální normě
- chování, které je shodné s formální normou, ale odlišuje se od sociální normy
- chování, které se odlišuje od obou norem
- chování, které je v souladu jak s právními, tak i sociálními normami

Konflikty mezi účastníky silničního provozu vznikají když se různí řidiči chovají v určitých situacích podle odlišných formálních a neformálních norem. Jestliže se jiný řidič chová podle odlišného systému norem, je potom obtížné správně předvídat chování tohoto řidiče.²⁸

²⁷ Štikar, J. Hoskovec, J. Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 220 - 221

²⁸ Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J.: *Psychologická prevence nehod*. Karolinum, Praha: 2006, str. 60 - 61

5.2 Prevence dopravních nehod

Výrazným preventivním prostředkem jsou dopravní kontrolu na dodržování dopravních předpisů. Předpokladem bezpečnosti na silnicích je dodržování dopravních pravidel, k její zvýšení přispívají opatření, které jsou na dodržování zákonů a předpisů zaměřeny.

Štikar, Hoskovec a Šmolíková uvádí výzkumnou studii BATs z roku 1996, kde byla prokázána vysoká nehodovost u věkové skupiny 18 – 24 let. V souvislosti s tímto faktem byla pro tuto kategorii řidičů zvolena vhodná preventivní a intervenční opatření, jako zařazení výchovy k dopravní bezpečnosti do výuky na středních školách nebo docházení dobrovolníků do klubů a míst, kde se riziková skupina pohybuje za účelem osvěty v dopravních otázkách, případně zavedení kyvadlové dopravy spojující diskotéky a kluby s blízkými městy.²⁹

K bezpečnostním opatřením patří také rehabilitace problematických řidičů. K dispozici jsou kurzy, které jsou volené s ohledem na cílovou skupinu, všechny kurzy vedou k podpoře způsobilosti řízení motorového vozidla. Povinné doškolovací kurzy jsou určeny těm řidičům, u nichž se prokázán větší počet přestupků, aby nebyli nuceni opakovat řidičské zkoušky. Oproti tomu doškolování na dobrovolném základě je nabídnutím pomoci řidičům, kteří se chtějí sami zlepšit.³⁰

Každoročně probíhá v ČR kampaň Domluvme se. Kampaň organizuje ministerstvo dopravy a je zaměřena na snížení počtu dopravních nehod, jež bývají často zaviněny mladými řidiči pod vlivem alkoholu. Projekt Domluvme se je často realizován mimo jiné na hudebních festivalech, kde se schází právě řidiči, kteří by mohli být často v pokušení pod vlivem alkoholu řídit v době, kdy festival či koncert opouštějí.³¹

²⁹ Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J.: *Psychologická prevence nehod*. Karolinum, Praha: 2006, str. 125

³⁰ Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003, str. 234 - 235

³¹ Ministerstvo dopravy: *Projekt proti alkoholu za volantem – domluvme se!*. Dostupné na http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_06_08_2009.htm

6. MOŽNOSTI ZJIŠŤOVÁNÍ ŘÍZENÍ POD VLIVEM ALKOHOLU

Metody, jež jsou používány dvě pro stanovení koncentrace alkoholu v krvi je možné rozlišit podle toho, jak veliké nároky na přesnost stanovení hladiny alkoholu jsou v danou chvíli potřebné.

6.1 Orientační zjišťování hladiny alkoholu v krvi

Jednou metodou pro zjištění ovlivnění alkoholem je dechová zkouška za pomoci detekční trubičky. Na těle této trubičky je vyznačena ryska, jež určuje hranici $0,8 \text{ g.kg}^{-1}$. Osoba, která je vyšetřována vydechne vzduch, jímž profoukne trubičku obsahující chemické činidlo do měrného sáčku.³²

Další možností je použití alkohol testeru, neboli dechového analyzátoru. Měřicí rozsah je $0,0$ do $3,00 \text{ g.kg}^{-1}$ a doba profukování je 6 sekund. Přístroje se liší podle typu senzorů, jež jsou použity.

- Měření s polovodičovými senzory probíhá tak, že se nejprve senzor aktivuje, zahřeje se na určitou teplotu, protože právě po zahřátí se stává citlivým a je schopný změřit s poměrně velkou přesností výskyt etanolu v těle osoby.
- Měření s elektrochemickými senzory za založeno na snímání spektra, které vznikne díky různé pohyblivosti iontů ve vícenásobném elektrickém poli. Uvnitř tohoto pole se ionty pohybují k anodě či katodě určitou rychlostí a jsou zaznamenány jako krátkodobé impulzy. Speciální software vyhodnocuje tyto impulzy v závislosti na čase a amplitudě a tak přesně určí danou látku.³³

6.2 Lékařské stanovení

Nejdříve za 90 minut po požití alkoholu je možné odebrat krev pro stanovení hladiny alkoholu v krvi. Během dopravní nehody je třeba provést odebrání vzorku co nejdříve po nehodě. Pokud dotyčný tvrdí, že požil alkoholický nápoj až poté, co se dopravní

³² Zikmund, J.: *Pojednání o alkoholu – stanovení alkoholu v organismu člověka*. Dostupné na <http://www.zikmund.org/alkohol/stanoveni.htm>

³³ <http://www.elektrocoleti.cz/digitalni-alkohol-testery--recenze+ft23/>

nehoda odehrála, je třeba provést tři odběry s odstupem 30 minut a tím tvrzení potvrdit nebo vyvrátit.³⁴

Ke stanovení hladiny alkoholu v krvi se užívá metoda plynové chromatografie a další alternativní metodou. Měření vzorku se provádí vždy dvakrát a celkový výsledek se uvádí jako průměrná hodnota obou stanovení. Pro případné další vyšetření se veškerý doručený materiál eviduje a uskladňuje po dobu 8 týdnů. Protokoly o vyšetření se uchovávají nejméně 10 let. Hladina alkoholu v krvi vyšší než 0,2g/kg zjištěná za výše uvedených podmínek je brána za průkaz požití alkoholu.³⁵

³⁴ Zikmund, J.: *Pojednání o alkoholu – stanovení alkoholu v organismu člověka*. Dostupné na <http://www.zikmund.org/alkohol/stanoveni.htm>

³⁵ Vorlová, K., Mravčík, V.: *Stanovení drog v soudnětoxikologické laboratoři*. Zaostřeno na drogy 2, 2/2008, str. 4

7. VÝZKUMNÁ ČÁST

7.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky

Cílem výzkumu je zjistit rizikové faktory na straně řidičů a situační proměnné, které vedou k řízení pod vlivem alkoholu.

Sestavit profil rizikového řidiče a popis rizikových situačních proměnných.

7.2 Hypotézy

H₁: Předpokládám, že pod vlivem alkoholu budou řídit více muži než ženy.

H₂: Pravděpodobně budou řidiči, kteří požili alkohol před jízdou více z vesnice, než z měst.

H₃: K řízení pod vlivem alkoholu povede především nemožnost jiné dopravy.

H₄: Více budou řídit osoby, které vlastní řidičský průkaz delší dobu.

7.3 Sběr a zpracování dat

Dotazník byl některým respondentům předán osobně, z větší části byl dotazovaným podán odkaz na internetovou stránku, kde byl uveřejněn. Respondenti vyplnili dotazník na příslušné internetové stránce, z níž byla data dále zpracovávána, případně ho osobně vrátili do rukou tazatele.

Respondenti poskytli své údaje a zodpověděli otázky s vědomím, že tyto informace budou dále zaznamenány a zpracovány a že jejich anonymita je zajištěna. Vyplnění dotazníku bylo založeno na dobrovolnosti, s tím bylo spojeno i právo některé otázky nezodpovědět.

7.4 Výzkumný soubor

Výzkumný vzorek tvoří celkem 312 respondentů, kteří vyplnili dotazník na internetových stránkách. Z celkového souboru byla vytvořena skupina 50 řidičů, jež mají zkušenosti s řízením pod vlivem alkoholu. Tato zkušenost byla kritériem pro výběr a zařazení do této skupiny. Tento vzorek je nazván souborem B. Souborem A byla označena skupina všech dotazovaných, jež se výzkumu zúčastnili.

7.5 Zhodnocení výzkumu

7.5.1 Soubor A

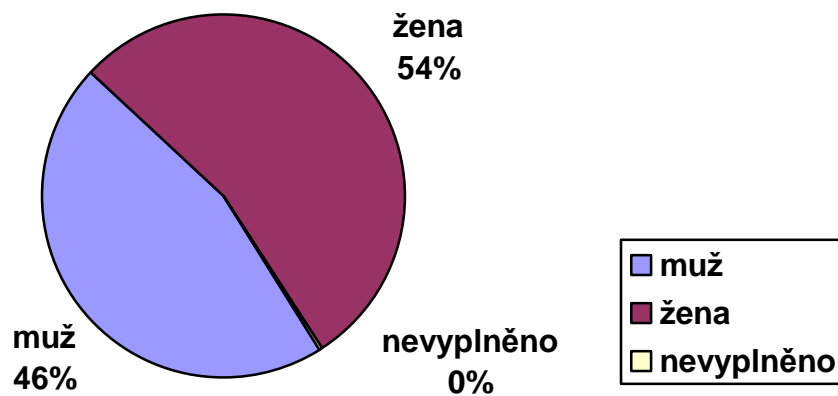
1 Pohlaví

U osob, které se do výzkumu zapojili svými odpověďmi a zkušenostmi byly více zastoupeny ženy.

Tabulka č. 1 – Gender rozdělení respondentů vzorku A.

Pohlaví	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Muž	143	45,83
Žena	168	53,85
Nevyplněno	1	0,32

Graf č. 1 - Gender zastoupení respondentů vzorku A



2 Věk

Svůj věk uvedlo 309 respondentů. Průměrný věk je 30,93 let. Nejčastější vyplněná hodnota je 26 let, vyplnilo jí 17 respondentů.

Tabulka č. 2 – Věkové kategorie respondentů vzorku A.

Věkové kategorie	Počet respondentů	Počet respondentů v %
18 – 21	53	16,99
22 – 29	137	43,91
30 – 39	52	16,67
40 +	67	21,47
nevyplněno	3	0,96

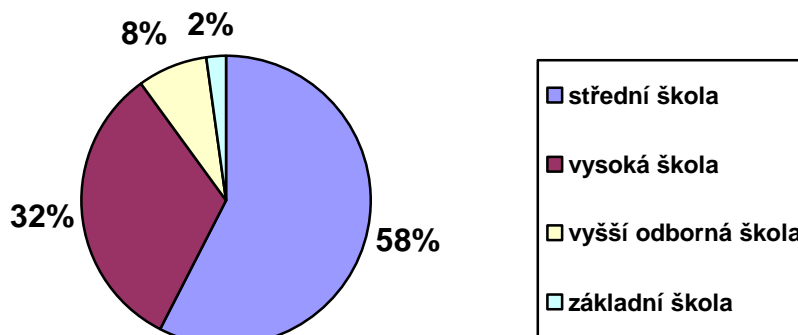
3 Vzdělání

Nejvíce respondentů má dokončené středoškolské vzdělání, mnoho respondentů je s vysokoškolským vzděláním.

Tabulka č. 3 – Kategorie vzdělání respondentů vzorku A.

Druh vzdělání	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Základní škola	7	2,24
Střední škola	177	56,73
Vyšší odborná škola	24	7,69
Vysoká škola	100	32,05
nevyplněno	4	1,28

Graf č. 2 - Kategorie vzdělání respondentů vzorku A



4 Rodinný stav

Dotazované osoby jsou převážně svobodné.

Tabulka č. 4 – Rodinný stav respondentů vzorku A.

Rodinný stav	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Svobodný	196	62,82
Ženatý	112	35,90
Nevyplněno	4	1,28

5 Děti

Většina dozařovaných uvádí, že je bezdětná.

Tabulka č. 5 – Děti respondentů vzorku A.

Děti	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Mají	98	31,41
Nemají	210	67,31
Nevyplněno	4	1,28

6 Zaměstnání

Nejčastější odpovědí bylo zaměstnání ve státních službách, poměrně velká část dotazovaných jsou studenti

Tabulka č. 6 – Druh zaměstnání respondentů vzorku A.

Druh zaměstnání	Počet respondentů
Podnikatelé, vedoucí pracovníci	29
Pracovníci ve státních službách	104
Dělnické profese	35
Student	97
IT pracovník	11
Mateřská dovolená, nezaměstnaní	10
Nesdělilo profesi	26

7 Bydliště

Největší počet respondentů bydlí ve městě, nemálo jich také žije ve velkoměstě.

Tabulka č. 7 – Bydliště respondentů vzorku A.

Bydliště	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Velkoměsto	100	32,05
Město	159	50,96
Vesnice	48	15,38
Nevyplněno	5	1,60

8 Doba s řidičským průkazem

Největší množství dotazovaných osob vlastní řidičský průkaz jen poměrně krátkou dobu – do pěti let.

Tabulka č. 8 – Doba s řidičským průkazem respondentů vzorku A.

Doba s řidičským průkazem	Počet respondentů	Počet respondentů v %
0 – 5 let	133	42,63
11 – 20 let	54	17,31
6 – 10 let	65	20,83
Více než 20 let	56	17,95
Nevyplněno	4	1,28

9 Řízení za poslední rok

Veliké množství dotazovaných řídilo automobil během posledního roku.

Tabulka č. 9 – Řízení za poslední rok u respondentů vzorku A.

Řízení za poslední rok	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Řídil	269	86,22
Neřídil	39	12,5
Nevyplněno	4	1,28

10 Kolik km ročně najezdíte

Vyplnilo 295 respondentů. Průměrně ročně najezdí 11 318,14 km. Nejčastější vyplněná hodnota je 10 000 km, vyplnilo jí 29 respondentů. 17 respondentů počet najetých kilometrů nevedlo.

11 Kolikrát týdně pijete alkohol

Největší počet respondentů uvedlo, že pije alkohol 1 – 2x týdně. Jen několik málo osob uvedlo, že pije každý den.

Tabulka č. 10 – Počet požití alkoholu za týden u respondentů vzorku A.

Počet požití alkoholu za týden	Počet respondentů	Počet respondentů v %
1 – 2 týdně	210	67,31
3 – 6 týdně	55	17,63
denně	6	1,92
nikdy	35	11,22
Nevyplněno	6	1,92

12 Počet sklenic

Během doby, kdy dotazovaní požívají alkohol většinou vypijí 2 – 3 sklenice.

Tabulka č. 11 – Počet sklenic alkoholu u respondentů vzorku A.

Počet sklenic	Počet respondentů	Počet respondentů v %
1	65	20,83
2 – 3	135	43,27
4 – 5	54	17,31
6 a více	34	10,9
nevyplněno	24	7,69

13 Řídil jste pod vlivem alkoholu

50 respondentů uvedlo, že mají zkušenost s řízením pod vlivem alkoholu. Velké množství dotazovaných ale uvedlo, že po požití alkoholu nikdy neřídili.

Tabulka č. 12 – Počet řízení pod vlivem u respondentů vzorku A.

Řídil jste pod vlivem alkoholu	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Ano	50	16,02
Ne	226	72,43
Nevyplněno	36	11,54

14 Pod vlivem alkoholu za poslední rok

Za poslední rok řídilo automobil po požití alkoholu celkem 40 dotazovaných.

Tabulka č. 13 – Počet řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok u respondentů vzorku A.

Řídil jste pod vlivem alkoholu za poslední rok	Počet respondentů	Počet respondentů v %
Ano	40	12,82
Ne	265	84,94
Nevyplněno	7	2,24

V celém vzorku A bylo mezi respondenty více žen, než mužů. Průměrný věk všech dotazovaných je 30,93 let. Nejvíce dotazovaných má dokončené středoškolské vzdělání, osob se vzděláním základním se výzkumu mnoho nezúčastnilo. Mnohem větší část vzorku tvoří osoby svobodné než vdané či ženatí a většina dotazovaných je bezdětná.

Největší skupinu mezi dotazovanými tvoří studenti. Poměrně vysoká část respondentů tvořily osoby s dokončeným vysokoškolským vzděláním. Mnoho osob, jež se výzkumu zúčastnilo pochází z řad studentů. Nevíce řidičů je zaměstnáno ve státních službách, mezi respondenty se objevilo jen málo nezaměstnaných.

Největší zastoupení měli řidiči s bydlištěm ve městech, s bydlištěm na vesnicích se zúčastnilo výzkumu poměrně málo respondentů.

Z celého vzorku tvoří největší část řidiči, kteří vlastní řidičské oprávnění nejdéle pět let a většina dotazovaných řídila během posledního roku. Ročně najezdí každý z řidičů průměrně 11 318,14 km.

Co se týče požívání alkoholických nápojů, většina dotazovaných uvádí, že konzumaci zpravidla 1 – 2 x týdně, při této příležitosti vypijí dvě až tři sklenice alkoholu. Pod vlivem alkoholu někdy řídilo celkem 50 lidí, tato skupina je vyhodnocena v souboru B.

7.5.2 Soubor B

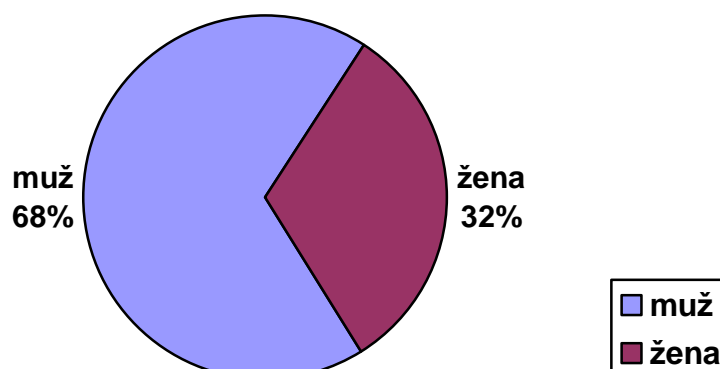
1 Pohlaví

Před jízdou požilo alkohol více mužů než žen. Dva respondenti své pohlaví nezveřejnili.

Tabulka č. 14 – Gender rozdělení respondentů vzorku B.

Pohlaví	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Muž	34	68	10,9
Žena	16	32	5,13
Nevyplněno	2	4	0,64

Graf č. 3 - Gender zastoupení respondentů vzorku B



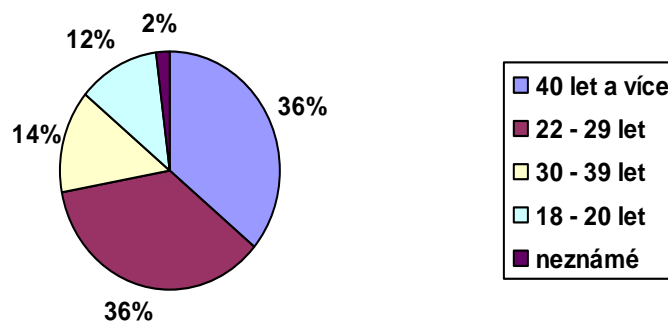
2 Věk

Věk vyplnilo 49 respondentů. Průměrný věk je 33,14 let. Nejčastější vyplněná hodnota je 30 let, vyplnili jí 4 respondenti.

Tabulka č.15 – Věkové kategorie respondentů vzorku B.

Věkové kategorie	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů v % ve vzorku B
18 – 21	6	12
22 – 29	18	36
30 – 39	7	14
40 +	18	36
nevyplněno	1	2

Graf č. 4 – Věkové kategorie vzorku B



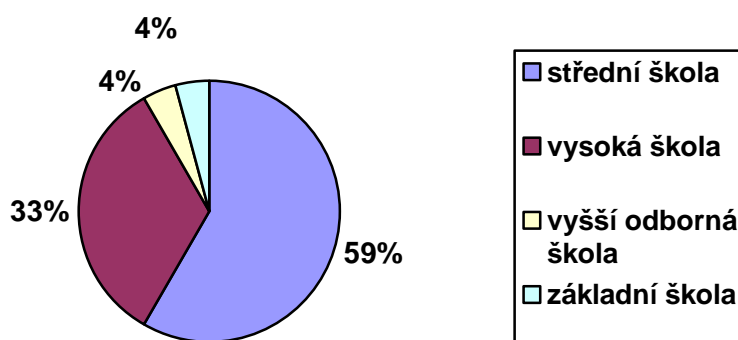
3 Vzdělání

Nejčastěji se alkohol během řízení vyskytoval u osob se středoškolským vzděláním. U osob se vzděláním základním nebo vyšším odborným k řízení pod vlivem alkoholu tak často nedocházelo.

Tabulka č. 16 – Kategorie vzdělání respondentů vzorku B.

Druh vzdělání	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Základní škola	2	4	0,64
Střední škola	28	56	8,97
Vyšší odborná škola	2	4	0,64
Vysoká škola	16	32	5,13
Nevyplněno	2	4	0,64

Graf č. 5 - Kategorie vzdělání respondentů vzorku B



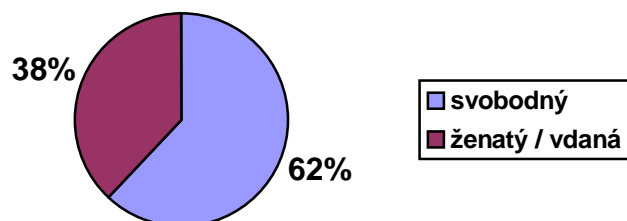
4 Rodinný stav

Častěji před jízdou požili alkohol osoby svobodné.

Tabulka č. 17 – Rodinný stav respondentů vzorku B.

Rodinný stav	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Svobodný	31	62	9,94
Ženatý/Vdaná	19	38	6,09

Graf č. 6 – Rodinný stav vzorku B



5 Děti

Rozdíl mezi osobami, které mají nebo nemají děti a řídili pod vlivem alkoholu není tak veliký, přesto u osob, které děti nemají se tento jev vyskytoval častěji.

Tabulka č. 18 – Rodiče zastoupeni ve vzorku B.

Děti	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Mají	21	42	6,73
Nemají	29	58	9,29

6 Zaměstnání

Ve vzorku respondentů pijícími před jízdou byli nejvíce zastoupeni pracovníci ve státních službách, poměrně značná část respondentů však svoji profesi neuvedla. Veliké množství osob řídících pod vlivem alkoholu bylo mezi studenty a podnikateli či pracovníky ve vedoucích postaveních.

Tabulka č. 19 – Druh zaměstnání zastoupený ve vzorku B.

Druh zaměstnání	Počet respondentů
Podnikatelé, vedoucí pracovníci	6
Pracovníci ve státních službách	8
Dělnické profese	6
Student	6
IT pracovník	6
Mateřská dovolená, nezaměstnaní	2
Nesdělilo profesi	14

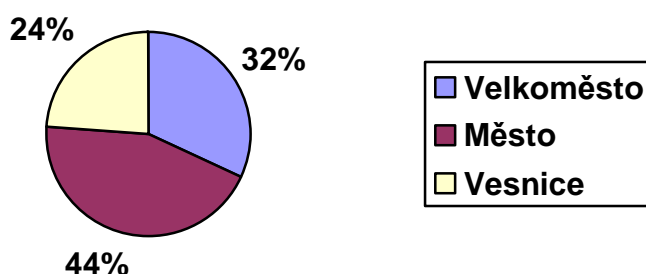
7 Bydliště

Více se s řízením pod vlivem alkoholu zle setkat u osob žijících ve městech než ve velkoměstech a vesnicích.

Tabulka č. 20 – Druh bydliště zastoupený ve vzorku B.

Bydliště	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Velkoměsto	16	32	5,13
Město	22	44	7,05
Vesnice	12	24	3,85

Graf č. 7 – Druh bydliště zastoupený ve vzorku B



8 Doba s řidičským průkazem

Čím delší dobu řidič vlastní řidičské oprávnění, tím více se vyskytuje jev řízení pod vlivem alkoholu. Ve skupině respondentů, která vyplnila, že vlastní řidičský průkaz více než 20 let šlo převážně o řidiče z povolání.

Tabulka č. 21 – Kategorie doby s řidičským průkazem ve vzorku B.

Doba s řidičským průkazem	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
0 – 5 let	14	28	4,49
11 – 20 let	8	16	2,56
6 – 10 let	12	24	3,85
Více než 20 let	16	32	5,13

9 Řízení za poslední rok

Téměř všichni z dotazovaných řídili automobil v posledním roce.

Tabulka č. 22 – Řízení za poslední rok ve vzorku B.

Řízení za poslední rok	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Řídil	48	96	15,38
Neřídil	2	4	0,64

10 Kolik km ročně najedíte

Tuto otázku vyplnilo 48 respondentů. Průměrně ročně najedí 18 432,98 km. Nejčastější vyplněná hodnota je 10 000 km, vyplnilo jí 10 respondentů.

11 Kolikrát týdně pijete alkohol

Tuto otázku zodpověděli všichni respondenti. Nejvíce převažuje odpověď, kdy je dotazovanými alkohol požíván 1 – 2 x týdně.

Tabulka č. 23 – Počet požití alkoholu ve vzorku B.

Počet požití alkoholu za týden	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
1 – 2 týdně	29	58	9,29
3 – 6 týdně	15	30	4,8
denně	4	8	1,28
nikdy	2	4	0,64

12 Počet sklenic

Počet sklenic alkoholu při těchto setkáních se pohybuje mezi dvěma až třemi. Naopak případů, kdy je počet sklenic vyšší než 5 se vyskytuje jen málo.

Tabulka č. 24 – Počet sklenic ve vzorku B.

Počet sklenic	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
1	6	12	1,92
2 – 3	25	50	8,01
4 – 5	13	26	4,16
6 a více	5	10	1,60
nevyplněno	1	2	0,32

13 Řídil jste pod vlivem alkoholu

Tato otázka formovala vzorek respondentů.

Tabulka č. 25 – řízení pod vlivem alkoholu ve vzorku B.

Řídil jste pod vlivem alkoholu	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Ano	50	100	16,02
Ne	0	0	0
Nevyplněno	0	0	0

14 Pod vlivem alkoholu za poslední rok

Za poslední rok řídila nadpoloviční většina respondentů.

Tabulka č. 26 – Řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok ve vzorku B.

Řídil jste pod vlivem alkoholu za poslední rok	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Ano	39	78	12,5
Ne	10	20	3,21
Nevyplněno	1	2	0,32

15 Stal jste se účastníkem dopravní nehody

Většina řidičů, kteří někdy řídili pod vlivem alkoholu se nikdy účastníkem dopravní nehody nestala.

Tabulka č. 27 – Účastníci dopravní nehody ve vzorku B.

Stal jste se účastníkem dopravní nehody	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Ano	10	20	3,21
Ne	38	76	12,18
Nevyplněno	2	4	0,64

16 Cítil jste riziko odebrání řidičského průkazu

70 % osob, které řídily pod vlivem alkoholu cítili riziko odebrání řidičského oprávnění.

Tabulka č. 28– Pocit rizika odebrání řidičského průkazu ve vzorku B.

Cítil jste odebrání riziko ŘP	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B	Počet respondentů v % ze vzorku A
Ano	35	70	11,22
Ne	0	0	0
Nevyplněno	15	30	4,81

17 Co vás vedlo k řízení pod vlivem alkoholu – otevřený dotaz

Největším důvodem řízení pod vlivem alkoholu byla krátká vzdálenost cesty. Často se i vyskytovala odpověď, kdy řidič požil pouze malé množství alkoholu. Několik respondentů uvedlo, že při jízdě měli v krvi zbytkový alkohol.

Tabulka č. 29 – Důvod řízení pod vlivem alkoholu (vlastní odpověď) ve vzorku B.

Důvod k řízení pod vlivem alkoholu, riziková situace	Počet respondentů
Zbytkový alkohol	6
Krátká trasa	11
Malé množství alkoholu	8
Nemožnost jiné dopravy	3
Lenost	5
Velká řidičská zkušenost	1
Časová tíseň	2
Náhlá situace (převoz do nemocnice)	5
Oslava, která se vymkla kontrole (úplné opití)	4
Byl jsem nejstřízlivější	2
Nechci nechávat auto ve městě	2
Hlad	1
Zapomněl jsem, že jsem autem	1
Nechuť jezdit MHD	1

18 Co vás vedlo k řízení pod vlivem alkoholu – uzavřený dotaz

Nejčastější vyplněnou odpovědí z nabízených možností byla krátká vzdálenost trasy, často se vyskytovaly odpovědi nemožnosti jiné dopravy a řízení při požití malého množství alkoholu. K vyhodnocení v procentech jsem použil součtu počtu odpovědí, které tvoří 100 procent.

Tabulka č. 30 – Důvod řízení pod vlivem alkoholu (dané kategorie) ve vzorku B.

Důvod k řízení pod vlivem alkoholu, riziková situace	Počet respondentů	Počet odpovědí respondentů v % ve vzorku B
Nemožnost jiné dopravy	24	27,27
Krátká vzdálenost cesty	31	35,23

Malé množství alkoholu	26	29,55
Velká řidičská zkušenost	7	7,95

19 Jak nebezpečné je podle vás řízení pod vlivem alkoholu

Osoby, které řídily pod vlivem alkoholu si většinou veliké nebezpečí uvědomují, několik dotazovaných ale odpovědělo, že řízení pod vlivem alkoholu tolik nebezpečné není.

Tabulka č. 31 – Bezpečnost řízení pod vlivem alkoholu ve vzorku B.

Jaké je řízení pod vlivem alkoholu	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B
Velmi nebezpečné	28	8,97
Nebezpečné	16	5,13
Ani nebezpečné ani příliš nebezpečné	5	1,60
Nevyplněno	1	0,32

20 Znáte maximální hladinu alkoholu v krvi, při které je ještě dovoleno řídit motorové vozidlo?

Informovanost o tolerované hodnotě množství alkoholu během řízení je poměrně vysoká, jen několik řidičů uvádí mylné informace.

Tabulka č. 32 – Tolerovaná hladina ve vzorku B.

Tolerovaná hladina	Počet respondentů	Počet respondentů v % ve vzorku B
0,0 promile alkoholu v krvi	43	13,78
0,1 promile alkoholu v krvi	3	0,96
0,3 promile alkoholu v krvi	4	1,28

Ve vzorku B jsou mezi řidiči, jež mají zkušenosti s požíváním alkoholu a následným řízením ve větší míře zastoupeni muži. Průměrný věk jednoho respondenta je 33,14 let.

Více dotazovaných je svobodných a také bezdětných, v tomto vzorku ale není rozdíl mezi těmi, jež děti mají tak veliký.

Poměrně veliký počet dotazovaných nesdělilo svou profesi, zastoupení mezi studenty, pracovníky ve státních službách či mezi vedoucími pracovníky a

podnikateli je celkem vyrovnané, nejvíce řidičů zastoupených v této skupině žije ve městech.

Řidičský průkaz vlastní většina řidičů v této skupině poměrně dlouhou dobu, nejčastější odpovědí bylo více než 20 let. Téměř všichni řídili motorové vozidlo během posledního roku a každý z nich ročně najezdí průměrně 18 432,98 km.

Největší počet respondentů uvádí, že konzumuje alkohol 1 – 2 x týdně a vypije 2 – 3 sklenice alkoholu. Poměrně velká část řidičů, jež požilo alkohol před jízdou nezodpověděla dotaz, zda cítila riziko odebrání řidičského průkazu, ale všichni, kteří tuto otázku zodpověděli si toto nebezpečí uvědomovali. Nejčastějším důvodem pro řízení pod vlivem alkoholu byla krátká vzdálenost trasy, v otevřené otázce byly uvedeny i odpovědi jako lenost řidičů, oslava, která se ohledně konzumace alkoholu vymkla kontrole nebo řízení se zbytkovým alkoholem v krvi. Objevila se i odpověď náhlé nepředvídané události, při níž byly osoby nuceny řídit vozidlo i přes to, že již alkohol požili. Většina z dotazovaných se nestala účastníkem dopravní nehody, ale řízení pod vlivem alkoholu považují za velmi nebezpečné a jaká je tolerovaná hladina alkoholu v krvi většina řidičů ví.

7.5.3 POROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ Z OBOU VZORKŮ

1 Pohlaví

Ve vzorku 50ti respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu se více vyskytují muži. Ženy jsou naopak zastoupeny více v celkovém počtu respondentů.

Tabulka č. 33 – Porovnání pohlaví vzorku A a vzorku B.

Pohlaví	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Muž	34	143
Žena	16	168
Nevyplněno	2	1

2 Věk

Nejvíce zastoupené kategorie se shodují u obou vzorků respondentů. V obou případech se jedná o kategorie 22 – 29 let a 40 let a více.

Tabulka č. 34 – Porovnání věkových kategorií vzorku A a vzorku B.

Věkové kategorie	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
18 – 21	6	53
22 – 29	18	137
30 – 39	7	52
40 +	18	67
nevyplněno	1	3

3 Vzdělání

Nejvíce zastoupené vzdělání ve vzorku 50ti respondentů je středoškolské, ve vzorku všech respondentů také. Velký počet je zaznamenán i u osob s vysokoškolským vzděláním. Avšak v poměru počtu řidičů jež se výzkumu zúčastnili je procentuálně nejvíce těch, kteří požili alkohol před jízdou nejvíce se základním vzděláním (29%).

Tabulka č. 35 – Porovnání kategorií vzdělání vzorku A a vzorku B.

Druh vzdělání	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Základní škola	2	7
Střední škola	28	177
Vyšší odborná škola	2	24
Vysoká škola	16	100
Nevyplněno	2	4

4 Rodinný stav

Řidiči kteří řídí pod vlivem alkoholu patří ve většině případů mezi svobodné. Stejně tomu je i tak s řidiči, kteří pod vlivem alkoholu neřídí. Z hlediska všech dotazovaných jež bylo svobodných řídilo pod vlivem alkoholu 16%, ženatých či vdaných 17%.

Tabulka č. 36 – Porovnání rodinného stavu vzorku A a vzorku B.

Rodinný stav	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Svobodný	31	196
Ženatý	19	112
Nevyplněno	0	4

5 Děti

Větší část dotazovaných osob je bezdětných, větší část řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu děti nemá. I zde je nutno uvést s ohledem na fakt, že bylo mnohem více zúčastněných respondentů bezdětných, že pod vlivem alkoholu řídilo osob, jež děti

nemá celkem 14%, zatímco ze vzorku těch, kteří požili alkohol před jízdou a děti mají řídilo celkem 21%.

Tabulka č. 37 – Porovnání řidičů majících děti ve vzorku A a vzorku B.

Děti	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Mají	21	98
Nemají	29	210
Nevyplněno	0	4

6 Zaměstnání

Veliká část dotazovaných svou profesí nezveřejnila, v poměru se procentuelně objevilo nejvíce, tedy 54% IT pracovníků, 20 % podnikatelů a vedoucích pracovníků a 17 % studentů.

Tabulka č. 38 – Porovnání druhu zaměstnání ve vzorku A a vzorku B.

Druh zaměstnání	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Podnikatelé, vedoucí pracovníci	6	29
Pracovníci ve státních službách	8	104
Dělnické profese	6	35
Student	6	97
IT pracovník	6	11
Mateřská dovolená, nezaměstnaní	2	10
Nesdělilo profesi	14	26

7 Bydliště

Největší část dotazovaných bydlí ve městech. Procentuelně je největší část rizikových řidičů právě z vesnic – celkem 29 %. Poměr řidičů z měst a velkoměst je velmi podobný, nepatrně více osob řídících pod vlivem alkoholu ale pochází z velkoměst.

Tabulka č. 39 – Porovnání bydliště vzorku A a vzorku B.

Bydliště	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Velkoměsto	16	100
Město	22	159
Vesnice	12	48
Nevyplněno	0	5

8 Doba s řidičským průkazem

Nejvíce oslovených osob vlastní řidičský průkaz poměrně krátkou dobu. Ze všech dotazovaných v poměru nejvíce řídili pod vlivem alkoholu ti, kteří vlastní oprávnění nejdelší nabízenou dobu, dvacet let a více.

Tabulka č. 40 – Porovnání doby s řidičským průkazem vzorku A a vzorku B.

Doba s řidičským průkazem	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
0 – 5 let	14	133
11 – 20 let	8	54
6 – 10 let	12	65
Více než 20 let	16	56
Nevyplněno	0	4

9 Řízení za poslední rok

Převážná část oslovených respondentů řídila automobil během posledního roku, 48 z nich za poslední rok řídilo pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 41 – Porovnání řízení za poslední rok vzorku A a vzorku B.

Řízení za poslední rok	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Řídil	48	269
Neřídil	2	39
Nevyplněno	0	4

10 Kolik km ročně najezdíte

Ze vzorku 50 respondentů vyplnilo údaj 48 řidičů. Průměrná hodnota ujetých kilometrů na jednoho řidiče je 18 432,98 km ročně.

Nejčastěji udávaná hodnota byla 10 000 km, takto odpovědělo 10 respondentů.

Ze všech dotazovaných odpovědělo celkem 295 respondentů. Jeden řidič v průměru ročně najezdí 11 318,14 km. Nejčastější vyplněná hodnota byla 10 000 km, vyplnilo jí 29 respondentů. 17 respondentů počet najezených kilometrů neuvadlo.

11 Kolikrát týdně pijete alkohol

Veliká část dotazovaných pije alkohol 1 – 2krát týdně. Toto množství uvádí i největší počet těch osob, kteří řídili pod vlivem alkoholu, ale v poměru k celkovému počtu dotazovaných a těch, kteří řídili pod vlivem alkoholu více řidičů konzumuje alkohol 3 –

6 x týdně a byt' je těch, kteří pijí denně poměrně málo, procentuálně zaujímají největší část právě oni, celkem 66 %.

Tabulka č. 42 – Porovnání Počtu požití alkoholu za týden vzorku A a vzorku B.

Počet požití alkoholu za týden	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
1 – 2 týdně	29	210
3 – 6 týdně	15	55
denně	4	6
nikdy	2	35
Nevyplněno	0	6

12 Počet sklenic

V době kdy dotazovaní pijí alkohol požívají nejčastěji 2 – 3 sklenice.

Tabulka č. 43 – Porovnání počtu sklenic vzorku A a vzorku B.

Počet sklenic	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
1	6	65
2 – 3	25	135
4 – 5	13	54
6 a více	5	34
nevyplněno	1	24

13 Řídil jste pod vlivem alkoholu

Z celkového počtu dotazovaných 50 respondentů zodpovědělo, že řídilo pod vlivem alkoholu, z celého vzorku zaujímá tento počet 16% ze všech respondentů. 36 osob svou odpověď neuvedlo.

Tabulka č. 44 – Porovnání řízení pod vlivem alkoholu vzorku A a vzorku B.

Řídil jste pod vlivem alkoholu	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Ano	50	50
Ne	0	226
Nevyplněno	0	36

14 Pod vlivem alkoholu za poslední rok

Celkem 40 osob z dotazovaných řídilo pod vlivem alkoholu během posledního roku. Sedm respondentů svou odpověď neuvedlo.

Tabulka č. 45 – Porovnání řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok vzorku A a vzorku B.

Řídil jste pod vlivem alkoholu za poslední rok	Počet respondentů ve vzorku B	Počet respondentů ve vzorku A
Ano	39	40
Ne	10	265
Nevyplněno	1	7

Z porovnání obou vzorků vyplývá, že řidiči, kteří mají zkušenost s řízením pod vlivem alkoholu, jsou většinou muži. Nejvíce řidičů zastoupených o obou vzorcích jsou ve věku mezi 22 – 29 lety a osobami nad 40 let.

S ohledem na počet respondentů v jednotlivých kategoriích řídilo pod vlivem alkoholu procentuálně největší množství řidičů se základním vzděláním, řidičů, jež jsou ženatí či vdané a děti mají.

Největší procento konzumujících alkoholické nápoje před jízdou zaujala ta část řidičů, jejichž bydliště je na vesnicích. Nejvíce se s negativním jevem řízení pod vlivem alkoholu setkáváme s řidiči, jež vlastní řidičský průkaz déle než 20 let. Většina z dotazovaných během posledního roku motorové vozidlo řídila.

V poměru největší část osob zapojených do výzkumu konzumuje alkohol denně, mezi těmi, kteří někdy řídili pod vlivem alkoholu jich ale moc není, v této skupině se nejčastěji objevoval interval 1 – 2 x týdně. Během konzumace alkoholu respondenti nečastěji uvádí, že vypijí 2 – 3 sklenice.

Celkem 16 % ze všech dotazovaných někdy řídilo pod vlivem alkoholu.

7.6 PROFIL RIZIKOVÉHO ŘIDIČE VE VZTAHU K ŘÍZENÍ POD VLIVEM ALKOHOLU

Ze zpracovaných dat výzkumu je zřejmé, že osobou řídící pod vlivem alkoholu je většinou muž, nejčastěji ve věku nad 40 let, téměř stejně často se bude jednat o muže ve věku mezi 22 a 29 lety. Čím vyšší dosažené vzdělání řidič má, tím bývá riziko řízení pod vlivem alkoholu menší, nejčastěji tedy bude tedy riziková osoba z řad osob se základním vzděláním nebo studentů.

Pravděpodobně i vzhledem k věku je rizikový řidič většinou ženatý a má děti. S rizikovým řidičem je nejčastěji možné se setkat na vesnicích, kde je často velmi omezená možnost dopravit se jinak, než vlastním prostředkem. To bývá také častým důvodem k řízení po požití alkoholu. Mnoho řidičů konzumuje alkohol poměrně často – 3 – 6x týdně, někteří dokonce každý den a při této příležitosti vypije 2 – 3 sklenice alkoholu. Díky nepředvídatelné situaci je poté nucen usednout za volant, protože často nemá možnost jiné přepravy.

Rizikový řidič si často uvědomuje své jednání, tedy řízení pod vlivem alkoholu jako nebezpečné a cítí možnost rizika odebrání řidičského oprávnění. Přesto si však často řekne, že vypil pouze malé množství alkoholu nebo že má s řízením natolik dostatečné zkušenosti, že požitý alkohol jeho řidičské dovednosti nijak neovlivní. Protože je rizikový řidič nejčastěji s bydlištěm na vesnici a užívá motorové vozidlo převážně jako prostředek se spojením s okolními městy, bývá vzdálenost, po kterou osoba řídí poměrně krátká – i tato skutečnost je sama o sobě rizikem, protože si řidič s ohledem na krátkou trasu, jež je třeba ujet nepřipustí veškeré možné důsledky svého počínání vzhledem k malé pravděpodobnosti výskytu problémů.

Vzhledem k tomu, že rizikovým řidičem je často podnikatel či vedoucí pracovník, je vlastní řízení motorového vozidla poměrně častá a tím se i zvyšuje riziko četnosti řízení po požití alkoholického nápoje.

7.7 ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ

H₁: Přijímám – pod vlivem alkoholu častěji řídí muži

H₂: Přijímám - alkohol před jízdou požívají více osoby z vesnice, než z měst.

H₃: Nepřijímám - řízení pod vlivem alkoholu vede krátká vzdálenost trasy.

H₄: Přijímám – pod vlivem alkoholu řídí častěji osoby, které vlastní řidičský průkaz delší dobu.

8. DISKUSE

Aby bylo možné zhodnotit situaci na silnicích ve spojení s užíváním alkoholu, bylo třeba se nejprve zabývat činností řidiče jako takovou. Jaké podmínky je třeba splňovat, aby bylo řízení bezpečné a jaké dopady může mít požití alkoholu na psychickou i fyzickou stránku člověka. Poté bylo možné zhodnotit, v jaké situaci se nachází řidič, u něhož není v danou chvíli možné všechny potřebné podmínky nutné k bezpečnému řízení zachovat.

Problém řízení pod vlivem alkoholu je problémem celosvětovým a jeho závažnost se v průběhu času mění. Proto se v teoretické části zabývám také nástinem jak se problémem vypořádávají další země Evropské Unie a jak tomu bylo v minulosti krátkým ohledem do historie.

Jak je možné se rizikovým jevům vyhnout jsem se zabýval v kapitole Prevence, která poukazuje na samotnou teorii nehod a možnosti vyhnout se nežádoucích jevů.

Riziková situace na silnicích vzniká nedodržením všech bezpečnostních podmínek a opatření. Výzkumná část je směřována k tomu, aby bylo možné popsat situace, kdy nejsou základní pravidla bezpečnosti dodrženy, tedy kdy řidič není způsobilý k řízení motorového vozidla a co ho vede k rizikovému chování.

Jako výzkumnou metodu jsem zvolil dotazník, abych mohl předložit stejnou sadu otázek všem osobám, kteří byli ochotni se do výzkumu zapojit a vyhodnocením jejich dotazníku tak blíže pochopit důvody pro natolik nebezpečnou činnost jako je řízení pod vlivem alkoholu.

Dotazník jsem zveřejnil na internetových stránkách, v dnešní době je využívání služeb internetu velmi rozšířeno a často je využíván také jako způsob jak trávit volný čas, proto jsem věřil, že se setkám s ochotou dotazník pročíst a vyplnit.

Ze zpracovaných dat je možné popsat rizikového řidiče nejčastěji jako muže nad 40 let, jež vlastní řidičské oprávnění déle než 20 let s bydlištěm na vesnici a s tím spojenou horší dostupností s městy, pro takového řidiče často není jiná možnost dopravy, než jízda vlastním dopravním prostředkem, možná. Veliký podíl takových řidičů jsou například podnikatelé, kteří potřebují být flexibilní a

jejich vozidlo je jediným prostředkem, jak se kdykoli a za jakýchkoli podmínek dopraví na místo, kde budou vykonávat své povolání.

Přestože je dnešní doba dobou rovnoprávnosti mezi muži a ženami, myslím si, že jsou to stále více muži, kteří usedají za volant motorového vozidla. Zatímco ženy si odvoz z diskoték a klubů zajistí, od mužů se očekává, že budou schopni situaci sami vyřešit a zvládnout. Často bývá velice obtížné, být jediným z party či skupiny lidí, která se baví a konzumují alkoholické nápoje, kdo si nemůže dovolit dát si ani jedinou skleničku, proto si myslím, že občas takový řidič velice snadno podlehne pokušení a dá si dle svého názoru jen malé množství alkoholu, které ho během řízení motorového vozidla nijak neovlivní a jeho schopnosti nijak nezhorší.

S narůstajícím věkem také řidič nabývá zkušeností, má tedy častěji pocit, že je natolik dobrým řidičem, že s malou dávkou alkoholu celou situaci zvládne a během řízení se nevyskytne žádný problém. Pokud se jedná o krátkou vzdálenost trasy, již je třeba překonat, není třeba se soustředit příliš dlouho a mnoho rizikových situací se za tak krátkou dobu pravděpodobně nevyskytne.

Oproti tomu mladí řidiči nejsou vždy schopni kriticky zhodnotit své schopnosti a často přeceňují své možnosti, více riskují, před kamarády a ostatními řidiči se snaží předvést, což často vede ze stran ostatních řidičů k nepředvídatelným jednáním a tím více chybují i ostatní účastníci silničního provozu. Někteří mladí řidiči ještě nejsou natolik zodpovědní, aby se zamysleli nad všemi důsledky svého jednání a tak i konzumaci alkoholu a následné řízení neberou natolik vážně. Protože dokud jim takovéto jednání projde, nebudou odhaleni a vše proběhne v pořádku, budou mít pocit, že není jejich chování nebezpečné. Názor těchto mladých lidí se často změní teprve až potom, kdy skutečně k nějaké vážné a složité situaci, případně těžké nehodě dojde.

9. SOUHRN

V úvodu krátce představuji problém, kterému se věnuji jak v teoretické, tak ve výzkumné části. Teoretická část je rozdělena do pěti kapitol. První se věnuje analýze činnosti řidiče, a jak ovlivňuje alkohol fyzické a psychické projevy člověka. Ve shrnutí první kapitoly uvádím vliv alkoholu na řidiče motorového vozidla, jaké jsou po požití jeho schopnosti a jak jsou ovlivněny dovednosti potřebné k řízení.

V druhé kapitole uvádím, jak se s problémem vypořádávají členské státy Evropské Unie a jak je s ním nakládáno v České republice. Ve třetí kapitole nastiňuji historii týkající se problému řízení pod vlivem alkoholu.

Čtvrtá kapitola se zabývá samotnou teorií dopravních nehod, preventivních projektů a opatření, aby se negativním jevům a nežádoucím situacím zabránilo. Poslední kapitola je věnována možnostem zjišťování řízení pod vlivem alkoholu.

Ve výzkumné části jsem zhodnotil informace poskytnuté celkem 321 respondenti prostřednictvím dotazníku. Ze zpracovaných dat a výsledků jsem sestavil profil rizikového řidiče a situací.

10. ZÁVĚR

Zajímalo mne, jaké postoje a názory bude mít řidič, který má zkušenost s řízením pod vlivem alkoholu. Téměř všichni dotazovaní si uvědomují, že konzumace alkoholických nápojů před jízdou je nebezpečné, přesto se mezi nimi našli i takoví, kteří jsou v určité situaci ochotni riskovat a jak své bezpečí, tak i bezpečí ostatních účastníků silničního provozu. A i když jen malé množství alkoholu negativně ovlivňuje řidičovy schopnosti a dovednosti, mnozí uvádí, že se jim jejich chování nezdálo až tak rizikové. Často je také krátká vzdálenost trasy důvodem k myšlence, že se nemůže nic stát, přestože již řidič alkoholický nápoj požil.

Mezi mladými řidiči se vyskytovali převážně studenti, pro které často není řízení vozidla jen nutností, ale také zábavou a tak během řízení více riskují a ne vždy správně zhodnotí své schopnosti. Řidiči starší 40 let mají oproti mladým

studentům více zkušeností, kvalitnější vozidla a své schopnosti znají, to je ale často vede k názoru, že zvládnou jakoukoli, i nepředvídatelnou situaci a požití alkoholického nápoje nemá na jejich jednání vliv. Tyto dvě věkové skupiny jsou označeny jako nejvíce rizikové.

Veliké množství respondentů konzumuje alkohol pravidelně. Povolenu hladinu alkoholu v krvi řidiče řidiči znají, často ale uváděli, že usedli za volant se zbytkovým alkoholem. Nebylo výjimkou, kdy se stalo důvodem řízení po požití alkoholu pohodlí, jemuž byla dána přednost před bezpečím. Mnoho takových řidičů není ochotných použít služby veřejné dopravy nebo se přizpůsobit nepředvídatelné situaci.

Věřím, že se během vyplňování dotazníku respondenti zamysleli nad svým jednáním a svými postoji a ti, kteří někdy řídili pod vlivem alkoholu alespoň své chování správně zhodnotili.

11. POUŽITÉ ZDROJE

1. *EU project on driving under the influence of druha, alkohol and medicíně*. Dostupné na http://www.vti.se/templates/Page___4879.aspx. (8.7.2009)
2. Fórum PSR: *Alkohol za volantem*. Internetové stránky: <http://www.pijsrozumem.cz> (4.7.2009)
3. Hartl, P., Hartlová, H.: *Psychologický slovník*. Portál, Praha: 2004,
4. *History of drunk driving laws*. Dostupné na http://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving_%28United_States%29 (4.7.2009)
5. <http://www.elektrocoleti.cz/digitalni-alkohol-testery--recenze+ft23> (5.7.2009)
6. Kalina, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Vydal úřad vlády české republiky, Praha 2003. Skála, J. a kol.: *Závislost na alkoholu a jiných drogách*. Avicenum, Praha 1987.
7. Ministerstvo dopravy: *Jízda pod vlivem alkoholu a drog*. Dostupné na: <http://www.novapravidla.cz/HLAVNI-ZMENY-V-PRAVIDLECH/JIZDA-POD-VLIVEM-ALKOHOLU-A-DROG> (26.6.2009)
8. Ministerstvo dopravy: *Projekt proti alkoholu za volantem – domluvme se!*. Dostupné na http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_06_08_2009.htm (26.6.2009)
9. Plháková, A.: *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia 2007.
10. Průcha, J., Walterová, E., Mareš, J.: *Pedagogický slovník*. Portál, Praha 2003.
11. Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J.: *Psychologická prevence nehod*. Karolinum, Praha 2006.
12. Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum 2003.
13. Vorlová, K., Mravčík, V.: *Limity pro etanol u řidičů v zemích EU*. Zaostřeno na drogy 2, 2/2008.
14. Vorel, F., Vorlová, K.: *Vliv alkoholu u řidiče osobního automobilu na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s jeho úmrtím*. Adiktologie, říjen 2008.
15. Zikmund, J.: *Pojednání o alkoholu – stanovení alkoholu v organismu člověka*. Dostupné na <http://www.zikmund.org/alkohol/stanoveni.htm> (12.7.2009)

12. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Dotazník

Dotazník – Řízení pod vlivem alkoholu

V dotazníku se používá pojem „pod vlivem alkoholu“. Pod vlivem alkoholu se rozumí v této verzi dotazníku požití půl litru 10° nebo 12° piva, 2 deci přírodního vína nebo 0,05 l (půldeci) destilátu.

- 1) Pohlaví: - muž
 - žena
- 2) Věk:
- 3) Vzdělání: - ZŠ
 - SŠ
 - VOŠ
 - VŠ
- 4) Rodinný stav: - svobodný
 - ženatý/vdaná (partnerské soužití)
 - s potomky (máte děti?)
 - bezdětný
- 5) Máte děti - Ano
 - Ne
- 6) Zaměstnání:
- 7) Vaše bydliště se nachází: - ve velkoměstě
 - ve městě
 - na vesnici
- 8) Jak dlouho již máte řidičský průkaz?
 - 0 - 5 let
 - 6 - 10 let
 - 11- 20 let
 - nad 20 let
- 9) Řídil jste za posledních 12 měsíců automobil?
 - ano
 - ne
- 10) Kolik kilometrů ročně naježdíte? km
- 11) Kolikrát týdně pijete alkohol?
 - nikdy
 - jednou nebo dvakrát
 - tři až šestkrát
 - každý den
- 12) Kolik sklenic alkoholu při těchto příležitostech obvykle vypijete?
 - pouze jednu
 - dvě nebo tři
 - čtyři až pět
 - šest a více
- 13) Řídil jste někdy pod vlivem alkoholu? - Ano
 - Ne

- 14) Řídil jste v posledním roce pod vlivem alkoholu? - Ano
- Ne

Pokud jste odpověděli na poslední z těchto otázek záporně, prosíme nepokračujte v dalším vyplňování dotazníku. Děkujeme Vám za Váš čas i pomoc při zpracování dat.

- 15) Stal jste se účastníkem dopravní nehody? - Ano
- Ne

- 16) Cítil jste riziko odebrání řidičského průkazu? - Ano
- Ne

17) Co vás vedlo k řízení pod vlivem alkoholu? Kdo nebo co hrálo velkou roli ve Vašem rozhodnutí?
Stručně popište situaci.

.....

18) Co vás vedlo k řízení pod vlivem alkoholu?

- nemožnost jiné dopravy
- krátká vzdálenost cesty
- malé množství alkoholu
- veliká řidičská zkušenost
- dělají to přece všichni

19) Jak nebezpečné je podle Vás řízení pod vlivem alkoholu?

- velmi nebezpečné
- nebezpečné
- ani nebezpečné ani příliš bezpečné
- nijak nebezpečné
- zcela bezpečné

20) Znáte maximální hladinu alkoholu v krvi, při které je ještě ze zákona dovoleno řídit motorové vozidlo?

- 0, 3 promile
- 0, 5 promile
- 0 promile
- 0, 1 promile

Děkujeme Vám za vyplnění dotazníku

Ještě než dotazník odevzdáte, prolistujte ho, prosím, ještě jednou a překontrolujte, zda jste nepřehlédli/a některou z otázek.

Příloha č. 2 – Seznam tabulek

- Tabulka č. 1 – Gender rozdělení respondentů vzorku A.
Tabulka č. 2 – Věkové kategorie respondentů vzorku A.
Tabulka č. 3 – Kategorie vzdělání respondentů vzorku A.
Tabulka č. 4 – Rodinný stav respondentů vzorku A.
Tabulka č. 5 – Děti respondentů vzorku A.
Tabulka č. 6 – Druh zaměstnání respondentů vzorku A.
Tabulka č. 7 – Bydliště respondentů vzorku A.
Tabulka č. 8 – Doba s řidičským průkazem respondentů vzorku A.
Tabulka č. 9 – Řízení za poslední rok u respondentů vzorku A.
Tabulka č. 10 – Počet požití alkoholu za týden u respondentů vzorku A.
Tabulka č. 11 – Počet sklenic alkoholu u respondentů vzorku A.
Tabulka č. 12 – Počet řízení pod vlivem u respondentů vzorku A.
Tabulka č. 13 – Počet řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok u respondentů vzorku A.
Tabulka č. 14 – Gender rozdělení respondentů vzorku B.
Tabulka č. 15 – Věkové kategorie respondentů vzorku B.
Tabulka č. 16 – Kategorie vzdělání respondentů vzorku B.
Tabulka č. 17 – Rodinný stav respondentů vzorku B.
Tabulka č. 18 – Rodiče zastoupení ve vzorku B.
Tabulka č. 19 – Druh zaměstnání zastoupený ve vzorku B.
Tabulka č. 20 – Druh bydliště zastoupený ve vzorku B.
Tabulka č. 21 – Kategorie doby s řidičským průkazem ve vzorku B.
Tabulka č. 22 – Řízení za poslední rok ve vzorku B.
Tabulka č. 23 – Počet požití alkoholu ve vzorku B.
Tabulka č. 24 – Počet sklenic ve vzorku B.
Tabulka č. 25 – řízení pod vlivem alkoholu ve vzorku B.
Tabulka č. 26 – Řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok ve vzorku B.
Tabulka č. 27 – Účastníci dopravní nehody ve vzorku B.
Tabulka č. 28 – Pocit rizika odebrání řidičského průkazu ve vzorku B.
Tabulka č. 29 – Důvod řízení pod vlivem alkoholu (vlastní odpověď) ve vzorku B.
Tabulka č. 30 – Důvod řízení pod vlivem alkoholu (dané kategorie) ve vzorku B.
Tabulka č. 31 – Bezpečnost řízení pod vlivem alkoholu ve vzorku B.
Tabulka č. 32 – Tolerovaná hladina ve vzorku B.
Tabulka č. 33 – Porovnání pohlaví vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 34 – Porovnání věkových kategorií vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 35 – Porovnání kategorií vzdělání vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 36 – Porovnání rodinného stavu vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 37 – Porovnání řidičů majících děti ve vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 38 – Porovnání druhu zaměstnání ve vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 39 – Porovnání bydliště vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 40 – Porovnání doby s řidičským průkazem vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 41 – Porovnání řízení za poslední rok vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 42 – Porovnání Počtu požití alkoholu za týden vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 43 – Porovnání počtu sklenic vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 44 – Porovnání řízení pod vlivem alkoholu vzorku A a vzorku B.
Tabulka č. 45 – Porovnání řízení pod vlivem alkoholu za poslední rok vzorku A a vzorku B.

Příloha č. 3 – Seznam grafů

- Graf č. 1 - Gender zastoupení respondentů vzorku A
- Graf č. 2 - Kategorie vzdělání respondentů vzorku A
- Graf č. 3 - Gender zastoupení respondentů vzorku B
- Graf č. 4 - Věkové kategorie vzorku B
- Graf č. 5 - Kategorie vzdělání respondentů vzorku B
- Graf č. 6 - Rodinný stav vzorku B
- Graf č. 7 - Druh bydliště zastoupený ve vzorku B