

Univerzita Karlova v Praze

1. lékařská fakulta

Centrum adiktologie Psychiatrické kliniky

**PROBLEMATIKA ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO
VOZIDLA POD VLIVEM ALKOHOLU
SE ZAMĚŘENÍM NA RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ
ŘIDIČE**



Bakalářská práce

Autor: Radka Matějková

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

Datum předložení: 18. května 2010

Praha

2010

Poděkování

Upřímně děkuji PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D za odborné vedení práce, cenné rady a připomínky.

Dále bych chtěla poděkovat své sestře, Kláře Matějkové, za pomoc při grafickém zpracování bakalářské práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a všechny použité prameny řádně citovala a uvedla.

V Komárově, dne 10. května 2010

.....

(Podpis předkladatele práce)

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| ÚVOD | 7 |
| 1. ALKOHOL - SPOLEČNOSTÍ TOLEROVANÁ DROGA | 8 |
| 2. ALKOHOL JAKO CHEMICKÁ LÁTKA A JEJÍ VLIV NA CELKOVÝ STAV JEDINCE | 9 |
| 2.1 PSYCHICKÉ ASPEKTY A ŘÍZENÍ..... | 10 |
| 2.1.1 Zrakové, sluchové a hmatové vnímání | 11 |
| 2.1.2 Orientace..... | 12 |
| 2.1.3 Pozornost..... | 12 |
| 2.1.4 Rozhodování..... | 13 |
| 2.1.5 Jednání..... | 14 |
| 2.2 FYZICKÉ ASPEKTY A ŘÍZENÍ..... | 14 |
| 2.2.1 Únava..... | 14 |
| 2.2.2 Rychlost | 15 |
| 3. STATISTICKÝ PŘEHLED NEHODOVOSTI POD VLIVEM ALKOHOLU V ČR | 16 |
| 4. HLADINA ALKOHOLU V KRVÍ ŘIDIČE | 20 |
| 4.1 METODY STANOVENÍ HLADINY ALKOHOLU V KRVÍ | 21 |
| 4.2 VLIV HLADINY ALKOHOLU NA JEDINCE PŘI ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA | 22 |
| 5. RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ V DOPRAVĚ | 24 |
| 5.1 NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD ZPŮSOBENÉ PO POŽITÍ ALKOHOLU | 25 |
| 6. JÍZDA POD VLIVEM DROG VERSUS ZÁKON | 27 |
| 7. PREVENCE V DOPRAVĚ | 30 |
| 8. VÝZKUMNÁ ČÁST | 32 |
| 8.1 CÍL PRÁCE | 32 |
| 8.2 HYPOTÉZY | 32 |
| 8.3 POPIS SOUBORU A SBĚRU DAT..... | 32 |
| 8.4 POPIS SOUBORU | 33 |
| 8.5 VYHODNOCENÍ VÝZKUMU | 38 |
| 8.6 OVĚŘENÍ HYPOTÉZ..... | 49 |
| 9. DISKUZE | 51 |
| 10. SOUHRN | 54 |
| ZÁVĚR | 55 |
| POUŽITÁ LITERATURA | 56 |
| PŘÍLOHY | |

Abstrakt

Bakalářská práce pojednává o problematice řízení osobního automobilu pod vlivem alkoholu. Zaměřuje se na rizikové chování řidičů spojené s požíváním alkoholu a důvody vedoucí k riskování na silnicích. Podává informace o možných rizicích a důsledcích spojených s touto problematikou a statistický přehled nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Práce informuje o účincích alkoholu na člověka, možnostech prevence v dopravě a celkovém pohledu české společnosti na tuto legální drogu.

Výzkumná část byla realizována pomocí dotazníku šířeného mezi jednotlivými respondenty jak formou elektronickou, tak i osobním kontaktem. Výzkum pracuje s 200 respondenty, kteří dotazník vyplnili. Z těchto respondentů je 109 vybráno jako reprezentativní vzorek, sloužící k posouzení situace, týkající se alkoholu a řízení osobního automobilu. Výzkum se zabývá osobnostní charakteristikou jednotlivých respondentů a okolnostmi vztahujícími se na respondenty, kteří požili alkohol a zároveň usedli za volant automobilu. Výsledkem výzkumu jsou data vymezující rizikového řidiče a okolnosti vedoucí k řízení člověka pod vlivem alkoholu.

Klíčová slova: Alkohol – doprava – rizikové chování – rizikový řidič – účinky alkoholu.

Abstract

The bachelor's work is focused on car-driving under alcohol intoxication. This work considers a risky behaviour of drivers related to alcohol consuming and reasons which lead to hazardous behaviour on the roads. It also informs about possible risks and consequences connected with this problems and statistic survey of accidents due to driving under alcohol influence. This work further informs about an alcohol influence on a human, about possibilities of prevention in traffic, and about generally attitude of Czech society to this legal drug.

The survival part addressed two hundred volunteers who filled my questionnaire out. One hundred and nine people were used as a representative sample to illustrate the situation connected to driving under alcohol intoxication. The survival is concerned on personal features of the volunteers and on circumstances which determined the volunteers who drank alcohol and then drove. The survival realized on the base of the questionnaire which was either delivered by e-mail or personally. The result of this

survival is informations which describes a driver who tends to accept the risk of alcohol driving and reasons which can be responsible for alcohol driving.

Key words: Alcohol – traffic – risky behaviour – hazardous driver – alcohol effects.

Úvod

Alkohol se týká širokého spektra obyvatelstva žijícího na této Zemi. Můžeme být na kterémkoliv místě a můžeme si být zcela jisti, že o alkoholu minimálně uslyšíme. Je to problematika, která nás provází po celý náš život. O alkoholu se diskutovalo, diskutuje a i nadále diskutovat bude, zejména ve spojitosti alkohol versus řízení. A to řízení především za volantem, i když nesmíme opomíjet řidiče na motocyklech, kolech, ale i chodce. V této práci se výhradně zaměřujeme na řidiče osobních automobilů.

V dnešní době si mnoho z nás nedokáže představit život bez automobilů, protože naše moderní uspěchaná doba si to více méně vyžaduje. Automobil se stal součástí našeho života. Je to prostředek, který nám ulehčuje každodenní život a činnosti s ním spojené, uspokojuje naše potřeby a touhy.

Denně máme k dispozici statistiky, které nám ukazují, kolik bylo za den zaviněno dopravních nehod, kolik z těchto nehod spáchali řidiči pod vlivem alkoholu a kolik lidí při nich bylo zraněno či usmrceno. Občas, vlastně téměř denně, jsou tato čísla velmi děsivá, což nasvědčuje i tomu, že řízení pod vlivem alkoholu je stále aktuálním problémem, kterým je nutno se neustále zabývat a upozorňovat na něj. V tomto případě pro nás automobil nepředstavuje „přítele“, který nám pomáhá, ale pravý opak. Většina z nás si dané riziko neuvědomuje, dokud se mu osobně nevystaví.

Touto prací chceme upozornit na určitá rizika, která v sobě alkohol při řízení skrývá, a která jsou často řidiči bagatelizována anebo neznámá. Naším cílem je poukázat na to, jak alkohol ovlivňuje řidičovo schopnosti a výkonnost. Ve výzkumné části se proto zabýváme důvody, které vedou respondenty k řízení automobilu pod vlivem alkoholu.

1. Alkohol - společností tolerovaná droga

Mnoho z nás považuje alkohol za nápoj, který nám umožňuje uvolnění, odreagování, pobavení a pokládá ho za součást společenského života. Málokdo však nazývá alkohol drogou. To, že je alkohol droga, si mnohdy neuvědomujeme nebo spíše nechceme připustit. Pokud alkohol považujeme za drogu, většinou ji prezentujeme, že jde o drogu takzvaně „měkkou“, bezpečnější než jsou například drogy ilegální, a že ji užívá většina z nás. To je fakt, který má kořeny položené hluboko v naší historii. Popíjení alkoholu je od pradávna spojeno s náboženskými, sociálními rituály, společenskými a soukromými událostmi. Společnost si však neuvědomuje, jaké důsledky užívání alkoholu přináší nejen pro jedince, ale i pro ni. Jedná se především o škodlivé užívání alkoholu a syndrom závislosti na alkoholu. Z údajů Českého statistického úřadu víme, že Česká republika se řadí mezi země s největší spotřebou alkoholických nápojů na světě. Tyto údaje dokládají, že český národ alkoholu holduje a z toho vyplývá i skutečnost, že alkohol patří mezi oblíbený a zároveň tolerovaný nápoj. Alkohol je v naší zemi považován za legální drogu, kterou si můžete prakticky kdekoliv a kdykoliv obstarat. Tento fakt může stát za tím, proč je alkohol vnímán společností spíše pozitivně než negativně.

Toleranci společnosti k alkoholu lze vysvětlit i nízkými cenami, za které se prodává. Vždyť klasickou pitnou vodu a jiné nealkoholické nápoje koupíme za dražší cenu než půl litru piva. Za nízkou cenou alkoholických nápojů stojí spotřební daň, která umožňuje svojí nízkou sazbou alkohol prodávat za takové ceny, za které se prodává. V posledních letech se však spotřební daň navyšuje. Výnosy ze spotřební daně alkoholu nezaujímají první místo ve státním rozpočtu, ale i tak představují značný přínos do státní pokladny (Běláčková, 2006). Snížením či omezením těchto výnosů v podobě např. navýšení cen alkoholu či určité omezení prodeje, by tak stát mohl značně tratit a to jak se zdá, je neustále přednější, než zdraví a životy občanů.

Nebylo by správné veškerou vinu shazovat na stát, který na druhou stranu vytváří určitá opatření, eliminující a zakazující užívání alkoholu. Mezi ně můžeme zařadit omezení věkové hranice užití alkoholu, právní úpravy a zákony zakazující a zároveň postihující požívání alkoholu během řízení a jiné činnosti. Stát působí na své občany také formou preventivních programů a kampaní. Je však velmi důležité, aby zmíněné zákazy a represivní opatření byly dodržovány a vymáhány. V případě jejich porušování a nedostatečného postihu se míjejí účinkem a alkohol nejenom na silnicích bude neustále značným problémem.

2. Alkohol jako chemická látka a její vliv na celkový stav jedince

V chemickém odvětví se pro alkohol užívá názvu ethylalkohol nebo jen ethanol, který má chemický vzorec C_2H_5-OH . Alkohol je označením skupiny chemických látek, do které ethylalkohol spadá a je považován za druhý nejjednodušší. Současně označuje název celé skupiny.

Výroba alkoholu má své tradice již od pradávna, neboť je velmi snadná. Už první obyvatelé se začali touto technikou zabývat. Stačilo jen nasbírat nějaké ovocné plody, přidat vodu a vyčkat pár dní než proběhne kvašení. Dnes se alkoholické nápoje získávají pomocí výrobního postupu, při němž se působením enzymů mění přirozeně se vyskytující karbohydráty, např. škrob, glukóza na etylalkohol, vodu nebo oxid uhličitý. Je známo, že když kvašení dosáhne určitého stupně, kvasinky, které umožnily alkoholu jeho vznik, nechá žít samotný alkohol asi do jeho 14% koncentrace. Proto není možné dosáhnout toho, aby byl nápoj mnohoprocentní, např. 50%. To umožňuje destilace, která byla použita již v 1. století našeho letopočtu. Destilace je důležitá metoda čištění a dělení kapalných látek. Kapalina se varem odpařuje, její páry se vedou do chladiče, kde se zkapalní a jímají v takzvané předloze. Alkohol sám o sobě není tolik lahodný. Své chuti vděčí jiným chemickým látkám, které se do něj přidávají během zpracování. Jsou to látky, které alkohol vlastně znehodnocují či znečišťují. Běžnému konzumentovi však přinášejí tu nezaměnitelnou chuť, vůni, pro kterou alkohol pije (Griffith, 2003).

Podle § 2 písm. g) zákona č. 379/2005 Sb. o opatření k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů se za alkoholický nápoj považuje lihovina, víno, pivo a též nápoj, který obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.

„Alkohol působí na centrální nervový systém, který všeobecně tlumí, přestože díky uvolnění po užití se alkohol považuje za životabudič. Už v malém množství jsou patrné jeho účinky na rychlost reakcí, koordinaci pohybů, úsudek, rozhodování. Tlumí vnímání bolesti, vysoká koncentrace alkoholu tlumí centra pro dýchání a krevní oběh, což může vést až ke smrti. Obzvláště nebezpečné jsou proto kombinace s jinými tlumivými látkami. V psychické sféře alkohol odstraňuje zábrany, což přispívá k všeobecně rozšířené domněnce, že podporuje sexuální funkce. Nicméně opak je pravdou, potence je při užití většího množství alkoholu snížena. Odstranění zábran může vést ke šťastnější atmosféře ve společnosti, kde se pije alkohol, protože je zbavena zátěže etikety. Většina

společenského pití dále nezachází. Nicméně stejně tak může uvolnění zábran vést ke vzrušeným emocionálním projevům, agresivitě, která se může projevit až v surových a krutých násilných činech“ (Sananim, 2009).

Lidé předpokládají, že jim alkohol v malém množství pomůže zbavit se únavy, nastartuje jejich organismus k vyšší aktivitě a celkově je povzbudí. Alkohol však působí na centrální nervový systém opačným mechanismem, tzn. tlumivě, což je zapříčiněno několika důvody.

„Neurobiologický substrát vlivu alkoholu na psychické funkce je dán změnami, ke kterým dochází v metabolismu neurotransmiterů (zejména dopaminu a noradrenalinu) v CNS. Při alkoholismu dochází k útlumu dopaminergní, serotogenní a taurinergní aktivity. Dochází rovněž k potlačení inhibičního účinku kyseliny gama aminomáselné (GABA). Naopak zvýrazněna je aktivita glutamátu, zvyšuje se aktivita kalciových kanálů v neuronech a počet NMDA receptorů, dochází k hyperstimulaci cholinergního, noradrenergního a opiodového systému. Podkladem somatického poškození organismu při alkoholismu je zejména tkáňová aktivita acetaldehydu, vznikajícího při biodegradaci etylalkoholu“ (Popov, 2003, s. 152).

„Předpokládá se, že počáteční stimulační vliv alkoholu vzniká tím, že inhibiční synapse v mozku jsou tlumeny poněkud dříve než synapse excitační. Jelikož neurony v mozku udržují přesnou rovnováhu mezi excitací a inhibicí, vlivem útlumu inhibičních synapsí vzniká pocit excitace nebo stimulace. Excitační synapse jsou však rovněž brzy utlumeny, jejich stimulační účinek pomíjí a nastává ospalost a zpomalení sensorických a motorických funkcí“ (Sandorová, Samková, Holešovsky a Vodvářka, 2006, s. 360).

2.1 Psychické aspekty a řízení

Řízení motorového vozidla představuje určitou aktivaci organismu. Za volant bychom měli vždy usedat v dobrém psychickém i fyzickém stavu, bez požití jakéhokoliv množství alkoholu či jiné drogy. Pokud zmíněné aspekty neodpovídají potřebné úrovni aktivace, mohou u řidiče nastat předvídatelné i nepředvídatelné nebezpečné situace. Tyto situace pak mohou vyústit v nekontrolovatelnou jízdu, která zapříčiní dopravní nehodu nebo dopravní přestupek. Fyzická i psychická náročnost řízení se také projevuje časem stráveným za volantem a obtížností cesty. Dlouhá a monotónní jízda znamená rovněž pro řidiče riziko selhání některých psychomotorických funkcí. V případě řízení na krátkou vzdálenost, ale ve frekventovaném provozu, může být řízení rovněž náročné. Správné řízení vozidla závisí především na senzomotorické koordinaci, reakční době, usuzování,

pozornosti, emocích, motivaci a schopnosti vytvářet dovednost učení. Všichni, kdo za volant usednou, by měli předem zvážit zmíněné okolnosti a tím se zároveň vyvarovat nepříjemným až život ohrožujícím situacím. V případě požití alkoholu dochází k dalšímu prohlubování nežádoucího chování, nepřiměřených reakcí, které mají mnohdy katastrofální dopady. Alkohol za volantem představuje smrtelnou kombinaci a závažně ovlivňuje řidičovo schopnosti a dovednosti, které pod jeho vlivem většinou přeceňuje a špatně posuzuje.

Psychoaktivní účinky alkoholu závisí na řadě aspektech. Především na množství, způsobu aplikace a konzistenci alkoholu. Jak alkohol ovlivní v konečné fázi řidičovo chování, záleží na biologických vlivech (osobnostní dispozice, kondice, zdravotní stav), psychických (předvídání účinku, očekávaný efekt) a sociálních vlivech (působení prostředí a společnosti, ve kterých se nachází během požívání alkoholu) (Popov, 2003).

2.1.1 Zrakové, sluchové a hmatové vnímání

Oko a ucho reprezentují smyslové orgány, které zdravý člověk používá po celý svůj život. Absence nebo nedokonalá funkčnost jednoho z nich představuje značné omezení v běžném životě. Sami na sobě můžeme pozorovat, že pokud máme oči unavené, usazené, trpíme určitou oční vadou nebo aktuálním onemocněním, velmi špatně se nám kouká nebo vykonává určitá činnost. Raději bychom v tomto případě za volant neměli usednout nebo jízdě věnovat zvýšenou pozornost.

Oko jako smyslový receptor je během řízení motorového vozidla nepostradatelným orgánem. Umožňuje nám orientovat se v prostředí, vnímat barvy a klamavé jevy, registrovat optické podněty. K bezpečné jízdě je tedy zapotřebí mít dobrý zrak. Jeho prostřednictvím je možné se orientovat v dopravní situaci, rozpoznávat nebezpečí a klamavé obrazce, jevy. Dobré vidění a jeho rychlost postřehu však ovlivňuje několik aspektů, které ho mohou zlepšit či zhoršit. Mezi ně patří: úroveň pozornosti, vnímání, únava, rozsah zorného pole, stav a činnost nervové soustavy, zaměřenost na určitý jev, individuální vlastnosti každého řidiče. Pro bezpečné řízení je velmi důležité vnímání pohybů kolem sebe. Upřený výraz na jeden bod znemožňuje orientovat se na to, co se kolem nás děje. Vidění za denního světla a ve tmě se vyznačuje rozdílností. Všeobecně je známo, že při jízdě v noci nebo za špatné viditelnosti je rozlišitelnost jasů malá, citlivost na oslnění velká, odhad vzdálenosti a rychlosti zkreslený, zhoršený. Alkohol zapříčiňuje poruchy zrakového vnímání, kdy způsobuje tunelové vidění, zhoršené vnímání barev, rozostřené vnímání objektů. Tunelový efekt je termín, který se vyskytuje nejen při zvýšené

hladině alkoholu v krvi, ale i při řízení ve vysoké rychlosti. Zorné pole řidiče se v důsledku tunelového vidění snižuje a řidiči se zužuje prostor, který má před sebou. V rámci působení alkoholu se také mění oční pohyby, které jsou pozměněny a řidič vidí rozmazaně a rozostřeně (Štikar, Voskovec a Štikarová, 2003; Gebauer, 2008).

Určité podněty během řízení vnímáme pomocí sluchu, především výstražná zvuková znamení, např. houkání sirény, vlaku, zvukovou signalizaci v prostoru železničního přejezdu. V případě snížené slyšitelnosti řidič vozidla ohrožuje sebe i okolí a vystavuje se nebezpečné situaci. Většina řidičů během řízení poslouchá rádio. Příliš silná hlasitost v automobilu způsobená hudbou vede ke snížení pozornosti a vnímání. Hluk způsobený provozem automobilu zapříčiňuje únavu řidiče. Oba dva způsoby hluku mohou vést k dopravní nehodě (Štikar et al., 2003).

Z vlastní zkušenosti uvádíme, že velmi nebezpečná kombinace může být řízení automobilu pod vlivem alkoholu s hlasitou hudbou nebo hlučnými a podnapilými spolujezdcí. Ti mohou být rovněž rušivým a ohrožujícím elementem pro řidiče, který je střízlivý.

Hmatové vnímání je důležité pro správné držení a manipulaci volantu a ovládání pedálů. Pokud máme oslabené hmatové receptory, může to přispět k nebezpečné jízdě. Nevhodně zvolená obuv znemožňuje správné ovládání pedálů. Citlivost ovládání se zmenšuje a dochází k nepřesným řidičským manévřům (Štikar et al., 2003).

2.1.2 Orientace

Podle Evropské rady pro bezpečnost provozu dopravy představuje orientace v prostoru a v dopravní situaci nezbytný předpoklad řízení. Pokud řidič požil alkohol, může mít problémy s posuzováním své pozice na silnici, se špatným odhadem vzdálenosti, s pozicí jiných automobilů, se středovými, dělicími a okrajovými čarami na silnici. Orientace je v rámci užití alkoholu nepříznivě ovlivněna (ETSC, 2009).

2.1.3 Pozornost

Pozornost během řízení je velmi důležitý prvek, který ovlivňuje naši činnost při řízení. Stačí pouhá chvíle nepozornosti a náš život se může náhle změnit. Nedostatečnou, sníženou pozornost vyvolává řada faktorů. Mezi nejčastější patří používání mobilních telefonů během řízení, komunikace se spolujezdcem, rušná posádka, čtení v mapě, nesledování silničního provozu, věnování se jiným činnostem než řízení, emoční rozladění, psychický stav, bolest a v neposlední řadě požití alkoholu. Všechny

vyjmenované případy způsobují nepozornost řidiče, který včas nezaregistruje určitou situaci v silničním provozu. Jeho reakce jsou opožděné a zpomalené, což má mnohdy fatální následky. Nepozornost patří v některých případech k nejčastějším a nejzávažnějším příčinám nehod. Alkohol rovněž během řízení může navodit ospalost a otupělost, která pozornost také snižuje (Štikar et al., 2003; ETSC, 2009).

„U některých disponovaných jedinců s nižší „alkoholovou tolerancí“ mohou vzniknout mentální bloky – náhlý výpadek pozornosti, jakési několikasekundové „okno“, ve kterém nevnímají, nehodnotí nebo nereagují na cokoliv. Zastihne-li je blok ve vyšší rychlosti, pak zabíjejí sebe i druhé“ (Havlík, 2005, str. 93).

2.1.4 Rozhodování

Reakční čas při řízení automobilu patří k nejméně probádaným funkcím ovlivňujících dovednost bezpečně jej řídit. Alkohol prodlužuje reakční čas méně, než se dalo očekávat (Haut, Beckwith, Petros a Russel, 1989; in Vorel, 2003).

Rozhodování závisí na výše zmíněných aspektech. Ty pomohou ke správnému a rychlému rozhodnutí. V případě selhání některého z aspektů dochází k pomalému, nesprávnému, rizikovému až nebezpečnému rozhodnutí, jehož důsledkem vznikají chyby během řízení. Rozhodování vychází ze znalostí řidiče a jeho dřívějších zkušeností. Vždy záleží na typu řidiče a jeho chování. Někdo se rozhoduje pohotově, rychle, kreativně až rizikově, někdo pomalu, neuváženě, chaoticky, zbrkle, zkratovitě. Při rozhodování sehrává osobnost a povaha řidiče svoji roli. „Rozhodování řidiče je ovlivněno zachycením důležitých podnětů v dopravní situaci. Z hlediska vnímání těchto podnětů mohou nastat čtyři případy:

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

Podnětem může být dopravní signál či značka, chodec, jiný automobil apod. Podnět upozorňuje řidiče, že je nutné něco respektovat, provést určitou opravnou nebo odvratnou akci, aby nedošlo k nehodě“ (Štikar et al., 2003, str. 68). Při rozhodování záleží na vnímavosti řidiče a schopnosti zhodnotit rizikovost situace. Vnímavost může být u každého rozdílná. Každý má svoji hodnotící škálu pro rizikovou a nerizikovou situaci. Vnímání může být ovlivněné únavou, požitím léků či drog. Rozhodování závisí na minulých zkušenostech a výsledcích, na závažnosti situace, informacích a momentálním

psychickém i fyzickém stavu. Často pod tíhou zmíněných faktorů dochází k rozhodnutí neuváženému až velmi nebezpečnému (Štikar et al., 2003). Alkohol přispívá k nerozváženým a nelogickým rozhodnutím během řízení (ETSC, 2009). Alkohol zároveň značně snižuje správnost rozhodnutí (Maylor a Rabbitt, 1993; in Vorel, 2003).

2.1.5 Jednání

V dopravní terminologii rozeznáváme dva typy jednání: jednání přizpůsobené a nepřizpůsobené. Přizpůsobené jednání odpovídá adekvátnímu chování řidiče během aktuální dopravní situace. Toto jednání se vyznačuje schopností řidiče předvídat dopravní situace a zhodnotit svoje schopnosti potřebné k jejich zvládnutí. Jednání nepřizpůsobené může být zkratové, s prodlouženou reakcí a reakcí vyplývající z rozporu mezi očekáváním vyskytujícího se stereotypního podnětu během jízdy, který se však neobjevil. Zkratovité jednání vychází z instinktivního chování, a proto bývá při řešení dopravních situací nebezpečné. Jednání řidičů se různí. Záleží opět na mnoha faktorech, které se do jednání promítají. Jsou řidiči, kteří jednají impulzivně, agresivně nebo naopak neobratně, zpomalně. Než zasedneme za volant, musíme si vždy uvědomit, že každý řidič je osobnost s různými řidičskými schopnostmi, a proto je vždy nutné předvídat i nepředvídatelné a mít na mysli, že protijedoucí řidič může udělat cokoli (Štikar et al., 2003).

2.2 Fyzické aspekty a řízení

Úroveň řízení není ovlivněna jen psychickým stavem, ale i fyzickou kondicí. K řízení je zapotřebí vyvinout určité síly a zručnosti. Síla se pod vlivem alkoholu zvyšuje. Řidič je většinou za volantem agresivnější než za normálního stavu. Zručnost se se zvyšujícími dávkami alkoholu naopak vytrácí. V případě nemoci, fyzického vyčerpání, únavy, svalové slabosti se sami necítíme za volantem zcela jisti.

2.2.1 Únava

Únava se u každého řidiče projevuje jiným způsobem a dostavuje se v rozdílných časových intervalech. Někdo podléhá únavě po dlouhé monotónní cestě, jiný je unaven z náročného provozu. Únava nejvíce vzniká opakováním určité činnosti a je pocíťována postupným ubýváním výkonnosti. Nejčastěji se únava projevuje bolestmi očí, zad, hlavy, pocity nudy, podrážděnosti a ospalostí. Při požití alkoholických nápojů se může únava dostavit nečekaně (Štikar et al., 2003).

2.2.2 Rychlost

Jeden z nejčastějších důvodů nehodovosti na silnicích je nepřiměřená rychlost. Každý řidič by měl způsob jízdy a rychlost přizpůsobit svým schopnostem, zkušenostem a svému aktuálnímu stavu i stavu vozovky. Existují typy řidičů, kteří jezdí permanentně rychle a naopak. Osobnost řidiče se pak odráží na způsobu jízdy. Vždy je dobré mít na paměti, že náš odhad rychlosti a ostatních parametrů nemusí být vždy správný. V noci se tento odhad zhoršuje, a to z toho důvodu, že je v noci naše periferní vidění omezeno, a proto dochází k nepřesnému odhadu rychlosti (Štikar et al., 2003). Na rychlosti se také může odrážet naše nálada. V případě rozčílení nebo naštvání lze očekávat, že naše jízda bude razantnější, nebezpečnější. Naopak stav pohody a uvolnění většinou ovlivňuje i způsob jízdy, která se vyznačuje plynulostí a bezpečností.

3. Statistický přehled nehodovosti pod vlivem alkoholu v ČR

V této kapitole přiblížíme situaci na našich silnicích, kde alkohol hraje významnou roli nejen na poli nehodovosti, ale i ve zranění a úmrtí řidičů. Základní údaje a statistiky jsou čerpány z elektronických stránek oddělení BESIP¹, které je integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností, a ze statistik Policie ČR.

Základní fakta o nehodovosti na českých silnicích zaviněných pod vlivem alkoholu v roce 2009:

- při nehodách s alkoholem bylo usmrceno celkem 123 osob
- to je o 43 osob více než v roce 2008 a o 87 více než v roce 2007
- usmrcení při nehodách s alkoholem tvořily 14,8 % z celkového počtu usmrcených
- každý 7. usmrcený byl usmrcen v roce 2009 opilým řidičem (v roce 2007 každý 31., v roce 2008 každý 12.).

V absolutních číslech byl počet usmrcených opilými řidiči v roce 2009 během let 2000 až 2009 druhý nejhorší (nejhorší byl rok 2002 se 136 usmrcenými, i když v poměrovém ukazateli byl tento rok lepší než rok 2009). Každý 10. usmrcený byl usmrcen opilým řidičem v roce 2002 na rozdíl od každého 7. v roce 2009.

V roce 2009 Policie ČR šetřila celkem na českých silnicích 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 osob těžce zraněno a 23 777 lehce zraněno. Pod vlivem alkoholu bylo spácháno 5 725 nehod (tj. 8,1 % z celkového počtu), kdy 123 osob zemřelo a 2 658 bylo zraněno. V roce 2008 se Policie ČR na českých silnicích zabývala celkem 160 376 spáchanými nehodami, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3 809 těžce zraněno a 24 776 osob lehce zraněno. Pod vlivem alkoholu řidiči zavinili 7 252 nehod (tj. 4,8 % z celkového počtu nehod), při nichž bylo 80 usmrcených a 2 972 zraněných osob. V roce 2007 Policie ČR vyšetřovala celkem 182 736 nehod, při kterých bylo 1 123 osob usmrceno, 3 960 těžce zraněno a 25 382 osob lehce zraněno. Pod vlivem alkoholu řidiči způsobili celkem 7 466 nehod (tj. 4,3 % celkového počtu), při kterých bylo 36 osob usmrceno a 2 881 osob zraněno (Tesařík, S., Sobotka, P. 2007, 2008, 2009).

¹ www.besip.cz

Tabulka č. 1: Údaje o nehodovosti, úmrtí a zranění v souvislosti s požitím alkoholu v letech 2009, 2008 a 2007.

| Rok | Nehody celkem (v tis.) | Nehody pod vlivem alkoholu (v tis.) | Počet usmrcených osob v souvislosti s alkoholem | Počet zraněných osob v souvislosti s alkoholem (v tis.) |
|------------|-------------------------------|--|--|--|
| 2007 | 182 736 | 7 466 | 36 | 7 466 |
| 2008 | 160 376 | 7 252 | 80 | 2 881 |
| 2009 | 74 815 | 5 725 | 123 | 2 658 |

Zdroj: Tesařík, Sobotka, 2009.

Z tabulky vyplývá, že počet celkových nehod i počet nehod pod vlivem alkoholu za poslední tři roky rapidně poklesl, ale naopak se zvyšuje počet usmrcených pod vlivem alkoholu.

- v roce 2009 bylo o 1 527 (tj. o 21,1 %) méně nehod než v roce 2008
- počet usmrcených v roce 2009 však oproti roku 2008 vzrostl o 43 osob (tj. 53,8 %)
- v roce 2009 téměř každá šestá osoba byla usmrcena při dopravní nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu
- počet usmrcených při nehodách v roce 2009 je nejvyšší za posledních šest let, ale podíl následků těchto nehod na celkovém počtu silničních obětí (tj. 14,9 %) je nejvyšší za posledních 15 let
- každý 12. usmrcený v roce 2008 byl usmrcen při nehodě, kde byl prokázán alkohol
- dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu tvořily v roce 2008 8 % z celkového počtu usmrcených osob. Tento údaj je od roku 2000 v České republice nejvyšší
- každá 36. dopravní nehoda byla v roce 2008 zaviněna pod vlivem alkoholu
- každá 23. dopravní nehoda zaviněná řidičem motorového vozidla z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2008 byla zaviněna pod vlivem alkoholu

Nejvíce nehod pod vlivem alkoholu se stane během víkendu, a to zejména v sobotu a také v nedělních dopoledních hodinách (Tesařík, S., Sobotka, P. 2007, 2008, 2009).

Pro přehlednost a zajímavost zobrazujeme počet usmrcených lidí na českých silnicích za období 1993 až 2009, kde hlavní příčinou úmrtí těchto osob byl jednoznačně alkohol (viz graf č. 1).

Graf č. 1: Usmrcení při dopravních nehodách s alkoholem v letech 1993 až 2009



Zdroj: BESIP

Graf ukazuje počet usmrcených na českých silnicích za rok 1993 až 2009 pod vlivem alkoholu. Podle grafu můžeme vidět, že situace na českých silnicích se od roku 1993 do současnosti rapidně zlepšila, kdy od roku 1994, s výjimkou roku 2002, měla klesající tendence. V roce 1993 a 1994 byl počet usmrcených při nehodách s alkoholem 212 a 234 osob, zatímco v roce 2009 se tento počet snížil na 123 osob. Avšak od roku 2008 spatřujeme opět vzrůstající tendenci.

Evropské monitorovací středisko pro drogy a drogové závislosti zmiňuje na základě statistických odhadů, že každý rok zemře na evropských silnicích více než 40 000 lidí a 1,7 miliónů lidí je zraněno. Nejméně čtvrtinu z těchto nehod zavinili řidiči pod vlivem alkoholu (EMCDDA, 2010).

V roce 2003 byla provedena analýza pitvaných účastníků dopravních nehod na 13 odděleních soudního lékařství a soudní toxikologie v ČR. Analýza se týkala hladiny alkoholu v krvi a jiných omamných a psychotropních látek, které účastníci dopravních nehod požíli před řízením. Analýza se zaměřila na chodce, cyklisty, řidiče motorových vozidel a ostatní. Jako pozitivní byli označeni ti účastníci, jimž byla naměřena hladina alkoholu vyšší než 0,2 g/kg. V tomto případě se výzkumu zúčastnilo 548 osob, u kterých se zjišťovala přítomnost alkoholu v krvi. Celkem z tohoto počtu bylo na alkohol pozitivních 214 osob, tj. 39,1 %. V případě aktivních účastníků dopravních nehod, tj. chodců, cyklistů, řidičů motorových vozidel se na alkohol vyšetřilo 394 osob, z toho 158, tj. 40,1 % bylo pozitivních. Z těchto pozitivních účastníků jednoznačně převažovali muži

nad ženami. Pozitivních mužů bylo 150 a žen pouze 8. V rámci zjišťování přítomnosti alkoholu v tělech zemřelých řidičů motorových vozidel bylo vyšetřeno 203 osob, z toho pozitivních řidičů bylo 65, tj. 32,0 %. Touto analýzou se můžeme přesvědčit o značném rozšíření alkoholu na českých silnicích (Mravčík, Zábranský a Vorel, 2005).

Policie ČR ve výše uvedených oficiálních statistikách za rok 2003 (viz graf č. 1), uvádí 111 osob, tj. 8,4 %, kteří zemřeli pod vlivem alkoholu v rámci dopravních nehod. V analýze provedené ve stejném roce toto číslo představuje 158 osob, tj. 40,1 %. Z toho můžeme usoudit, že policejní statistiky neukazují odpovídající čísla týkající se vlivu alkoholu na dopravní nehody. Statistiky jsou podhodnocovány, a proto nelze s přesností určit roli alkoholu na dopravních nehodách. Tyto údaje lze pouze jen odhadovat (Mravčík et al., 2005).

4. Hladina alkoholu v krvi řidiče

Alkohol a alkoholické nápoje pronikají do lidského organismu nejčastěji ústy. Ostatní způsoby užití alkoholu jako např. inhalace, resorpce kůží jsou méně běžné. Vstřebávání a odbourávání ethanolu záleží na řadě faktorech, mezi než například patří zdravotní stav jedince, fyzická konstituce, množství požitého alkoholu, potravy, léků a ostatních léčiv. Rozdíl mezi vstřebáváním a vylučováním spočívá v možnostech jejich ovlivnění. Odbourávání alkoholu na rozdíl od absorpce probíhá stálým a neměnným tempem, které nelze ovlivnit, jako v případě absorpce. Při požití alkoholu ústy dochází k jeho absorpci z horní části tenkého střeva a žaludku. Resorpci ovlivňuje obsah a složení potravy v žaludku, která resorpci urychlí či naopak. Především potraviny obsahující bílkoviny zpomalují vstřebávací pochod. Dále absorpci alkoholu ovlivňuje jeho složení. V případě více sycených nápojů je jeho vstřebávání urychleno díky oxidu uhličitému a bikarbonátům. Je všeobecně známo, že šumivá vína, jako je například šampaňské vede k rychlejší opilosti než pivo. Poté, co alkohol projde játry, se jeho určité množství dostane do mozku. Hladina alkoholu v mozku i v krvi stoupá přibližně v rozmezí třiceti až šedesáti minut, dokud není jeho vstřebávání dokončeno. Játra představují nejdůležitější orgán pro detoxifikaci alkoholu z těla ven, kde se odbourává největší množství absorbovaného alkoholu. Ostatní množství se vylučuje plícemi v podobě dýchání, ledvinami ve formě moči a potem. Odbourávání alkoholu je spojeno se snížením množství alkoholu v krvi, které se projevuje po jedné až šesti hodinách po posledním požití alkoholu (Griffith, 2004; Kvapilík a Svobodová, 1985; Tyler, 2000).

„Rychlost absorpce je funkcí koncentračního gradientu požitého ethanolu, permeability absorpčního povrchu tkání a stupněm místního prokrvení. Ethanol může být absorbován všemi částmi trávicí trubice, plícemi, močovým měchýřem, pobřišnicí, pohrudnicí a podkožním vazivem. Krví bohatě zásobené orgány (např. mozek, plíce játra a ledviny) dosahují koncentrace ethanolu jako v krvi (rovnováha mezi krví a mozem je dosažena již za 1 minutu!). Ethanol však pomalu proniká do svalstva, je-li v klidu, a do tukových tkání. V mozku je ethanolu více v šedé hmotě než v hmotě bílé“ (Kvapilík a Svobodová, 1985, s. 16).

Jak uvádí Tyler (2000), vstřebávání ethanolu u mužů a žen má určité odlišnosti. Svoji roli při tomto procesu hraje samotné pohlaví. Ženy jsou oproti mužům v nevýhodě. Při stejné tělesné výšce či hmotnosti, při požití stejného množství alkoholu dosahují ženy vyšší koncentrace než muži, což zapříčiňuje jejich menší množství tekutin v těle sloužící

ke zředění alkoholu. Svoji roli při tomto procesu hraje i fyzická vybavenost. U mužů se na rozdíl od žen určitá část alkoholu rozloží již v žaludku.

Proces odbourávání alkoholu může být urychlen zvýšenou tolerancí k alkoholu, mužským pohlavím a dobrým tělesným stavem. Naopak zpomalení odbourávání má za následek nízká tolerance k alkoholu, vážné jaterní onemocnění, užívání léků, vysoký podíl tuku na tělesné hmotnosti, ženské pohlaví (BESIP, 2010).

Tabulka č. 2: Čas potřebný pro odbourání alkoholu (v hodinách)

| Alkoholický nápoj | Muž 85 kg | Žena 60 kg |
|---------------------------------|-----------|------------|
| Pivo 1 desítka | 2,15 | 3,42 |
| Pivo 1 dvanáctka | 2,45 | 4,31 |
| Víno 2 dcl | 2,28 | 4,04 |
| Víno 1 litr | 12,20 | 20,22 |
| Lihovina 40% destilát (0,5 dcl) | 3,15 | 3,42 |

Zdroj: Gebauer, 2008

4.1 Metody stanovení hladiny alkoholu v krvi

Hladina alkoholu v lidském organismu se při silničních policejních kontrolách nejčastěji zjišťuje formou dechové zkoušky, která se od 1. 1. 2010 praktikuje při každé silniční kontrole a nejenom namátkově či při daných akcích typu „Kryštof“, jak tomu bylo doposud. Přesnější koncentrace alkoholu v lidském těle zjistíme odběrem krve. Určení alkoholu v krvi se určuje na základě dvou nezávislých standardizovaných metod.

Krev pro stanovení hladiny alkoholu můžeme řidiči odebrat až po 90 minutách po požití alkoholu. V případě dopravní nehody je nutno odebrat vzorek krve co nejdříve po nehodě (Zikmund, 2010).

Popov (2003) poukazuje, že množství hladiny alkoholu v krvi nebo-li kvantitativní stanovení alkoholémie se určuje na základě dvou standardizovaných metod. Tu první představuje plynová chromatografie. Jiná nespecifická, ale alternativní metoda, např. Widmarkova, představuje metodu druhou.

Hladina alkoholu v krvi se měří v soudnětoxikologické laboratoři dvakrát a jako výsledek stanovení se uvede průměrná hodnota ze dvou stanovení specifickou metodou plynové chromatografie. Odebraný materiál je zaevidován. Jakékoliv chyby či nedokonalost se zapisují. Materiál je v laboratoři označen, zaregistrován a uložen při teplotě 0 až -4 stupně v alkoholové laboratoři. Protokoly o lékařském vyšetření a dokumenty o analýze jsou archivovány po dobu nejméně deseti let. Stanovení hladiny

alkoholu v krvi vyšší než 0,2 g/kg prokazuje požití alkoholického nápoje (Zaostřeno na drogy, 2008).

Pro zajímavost uvádíme údaje jednotlivých evropských států EU týkající se povolené hladiny alkoholu v krvi.

Tabulka č. 3: Povolené hladiny alkoholu v krvi u řidičů ve vybraných zemích EU

| Hladina alkoholu | Země |
|-------------------|--|
| 0,0 g/kg | Česká republika, Slovensko, Litva, Maďarsko, Malta |
| Do 0,2 g/kg | Estonsko, Švédsko, Polsko |
| Do 0,5 g/kg | Slovinsko, Lotyšsko, Itálie, Belgie, Francie, Portugalsko, Německo |
| Více jak 0,5 g/kg | Irsko, Dánsko, Velká Británie, Kypr, Lucembursko |

Zdroj: Zaostřeno na drogy, 2008.

4.2 Vliv hladiny alkoholu na jedince při řízení motorového vozidla

I nízká hladina alkoholu v krvi může zhoršit řidičské schopnosti. Zhoršené řidičské schopnosti se projeví již při dávkách kolem 10g alkoholu, což je přibližně půl litru 10ti stupňového piva.

0,5 až 1,5 ‰ alkoholu v krvi patří mezi nejrizikovější. Řidič nabývá dojmu, že alkohol jeho řidičské schopnosti neovlivňuje a začíná se chovat rizikově. Zvyšuje se mu sebedůvěra, ztrácí obavy, přestává vnímat jakékoliv nebezpečí, jede nepřiměřeně k dopravní situaci, zvyšuje rychlost aj. Toto rizikové chování si však neuvědomuje (Havlík, 2005).

Pokud koncentrace alkoholu v krvi dosahuje přibližně 0,7 g/kg, je schopnost řídit motorové vozidlo přirovnávána ke spánkové deprivaci, což představuje dvouhodinové řízení po probdělé noci (Fairclough, Graham, 1999; in Vorel, 2003).

V případě, že hladina alkoholu v krvi při řízení motorového vozidla dosahuje 0,2 až 0,5 ‰, prokazatelně se zhoršují řidičovo schopnosti za volantem. Ty se především projeví ve zvýšené sebedůvěře, tendenci k riskování a v přeceňování schopností. Rozeznávací schopnosti, odhad vzdálenosti a schopnost rozeznat pohybující se světla jsou zhoršené.

Při 0,5 až 0,8 ‰ se projevují výše popsané příznaky, ke kterým dále patří zhoršení postřehu, soustředěnosti a zhoršené rozeznávání barev. Zvyšuje se přeceňování řidičovo schopností. Odhad vzdálenosti se ještě více zhoršuje. Objevují se poruchy rovnováhy, které hrají především roli u motocyklistů a cyklistů. Zrak se obtížně přizpůsobuje přechodu ze světla do tmy.

Při 0,8 až 1,2 ‰ se zhoršuje schopnost vnímání okraje zorného pole, což představuje tunelové vidění. Dochází ke zhoršování soustředění a k prodloužení reakčního času. Zvyšuje se bezohlednost při řízení.

Hladina alkoholu v krvi přesahující 1,2 ‰ představuje riziko nejenom pro samotného řidiče. Stále se zhoršují výše popsané schopnosti. U zkušeného řidiče může dojít k velmi závažným chybám, které by za střízlivosti nebyl schopen udělat, jako např. záměna plynu a brzdy.

Zvýšené riziko spánku, nevolnosti a další tělesné a psychické obtíže nastávají při tzv. kocovině, která snižuje řidičovo pozornost a bezpečné řízení (Csémy a Nešpor, 2001; BESIP, 2009).

To, jak alkohol bude na jedince působit, závisí rovněž na jeho psychickém rozpoložení, prostředí, ve kterém se vyskytuje a společnosti, jenž ho obklopuje. Sami ze své zkušenosti víme, že mnohdy nám postačí malé množství alkoholu, které v nás vzbuzuje pocity opilosti a naopak zažíváme situace, kdy požití značného množství alkoholu ustojíme v relativně střízlivém stavu.

Sovinová, Csémy, Hampl a Pacovský (2002) popisují existenci pomyslného trojúhelníku se třemi proměnnými a jejich dalšími složkami, které se navzájem prolínají a ovlivňují. Mezi zmíněné proměnné patří:

- 1) Alkohol - druh, množství požití dávky, rychlost a frekvence užití, kombinace s jinými drogami či léky.
- 2) Uživatel - osobnost, psychický a somatický stav, genetické faktory, stupeň tolerance, fáze po napití (resorpční, eliminační, syndrom z odnětí).
- 3) Prostředí - dopravní situace, meteorologické podmínky, vliv spolujezdců.

Druhou skupinou lidí, kteří řídí pod vlivem alkoholu, představují osoby závislé na alkoholu, z nichž u některých je závislost diagnostikována jako nemoc. U těchto závislých je riziko dopravní nehody ještě mnohem vyšší a může být daleko nebezpečnější. Je zde řada faktorů, které výrazně ovlivňují chování i celkový stav jedince. Mezi nejzávažnější stránky patří fakt, že závislá osoba na alkoholu nedokáže odhadnout svůj postoj k alkoholu. To znamená, že závislý vypije větší množství alkoholu než předpokládal. Vypité množství alkoholu je celkově vyšší. Dalším závažným faktorem je odvykací stav, jehož součástí může být třes, halucinace, epileptický záchvat. Na kvalitě řízení se u závislého dále projevují psychiatrické komplikace, např. alkoholická psychóza (Csémy a Nešpor, 2008).

5. Rizikové chování v dopravě

Každý člověk má určité osobnostní rysy, na základě nichž se chová a jedná. V rámci dopravní situace mohou tyto osobnostní rysy přispívat k bezpečnému nebo riskantnímu chování na silnicích. Chování řidiče, jako subjektivní faktor, značně přispívá k nehodovosti. Mezi takovýto subjektivní faktor patří i věk, který při nehodách hraje značnou roli. V odborné literatuře i v našem výzkumu jsme si tuto skutečnost potvrdili.

Důvodů vedoucích k rizikovému chování na silnicích je několik. Existují osobnostní zdroje, které k takovému chování vedou. Patří mezi ně: malý pocit zodpovědnosti vůči druhým, nedostatečně rozvinutá schopnost anticipace, vyhledávání situačního vzrušení, sklony k dobrodružnosti, sociální exhibice, nereálná sebejistota, kompenzace pocitu méněcennosti (Štikar et al., 2003).

Hartl a Hartlová (2000) ve své publikaci popisují riziko jako nebezpečí, volbu situace nebo aktivity s vysokou mírou pravděpodobnosti neúspěchu nebo ztráty, ohrožující něco, co má pro člověka určitou hodnotu. Tato definice je pro rizikové chování v dopravě velmi vystihující, pokud se k tomu ještě připojí řízení pod vlivem alkoholu. Jedinec zasedá za volant z vlastního rozhodnutí, má možnost volby. Současně se v tomto okamžiku vystavuje situaci nebezpečí, jak pro sebe, tak i pro okolí. Vystavuje se ohrožující situaci, neúspěchu či ztrátě něčeho či někoho, co má pro něho nebo pro jiného určitou hodnotu. Z našeho výzkumu vyplývá, že převážná část dotazovaných si uvědomovala své rizikové chování, jímž mohla ohrozit sebe i ostatní. Přesto jim toto vědomí nezabránilo zasednout za volant po požití byť sebemenšího množství alkoholu.

„Riziko dopravních nehod zvyšuje zejména užití více drog nebo jejich kombinace s alkoholem“ (Zaostřeno na drogy, 2008). Mezi další rizikové chování patří časté nepoužívání bezpečnostních pásů, které vede k závažnějším následkům dopravních nehod (Vorel a Vorlová, 2008).

K rizikovému chování přispívají zažitá stereotypy, které se o alkoholu a řízení tradují, a které však nejsou často pravdivé a řidiče jen mystifikují. Tím dochází ke zvýšení rizika nehodovosti pod vlivem drog. Uvedeme zde nejčastější stereotypy, které se mezi řidiči tradují. V případě, že vzdálenost, kterou ujedeme je cca do 20 km, riziko dopravní nehody pod vlivem alkoholu je malé. Ale opak je pravdou. Nejvíce dopravních nehod po požití alkoholu se stane do 3 km.

Pokud řidič požije menší množství alkoholu, které se pohybuje v rozmezí 2 až 3 piv, 2 skleniček vína, kognitivní znalosti a chování tím nejsou nijak zvlášť ovlivněny. Pozor

na tuto mylnou domněnku. I malé množství alkoholu (1 pivo) ovlivňuje naše rozpoznávací schopnosti a chování.

Jestliže je jedinec, který požil alkohol za volantem, dobrým řidičem, bude pod vlivem alkoholu řídit spolehlivěji než řidič méně zkušený a dobrý. Ani toto tvrzení se nezakládá na pravdě. I zkušený řidič ve zmíněné situaci podléhá velkému riziku (Štikar et al., 2003; Havlík, K. 2005; Štikar, Hoskovec a Šmolíková, 2006).

Štikar, Hoskovec a Šmolíková (2006) uvádějí nejdůležitější přehled chybného jednání, které vede k nehodovosti na silnicích:

- porušený zdravotní tělesný stav včetně nedostatků smyslových orgánů,
- nedostatek úsudkových schopností,
- nedostatek znalostí,
- nedostatek zručnosti, pohybových dovedností, (nedostatek zkušenosti a anticipace),
- nedostatek v osobnostních vlastnostech,
- přechodné stavy: únava z předcházející činnosti, okénko ve vědomí, přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti nebo některých jejích složek bez únavy, přechodné emoce z rodinných, společenských a jiných důvodů, absorbující pozornost,
- alkohol a jiné drogy,
- chronické či akutní abnormní duševní stavy a neurózy,
- činnost v časové zátěži.

V této kapitole považujeme za důležité se rovněž zmínit o teorii problémového chování. Teorie se zabývá konfliktem mezi nízkými koncentracemi alkoholu poměrně málo ovlivňující řidičské schopnosti a značným počtem řidičů, kteří se tímto chováním vyznačují a podílí se tak na dopravních nehodách. Teorie poukazuje na to, že řidiči s problémovým chováním inklinují rovněž k rizikovému jednání a k častějšímu užívání alkoholu před jízdou. To má za následek vysoký výskyt těchto řidičů mezi řidiči nehodovými a i vysoký podíl řidičů s alkoholem v krvi při dopravních nehodách (Vorel, 2003).

5.1 Následky dopravních nehod způsobené požitím alkoholu

To, že alkohol za volant nepatří, je známá a „otřepaná“ fráze, kterou je však nutno brát s velkým zřetelem a nikoliv ji podceňovat. Všeobecná domněnka, že jeden alkoholický nápoj před jízdou nemůže ovlivnit naše řidičské schopnosti, je ovšem mylná.

Našlo by se zajisté mnoho z nás, kteří tak uvažují a například s jedním pivem za volant usedli. Nicméně to dokazují i výsledky z našeho výzkumu. Dopravní nehoda je závažná událost, při které mnohdy dochází ke zranění, smrti či poškození věci.

Nikdo z nás nemá v úmyslu spáchat dopravní nehodu. Dopravní nehoda je proto důsledkem nepředvídatelných událostí. Má svůj vlastní průběh. Ne všechny nehodové situace vedou k nehodám. Někdy vedou i zdánlivě bezvýznamné situace k vážným nehodám (Štikar et al., 2006).

Právě zmíněné jedno pivo nebo jakýkoliv alkohol o dávce 12 g zvyšuje riziko smrti o 3,4krát. Množství okolo 24 g alkoholu zvyšuje riziko smrti o 6,5krát. Při dávce alkoholu v rozmezí mezi 36 g až 48 g stoupá riziko úmrtí během dopravní nehody o 20,1krát. Množství 60 g až 72 g alkoholu zapříčiňuje riziko smrti 25,5krát a dávka od 84 g do 132 g alkoholu zvyšuje riziko smrti 47,3krát. Všechny popsané údaje platí v případě, že řidič požil alkohol během čtyř hodin před jízdou, z čehož vyplývá, že alkohol a následky nehody spolu úzce souvisí. Při nehodách pod vlivem alkoholu dochází častěji k závažnějším zraněním nebo k rychlejšímu úmrtí, než při nehodě, kde není prokázán vliv alkoholu. Tato skutečnost je opodstatněna na základě psychologických ukazatelů, mezi něž patří riskantnost, bezohlednost, nedbalost, snížení pozornosti, vysoká rychlost a biologickými mechanismy, kdy úrazy způsobené pod vlivem alkoholu představují zvýšené riziko (Csémy a Nešpor, 2002).

Jeden z dalších závažných následků, který je zapříčiněn alkoholem, se týká doby úmrtí po nehodě a závažností zranění. Řidiči, kteří spáchali dopravní nehodu pod vlivem alkoholu umírají po nehodě v kratším časovém úseku a mají vážnější zranění než řidiči, kteří havarovali střízliví. Tento poznatek je vysvětlován z hlediska biologických mechanismů, kdy může docházet k vyššímu riziku krváčení. Velmi důležitou roli sehrává i psychologická stránka, která vede k závažným pochybením (Csémy a Nešpor, 2002). V tomto případě svoji roli jednoznačně sehrává rizikové chování, kterého se řidič dopouští pod vlivem alkoholu.

Dopravní nehoda patří mezi stresující situace, které mohou člověka poznamenat na celý život. Stres prožitý při dopravní nehodě se dá přirovnat ke stresu, který vzniká při ohrožení života. Dochází ke vzniku masivní úzkosti, ke strachu ze ztráty života, ke změně vědomí aj. Většina řidičů po nehodě prožívá určité psychické trauma, jehož negativní následky mohou člověka doprovázet určitou dobu nebo celý život a negativně tím ovlivňovat jeho psychické, fyzické zdraví a celkový osobní a společenský život (Štikar et al., 2006).

6. Jízda pod vlivem drog versus zákon

Důležité zákony, týkající se řízení pod vlivem alkoholu a jiných drog, obsahuje zákon č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Ten také vymezuje pojem návykové látky v § 130 zákona č. 40/2009 Sb., kterou se v našem případě rozumí alkohol nepříznivě ovlivňující psychiku člověka, rozpoznávací schopnosti a sociální chování.

Zákony související s řízením pod vlivem alkoholu a ukládání trestných činů:

Ohrožení pod vlivem návykové látky – § 274 zákona č. 40/2009 Sb.

(1) Kdo vykoná ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublíží na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - § 147 zákona č. 40/2000 Sb.

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

Ublížení na zdraví z nedbalosti - § 148 zákona č. 40/2009 Sb.

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

Tyto dva zákony (§ 147, § 148) pojednávají o situaci, kdy obviněný – řidič zaviní dopravní nehodu, při které dojde k újmě na zdraví jiné osoby. Rozumíme tím nedbalostní

trestný čin, kde vzniklý následek často záleží na mnoha okolnostech. Na základě těchto okolností zákon popisuje velké rozpětí trestních sazeb odnětí svobody.

Obecné ohrožení - § 273 zákona č. 40/2009 Sb.

(1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví, spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 smrt.

Jedná se o nejméně častý trestný čin v dopravě. Trestný čin obsahuje zavinění dopravní nehody, při níž je větší počet lidí vystaven nebezpečí smrti nebo újmy na zdraví, nebo při níž mohlo dojít k rozsáhlé škodě na majetku. Jde většinou o nehody autobusů nebo vozů převážející nebezpečné látky.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) upravuje **§ 118a zabránění v jízdě**

(1) Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, jestliže řidič

a) řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

b) se odmítal na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem

c) se odmítl na výzvu policisty v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, podrobit lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, ačkoli tato vyšetření nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

§ 118b Zadržení řidičského průkazu

(1) Policista je oprávněn z důvodu uvedených v § 118a odst. 1 zadržet řidičský průkaz .

Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích upravuje několik přestupků spáchaných porušením povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Mezi ně patří:

§ 22 Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

(1) Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je ještě pod jeho vlivem

b) řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje.

c) se přes výzvu danou podle zvláštního zákona odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

V případě odstavce 1 písm. a) hrozí řidiči pokuta 10 000 – 20 000 Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok. V případě písm. b) v odstavci 1 při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši nad 0,3 ‰ se udělí pokuta ve výši 25 000 – 50 000 Kč a odnětí svobody ve výši 1 roku nebo peněžitý trest a zákaz činnosti od 1 do 2 let. Porušením písm. c) bude řidiči udělena pokuta 25 000 – 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1 až 2 roky.

7. Prevence v dopravě

Prevence znamená předcházení nežádoucím jevům, nehodám, úrazům, nemocem aj.

Prevenci obecně rozdělujeme na primární, zaměřující se na předcházení ohrožujících situací v celé sledované populaci. Dále se rozděluje na specifickou a nespecifickou primární prevenci. Nespecifická prevence podporuje žádoucí formy chování obecně. Specifická prevence se zaměřuje proti konkrétnímu riziku. Sekundární prevence se soustředí na rizikovou skupinu, která je ohrožena určitým negativním jevem. Terciální prevence se orientuje na jedince, u nichž se negativní jev již projevil a snaží se o zmírnění následků problémového chování či jevu (Hartl a Hartlová, 2000).

Hořín (2001) považuje za prevenci (předcházení) nehod v silničním provozu soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věci. Základním obecným pravidlem práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod je pravidlo „3E“ (Education, Enforcement, Engineering, tj. výchova, tvorba a prosazování práva a dopravní inženýrství). Někdy se pravidlo rozšiřuje na „4E“ o Evaluation (zhodnocení) (Hořín, 2001; in Štikar, 2006).

Prevence k dopravě bezpochyby patří a je její nedílnou součástí, obzvlášť v dnešní době, kdy dopravní infrastruktura je velmi zatížena. V dopravě ji můžeme uplatňovat různými způsoby v různých formách podle toho, na co se prevence zaměřuje. Jde zejména o tvorbu právní úpravy a efektivní zákony řešící chování účastníků silničního provozu, vytváření bezpečného prostředí na silnicích (policejní kontroly), bezpečné používání dopravních prostředků, výchova, výcvik a školení budoucích i současných řidičů, psychologická vyšetření a dodržování technického stavu vozidla i vozovky. Prevence zaměřená na řízení pod vlivem alkoholu se často uplatňuje přes masmédia a kulturní aktivity (televize, rádia, časopisy, internet, koncerty, festivaly) ve formě různých kampaní, spotů, filmů, propagačních letáků, informačních materiálů, tištěných komiksů, služeb Promile SMS, vyzkoušení trenažérů. Je však důležité, aby prevence byla efektivní, dostupná, srozumitelná a cílená. Jednotlivá preventivní opatření by měla vycházet ze statistik odrážejících hlavní nedostatky a příčiny dopravních nehod. Prevence by tak měla být zaměřena, např. podle pohlaví, věkové skupiny, rizikového chování, které se u této skupiny projevuje.

Prevenčí se také rozumí vytvářet kladné postoje k dopravní bezpečnosti a dosažení toho, aby řidiči jezdili bezpečněji a rozvíjeli své znalosti, dovednosti a schopnosti nejenom k dobře technicky zvládnuté jízdě, ale i bezpečně. Dopravní prostředí hraje rovněž důležitou roli v prevenci. Silnice by měly být technologicky dobře přizpůsobeny řidiči, který se má na ní cítit pohodlně a bezpečně. Jedná se zejména o údržbu povrchu vozovky, vhodné dopravní značení a jednotlivé prvky, které dělají silnici bezpečnou. Mezi ně patří správná šířka silnice, osvětlení, rozhledová délka na silnici, dělící pruhy, vestavěné dělící ostrůvky, okrajové čáry, směrové sloupky s odrazkami, zábradlí, svodidla. Bodový systém patří také k preventivnímu opatření. Existuje rovněž institut řidičského oprávnění na zkoušku nebo institut dočasného řidičského oprávnění, který podchycuje zejména mladé, začínající řidiče, kteří jsou z hlediska nehodovosti nejrizikovější skupinou. V rámci prevence řízení pod vlivem alkoholu se v mnoha státech uplatňuje lékařské či dopravně psychologické vyšetření řidiče, který spáchal přestupek nebo nehodu pod vlivem alkoholu a některé země současné vyžadují povinný rehabilitační kurz pro tyto osoby (Štikar et al., 2006).

Alcolock představuje další možnost prevence řízení pod vlivem alkoholu, která je dostupná a zaváděna do národní právní úpravy v některých státech EU. Alcolock je zařízení v automobilu řidiče, do kterého musí řidič před jízdou dýchnout. Pokud má řidič alkohol v dechu, Alcolock neumožní automobil nastartovat (ETSC, 2010).

Namátkové policejní kontroly patří k důležitému a účelnému prostředku v prevenci dopravy. Je potřeba, aby se policejní kontroly zaměřovaly na všechny účastníky silničního provozu a nezohledňovaly pouze ty řidiče, kteří se zdají být alkoholem ovlivněni. Tyto namátkové kontroly budou efektivnější, pokud se budou provádět častěji. Současně s nimi se řidiči podrobí náhodné dechové zkoušce a vše bude doprovázeno rozsáhlou kampaní, upozorňující na silniční kontroly a zvýšenou možnost přistižení řidiče. Důležitou roli hraje rovněž způsob, jakým jsou kontroly prováděny a jejich výsledky prezentovány veřejnosti (Pokorný, 2010).

8. Výzkumná část

8.1 Cíl práce

Cílem výzkumné části práce je zjistit, jaké postoje mají řidiči k alkoholu ve vztahu k řízení a co je vede k řízení automobilu pod vlivem alkoholu, tzn. jakými rizikovými faktory jsou ovlivňováni.

8.2 Hypotézy

- H1: Řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu se daného jednání dopouštějí opakovaně
- H2: Pod vlivem alkoholu řídí častěji muži než ženy.
- H3: K řízení pod vlivem alkoholu vede nejčastěji řidiče potřeba dopravit se domů.
- H4: Řidiči si neuvědomují důsledky svého rizikového chování, kterého se dopouštějí při řízení automobilu pod vlivem alkoholu.

8.3 Popis souboru a sběru dat

Celá práce i výzkum se zaměřují na řízení automobilu pod vlivem alkoholu. Proto cílovou skupinu výzkumu měli prezentovat lidé, kteří řídili osobní automobil alespoň jednou v životě pod vlivem alkoholu. Respondenti, kteří se zúčastnili výzkumu byli rozděleni na ty, co řídili pod vlivem alkoholu a na ty, co neřídili pod vlivem alkoholu. Celkem dotazník zodpovědělo 200 respondentů, z toho 102 dotazovaných alespoň jednou požilo alkohol a zároveň řídilo osobní automobil.

Dotazník byl šířen přes internet, kde byl zveřejněn na internetové stránce². Respondenti byli osloveni pomocí e-mailu, ve kterém se stručně seznámili s obsahem výzkumu, informacemi k jeho vyplnění a s odkazem na danou internetovou stránku s výzkumem. Nebyla opomenuta ani anonymita a dobrovolnost výzkumu, jeho účel a prezentace výsledků. Respondenti měli na vyplnění dotazníku omezený čas a možnost ptát se formou e-mailu na případné dotazy a nejasnosti.

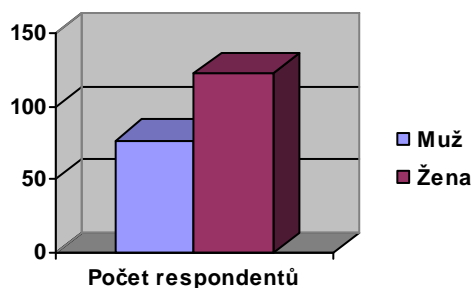
² <http://4934.vyplnto.cz/>

8.4 Popis souboru

Tabulka č. 4: Pohlaví

| Pohlaví | Počet respondentů | Počet v % |
|---------|-------------------|-----------|
| Muž | 77 | 38,5 |
| Žena | 123 | 61,5 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 2: Pohlaví

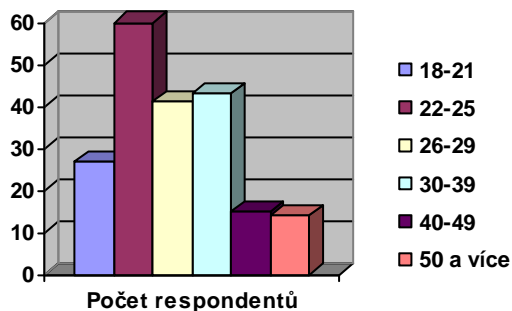


U respondentů, kteří se výzkumu zúčastnili, převažovaly ženy nad muži. Ženy představovaly větší polovinu respondentů.

Tabulka č. 5: Věk

| Věk | Počet respondentů | Počet v % |
|-----------|-------------------|-----------|
| 18-21 | 27 | 13,5 |
| 22-25 | 60 | 30,0 |
| 26-29 | 41 | 20,5 |
| 30-39 | 43 | 21,5 |
| 40-49 | 15 | 7,5 |
| 50 a více | 14 | 7,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 3: Věk

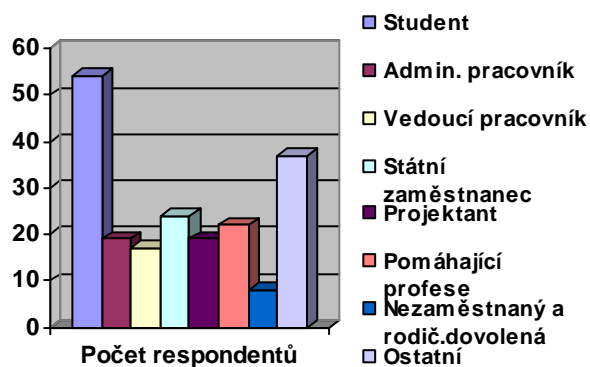


Průměrný věk respondentů činil 29 let. Nejvíce respondentů bylo zastoupeno ve věkové kategorii mezi 22 – 25 lety. Nejmladšímu respondentovi bylo 18 let a nejstaršímu 65 let.

Tabulka č. 6: Povolání

| Druh povolání | Počet respondentů | Počet v % |
|--|-------------------|-----------|
| Student | 54 | 27,0 |
| Administrativní pracovník, účetní | 19 | 9,5 |
| Vedoucí pracovník, obchodní zástupce, podnikatel | 17 | 8,5 |
| Státní zaměstnanec | 24 | 12,0 |
| Projektant – technik, IT technik | 19 | 9,5 |
| Pomáhající profese | 22 | 11,0 |
| Nezaměstnaný a rodičovská dovolená | 8 | 4,0 |
| Ostatní | 37 | 15,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

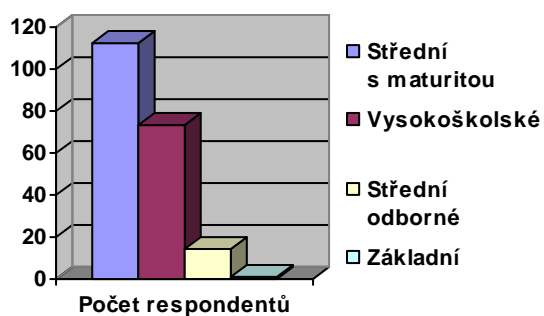
Graf č. 4: Povolání



Pracovní činnosti respondentů jsou velmi různorodé. Dotazovaní jsou zaměstnání v různých pracovních odvětvích. Největší část dotazovaných představují studenti. Poté následují administrativní pracovníci, účetní, vedoucí pracovníci, obchodní zástupci a podnikatelé. U položky ostatní figurují povolání druhu manuální pracovník, které je nejvíce zastoupeno a dále pak policista, kuchař, ekolog, krupíér, trenér fitness, laborant aj.

Tabulka č. 7: Nejvyšší dosažené vzdělání

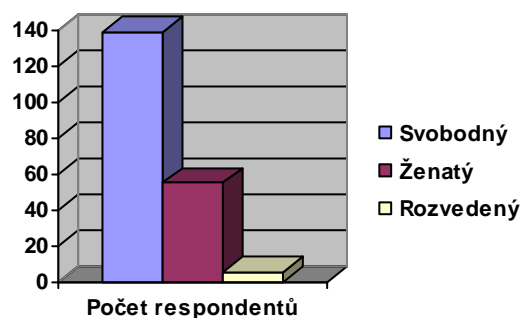
| Vzdělání | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------|-------------------|-----------|
| Střední s maturitou | 112 | 56,0 |
| Vysokoškolské | 73 | 36,5 |
| Střední odborné | 14 | 7,0 |
| Základní | 1 | 0,5 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 5: Nejvyšší dosažené vzdělání

Nejvíce respondentů má nejvyšší dosažené vzdělání středoškolské. Poté následují respondenti s vysokoškolským vzděláním a vyučení bez maturity. Jeden dotazovaný dosáhl pouze základního vzdělání.

Tabulka č. 8: Rodinný stav

| Rodinný stav | Počet respondentů | Počet v % |
|--------------|-------------------|-----------|
| Svobodný | 139 | 69,5 |
| Ženatý | 55 | 27,5 |
| Rozvedený | 6 | 3,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

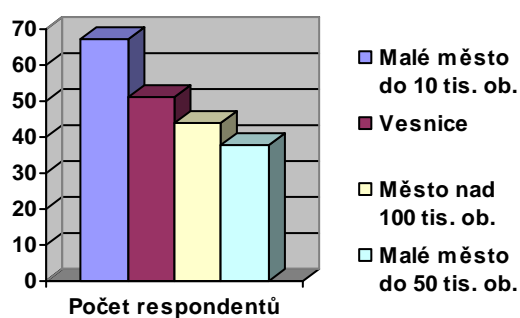
Graf č. 6: Rodinný stav

Respondenti jsou nejčastěji svobodní a bezdětní.

Tabulka č. 9: Místo bydliště

| Lokalita | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| Malé město do 10 tis. ob. | 67 | 33,5 |
| Vesnice | 51 | 25,5 |
| Město nad 100 tis. ob. | 44 | 22,0 |
| Malé město do 50 tis. ob. | 38 | 19,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 7: Místo bydliště

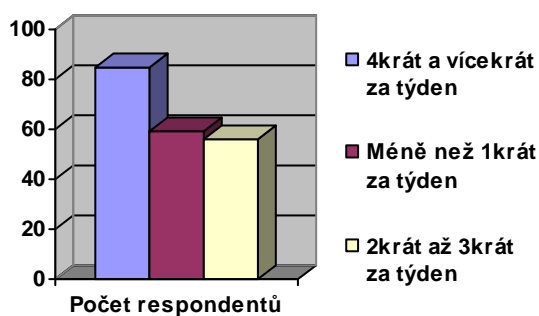


Nejvíce respondentů bydlí na malém městě a vesnici.

Tabulka č. 10: Četnost řízení automobilu

| Četnost řízení | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| 4krát a vícekrát za týden | 85 | 42,5 |
| Méně než 1krát za týden | 59 | 29,5 |
| 2krát až 3krát za týden | 56 | 28,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 8: Četnost řízení automobilu

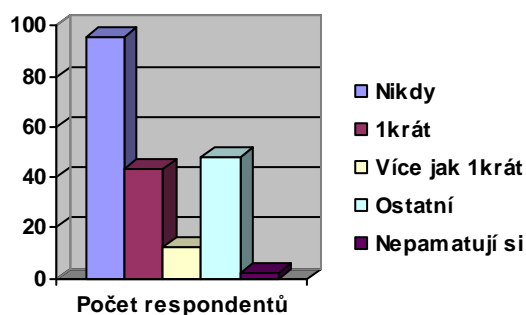


Dotazovaní nejčastěji řídí 4krát a vícekrát do týdne. Více než polovina mužů z celkového počtu dotazovaných, tj. 51 řídí 4krát a vícekrát do týdne. Ženy usednou za volant 2krát až 3krát během týdne.

Tabulka č. 11: Počet řízení pod vlivem alkoholu

| Četnost řízení pod vlivem alkoholu | Počet respondentů | Počet v % |
|------------------------------------|-------------------|-----------|
| Nikdy | 96 | 48,0 |
| 1krát | 43 | 21,5 |
| Více jak 1krát | 59 | 29,5 |
| Nepamatují si | 2 | 1,0 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 9: Počet řízení pod vlivem alkoholu

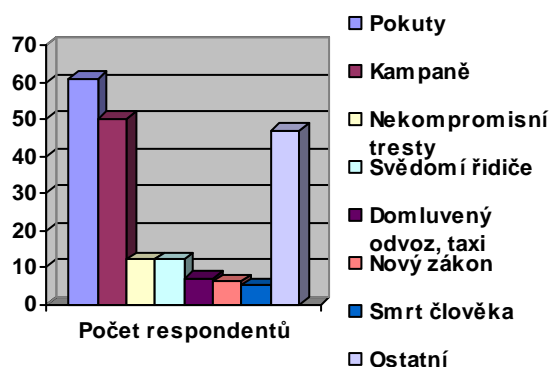


Necelá polovina dotazovaných vždy zasedla za volant automobilu ve střízlivém stavu.

Tabulka č. 12: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu

| Prevence | Počet respondentů | Počet v % |
|---|-------------------|-----------|
| Vyšší pokuty, kontroly, odebrání řidičského průkazu | 61 | 30,5 |
| Kampaně typu „Nemyslíš – zaplatíš“ | 50 | 25,0 |
| Nekompromisní tresty | 12 | 6,0 |
| Svědomí a zodpovědnost řidiče | 12 | 6,0 |
| Předem domluvený odvoz, taxi | 7 | 3,5 |
| Nový zákon – dýchání při každé kontrole | 6 | 3,0 |
| Smrt milovaného člověka, vlastní zkušenost | 5 | 2,5 |
| Ostatní | 47 | 23,5 |
| Celkem | 200 | 100,0 |

Graf č. 10: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu



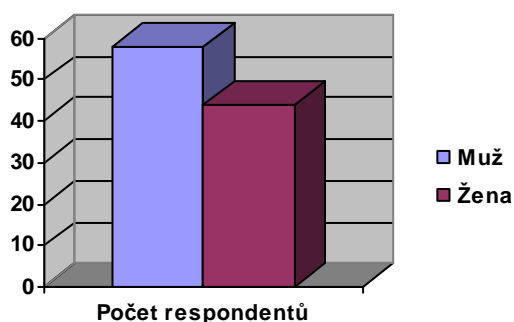
Značná část respondentů se shodla na vyšších pokutách, častějších kontrolách na silnicích a odebrání řídičského průkazu. Za velmi užitečnou prevenci považují respondenti odstrašující kampaně a spoty odvysílané v televizi nebo na internetu.

8.5 Vyhodnocení výzkumu

Tabulka č. 13: Pohlaví

| Pohlaví | Počet respondentů | Počet v % |
|---------|-------------------|-----------|
| Muž | 58 | 56,9 |
| Žena | 44 | 43,1 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 11: Pohlaví

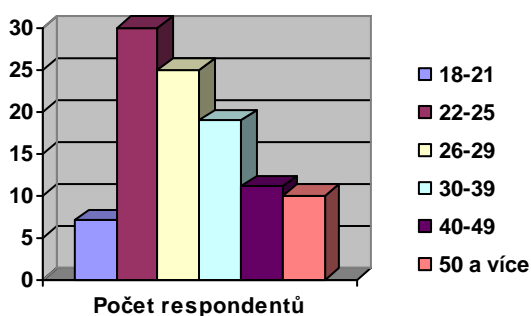


Z celkového počtu řidičů, tj. 102, kteří usedli za volant po požití alkoholického nápoje, dominovali muži. A to i v případě, že se výzkumu zúčastnili v daleko menším počtu než ženy.

Z toho vyplývá: muži řídí častěji pod vlivem alkoholu než ženy.

Tabulka č. 14: Věk

| Věk | Počet respondentů | Počet v % |
|-----------|-------------------|-----------|
| 18-21 | 7 | 6,9 |
| 22-25 | 30 | 29,4 |
| 26-29 | 25 | 24,5 |
| 30-39 | 19 | 18,6 |
| 40-49 | 11 | 10,8 |
| 50 a více | 10 | 9,8 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

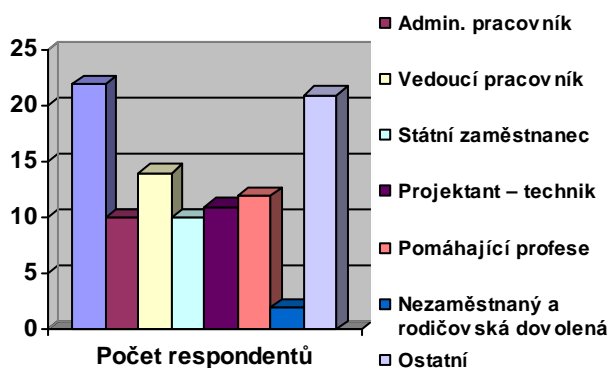
Graf č. 12: Věk

Průměrný věk respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu činil 32,2 let.

Tabulka č. 15: Povolání

| Druh povolání | Počet respondentů | Počet v % |
|--|-------------------|-----------|
| Student | 22 | 21,6 |
| Administrativní pracovník, účetní | 10 | 9,8 |
| Vedoucí pracovník, obchodní zástupce, podnikatel | 14 | 13,7 |
| Státní zaměstnanec | 10 | 9,8 |
| Projektant – technik, IT technik | 11 | 10,8 |
| Pomáhající profese | 12 | 11,8 |
| Nezaměstnaný a rodičovská dovolená | 2 | 1,9 |
| Ostatní | 21 | 20,6 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 13: Povolání



Nejvíce před jízdou pili studenti. Ostatní pozice jsou téměř vyrovnané. U položky ostatní byli nejvíce zastoupeni řidiči z povolání, kteří před jízdou požíli alkohol, a to v počtu 3 respondentů.

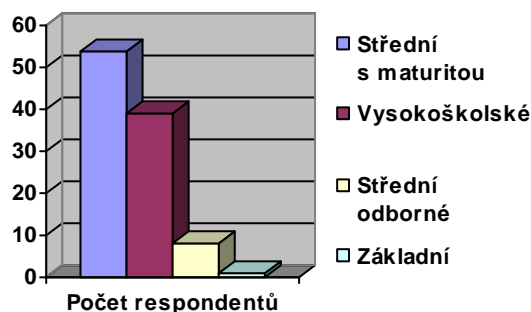
Z toho vyplývá. 1. Povolání nehraje důležitou roli při řízení automobilu a požívání alkoholu.

2. Nejvíce pod vlivem alkoholu řídí mladí, studující lidé.

Tabulka č. 16: Nejvyšší dosažené vzdělání

| Vzdělání | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------|-------------------|-----------|
| Střední s maturitou | 54 | 52,9 |
| Vysokoškolské | 39 | 38,3 |
| Střední odborné | 8 | 7,8 |
| Základní | 1 | 1,0 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 14: Nejvyšší dosažené vzdělání



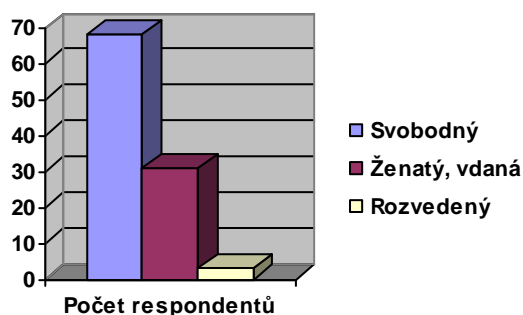
Téměř polovina respondentů se středoškolským vzděláním, tj. 54 zasedla po požití alkoholu za volant. U respondentů s vysokoškolským vzděláním počet těch, kteří řídili

pod vlivem alkoholu přesahoval polovinu ze všech vysokoškolsky vzdělaných, tj. 39. Ten samý případ se vyskytoval i u středního odborného vzdělání bez maturity, tj. 8 respondentů řídilo pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 17: Rodinný stav

| Rodinný stav | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------|-------------------|-----------|
| Svobodný | 68 | 66,7 |
| Ženatý, vdaná | 31 | 30,4 |
| Rozvedený | 3 | 2,9 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 15: Rodinný stav



Svobodní řidiči častěji požili alkohol před jízdou než ženatí a rozvedení. Počet svobodných, kteří řídili pod vlivem alkoholu převyšuje ženaté, vdané a rozvedené o více jak polovinu respondentů.

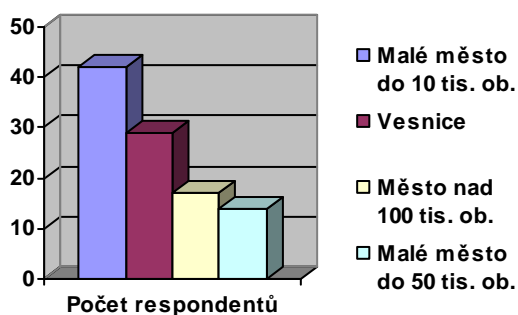
Z toho vyplývá: 1. Svobodní respondenti mají nižší zodpovědnost při řízení automobilu.

2. Svobodní respondenti mají častější tendence k rizikovému chování.

Tabulka č. 18: Místo bydliště

| Lokalita | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| Malé město do 10 tis. ob. | 42 | 41,2 |
| Vesnice | 29 | 28,4 |
| Město nad 100 tis. ob. | 17 | 16,6 |
| Malé město do 50 tis. ob. | 14 | 13,8 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 16: Místo bydliště

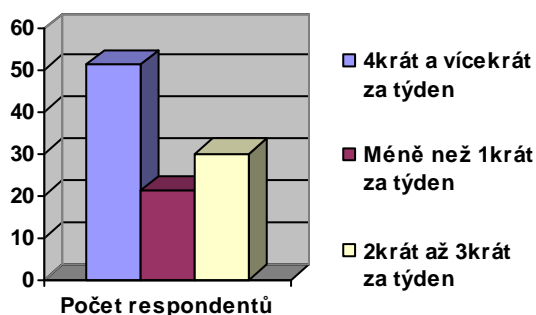


Respondenti žijící na malém městě tvoří nejpočetnější skupinu řídící pod vlivem alkoholu. Ti, co bydlí na vesnici, jsou na druhém místě. Nejméně pod vlivem alkoholu řídí respondenti z města nad 100 tisíc obyvatel.

Tabulka č. 19: Četnost řízení automobilu

| Četnost řízení | Počet respondentů | Počet v % |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| 4krát a vícekrát za týden | 51 | 50,0 |
| Méně než 1krát za týden | 21 | 20,6 |
| 2krát až 3krát za týden | 30 | 29,4 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 17: Četnost řízení automobilu

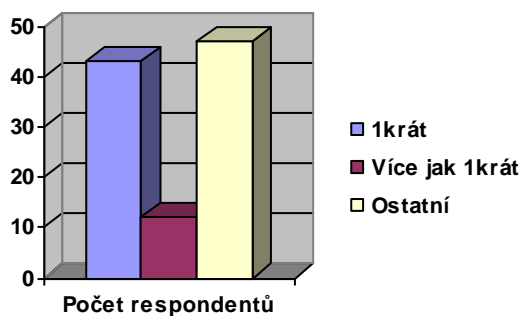


Respondenti, kteří nejčastěji jezdí automobilem, alespoň jednou v životě řídili pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 20: Počet řízení pod vlivem alkoholu

| Četnost řízení pod vlivem alkoholu | Počet respondentů | Počet v % |
|------------------------------------|-------------------|-----------|
| 1krát | 43 | 42,2 |
| Více jak 1krát | 59 | 57,8 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 18: Počet řízení pod vlivem alkoholu



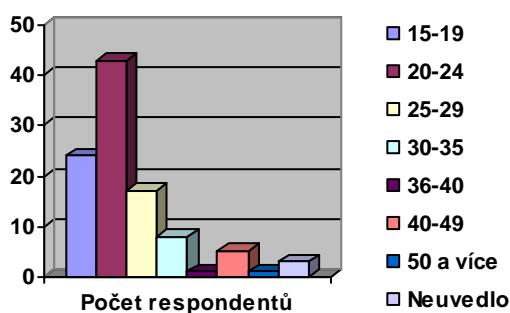
Přes polovinu dotazovaných, tj. 102 řídilo někdy pod vlivem alkoholu. Nejčastěji zasedli respondenti za volant pod vlivem alkoholu vícekrát. V tomto případě převažovali muži nad ženami. Muži a ženy, kteří zasedli za volant pod vlivem alkoholu jen jedenkrát, měli téměř vyrovnané počty. Mužů, kteří řídili 1krát pod vlivem alkoholu bylo 21 a žen 22. Největší rozdíl mezi muži a ženami byl v případě, kdy respondenti nikdy neusedli za volant po požití alkoholu. V tomto případě jednoznačně dominovaly ženy nad muži. Více než polovina žen z celkového počtu dotazovaných nikdy alkohol před jízdou ani během ní nepožila, tj. 78 žen. U mužů tento počet byl pouze 18.

Z toho vyplývá: 1. Muži častěji a vícekrát zasednou za volant po požití alkoholického nápoje než ženy.

2. Muži mají větší tendence k rizikovému chování.

Tabulka č. 21: Věk respondentů při řízení automobilu pod vlivem alkoholu

| Věk | Počet respondentů | Počet v % |
|-----------|-------------------|-----------|
| 15-19 | 24 | 23,5 |
| 20-24 | 43 | 42,4 |
| 25-29 | 17 | 16,7 |
| 30-35 | 8 | 7,8 |
| 36-40 | 1 | 0,9 |
| 40-49 | 5 | 4,9 |
| 50 a více | 1 | 0,9 |
| Neuvedlo | 3 | 2,9 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 19: Věk respondentů při řízení automobilu pod vlivem alkoholu

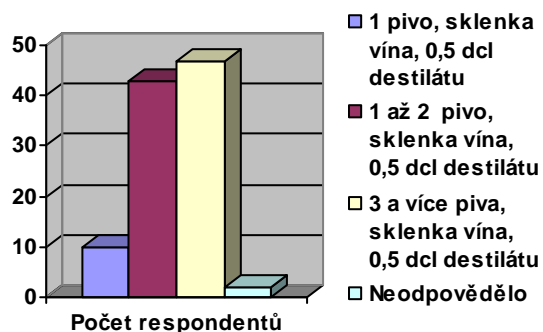
Pod vlivem alkoholu řídili nejčastěji respondenti mezi 20. – 24. rokem. Dva respondenti řídili v 17 letech a další dva respondenti řídili pod vlivem alkoholu již v 15ti a 16ti letech.

Z toho vyplývá: nejrizikovější skupina řidičů, která řídí pod vlivem alkoholu, patří do věkové kategorie 20 - 24 let.

Tabulka č. 22: Množství alkoholu požitá před jízdou

| Množství alkoholu | Počet respondentů | Počet v % |
|--|-------------------|-----------|
| 1 pivo, sklenka vína, 0,5 dcl destilátu | 10 | 9,8 |
| 1 až 2 piva, sklenka vína, 0,5 dcl destilátu | 43 | 42,2 |
| 3 a více piva, sklenka vína, 0,5 dcl destilátu | 47 | 46,1 |
| Neodpovědělo | 2 | 1,9 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 20: Množství alkoholu požitého před jízdou



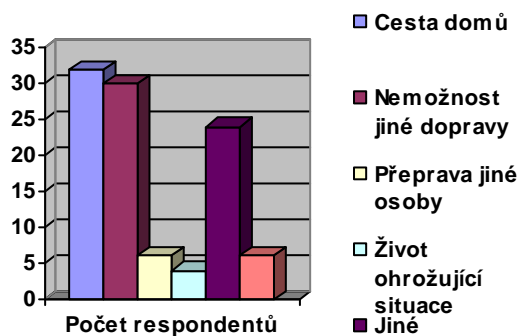
Dotazovaní často požili před řízením pivo a to v rozmezí od tří piv a více.

Z toho vyplývá: respondenti před jízdou vypili takové množství alkoholu, které může výrazně přispět k zavinění dopravní nehody a k nebezpečí v silničním provozu.

Tabulka č. 23: Důvody řízení pod vlivem alkoholu

| Důvod řízení pod vlivem alkoholu | Počet respondentů | Počet v % |
|----------------------------------|-------------------|-----------|
| Cesta domů | 32 | 31,4 |
| Nemožnost jiné možnosti dopravy | 30 | 29,4 |
| Přeprava jiné osoby | 6 | 5,9 |
| Život ohrožující situace | 4 | 3,9 |
| Jiné | 24 | 23,5 |
| Neodpovědělo | 6 | 5,9 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 21: Důvody řízení pod vlivem alkoholu

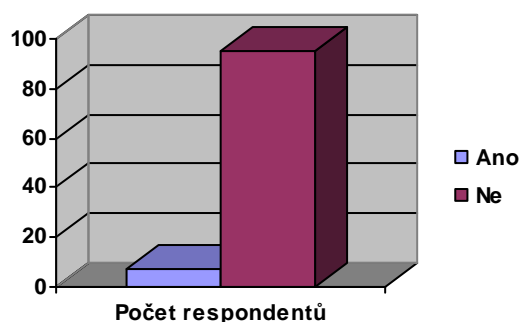


Důvodem řízení pod vlivem alkoholu byla cesta domů a nemožnost jiné možnosti dopravy. U odpovědi „jiné“ často respondenti uváděli řízení z důvodu přepravy za zábavou, protože byli nejméně opilí ze všech, chtěli si řízení pod vlivem alkoholu zkusit.

Tabulka č. 24: Zaviněný dopravní přestupek, nehoda pod vlivem alkoholu

| Spáchaný dopravní přestupek, nehoda | Počet respondentů | Počet v % |
|-------------------------------------|-------------------|-----------|
| Ano | 7 | 6,9 |
| Ne | 95 | 93,1 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 22: Zaviněný dopravní přestupek, nehoda pod vlivem alkoholu



Mezi sedmi dotazovanými, kteří se přiznali, že spáchali přestupek nebo nehodu, byla pouze jedna žena. Všechny sedm respondentů, jenž se dopustili přestupku či nehody před jízdou, požili alkoholický nápoj.

Z toho vyplývá: 1. Muži se dopouštějí častěji pod vlivem alkoholu dopravních nehod než ženy.

2. Alkohol hraje roli při spáchání dopravní nehody, přestupku.

Tabulka č. 25: Vědomí následku rizikového chování pod vlivem alkoholu při řízení automobilu

| Odpověď | Počet respondentů | Počet v % |
|---------|-------------------|-----------|
| Ano | 94 | 92,2 |
| Ne | 8 | 7,8 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 23: Vědomí následku rizikového chování pod vlivem alkoholu při řízení automobilu



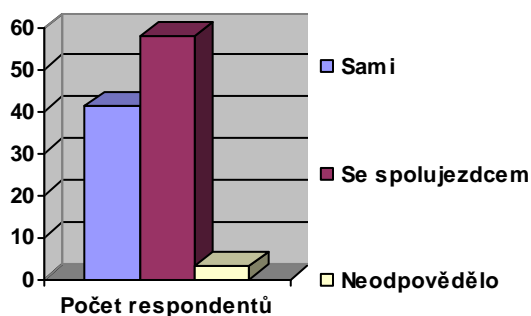
Převážná část respondentů si uvědomovala rizikovost svého chování. Přesto však respondenti řídili pod vlivem alkoholu opakovaně. Především se jednalo o mužskou část dotazovaných.

- Z toho vyplývá:
1. Pokud se řidič osobně nevystavil rizikové situaci na silnici v důsledku požití alkoholu, tato skutečnost ho od řízení pod vlivem alkoholu neodradila.
 2. Respondenti si určité riziko alkoholu za volantem uvědomují, ale ne v takové míře, aby své rizikové chování znovu neopakovali.

Tabulka č. 26: Počet přepravovaných osob v automobilu

| Počet osob v automobilu | Počet respondentů | Počet v % |
|-------------------------|-------------------|-----------|
| Sami | 41 | 40,2 |
| Se spolujezdcem | 58 | 56,9 |
| Neodpovědělo | 3 | 2,9 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 24: Počet přepravovaných osob v automobilu



Více než polovina respondentů necestovala pod vlivem alkoholu sama.

Z toho vyplývá: 1. V případě dopravní nehody stoupá počet zraněných nebo zemřelých.

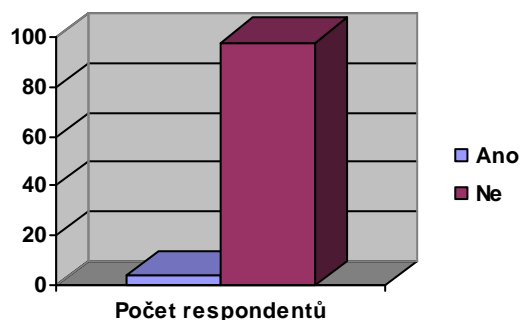
2. Spolujezdci mohou řidiče rozptylovat, odvádět jeho pozornost od řízení a tím může vzniknout ještě vyšší nebezpečí dopravní nehody.

3. Řidič pod vlivem alkoholu má větší tendenci svým spolujezdčům ukazovat své „řidičské umění“ a více riskovat.

Tabulka č. 27: Potrestání za dopravní přešůpek, nehodu spáchanou pod vlivem alkoholu

| Trest za dopravní přešůpek, nehodu | Počer respondentů | Počer v % |
|------------------------------------|-------------------|-----------|
| Ano | 4 | 3,9 |
| Ne | 98 | 96,1 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 25: Potrestání za dopravní přešůpek, nehodu spáchanou pod vlivem alkoholu

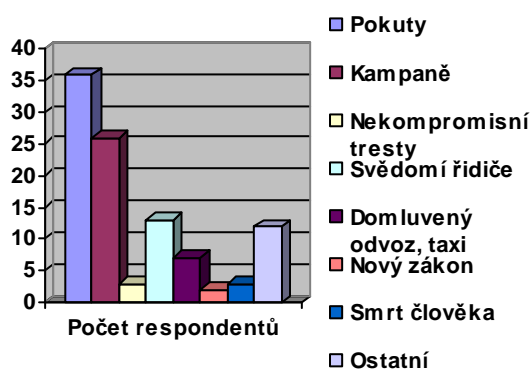


Čtyři respondenti ze sedmi, kteří spáchali přešůpek či nehodu pod vlivem alkoholu, byli potrestáni. Tři z nich napsali jakým způsobem. Jednalo se o odebrání řidičského průkazu, pokutu 10 000 Kč, potrestání soudem.

Tabulka č. 28: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu

| Prevence | Počet respondentů | Počet v % |
|---|-------------------|-----------|
| Vyšší pokuty, kontroly, odebrání řidičského průkazu | 36 | 35,4 |
| Kampaně typu „Nemyslíš – zaplatíš“ | 26 | 25,5 |
| Nekompromisní tresty | 3 | 2,9 |
| Svědomí a zodpovědnost řidiče | 13 | 12,8 |
| Předem domluvený odvoz, taxi | 7 | 6,8 |
| Nový zákon – dýchání při každé kontrole | 2 | 1,9 |
| Smrt milovaného člověka, vlastní zkušenost | 3 | 2,9 |
| Ostatní | 12 | 11,8 |
| Celkem | 102 | 100,0 |

Graf č. 26: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu



Nejvíce se řidiči přiklání k vyšším pokutám, častějším policejním kontrolám a k odebrání řidičského průkazu. Za účinnou prevenci jsou rovněž považovány kampaně a spoty v televizích nebo na internetu.

8.6 Ověření hypotéz

H1: Řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu se daného jednání dopouštějí opakovaně.

Hypotézu přijímáme. Respondenti řídili pod vlivem alkoholu vícekrát než jednou

H2: Pod vlivem alkoholu řídí častěji muži než ženy.

Hypotézu přijímáme, protože z celkového počtu řidičů, kteří řídili během života alespoň jednou pod vlivem alkoholu jednoznačně převažují muži.

H3: K řízení pod vlivem alkoholu vede nejčastěji řidiče potřeba dopravit se domů.

Hypotézu přijímáme, protože řidiči nejčastěji usedli za volant pod vlivem alkoholu z potřeby dopravit se domů.

H4: Řidiči si neuvědomují důsledky svého rizikového chování, kterého se dopouštějí při řízení automobilu pod vlivem alkoholu.

Hypotézu nepřijímáme s odůvodněním, že většina respondentů uvedla, že si uvědomuje následky svého rizikového chování.

9. Diskuze

Pro zhodnocení vlivu alkoholu na řízení jsme nejprve museli prostudovat obecné kompetence potřebné k řízení automobilu, a poté jsme se zabývali rizikovými způsoby chování a vlivem alkoholu na řidiče. Práci jsme si potvrdili, že alkohol za volantem a zároveň jeho konzumace v české populaci patří k závažné problematice, které je potřeba se neustále věnovat a řešit ji. V teoretické i výzkumné části jsme popisovali jednotlivé rizikové faktory chování, kterých se řidiči dopouštějí, a které je vedou k řízení automobilu pod vlivem alkoholu.

Ve výzkumné části nás zajímala problematika řízení pod vlivem alkoholu, postoje a důvody, které řidiče k tomuto jednání vedly a jejich následky. Z výzkumu vyplynulo, že nejvíce riskují osoby ve věku mezi 20. až 24. rokem. To potvrzují i všeobecné statistiky. Ty říkají, že mladí lidé do 25 let patří k nejhroženější skupině za volantem. Mezi riskující osoby na silnicích patří jednoznačně muži, což se potvrdilo i v našem výzkumu. Ženy naopak představují skupinu řidičů chovajících se zodpovědněji než muži. Celkově z toho můžeme vyvodit, že muži častěji řídí a současně požívají alkoholické nápoje i proto, že více navštěvují různá společenská zařízení a všeobecně holdují alkoholu ve větším množství než ženy.

Částečně jsme byli překvapeni, kolik respondentů řídilo pod vlivem alkoholu. Tento výsledek však může odrážet respondentův postoj k alkoholu, který je nejspíš kladný. Tímto tématem jsme se zabývali v teoretické práci, kde jsme řešili postoj společnosti k alkoholu. Tudíž jsme se znovu přesvědčili o oblíbenosti alkoholických nápojů v České republice. Rovněž jsme neočekávali, že počet žen a mužů, jenž řídili pod vlivem alkoholu jen jedenkrát, bude téměř stejný. Předpokládali jsme mnohem menší zastoupení žen. V případech, kdy respondenti řídili pod vlivem alkoholu jedenkrát, většinou požili jen jeden alkoholický nápoj anebo ujeli velmi krátkou vzdálenost (několik metrů). Tento počet respondentů však převažoval nad těmi, kteří za volant s alkoholem nikdy neusedli. Domnívali jsme se, že řidiči před jízdou požijí jen malé množství alkoholu. Výzkumem jsme zjistili pravý opak. Ve většině případech respondenti požili před řízením větší množství alkoholu. Značná část řidičů, kombinující alkohol s řízením, bydlela na vesnici nebo na malém městě. Řidiči, kteří bydlí na městě, mají větší možnosti, jak se dostat v nestřízlivém stavu bezpečně domů. Ve velkých městech lépe funguje noční provoz městských spojů, taxi a jiné služby než na malých městech a vesnicích. To může souviset i s důvodem, proč řidiči zasedli za volant opilí vícekrát na vesnicích a menších městech.

Byla to jejich jediná možnost, jak se dopravit domů. Nejčastěji zmiňované důvody řízení pod vlivem alkoholu byly cesta domů a nemožnost jiné možnosti dopravy. Z toho plyne, že pokud by se řidiči nemuseli dopravit domů nebo měli domluvený odvoz, nejspíše by pod vlivem alkoholu za volant vůbec neusedli.

Četnost řízení může hrát i svoji roli v požívání alkoholu před řízením. Řidiči, kteří řídí často, mohou nabýt dojmu, že jsou v řízení natolik zdatní, že požití malého množství alkoholu, nemůže v řízení nijak ovlivnit jejich psychický a fyzický stav. Tuto stránku věci jsme si popsali v teoretické části práce a dozvěděli se, že i malé množství alkoholu může vést k riziku dopravní nehody. Velmi zarážející pro nás bylo zjištění, že pouhý zlomek respondentů řídících pod vlivem alkoholu byl za své rizikové chování nějakým způsobem potrestán. To poukazuje na nedostatečnost silničních kontrol, které řidičům umožňují se chovat rizikovým způsobem. Můžeme předpokládat, že tyto zjištěné skutečnosti odrážejí současnou situaci na českých silnicích. Tímto tématem jsme se zabývali v samostatné kapitole, kde jsme uváděli statistický přehled nehodovosti, zranění a úmrtí pod vlivem alkoholu za poslední tři roky. Poukázali jsme na to, že se situace negativně vyvíjí a počet usmrcených v souvislosti s nehodami způsobenými pod vlivem alkoholu vzrůstá.

Zabývali jsme se i prevencí v dopravě, která byla zahrnuta v teoretické části i v části výzkumné. Nejvíce se dotazovaní přikláněli k vyšším pokutám, častějším kontrolám a odebrání řidičského průkazu. Na základě těchto výsledků můžeme vycházet z předpokladu, že tato opatření jsou pro řidiče hrozbou, a proto mohou sloužit jako účinná prevence v případě, že budou dodržována. Pak by snad na silnicích ubylo rizikového chování a s tím související nehody způsobené pod vlivem alkoholu. Od roku 2010 platí nové pravidlo, které říká, že se řidič s každou silniční kontrolou musí podrobit zkoušce dechu na alkohol. Již z praxe jsme zjistili, že tomu tak není. Pak je ovšem těžké bojovat s alkoholem na silnicích a vytvářet preventivní opatření, pokud nejsou v praxi dodržována.

Respondenti řídili pod vlivem alkoholu nejčastěji vícekrát než jednou. V některých případech se objevovalo řízení se zbytkovým alkoholem. Převážná většina uvedla, že si rizikovost své jízdy uvědomovala. Přesto však za volant znovu usedla v nestřízlivém stavu. Rizikového jednaní se řidiči také dopustili tím, že neohrožovali pouze svůj život, ale také život spolujezdce, protože více jak polovina respondentů řídila automobil ještě v přítomnosti nejméně jednoho spolujezdce.

Po celkovém zhodnocení výzkumu můžeme jako rizikovou skupinu řidičů definovat muže, studenta se středoškolským vzděláním ve věkovém rozmezí 20 až 24 let, pocházejícího z malého města či vesnice. Tento rizikový řidič zasedne za volant

automobilu několikrát do týdne, je svobodný a v minulosti opakovaně řídil pod vlivem alkoholu. K alkoholu má pozitivní vztah a pod jeho vlivem dopravní nehodu nespáchal a nikdy nebyl za jízdu pod vlivem alkoholu potrestán. Na základě těchto výsledků považujeme muže za ty, kteří častěji na silnicích riskují, i když se v současné době počet řidičů a řidiček vyrovnává. Tato riziková skupina řidičů představuje mladé lidi, kteří nemají ve velké většině potřebné zkušenosti, znalosti, zodpovědnost a pud sebezáchovy. To vše jim dává odvalu a sebejistotu k rizikovému chování na silnicích. Většina z nich se však nesešla s negativními následky svého chování. Ať jde o následky materiální, fyzické nebo psychické. Pokud by se jim něco takového přihodilo, jejich chování by se tím do jisté míry určitě změnilo. Proto je důležité se na tuto věkovou kategorii zaměřit jak v rámci policejních silničních kontrol, tak i v rámci preventivních opatření. Samozřejmě nezapomínejme na řidiče všech věkových kategorií.

10. Souhrn

Práce se skládá ze dvou částí, a to z teoretické a praktické. Teoretická část je rozdělena do sedmi kapitol a praktická část obsahuje jednu hlavní kapitolu. V úvodu práce krátce popisujeme problematiku alkoholu z celkového pohledu a více se zaměřujeme na to, co dnes pro společnost znamená dopravní prostředek, a jakou roli hraje alkohol v dopravě. První kapitola pojednává o společnosti a jejím přístupu k alkoholu, o jeho dostupnosti ve společnosti.

Druhá a současně nejobsáhlejší kapitola nejprve popisuje chemické složení alkoholu, jeho výrobu, vymezení v zákoně a jeho vliv na centrální nervový systém člověka. Dále kapitola pojednává o jednotlivých psychických a fyzických aspektech, které jsou potřeba ke správnému a bezpečnému zvládnutí řízení a zároveň popisuje, jakým negativním způsobem alkohol při řízení tyto aspekty ovlivňuje, ale i zapříčiňuje nehody na silnicích.

V třetí kapitole podáváme statický přehled o nehodovosti, úrazech a úmrtích, které se staly v souvislosti s řízením po požití alkoholu.

Hladinou alkoholu v krvi v lidském organismu, jejím stanovením a vlivem v těle při řízení automobilu se zabýváme v kapitole čtvrté. Zde uvádíme, jak se alkohol vstřebává, odbourává v těle člověka a jaké jsou rozdíly mezi těmito procesy u mužů a žen. V tabulce uvádíme dobu potřebnou k eliminaci alkoholu z těla, jakými metodami se hladina alkoholu v těle stanovuje a její postupy. Uvádíme jednotlivé hladiny alkoholu a jeho způsob vlivu na člověka při řízení automobilu.

V páté kapitole vymezujeme pojem rizikového chování a jeho následky. Šestá kapitola mapuje přestupky a trestné činy vyplývající z řízení pod vlivem alkoholu. Sedmá kapitole je věnována tématice prevence v dopravě.

Výzkumná část popisuje vyhodnocení dotazníků, které nám posloužily k získání dat, týkajících se rizikového jednání řidiče pod vlivem alkoholu a jeho odůvodnění.

Závěr

Naším cílem bylo zjistit, kolik respondentů řídilo pod vlivem alkoholu, a jaké důvody je k tomu vedly. Překvapilo nás, kolik řidičů zasedlo pod vlivem alkoholu za volant. Respondenti se odkazovali na skutečnost, že požili malé množství alkoholu, mnohdy řídili pod vlivem alkoholu jen několik metrů nebo až druhý den se zbytkovým alkoholem. Nejčastěji se potřebovali dopravit domů nebo neměli jinou možnost dopravy. Většina respondentů si uvědomovala rizikovost svého jednání, kterým ohrožovala nejenom sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Mnoho řidičů si myslí, že ujetá vzdálenost a množství alkoholu nehraje při řízení velkou roli. Musíme si uvědomit, že i malé množství alkoholu a několik ujetých metrů mohou mít za následek způsobení nehody. Nemusí se jednat ani o střetnutí s druhým automobilem, ale může se stát, že srazíme při těchto případech i člověka jako chodce nebo cyklistu. To si mnozí z řidičů nejspíš vůbec neuvědomují. I když respondenti a řidiči s určitým rizikem počítají, neodradí je to a znovu toto riziko podstupují.

Domníváme se, že tohoto jednání se dopouští více lidí. Předpokládáme, že je to způsobené tím, že pokud se člověk jako řidič nevystaví nějakému riziku na silnici osobně, ať je to pod vlivem nějaké drogy či nikoliv, možnost ohrožení sebe i okolí si nepřipouští, ani příliš neuvědomuje. To odráží i zkušenost, že pouze minimum dotazovaných zažilo dopravní nehodu osobně a bylo za své rizikové chování nějakým způsobem potrestáno. Člověk si v prostoru automobilu může připadat neohrožený. Automobil mu poskytuje pocit jistoty a bezpečí, které pak zneužívá k riskování. Řidič si neuvědomuje, že automobil je pouhá „skořápka“ kolem něho, která se snadno rozbije a řidiče nemusí vždy stoprocentně ochránit.

Použitá literatura

Běláčková, V. (2006). Od státního monopolu ke spotřební dani z alkoholu. *Adiktologie*, 6 (2), 183-186.

BESIP (12. ledna, 2010). Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v roce 2009. [18. ledna, 2010], dostupné na <http://www.ibesip.cz/Alkohol-a-drogy>

BESIP (12. ledna, 2010). Proč je důležité vyhnout se alkoholu před řízením motorového vozidla. [18. ledna, 2010], dostupné na http://www.ibesip.cz/883_Proc-je-dulezite-vyhnout-se-alkoholu-pred-rizenim-motoroveho-vozidla

Csémy, L., Nešpor, K. (2001). Žádný alkohol před řízením motorového vozidla: nejbezpečnější možnost. *Česká a slovenská psychiatrie*, 97 (7), 381-382.

Csémy, L., Nešpor, K. (2002). Nové důkazy o nebezpečnosti alkoholu u řidičů. *Bulletin sdružení praktických lékařů ČR*, 12 (6), 19-20.

Csémy, L., Nešpor, K. (2008). Závislost na alkoholu a řízení motorového vozidla. *Adiktologie*, 8 (3), 237-241.

Drogy a řízení (2008). *Zaostřeno na drogy*, 6 (2), 1-12.

EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drugs Addiction). Drugs and driving. [6. května, 2010], dostupné na <http://www.emcdda.europa.eu/themes/driving>

ETSC (European Transport Safety Council) (2009). Driving and alcohol. [7. ledna, 2010], dostupné na <http://www.etsc.eu/search.php>

Gebauer, M. (19. listopadu, 2008). Alkohol za volantem způsobuje snížení periferního vidění řidiče. [4. prosince, 2009], dostupné na <http://www.domlouvre.cz/default.aspx?id=376&ido=93&sh=-1793122920>

Griffith, E. (2004). *Záhadná molekula*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.

Hartl, P., Hartlová, H. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.

Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.

Kvapilík, J., Svobodová, A. (1985). *Člověk a alkohol*. Praha: Avicenum.

Mravčík, V., Zábranský, T., Vorel, K. (2005). Drogy a dopravní nehody. *Časopis lékařů českých*, 144 (8), 550-555.

Pokorný, P. (3. března, 2006). Alkohol v dopravě - možnosti řešení. [10. března, 2010], dostupné na <http://www.czrso.cz/index.php?id=hledani>

Popov, P. (2003). Alkohol. In: Kalina, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1: Mezioborový přístup (s. 151 - 158). Praha: Úřad vlády ČR.

Sananim - drogová poradna. Alkohol. [12. února, 2010], dostupné na <http://www.drogovaporadna.cz/rubrika.php?rubrika=4>

Sandorová, R., Samková, J., Holejšovský, J., Vodvářka, S. (2006). Droga jménem alkohol. *Kontakt*, 8 (2), 358-365.

Sovinová, H., Csémy, L., Hampl, K., Pacovský, V. (2002). Alkohol a úrazy. Praha: Státní zdravotní ústav.

Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod. Praha: Nakladatelství Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Nakladatelství Karolinum.

Tesařík, S., Sobotka, P. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009, 2008, 2007. [4. února, 2010], dostupné na <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/statistiky/nehody.html>

Trestní zákoník 2010 zákon č. 40/2009 Sb. (2009). Ostrava: Nakladatelství Sagit.

Tyler, A. (2000). Drogy v ulicích. Praha: Ivo Železný.

Vorel, F. (2003). Vliv ethanolu na schopnost řídit motorové vozidlo. *Soudní lékařství*, 48 (1), 5-7.

Vorel, F., Vorlová, K., (2008). Vliv alkoholu u řidiče osobního automobilu na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody s jeho úmrtím. *Adiktologie*, 8 (3), 209-213.

Zákon č 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Zákon č. 379/2005 Sb. o opatření k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.

Zikmund, J. [13. prosince, 2010], dostupné na www.zikmund.org

Přílohy

Příloha č. 1: Dotazník – alkohol za volantem

- 1) Pohlaví:** žena
 muž

2) Povolání:

3) Věk: let

4) Nejvyšší dosažené vzdělání:

- Základní
- Střední odborné
- Střední s maturitou
- Vysokoškolské

5) Bydliště:

- Vesnice
- Malé město do 10 tis. ob.
- Malé město do 50 tis. ob.
- Město nad 100 tis. ob.

6) Rodinný stav:

- Svobodný (bez dětí)
- Svobodný (rodič)
- Ženatý, vdaná (bez dětí)
- Ženatý, vdaná (rodič)
- Rozvedený (bez dětí)
- Rozvedený (rodič)

7) Jak často řídíte?

- Méně než jednou za týden
- 2krát až 3krát za týden
- 4krát a vícekrát za týden

8) Kolikrát jste řídili pod vlivem alkoholu?

- Nikdy
 - 1krát
 - Více jak 1krát (prosím napište kolikrát)
- (Pokud jste odpověděli „nikdy“, dále již neodpovídejte)

9) Kolik Vám bylo let, když jste řídili pod vlivem alkoholu? (pokud vícekrát, prosím uveďte všechny případy)

.....

10) Jaké množství alkoholu jste před jízdou vypili?

- 1 pivo (0,5 l) - 2 piva - 3 piva - více než 3 piva
- 1 sklenka vína (2dcl) - 2 sklenky vína - 3 sklenky vína - více než 3 sklenky vína
- 0,5 dcl 40% destilátu (1 panák) - 1,0 dcl 40% destilátu (2 panáky) - 1,5 dcl 40% destilátu (3 panáky) - 2 dcl 40% destilátu více (3 panáky a více) panáky

11) Jaký byl Váš důvod řízení po požití alkoholu?

- Cesta domů (prosím napište v jaké situaci)
.....
- Nemožnost jiné možnosti dopravy
- Přeprava jiné osoby
- Život ohrožující situace (prosím napište jaká)
.....
- Jiné (prosím napište)
.....

12) Uvědomovali jste si následky svého rizikového jednání, kterým jste mohli ohrozit sebe i okolí?

- Ano
- Ne

13) Ve vozidle jste jeli?

- Sami
- Se spolujezdcem
- 2 – 4 soby
- Více jak 4 osoby

14) Spáchali jste jako řidič automobilu přestupek (jiný než řízení pod vlivem návykové látky nebo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu?)

- Ano (prosím napište jaký)
- Ne

15) Byli jste za tento přestupek nebo dopravní nehodu potrestáni?

- Ano (prosím napište jak)
- Ne

16) Co považujete za nejlepší prevenci proti řízení pod vlivem alkohol a jiných drog? (prosím napište)

.....