

Rizikové chování účastníků dopravy, alkohol a jeho dopady

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D.

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Obecná situace v ČR

- v ČR je silná tradice i „kultura“ alkoholu, první příčky spotřeby alkoholu,
- nedisciplinovanost „přestat po jednom pivu?“,
- alkohol a mladí řidiči „diskonehody“ (potřeba vyniknout u skupiny vrstevníků),
- nehody zaviněné pod vlivem alkoholu průměrně kolem 4,5 % - ale z celkových úmrtích na silnicích mají řidiči pod vlivem alkoholu na svědomí cca 9,5 % úmrtí,
- sociální přijatelnost DUI mnohem nižší (díky dlouhodobé práci na poli prevence).



Situace z hlediska rizika

- alkohol ovlivňuje (schopnost koncentrace pozornosti, rychlost reakcí, rozostřenost zrakového vnímání, snižuje zodpovědnost sebereflexe, mění vnímání rizika – řidiči sebevědomější...),
- prokázaná souvislost mezi agresivitou a užíváním alkoholu,
- souvislost mezi výši BAC (blood alcohol content) a rizikem nehody je exponenciální,
- ačkoliv jsou situační faktory důležité, řízení pod vlivem je vždy primárně záležitostí životního stylu a schopnosti plánovat a organizovat si životní aktivity.
- **GDE matrix** (guidelines for drivers education)

(GDE Matrix – Goals for Driver Education)

Levels	Area	Knowledge and skill	Risk increasing aspects	Self assesment
Goals for life and skills for living		Lifestyle, age, group, culture, social position etc. vs. driving behaviour	Sensation seeking, Risk acceptance, Group norms, Peer pressure	Introspective competence, Own preconditions, Impulse control
Goals and context of driving		Modal choice, Choice of time, Role of motives, Route planning	Alcohol, fatigue, Low friction, Rush hours, Young passengers	Own motives influencing choices, Self-critical thinking
Driving in traffic		Traffic rules, Cooperation, Hazard, perception, Automatization	Disobeying rules, Close-following, Low friction, Vulnerable r.u.	Calibration of driving skills, Own driving style
Vehicle control		Car functioning, Protection systems, Vehicle control, Physical laws	No seatbelts, Breakdown of vehicle systems, Worn-out tyres	Calibration of car-control skills



Situace z hlediska systému a legislativy

- aktuálně nulová tolerance i pro cyklisty (ale 1/3 zaviněných nehod cyklistů pod vlivem) => nulová tolerance je v ČR důležitá,
- řízení pod vlivem je rozděleno do několika stupňů závažnosti (např. 0 ‰ – 0,24 ‰, 0,24 ‰ – 0,3 ‰, 0,3 – 1,0 ‰)
 - ALE: za hrubější porušení může být nižší trest – viz trestný čin – nad 1,0 ‰ může být dohled PP a Obecně prospěšné práce,
- specifika dechových zkoušek – při každé kontrole – opakované měření, neprůkaznost zkoušek – opakované měření s rozdílem vyšším než 10 %, hranice 0,24 ‰,
- velká míra prvopachatelů i recidivy je mimo jiné způsobena nedostatečným systémem postupného vzdělávání řidičů (GDL) a minimem opatření cílených na malou skupinu nejvíce rizikových řidičů.



Situace z hlediska protiopatření

- CDV, MD a MV - systémové a legislativní opatření, od roku 2005 řada různých projektů (SLECH, REPADO, PMS, TAČR – INOVACE RHB programů),
- opatření např. Rehabilitační programy, které nemáme jako jediná země v EU
 - na Slovensku 5 let od jejich zavedení pokles řidičů pod vlivem o více než 50 %
- kombinace psychologických programů a alkalocků nejefektivnější metoda,
- také ve výzkumu na cca 1100 respondentech (2014) zaměřující se na alkoholové zámky (70 % populace ČR chce povinné užívání alkalocku, zejména pro řidiče pod vlivem a profesionály).



Situace z hlediska možných systémových změn

- implementace rehabilitačních programů pro řidiče pod vlivem je aktuálně možná a ve vysokém stádiu připravenosti,
- příprava prioritou odboru MD 160 (Odbor agend řidičů) pro rok 2018,
- případná implementace programů s alkoholovými zámky vyžaduje delší přípravu
 - zkušenosti z Rakouska – alcolock – dobrovolně – velmi malá odezva, Švédsko – alcolock - dobrovolně – ale 70 % lidí nechťejí



Co s tím?

- Jsme „disciplinovaní“ natolik, že dokážeme např. skončit u jednoho piva, nebo bychom měli tendenci posunovat hranice dále?
- Jsme schopní „objektivně“ vyhodnotit rizika i přesto, že jsme pod vlivem?
- Vystavíme se tlaku na prolomení hranice i u OPL?



Děkuji vám za pozornost

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D.

pavel.rezac@cdv.cz

telefon: +420 541 641 397

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

www.cdv.cz

