KATEDRA PSYCHOLOGIE
FILOZOFICKÁ FAKULTA
UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Řízení pod vlivem alkoholu a jiných drog

PhDr. Matúš Šucha, PhD.

Katedra psychologie FF UP Olomouc

Obsah

1. Definice a rozsah problému
2. Prevalence
3. Rizikové skupiny, situace (expozice)
4. Opatření

- **DUI – driving under influence**
- **DWI – driving while intoxicated**
- **Alcolock/ Interlock**
- **BAC (Blood alcohol concentration)**

Definice problému

Road safety knowledge base, 2014

Definice problému

- Přibližně 25% všech úmrtí při dopravních nehodách je v důsledku řízení pod vlivem drog, přičemž ale „jenom“ 1% všech ujetých kilometrů je ujeto řidiči s obsahem alkoholu v krvi nad 0.5 g/l

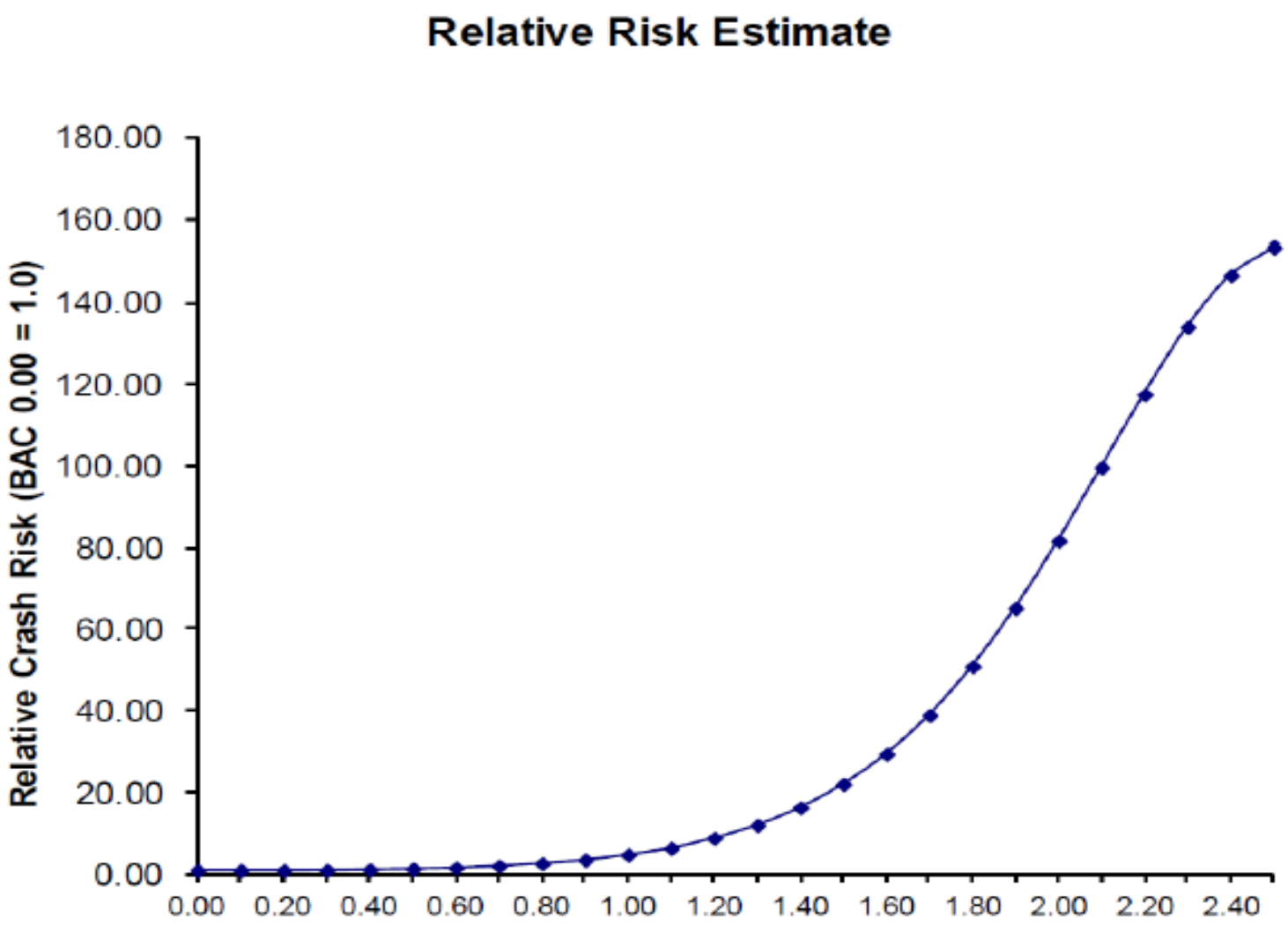
- Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných drog je jedno ze **4 nejrizikovějších chování v dopravě** (kromě rychlé jízdy, nepoužívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů a jízdy na červenou/ nezastavení na značce STOP).

- Průměrně v EU řidiči vykonají **800 jízd pod vlivem alkoholu** (nad zákonný limit) před tím, než jsou odhaleni policií.

→ *Pro diagnostickou praxi z toho plyne závěr, že pokud posuzujeme řidiče po odebrání ŘO je velká pravděpodobnost, že se nejednalo o ojedinělý exces.*

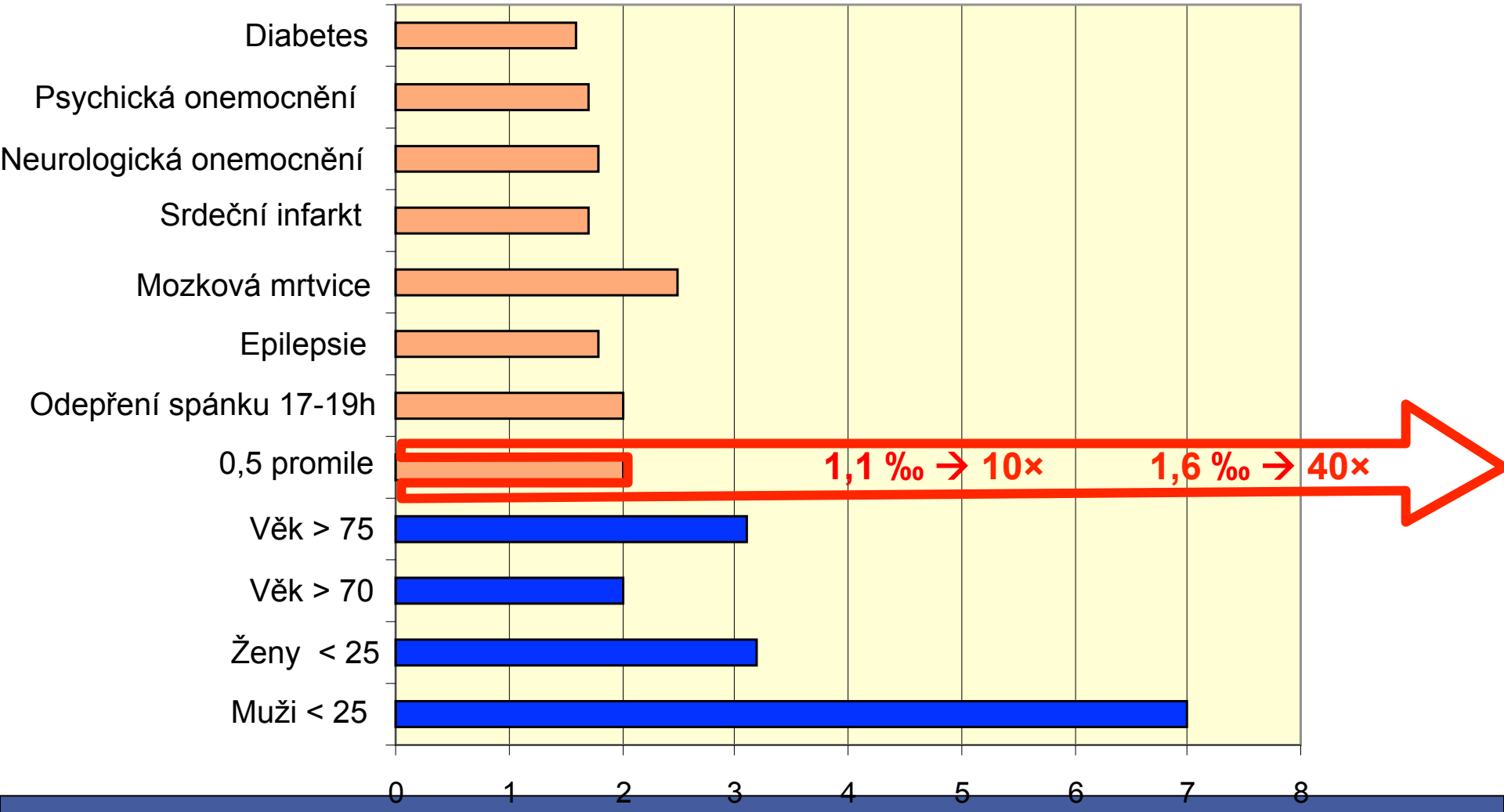
Definice problému

- Hladina alkoholu ve výši 0,8 promile zvyšuje riziko účasti řidiče na dopravní nehodě 2,7x. Je-li dosaženo hodnoty 1,5 promile, je riziko vyšší až 22.
- **Současně je však vystaven dvousetnásobně (200x) většímu riziku účasti na smrtelné dopravní nehodě.**
- **Závažnost problému je definována kombinací (i) vysokého rizika a (ii) vysoké prevalence.** Z toho následně plynou i efektivní opatření.



Obrázek č. 1 – Poměr rizika dopravní nehody a množství alkoholu v krvi (zdroj: ETSC)

Nemoci a stavy zvyšující riziko nehody



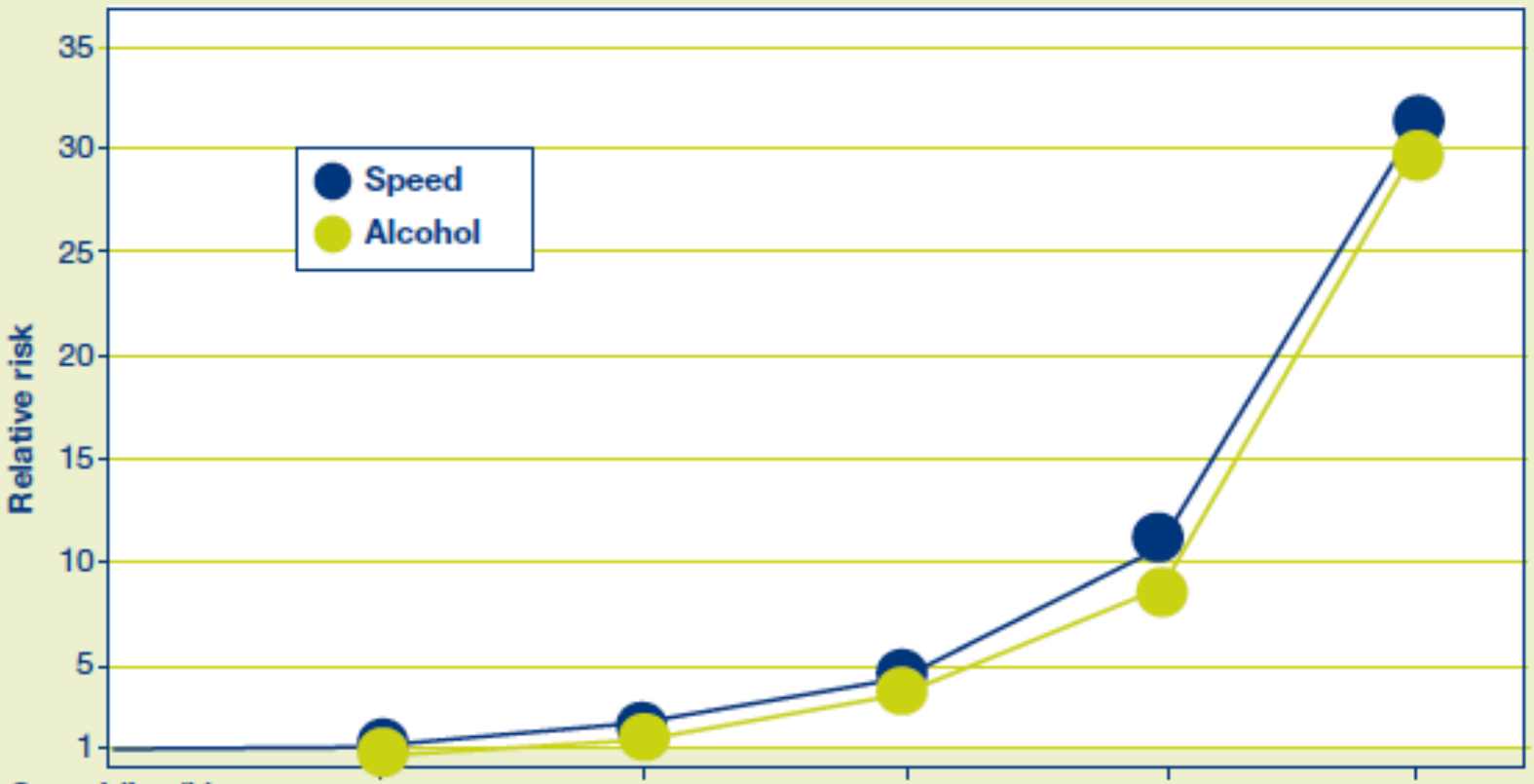
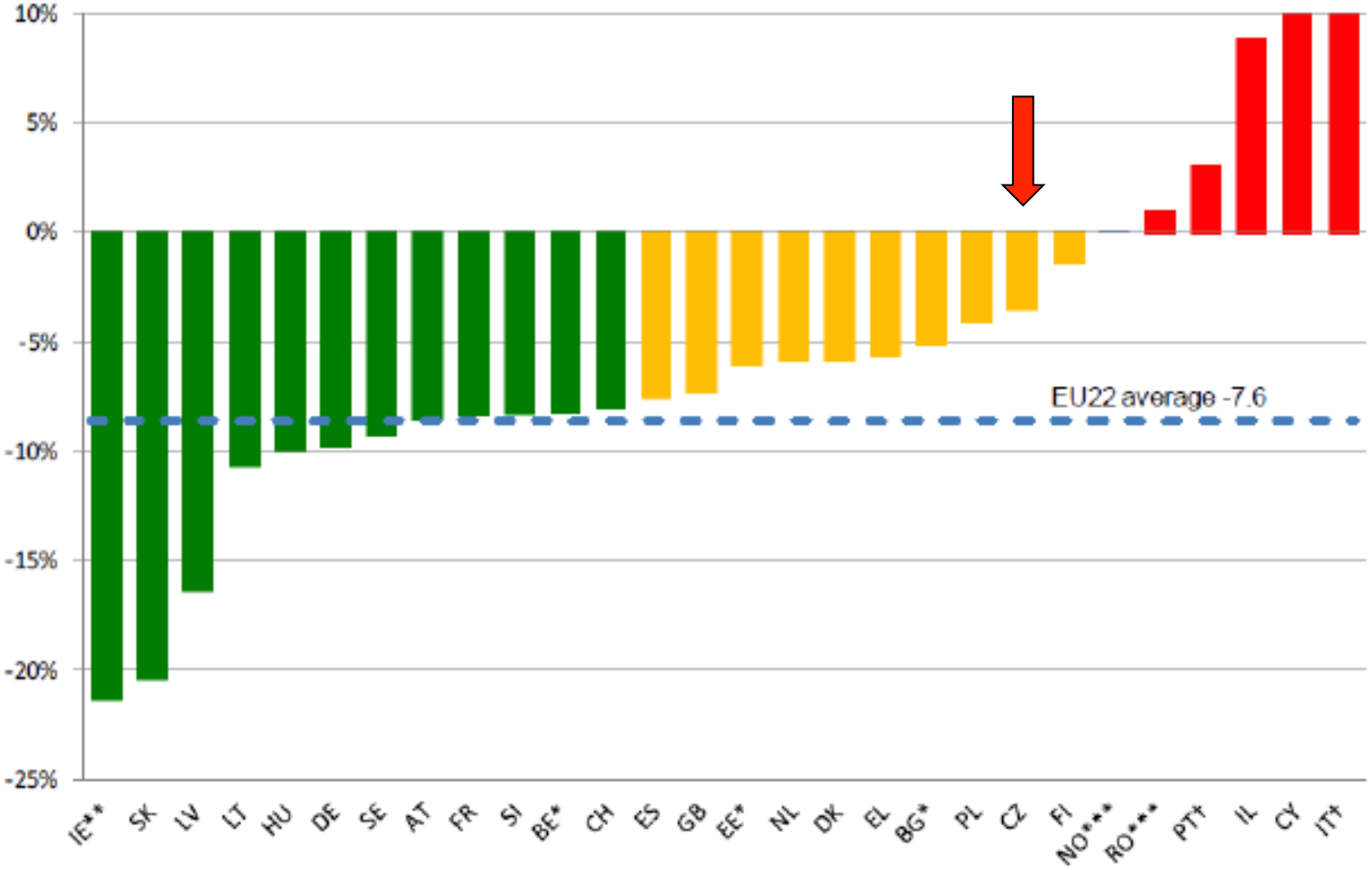
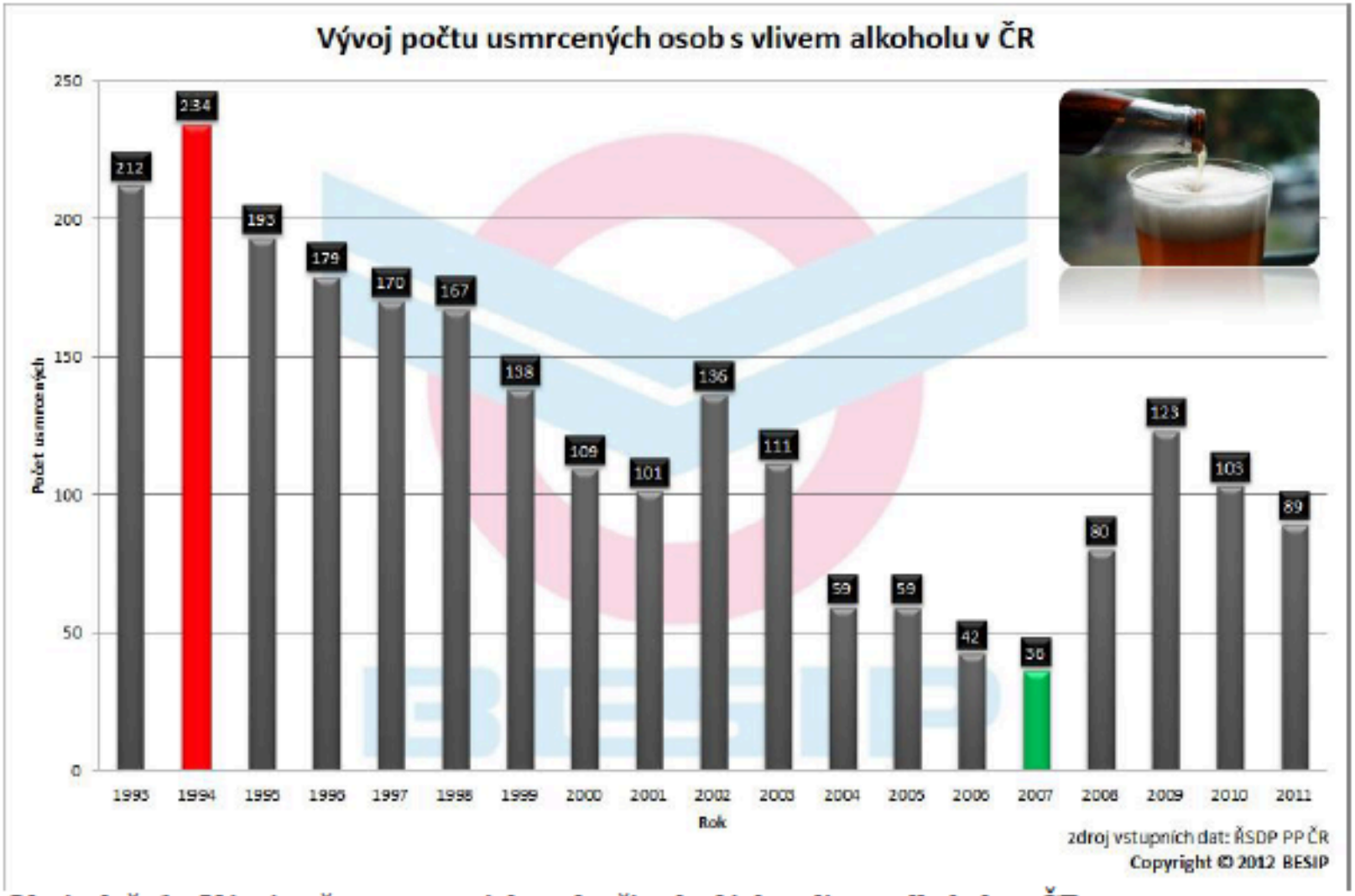


Figure 2. *The relative crash risk whilst driving under the influence of alcohol and at different speeds (on Australian urban roads with a speed limit of 60 km/h). From this graph it can be concluded that driving too fast is at least as dangerous as driving under the influence of alcohol.*

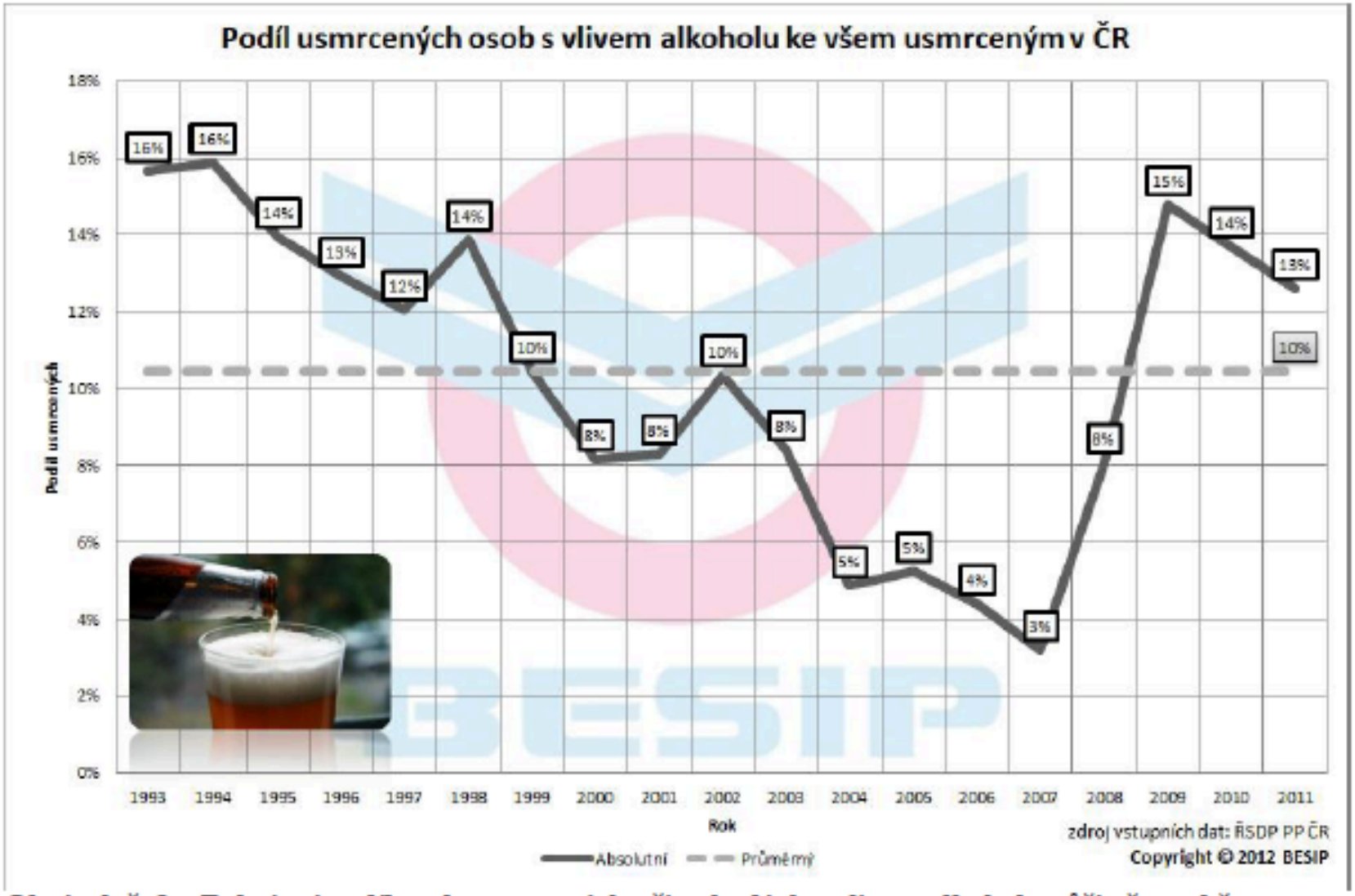
Prevalence



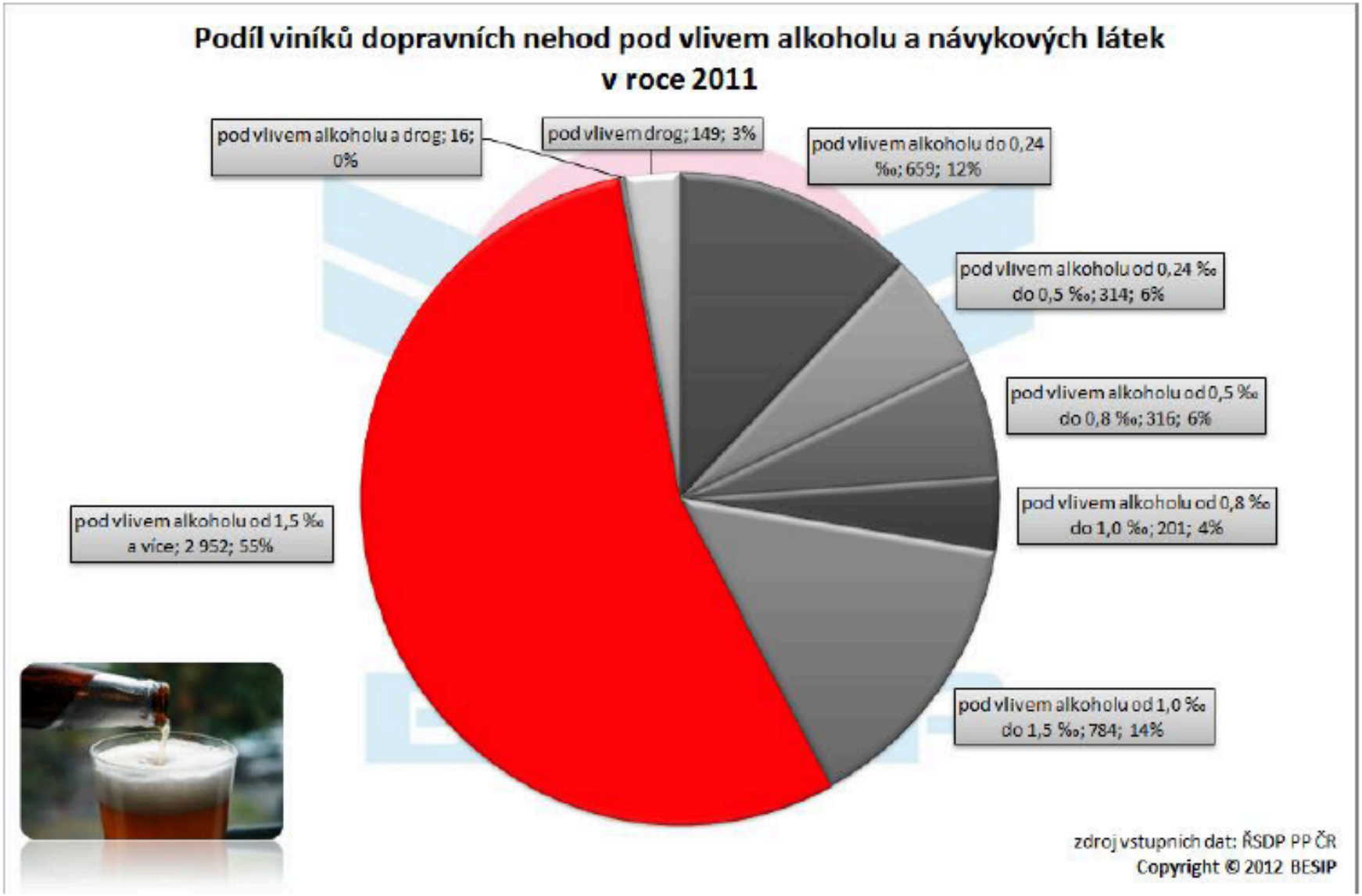
Obrázek č. 3 – Průměrná roční změna v počtu obětí dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu (v procentech, za období 2001 – 2010; zdroj: ETSC)



Obrázek č. 6 – Vývoj počtu usmrcených osob při nehodách s vlivem alkoholu v ČR



Obrázek č. 8 – Relativní podíl osob usmrcených při nehodách s vlivem alkoholu vůči všem obětem dopravních nehod



Obrázek č. 10 – Podíl viníků dopravních nehod v roce 2011 dle hladiny alkoholu v krvi

Rizikovost a rizikové skupiny

Proč je řízení pod vlivem tak nebezpečné?

Vliv drog při řízení motorového vozidla můžeme v zásadě rozdělit na 3 úrovně (Gadget model):

1. Operativní úroveň (udržování směru a rychlosti vozidla). Výkon řidiče na této úrovni je negativně ovlivněn (zejména reakční čas, udržování směru jízdy, vnímání objektů) již při hladinách alkoholu nižších než 0.5 g/l.

2. Taktická úroveň (rozhodnutí, které musí řidič přijímat při řízení – např. rychlost, dání přednosti, předjíždění aj.). Schopnosti, které se vážou s touto úrovní jsou např. pozornost nebo zpracovávání informací. Podobně jako na operativní úrovni, výkon je zde negativně ovlivněn při velmi malých koncentracích.

Proč je řízení pod vlivem tak nebezpečné?

3. Strategická úroveň (rozhodnutí, které řidič přijímá před jízdou – např. jestli bude řídit, kdy bude řídit, koho poveze aj.). Při požití alkoholu se snižuje sebekontrola a smysl pro zodpovědnost. Řidič přijímá jiné rozhodnutí, než při střízlivém stavu. Řidiči mají tendenci podceňoval vliv malých dávek alkoholu na jejich rozhodovací schopnosti.

Alkohol ovlivňuje řidiče na všech 3 úrovních. Z pohledu ovlivnění řidiče jsou nejvíce prozkoumány první 2 úrovně (nakolik je možné je sledovat v laboratorních podmínkách).

Pro diagnostickou praxi z toho plyne, že z pohledu posuzování náchylnosti k řízení pod vlivem je důležité brát ohled jak na výkonové, tak také osobnostní charakteristiky řidiče.

Rizikové skupiny a situace

Rizikové skupiny a situace:

Nejsilnějším faktorem, který dokáže predikovat pravděpodobnost řízení pod vlivem je **expozice v situacích, kde se možnosti pro užívání a řízení potkávají a u skupin, které jsou těmto situacím nejvíce vystavené**.

V zásadě se tedy jedná o **součin prevalence užívání a situací umožňujících (vyžadujících) řízení.**

Rizikové skupiny a situace

Rizikové skupiny a situace (dle účasti na dopravních nehodách v souvislosti s alkoholem)

1. Mladí řidiči (věk, životní styl, nevyzrálost, vysoká expozice riziku, vývoj mozku).

2. Muži obecně

3. Rizikové situace jsou totožné s expozicí užívání alkoholu (např. večer, noc, víkend, společenské akce atd.)

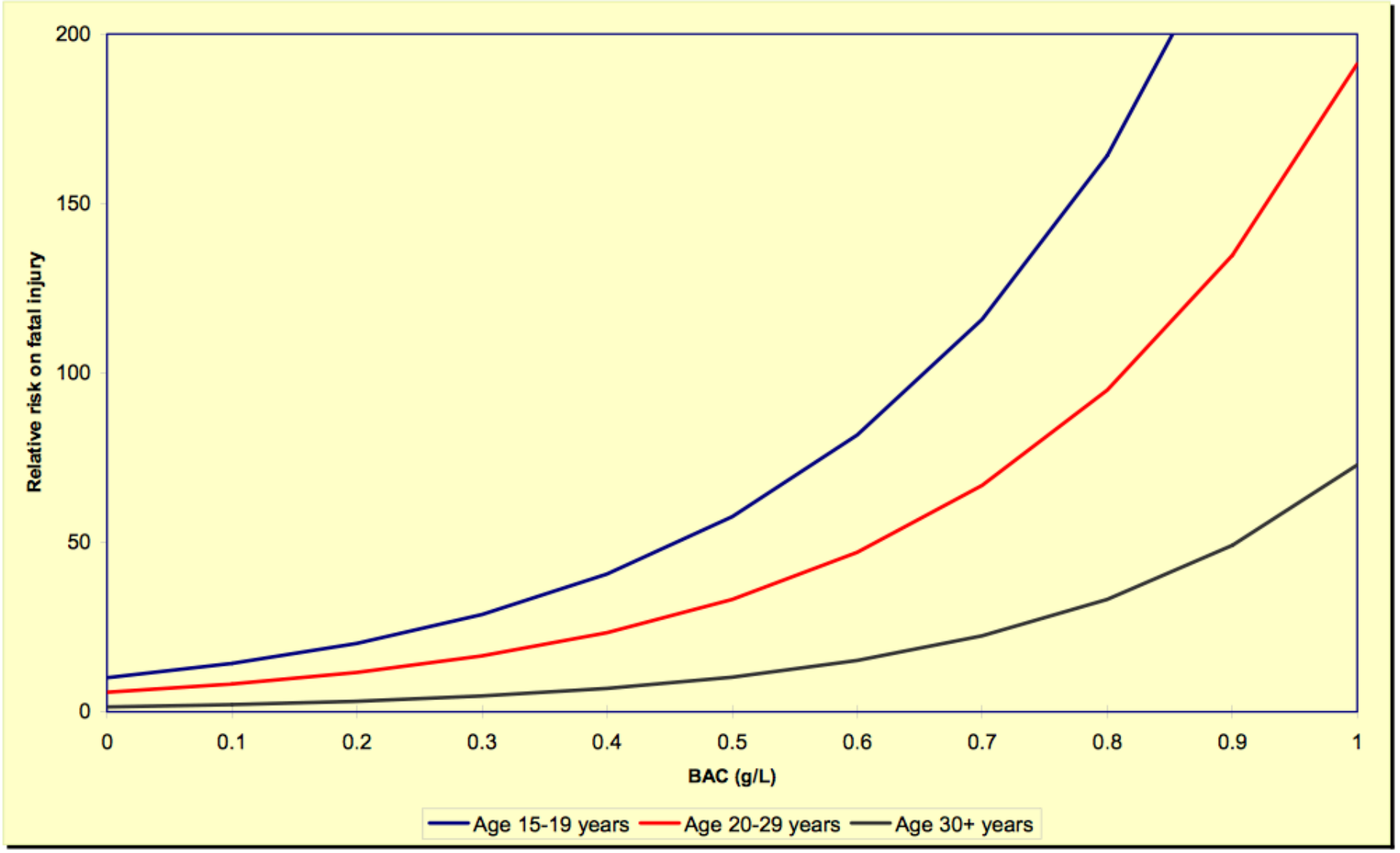


Figure 8: Relative rate of fatal injury and BAC-level per age group. Source: Keall et al (2004).

Rizikové skupiny a situace

Pro diagnostickou praxi z toho plyne – pokud chceme posoudit pravděpodobnost řízení pod vlivem u klienta, posuzujeme:

(i) Životní styl, návyky, postoje k užívání, četnost a způsob užívání
(ii) Okolnosti (příležitosti, nutnost) pro řízení
(iii) Řidičskou historii (přestupky, odebrání ŘO)
(iv) Osobnostní a výkonové vlastnosti

Pozn.: rozsah vyšetření, kompetence dopravního psychologa a závěry vyšetření jsou diskutovány v dalších prezentacích.

Opatření

Opatření

- Problém řízení pod vlivem není vůbec nový, máme bohaté zkušenosti.
- V historii nejúspěšnější opatřením bylo zahájení používání přenosných měřičů přítomnosti alkoholu z dechu (1970).
- Za posledních 40 let se výrazně změnil postoj společnosti k problematice řízení pod vlivem (nižší akceptace), nicméně situace zůstává zcela neuspokojivá.

Opatření

Neexistuje opatření, které dokáže zabezpečit u řidiče optimální výkon po požití alkoholu nebo jiné drogy (i když mnozí řidiči věří, že to je např. káva, voda, spánek aj.).

Z toho důvodu se opatření zaměřují na předcházení užívání drog při řízení.

Opatření

V zásadě můžeme rozdělit do 4 skupiny:

1. Snížení dostupnosti alkoholu a snížení expozice rizikovým situacím.

2. Oddělení řízení a požívání (alcolock, prevence – designated driver, DPV).

3. Policejní dohled (represe) (frekvence, efektivita, deterence teorie, zákonný limit, efektivita sankcí).

4. Vzdělávání a poskytování informací (školy, autoškoly, rehabilitační kurzy, veřejné kampaně, firemní politiky).

Opatření – doporučení

1. BAC limit – doporučení je 0.5 g/l nebo méně, ne však 0 (neschopnost prokázat). Pro začínající řidiče, profesionální řidiče a recidivisty je doporučen limit 0, nebo takový, který je možné prokázat (0.2 g/l).

2. Náhodné kontroly na přítomnost alkoholu u všech řidičů (při všech kontrolách).

3. Zvýšení dohledu (zvýšení pravděpodobnosti postihu), zejména v lokalitách a místech, které jsou rizikové.

4. Využívání alternativních forem trestu (alcohol interlock pro všechny recidivisty a pro první postižení při BAC nad 1.5 g/l, vždy v kombinaci s rehabilitačním kurzem).

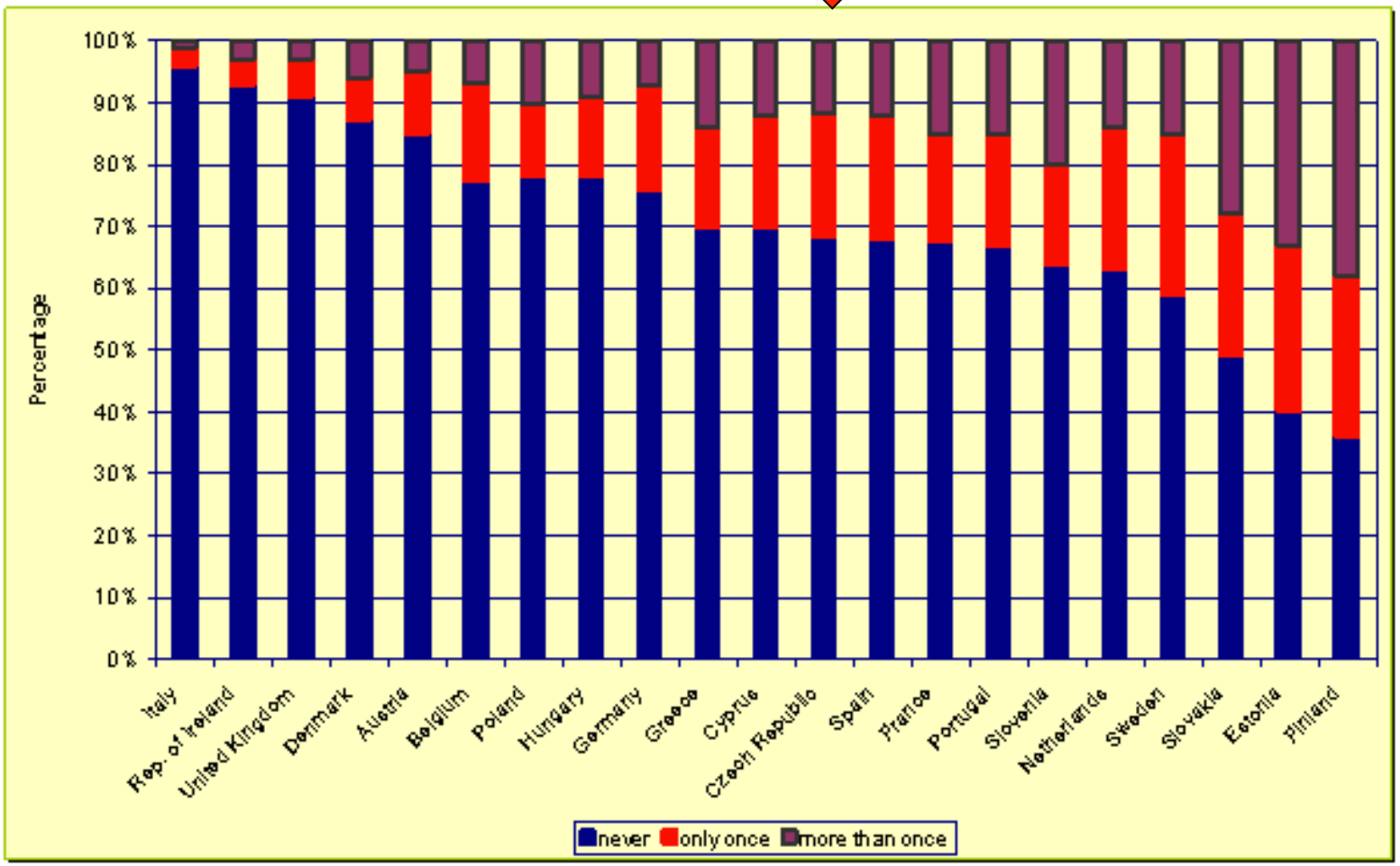
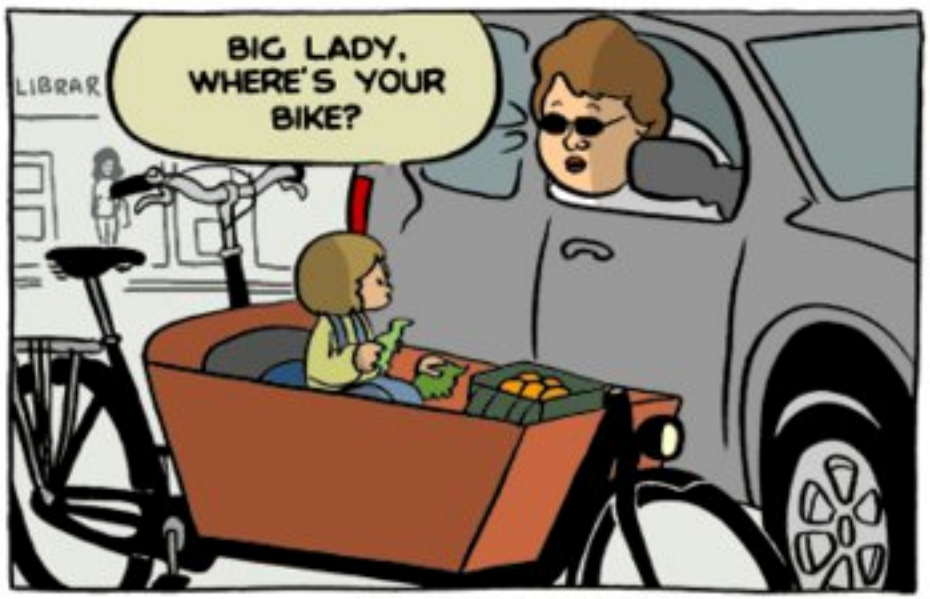


Figure 10: Self-reported frequency of alcohol controls over the past 3 years. Source: SARTRE3

Opatření - doporučení

5. Vzdělávání a preventivní kampaně, speciálně pro rizikové skupiny, vždy podložené vědeckými poznatky a evaluované.

6. Snížení dostupnosti alkoholu a jiných drog, zejména pro mladé řidiče (např. zvýšení věku pro prodej alkoholu, zákaz prodeje alkoholu na ČS, v určitých hodinách atd.) – snížení expozice.

Děkuji za pozornost!