# Postoje k řízení pod vlivem alkoholu

Publikováno: 7. 3. 2007

V roce 2004 byl dokončen mezinárodní srovnávací projekt SARTRE 3 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Projektu se účastnilo 23 evropských zemí – Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie. Průzkum navazoval na projekt SARTRE 1 z roku 1991, kdy se zúčastnilo 15 zemí, a SARTRE 2 z roku 1996 s účastí 19 zemí.

Rozhodující etapa projektu SARTRE 3, tedy dotazníkové šetření řidičské populace, proběhla v České republice v termínu 22.11. – 12. 12. 2002.

Metodou kvótního výběru podle věku, pohlaví, vzdělání, velikosti a polohy sídla byl ze základního souboru (tedy populace aktivních řidičů, jejíž velikost – asi 3 800 000 osob – a demografické charakteristiky byly stanoveny na základě předchozích výzkumů agentury FOCUS) získán vzorek 1026 respondentů. Ti zodpověděli 55 otázek standardizovaného dotazníku. Rozhovory byly prováděny s využitím sítě školených tazatelů agentury FOCUS. Průměrná délka rozhovoru byla 31 minut.

Dotazování bylo zaměřeno na: jízdní výkony řidičů během uplynulého roku, zájem o problematiku dopravy a bezpečnosti, názory řidičů na možná opatření pro bezpečnost silničního provozu, názory řidičů na příčiny nehod, podrobně bylo zpracováno téma rychlosti, styl jízdy, používání bezpečnostních pásů, problematika alkoholu, dále názory na nové prvky vybavení automobilu, evropská harmonizace dopravního práva, názory na systém zjišťování a trestání dopravních přestupků, bezpečnost v tunelech a používání mobilních telefonů za jízdy.

Problematika alkoholu za volantem patřila k nejsložitějším a ke srovnávání postojů v mezinárodním měřítku bylo potřeba přistupovat s opatrností. Zákonem stanovené limity hladiny alkoholu v krvi se v rámci Evropy pohybují od 0,0 g/l po 0,8 g/l a jednoduché porovnání odpovědí na otázky spojené s limitem může být zavádějící. Proto jsme zde mezinárodní srovnávání omezili na všeobecné podmínky a na otázky kontroly.

Podíl abstinentů od roku 1996 poklesl (tabulka 1) a i v mezinárodním srovnání je spíše nízký (graf 1). Řadíme se však i k zemím s nižším podílem respondentů, kteří pijí alkoholické nápoje denně či téměř denně (nejvyšší podíl má Itálie, Nizozemí, Portugalsko a Francie). Čtvrtina českých řidičů pije alkohol 1-2krát týdně, největší část (40,4%) méně často.

Přestože tedy patříme k zemím s nejnižším podílem abstinentů, naši řidiči se staví vesměs velmi odmítavě k alkoholu za volantem. Respondenti podle svých výpovědí v drtivé většině před jízdou nepijí (pokud ve skutečnosti ano, pravděpodobně považují tento prohřešek za natolik společensky nepřijatelný, že to nepřiznávají). Na otázku „kolikrát týdně řídíte po požití třeba jen malého množství alkoholu?“ (tabulka 3, 4) odpovědělo „nikdy“ 79,8% dotazovaných. Zbývajících cca 20% se tohoto prohřešku se dopouštělo zpravidla výjimečně, méně než jednou týdně. Na rozdíl od předchozích výzkumů nebyli tentokrát tito řidiči tázáni, kolik alkoholu v těchto případech vypijí, do značné míry však lze informaci odvodit z odpovědí na otázku „Kolik alkoholu podle vás může člověk před jízdou vypít, aby nepřekročil povolenou hladinu?“. Celkem 160 (15,6%) dotázaných uvedlo nějaké množství konkrétního alkoholického nápoje, které podle jejich názoru hladinu alkoholu v krvi neovlivní (zpravidla šlo o položky jako 0,3 nebo maximálně 0,5l 10° piva, deci vína; větší množství se objevovalo ojediněle). Z těchto 160 respondentů 58 (36,3%) připustilo, že (zpravidla výjimečně) požije malé množství alkoholu před jízdou, 102 (63,7%) nikdy. 866 (84,4%) respondentů uvedlo, že řidič nemůže vypít vůbec nic. Z nich 149 (17,3%) připouští občasné požití alkoholu před jízdou, 717 (82,7%) nepije nikdy před jízdou žádný alkohol.

Určité zvýšení povolené hladiny alkoholu (tabulka 5) si přeje celkem 12,7% všech dotázaných

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

(výzkum nezjišťoval, jakou konkrétní představu tito respondenti mají, dá se však předpokládat, že většině z nich nejde o dramatické zvýšení). Úplné zrušení limitu požaduje 1% respondentů. Přísnější tresty za porušení stávajícího limitu si přeje přes 90% dotázaných (graf 4).

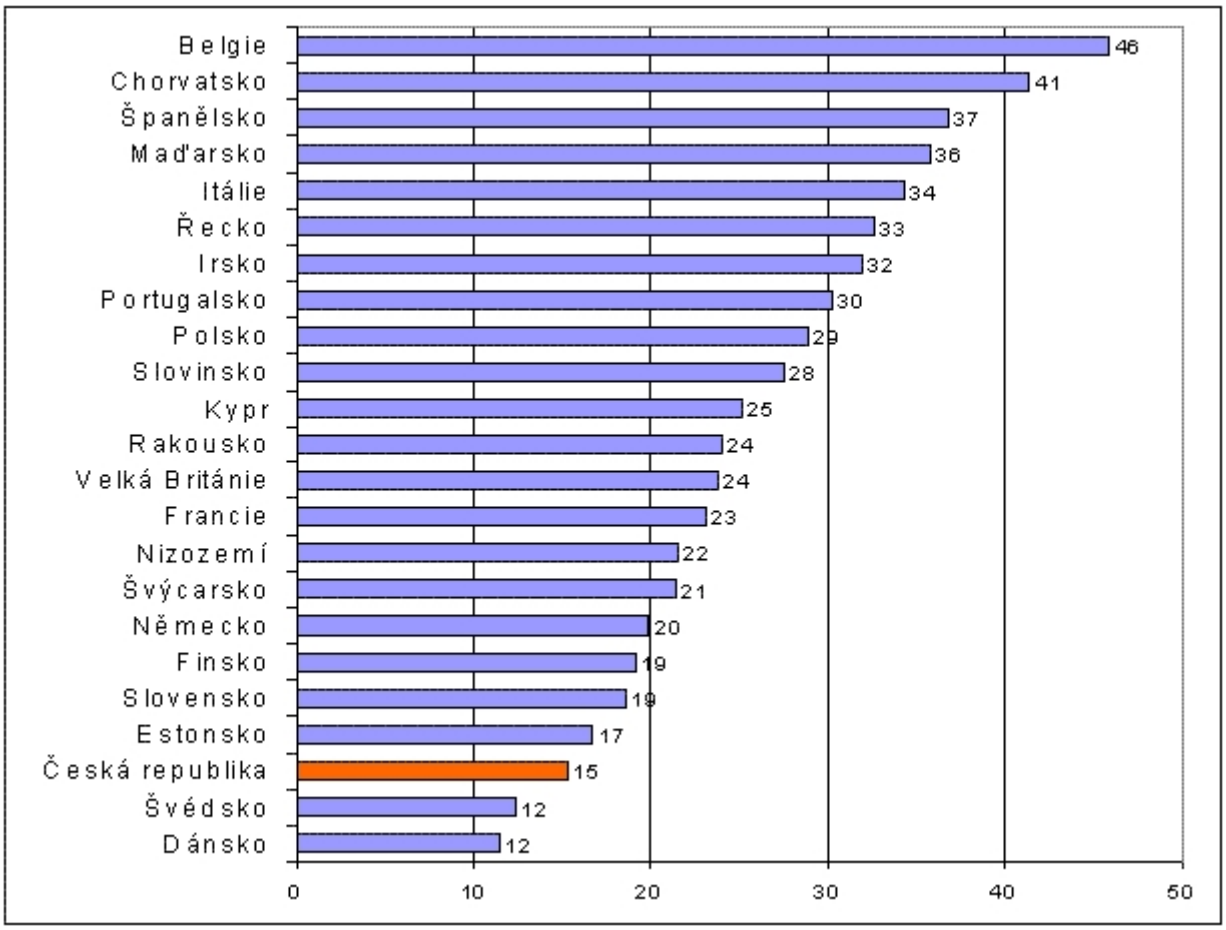
Tabulka 1: Kolikrát týdně obvykle pijete alkoholické nápoje?

| | (skoro) každý den | 5 – 6krát týdně | 3 – 4krát týdně | 1 – 2krát týdně | méně často | nikdy | neví |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 8,9% | 3,2% | 13,0% | 25,8% | 27,6% | 21,0% | 0,5% |
| 2002 | 4,2% | 3,6% | 11,7% | 24,3% | 40,4% | 15,2% | 0,6% |

Tabulka 2: Kolik alkoholu podle vás může člověk před jízdou vypít, aby nepřekročil povolenou hladinu?

| | 1996 | | 2002 |
|---|---|---|---|
| 0 | 87,5% (on sám) | 61,0% (obecně) | 84,4% (obecně) |
| do 1 jednotky* | 2,4% | 18,9% | 3,1% |
| 1 jednotka | 6,2% | 16% | 4,3% |
| 1 - 2 jednotky | 1,0% | 1,3% | 6,0% |
| 2 a více jednotek | 2,9% | 3,1% | 2,1% |

*1 jednotka = množství alkoholického nápoje obsahující zhruba 10 g alkoholu, tj. např. malé pivo, deci vína




Graf 1: Podíl řidičů, kteří nikdy nepijí alkohol (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 3: Kolikrát týdně řídíte po požití třeba jen malého množství alkoholu?

| | (skoro) každý den | 5 – 6krát týdně | 3 – 4krát týdně | 1 – 2krát týdně | méně často | nikdy | neví |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 0,4% | 0,5% | 0,9% | 3,0% | 12,5% | 79,5% | 3,2% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 0,1% | 0,3% | 0,2% | 2,7% | 11,9% | 84,4% | 0,4% |
| 2002 | 0,1% | 0,2% | 0,4% | 1,9% | 17,1% | 79,8% | 0,5 % |

Tabulka 4: A kolikrát jste řídil po požití třeba jen malého množství alkoholu během uplynulého týdne?

| | (skoro) každý den | 5 – 6krát týdně | 3 – 4krát týdně | 1 – 2krát týdně | méně často | nikdy | neví |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 0,1% | 0,2% | 0,1% | 3,0% | 3,3% | 92,9% | 0,4% |
| 2002 | 0,2% | 0,2% | 0,0% | 1,7% | 4,7% | 91,7% | 1,5 % |

Tabulka 5: Jaká by podle vašeho mínění měla být nejvyšší povolená hladina alkoholu v krvi?

| | 1996 | 2002 |
|---|---|---|
| Měl by platit úplný zákaz řízení vozidla po požití třeba i jen malého množství alkoholu | | 56,2% |
| Mělo by být povoleno méně alkoholu než dosud | 81,0% | 4,5% |
| Ponechat současný limit | | 23,0% |
| Limit by mohl být vyšší než dosud | 12,9% | 12,7% |
| Řidičům by mělo být povoleno požívat tolik alkoholu, na kolik se sami cítí | 1,8% | 1,0% |
| Neví | 4,3% | 2,6% |

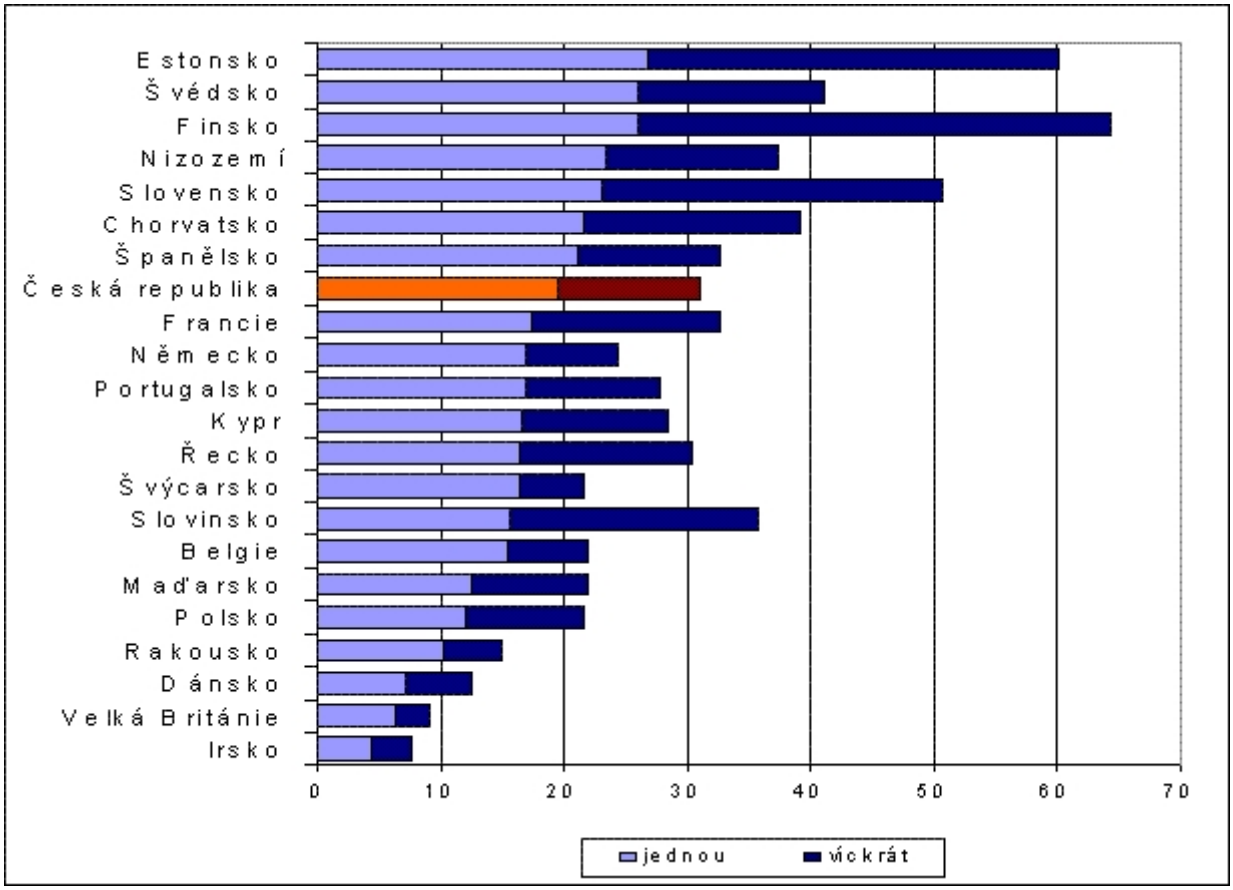
Kromě převládajícího postoje vůči alkoholu ovlivňuje chování řidičů v této oblasti rozhodujícím způsobem kontrola dodržování limitu. I zde hraje významnou roli legislativa, ne ve všech zemích zákon umožňuje náhodné testování.

Více než 20% českých řidičů během uplynulých tří let zažilo jednou nebo vícekrát zkoušku na přítomnost alkoholu v krvi (tabulka 6). Tento podíl je v mezinárodním kontextu spíše podprůměrný, kontrola dodržování limitu není tak rozsáhlá jako například ve Finsku (graf 2), kde bylo testováno téměř 65% řidičů, z toho více než polovina opakovaně. Podíl přistižených a trestaných řidičů byl ve všech zemích s výjimkou Kypru minimální. Víc než skutečný objem kontroly však ovlivňuje chování řidičů jeho subjektivní vnímání.

Přibližně 7% českých řidičů (nepočítáme-li ty, kteří na otázku nedokázali odpovědět) považuje pravděpodobnost kontroly během své typické cesty za vysokou (graf 3), což je v mezinárodním srovnání opět slabě podprůměrný podíl. Odhad pravděpodobnosti kontroly je ovšem do značné míry ovlivněn zkušeností – pouze 5,4% těch, kteří v posledních třech letech testováni nebyli, považuje pravděpodobnost za vysokou, mezi těmi, kdo byli testováni jednou, je to 7% a mezi vícekrát testovanými 10,3%. V celém souboru (23 zemí) je tato závislost výraznější: mezi řidiči, kteří nebyli v posledních třech letech podrobeni kontrole, odhaduje vysokou pravděpodobnost 5,6%, mezi jednou kontrolovanými 8,8% a mezi vícekrát kontrolovanými dokonce 24% (ve Slovinsku, kde je odhad pravděpodobnosti kontroly výrazně nejvyšší, je to 22%, 36% a 40%).

Tabulka 6: Kolikrát jste byl v posledních třech letech podroben zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi?

| ani jednou | pouze jednou | vícekrát | neví |
|---|---|---|---|
| 67,6% | 19,2% | 11,3% | 1,9% |



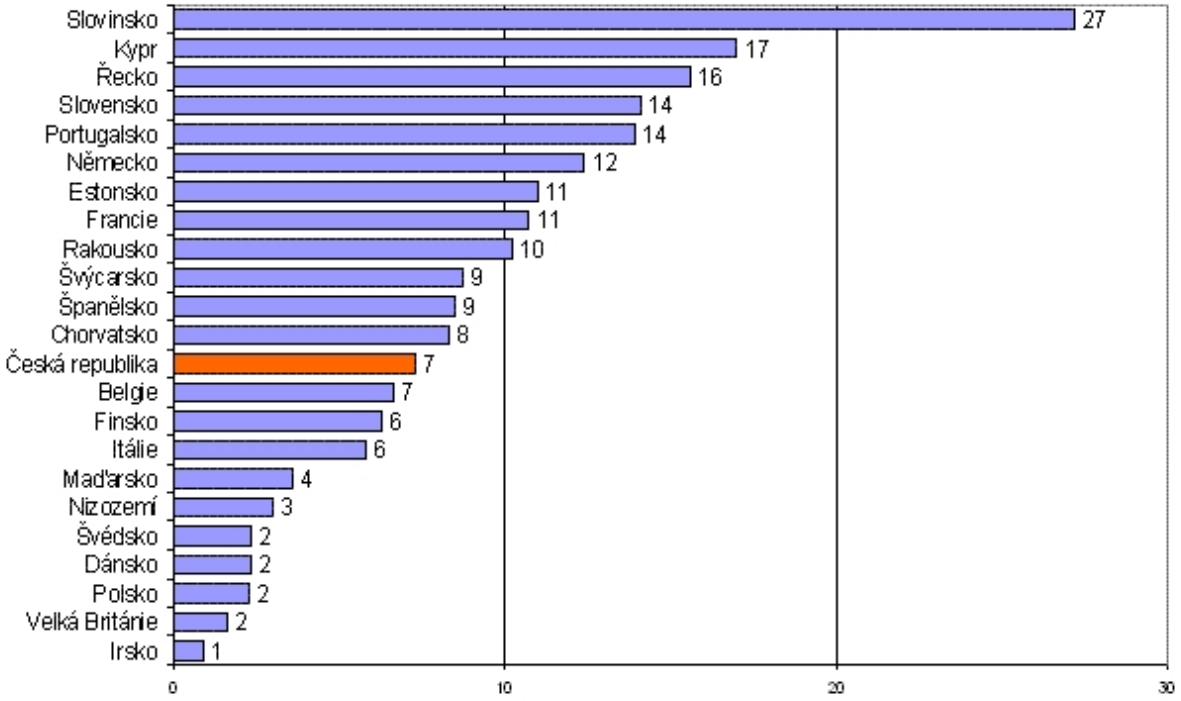

Graf 2: Podíl řidičů podrobených v posledních třech letech jednou nebo vícekrát zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi (mezinárodní srovnání, v %)

Tabulka 7: Kolikrát jste byl v posledních třech letech pokutován (nebo jinak trestán) za to, že jste řídil pod vlivem alkoholu?

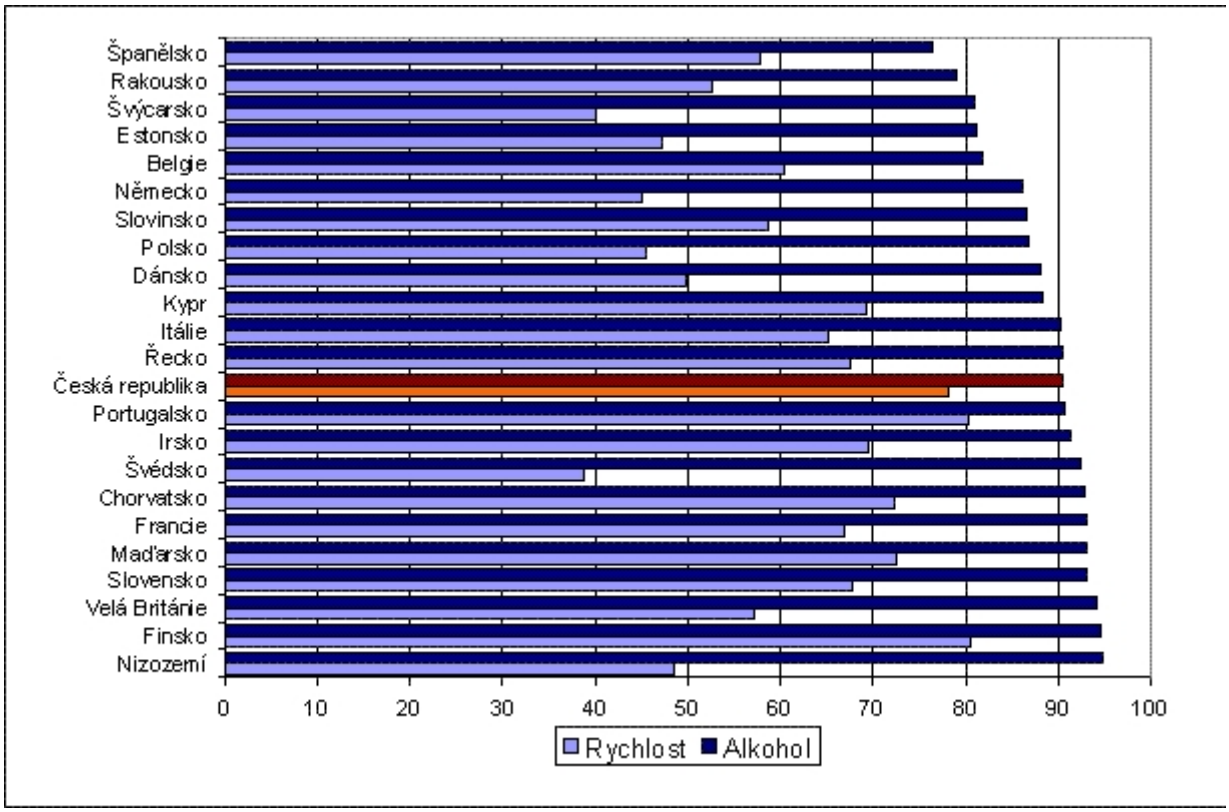
| | **1996** | **2002** |
|---|---|---|
| ne | 98,2% | 97,3% |
| jen pokutován | 1,7% | 1,5% |
| pokutován či jinak potrestán | 0,1% | 0,8% |
| neví | 0,0% | 0,4% |

Tabulka 8: Jaká je pravděpodobnost, že budete během Vaší obvyklé cesty podroben zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi?

| | **nikdy** | **zřídka** | **občas** | **často** | **velmi často** | **vždy** | **neví** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1996 | 11,3% | 60,0% | 19,5% | 2,7% | 1,1% | 0,3% | 5,1% |
| 2002 | 10,3% | 48,1% | 22,1% | 3,7% | 1,9% | 0,8% | 13,1% |




Graf 3: Podíl řidičů, kteří předpokládají kontrolu alkoholu během své typické cesty často, velmi často nebo vždy (mezinárodní srovnání, v %)




Graf 4: Podíl řidičů, kteří si přejí přísnější tresty za překračování limitu rychlosti a alkoholu (mezinárodní srovnání, v %)

Přestože mezi řidiči celkově ubylo abstinentů, v otázce alkoholu za volantem se postoje českých řidičů příliš nezměnily. Stále jen nepatrná část dotazovaných připouští, že někdy usedla do auta po požití velmi malého množství alkoholu a jen 13% se vyslovilo pro zvýšení limitu. Ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi máme spíše nižší podíl řidičů, kteří byli v uplynulých třech letech kontrolováni na

přítomnost alkoholu v krvi a rovněž jen malá část řidičů považuje pravděpodobnost kontroly během obvyklé cesty za vysokou. Lze říci, že obecně mínění řidičské veřejnosti není nakloněno zvyšování limitu alkoholu v krvi a porušování limitu je společensky nepřijatelné. Tento přetrvávající trend by mohl být podpořen intenzivnější kontrolou dodržování limitu, případně přísnějšími tresty za jeho porušení (tento krok má vysokou podporu řidičské veřejnosti).