

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

PSYCHOLOGICKÁ REHABILITACE RIZIKOVÝCH ŘIDIČŮ
PSYCHOLOGICAL REHABILITATION OF RISK DRIVERS



Bakalářská diplomová práce

Autor: Mgr. Lucie Mendlíková
Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Olomouc
2018

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou diplomovou práci na téma: „Psychologická rehabilitace rizikových řidičů“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V dne

Podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala panu Mgr. Zámečnickovi za cenné rady při psaní této práce a celému kolektivu Centra dopravního výzkumu za vstřícné přijetí a vytvoření příjemných podmínek pro výzkum, v neposlední řadě panu doc. Šuchovi za konzultaci. Dále velmi děkuji všem respondentům, kteří mi poskytli podklady pro tuto práci a také svůj čas.

Obsah

Úvod	5
TEORETICKÁ ČÁST	
1 Rizikové chování za volantem	6
1.1 Definice rizikového řidiče	8
1.2 Role alkoholu a drog při řízení	11
2 Rehabilitační programy pro rizikové řidiče	14
2.1 Historie rehabilitačních programů a srovnání se zahraničím	15
2.2 Program REPADO	17
2.3 Dosavadní výzkumy	20
VÝZKUMNÁ ČÁST	
3 Výzkumný problém, cíle práce a výzkumné otázky	24
3.1 Výzkumný problém	24
3.2 Cíl práce	24
3.3 Výzkumné otázky	25
4 Metodologický rámec výzkumu	26
4.1 Typ výzkumu	26
4.2 Metody získávání dat	26
4.3 Metody zpracování a analýzy dat	28
4.4 Popis výzkumného vzorku	29
4.5 Etické problémy a jejich řešení	29
5 Výsledky výzkumu	30
5.1 Životní příběh s důrazem na alkohol a drogy	30
5.2 Role řízení a ztráty řidičského oprávnění	35
5.3 Kurz	37
5.4 Páchání přestupků a postoj k dopravnímu systému	39
5.5 Způsobilost k řízení	40
5.6 Odpovědi na výzkumné otázky	42
6 Diskuze	46
7 Závěry	50
Souhrn	52
Seznam použitých zdrojů a literatury	55
Příloha 1: Abstrakt BcDP	

Úvod

Psychologické rehabilitace rizikových řidičů jsou u nás tématem poměrně novým a aktuálním. Zabývá se jimi obor dopravní psychologie, pod kterým si každý umí něco představit, ale málokdo o pomoc dopravních psychologů požádá, pokud k tomu není okolnostmi přinucen. Roku 2010 vznikl pod hlavičkou *Centra dopravního výzkumu* v Brně (dále CDV) projekt REPADO, který je určen pro řidiče, kteří se dopustili dopravních přestupků nebo trestných činů ve spojitosti s řízením motorového vozidla.

Tato práce pojednává o řidičích, kteří se účastnili programu REPADO a vzhledem k tomu, že jsou to většinou klienti, kteří se zde ocitli z důvodu řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, tato práce dává důraz na souvislost řízení a návykových látek.

Teoretická část práce pojednává o rizikovém chování v silničním provozu, definuje se zde rizikový řidič a probírá se role alkoholu a drog za volantem. Další kapitola se zabývá historií rehabilitačních programů, které srovnává v zahraničním kontextu a dále podrobně popisuje program REPADO. V závěru teoretické části jsou uvedeny dosavadní výzkumy na tuto tematiku.

Za hlavní cíl práce bylo stanoveno popsat a analyzovat důvody odebrání řidičského oprávnění a jeho dopad na osobní a pracovní život respondentů, v rámci kterého byly stanoveny dílčí cíle, které se zaměřily na vztah řidičů k alkoholu, drogám a řízení jako takovému. Respondenti měli dále vyjádřit svoje postoje k dopravnímu systému a sankcím s ním spojených. Zajímaly nás také jejich názory na průběh kurzu psychologické rehabilitace, jejich očekávání a celkové hodnocení.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Rizikové chování za volantem

O problematice rizikového chování při řízení motorového vozidla pojednává obor *dopravní psychologie*, který se zabývá „... především zkoumáním psychických procesů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky a jiných účastníků dopravy, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výuky, výcviku a výchovy, na dopravní technice“ (Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003, 9-10). Kořán (2009, in Šucha, Rehnová, Kořán, & Černochová, 2013) jako tři hlavní účely dopravní psychologie uvádí hodnocení a psychologickou diagnostiku řidičů, efektivní metody výcviku a zlepšování řidičských dovedností, poradenství a výzkum dopravní bezpečnosti z psychologického hlediska. Do poslední skupiny patří mimo jiné vliv způsobilosti řidiče k jízdě z důvodu požití alkoholu, drog nebo léků.

Dopravní psychologie zahrnuje oblast rozsáhlou, nicméně o jejích možnostech a využití má povědomí většinou pouze odborná část populace, což by se mohlo do budoucna, právě díky rozšíření psychologických rehabilitací pro řidiče, změnit.

Řízení motorového vozidla vyžaduje určité psychické i fyzické předpoklady, a také dodržování stanovených pravidel a zásad. Motorová vozidla jsou přes všechny vymoženosti moderní doby řízena lidmi a to, do jaké míry bude jejich chování za volantem bezpečné, je dáno také jejich osobností. „Pro úspěšné řízení motorového vozidla jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů zvláště nezbytné určité předpoklady osobnostní“ (Štikar, Hoskovec, & Šmolíková, 2006, 77). Řidičské vlastnosti nejsou tedy tvořeny izolovanými složkami osobnosti, ale jedná se o celou strukturu jejich rysů.

Vždy by mělo být primárním zájmem jezdit především bezpečně, abychom neohrožovali sebe ani ostatní řidiče. Dost často se ovšem setkáváme s rizikovým chováním nebo dokonce s řidiči, kteří před jízdou požili alkohol nebo drogy, což několikanásobně zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody. „Nebezpečný způsob jízdy, která ohrožuje druhého člověka, je srovnatelný s kriminálním jednáním“ (Štikar et al., 2006, 10).

Mezi rizikové faktory v dopravě může patřit špatný zdravotní stav řidiče nebo jeho duševní nemoc, nicméně „dopravněpsychologické vyšetření mnohem častěji odhaluje nedostatky v osobnostních rysech, jako jsou celková sociální nezralost, egoismus, záliba v soupeření, deformovaný životní žebříček hodnot, neuspokojivé interpersonální vztahy“ (Šucha et al., 2013, 151). Rizikové jednání je tedy ovlivněno osobností řidiče, jeho smyslovými funkcemi i životními okolnostmi, které se do řidičova chování promítají.

Mezi závažné porušení pravidel silničního provozu řadíme řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, vysokou rychlost, předjíždění na nepovolených místech, špatný technický stav vozidla, nedání přednosti v jízdě nebo bezohledný nebezpečný styl jízdy (REPADO, nedat.b). Přes moderní bezpečnostní systémy představuje lidský faktor nejrizikovějšího činitele pro dopravní bezpečnost. „*Rizikové jednání je definováno buď jako sociálně nepřijatelná volní činnost s možnými negativními důsledky, kdy se uplatnila neopatrnost (např. opilost...), nebo sociálně akceptované jednání, při němž je nebezpečí známo*“ (Štikar et al., 2006, 21). Můžeme se tedy chovat rizikově ať už vědomě nebo nevědomě. V případě požití alkoholu či drog je však neoddiskutovatelný fakt, že by tito řidiči měli mít jasné povědomí o svém hazardním chování.

Přestože se sankce za dopravní přestupky průběžně mění tak, aby byly řádně postihnuty ty nejrizikovější skupiny řidičů, je problematika drog a alkoholu za volantem stále aktuální, a jak Česká republika, tak Evropská unie se snaží vymyslet systém, který by tomuto chování zamezil nebo alespoň zabránil opakování těchto přestupků. Jednou z možností je psychologická rehabilitace těchto řidičů, která by měla mít v budoucnu ukotvení také v české legislativě.

Tématikou rizikového jednání se zabývá například *Wildeova teorie rizikové homeostázy* vyvinutá právě pro oblast chování řidičů. „*Míra nehod není určována úrovní skutečného rizika, ale úrovní rizika přijatelného pro jednotlivce v dané situaci*“ (Štikar et al., 2006, 23). Z teorie vyplývá, že řidiči uzpůsobují své chování tak, aby byla zachována určitá konstantní úroveň rizika. To například znamená, že zavedení povinnosti používat bezpečnostní pásy může způsobit rizikovější chování za volantem. Odborníci mají ovšem k těmto tvrzením výhrady. V rámci naší práce nás zajímají především řidiči, kteří jezdí pod vlivem alkoholu a drog, je tedy k zamyšlení, jak by tato teorie mohla fungovat u nich.

Dant (2004) se zabývá problematikou vztahu automobilu a člověka a uvádí teorii, že řízení je proces psychologický a auto je považováno pouze za nástroj, který je známý a předvídatelný, a tedy kvalifikovaný řidič (*skilled driver*) je považován za samozřejmost, a tedy i bezchybné ovládání motorového vozidla by mělo být automatické. Těžko si lze v dnešním provozu při tak velkém počtu aut představit, že jezdí všichni řidiči bezpečně, tedy nevykazují rizikové chování.

Výzkumem na téma chování řidičů za volantem a dopravními nehodami se zabývá nespočet odborníků, Af Wahlberg (2003) však upozorňuje na metodologické problémy v psychologickém výzkumu dopravních nehod a příčin jejich vzniku. Za hlavní tři nedostatky považuje nespolehlivost prediktorů nehod, časové období nehod použité jako

závislá proměnná a určení viníků. Je tedy dobré brát v potaz metodologický rámec každého výzkumu individuálně.

V České republice funguje občanské sdružení *České sdružení obětí dopravních nehod*, které má za cíl nejen pomoci obětem dopravních nehod, ale také se snaží přispět ke snížení smrtelných nehod a k celkové bezpečnosti na silnicích (České sdružení obětí dopravních nehod, nedat.).

Pro lepší pochopení problematiky rizikového chování při řízení motorového vozidla se v následujících kapitolách podíváme na definici rizikového řidiče a vliv alkoholu a drog na řízení.

1.1 Definice rizikového řidiče

V rámci rizikového chování je důležité definovat si rizikového řidiče, v neposlední řadě také riziko samotné.

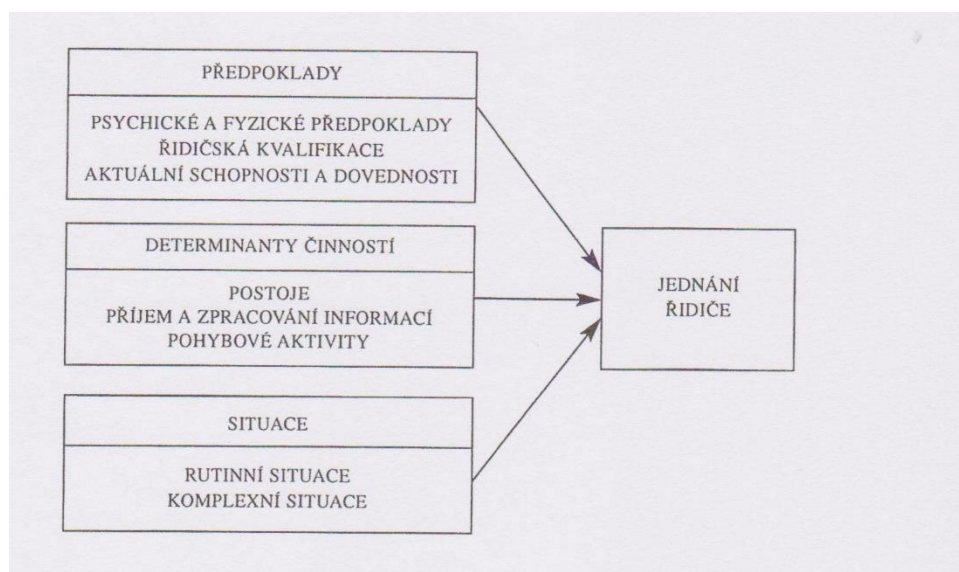
Jednoduše lze říci, že „*největším rizikovým faktorem při řízení automobilu zůstává člověk*“ (Šucha et al., 2013, 13). Z tohoto tvrzení vyplývá, že vlastně každý řidič je rizikový a svým způsobem je to pravda. „*I ve střízlivém stavu jsou schopnosti člověka omezené. Každý další faktor, který schopnost řídit snižuje (tedy i velmi nízká koncentrace alkoholu), může mít fatální efekt*“ (Kurečková et al., 2014, 19). V rámci naší práce je termínem rizikový řidič „... *označován řidič motorového vozidla, který není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování*“ (Šucha et al., 2013, 150). Autoři dále poukazují na to, že tito řidiči mohou výborně ovládat motorové vozidlo, ale selhávají v silniční dopravě z důvodu disharmonické struktury osobnosti. Často nerespektují pravidla, netolerují ostatní řidiče nebo je přímo ohrožují na zdraví či dokonce životě.

Co je tedy vlastně samotné riziko? „*Riziko je násobkem pravděpodobnosti neočekávané události a důsledků neočekávané události*“ (Štikar et al., 2006, 24). V rámci dopravy můžeme za neočekávané události považovat dopravní nehody, které přináší různé závažné škody na majetku či zdraví. V rámci dopravy se dále mluví o *tendenci k výkonu* a *tendenci k bezpečnosti*, které jsou navzájem protichůdné, což znamená, že čím více máme tendenci dosáhnout výkonu, tím méně dbáme na bezpečnost a obráceně. Není zde problém si tuto teorii představit v kontextu silniční dopravy. Čím více řídíme hazardně, ať už někam spěcháme nebo před jízdou poijeme alkohol, tím méně je jízda bezpečnější a v souladu s pravidly.

Mikšík (1974, in Štikar et al., 2006) má za to, že lidé, kteří vykazují rizikové jednání, nemusí nutně představovat homogenní skupinu. Někteří řidiči mají nedostatečnou anticipaci, někteří nemají vyvinutý pocit zodpovědnosti a někteří jednoduše vyhledávají vzrušení nebo se rádi předvádějí. „*Struktura osobnostních rysů je jednou z determinant neadekvátního chování v silničním provozu*“ (Štikar et al., 2006, 82). Mikšík rozděluje lidské faktory na obecné lidské faktory a faktory zahrnující individuální rozdíly s ohledem na aspekty významné pro bezpečnost.

Hakkinen (1963, in Štikar et al., 2006) rozděluje lidské faktory do tří skupin. První tvoří *stále individuální charakteristiky*, které jsou vrozené nebo získané v raném věku, spadá sem mimo jiné také intelektuální kapacita. Druhá skupina je tvořena *vývojovými faktory*, kde hrají klíčovou roli výchova a zkušenosti. Poslední jsou *přechodné variabilní faktory*, do kterých spadá alkohol a drogy, dočasná deprese nebo krátkodobé stavy únavy a nemoci.

Čím vším může být jednání řidiče tvořeno se můžeme podívat na následujícím obrázku:



Obr. 1 Úrovně analýzy jednání řidiče (dle Huguenin, 1988, in Štikar et al., 2003)

Teoretický základ je tvořen předpoklady jako vzdělání, schopnosti a dovednosti. Každý řidič musí mít určité psychické a fyzické předpoklady k řízení a pro tuto činnost musí mít také adekvátní kvalifikaci. Při řízení zpracováváme přijaté informace ze situací, které mohou být rutinní, tedy jsou řešitelné naučeným jednáním, nebo komplexní, které vyžadují složitější řešení dopravních situací.

Rizikovní řidiči jsou řazeni do různých skupin a každý autor má pro ně jiné pojmenování. Mezi nejstarší typologii takovýchto řidičů patří ta od autorů Chorváta a Orlíkové (1980, in Šucha et al., 2013), kteří dělí nebezpečné řidiče do šesti skupin: *řidič závodník*, *hazardér*, *exhibicionista*, *stíhač*, *uháněč* a *bázlivec*. Larson (1996, in Šucha et al., 2013) zahrnuje do své typologie pět typů těchto problematických řidičů:

- 1) *závodník* – impulzivní řidič, který se snaží dosáhnout cíle v co nejkratším čase,
- 2) *soutěžící agresor* – snaží se především soupeřit a závodit s ostatními účastníky silničního provozu,
- 3) *pasivní agresor* – škodí ostatním řidičům např. zabráním předjíždění nebo je ohrožuje rychlou jízdou,
- 4) *narcista* – řídí rigidním způsobem a předpokládá takového chování i od ostatních,
- 5) *strážce* – myslí si, že má právo soudit a trestat přestupky ostatních řidičů.

V rámci evropského projektu SARTRE 3 měli řidiči ohodnotit svoje chování a z výsledků vyplynulo, že 90 % respondentů nevnímá jako ty špatné sebe, ale ty druhé. 75 % dotázaných si myslí, že jezdí oproti ostatním pomaleji nebo průměrně. K častému překročení rychlostních limitů se přiznalo na silnicích I. třídy 10 %, v obci 6 % a na dálnici 13 % respondentů. Riskantně předjíždí dle výsledků 14 % a 10 % osob přiznalo agresivní chování k ostatním účastníkům silničního provozu (Skládaná, 2005, in Šucha et al., 2013).

Auto zastává u řidiče také funkci psychosociální, ať už negativní nebo pozitivní. „*Neschopnost navázat vazby a duševní prázdnota vedou k závislosti na automobilu, který slibuje odlehčení a uspokojení touhy po zážitcích*“ (Štikar et al., 2003, 140). Autoři dále dodávají, že automobil může být prostředkem pro dosažení pocitu velikosti a svobody, je zdrojem fantazií a osoba se v něm může identifikovat nebo si jím kompenzovat socioekonomickou nebo psychosociální slabost. Je také odrazem určité kvality života. Snaha o dosažení volnosti a zbavení se omezení může také znamenat regresi dospělého Já do rané formy. Pomocí automobilu si tak vytváříme falešnou identitu a role (Štikar et al., 2003).

Je také otázkou, jaká míra určitého chování je riziková a co se ještě považuje za normální nebo standardní. Rizikové situace jsou velmi rozmanité a stejně tak jsou různorodé přístupy k hodnocení rizik a předpokladů k nim. Některé studie navíc poukazují na to, že to nemusí být rizikovní řidiči, kteří častěji zavíní dopravní nehodu. Burg (1970, in Štikar et al., 2006) provedl tříletý výzkum, kdy sledoval stabilitu řidičských záznamů srovnáním dvou

tříletých období, které následovaly po sobě. Výsledky v tomto případě opravdu ukazují, že riziková řidiči jsou viníci pouze menšího počtu nehod.

1.2 Role alkoholu a drog při řízení

Vliv alkoholu na člověka je individuální. Sice se dá říct, že platí, že „*nezáleží ani tak na tom, kolik kdo vypije, jako spíše na tom, „co mu to udělá“*“ (Skála, 1988, 29), nicméně v České republice není požití alkoholu nebo drog při řízení motorového vozidla povoleno ani v malém množství. Tyto návykové látky působí na organismus člověka, ovlivňují smyslové funkce, zpomalují reakční čas, ovlivňují paměť a rozhodovací procesy.

Pro lepší pochopení problematiky alkoholu a řízení je důležité si objasnit, jaké množství alkoholu považujeme za přestupek a kdy se již jedná o trestný čin. U hladiny alkoholu do 1 ‰ se jedná o přestupek, kdy může být udělen zákaz řízení po dobu 6-12 měsíců a pokuta od 2.500 do 20.000 Kč. Sedmibodovou sankcí se postihuje hladina 0,3 až 1 ‰. Nad 1 ‰ alkoholu v krvi se jedná o trestný čin, i zde řidiči připadne sedm bodů a v soudním řízení mu může být uděleno odnětí svobody až na 3 roky, pokuta 25.000 až 50.000 Kč a zákaz řízení motorového vozidla na dobu 1 až 10 let (Holý, 20. října 2017).

Podíváme-li se na názor odborníka doc. Jaroslava Skály¹, který se zapříčinil za založení první záchranné stanice v Československu roku 1951, je jasné, jak nebezpečného jednání se řidiči pod vlivem alkoholu dopouštějí. Chápe situace, kdy za dopravní nehodu dotyčný nemůže, protože ji nezavinil, ale „*v žádném případě však nelze odpustit, když řídí motorové vozidlo člověk pod vlivem alkoholu a brutálně tak ohrožuje zdraví a život svých spoluobčanů v dopravě*“ (Skála, 1988, 23). Dále dodává, že dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu bývají zpravidla závažnější. Smyslové orgány musí přijímat a zpracovávat informace v dostatečné kvalitě a rychlosti, a požití zakázaných látek je může radikálně ovlivnit, a to dokonce i po vystřízlivění. Málokdo totiž ví, že „*nepříznivý účinek alkoholu trvá nejméně po tu dobu, kdy alkohol koluje v krvi, projevuje se však na výkonnosti člověka i potom, kdy už z lidského organismu zmizel*“ (Skála, 1988, 25). Pokud se alkohol stále v těle nachází, ale my se cítíme střízliví, jedná se o tzv. *zbytkový alkohol*, který většinou nadýcháme ráno po větší večerní konzumaci.

Alkohol značně ovlivňuje řidičovy schopnosti a dle Skály (1988) se mezi ně řadí:

¹ Jaroslav Skála (1916-2007) – český psychiatr, specialista na léčení alkoholismu, roku 2002 byl za své celoživotní dílo vyznamenán medailí Za zásluhy II. stupně (Jaroslav Skála, nedat.).

- *zmenšení zorného úhlu až do „tunelového vidění“*,
- *narušení tzv. hloubkového vidění*, které potřebujeme ke správnému odhadu vzdálenosti a rychlosti protijedoucích automobilů,
- *neschopnost rozložení pozornosti na více jevů*,
- *špatné vidění za šera a při přechodech ze světla do tmy*,
- *oslnění následkem zvýšené citlivosti na jasné světlo*,
- *zhoršený barvocit*,
- *přeceňování svých schopností, kdy nevnímáme únavu, ospalost nebo bolest*.

Řidič, který je pod vlivem alkoholu, má větší sklony k soutěžení a nebezpečnému předjíždění, zbavuje se zábran a také přestává dodržovat dopravní předpisy, například se nepřipoutá, zapomene rozsvítit světla nebo nerespektuje dopravní značení. Z psychologického hlediska se jeví jako nejrizikovější hladina 0,5-1,5 ‰, kdy je ztráta sebekontroly a vzestup sebevědomí nejvyšší (REPADO, nedat.c). Hladina 0,3-0,5 ‰ odpovídá 30-50 mg alkoholu na 100 ml krve a nastává při ní pocit uvolnění a euforie, zpomaluje se reakční čas a zvyšuje se sebedůvěra. Při hladině nad 1 ‰ je narušena koordinace pohybů, řeč může být nezřetelná a objevují se sklony k agresivitě a zlosti (Hartl, & Hartlová, 2015).

Alkohol i v malém množství ovlivňuje schopnosti řidiče a nelze brát v potaz, zda je na něj zvyklý nebo ne. *„Subjektivní pocit opilosti není spolehlivým vodítkem k odhadu způsobilosti řidiče“* (Kurečková et al., 2014, 24). Často si mylně řidiči myslí, že lze alkohol z krve vypotit nebo například zajíst tučným jídlem. Alkohol je ale z krve odbouráván postupně po dobu, kterou nelze ovlivnit. Vyvrácení omylů, které kolují populací v souvislosti s odbouráváním alkoholu, je také součástí jedné z lekcí kurzu REPADO.

Alkohol může mít v životě lidí různou funkci. Některým jednoduše chutná, rádi se občas napijí, mají po něm dobrou náladu, zahání smutek, snaží si jím ulehčit problémy v partnerských vztazích nebo vyléčit psychické problémy. Faktem je, že se objevuje více alkoholiků mezi muži než mezi ženami. Seligman (2013, 149) uvádí možnou teorii, že muži pijí a ženy více o svých problémech přemýšlí: *„Možná muži pijí, aby zapomněli na své trable, kdežto ženy přežvykují“*, tedy propadají se hlouběji do svých depresí. I v našem případě je většina účastníků rehabilitačního programu tvořena muži, ale jak je to s jejich vztahem k alkoholu, se podíváme ve výzkumné části.

Vysoce nebezpečná a nezodpovědná je také jízda pod vlivem drog, které jsou dnes poměrně jednoduše sehnatelné a některé kolují v těle ještě týdny po jejich požití. Tlumivé léky, například na spaní, mohou ovlivňovat u řidiče úroveň bdělosti a prodlužovat reakční čas. Může se jednat o různá sedativa, hypnotika, analgetika, anxiolytika a další léky. Užití benzodiazepinu má za následek snížení prostorového vidění a pozornosti. Drogy obsahující THC, jako marihuana nebo hašiš, prodlužují reakční čas a oslabují krátkodobou paměť. Řidiči působí malátně, jsou nepozorní, často nerespektují dopravní značení. Při pokusných testech měli řidiči zhoršenou schopnost ovládat motorové vozidlo i 24 hodin po užití těchto látek, a právě u těchto drog je možné zjistit jejich užití i po několika týdnech. Jako extrémně rizikovou lze považovat jízdu pod vlivem LSD a dalších halucinogenů, kdy dochází k poruchám vnímání, halucinacím, dezorientaci nebo můžou nastat potíže s mluvením a koordinací (REPADO, nedat.c).

Jednou z často užívaných drog je také pervitin, který působí dvoufázově. Nejprve osobu po požití aktivuje, je tedy schopná řídit několik hodin bez známek únavy a poté nastává fáze hlubokého útlumu, kdy je řidič ospalý a reaguje zpomaleně. Pervitin je často užívaný řidiči kamiónů pro udržení dlouhodobé bdělosti. Tito řidiči ale pod jeho vlivem mohou jednat impulzivně, často hazardují a přeceňují své schopnosti. Dvoufázově působí i kokain, po jehož požití jede řidič zpravidla rychle a kvůli rozšíření zornic je velmi citlivý na oslnění. Další skupinou jsou opiáty, mezi které patří heroin. Tyto látky působí na řidiče tlumivě, zpomalují reakční čas, zpomalují motoriku a řidiči z důvodu zúžení zornic hůře vidí za šera (REPADO, nedat.c).

Důležitým faktem je také to, že pokud se při dopravní nehodě prokáže u jednoho z řidičů požití alkoholu nebo drog před jízdou, je tato osoba automaticky považována za viníka, i když tomu tak není a požití návykové látky neovlivnilo způsob jeho jízdy. Je tedy dobré se tomuto jednání striktně vyhnout.

2 Rehabilitační programy pro rizikové řidiče

Rehabilitační programy patří ke speciálně preventivním bezpečnostním opatřením a „... slouží v té či oné formě k podpoře způsobilosti řízení motorového vozidla, a to v případech, kdy byl zjištěn nedostatek v oblasti způsobilosti na základě právního řádu nebo kdy je zpochybněn na základě lékařsko-psychologického vyšetření“ (Štikar et al., 2003, 235). Jiná definice rehabilitační program popisuje jako psychologickou, terapeutickou a vzdělávací intervenci, která má za cíl změnit řidiče tak, aby již neopakoval problémové jednání, které ho k přestupku vedlo, a v neposlední řadě formovat postoje a naučit se chování, které je založeno na bezpečnosti vůči sobě i ostatním. Rehabilitační programy můžeme dělit na individuální a skupinové, krátkodobé a dlouhodobé nebo s krátkodobou nebo dlouhodobou účastí (Šucha et al., 2013). Manuál CDV přebírá definici rehabilitačního programu Bartla (2002, in Kurečková et al., 2014, 7), který ho definuje jako „*systematické opatření pro řidiče, kteří porušují pravidla silničního provozu – zejména řidiče pod vlivem alkoholu a drog a řidiče, kteří značně překračují rychlostní limity*“. A je pravdou, že nejčastějšími účastníky těchto programů, konkrétně v CDV, jsou řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění po požití alkoholu nebo drog. V této práci budeme používat ve valné většině vedle pojmu řidičské oprávnění běžněji používané označení řidičský průkaz (dále ŘP).

Pro zvýšení bezpečnosti se roku 2006 zavedl bodový systém, nicméně se nejeví jako dostatečně účinným nápravným nástrojem proti opakování přestupků. „*Riziko recidivy plyne jednak z absence náhledu na nebezpečnost vlastního dopravního chování, nepříznivých osobnostních vlastností, jednak z velmi rigidních postojů k bezpečnosti v silničním provozu*“ (Šucha et al., 2013, 153). Jak některé výzkumy potvrzují, bodový systém sám o sobě nemusí mít nápravnou funkci a je potřeba zařadit některý z rehabilitačních programů.

Chování řidičů lze z pohledu bezpečnosti rozdělit na čtyři úrovně (Kurečková et al., 2014), a to ovládání vozidla, zvládnutí dopravních situací, cíle a kontext řízení, a cíle a dovednosti v kontextu životního stylu. První dva body se naučíme v autoškole a praxí při řízení. Rehabilitační programy se zaměřují na poslední dvě položky. „*Naše individualita, životní styl a každodenní život ovlivňují náš přístup k řízení a naše chování v provozu vysokou měrou*“ (Kurečková et al., 2014, 7). Autoři mají za to, že právě tyto dvě úrovně mají potenciál ke dlouhodobé změně řidičů, kteří se dopustili závažnějších přestupků.

Rehabilitační programy pro rizikové řidiče jsou v České republice poměrně novou záležitostí, ale jejich historie spadá již do první poloviny 20. století. Následující kapitoly se

zabývají historickým kontextem psychologických rehabilitací pro řidiče a jeho srovnání se zahraničím. V další části se podíváme na intervenční program pro řidiče s problémovým průběhem řídičské praxe REPADO.

2.1 Historie rehabilitačních programů a srovnání se zahraničím

První kurzy pro odsouzené, kteří zavinili pod vlivem alkoholu těžkou dopravní nehodu, se datují již od roku 1928 v USA. V Německu se o první kurzy, které mají u problematických řidičů zamezit recidivě, zasloužil Winkler (Šucha et al., 2013). Roku 1966 došlo v Německu k uzákonění kurzů psychologických rehabilitací, v Rakousku se jednalo o první podobné opatření roku 1973, kdy *Kuratorium pro dopravní bezpečnost* založilo skupinu *Driver Improvement* a roku 1989 byl založeno INFAR, což je institut pro doškolování řidičů (Štikar et al., 2003).

V rámci již zmíněného projektu SARTRE 3, který se zabývá zjišťováním postojů řidičů v zemích Evropské unie, se získala data podávající přehled o bezpečnostních opatřeních zúčastněných zemí. Pro své striktní pravidla je známé zejména Německo, kde mají propracovaný a dobře legislativně ošetřen bodový systém, v rámci kterého musí řidiči, kteří přišli o ŘP, absolvovat dopravně psychologické a lékařské vyšetření a mají také možnost se zúčastnit rehabilitačních programů. Rehabilitační kurz pro řidiče, kteří při jízdě požili alkohol, umožňuje například Španělsko, Rakousko, Belgie, Německo, Nizozemsko nebo Portugalsko (Štikar et al., 2006).

K nejrozšířenějšímu rehabilitačnímu programu dodnes patří model LEER, který vznikl na začátku 70. let 20. století v Kolíně nad Rýnem. Tento kurz je určen těm, kteří řídili pod vlivem alkoholu. Roku 1986, a následně 1990, studie ALKOEVA vyhodnotila, že programy zaměřené na řidiče, kteří spáchali přestupek pod vlivem alkoholu, jsou účinné (Šucha et al., 2013).

V České republice došlo roku 1990 k úpravě silničního zákona, kdy se přepracovaly podmínky, za kterých fungují dopravní psychologové a bylo požadováno zavedení kurzů, které by mohly přispět řidiči k vrácení ŘP. S tím souvisela i akreditace specializovaných pracovišť, které tyto kurzy mohou organizovat (Šucha et al., 2013).

Rehabilitačními kurzy se v České republice zabýval projekt *Ministerstva dopravy SLECH (Sledování chování řidičů a možnosti jeho cílené nápravy)*, který měl také za úkol zpracovat kategorizaci dopravních přestupků a charakteristiku pachatelů, dále obsahuje návrhy legislativních opatření (Rehnová, & kol., 2010).

V rámci tohoto projektu se roku 2007 upřesnil obsah rehabilitačních programů, který se testoval dvěma pilotními výzkumy. Jeden byl realizován o rok později s *Vězeňskou službou ČR*, jehož účastníky byli vězni odsouzeni za zavinění vážné dopravní nehody. Druhý proběhl roku 2009 za spolupráce *Probační a mediační služby ČR* a občanským sdružením *Centrum nové naděje* ve Frýdku Místku, jehož klienty byli mladí delikventi, kteří spáchali dopravní přestupky a tento kurz absolvovali jako náhradní trest (Rehnová, & kol., 2009).

Jeden z těchto pilotních programů proběhl ve věznici v Pardubicích, kde se ho účastnilo 12 obžalovaných pod vedením psychologů CDV. Probíhal 2,5 hodiny dopoledne a stejnou dobu odpoledne a ohlasy byly vesměs pozitivní, jak ze strany vězňů, tak ze strany psychologů. Nezaznamenaly se žádné větší konfliktní situace jako odmítání spolupráce nebo agresivní chování (Rehnová, & kol., 2010).

Evropská unie nenařizuje svým členským státům žádná pravidla pro organizaci rehabilitačních programů pro řidiče, ale pouze doporučení tyto programy ve své nabídce mít. Z mezinárodních projektů můžeme zmínit například *ANDREA (Analysis of Driver Rehabilitation Programmes)*, *DRUID* nebo organizaci *SUPREME*, jejíž cílem bylo shromáždit, analyzovat a zveřejnit nejlepší postupy v oblasti bezpečnosti na silnicích v rámci států Evropské unie, Norska a Švýcarska. Cílem bylo snížení smrtelných nehod o 50 %. V rámci problematiky alkoholu za volantem se zde mluvilo o tzv. *alkoholových zámcích*, které by neměly dovolit nastartovat automobil, který chce řídit opilá osoba (*SUPREME*, 2007). Podíváme-li se ale na stáří aut v České republice, je jasné, že je to představa daleké budoucnosti.

Následující přehled představuje vybrané země a jejich rehabilitační programy platné k roku 2008 (Šucha et al., 2013):

- *Itálie* – rehabilitační kurzy nejsou nařízeny, nicméně od roku 2003 musí řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu s více než 0,5 ‰, absolvovat psychologické vyšetření, jinak je jim odebrán ŘP;
- *Holandsko* – povinně mají programy řidiči, kterým byla zjištěna hladina alkoholu při řízení větší než 1,3 ‰ poprvé a opakovaně při hladině 0,8 ‰, jinak je jim odebrán ŘP na 3 roky;
- *Francie* – program můžou řidiči absolvovat dobrovolně, pokud si chtějí vylepší svůj bodový stav v rámci bodového systému;

- *Slovensko* – řidiči, kteří se dopustí přestupku nebo trestného činu pod vlivem alkoholu mají nařízeno psychiatrické vyšetření, na základě kterého může být nařízeno dopravně psychologické poradenství;
- *Polsko* – řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu, mají nařízený program o rozsahu dvakrát 6 hodin za dva týdny;
- *Švýcarsko* – řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu, se mohou dobrovolně zúčastnit rehabilitačního programu, jehož absolvováním se zkrátí doba zákazu řízení o 3 měsíce, ale pouze pod podmínkou, že nebyla jejich hladina alkoholu vyšší než 1,6 ‰.

Každá země má tedy svá pravidla a požadavky, jak by se měl řidič v dopravě chovat. Každý řidič by si měl při návštěvě zahraničí zjistit pravidla silničního provozu i sankce, které z řízení motorového vozidla v dané zemi vyplývají.

V dnešní době není problém si jakékoli informace dohledat na internetu, naučit se je v autoškole nebo při jiném vzdělávání. Je ale otázkou, jak moc takové vědomosti mohou řidiče po spáchání přestupku napravit a odradit od recidivy. „*Přijetí informace neznamená jako nutný výsledek změnu v postoji nebo chování. Tato hlediska nevyjadřují plně bezpečné chování v dopravním provozu*“ (Štikar et al., 2006, 119). Dle výzkumů má samotný trest nebo i dopravně psychologické vyšetření nápravný účinek pouze u zhruba 5-15 % osob, které přišly o ŘP nebo měly jiný trest jako např. odnětí svobody. U ostatních je tedy vysoké procento recidivy a pro ty jsou právě určeny rehabilitační programy (Kurečková et al., 2014).

2.2 Program REPADO

Vzdělávání řidičů by měl být celoživotní proces. S nárůstem silniční dopravy se zvyšují požadavky na všechny účastníky silničního provozu. Mění se pravidla, sankce, povinné vybavení, ale i technologie v automobilech. Do celoživotního vzdělávání můžeme zahrnout kurzy bezpečné jízdy, kurzy defenzivní jízdy, kdy se řidič snaží vyhnout krizové situaci, kurzy první pomoci nebo rehabilitační programy pro řidiče. Jedním z nich je program REPADO organizovaný CDV v Brně (REPADO, nedat.a).

CDV bylo založeno 1992, veřejnou výzkumnou institucí je od roku 2007 a od roku 2014 je na seznamu znaleckých ústavů v oborech doprava městská a silniční, dopravní psychologie, vliv dopravy na kvalitu a čistotu ovzduší atd. (Centrum dopravního výzkumu, nedat.).

Podívejme se nejprve na obecné požadavky na rehabilitační kurzy, které byly doporučeny Bartlem a jeho kolegy (2002) v rámci již zmíněného projektu Evropské unie ANDREA. Tyto požadavky vyplynuly ze studie provedené na výzkumné a kontrolní skupině. V rehabilitačním programu by mělo být maximálně deset osob, měl by trvat 3 až 8 týdnů, mělo by se uskutečnit 3 až 6 sezení po 2 až 3 hodinách, kurz by měl být veden kvalifikovaným lektorem s profesionálním přístupem a je vhodné, aby lekce nebyly vedeny pouze formou výuky, ale byly založeny spíše na sebereflexi účastníků. Důraz na podporu aktivních výukových metod a využívání sebereflexe ve vzdělávání řidičů v rámci této problematiky je v poslední době značný. Hatakka dále navrhuje kromě aktivního zapojení účastníků také zvýšení jejich motivační úrovně, což považuje za druhý nejdůležitější aspekt efektivního vzdělávání v silniční dopravě (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, & Hernetkoski, 2002).

Všechny uvedené body splňuje také program REPADO. Zaměřuje se na problematické řidiče, kde se může jednat o řidiče mladistvé, s opakovanými přestupky a většinou jsou to řidiči, kteří byli při jízdě pod vlivem drog a alkoholu. Kurzy vedou kvalifikovaní dopravní psychologové, kteří se snaží ve skupince optimálně okolo osmi osob věnovat individuálním problémům klientů. „*Je vhodné, když je skupina heterogenní z hlediska věku i osobnostních charakteristik účastníků*“ (Kurečková et al., 2014, 8). Rehabilitační program je pro někoho povinný na nařízení soudu, u někoho se jedná o doporučení *Probační a mediační služby ČR*, právníka nebo dopravního psychologa. Velmi zřídka se přihlásí někdo zcela dobrovolně. Přesněji se v metodice CDV (Kurečková et al., 2014) uvádí zacílení na:

- *pachatele trestných činů v dopravě,*
- *pachatele závažných trestných přestupků v dopravě,*
- *řidiče, kteří přišli o řidičský průkaz v důsledku vybodování,*
- *ostatní řidiče s problematickým průběhem praxe doporučené praktickým lékařem či dopravním psychologem,*
- *dobrovolníky pro prevenci rizikového chování v dopravě.*

Dále metodika uvádí kontraindikace k účasti ve skupině jako závislost na alkoholu a drogách, závažná psychická či somatická onemocnění nebo se může jednat o klienty s potenciálem narušovat skupinu.

Všechny lekce probíhají ve večerních hodinách tak, aby co nejméně zasáhly do pracovního procesu zúčastněných. Kurz je rozložen do pěti týdnů, kdy klienti absolvují pět lekcí po čtyřech hodinách a stejně dlouhý kurz první pomoci. Na první lekci se účastníci seznámí mezi sebou i s podmínkami kurzu. Vyžaduje se aktivní účast, zapojování do diskuzí, ale také plnění průběžných úkolů, které jsou zadány v pracovním sešitu, který je na první lekci rozdán. Podmínkou je střízlivost a je zakázáno být pod vlivem jakékoli návykové látky. Účastníci jsou vyzváni, aby dodržovali důvěrnost informací v rámci skupiny. Na první lekci se podepisuje souhlas s těmito podmínkami a informovaný souhlas s účastí na výzkumu, vyplňuje se vstupní a dopravně psychologický anamnestický dotazník.

Po první lekci, která se věnuje převážně organizačním věcem, se druhá zaměřuje na příběhy, které klienty do kurzu přivedly. Každý má svůj prostor, kdy povykládá, z jakého důvodu v kurzu je, tedy většinou se jedná o důvod, proč jim byl odebrán ŘP, a někdy i okolnosti, které mu předcházely nebo s tím mají souvislost. Účastníci na sebe reagují a mohou si navzájem klást otázky, což platí o průběhu celého kurzu.

Třetí setkání je věnováno způsobu vnímání rizika v dopravě. Jedním ze cvičení jsou tzv. „sluníčka“. Každý si namaluje kolečko a z něj vedou čáry k osobám, které jsou jim blízké a záleží jim na nich. Lépe řečeno se má jednat o osoby, o kterých si myslíme, že jim na nás záleží. Klienti se mají zamyslet nad tím, koho by jejich nepříznivý osud, například dopravní nehoda nebo vězení na následky nehody, nejvíce zasáhl a proč.

Do čtvrté lekce jsou zpravidla zahrnuty informace, které se věnují alkoholu a drogám. Součástí je také výpočet hladiny alkoholu tak, aby si mohli klienti spočítat, kdy mohou po požití alkoholu řídit a jak celkově ovlivňuje alkohol jejich organismus.

Ke konci kurzu je zařazeno školení první pomoci, kde si klienti mohou sami vyzkoušet resuscitaci, seznámit se, co všechno má obsahovat autolékárnička a je prostor i pro individuální dotazy. Na konci je simulovaná autonehoda, která je určitou zkouškou, jak by se v krizové situaci zachovali. V závěru večera se vyplňuje dotazník, kde mají klienti zhodnotit přínosnost a okomentovat pro ně nejzajímavější body první pomoci.

Úlohou poslední hodiny by mělo být najít pro každého klienta individuálně plán – osobní strategii, jak se vyhnout opakování svých přestupků a celkově rizikovému chování za volantem. Každý také může vyhodnotit, jak se mu kurz líbil, co mu to přineslo a jestli bylo splněno jeho očekávání.

Rehabilitační kurz je kombinací edukace a terapeutické intervence. Při lekcích probíhá skupinová dynamika za terapeutického působení lektorů. Jedním z dalších bonusů je pro klienty fakt, že je kurz zdarma.

Metodika CDV uvádí, že je cílem rehabilitačních kurzů „*snížení míry recidivy o 50 %, což má za následek snížení zátěže OČTŘ² a snížení škody na zdraví a majetku občanů ČR*“ (Kurečková et al., 2014, 51). Jako další pozitivní efekty metodika řadí zvýšení míry prosociálního a komunitního chování a zvýšení ochoty poskytnout první pomoc při dopravní nehodě.

2.3 Dosavadní výzkumy

První informace o dopravních nehodách v souvislosti s alkoholem se datují roku 1904. Studium hladiny alkoholu v krvi se začal zabývat Widmark a to ve Švédsku roku 1914. Jízda pod vlivem alkoholu v krvi začala být důležitým tématem po druhé světové válce, kdy prudce vzrostl počet dopravních nehod (Skála, 1988).

Mezi léty 1938 až 1976 bylo provedeno v rámci této problematiky 11 studií, mezi kterými byl i výzkum uskutečněný v Bratislavě Vámošim roku 1956, kde se ukázalo, že „*co se týče vztahu hladiny alkoholu v krvi k dopravní nehodovosti bylo stanoveno, že hladiny 0,8 ‰ a méně odrážejí ještě vliv věku, společenského statusu (povolání) a vzdělání*“ (Skála, 1988, 24). U hladina 0,8 ‰ a více již tyto faktory neplatí a překročení této míry alkoholu bylo od roku 1967 považováno za porušení zákona.

Dalším důležitým faktorem při řízení je reakční čas, který může být alkoholem značně ovlivněn. Následující tabulka ukazuje reakční časy řidičů bez a s konzumací alkoholu před jízdou dle dat získaných francouzskými výzkumy:

Při rychlosti	Při reakční době 0,5 s začne řidič reagovat po	Brzdná dráha	Vzdálenost nutná k zastavení	
			u střízlivého řidiče	u řidiče po požití alkoholu
60 km/h	8 m	18 m	26 m	43,6 m
80 km/h	12 m	32 m	44 m	70,4 m
120 km/h	16 m	72 m	88 m	123,2 m

Tab. 1 Rozdíl reakční doby u řidiče střízlivého a řidiče po požití alkoholu (Skála, 1988)

Z uvedených dat vyplývá, že u řidičů po požití alkoholu narůstá reakční doba o 40 až 70 %. Skála (1988) dále dle výzkumu provedeném v Bratislavě roku 1956, kterého se zúčastnilo 832 osob, uvádí, že při hladině alkoholu 0,3-0,9 ‰ se riziko nehody zvyšuje

² OČTŘ – orgány činné v trestním řízení.

oproti střízlivým řidičům sedmkrát. U hladiny 1-1,4 ‰ je to jednatřicetkrát a u hladiny větší než 1,5 ‰ dokonce stodvacetkrát. Tato zjištění vedla k tomu, že k 1. lednu 1961 je zcela zakázáno jakékoli množství alkoholu při řízení motorového vozidla.

Podívejme se pro zajímavost na opatření v Japonsku, kde mají od roku 1969 speciální vězení pro osoby, které zavinily vážné dopravní nehody nebo spáchaly obzvláště závažný přestupek. Cílem je napravení řidičů, kteří si mají uvědomit zodpovědnost za svoje jednání a závažnost svého protispolečenského chování, a v tomto nápravném zařízení se resocializovat. Statistiky z roku 1984 ukazují 29,2 % osob uvězněných z důvodu řízení pod vlivem alkoholu a 22,8 % řidičů bez ŘP. U 92,5 % osob se jednalo o opakovaný přestupek. Průměrný věk byl 32 let. Vězni měli podobné osobnostní charakteristiky jako egoismus, emocionální labilitu a sníženou inteligenci (Štikar et al., 2003).

Osobnostními charakteristikami řidičů se zabýval také výzkum 2524 respondentů provedený Ullebergem (2001, in Šucha et al., 2013), jehož cílem bylo identifikovat dva nejrizikovější subtypy. Jako nejrizikovější byl vyhodnocen muž s nízkou mírou altruismu a úzkostnosti, vysokou úrovní *sensation seeking*³, nezodpovědností a projevy agrese při řízení. Druhý nejrizikovější subtyp byl charakteristický agresivním a úzkostným chováním se sklonem k vznětlivosti a zlobě.

Způsob řízení je ovlivněn kognitivními funkcemi, které jsou požitím alkoholu a drog ovlivněny, což zhoršuje bezpečnost silničního provozu. Wallace a Vodanovich (2003, in Štikar et al., 2006) prováděli v USA výzkumy na toto téma a přišli se závěrem, že poruchy kognitivních funkcí ovlivňují míru zodpovědného chování, a to především míru svědomitosti. Stejně ohrožující mohou být poruchy pozornosti a impulzivita. Často také k nebezpečnému řízení motorového vozidla, a tedy častější nehodovosti, dochází při užívání hypnotik a antidepresiv. Tento závěr vyšel z výzkumu Wadsworthové, který proběhl roku 2003 ve Velké Británii (Štikar et al., 2006).

Vliv alkoholu na rozhodování, a tedy také důvěru ve své schopnosti ukázal výzkum provedený v Anglii, kde byli vybráni nejzkušenější řidiči autobusové společnosti, kteří byli rozděleni do třech skupin. První skupina řidičů nedostala žádný alkohol, každý řidič druhé skupiny 6 cl whiskey a všichni ze skupiny třetí 17 cl whiskey. Cílem bylo projet autobusem průjezd, který byl vyznačen pohyblivými zábranami a bylo tedy možné měnit dle potřeby jeho šířku. Žádný střízlivý řidič si nenechal volné místo mezi autobusem a zábranou menší 18 cm. U třetí skupiny se stalo, že se řidič se 3 ‰ alkoholu v krvi snažil projet průjezd o 36

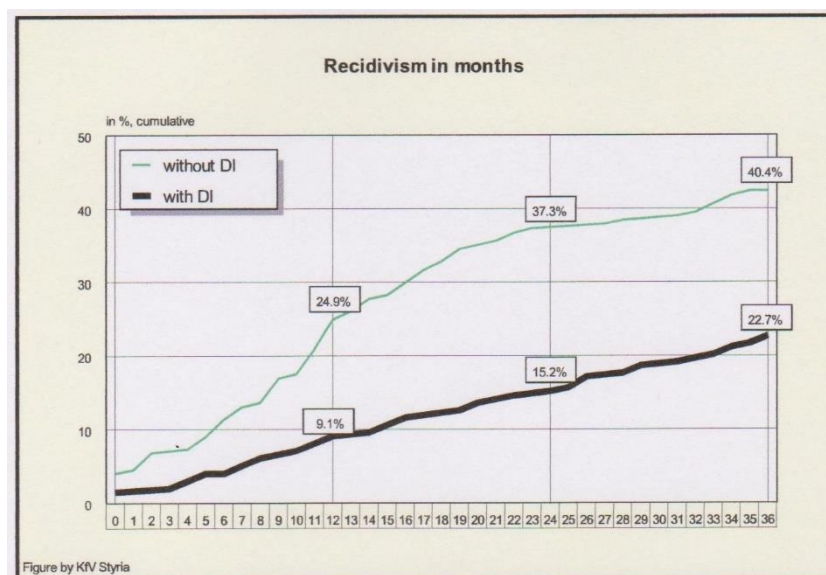
³ Autorem teorie *sensation seeking* je Marvin Zuckerman. Zabývá se potřebou vyhledávat stále nové a neobvyklé zážitky, dobrodružství, zkušenosti, s cílem vyhnout se nudě a stereotypu (Plháková, 2007).

cm užší, než je šířka autobusu a další řidič s 0,7 % se rozhodl projet průjezd až o 41 cm menší, než je šířka vozidla. Z uvedeného výzkumu je tedy jasné, že i malá dávka alkoholu může způsobit špatný úsudek, a tedy vyšší pravděpodobnost dopravní nehody (Skála, 1988).

Efektivitou rehabilitačních programů se zabýval Jacobshagen, který roku 1998 zkoumal vzorek 1211 řidičů – začátečníků, kteří tento program absolvovali. Ukázalo se, že mají o 50 % menší recidivu, a že se častěji recidiva objevuje u mladších osob, méně u žen než u mužů. Dalším autorem zabývajícím se touto tematikou byl Echterhoff, který od roku 1999 sledoval po dobu pěti let 188 řidičů absolvujících dopravně psychologické poradenství. Účastníci měli při řízení hladinu vyšší než 2 % alkoholu a opakování takového přestupku se objevilo pouze u 6,4 % osob (Šucha et al., 2013).

Bartl a kol. (2002) v rámci projektu ANDREA uvádějí „*magical minus 50 per cent*“, tedy že dle výzkumů by rehabilitační programy měly přispět k padesátiprocentnímu snížení recidivy. Nejrozsáhlejší evaluace v Evropě byla provedena na 12 státech EU (Anglie, Belgie, Francie, Itálie, Maďarsko, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Švédsko a Švýcarsko) a snížení recidivy bylo u 15-71 % řidičů podle zvoleného programu, přičemž nejlepší výsledky měly kurzy při odebrání ŘP a po požití alkoholu. Jako naprosto neefektivní se ukázaly programy, které probíhaly pouze formou edukace (Kurečková et al., 2014).

V následujícím grafu je znázorněna recidiva řidičů v průběhu tří let při absolvování rehabilitačního programu a bez něj (Bartl, 2003):



Graf 1 Recidiva u řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu po absolvování rehabilitačního programu (dle Schützenhöfer & Krainz, in Bartl, 2003)

Pokud řidiči absolvovali rehabilitační program, opakovali svoje přestupky pouze ve 22,7 %. V případě, že žádný kurz nenavštívili, objevila se recidiva u 40,4 % osob zapojených do výzkumu.

Jistě zajímavé jsou statistiky *Ministerstva dopravy*, které jasně ukazují, že alkohol a drogy za volantem jsou časným viníkem smrtelných dopravních nehod. Během let 1993-2003 byla každá desátá dopravní nehoda zaviněna řidičem pod vlivem alkoholu, a řidiči roku 2012 pod vlivem drog či léků zavinili 11x více nehod, než tomu bylo roku 1993. Informace webu dále uvádějí, že 57 % dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu bylo způsobeno řidiči, kterým byla naměřena hladina alkoholu 1,5 ‰ a více (Ministerstvo dopravy, 25. února 2014). Statistika za první půlrok 2016 uvádí, že se denně stalo průměrně 37 přestupků nebo trestných činů způsobených alkoholem nebo návykovými látkami (Ministerstvo dopravy, 4. srpen 2016).

Roku 2017 bylo pod vlivem návykových látek spácháno 18.201 přestupků a trestních činů, které jsou podrobně zobrazeny v následující tabulce:

Jednání	Právní předpis	Body	Počet	Průměrně na den
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	40/2009 Sb. par. 274 odst. 1	7	6107	16,73
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. a	7	1260	3,45
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. b	7	23	0,06
ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn	40/2009 Sb. par. 274 odst. 2 písm. c	7	132	0,36
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. b	7	6294	17,24
řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. c	7	212	0,58
přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	361/2000 Sb. par. 125 písm. c odst. 1 písm. d	7	4169	11,42
opilství - požitím nebo aplikací návykové látky se přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti	40/2009 Sb. par. 360 odst. 1	7	4	0,01

Tab. 2 *Přehled přestupků a trestných činů spáchaných pod vlivem návykových látek za rok 2017* (Ministerstvo dopravy, 29. ledna 2018)

Dle právních předpisů jsou přestupky a trestné činy pod vlivem alkoholu rozděleny do osmi skupin. Celkově bylo roku 2017 denně průměrně zadrženo těchto řidičů takřka 50, což je oproti prvnímu půlroku 2016 o 13 osob více.

S výzkumy týkajícími se role alkoholu za volantem se setkáváme poměrně často, což může být způsobeno tím, že první přístroj testující alkohol v krvi byl vynalezen již roku 1954 (Skála, 1988). Drogová tematika v silniční dopravě není zatím tak rozšířená, ale to se může právě díky zavedení kontrolních testů i na drogy změnit.

VÝZKUMNÁ ČÁST

3 Výzkumný problém, cíle práce a výzkumné otázky

V následujících kapitolách si představíme výzkumný problém, stanovíme si cíle práce a výzkumné otázky. Dále si určíme metodologický rámec, typ výzkumu, metody zpracování a analýzy dat, a specifikujeme si výzkumný soubor. Je nutné neopomenout ani etickou stránku šetření.

3.1 Výzkumný problém

V České republice není systém rehabilitačních programů pro řidiče příliš známý. Narazíme na něj většinou až tehdy, kdy se nás přímo týká a v největším počtu případů poskytuje možnost zvýšení pravděpodobnosti vrácení ŘP, o který jsme přišli. Tyto programy vyhledávají nejčastěji tzv. rizikovní řidiči, kterým byl odebrán ŘP z důvodu řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog. Tyto řidiče a nebezpečnost řízení pod vlivem návykových látek jsme si podrobněji definovali v teoretické části.

V posledních letech se hovořilo o možnosti uzákonění rehabilitačních programů, tzn., že by měl být kurz pro určitou skupinu řidičů povinný, ale do současnosti se tak nestalo a tyto kurzy jsou navštěvovány spíše na doporučení soudu, psychologů nebo někdy i zcela dobrovolně.

Řízení pod vlivem návykových látek je problém a problémem bude i do budoucna. Řidiči jsou na alkohol testováni již desetiletí, testy na drogy jsou otázkou posledních let a často o nich lidé ani neví.

Většina respondentů našeho výzkumu jsou řidiči, kterým byl odebrán ŘP právě z důvodu řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. Velmi často se jedná o recidivisty nebo dokonce řidiče, kteří se svým jednáním za volantem dostali až do vězení. Bude tedy zajímavé podívat se na tuto problematiku jejich očima.

3.2 Cíl práce

V rámci našeho výzkumu se podíváme na to, jaké jsou životní příběhy lidí, kteří přišli o ŘP a následně vyhledali rehabilitační program REPADO. Zajímá nás tedy, kdo jsou rizikovní řidiči, kteří se kurzu účastní a co vedlo k tomu, že jim byl odebrán ŘP. Abychom si hlavní cíl přesněji specifikovali a byl z metodologického hlediska lépe uchopitelný, byl stanoven takto:

- *Popsat a analyzovat důvody odebrání řidičského oprávnění a jeho dopad na osobní a pracovní život účastníků rehabilitačního programu REPADO.*

V souladu s hlavním cílem byly stanoveny následující dílčí cíle:

- *Popsat a analyzovat vztah k alkoholu a drogám respondentů.*
- *Popsat a analyzovat roli řízení v životě respondentů.*
- *Popsat a analyzovat vztah respondentů k pravidlům a sankcím týkajících se dopravního systému.*
- *Popsat důvody absolvování rehabilitačního programu a očekávání respondentů.*

3.3 Výzkumné otázky

V souvislosti se stanovenými cíli našeho výzkumu jsme specifikovali tyto výzkumné otázky:

- *Jaké jsou důvody odebrání řidičského oprávnění respondentů?*
- *Jaký je dopad odebrání řidičského oprávnění na osobní a pracovní život respondentů?*
- *Jaký je vztah respondentů k alkoholu a drogám?*
- *Jakou roli hraje řízení v životě respondentů?*
- *Jaké jsou důvody absolvování rehabilitačního programu REPADO a jaké bylo očekávání respondentů?*

4 Metodologický rámec výzkumu

Pro náš výzkum zkoumající absolventy rehabilitačního programu, kteří tvoří rizikovní řidiči, jsme zvolili kvalitativní přístup, který nám umožňuje získat od respondentů nejen základní údaje, ale také jejich životní příběhy a postoje analyzovat.

Jako způsob sběru dat byly zvoleny *polostrukturované hloubkové rozhovory*, které nám umožnily respondenty nechat povykládat jejich příběhy volným způsobem, ale také rozhovor připravenými otázkami nasměřovat s ohledem k předem dané struktuře, tedy v souladu s cíli výzkumu. „*Způsob, forma odpovědi na tyto otázky zůstává nadále víceméně volná. Respondent si sám může vybrat styl odpovědi.*“ (Ferjenčík, 2010, 175), což nám může o jeho osobnosti mnohé napovědět a pomoci při analýze výsledků.

K analýze dat jsme použili zakotvenou teorii, která nám umožňuje jednotlivé jevy popsat, nacházet mezi nimi souvislosti a zařazovat je do kategorií.

4.1 Typ výzkumu

Našeho výzkumu se zúčastnilo 8 respondentů, kteří vyprávěli svůj příběh, který vyústil v účast na rehabilitačním programu REPADO. Metoda nepřímého pozorování, která je částečnou biografií konkrétního jedince se nazývá *případová studie*. Nutno podotknout, že respondenti vzpomínají a rekonstruují minulé události, které mohou být zkreslené nebo neúplné (Nolen-Hoeksema, Fredrickson, Loftus, & Wagenaar, 2012).

V rámci našeho výzkumu jsme získali mnohá velmi citlivá data z osobního života respondentů, některé příběhy nebyly úplně logicky konzistentní, nicméně o jejich pravdivosti nespekulujeme.

4.2 Metody získávání dat

Data na tuto bakalářskou práci byla získána na základě *hloubkových polostrukturovaných rozhovorů*, které jsou specifické interaktivním vztahem mezi respondenty a výzkumníkem, což poskytuje možnost, jak respondentům ke všemu se svobodně vyjádřit, tak výzkumníkovi směřovat rozhovor ke stanoveným cílům. Problematika rizikových řidičů obnáší velmi citlivá data, která mohou respondenti v polostrukturovaném rozhovoru uvést ve správném kontextu a je také zajímavé, jak svoje životní příběhy sami prezentují.

Na začátku výzkumu bylo stanoveno pět okruhů otázek a dvě otázky s procentuálně vyjádřenou odpovědí. Okruhy otázek vypadaly následovně:

- 1) *Životní příběh s důrazem na alkohol a drogy* – respondenty jsme nechali povyprávět svůj příběh, který končí většinou odebráním ŘP, v každém případě účastí v kurzu REPADO. Měli „volnou ruku“ a nebyli přerušováni. Bylo zajímavé sledovat, jak se na vyprávění odráží charakterové vlastnosti, životní postoje jednotlivých respondentů, ale také jejich ochota svěřovat se s osobními záležitostmi.
- 2) *Role řízení a ztráty řidičského oprávnění* – okruh této otázky byl poměrně jednoznačný a dostalo se nám také jednoznačných odpovědi.
- 3) *Plány do budoucna* – z této části rozhovoru bylo získáno nejméně dat. Respondenti jsou bez ŘP a mnohdy ani neví, kdy ho získají zpět. Každý navíc pochopil otázku jinak. Data získána tímto okruhem netvoří ve výsledcích samostatnou kapitulu, ale jsou začleněny do dalších částí.
- 4) *Kurz* – respondenti zde měli sdělit svá očekávání a důvody přihlášení se do rehabilitačního programu.
- 5) *Páchání přestupků a postoj k dopravnímu systému* – cílem bylo zjistit, jaké přestupky či trestné činy respondenti v minulosti páchali. Většinou byly tyto otázky zodpovězeny v první části, protože dost často má odebrání ŘP spojitost s minulými přestupky nebo celkovým životním stylem. Názory na dopravní systém byly různorodé a některé velmi zajímavé.

Na konci rozhovoru byly respondentům položeny dvě otázky, které vyžadovaly procentuálně vyjádřené odpovědi:

- *Na kolik procent se cítíte být fyzicky a psychicky způsobilý/á k řízení?*
- *Jak moc je pravděpodobné, že se budou Vaše přestupky opakovat?*

Na začátku rozhovoru byli respondenti dotázáni na věk, nejvyšší dosažené vzdělání, zda jsou z vesnice či města a jestli jsou kuřáci nebo nekuřáci.

Rozhovory probíhaly v CDV před některou z lekcí kurzu tak, aby nemuseli respondenti dojíždět zvlášť a zvýšil se tak jejich komfort a ochota se rozhovoru zúčastnit. Na příjemné prostředí CDV byli už zvyklí a cítili se tam dobře.

Sběr dat probíhal od prosince roku 2016 do března roku 2017. Uskutečnilo se celkem osm rozhovorů v délce od 22 do 50 minut. Vždy byl na rozhovor vymezen minimálně hodinový prostor, aby se respondenti necítili tlačeni časem. Vše se nahrávalo se souhlasem respondentů na diktafon a poté byly záznamy ručně přepsány do papírové podoby.

Při nabídce na účasti na rozhovoru byla již na začátku nabídnuta částka 500,- Kč. Předpokládalo se totiž, že by ochota mluvit na diktafon o své alkoholové, drogové nebo jiné trestné činnosti byla malá. Stalo se, že někteří respondenti peníze odmítali, nepřevzal si je jeden.

4.3 Metody zpracování a analýzy dat

Data získaná našim výzkumem byla zpracována a analyzována pomocí zakotvené teorie, která má za úkol „...vybudovat teorii zkoumaného jevu: jeho abstraktní, teoretické uchopení, která nám umožní daný jev pregnantně pojmenovat, lépe mu porozumět v různých souvislostech a díky tomu být i úspěšnější v jeho předvídání a ovlivňování“ (Řiháček, Čermák, Hytych, & kol., 2013, 44). Tato teorie má tři fáze, a to kódování otevřené, axiální a selektivní. Jak název teorie napovídá, cílem je vytvoření teorie pevně zakotvené v datech. Nejedná se tedy o spekulativní nebo intuitivní způsob zpracování dat.

Proces zpracování dat touto teorií se nazývá kódování, což „... představuje operace, pomocí nichž jsou údaje rozebrány, konceptualizovány a opět složeny novými způsoby“ (Strauss, & Corbinová, 1999, 39). Je to základní proces při zpracování dat získaných výzkumem.

První část se nazývá otevřené kódování, při kterém vytváříme pojmy, které jsou „... induktivně zakotveny v datech, ale samy o sobě mají abstraktivní povahu, protože vyjadřují myšlenku, princip či zkušenost, platnou napříč různými událostmi či situacemi (Řiháček et al., 2013, 48). V rozhovorech jsme tedy popsali jednotlivé pojmy kódy (např. „alkohol“), ty následně porovnávali a pojmy vztahující se ke stejnému jevu seskupili do kategorií (např. „návykové látky“). Tento proces se nazývá kategorizace. Ve fázi axiálního kódování se jedná o bližší určení kategorie pomocí určitých podmínek a kontextu. Kategorie upřesňujeme a výsledkem jsou nové subkategorie (např. „mladická nerozvážnost“ nebo „recidiva“). Axiální kódování má tedy za cíl vytvářet spojení mezi kategoriemi a subkategoriemi (Strauss, & Corbinová, 1999).

Poslední fází je selektivní kódování, kdy pomocí konceptualizace vybíráme jednu centrální kategorii, která je systematicky uváděna do vztahu k ostatním kategoriím. Kolem tohoto hlavního jevu se všechny ostatní kategorie soustředí (Strauss, & Corbinová, 1999). V našem případě jsme dospěli k centrální kategorii „riziková řidiči“.

4.4 Popis výzkumného vzorku

V rámci našeho výzkumu byly požádány o spolupráci dvě skupiny účastníků kurzu, které ve zmíněném období výzkumu probíhaly. V první skupině bylo pouze pět participantů a z nich poskytli rozhovor dva. Ve druhé skupině se zúčastnilo výzkumu šest osob z celkového počtu deseti řidičů.

Jedná se o výběr záměrný, který je vůbec nejrozšířenější formou výběru respondentů, s kterou se u kvalitativního přístupu setkáváme (Miovský, 2006).

Respondenty oslovoval v rámci lekce kurzu sám výzkumník, který byl v případě prvního kurzu i účastníkem a mohl tak navázat bližší kontakt s klienty a získat si tak jejich důvěru.

Výzkumný vzorek tvořilo sedm mužů a jedna žena ve věku od 20 do 50 let. Z celkového počtu 8 bylo 5 středoškoláků, 2 osoby s výučním listem a nejmladší respondent má nejvyšší dosažení vzdělání vzhledem ke svému věku základní. 6 osob pocházelo z vesnice a 2 z velkého města. U většiny respondentů převažují manuální práce jako lešenář, montér, skladník nebo například obsluha v restauraci. 6 osob jsou kuřáci a pouze 2 nekuřáci.

4.5 Etické problémy a jejich řešení

Respondenti byli na začátku rozhovoru seznámeni s jeho průběhem, jednotlivými okruhy a vyjádřili souhlas se záznamem rozhovoru na diktafon. Dále byli informováni o anonymitě, způsobu zpracování dat a možnosti odstoupení od výzkumu. Na začátku byli respondenti vyzváni, aby se zeptali na případné nejasnosti a na závěr rozhovoru měli možnost cokoli dodat.

Jména respondentů byla zaměněna za pseudonymy, aby byla zachována jejich anonymita.

5 Výsledky výzkumu

Pro tento výzkum jsme použili metodu zakotvené teorie, která nám pomohla pomocí kódování vytvořit dvě hlavní kategorie klientů rehabilitačního programu REPADO, tedy našich respondentů, které jsme pojmenovali „*recidiva*“ a „*mladická nerozvážnost*“. Jak se v průběhu analýzy dat ukázalo, tyto dvě skupiny se v mnohém prolínají. Jedná se o osoby, které řídily pod vlivem alkoholu a drog, v jednom případě se jedná o řidiče, který má problém s agresivním chováním v silniční dopravě. Všichni tedy vykazují rizikové chování, a proto jsme ústřední kategorii nazvali „*rizikovní řidiči*“.

Získaná data vyhodnotíme v následujících kapitolách, které vyplynuly z proces analýzy dat v souladu se stanovenými cíli. Jména respondentů jsou zastoupena pseudonymem (Karel, Petr, Josef, Zdeněk, Pavel, Miroslav, Daniel a Katka) a v případě citace rozhovoru je uveden řádek jeho přepisu, na kterém se nachází. V textu jsou některé kódy uvedeny v úvozovkách a kurzívou. Vzhledem k množství kódů jsou vyznačeny jen ty, které jsou společné pro více respondentů, a jsou tedy důležité pro pochopení souvislostí, nebo jsou vzhledem k tématice zajímavé.

5.1 Životní příběh s důrazem na alkohol a drogy

Jak teoretická část ukázala, dobré řidiče z nás nedělá jen autoškola nebo zkušenosti, ale řízení ovlivňuje celková struktura osobnosti a v neposlední řadě prostředí, v kterém žijeme a ve kterém jsme vyrůstali. V rámci této práce nás zajímalo, kdo jsou vlastně řidiči, kteří se ocitli v rehabilitačním programu REPADO, zda se dají důvody jejich rizikového chování najít v jejich životních příbězích a v neposlední řadě jsem se ptali na jejich vztah k alkoholu a drogám, případně jiné souvislosti.

Kódy „*alkohol*“ a „*drogy*“, které spadají do kategorie „*návykové látky*“, nebo „*nízká sebekontrola*“ se dost často objevují u různých klientů v různé míře a kombinaci, proto se jimi nezabýváme separovaně, ale v kontextu s jejich životním příběhem a historií odebrání ŘP, což je většinou hlavní důvod návštěvy kurzu REPADO.

Odebrání ŘP z důvodu jízdy pod vlivem drog uvedli dva respondenti, jeden z nich měl již předtím problém se zákonem, a to také z důvodu jízdy pod vlivem alkoholu. Alkohol byl důvodem pro odebrání ŘP u pěti respondentů kurzu, jeden klient se přihlásil dobrovolně z důvodu malé sebekontroly a agresivního chování za volantem, kvůli kterému měl již několikrát problém se zákonem.

Zajímavý je příběh Karla, který přišel o ŘP kvůli řízení pod vlivem pervitinu. Je u něj zjevná malá sebekontrola, ovlivnitelnost od okolí, ale také „zvýšené sebevědomí“, které bylo možné vysledovat i u jiných respondentů. Negativně vnímá ostatní řidiče pod vlivem drog, kterým se podaří uniknout postihu. „... když kolikrát vidím, jak se nekontrolují. Oni vidí kočku a přejedou ju, jako schválně. Já jsem maximálně zajel holuba a jinak popeláře. Ale ten nebyl označen, toho jsem přehlídl. To jsem teda nebyl pod vlivem“ (Karel, 380-384). Respondent dále uvádí, že ho rodiče označili za „černou ovci rodiny“, což se objevuje i u dalších dvou respondentů. Není výjimkou, že se respondenti cítí být rodiči vnímání negativně, někdy dokonce pochybují o jejich lásce. Karel k tomu dodává, že jeho chování je tak trochu naschválně vůči jeho otci, s kterým měl problematický vztah. „To by tata než umřel, tak neměl říkat to, co říkal. Právě řekl škaredý věci, tak právě jsem byl... takhle jsem si vylíval zlost tak trošku“ (Karel, 271-273). Otec ho častoval urážkami jako kripl nebo debil a požívání drog a jízda pod jejich vlivem byla tedy i podle jeho slov truc. U respondenta lze zpozorovat také „ukřivděnost“ a „zmatenost výpovědi“, Karel měl problém s dopravně psychologickým vyšetřením. „To, jak byly ty psychotesty, všichni to udělali, jen já ne. Jak tam byly ty zvukový a obrázky. Asi to bylo ohledně reflexí u auta...“ (Karel, 393-395). Lze tedy uvažovat o problému s vyšetřením také kvůli následku mozkové mrtvice a dalších zdravotních problémů, které respondent uvádí. Často věty v jeho výpovědi nebyly úplně nebo srozumitelné.

„Problematický vztah s rodiči“ uvádí také Miroslav, který si podle svých slov jízdu pod vlivem alkoholu pokazil vztah s mámou, která ho kvůli tomu vyhodila z domu. Nyní je mu oporou otec. Miroslavovi byl odebrán ŘP z důvodu jízdy po vypití pěti piv, když se rozhodl jet řešit problémy s tehdejší přítelkyní. Miroslav má dvacet let a spadá do kategorie „mladická nerozvážnost“, jedná se o jeho první a podle jeho předsevzetí poslední přestupek tohoto charakteru. Respondent má velmi reálný pohled na celou záležitost a necítí se být nijak neprávem postihnut. „... nadýchal jsem jedna osmnáct, vzali mi řidičák, vzali mi ho právem. Jako já se necítím nějak ukřivděnej. Uznávám svoji chybu, pikám za svoji chybu, ale tím to pro mě končí. Ponaučil jsem se, to je to hlavní“ (Miroslav, 308-311).

Podobný příběh můžeme vidět i u pana Josefa, kterému byl v jeho 22 letech odebrán ŘP za nadýchání zbytkového alkoholu. Celou situaci zkomplikovala rada známého, který ho nabádal, aby ŘP neodevzdal a dál i přes zákaz řídil. Ignoroval tedy předvolání, což se mu nevyplatilo, protože byl poté zastaven po vjetí do zákazu vjezdu a skončil v cele předběžného zadržení. Přišel o ŘP na 16 měsíců a dostal pokutu 38.000,-. I on vidí svou

situaci bez známek dotčenosti. Přiznává také, že i předtím občas sedl za volant s vědomím, že ještě není zcela střízlivý:

Ne opilej, ale třeba po nějaké víkendové akci, party jsem se třeba necítil stoprocentně, tak jsem párkrát nebo víc jak párkrát jel v domnění, že bych mohl nadýchat. Ale jak se říká Tak dlouho se chodí se džbánem pro vodu, až se ucho utrhne, a došla řada i na mě (Josef, 112-116).

Svoje jednání označuje za „klukovinu“.

Druhý respondent, kterému byl odebrán ŘP za jízdu pod vlivem drog je Petr, který byl zadržen za volantem pod vlivem pervitinu sedmkrát a jednou pod vlivem alkoholu. Z důvodu nakumulování trestů strávil dva měsíce ve vězení. ŘP mu byl odebrán celkem na pět let a trest by měl tento rok vypršet. Jako důvod začátku užívání drog Petr uvádí problémy s přítelkyní a vzhledem k tomu, že „tenkrát na to nebyl žádnéj řemen“ (Petr, 243), padla tedy volba na pervitin. „No pít jsem nemohl furt, tak jsem si našel něco jinýho“ (Petr, 241).

Ve vězení skončila kvůli opakovanému řízení pod vlivem alkoholu i Katka. Třikrát nadýchala 1,9 ‰ a kvůli sečtení trestů dostala šest měsíců odnětí svobody. Za dobré chování byla po čtyřech měsících propuštěna.

Já jsem opravdu poučena dostatečně, si myslím. Ta soudkyně to udělala i dobrým způsobem, protože já jsem byla takovej frajírek, na kterýho nikdo neměl. Myslela jsem, že mě nikdy nechytanou nebo že si asi můžu dělat všechno za tím volantem (...) Děti se nezblázní, matka taky ne. Ona si to aspoň rozmyslí příště. Že mě tím vlastně poučila (Katka, 385-392).

Také Katka uvádí problematický vztah s rodiči. „No moje maminka mi řekla, že jsu blbá, že jsem smrad od malička, takže to mě vcelku ani nepřekvapilo, že jsu průserář od malička, černá ovce rodiny, ale za mnou vždycky stála“ (Katka, 226-228). Respondentka dále uvádí, že pravděpodobně spáchá ještě nějaké přestupky například za pásy, světla nebo rychlost, ale že si alkohol za volantem už nedovolí, ať už kvůli dětem nebo obavě, že by o ŘP přišla napořád.

Trochu jiný pohled na svoje problémy s ŘP má pan Zdeněk, který jim dává z pohledu na život hlubší smysl:

Ten život ti dává prostě nějaké určité body, kdy už by ses měl rozmyslet, kam ten život směřovat a když to člověk nerespektuje, tak musí přijít prostě rána někde prostě zvenčí nebo něco ti tak ukáže ten život a v mém případě to bylo, že jsem přišel o papíry a vážná nehoda s kamarádem (Zdeněk, 13-18).

Nehoda skončila pro Zdeňka podmínkou. Následně byl zadržen pod vlivem alkoholu při rutinní kontrole a byl mu odebrán ŘP na 5 let se čtyřletou podmínkou. Součástí trestu

bylo i absolvování rehabilitačního kurzu. Zdeněk dále uvádí problematické vztahy v rodině, které nebyl schopný řešit:

Nedokážeš se v určité části života nikam pohnout, rozhoupat se, nic, teď chodí ti prostě nějaké situace do života, ale buď je chceš vidět, a nebo hlavně nevíš, a to byl zrovna můj případ, jak je uchopit, jak je pochopit vlastně, co ti to dává. No a když přijde nějaká taková rána, kurva rána, tak to už potom začneš řešit (Zdeněk, 93-103).

Respondent připouští, že se stávalo, že pod vlivem alkoholu řídil i předtím, občas jel domů autem z hospody.

Danielovi je 50 let a ztráta ŘP je pro něj problém především kvůli práci. Bez ŘP je již sedm let, během nichž byl několikrát přichycen při řízení bez ŘP, z toho třikrát pod vlivem alkoholu. Celkem dostal šestkrát zákaz řízení. Pro svoje chování má ale ospravedlnění. *„Vysvětlovat něco kde bylo právo nebo jak to vlastně bylo, a že je to vlastně administrativní nedorozumění nebo že můj názor je na to jiný, tak to prostě nemělo ten dosah prostě“ (Daniel, 31-35).* U tohoto respondenta se objevuje pocit nespravedlnosti a nepochopení ze strany psychologů a soudců. *„Já opravdu žiju spíš občanským životem, a ne abych studoval nově vyšlé vyhlášky. Ale samozřejmě je to moje chyba. (...) ... ale tak můžou za to ty ženský, no, jak se říká. Jsem jel kvůli ženské“ (Daniel, 45-50).* To, že *„za všechno může ženská“* se objevuje v několika rozhovorech. Stejně jak u Miroslava i zde byl motiv sednout za volant pod vlivem alkoholu potřeba sdělit něco své přítelkyni, v tomto případě, která se nacházela sto padesát kilometrů daleko. U respondenta je zjevný *„alibismus“*, kdy si všechny své nelegální kroky dokáže omluvit. Například když, jak uvádí, musel odvézt kamaráda z hospody domů, aby po cestě neumrzl, v tu dobu byli oba pod vlivem alkoholu:

Když jsem to pak soudci vysvětloval, tak mi řekl, že kdybych radši ukradl zimník, tak že udělám líp, než abych sedl do auta. To jsem vůbec nepochopil tady tu spravedlnost, co ten soudce tím myslel. Prostě je to tak, že si prostě vykládá ten zákon podle litery legislativy, a ne podle spravedlnosti, že? (Daniel, 66-71).

Daniel má tedy pocit, že se soudce nezachoval spravedlivě, když odsoudil jeho řízení pod vlivem alkoholu. Také má omluvu pro jeden z případů řízení bez ŘP, protože to bylo nutné vzhledem k jeho práci. Jedná se o kontrolní činnost, která vyžaduje přejíždět z místa na místo, což mu odebrání ŘP zkomplikovalo. Mezi další důvody porušování zákona uvedl, že ho soudy a požadavek znovu absolvovat autoškolu stojí mnoho peněz a je pro něj tedy nutné pracovat *„... takže jsem si myslel, že s tím pracovním úsilím z toho vybruslím jako a přesně naopak se to stalo. S tím, že pro toho dalšího soudce jsem mařil úřední rozhodnutí, což mně tak vůbec nepřipadalo“ (Daniel, 92-95).* Respondent několikrát opakuje, že je podle

něj celá záležitost okolo jeho ŘP administrativní záležitostí. Je u něj zjevné „zvýšené sebevědomí“, nicméně občas také uznává, že neznalost zákona neomlouvá. Na závěr se Daniel zamýšlí nad svým životem v souvislosti s vyšetřením mozku, které až na výjimky všichni účastníci kurzu absolvují (mohou ho vynechat ze zdravotních důvodů):

Já jsem teďka člověk, který zažívá nějakou tu fázi deziluzí věkem a včera jak jsem byl na té počítačové tomografii mozku, tak jsem si uvědomil, jak to je... (...) Já jsem si myslel, jak mám kulatou hlavu a ono je to děsně šišatý. To jsou ty deziluze. Člověk si myslí, jak je dokonalý nebo jak je to všechno v pořádku a pak uvidí ten obraz a ono je to všechno šišatý (Daniel, 370-378).

Na závěr byl Daniel, stejně jako ostatní respondenti, vyzván, zda chce něco dodat nebo se nějak charakterizovat. „*No, já jsem takovej neználek v říši dobrodružství. To je vše*“ (Daniel, 381-382).

Poslední respondent Pavel navštěvuje rehabilitační kurz z důvodu nízké sebekontroly a agresivního chování za volantem. ŘP mu byl odebrán v minulosti dvakrát. Jednou za zavinění autonehody, tedy za ublížení na zdraví z nedbalosti, a podruhé za „vybodování“ za pásy a především rychlost. Kurz REPADO mu byl navrhnut jeho psychologem a netají se tím, že si chce vylepšit reputaci při budoucím soudním jednání, které se týká jeho partnerského života. „*Měl bych ten kurz jakoby dokončit a mám nějaký listinný dokumenty, abych nešel, jak se říká bručet*“ (Pavel, 202-204). Na rozdíl od ostatních respondentů nekouří, nepije a drogy nikdy nebral. Jeho život zásadně ovlivnila nehoda na motorce, kterou nezavinil a s jejíž následky se potýká doteď. Dle svých slov se do kurzu přihlásil „*... na základě té sebekontroly, že ten problém mám. Myslím, že je to tady i pro agresivní řidiče a já jsem trochu horká hlava a dneska se to už nedá řešit, že vylezou dva chlapi, dají si po hubě a zase zalezou do auta*“ (Pavel, 181-184). Větší konflikty při řízení měl dvakrát. Poprvé ho dle jeho slov jiné auto vybrzdilo a když shodou náhod zastavilo vedle něj na křižovatce, chtěl si s ním situaci vyříkat. „*... tak jsem zatáhl ruční brzdu, vylezl jsem ven, otevřel jsem spolujezdcovy dveře a pětkrát jsem mu naparkoval a jak jsem zavřel spolujezdcovy dveře, tak jsem mu urazil zrcátka a odjel jsem*“ (Pavel, 258-261). Poté byl zadržen policejní hlídkou. Další podobný konflikt měl s řidičem kamionu. „*Říkám Pojd' ven, nechťel. Tak jak měl ty zrcátka, tak jsem do toho lehce brknul a ono se to nějak rozsypalo*“ (Pavel, 272-274).

5.2 Role řízení a ztráty řidičského oprávnění

Pro každého z řidičů je odebrání ŘP určitým způsobem zásah do života, ať už pracovního nebo osobního. Může se jednat o omezení našich koníčků, za kterými jsme se dopravovali autem nebo dokonce změnu práce. Svým způsobem zasahuje také do běžného chodu domácnosti. Každého z respondentů ovlivnilo odebrání ŘP život trochu jiným způsobem a do jiné míry. Většina z nich na celé situaci nachází i jistá pozitiva.

Pět z osmi respondentů muselo kvůli odebrání ŘP změnit práci nebo alespoň změnit pracovní pozici ve stávající firmě tak, aby v rámci pracovní doby nemuseli využívat automobil. I Petr uvádí problémy v práci. Sice nemusel změnit zaměstnání, ale jisté omezení tu je. *„Už tam nejsem svým pánem, nemůžu si dělat všechno po svém a všechno sám. Jsem vázaný na lidi, který to auto maj. (...) Auto žádnéj vliv na osobní život nemá, ani nemělo. Spíš ta práce, ale to byl vlastně můj osobní život“* (Petr, 101-109). Po vrácení ŘP doufá, že se všechno vrátí do *„starých kolejí“*.

Miroslav musel úplně změnit zaměstnání, protože pracoval jako řidič z povolání. Ztráta ŘP je pro jeho život zásadní. *„Celkově jsem bez něj jako tělo bez duše“* (Miroslav, 83-84). Nicméně žít se opět řízením v budoucnu neplánuje. Také Pavel velmi negativně cítí absenci ŘP:

No, myslím si, že mi to být 12 měsíců bez řidičského průkazu a jezdit emhádečkem, že mě to dostatečně napravilo a že si těch bodů dostatečně vážím a jezdím tak, abych o ty body nepřišel a opravdu člověk je zvyklej na to auto a být bez toho nebo se nechat vozit, je za trest (Pavel, 50-54).

Hodně respondentů si stěžuje na pocit, že musí *„otravovat ostatní“*. Pocit nesvobody, a to že někoho musí prosit o pomoc, je jim nepříjemný. *„Z práce do práce. Nechat se furt někoho doprošovat. Chvilu to člověk dělá normálně, ale když ho člověk otravuje celý rok, tak to našťve kdekoho. A pro každou maličkost, každou drobnost“* (Pavel, 62-65).

Více než polovina respondentů uvádí, že mají rádi adrenalin za volantem. Snaží si ho užívat na méně frekventovaných silnicích nebo cestách, kde je menší pravděpodobnost, že někoho potkají. *„No, tak samozřejmě tam, kde vidím, že není obyvatelstvo. To je jen taková chvilková, aby člověk věděl, jestli to ty koně má nebo nemá nebo co to umí. Stejně se to v 250 zastaví, to má omezovač, pak už to dál nejede“* (Pavel, 141-145). Šest z osmi respondentů pochází z vesnice, takže je otázkou, zda, jak oni uvádějí, vyjet si zařadit na polňačku nebo po pár pivech odjet autem domů, není přirozenou součástí jejich života. Ostatně někteří to nepopírají. *„Jako v tom člověk vyrostl a prostě, já nevím, záleží... tam se prostě naskákalo*

do aut, tam do něho naskákalo lidí devět, deset, co si pamatuju a jelo se na zábavu a řidič nemohl chodit, že...“ (Zdeněk, 130-133). Zdeněk ale dále dodává, že i přestože je toto v dnešní době nemyslitelné, tak pokud v tom člověk vyrostl, něco to v něm přeci jen zanechá. Dost často je vesnická zábava spojena i s motorkami, proto zde byl zvolen kód „*vesnice-motorky-pole*“.

Jsou ovšem i tací, kteří rychlou jízdu nevyhledávají. „*Mám rád jízdu autem, ale takovou klidnější, ne úplně rychlou jízdu, protože jsem párkrát boudal a nebylo to moc záživný*“ (Josef, 201-203). Josef dodává, že je to také z důvodu, aby se vyhnul dalším případným problémům, protože ŘP je klíčový pro jeho práci a musel kvůli odebrání ŘP přestoupit na jinou pracovní pozici. I Daniel uvádí, že upřednostňuje bezpečnost a plynulost před adrenalinem.

Pro Katku je největší komplikací bez ŘP to, že je to „*nepraktický s dětma*“. Náročné je chodit na nákupy, cesta do školky a vzhledem k vzdálenosti bydliště rodičů organizačně takřka nemožné se k nim bez auta s dětmi dostat. Také ostatní respondenti uvádějí, že bylo nutné upravit chod domácnosti. Za volant musely často sednou manželky nebo přítelkyně, které nebyly zvyklé řídit. „*Ta z toho byla děsně nervózní. Ona má řidičskéj průkaz 15 let, ale nikdy neřídila, takže to byla taky příležitost jezdit dopředu. Couvat ještě neumí*“ (Daniel, 212-214). Daniel se dívá na řízení své ženy velmi kriticky. „*Si myslím, že je to o stylu jízdy všeobecně. Že moje žena nemůže mít stejný reakční časy jako já. Já se dívám 200 metrů, ona jen 20*“ (Daniel, 299-301). Naopak pozitiva ve změně rolí v domácnosti vidí Zdeněk: „*Jako zase si to užívám. Mám osobní řidičku, což má málokdo*“ (Zdeněk, 224-225).

Ani jeden z respondentů neřekl, že by se na vrácení ŘP netěšil. Snaží se vymyslet si pro sebe osobní strategii, jak se dalšímu takovému postihu vyhnout. „*Na základě toho, že jsem přišel už dvakrát o řidičák vím, jaký je to jezdit šmirglem, tak se snažím ten tachometr hlídat, aby to nebylo nad 20, protože když člověk furt jede těch 65, tak je to tolerance, tak se to dá*“ (Pavel, 358-361). Součástí kurzu byl také výpočet hladiny alkoholu v krvi a jeho vyprcháání z těla. Toto patřilo mezi časté předsevzetí, tedy měřit si kolik vypijí a poté spočítat, za jak dlouhou dobu mohou bezpečně sednout za volant.

Zdeněk uvádí, že pro něj odebrání ŘP znamenalo celoživotní změnu včetně změny zaměstnání, nicméně celou situaci nakonec hodnotí pozitivně. „*Jak se říká: Všechno zlé je k něčemu dobré. Tak ono člověku chvílku trvá, než to člověku podocvakává, tak u mě to tak platilo rozhodně*“ (Zdeněk, 191-193).

Čtyři respondenti uvádí, že začali kvůli odebrání ŘP jezdit na kole, což berou vesměs pozitivně a chtěli by, aby jim to zůstalo i po jeho navrácení. Nicméně se všichni víceméně shodují, že „*je to děsná komplikace bez toho řidičáku*“ (Miroslav, 89).

5.3 Kurz

Způsoby, jak se může člověk do kurzu psychologické rehabilitace dostat, jsme si uvedli v teoretické části. Nyní se podíváme, jak je tomu u našich respondentů, s jakými očekáváními a případně obavami do kurzu přišli a jak celkový přínos absolvování kurzu v CDV hodnotí.

Většina z respondentů sice uvádí, že jsou na kurzu dobrovolně, ale záleží na úhlu pohledu. Některým z nich bylo absolvování psychologické rehabilitace doporučeno dopravním psychologem, právníkem, *Probační a mediační službou ČR* nebo i některým z rodičů. Jeden respondent navštěvuje kurz z důvodu zvýšení reputace před soudním stáním a jednomu klientovi byla účast na rehabilitačním programu nařízena soudně.

Danielovi, který dostal celkem sedm zákazů řízení a již sedm let nemůže sednout za volant, doporučila kurz jeho psycholožka, aby jak sám říká: „... *měla tolik odvahy, že by mě k těm psychotestům připustila*“ (Daniel, 130-131).

Hodně respondentů si z kurzu pamatuje tzv. „sluníčka“, kdy mají označit lidi, kterým na nich záleží a zasáhlo by je, kdyby se jim něco stalo, ať už v autě nebo dostali nějaký těžší postih jako například vězení. „*Mně se teda oblíbily ty sluníčka. Na tom je hodně pravdy. Člověk má hodně svých blízkých a člověk není sám, takže asi tak*“ (Karel, 58-60). I pro Petra byly „sluníčka“ důležité. Díky nim si údajně konečně uvědomil dopad toho všeho, co se může stát.

Jako zajímavou a hlavně poučnou vidí klienti hodinu o výpočtu hladiny alkoholu a účinku drog. Miroslav si z lekce snaží vstítit, že musí oddělovat pití a řízení. Mnozí si také uvědomili, že se dosud chovali značně nezodpovědně a velmi často si musí přiznat, že vlastně řídili celý život opilí, protože neměli ponětí o tom, jak dlouho se alkohol v těle po požití nachází. „*Třeba minule vypočítávání alkoholu. To jsem teda koukala. Na to, co já vypiju, to se musím opít v pátek a budu moct řídit tak ve středu*“ (Katka, 288-291).

Někteří respondenti uvádí smíšené pocity, nicméně nebyl nikdo, kdo by kurz hodnotil negativně. „*No, bál jsem se, že to bude protialkoholní kroužek, ale dopadlo to dobře. Zrovna dobrý lidi, jo... a jako nemá to chybu. (...) Já jsem spíš nic nečekal*“ (Karel, 452-446). Vedle toho Petr šel do kurzu s jistými obavami: „*No tak nejdřív jsem si říkal, že*

to bude podle nějaký americký předlohy. A nakonec to tak nebylo, docela fajn, příjemný. Nijak mně to nevadilo, jak jsem původně čekal, že mě to bude otravovat“ (Petr, 201-203). S dalším pozitivním hodnocením přišel i Miroslav. „Spoléhal jsem na to, že když budu navštěvovat tento kurz, tak mi to něco dá, víc mi to otevře oči a toho jsem se dočkal. (...) Zasmál jsem se tady, dozvěděl jsem se něco nového. Nemám žádnou námitku“ (Miroslav, 238-245).

Někteří klienti uvedli, že sice nic nečekali, ale byli hodně zvědaví, jaký průběh program bude mít. Dva z nich velmi pozitivně hodnotili kurz první pomoci. „*Po prvním sezení jsem si řekl, že to nebude až tak špatný. Ale zkušenosti to do života určitě dá, a hlavně se těším na tu první pomoc. O té první pomoci moc nevím, takže se to bude hodit do života“* (Josef, 228-231). Podobně to vidí i Zdeněk: „*Zrovna včera co byla ta první pomoc, to беру za velmi pozitivní část toho kurzu. (...) Rozhodně že bych se tady u toho trápil nebo tady chodil nerad, to se říct nedá“* (Zdeněk, 243-248).

U některých respondentů se objevily pocity, že mezi klientelou tohoto kurzu nemají co dělat. „*Já jsem tady z toho měl spíš, neříkám, strach, ale přišlo mi, že sem nepatřím* (Miroslav, 258-259). Všichni účastníci kurzu musí ve skupině mluvit o svých problémech a aktivně se zapojovat do debat. Ne všichni jsou tomu rádi. „*Já si myslím, že všichni, co tady jsou, nemají potřebu vytahovat svoji minulost a ventilovat to navenek. Nikdo na to není zvědavěj, aby tady vytahoval svoje soukromí“* (Pavel, 227-230). Dodává také, že „*každej měl ten pocit takovej divnej, neví, co od toho očekávat“* (Pavel, 294-295). Katka také patří spíše k zastáncům názoru svoje problémy příliš s ostatními nesdílet, nicméně nakonec vše hodnotí jako příjemně strávený čas:

Když jsem se pak dozvěděla, o co tady jde, tak spíš si tady povykládat i s ostatníma o těch našich příbězích. Protože já se snažím o tom moc nebavit. Tady ti lidi toho člověka nesoudí a zase jsem slyšela jiný příběhy, takže se v tom člověk necítí tak sám v tomhle tom svým průseru (Katka, 281-287).

O tom, že jako pozitivní v kurzu bere, že se v tom necítí být sám mluví i Daniel a dodává: „*... polovina z nich jsou napůl kriminálníci, polovina je prostě nějakí ťulpasové včetně mě prostě, kteří do toho nějak spadnou, že jo... Tak je to určitě dobrý to sdílet v té skupině“* (Daniel, 253-255).

5.4 Páchání přestupků a postoj k dopravnímu systému

V rámci rozhovorů nás také zajímalo, jaký postoj mají respondenti k dopravnímu systému, přestupkům a pokutám. V neposlední řadě byli dotázáni, zda by povolili určitou hranici alkoholu za volantem nebo jaké změny oni sami navrhnou.

Daniel, jehož chování za volantem vykazuje značnou recidivu, vidí situaci na silnicích takto:

Já si myslím, že je to moc volný. Já si myslím, že třeba dvě třetiny lidí by vůbec řidičák mít nemělo, ten, kdo řídí. Třeba moje žena. Já, kdybych byl komisař, tak jí to nedám. Ohrožení veřejného provozu. Nebo ten důchodce poloslepej nebo prostě třetina těch lidí... (Daniel, 281-285).

Na otázku, zda si myslí, že jeho žena řídí hůř, než on sám s jedním promile alkoholu v krvi, odpověděl, že určitě ano. I přes šest zákazů řízení se cítí být výborným řidičem. *„Tak umím s tím strojem... ho slyším nebo mám to prostě zautomatizovaný v takovém tom módu, že nemusím řešit, co mám dělat. Nemusím mít otáčkoměr“ (Daniel, 337-339).*

Stejně tak jako Daniel i další respondenti vidí problém v řidičích důchodového věku. *„Jako důchodce by za volant neměli vůbec pouštět, protože někteří jsou fakt katastrofální“ (Katka, 325-326).* Karel vidí v řízení seniorů podobnou hrozbu jako řízení pod vlivem marihuany. *„Na těch silnicích by se člověk měl chovat ohleduplně, i když jako oni chtěou, aby jako nejezdili pod vlivem marihuany, ale nechávají tady starý lidi jezdit a je to úplně to samý“ (Karel, 333-339).* Dále specifikuje a porovnává dopady této drogy a schopnosti starých lidí: *„Má to stejnej dopad, člověk je pomalej, vnímá pomalu, je takovej ospalej. Je to stejný jako u starých lidí“ (Karel, 333-343).*

Zdeněk si myslí, že není možné, aby si člověk zajistil stoprocentní bdělost a soustřednost a že dělat chyby, i za volantem, je lidské. Vztah k alkoholu a řízení je, i přesto, že byl přistižen za volantem opilý, negativní. *„Pokud někdo sedne do auta ožralej, tak to je prostě špatně a musí se z toho něco vyvodit, ale takové ty běžné věci jakože člověk má nehodu nebo já nevím co, tak v tom provozu, který teďka je, je spíš štěstí to, že ji člověk nemá“ (Zdeněk, 266-269).*

Většina respondentů se shodla, že nejsou pro variantu, že by se povolilo být i malé množství alkoholu za volantem:

Jsem toho názoru, že by se to začalo zneužívat a myslím, že bych byla jedna z nich. (...) Já si myslím, že když bude 0,5, tak každéj bude spekulovat, kolik toho může vůbec vypít a těch průserů by bylo daleko víc, než je teď (Katka, 336-344).

Stejného názoru je i Josef, kterému byl odebrán ŘP z důvodu řízení se zbytkovým alkoholem. „Řidič by měl být hlavně odpočatej, bez alkoholu, bez drog“ (Josef, 303-304). I přesto, že patří do kategorie rizikových řidičů, je pro striktnější dopravní opatření. „Já si myslím, že by měli zpřísnit pravidla. Měli by řidičáky dávat fakt třeba od 24 let minimálně. Nebo od 20, ale s tím doprovodem dospělého“ (Josef, 284-286). Dodává, že by měli důsledněji kontrolovat rychlost a zaměřit se měli více i právě na alkohol a drogy.

Vedle toho Miroslav by převzal systém, který funguje v Rakousku. „Mně by vyhovovalo, aby to bylo jako v Rakousku. Tam jsou tolerována nula celá dvě promile alkoholu, což je řečně zbytkáč. Tím nechci říct, že bych chtěl jezdit opilej, ale jak to říct...“ (Miroslav, 299-302). Zajímavý je i pohled Petra, který řídil několikrát pod vlivem drog i alkoholu. Na otázku, zda by povolil alkohol za volantem odpovídá:

Já bych to toleroval u starších lidí. No třeba když je mi pětatřicet, tak přece nevezmu papíry borcovi, co to potřebuje k životu, ne? K práci a živení rodiny. Když to vezmou nějakýmu cápkovi, kterému je dvacet, tak ten nemá co chlastat. Tak to ještě úplně neumí ovládat to auto. Nějakou toleranci na ten věk. Máš čerstvej řidičák, neměl by si to tohle vůbec dovolit. Stát se to může chlapovi, co jezdí dvacet let (Petr, 180-186).

Nicméně poté dodává, že „lidi neumí jezdit střízliví, natož opilí“ (Petr, 193).

Pavel, který alkohol nepije, je toho názoru, že účinnější systém, než je náš bodový, mají na Slovensku. „Slováci to maj tak, že žádněj bodovej systém nemaj. Blokovej pokuty nebo zabavujou auta a kdo způsobí nehodu s alkoholem, tak si jde okamžitě sednou“ (Pavel, 316-318). Pavel je pro, aby se u nás stejně jako v sousedním Slovensku zavedly vysoké pokuty, které mají řidiče od přestupků odradit

Víceméně se všichni respondenti shodují na tom, že by systém měl být přísný a pro všechny stejně spravedlivý. „Mělo by to být, aby to nebyl právě holubník, ale asi bych to kontroloval systematicky a ne takhle“ (Karel, 388-389).

5.5 Způsobilost k řízení

Samostatnou kapitolu si jistě zaslouží vyhodnocení odpovědí na otázku, na kolik procent se respondenti cítí být psychicky a fyzicky způsobilí k řízení, a jaká je pravděpodobnost, že svoje přestupky budou opakovat. Otázku problematiky specifikace způsobilosti k řízení jsme se zabývali v teoretické části, z které vyplývá, že pojem způsobilost můžeme chápat v různých rovinách, a to se také ukazuje při odpovědích našich respondentů.

Každý z respondentů měl vyjádřit odpověď na obě otázky v procentuálním vyjádření. Všechny výsledky jsou zaznamenány v následující tabulce:

Respondent	Psychická a fyzická způsobilost (v %)	Opakování přestupků (v %)
Karel	100	20
Petr	100	0
Katka	100	0
Miroslav	90	5
Pavel	90	15
Josef	100	0
Zdeněk	85	0
Daniel	100	0

Tab. 3 *Hodnocení respondentů vlastní způsobilosti k řízení a pravděpodobnosti opakování svých přestupků*

Karel, který neprošel dopravně psychologickým vyšetřením, se cítí být psychicky i fyzicky způsobilý na 100 % a uvádí 20 % pravděpodobnost, že se jeho přestupky budou opakovat. Petr, který strávil dva měsíce za mřížemi si uvědomuje, že by kvůli dalším přestupkům mohl přijít opět o svobodu, chápe vážnost situace a je si stoprocentně jist, že již svoje přestupky opakovat nebude. „*No tak oni už by mě rovnou zavřeli a už by se se mnou ani nebavili a nedostal bych třeba dva měsíce, ale třeba už rok*“ (Petr, 231-232). Stejně tak Katka ví, že už si další postihy nemůže dovolit a že by mohla přijít o ŘP nadobro. Nechce se také dostat zpátky do vězení, a to především kvůli dětem a rodině.

Podobně se k situaci staví Josef, který je s jistotou přesvědčen, že bude v budoucnu jezdit podle pravidel. „*Takže řeknu na 100 %, že už se zbytkáčem za volant nasednu. Je to ponaučení, to už si člověk rozmyslí. Když ještě člověk musí navštívit tady ty věci jako REPADO. Nestojí to za to.*“ (Josef, 325-328). Připomíná dále také finanční zátěž znovuzískání ŘP a také to, že by rád bral ohled na rodinu, kterou s přítelkyní plánují.

Dvacetiletý Miroslav se cítí být způsobilý k řízení z 90 % a vidí 5 % pravděpodobnost, že bude zase řídit opilý, ale nepočítá s tím, že se tomu tak stane, a to hlavně z důvodů podpory své rodiny. „*Ale není to pravděpodobný vzhledem k tomu, že už jsem pod křídly mého táty*“ (Miroslav, 224-225).

Pavel, tedy klient, který se účastní psychologické rehabilitace z důvodu nízké sebekontroly, se hodnotí takto: „*Fyzicky na sto a psychicky při vyjíždění asi na sto a v průběhu tak 85 %. 15 % dělá to, že mě vytočí i to, že i ti druzí účastníci se nechovají tak,*

jak by se měli na silnici chovat“ (Pavel, 346-349). Pravděpodobnost, že se jeho přestupky budou opakovat, vidí na 15 %.

Zdeněk hodnotí svoji psychickou a fyzickou způsobilost na 85 % a uvádí, že by se normálně ohodnotil sto procenty, ale číslo snižuje z důvodu, že za volantem dva roky neseseděl. To, že bude své přestupky opakovat, nepředpokládá.

Daniel také neočekává opakování svých přestupků i přesto, že dostal zákaz řízení šestkrát, ale udělal by výjimku, kdyby to bylo nutné kvůli záchraně života a majetku. „... *když vidíš krvácející dítě na kraje cesty, tak nemůžu říct, že nemám papíry“ (Daniel, 357-358).*

Jak je z odpovědí respondentů zřejmé, každý chápe otázku trochu jinak. Někdo zvažuje čas, po který neřídil, někdo se cítí ve stoprocentní formě, i když tomu tak výsledky jeho vyšetření nenasvědčují a někdo je, i před značnou recidivu, naprosto přesvědčený, že se již jeho problémy s ŘP opakovat nebudou. Z výsledků lze spíše než konkrétní závěry vyvodit osobnostní rysy, vůli a sebereflexi respondentů.

5.6 Odpovědi na výzkumné otázky

Jaké jsou důvody odebrání řidičského oprávnění respondentů?

Každému z osmi respondentů byl někdy v životě odebrán ŘP. Důvody odebrání ŘP jsou v pěti případech alkohol za volantem, u dvou řízení pod vlivem drog a jednomu respondentovi byl v minulosti odebrán ŘP dvakrát, ale důvodem navštívení kurzu v CDV je agresivita za volantem.

Často se u řidičů jedná o nedbalost nebo nezodpovědnost, kdy si například i přes to, že již mohou řídit, nevyřídí vydání ŘP zpět. Setkali jsme se i s případem, že si respondent nepřebíral obsílky od policie, a tak svojí vinou situaci ještě zhoršil.

Podíváme-li se hlouběji na některé příběhy, můžeme vystopovat problémy v rodině nebo životní etapy, kdy se klienti ocitli na „mrtvém bodě“ svého života a situace s odebráním ŘP je posunula dál. Žádný z našich respondentů neuvádí, že by měl dlouhodobě problém s alkoholem, ale jednalo se spíše o nepřipouštění si nebezpečnosti svého jednání. Oba respondenti, kteří byli zadrženi pod vlivem drog, již drogy údajně neuvádějí a řešili jimi svoje osobní problémy s rodiči nebo partnerkou.

Obecně tedy lze říci, že respondentům byl odebrán ŘP především z důvodu požití alkoholu a drog před jízdou. V případě respondenta, který se přihlásil z důvodu malé

sebekontroly a agresivního chování při konfliktech s ostatními řidiči, se jednalo o odebrání ŘP z důvodu zavinění nehody a „vybodování“ za drobné přestupky a především rychlost.

Jaký je dopad odebrání řidičského oprávnění na osobní a pracovní život respondentů?

Všichni respondenti se shodli, že pro ně bylo odebrání ŘP zásahem jak do pracovního, tak do osobního života. Někteří našli i dopady pozitivní.

Většina účastníků rehabilitačního programu REPADO uvedla, že první věc, kterou museli vyřešit, byla především práce. Jedná se ve velké převaze o muže, a ti často vykonávají povolání, které řízení vyžaduje. Jeden respondent se živil dokonce jako řidič z povolání, druhý jako automechanik. V obou případech je tedy řízení pro vykonávání jejich práce prvořadé a museli svoje pracovní zařazení změnit, v těchto případech i zaměstnavatele.

Další respondenti sice neměnili zaměstnavatele, ale museli si dohodnout změnu pracovní pozice, například místo práce v terénu dostali práci v kanceláři nebo práci méně zodpovědnou, která řízení nevyžaduje, ale je často hůře placená.

Změny se nevyhnuly ani osobnímu životu respondentů. Často musely do auta sednout partnerky nebo manželky, které nejsou zvyklé řídit. Muži zastávali některé práce spojené s domácností, například zajet na nákup, odvézt děti do školy nebo k lékaři, a teď zůstala tato péče výhradně na ženách. Docházelo tedy z těchto důvodů ke konfliktům a objevila se někdy i kritika na způsob řízení žen.

U naší jediné respondentky – ženy byl problém především v organizaci a obstarávání dětí, tzn. nákupy, odvážení do škol a také problém dostat se s dětmi k rodičům bydlícím na druhé straně republiky.

Někteří respondenti objevili i pozitivní stránku věci, a to zvýšení pohybové aktivity, především jízdu na kole, které by se rádi věnovali i po vrácení ŘP. Někteří muži si řízení žen naopak pochvalovali, vnímali komfortně, že část organizace domácnosti převzaly právě manželky a oni se cítí opečovávaní.

Mezi pozitivní aspekty dva respondenti řadí, že se naučili jezdit městskou hromadnou dopravou, nicméně se shodují, že se všichni těší, až zase sednou do svých aut, které jim dávají svobodu a pohodlí.

Jaký je vztah respondentů k alkoholu a drogám?

Vzhledem k tomu, že jsou v kurzu především lidé řídící pod vlivem alkoholu nebo drog, dalo by se tedy říct že kladný, ale ne vždy tomu tak je. Jak již bylo řečeno, dva respondenti, kteří užívali před jízdou drogy, je již neberou, a drogováním si „lčí“ své

osobní náročné situace. Problém s alkoholem je různorodější. Většinou se v kurzu nejedná o osoby, které by intenzivně dlouhodobě pily. Spíše si rádi dají pár piv nebo se prostě příležitostně opijí. Nikdo z nich neuvedl, že by jim alkohol narušoval každodenní fungování nebo že by cítili, že se jim pití vymyká kontrole. Ve třech případech se jednalo o zkratkovité jednání, kdy vyjeli po požití alkoholu na pokyn někoho, kdo jim zatelefonoval, že potřebuje, aby je někam odvezl nebo že s nimi potřebuje mluvit. Ve dvou případech měli nutkání jet si vyříkat problémy s přítelkyní, což považovali v dané situaci za akutní.

Při hodnocení dopravního systému se respondenti k alkoholu a drogám za volantem v drtivé většině postavili negativně, někdy v porovnání s jejich přestupky, až velmi striktně.

Jakou roli hraje řízení v životě respondentů?

Respondenti se shodují, že řízení je pro ně v životě velmi důležité, pro někoho až klíčové a neumí si bez auta představit život. Někteří uvádějí, že pro ně odebrání ŘP byla celoživotní změna, na kterou si nemohou a nechtějí zvyknout.

Většina z respondentů pochází z vesnice, kde byli v mládí zvyklí dělat klukoviny v autě, jezdit značně nebezpečným způsobem po poli a vedlejších cestách, získávat tak adrenalinové zážitky. Potřebu adrenalinu uvádí pět z osmi respondentů. Dva z nich se věnovali závodění na motorce v mladším věku, nyní však uvádějí, že z toho „vyrostli“ nebo že se cítí zodpovědněji vůči svým rodinám.

Řízení hraje u mnohých nejdůležitější roli v zaměstnání, ale nikdo neuvádí, že by bylo řízení jeho vášní. Respondent, který byl řidičem z povolání, uvádí, že je rád, že již toto povolání nevykonává. Jeden respondent by rád dělal v budoucnu řidiče kamiónu, ale ne pro radost z jízdy, ale z důvodu finančního.

Převažují názory, že jízda autem je především komfortní, občas si na přehledné nebo odlehle cestě ostře vyjedou zatáčku, ale riskovat zbytečně nechtějí.

Jaké jsou důvody absolvování rehabilitačního programu REPADO a jaké bylo očekávání respondentů?

Sedm z osmi respondentů navštívilo REPADO, aby se jim zvýšila šance na vrácení ŘP. U jednoho z nich, kdy respondent vykazoval takovou recidivu, že s ním mnozí psychologové odmítli spolupracovat, je absolvování psychologické rehabilitace podmínkou k připuštění k dopravně psychologickému vyšetření. Někteří respondenti zde byli na doporučení svých psychologů, právníka, *Probační a mediační služby ČR*, ale i rodičů.

V jednom případě byla účast nařízena soudně. Jeden klient se přihlásil dobrovolně, aby tak zvýšil pravděpodobnost výhry v soudním sporu týkajícího se partnerského života.

Většina respondentů uvádí, že neočekávali nic konkrétního, spíše měli obavy, jak bude kurz probíhat. Někdo si říkal, že se bude cítit jak v protialkoholním kroužku, někteří měli obavy z toho, že budou muset mluvit o svých problémech, někdo nechtěl sedět v kruhu a další se obával nepříjemného kolektivu. Dva respondenti se těšili na kurz první pomoci.

Někteří přiznali, že si chtěli kurz „odsedět“ a protřpět, ale nakonec se nenašel nikdo, kdo by kurz hodnotil negativně. Vesměs se jim líbila atmosféra, kladně hodnotili psychology, kteří kurz vedli, často se dostavil dobrý pocit z toho, že mají s kým svoje tráble sdílet a nikdo je nesoudí.

6 Diskuze

Psychologické rehabilitace rizikových řidičů sice spadají svojí historií do časů dávných, nicméně u nás se praktikují až v posledních letech a je tedy těžké opírat se o konkrétní výsledky a srovnávat. V této práci nás zajímalo, kdo jsou řidiči, kteří tento kurz, u nás konkrétně program REPADO v CDV, absolvují. Vzhledem k tomu, že se v sedmi z osmi případů jednalo o řidiče, kteří byli chyceni pod vlivem alkoholu nebo drog, zajímalo nás, jaký je jejich vztah k těmto návykovým látkám.

Jak jsme již uvedli v odpovědích na výzkumné otázky, neukázalo se, že by tito lidé měli dlouhodobý problém s alkoholem a drogami. Výpovědi respondentů spíše naznačují, že se jedná o tendenci k rizikovému chování jako takovému, než o problém nenapít se nebo si nevzít drogu. Můžeme u nich vystopovat známky nezodpovědnosti, egocentrismu, lehkovážného jednání, a tedy neuvědomování si možných důsledků svého jednání. Někteří se cítí i při jednom promile alkoholu v krvi nebo po požití marihuany lepšími řidiči, než jsou ti střízliví, kteří ale nemají s řízením takové zkušenosti. Zde se nabízí srovnání s Wildeovou teorií rizikové homeostázy zmíněnou v teoretické části, která má za to, že u každého existuje určitá konzistentní hladina rizika. Zde by se tedy nabízelo, že ti řidiči, kteří se cítí být výbornými řidiči mají pocit, že si mohou dovolit řídit opilí nebo pod vlivem drog.

Respondenti nejčastěji oponovali, že jejich řízení pod vlivem alkoholu nebo drog je vlastně v pořádku ve srovnání s řízením seniorů. Faktem ovšem je, že se u seniorů nestává často, že by řídili pod vlivem alkoholu a také méně často překračují rychlost a obecně více dodržují pravidla silničního provozu. Věková kategorie nad 50 let netvoří problematickou skupinu v silničním provozu tak, jako například mladí řidiči, kteří nejen že nemají dostatek zkušeností, ale mají tendence k rychlé a nebezpečné jízdě (Štikar et al., 2006).

Ve skupině našich respondentů se jednalo o dva klienty do třiceti let, kteří byli zařazeni do kategorie „*mladická nerozvážnost*“, tzn. že lze připisovat jejich nezodpovědné chování věku. Nelze však obecně říci, že každý mladý řidič je rizikový nebo nezodpovědný. Tito respondenti uváděli, že si svoje chování plně uvědomují a již ho nemají v plánu opakovat. Je ale otázkou, jestli tomu tak nebylo i u ostatních respondentů, kteří spadají do kategorie „*recidiva*“. Je možné u nich již teď vystopovat pravděpodobnost opakování svých přestupků a stanou se z nich za pár let také recidivisté? To by mohl být zajímavý námět další práce vztahující se k tomuto tématu.

Otázkou je, jak to že jsou v kurzu REPADO až na výjimky řidiči, kteří řídili opilí nebo zdrogovaní. Proč zde nejsou řidiči, kteří řídili opakovaně rychle a přišli tak o ŘP?

Řidič, který jezdí nepřiměřeně rychle, ohrožuje ostatní řidiče více nebo méně než řidiči pod vlivem návykových látek? Za hazardní jízdu můžeme považovat obě tyto varianty, ale řidič pod vlivem je brán automaticky jako hrozba, a to ani nemusí vykazovat žádné anomálie při ovládání motorového vozidla. Člověk „vybodovaný“ za rychlost nebo součet různých přestupků, které ho o body připraví, většinou svoji situaci řeší sám a sankce nebývají tak vysoké jako u jízdy pod vlivem návykových látek, a není zde tedy tak velká pravděpodobnost vyhledání rehabilitačního kurzu.

Jeden z našich respondentů vykazoval agresivní chování v silniční dopravě. Můžeme se ptát, do jaké míry je jeho chování přijatelné. „*Častým a často nepochopeným důvodem agrese je snaha překonat úzkost nebo hájit svou důstojnost a čest*“ (Ptáček, Bartůnek, & kol., 2011, 385). Sám respondent uvádí, že mu přijde v pořádku vyříkat si věci s ostatními řidiči, kterými se cítí ohrožen a brání tak opravdu jen svou čest. Jenže jak uvádí Helus (2011, 243): „*Specifikum člověka je ovšem v tom, že dokáže své agresivní tendence kontrolovat, ovládat, respektive sublimovat; to znamená utvářet tak, aby byly společensky přijatelné*“. Policie u tohoto respondenta několikrát vyhodnotila, že se o společensky přijatelné chování nejedná. V této souvislosti je zajímavá studie (Lajunen, & Parker, 2001), která má odpovědět na otázku, zda jsou agresivní lidé také agresivními řidiči. Problematika agresivity je obsáhlá a přesahuje možnosti této práce.

Kromě dvou zmíněných mladických „přešlapů“ se u všech jedná o recidivu s vysoce nebezpečným a nezodpovědným stylem řízení, kdy ohrožují nejen sebe, ale především ostatní účastníky silničního provozu a lze říci, že i širší okolí. Velmi zjednodušeně můžeme konstatovat, že se do kurzu dostanou osoby, které spáchaly závažnější přestupek nebo dokonce trestný čin a je u nich pravděpodobnost, že by svůj čin mohly nadále opakovat.

Žádný z respondentů nemá vysokoškolské vzdělání, většina má dosažené vzdělání středoškolské, dva z nich jsou vyučeni a jeden respondent má zatím kvůli nízkému věku školu základní. Vzhledem k nízkému počtu respondentů nelze generalizovat, ale výzkum, který by se zabýval vztahem dosažené výše vzdělání a tendencím k rizikovému chování by byl jistě zajímavý.

Dost často respondenti uvádějí, že se, i přes svoje závažné přestupky, cítí být výbornými řidiči. Otázkou tedy je, zda mohou být osoby, které přišly několikrát o ŘP dobrými řidiči. Pravdou je, že jejich řidičské schopnosti a zkušenost mohou být na vysoké úrovni, ale to, že se chovají tak nezodpovědně, že opakovaně sedají za volant opilí, z nich určitě dobré řidiče nedělá. Mohlo by se také polemizovat, co si pod pojmem dobrý řidič můžeme představit. V rámci teoretické části jsme si definovali řidiče rizikového, ale selským

rozumem nelze vyhodnotit řidiče, kteří opakovaně řídí pod vlivem drog nebo alkoholu, jako dobré nebo dokonce výborné, protože jejich řidičské schopnosti, byť i vynikající, jsou návykovými látkami ovlivněny a jejich řízení se tak stává potenciální hrozbou v silniční dopravě.

V rámci této problematiky se nabízí také otázka, jaký styl jízdy vlastně tito řidiči mají. Teorie se opírají například o typologii způsobu jízdy, kterou můžeme rozdělit na *egoistickou, defenzivní a kooperativní* (Štikar et al., 2006). U našich respondentů je to na první pohled jistě přístup egoistický, kdy řidič jedná bez ohledu na ostatní účastníky silničního provozu. Zajímavé by jistě bylo studium vztahu stylu jízdy a rizikovitosti řidiče. „*Styl řízení vozidla závisí na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a na charakterových vlastnostech řidiče*“ (Štikar et al., 2003, 147). Z uvedené definice je jasné, že zkoumání těchto aspektů řízení by zasloužilo samostatnou rozsáhlejší studii.

Náš výzkum má určité své limity a možné zdroje chyb. Jedná se o velmi citlivé téma, kdy někteří respondenti spáchali trestný čin a jak sami uvedli, neradi se o svých problémech baví. V rámci získaných informací jsme nespekulovali nad pravdivostí jejich výpovědí, nicméně dost často některé prostě „neseděly“. Občas neodpovídal časový sled uvedených událostí nebo si části výpovědí protiřečily. Někdy byli respondenti dotázáni na zmatečné informace znovu v jiné části rozhovoru a dostalo se výzkumníkovi jiné odpovědi. Málokdo by se rád chlubil, že opakovaně sedne za volant opilý, ale u některých byl patrný reálný pohled na situaci a vedle toho někteří předkládali obraz sama sebe, kterému bylo těžké uvěřit. Nicméně všichni respondenti ochotně spolupracovali a do rozhovoru se aktivně zapojovali.

Jako ne moc vydařená se ukázala část rozhovoru, kdy byli klienti dotázáni na svoje plány do budoucna po znovuzískání ŘP. I když byla původně tomuto tématu plánována samostatná kapitola, nakonec byly odpovědi částečně zařazeny do ostatních okruhů. Někteří respondenti byli bez ŘP pět nebo i sedm let a vzhledem k tomu, že svoje šance na znovuzískání ŘP viděli reálně, tedy ne stoprocentně pravděpodobné, někteří nechtěli na tuto otázku ani odpovídat.

Jednou z otázek byl dotaz, zda si myslí, že kdyby jejich rodiče v dětství udělali něco jinak (například věnovali čas dopravní výchově), tak by se svým přestupkům nyní vyhnuli. Tato otázka také nebyla moc dobře chápána. Odpovědi na ni byly vágní a všichni odpověděli, že ne. Možný důvod můžeme hledat již v dětství. „*Základy dopravní výchovy dětí se vytvářejí v rodině. Postoj dítěte a respektování dopravních pravidel jsou závislé na vztahu rodičů a ostatních členů rodiny k dopravní kázní*“ (Štikar et al., 2006, 123). Rodiče jsou tedy dětem vzorem a ty jejich chování přirozeně kopírují.

Další spornou částí práce byly dvě fixní otázky, které se ptaly na pohled respondentů na jejich způsobilost a pravděpodobnost opakování jejich přestupků. Otázka způsobilosti k řízení se jevila jako mírně problematická, a to z důvodu rozdílné interpretace pojmu způsobilost. Stejně tak není lehké stanovit a předpovědět individuální způsobilost k jízdě. *„Interpretace pojmu způsobilosti nachází výraz v pojmu náchylnost k nehodám, resp. dispozice k nehodám, což jsou pojmy, které se často nesprávně ztotožňují s pojmem nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel“* (Štikar et al., 2003, 107). Výsledky těchto otázek jsme tedy pouze uvedli v přehledné tabulce a okomentovali, ale nevyvodili jsme z nich žádné závěry.

Část rozhovoru se zabývala kurzem samotným, kdy měli respondenti vyjádřit svoje očekávání a celkové hodnocení kurzu. Vzhledem k tomu, že rozhovory probíhaly v různé fázi kurzu, a tedy ne všichni měli absolvované všechny lekce kurzu, mohly být závěry zkresleny. Faktem je, že všichni účastníci uvedli, že se cítí v kurzu příjemně a kurz celkově hodnotí pozitivně.

Většina respondentů se přiklání k tomu, že za porušení pravidel silničního provozu by měly být vyšší sankce, což je vzhledem k charakteru jejich přestupků až nápadné. Lze tedy uvažovat o možnosti, že respondenti chtěli působit věrohodně a napraveně.

Vzhledem k počtu respondentů nelze výsledky generalizovat. Pokud budou psychologické rehabilitace pro rizikové řidiče ukotveny v zákoně, a tedy pro určitý okruh řidičů povinné, získali bychom jistě statisticky obsáhlejší informace a možnost většího a reprezentativnějšího výzkumného vzorku.

7 Závěry

Naším respondentům – absolventům kurzu REPADO byl odebrán ŘP a cílem jejich účasti bylo zvýšení šance na jeho znovuzískání a snížení pravděpodobnosti další recidivy.

Účastníci jsou řidiči, které označujeme jako rizikovní, a řídili pod vlivem alkoholu nebo drog, v jednom případě se jednalo o řidiče agresivního s problémem nízké sebekontroly. Dle výpovědí respondentů nejsou primárním zdrojem jejich problémů přímo tyto návykové látky, ale závěry svědčí spíše o nezodpovědném, lehkomyšlném a egoistickém chování, které se projevuje právě i tím, že opakovaně sedají za volant pod vlivem.

V souvislosti s jejich přestupky nás zajímal jejich vztah právě k alkoholu a drogám. Až na jednoho respondenta, který vykazuje agresivní chování a vůbec nepije a drogy neužívá, mají všichni ostatní klienti k návykovým látkám vztah pozitivní, nicméně se nejedná o konzumaci pravidelnou a nemají pocit, že by jimi byl narušen jejich každodenní život. Uváděli, že se občas napijí, že si rádi dají pár piv nebo se příležitostně opijí. Dva respondenti, kteří byli zadrženi pod vlivem drog, jimi léčili své aktuální osobní problémy, ale v současné době je již dle svých slov neužívají.

Odebrání ŘP mnohým z respondentů značně ovlivnil jejich osobní i pracovní život. Vzhledem k tomu, že takřka všichni účastníci jsou muži, nastal jejich problém především ve sféře pracovní. Většina respondentů musela změnit zaměstnavatele i pracovní pozici, někteří změnili náplň práce u současné firmy. Naopak naše jediná respondentka uvádí, že se jí bez ŘP funguje špatně spíše v osobním životě, především ve spojitosti s obstaráváním dětí, jako nákupy nebo odvážení dětí do školky. Mezi pozitivní aspekty života bez ŘP respondenti uvádějí více přirozeného pohybu, kdy vyzdvihují jízdu na kole, které se mnohdy stalo jejich novým dopravním prostředkem.

Kurz hodnotí klienti pozitivně, v kolektivu se cítili příjemně a líbil se jim způsob vedení psychologů. Někteří přiznali obavy, především z toho, že budou muset sdílet svoje problémy s ostatními. Nakonec byl opak pravdou. Respondenti měli pocit, že jim ostatní rozumí a nikdo je neodsuzuje. Velmi dobře byl vnímán i kurz první pomoci nebo tzv. sluníčka, kdy si měli klienti uvědomit, jak jejich chování ovlivňuje jejich nejbližší. Jako přínosné vyhodnotili také vypočítávání hladiny alkoholu v krvi a doby trvání účinku drog.

Respondenti měli vyslovit svůj názor na současný dopravní systém. Většinou panoval názor, že pravidla by měla být přísná a spravedlivá. Až na dva účastníky nebyl nikdo pro variantu, aby byl povolen alkohol za volantem. Někteří žádali dokonce jeho radikálnější

postih. Objevily se názory, že senioři jsou stejně nebezpeční jako řidiči pod vlivem drog. Kromě seniorů byli negativně vnímáni i příliš mladí řidiči nebo ženy za volantem.

Součástí rozhovoru bylo procentuálně vyhodnotit svoji psychickou a fyzickou způsobilost k řízení a pravděpodobnost opakování svých přestupků. Řidiči se většinou cítili způsobilí na 90-100 % a až na výjimky byli stoprocentně přesvědčeni, že svoje rizikové chování za volantem, které je připravilo o ŘP, již nezopakují.

Získané informace nám ukazují, kdo jsou účastníci psychologické rehabilitace, jaké jsou jejich životní příběhy. Všichni respondenti se aktivně účastnili všech lekcí kurzu a stejně tak dobře spolupracovali při rozhovorech.

Souhrn

Tato bakalářská práce se zabývá psychologickou rehabilitací rizikových řidičů a vznikla ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu v Brně. Jedná se o problematiku poměrně novou, o to zajímavější.

Teoretická část se zabývá rizikovým chováním za volantem, kde jsme si definovali rizikového řidiče a vysvětlili roli alkoholu a drog při řízení motorového vozidla. Další část teorie se zaměřila na uvedení do problematiky psychologických rehabilitací, jejich historií a srovnáním se zahraničím. Podstatnou kapitolou tvoří informace o rehabilitačním programu REPADO, v rámci kterého se náš výzkum uskutečnil. Závěrečnou teoretickou kapitolu tvoří dosavadní výzkumy, které s tématem souvisí.

Na úvod praktické výzkumné části jsme si stanovili cíl práce a dílčí cíle, a formulovali výzkumné otázky. Hlavním cílem výzkumu bylo popsat a analyzovat důvody odebrání řidičského oprávnění a jeho dopad na osobní a pracovní život účastníků rehabilitačního programu REPADO. Vedle hlavního cíle jsme si stanovili také cíle dílčí, které měly za úkol zjistit vztah respondentů k alkoholu a drogám, roli řízení v jejich životě a jejich postoj k pravidlům a sankcím současného dopravního systému. Dále nás zajímalo, proč se tito klienti stali účastníky tohoto kurzu a jaké od něj měli očekávání a zda bylo splněno.

V rámci tohoto výzkumu byl zvolen kvalitativní přístup. Jednalo se o případové studie, kdy jsme pomocí hloubkových polostrukturovaných získali potřebná data a vyhodnotili je pomocí zakotvené teorie. Pro rozhovory jsme si stanovili pět okruhů otázek korespondujících se stanovenými cíli výzkumu a dvě vždy stejně položené otázky, které se týkaly ohodnocení svých psychických a fyzických schopností a přesvědčení, zda budou nebo nebudou svoje přestupky klienti opakovat. Zde bylo požadováno přesné procentuální vyjádření.

V rámci rehabilitačních kurzů byly osloveny s nabídkou spolupráce dvě skupiny, z nichž se našeho výzkumu zúčastnilo celkem osm osob. Sběr dat proběhl od prosince roku 2016 do března roku 2017. Výzkumný vzorek tvořilo sedm mužů a jedna žena ve věku od 20 do 50 let. Všechny rozhovory se uskutečnily v přátelské atmosféře, za aktivní spolupráce všech zúčastněných.

Z celkových osmi respondentů byl ŘP odebrán pěti osobám za řízení pod vlivem alkoholu, dvěma za řízení po užití drog a jeden účastník se přihlásil kvůli agresivitě a snížené schopnosti sebeovládání za volantem, přičemž v současné době ŘP má, ale v minulosti o něj

také dvakrát přišel. Část práce se tedy zaměřila na vztah a souvislosti mezi řidičem a návykovými látkami. Řidiči byli dle kódování rozřazeni do dvou kategorií, a to „*recidiva*“ a „*mladická nerozvážnost*“. Do první skupiny patří respondenti, kteří svoje přestupky nebo dokonce trestné činy opakovali. Objevila se i recidiva v podobě sedmi zadržení při řízení pod vlivem drog nebo opakované řízení pod vlivem alkoholu. Do druhé kategorie spadají dvě osoby pod třicet let, u kterých se jedná o první vážný problém v silničním provozu. O ŘP přišli z důvodu jízdy pod vlivem alkoholu.

Přestože většina klientů byla přistižena za volantem s alkoholem a drogami, nikdo z nich neuvádí, že by se cítil na některé návykové látky závislý. Jejich vztah k nim je sice kladný, ale jedná se spíše o příležitostné pití, u drog uvádějí, že se jednalo o životní etapu, kdy si jimi zaháněli problémy v osobním životě. Řízení pod vlivem přisuzují spíše okolnostem, které nastaly a v převážné většině nevnímají svoje chování nijak nebezpečně. Můžeme zde tedy mluvit spíše o lehkomyšlnosti a nezodpovědnosti, kdy si důsledky svého chování neuvědomují, nebo uvědomit nechtějí. Přesto všechno je většina toho názoru, že by se pravidla dopravního systému a sankce s ním spojené měly zpřísnit a alkohol a drogy systematicky kontrolovat.

Odebrání ŘP má největší vliv na pracovní život respondentů. Někteří z nich museli změnit zaměstnavatele, jiní pouze pracovní pozici a někteří se začali realizovat v úplně jiném odvětví. Většina tuto změnu cítí velmi negativně a zkomplikovalo jim to život, ale našli se i tací, kteří změnu práce uvítali a jsou nyní spokojenější. Všichni respondenti se shodují, že jim ŘP chybí a jeho absence jim značně zneprjemňuje život.

Respondenti se přihlásili na kurz na doporučení psychologů, právníků, *Probační a mediační služby ČR*, na nařízení soudu a v případě agresivního chování dobrovolně. Až na poslední zmíněný případ je cílem všech ostatních si absolvováním kurzu zvýšit pravděpodobnost znovuzískání řidičského oprávnění. Někteří připouští, že šli do kurzu s jistými obavami, ale nakonec všichni ohodnotili kurz velmi pozitivně. Ocenili především příjemnou atmosféru a přístup vedoucích psychologů.

Řidiči měli v rámci rozhovoru vyhodnotit svoji fyzickou a psychickou způsobilost v řízení, nicméně tato otázka se jevila jako problematická, protože ne vždy respondenti chápali, co si pod pojmem způsobilost představit. Můžeme ale říci, že z většiny odpovědí vyplývá, že se cítí být zcela způsobilí a že nepředpokládají, že by svoje přestupky opakovali.

Zajímavým námětem na další práci by jistě bylo sledovat naše dva respondenty z kategorie mladické nerozvážnosti, jak si v nadcházejících letech povedou, abychom si mohli vyhodnotit, zda se jednalo opravdu o „hříchy mládí“ nebo je takové chování

předzvěstí recidivy. Další přínosný výzkum by se jistě mohl týkat zkoumáním osobnostních rysů těchto rizikových řidičů a nalézt v nich určité zákonitosti či další typologii.

Vzhledem k tomu, že rehabilitační programy pro řidiče nemají v naší republice dlouhou historii, není lehké je s podobnými výzkumy porovnávat a jedná se vlastně o takové nahlédnutí do problematiky, která je, z důvodu plánovaného uzákonění těchto kurzů, velmi aktuální.

Seznam použitých zdrojů a literatury

- 1) Af Wahlberg, A. E. (2003). Some metodological deficiencies in studies on traffic accident predictors. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 473-486.
- 2) Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-Project "Andrea" - Analysis of Driver Rehabilitation Programmes*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- 3) Bartl, G. (2003). *Analysis of driver rehabilitation programmes*. Získáno 1. března 2018 z <http://traffic-psychology-international.eu/wp-content/uploads/2014/01/PresGOCA2003Bartl.pdf>.
- 4) Centrum dopravního výzkumu. (nedat.). *Centrum dopravního výzkumu je veřejná výzkumná instituce*. Získáno 19. února 2018 z <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>
- 5) České sdružení obětí dopravních nehod. (nedat.). *Úvod*. Získáno 3. března 2018 z <http://www.csodn.cz/uvod>
- 6) Dant, T. (2004). The Driver-car. *Theory, culture & society*. 21(4/5), 61-79.
- 7) Ferjenčík, J. (2010). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Jak zkoumat lidskou duši*. Praha: Portál.
- 8) Hartl, P., & Hartlová, H. (2015). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.
- 9) Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research, Part F*, 201-215.
- 10) Helus, Z. (2011). *Úvod do psychologie*. Praha: Grada.
- 11) Holý, D. (20. října 2017). *Alkohol za volantem*. Získáno 4. března 2018 z <https://www.epojisteni.cz/aktuality-alkohol-za-volantem-pokuty/>
- 12) *Jaroslav Skála*. (nedat.). In Wikipedia. Získáno 10. února 2018 z https://cs.wikipedia.org/wiki/Jaroslav_Sk%C3%A1la
- 13) Kurečková, V., Zámečník, P., Řezáč, P., Daňková, L., Peterková, L., Ferencová, E., ... Havlíčková, L. (2014). *Metodika práce s řidiči, jimž bylo odebráno řidičské oprávnění pro opakované páchaní závažných dopravních přestupků*. Brno: CDV.
- 14) Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver and aggressive driving. *Accident & Analysis Prevention*, 33, 243-255.
- 15) Ministerstvo dopravy. (25. února 2014). *Alkohol stojí za každou desátou smrtelnou nehodou na silnici*. Získáno 26. února 2018 z <http://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Alkohol-stoji-za-kazdou-desatou-smrtelnou-nehodou>

- 16) Ministerstvo dopravy. (4. srpna 2016). *Denně dochází k 37 případům spojeným s alkoholem za volantem, ukázala to půlroční statistika*. Získáno 26. února 2018 z <http://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Denne-dochazi-na-nasich-silnicich-k-37-pripadam-sp>
- 17) Ministerstvo dopravy (29. ledna 2018). *Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy*. Získáno 26. února 2018 z [http://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)](http://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2))
- 18) Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- 19) Nolen-Hoeksema, S., Fredrickson, B. L., Loftus, G. R., & Wagenaar, W. A. (2012). *Psychologie Atkinsonové a Hilgarda*. Praha: Portál.
- 20) Plháková, A. (2007). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- 21) Ptáček, R., Bartůněk, P., & kol. (2011). *Etika a komunikace v medicíně*. Praha: Grada.
- 22) Rehnová, V., & kol. (2009). *Metodika rehabilitačních programů pro řidiče motorových vozidel s problematickým průběhem řídičské praxe*. Brno: CDV.
- 23) Rehnová, V., & kol. (2010). *Rizikové chování účastníků silničního provozu a možnosti jeho cílené nápravy. Závěrečná zpráva o řešení projektu SLECH*. Brno: CDV.
- 24) REPADO. (nedat.a). *Celoživotní vzdělávání řidičů*. Získáno 2. února 2018 z <https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>
- 25) REPADO. (nedat.b). *Dopravní bezpečnost a dopravní nehody*. Získáno 2. února 2018 z <https://www.repado.cz/projekt/dopravni-bezpecnost-a-dopravni-nehody/>
- 26) REPADO. (nedat.c). *Řízení pod vlivem alkoholu a drog*. Získáno 2. února 2018 z <https://www.repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-a-drog/>
- 27) Řiháček, T., Čermák, I., Hytych, R., & kol. (2013). *Kvalitativní analýza textů: čtyři přístupy*. Brno: Masarykova univerzita.
- 28) Seligman, M. E. P. (2013). *Naučený optimismus*. Praha: Beta.
- 29) Skála, J. (1988). *...až na dno!? Fakta o alkoholu a jiných návykových látkách (Zneužívání a závislosti)*. Praha: Avicenum.
- 30) Strauss, A., & Corbinová, J. (1999). *Základy kvalitativního výzkumu. Postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Boskovice: Albert.
- 31) SUPREME. (2007). *Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States. The Final Report of SUPREME*. Získáno 27. února 2018 z https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/supreme_d_handbook_for_measures_at_the_european_level.pdf

- 32) Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.
- 33) Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- 34) Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada.

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Psychologická rehabilitace rizikových řidičů

Autor práce: Mgr. Lucie Mendlíková

Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Počet stran a znaků: 57, 119.635

Počet příloh: 1

Počet titulů použité literatury: 34

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá psychologickou rehabilitací rizikových řidičů a vznikla za spolupráce s Centrem dopravního výzkumu (CDV) v Brně. Teoretická část definuje rizikového řidiče a rizikové chování v dopravě, s čímž se nedílně pojí problematika alkoholu a drog za volantem. Dále tato část popisuje historii a současný stav rehabilitačních programů v zahraničí a v České republice. U nás se jedná o rehabilitační program REPADO organizovaný CDV, kde byli osloveni zájemci o spolupráci na této práci. Pro praktickou část byl zvolen kvalitativní přístup. Data byla sbírána pomocí hloubkových polostrukturovaných rozhovorů, kterých se zúčastnilo osm klientů programu REPADO. Pro analýzu dat byla použita metoda zakotvené teorie. Práce popsala a analyzovala důvody odebrání řidičského oprávnění respondentů a jeho dopad na osobní a pracovní život. Dílčí cíle se zaměřily na vztah respondentů k alkoholu a drogám. Zjišťovány byly také jejich postoje k dopravnímu systému a pravidlům silničního provozu. Součástí rozhovorů bylo celkové hodnocení rehabilitačního programu REPADO.

Klíčová slova: psychologická rehabilitace, rehabilitační program, REPADO, rizikový řidič, rizikové chování, alkohol, drogy

ABSTRACT OF THESIS

Title: Psychological rehabilitation of risk drivers

Author: Mgr. Lucie Mendlíková

Supervisor: Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Number of pages and characters: 57, 119.635

Number of appendices: 1

Number of references: 34

Abstract:

The bachelor thesis deals with the psychological rehabilitation of risk drivers and was created in cooperation with the Center for Transport Research (CDV) in Brno. The theoretical part defines a risk driver and risk behavior in transport, integrating the issues of alcohol and drugs at the wheel. This part describes the history and current status of rehabilitation programmes abroad and in the Czech Republic too. In our case it is a REPADO rehabilitation programme organized by CDV, where people interested in working on this thesis were addressed. A qualitative approach was chosen for the practical part. The data was collected through deep semi-structured interviews attended by eight REPADO clients. A method of anchored theory was used for data analysis. The thesis described and analyzed the reasons for the withdrawal of the driving license of the respondents and its impact on personal and work life. The sub-targets were focused on the relationship of respondents to alcohol and drugs. Their attitudes to the transport system and traffic rules were also examined. Part of the interviews was the overall evaluation of the rehabilitation programme REPADO.

Key words: psychological rehabilitation, rehabilitation programme, REPADO, risk driver, risk behaviour, alcohol, drugs