

W odniesieniu do potencjalnej jazdy z nietrzeźwym kierowcą osoby badane jako normę, właściwą reakcją podawały odmowę bycia pasażerem. Rekomendowano różne działania, które miałyby uniemożliwić prowadzenie w takim stanie, np. zamianę miejscami z trzeźwym kierowcą, skorzystanie z transportu publicznego, odebranie kluczyków, powiadomienie służb.

POTOCZNE OPINIE NA TEMAT PROWADZENIA POJAZDÓW POD WPŁYWEM SUBSTANCJI PSYCHOAKTYWNYCH

*Marcin J. Sochocki
Fundacja Poza Schematami*

Przygotowując się do realizacji kampanii społecznych dotyczących używania legalnych i nielegalnych substancji psychoaktywnych m.in. przez osoby uczestniczące w ruchu drogowym¹ prowadziliśmy badania, których celem było zobrazowanie opinii grup docelowych na wybrane tematy, stanowiące przedmiot kampanii. Informacje te wykorzystaliśmy, formułując przekazy i przygotowując spoty, opracowując artykuły, ulotki, broszury itp. Wydaje mi się jednak, że zebrany w trakcie badań materiał ma bardziej ogólny charakter i może być użyteczny także dla osób zajmujących się profilaktyką zachowań ryzykownych i promocją zdrowia.

Poniżej przedstawiam wybrane wyniki dwóch badań przeprowadzonych za pośrednictwem indywidualnych wywiadów pogłębionych (online)². Pierwsze zrealizowano w 2020 roku wśród 30 uczestników ruchu drogowego, w tym 9 kobiet (większość badanych to kierowcy, którzy deklarowali częste prowadzenie samochodów – 21 osób, kolejnych 4 badanych to kierowcy rzadko siadający za kierownicą, pozostali to uczestnicy ruchu drogowego niekierujący samochodami – 5 respondentów)³. W drugim badaniu, zrealizowanym w 2023 roku, udział wzięło również 30 osób, w tym 15 mężczyzn⁴.

Rozmawiając z badanymi posługiwaliśmy się określeniem „narkotyki” (a nie np. „substancje psychoaktywne”), mimo że może ono być postrzegane jako nie dość precyzyjne, a niekiedy etykietujące⁵. Jednak za wyborem tego terminu przemawiało jego powszechne używanie, a w badaniach zrozumiałość (trafność) była priorytetem.

Badanie z 2020 roku

Opinie na temat prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków i oczekiwanego zachowania (potencjalnych) pasażerów

Część badanych była przeciwna lub zdecydowanie przeciwna prowadzeniu samochodu pod wpływem narkotyków (lub alkoholu). Uważano, że jest to zachowanie niebezpieczne i nieodpowiedzialne. „Nie powinno to mieć miejsca, nigdy”⁶; „Trzeba zabrać prawo jazdy na zawsze, bez możliwości odzyskania”; „Jest to zachowanie nieodpowiedzialne, naraża siebie i innych”; „Jestem w 100% przeciw używaniu jakichkolwiek środków”; „Nawet po łyku piwa nie siadam za kółko”; „Nie powinno się jeździć i cieszyć się, że jest to karane, bo to odstrasza”; „Kategoryczny zakaz, ponieważ każdy organizm reaguje inaczej, dlatego zakaz powinien być kategoryczny”; „Jestem przeciwniczką wyraźną”; „Niedozwolone i powinno być surowo karane. Alkohol i narkotyki są na równi niebezpieczne dla kierowców”.

Pewna grupa uczestników badania uważała, że w sytuacji, gdy kierowca jest pod wpływem środków odurzających, nie wolno wsiadać do samochodu w roli pasażera i powinno się podjąć działania zmierzające do uniemożliwienia takiej osobie prowadzenia pojazdu (np. zabrać kluczyki, powiadomić służby mundurowe lub zastosować przemoc fizyczną). Niektórzy dzielili się swoimi doświadczeniami z podobnych sytuacji. Odnotowano opinię, że jeśli interwencja się nie powiedzie, to niech nietrzeźwy kierowca jedzie sam (nie uważano za właściwe zawiadomienie policji). Pojawiła się także wypowiedź, w której badany mówił, iż trudno jest

mu w takiej sytuacji zawiadamiać policję, gdy dotyczy to jego znajomych, jednak w przypadku obcych osób nie miał już wątpliwości i uważał, że przypadki nietrzeźwości kierowców należy zgłaszać służbom mundurowym. „W ogóle nie wsiadać”; „Zabrać kluczyki, bo to niebezpieczne”; „Pasażer powinien nie dopuścić, zadziałać”; „Ja nie wsiadę z taką osobą, wolę taksówkę”; „Nie lubię takich sytuacji, gdy znajomi na imprezie, na weselu siadają za kółko. Nawet zdarzało mi się zabrać kluczyki”; „Pasażer nie powinien się zgodzić, jeśli jest świadomy”; „Pasażer powinien odmówić jazdy i uniemożliwić”; „Dać [nietrzeźwemu kierowcy] w czapkę”; „Powinni nie jechać z takim kierowcą i powstrzymać go od jazdy, zorganizować mu inną formę transportu, siłowo w ostateczności można spróbować”; „Powinni go powstrzymać, a w najgorszym przypadku powiadomić policję lub zabrać kluczyki do samochodu”; „Ostatecznie, jeśli nic nie da się zrobić, niech jedzie sam”; „Zgłaszam, nawet jak widzę, że ktoś jedzie zygakiem, bo może zabić się, albo kogoś innego, albo mnie”; „Powinno się zgłosić na policję, ale znajomych trudno jest zgłosić. Co innego, jak osoba obca i po psychodelikach, to na pewno bym zgłosił”.

Z kolei inna grupa respondentów prezentowała odmienne podejście. Uważano, że niewielka ilość substancji psychoaktywnych w organizmie nie upośledza zdolności prowadzenia pojazdów w takim stopniu, aby jazda była niebezpieczna. W tym nurcie mówiono także, że jest to dopuszczalne w sytuacjach nadzwyczajnych, jednak wciąż byłoby to możliwe jedynie po spożyciu niewielkich ilości substancji psychoaktywnych. Pojawiła się opinia, że ważny jest rodzaj używki i jeśli jest to marihuana stosowana z umiarem, to prowadzenie pojazdów jest dopuszczalne: „Może po jednym piwku, na rowerze – tak, ale to wszystko”. Respondent by dopuszczał – „jeśli by to była mała ilość i skrajna konieczność”; „Ogólnie zdanie mam podzielone: po alkoholu absolutnie nie, ale po marihuanie już tak”; „Jestem przeciwny prowadzeniu pod wpływem twardych narkotyków, ale zgadzam się na prowadzenie pod wpływem miękkich, np. marihuana, ale prowadzenie musi się odbywać po minimum godzinie od przyjęcia”.

Odnotowano opinię, że najważniejsze jest uświadomienie potencjalnego pasażera o stanie, w jakim znajduje się kierowca (uczciwość) i jeśli jest pod wpływem umiarkowanej ilości marihuany, to można z takim kierowcą jechać. „Pasażera trzeba poinformować, żeby mógł sam podjąć decyzję”.

Badanie z 2023 roku

Temat nietrzeźwości kierowców⁷ i reakcji (potencjalnych) pasażerów podjęto w kolejnym badaniu, zrealizowanym trzy lata później. Badanych pytano także o skalę zjawiska oraz źródła wiedzy o nim. Tym razem respondenci byli podzieleni ze względu na kategorie wiekowe (istotne z perspektywy planowanych oddziaływań kampanijnych).

Osoby w wieku 18-23 lata

Część uczestników wywiadów z najmłodszej grupy uznała, że jest to znaczący problem. Jedna osoba stwierdziła, że jest to nagłaśniane zjawisko, a jego skala nie jest aż tak duża. Podobnie jedna osoba powiedziała, że problem jest umiarkowany i zarazem stwierdziła, że mógłby być bardziej nagłaśniany. Wypowiadające się osoby deklaryowały, że wiedzę o tym zjawisku czerpią z mediów. Jedna osoba opisała sytuację jazdy nietrzeźwego kierowcy z własnego otoczenia. Zdaniem badanych prowadzenie pod wpływem alkoholu dotyczy głównie mężczyzn w różnym wieku (tu pojawiały się też bardziej konkretne wskazania, na osoby z omawianej kategorii wiekowej oraz 18-30 lat, po 35 r.ż., w średnim wieku). Stwierdzano, że nie ma zależności między nietrzeźwością kierowców a miejscem zamieszkania czy statusem społecznym, uznano także, iż zjawisko to dotyczy wszystkich kategorii społecznych. Odnotowano odmienną opinię, że nietrzeźwość kierowców częściej występuje na wsi (ze względu na rzadsze kontrole policji). Pojawiła się ocena, że w Polsce powszechne jest przekonanie, iż można prowadzić po wypiciu jednego piwa. „Sądząc po liczbie wypadków, nie jest to mały problem. (...) Chyba głównie mężczyźni. Co do wieku – to duży przedział. Inne rzeczy – miejsce zamieszkania, status społeczny – chyba nie różnicują”; „Jest to duży problem. (...) Bardziej mężczyźni w średnim wieku. I młodzi też, bo jednak alkohol dotyczy mocno młodych”; „Problem jest umiarkowany. Media o nim mówią, ale czy wystarczająco głośno? Nie mają znaczenia kategorie, każdy tak jeździ”; „W Polsce dużo takich sytuacji, że po jednym piwku się wsiada, a wtedy jest trzeźwość dyskusyjna. (...) Bardziej starsi i młodszy, mój rocznik”; „W mediach jest to duży problem – jazda po alkoholu. (...) Chyba bardziej mężczyźni”; „W mediach stereotypowo jest to raczej mężczyzna, średni wiek albo młody kierowca”; „Często się słyszy, problem nagłaśniony, ale nie myślę, że jest to aż tak duża skala. (...) Niestety, osoby 18-30 lat, raczej jednak mężczyźni. Raczej wieś – w mieście jest więcej policji”;

„Koledzy rano [po nocnej imprezie] stwierdzili, że jadą po bułki. Na rondzie ich wywaliło, samochód do kasacji, na szczęście nikomu nic się nie stało”.

Mówiono, że alkohol ma inny wpływ na organizm niż substancje psychoaktywne o podobnym działaniu, różnice dotyczyć miały np. percepcji. Pojawiła się opinia, że w ocenie zjawiska nietrzeźwości kierowców nie ma znaczenia rodzaj zażytej substancji psychoaktywnej. Jest to zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. „Nie ma różnicy między alkoholem, narkotykami, dopalaczami za kierownicą”; „Jest różnica, bo organizm różnie reaguje po różnych substancjach. Ale pod względem bezpieczeństwa jazdy samochodem jest podobnie”; „Nietrzeźwość jakakolwiek [po alkoholu czy innych substancjach] wyklucza jazdę samochodem moim zdaniem”; „Po narkotykach i alkoholu są chyba inne reakcje organizmu, wizje, widzenie po alkoholu rozmazane, a po narkotykach inaczej”.

Opisując pożądane zachowanie (potencjalnych) pasażerów, w przypadku nietrzeźwości kierowców, stwierdzano, że nie należy podejmować jazdy, więcej – trzeba podjąć próbę niedopuszczenia do jazdy w ogóle, np. za pomocą perswazji, zabierając kluczyki. Można też ostrzec inne osoby o potencjalnym zagrożeniu. Wówczas, gdy nietrzeźwy kierowca prowadzi auto, należy podjąć bezpieczną próbę jego zatrzymania. Pojawiły się opisy interwencji podejmowanych przez respondentów. Jeden z badanych przekonał potencjalnie nietrzeźwego kierowcę do zbadania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu w komisariacie. Kolejny respondent stanowczo zabronił jazdy nietrzeźwemu kierowcy. Z kolei inny opis dotyczył sytuacji, w której badana, odczuwając presję, skorzystała z podwiezienia przez nietrzeźwego kierowcę: „Pasażerowie powinni nie wsiadać i próbować odciągnąć go od tego zamiaru, przekonać. Ostatecznie, jeśli będzie w naprawdę złym stanie, zabrać kluczyki i wtedy nawet nie wsiądzie”; „Pasażerowie powinni starać się bezpiecznie zatrzymać pojazd. Powinni nie pozwolić, żeby to on prowadził”; „Jeśli jeszcze nie ruszył, to przemówić kierowcy do rozsądku, jeśli nie poskutkuje, to ostrzec innych, jeśli nadal nie, to wysiąść”; „Po nim nie było widać, ale byłem świadomy, że jest po spożyciu. Po kilku godzinach (...). Udało się przekonać tę osobę, żeby iść na komisariat i się zbadać. (...) Na jednych to zadziała, a inni tylko siłą – zabranie kluczyków, zablokowanie auta”; „Sam miałem taką sytuację, podszedłem do samochodu, on już siedział za kierownicą, i złapałem go za ramię, i mówię: ‘Nie jedź!’. A on: ‘Spoko, spoko, tylko chciałem silnik odpalić’. To był obcy człowiek, ale z bliskiego otoczenia,

na camping”; „Ten pan był po czterdziestce, miał słaby ogłód sytuacji, był delikatnie pod wpływem. Ja widziałam, jak on jedzie i nie czułam się bezpiecznie. Powiedziałam [żeby lepiej nie prowadził], ale nie miałam wyjścia. To był ojciec mojego byłego chłopaka i odwoził mnie do domu, to było w Zakopanem – inaczej nie miałabym jak wrócić. Wtedy nie miałam prawa jazdy. Dziś to ja bym prowadziła”.

Osoby w wieku 30-40 lat

Badani deklarowali, że mieli wiedzę o zjawisku prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu z mediów i mediów społecznościowych. Stwierdzano, iż jest to duży problem. Niektórzy relacjonowali, że takie sytuacje miały miejsce w ich otoczeniu, wśród znajomych. Wyrażono dezaprobatę dla takiego zachowania. Zwrócono uwagę na dyskurs dotyczący zaostrożenia kar za prowadzenie samochodów po spożyciu napojów alkoholowych. Mówiono, że zjawisko to dotyczy głównie mężczyzn – młodych lub w różnym wieku, o różnym statusie społecznym. „Słyszysz się, że to duży problem (...). Głównie mężczyźni, wiek chyba nie ma znaczenia..., nie chcę wyrokować”; „Spory problem, słyszysz się w mediach i na Facebooku. (...) Nie tylko młodzi ludzie wsiadają po alkoholu albo rano po nocnej imprezie, co jest chyba jeszcze gorsze. Wiek nie ma znaczenia, raczej mężczyźni. (...) Nie powinno się w ogóle pić alkoholu i jechać”; „To jest duży problem, niestety. Jeśli takie osoby, jak [tu wymieniane są nazwiska znanych postaci – artystów, celebrytów] zostały złapane, to ile nie zostało złapanych? (...) Ale może się coś trochę zmieniło, bo są teraz wyższe kary i więcej się o tym mówi. Znajomy jechał do szpitala po żonę po pępkowym, zatrzymali go i stracił prawo jazdy”; „Dotyczy chyba raczej mężczyzn, status społeczny obojętny”; „Z tego, co się słyszy, jest to duży problem. Kwestia, jakie kto ma wartości, czy myśli o konsekwencjach. (...) Byłem świadkiem takiej sytuacji, znajomi zabrali tej osobie kluczyki, przemówili do rozumu. Najważniejsza jest reakcja otoczenia – nie dopuścić”. Jedną z osób uczestniczących w wywiadach była w sytuacji, gdy kierowca był pod wpływem innych substancji psychoaktywnych niż alkohol. Wówczas starała się zapobiec jeździe, odmówiła też bycia pasażerką: „Sama miałam taką sytuację, wiele lat temu, jak byłam nastolatką. Po innych środkach, nie po alkoholu. Ja odradzałam tej osobie wsiadanie, ale bez skutku. Ja wtedy nie wsiadłam”.

Część respondentów stwierdzała, że potencjalni pasażerowie w sytuacji, gdy wiedzą, że kierowca jest pod wpływem alkoholu, powinni odmówić jazdy, uniemożliwić prowa-

dzenie w takim stanie, np. odbierając kluczyki, wybierając jako środek transportu taksówkę lub zamieniając się w roli kierowcy z trzeźwą osobą. Czasem mówiono, że należałoby dodatkowo poinformować lub wezwać odpowiednie służby (np. gdyby sprawa dotyczyła transportu publicznego).

„Pasażerowie nie powinni wsiadać, zabrać kluczyki, wezwać służby; prywatnie służby – nie, nie powinni robić temu znajomemu problemu. (...) Jeśli to osoba znajoma, to też nie dać wsiąść”; „Nie siadać, zabrać kluczyki. Odwieść go [pijanego] od tego zamiaru”; „Nie pozwolić, zamienić się. Zaproponować składkę na taksówkę”; „Trzeba zabrać kluczyki, uniemożliwić jazdę, w ostateczności wezwać policję”; „Nie wsiadać z nim. W ogóle nie wpuszczałbym do samochodu, wyłączyć silnik, zadzwonić po policję i zabrać kluczyki. Nie szarpać się z nim – niech oni się nim zajmą”.

Osoby w wieku 41-49 lat

Badani stwierdzali, że jest to duży problem, chociaż jedna osoba uznała, że zmalął on wskutek zmiany przepisów prawa. Wyrażano sprzeciw wobec nietrzeźwej jazdy. Mówiono, że jest to zjawisko, które dotyczy głównie młodych ludzi lub mężczyzn w różnym wieku. Pojawiło się stwierdzenie, że jazda pod wpływem alkoholu dotyczy starszego pokolenia, młodsze wybiera inne substancje psychoaktywne. Odnotowano opinię, że podstawowym determinantem nietrzeźwej jazdy jest styl używania alkoholu. Mówiono, że zjawisko to jest niezależne od statusu społecznego. Inne wskazanie dotyczyło mniejszych społeczności – wsi, ze względu na, jak stwierdzano, mniejsze natężenie kontroli drogowych. Zgodnie z kolejną opinią, problem nietrzeźwej jazdy w większym stopniu dotyczy środowisk artystycznych. Mówiono, że źródłem wiedzy na temat tego zjawiska są media. Niektórzy badani opowiadali o swoich doświadczeniach związanych z nietrzeźwością kierowców, także tych z okresu dzieciństwa. Jedna z osób opisywała swoje zachowanie w takiej sytuacji – odebranie kluczyków i zamówienie taksówki. „Oczywiście, że nie wolno. Żadna ilość!”; „Duży problem. Może mężczyźni bardziej, kobiety instynktownie mniej, chociaż nie chciałabym tu iść stereotypami. (...) Wiek jest bez znaczenia – bardziej to, ile ktoś pije i mu się wydaje, że może dużo wypić i na niego nie działa”; „Raczej ludzie młodzi i mniejsze miejscowości. ‘A, jestem u siebie, to mogę przejechać dwie ulice czy do drugiej wsi’. Mniejsze społeczności. Oni już o tym wiedzą, że nie ma kontroli, ‘mogę jechać kawałek’”; „W dzieciństwie stykałam się z tym, panowie sąsiedzi, jeden miał masarnię, drugi piekarnię, i wsiadali

do aut po alkoholu. Nie miał kto ich powstrzymać, mała miejscowość, wieś. (...) Teraz mam przykład znajomego, zawodowego kierowcy, który trzeźwieje w weekendy, żeby w poniedziałek iść do pracy, a pije co piątek”; „Wśród młodzieży może się zwiększa ryzyko, rośnie u nastolatków. Kiedyś raczej zarezerwowane to było dla dorosłych”; „W TV pokazują, jak w różnych akcjach dużo osób jest łapanych. (...) Teraz jest to słynne powiedzenie Jerzego Stuhra”; „Może środowiska artystyczne [częściej jeżdżą po alkoholu]. To jest bardziej nagłośnione. Młodzi ludzie”; „Jest to bardzo poważny problem z jazdą na podwójnym gazie. Nie jest to zależne od kategorii [społecznej]. Z tego, co się czyta w gazetach, na portalach – wszyscy”; „Miałem taką sytuację, zareagowałem, zabrałem człowiekowi kluczyki. Ledwo go znałem, widziałem może ze dwa razy. Zamówiliśmy mu z ojcem taksówkę. Następnego dnia przyszedł skruszony po kluczyki”; „Spadało [zjawisko prowadzenia po alkoholu]. Jak z wykroczenia stało się przestępstwem. Teraz to chyba jest linia ciągła, na stałym poziomie. (...) Kategorie społeczne nie mają tu znaczenia. Starsze osoby raczej alkohol, młodsze częściej niż starsze – dopalacze albo narkotyki, po prostu dlatego, że częściej je stosują”.

Relacjonowano, że nie należy być pasażerem nietrzeźwego kierowcy. Stwierdzono, że obowiązkiem jest uniemożliwienie jazdy kierowcy pod wpływem alkoholu, np. poprzez zabranie kluczyków lub powiadomienie służb.

„Zabrać kluczyk. (...) Samemu wysiąść to za mało, bo tu chodzi o bezpieczeństwo innych”; „Próbowałabym przemówić do rozsądku, a jak nie poskutkowało, to bym postraszyła, że zadzwonię na policję. W ostateczności zadzwoniłabym naprawdę”; „Powinno się go otrzeźwić, [w ten sposób, że] zgłosić na policję, żeby raz na zawsze się nauczył, ale wobec członków rodziny – czy jesteśmy na to gotowi? (...) Ale powinno się zgłaszać na policję”; „Trzeźwy powinien zareagować, zamienić się z kierowcą. (...) Kategorycznie zabronić jazdy po alkoholu”; „Pasażer powinien zadzwonić na policję, podać numer auta i kierunek jazdy. To się wtedy szybko załatwi, ale czasem i tak może być za późno. Widziałem takie akcje na drogach np. w niedzielę rano”; „Zaniechać! Nie dopuścić! Odebrać kluczyki. Nie wsiadać”.

Osoby w wieku 60 +

Respondenci mówili, że jest to zauważalny problem lub że on narasta (ze względu na dużą dostępność napojów alkoholowych). Jako źródło wiedzy na ten temat wskazywano media. Uważano, że prowadzenie po wypiciu napojów

alkoholowych nie jest właściwe. Odnotowano opinię, że ostatnio zmalało przyzwolenie społeczne na jazdę po alkoholu. Mówiono, że problem ten dotyczy zarówno „elit”, jak i „maluczkich”. Wskazywano na młodzież jako osoby szczególnie często jeżdżące pod działaniem alkoholu. Niektórzy respondenci przyznawali, że zdarzało się, iż prowadzili samochód będąc pod wpływem alkoholu, teraz jednak zaniechali takich praktyk ze względu na konsekwencje. „Jest to problem. Wiele osób rezygnuje z jazdy, bo obawia się konsekwencji. Było zdecydowanie gorzej. Było przyzwolenie społeczne i rzadko jakieś konsekwencje, poza wypadkami. Sam – zdarzało się – wsiadałem kiedyś po kieliszku. Teraz się nie odważę ze względu na konsekwencje”; „Zetknąłem się, najczęściej była jakaś reakcja otoczenia, perswazja. Kiedyś tolerancja była wyższa, od kilkunastu lat nie zdarzyło mi się widzieć takiej sytuacji. Kiedyś reakcje bardziej delikatne”; „Bezpośrednio się nie zetknęłam, ale w mediach to jest przerażające, za dużo tego. Ja w ogóle tego nie dopuszczam”; „Istotne jest nagłośnienie, widać, że problem dotyczy elit – posłowie, prokuratorzy – ale maluczcy też to robią. (...) Nie ma żadnego usprawiedliwienia”; „Raz jechałem po jednym kieliszku po kolegę na lotnisko, ale widok komisariatu mnie otrzeźwił i zawróciłem”; „Niestety ten problem narasta, bo dostęp do alkoholu jest bardzo powszechny. Dotyczy to w dużej mierze młodzieży”; „Tak, to duży problem. Tyle policyjnych łapanek, tylu ludzi jeździ. Słyszy się, ile tysięcy złapali w jeden weekend. Nieraz się słyszy, że stanowisko czy wykształcenie też [nie sprawia, że się nie jeździ po alkoholu]”.

W jednej wypowiedzi respondent dokonał porównania ryzyka związanego z używaniem alkoholu i nowych substancji psychoaktywnych, stwierdzając, że sięganie po te drugie wiąże się z większym ryzykiem. „Alkohol jest mimo wszystko bardziej przewidywalny niż dopalacze”.

Badani byli zdania, że nie powinno się jechać z kierowcą będącym pod wpływem alkoholu. Należy zareagować, gdy jest on nietrzeźwy, nie dopuścić do jazdy, zamienić się z kierowcą, zawiadomić służby. Jeden z respondentów przyznał, że w latach 80. i 90. był pasażerem nietrzeźwych kierowców. Jednak teraz zaniechał takich praktyk, ze względu na zmianę – brak przyzwolenia społecznego na taką jazdę. „Zdecydowanie! [zareagować]. Zawiadomić policję, nie dopuścić do ruszenia z miejsca. W latach 80.-90. zdarzało mi się wsiadać z nietrzeźwym kierowcą. Wtedy odbiór społeczny był inny”; „Powinni się wymienić, za kierownicę powinien wsiąść ten trzeźwy. Pijany może być agresywny, nieprzewidywalny. Nie jechać, absolutnie”; „Za-

brać kluczyki, wsiąść i zawołać policję”; „Trzeba reagować, bez dwóch zdań, chodzi o życie nasze i innych. Nie pozwolić wsiąść za kierownicę, zabrać kluczyki, zero-jedynkowo”.

Na zakończenie

Zebrany materiał tworzyły wypowiedzi, na które składały się doświadczenia badanych, obserwacje, zdroworozsądkowe racjonalizacje, a także obiegowe opinie, czasem kierowane przez aktualnie poruszane tematy w środkach masowego przekazu. Mimo że udało nam się zgromadzić respondentów prezentujących różne postawy dotyczące używania substancji psychoaktywnych w kontekście ruchu drogowego, to wyraźne były przekonania normatywne, które w perspektywie zdrowia publicznego można uznać za pozytywne – sprzeciw wobec prowadzenia pojazdów pod wpływem substancji psychoaktywnych.

Podobnie w odniesieniu do potencjalnej jazdy z nietrzeźwym kierowcą jako normę, właściwą reakcją podawano odmowę bycia pasażerem; rekomendowano różne działania, które miałyby uniemożliwić prowadzenie w takim stanie (np. zamiana z trzeźwym kierowcą, skorzystanie z transportu publicznego, odebranie kluczyków, powiadomienie służb). Warto zaznaczyć, że czasem sprzeciw wobec prowadzenia pojazdów pod wpływem substancji psychoaktywnych oraz jazdy z nietrzeźwym kierowcą obejmował także retrospektywną analizę własnych postaw respondentów. Badani w tych przypadkach relacjonowali zmianę norm i zachowań. W 2023 roku uczestnicy wywiadów ze wszystkich wyróżnionych grup mówili, że nietrzeźwość kierowców jest dużym problemem (choć w przypadku najmłodszej grupy respondentów odnotowano również wypowiedzi odmienne)⁸. Stwierdzano także, że na przestrzeni lat zjawisko nietrzeźwości kierowców narasta lub maleje (w tym ze względu na mniejsze przyzwolenie społeczne dla takich zachowań)⁹. Wskazywano grupy, których problem ten może dotyczyć w większym zakresie, wymieniano: mężczyzn w różnym wieku, młodych mężczyzn lub ogólnie osoby młode¹⁰, środowiska artystyczne, mieszkańców niewielkich miejscowości. Tylko w przypadku ostatniej z wymienionych grup podano uzasadnienie, którym miały być (zdaniem wypowiadających się osób) rzadsze policyjne kontrole trzeźwości kierowców. Można przypuszczać, że dla respondentów nietrzeźwość osób prowadzących w sposób oczywisty, nie wymagający wyjaśniania, kojarzona była z młodością i płcią męską¹¹. Wskazanie na środowiska artystyczne kojarzyłbym raczej z tym, że w okresie realizacji badań

środki masowego przekazu dość intensywnie zajmowały się kilkoma przypadkami niebezpiecznych zachowań na drodze kierowców-celebrytów w związku ze spożywaniem napojów alkoholowych. Podczas badań stwierdzano także, że nietrzeźwa jazda w zasadzie nie odnosi się w sposób szczególny do jakiejś grupy wyróżnionej przez zmienne socjodemograficzne.

W gronie respondentów byli i tacy, którzy dopuszczali kierowanie pojazdami pod wpływem niewielkich ilości alkoholu lub po umiarkowanym spożyciu marihuany, a także bycie pasażerem nietrzeźwego kierowcy. Takie przekonania są niewłaściwe z perspektywy bezpieczeństwa ruchu drogowego¹² i zdrowia publicznego¹³. Wydaje się, że w tych wypowiedziach pobrzmiewały mity o braku negatywnego wpływu substancji psychoaktywnych na umiejętności kierowców; dotyczyło to szczególnie picia piwa („jednego piwka”) i używania marihuany. Czasem czyniono dystynkcję pomiędzy napojami alkoholowymi a marihuaną, obejmując zakazem prowadzenie pojazdów w przypadku wypicia tych pierwszych i zarazem dopuszczając kierowanie po użyciu marihuany. To rozróżnienie zapewne odnosi się do obiegowej narracji przeciwstawiającej marihuanę alkoholowi. Zgodnie z tym ujęciem rzecz formułowana jest w formie paradoksu – marihuana przedstawiana jest jako nieszkodliwa używka, a mimo to nielegalna, zaś alkohol, którego spożywanie prowadzi do szeregu szkód, jest legalnie dostępny. Odnotowano także stanowisko, zgodnie z którym to spożywanie alkoholu miało być „bardziej przewidywalne” niż używanie nowych substancji psychoaktywnych.

Zrelacjonowane przekonania o dopuszczalności używania substancji psychoaktywnych przez osoby kierujące pojazdami, podobnie jak opinie na temat pozytywnego wpływu alkoholu na kondycję i sprawność, a także stwierdzenia o powszechności zjawiska prowadzenia samochodów pod wpływem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych można potraktować jako ilustrację potrzeby realizacji działań profilaktycznych oraz edukacyjnych¹⁴.

Przypisy

¹ Były to dwie kampanie. Pierwsza to „Bez chemii na drodze” (<https://bezchemiina drodze.pl>). Kampanię tę, jako zadanie publiczne, realizowano w ramach Narodowego Programu Zdrowia i współfinansowano ze środków Funduszu Rozwiązywania Problemów Hazardowych, będących w dyspozycji Ministra Zdrowia w ramach konkursu przeprowadzonego przez Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii. Druga kampania to „Na zdrowie” (<https://kampanianazdrowie.pl>), zadanie to zostało także dofinansowane ze środków Funduszu Rozwiązywania Problemów Hazardowych, tym razem na zlecenie Krajowego Centrum Prze-

ciwdziałania Uzależnieniom. Obie kampanie, w tym badania, zrealizowała Fundacja Poza Schematami.

² Osoby zaangażowane w badania: dr hab. prof. UKSW Marcin Jewdokimow (badania z 2020 r.), dr hab. Magdalena Łukasiuk (badania z 2020 r. i 2023 r.); w przypadku obu badań autorem i kierownikiem projektów badawczych był niżej podpisany.

³ Najmłodszy badany miał 19 lat, najstarszy – 49 lat. Najmłodsza grupa respondentów, do 25 r.ż. liczyła 14 osób, badani w wieku od 26 lat do 32 lat – 7 osób, od 36 lat do 45 lat – 8 osób, 49 lat – 1 osoba. Rodzicami było 9 respondentów. W gronie udzielających wywiadów 4 osoby miały wykształcenie zasadnicze zawodowe lub niższe, najwięcej, bo 14 osób legitymowało się wykształceniem niepełnym średnim, średnim albo policealnym, z kolei 4 osoby to studenci, a 8 badanych posiadało wykształcenie wyższe (licencjat, inżynier, magisterium).

⁴ W badanej grupie znalazło się 8 osób w wieku od 18 do 23 lat, także 8 w wieku od 30 do 40 lat, wśród respondentów było 8 rodziców w wieku od 41 do 49 lat oraz 6 osób w wieku 60 i więcej lat. Wśród uczestników wywiadów 1 osoba miała stopień doktora, 13 osób legitymowało się wykształceniem wyższym magisterskim, 1 respondent to inżynier, także 1 był studentem z dyplomem licencjata, 6 – to studenci bez takiego dyplomu, 7 – badanych miało wykształcenie średnie, a 1 osoba uczyła się w liceum.

⁵ M. Bujalski, J. Klingemann, „Słownik uzależnień”, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Warszawa 2021, s. 12, dostępne na: <https://kcpu.gov.pl/wp-content/uploads/2022/11/jezyk-pomocy-w-uzaleznieniach-sloownik-terminologiczny.pdf> [dostęp: 17.02.2024].

⁶ Są to cytaty z wypowiedzi respondentów.

⁷ W badaniach abstrahowaliśmy od, mającego zastosowanie w przepisach prawa, rozróżnienia na stan po użyciu alkoholu i stan nietrzeźwości (na ten temat por. M. Arczewska, „Prawne aspekty używania alkoholu i innych substancji psychoaktywnych w ruchu drogowym” w: „Bez ryzyka na drodze”, Fundacja Poza Schematami, Warszawa 2021, s. 18).

⁸ W 2022 r. policja ujawniła 104 467 osób kierujących pojazdami pod działaniem alkoholu. E. Symon, P. Rzepka (opr.), „Wypadki drogowe w Polsce w 2022 r.”, Biuro Ruchu Drogowego Komenda Główna Policji, Warszawa 2023, s. 70.

⁹ W latach 2013–2022 odnotowano trend malejący wypadków drogowych z udziałem użytkowników dróg będących pod działaniem alkoholu, z 4018 w 2013 r. do 2248 w 2022 r. (tamże, s. 63).

¹⁰ Warto nadmienić, że według danych policji – „Analizując strukturę wiekową sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu, najwięcej wypadków powodują osoby z grupy 25–39” (tamże, s. 68) – 43,2%, drugą (pod względem odsetka spowodowanych wypadków) kategorią wiekową są osoby mające od 40 do 59 lat – 30,0%. W przypadku osób do 24 roku życia jest to 19,0%. Wśród sprawców wypadków kierujących pojazdami, którzy byli pod działaniem tzw. innego środka (niż alkohol), najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 25 do 39 lat – 57,4% (tamże, s. 71).

¹¹ Należy pamiętać, że mężczyźni częściej są kierowcami, przynajmniej jeśli za wskaźnik przyjąć liczbę praw jazdy. Według stanu na 31 grudnia 2021 r., mężczyźni posiadali 58,7% praw jazdy. Opr. na podstawie danych udostępnionych przez Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, dostępne na: <http://www.cepik.gov.pl/documents/76251/76577/Prawa+jazdy+wg+stanu+na+31.12.2021/4ff94059-237b-40be-af13-a68e100c4d9f> [dostęp 18.02.2024]. Policjanci analitycy kierowców w wieku od 18 do 24 lat traktują jako grupę szczególną, „(...) którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka”, E. Symon, P. Rzepka, wyd. cyt., s. 28.

¹² Z policyjnych danych wynika, że w „(...) 2022 roku użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 2 248 wypadkach drogowych (10,5% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 268 osób (14,1% ogółu zabitych), a 2 567 osób odniosło obrażenia (10,4% ogółu rannych). (...) Kierująca pojazdami będący pod działaniem innego środka byli sprawcami 101 wypadków, w których 30 osób zginęło, a 113 zostało rannych oraz 307 kolizji.” Tamże, s. 62 i 71.

¹³ Na temat szkodliwego wpływu substancji psychoaktywnych na kierowców i innych uczestników ruchu drogowego por. np. „Substancje psychoaktywne w ruchu drogowym”, <https://bezchemiina drodze.pl/substancje/> [dostęp: 17.02.2024].

¹⁴ Osoby zainteresowane wynikami badań dotyczących używania substancji psychoaktywnych przez zawodowych kierowców odsyłam do tekstu <https://bezchemiina drodze.pl/zawodowi-kierowcy-o-alkoholu-i-narkotykach-w-pracy/>