

Tisková zpráva

Brno, 4. září 2018

Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu Jaké priority řešíme u nás a ve světě?

Alkohol a další návykové látky představují významné riziko pro dopravní bezpečnost. Při dopravních nehodách způsobených pod vlivem alkoholu nebo drog zemře v České republice každoročně více než 50 lidí. S rostoucí hladinou alkoholu či drog roste u řidičů nejen riziko zaviněných, ale i nezaviněných dopravních nehod.

Přestože je Česká republika zemí s vysokou spotřebou alkoholu a řízení pod jeho vlivem si každoročně vybírá daň v podobě zmařených lidských životů a následků na zdraví, podíl nehod způsobených alkoholem či drogami je u nás v porovnání s některými západními zeměmi relativně nízký. Významnou roli v tom hraje fakt, že Česká republika má jako jedna z mála států zaveden režim **nulové tolerance k alkoholu v dopravě**. Kromě nás má nulovou hranici u všech skupin řidičů také Maďarsko, Rumunsko, Estonsko, Srbsko, Rusko, Ukrajina a Slovensko. Několik dalších zemí, kupříkladu Německo, Chorvatsko, Řecko, zavedlo stejné opatření, ale pouze u nových nebo profesionálních řidičů.

Jak alkohol obecně mění rozpoznávací schopnosti řidiče?

Alkohol ovlivňuje naše smyslové vnímání a následně také motorické reakce. Jsme pomalejší, vidění se nám zužuje (dochází k tzv. tunelovému vidění), méně rozlišujeme barvy. Zhoršená je také schopnost vyhodnocovat situace. Řidič zkresleně posuzuje rychlost vlastní, ale i ostatních vozidel. Vždy samozřejmě závisí na množství alkoholu v krvi a současně na individuálních dispozicích člověka - jak na konkrétní míru alkoholu reaguje. „*Největším problémem ale zůstává tendence k odlišnému vyhodnocení rizikových situací. Narůstá řidičovo sebevědomí a s tím spojené přeceňování vlastních schopností. Pod vlivem alkoholu má často pocit, že řídí dobře a že situaci plně zvládá,*“ uvádí Pavel Řezáč, ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru Centra dopravního výzkumu. Tomu odpovídá i počet obětí.



U alkoholu je možné poměrně přesně odhadovat, jak se bude v těle chovat. I když všichni lidé nejsou stejní a působení ethylalkoholu je individuální, pořád **lze vystopovat celkem jasné zákonitosti**. U běžných konzumentů alkoholu proto nemusíme alkohol zakazovat, **jde spíše o oddělení pití a řízení**. Často tak postačí naučit se spočítat si hladinu alkoholu v krvi i rychlost odbourávání a je možné pití i řízení vhodně naplánovat.

Jak řidiče ovlivňují drogy?

U drog je ve srovnání s alkoholem situace odlišná. **Nejenže na ně reaguje každý člověk zcela jinak, ale i sama účinná látka se může případ od případu výrazně lišit.** „Zatímco o alkoholu toho víme hodně, drogy zůstávají velkou neznámou. Jejich účinky jsou málo prozkoumané. Dalším problémem je i kombinace různých látek a jejich dopad na uživatele,“ říká Kathy Steward, expertka mezinárodní komise ICADTS (The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety). **Asi nejzávažnějším problémem je v současné době užívání marihuany.** Mezi mladými lidmi množství jejich konzumentů stále roste. Konzumace marihuany přitom zvyšuje riziko dopravní nehody v průměru na dvojnásobek a řízení pod vlivem je v České republice trestným činem. **Mnoho uživatelů konopí šokuje, že na rozdíl od alkoholu může být THC, účinná psychoaktivní látka obsažená v konopí, v těle zjištělná i po třech týdnech od konzumace.** „Nezbývá nám, než klientům říci, že si prostě musejí vybrat, jestli chtějí užívat marihuanu nebo řídit. Obojí totiž skloubit nelze, pokud se nechtějí dostat do konfliktu se zákonem,“ říká psycholožka a lektorka rehabilitačních programů pro řidiče Veronika Kurečková z Centra dopravního výzkumu.

Ještě větší problém však nastává u chronicky nemocných, především pak u seniorů. Pro mnohé z nich je užívání **marihuany jedinou účinnou úlevou od zdravotních potíží**. Někteří z nich jsou přitom řidiči a řidičský průkaz nutně potřebují. Dnes u těchto pacientů neumíme jednoznačně určit, do jaké míry užívání konopí pro léčebné účely ovlivňuje způsobilost k řízení. A v tom je právě zakopaný pes. Neexistuje totiž pouze jeden druh konopí s přesně odhadnutelným složením. Vedle metod pěstování ovlivňuje poměr účinných látek především konkrétní genotyp rostliny. Existuje řada druhů marihuany a jejich složení doposud není přesně zmapováno.

Genotypování konopí

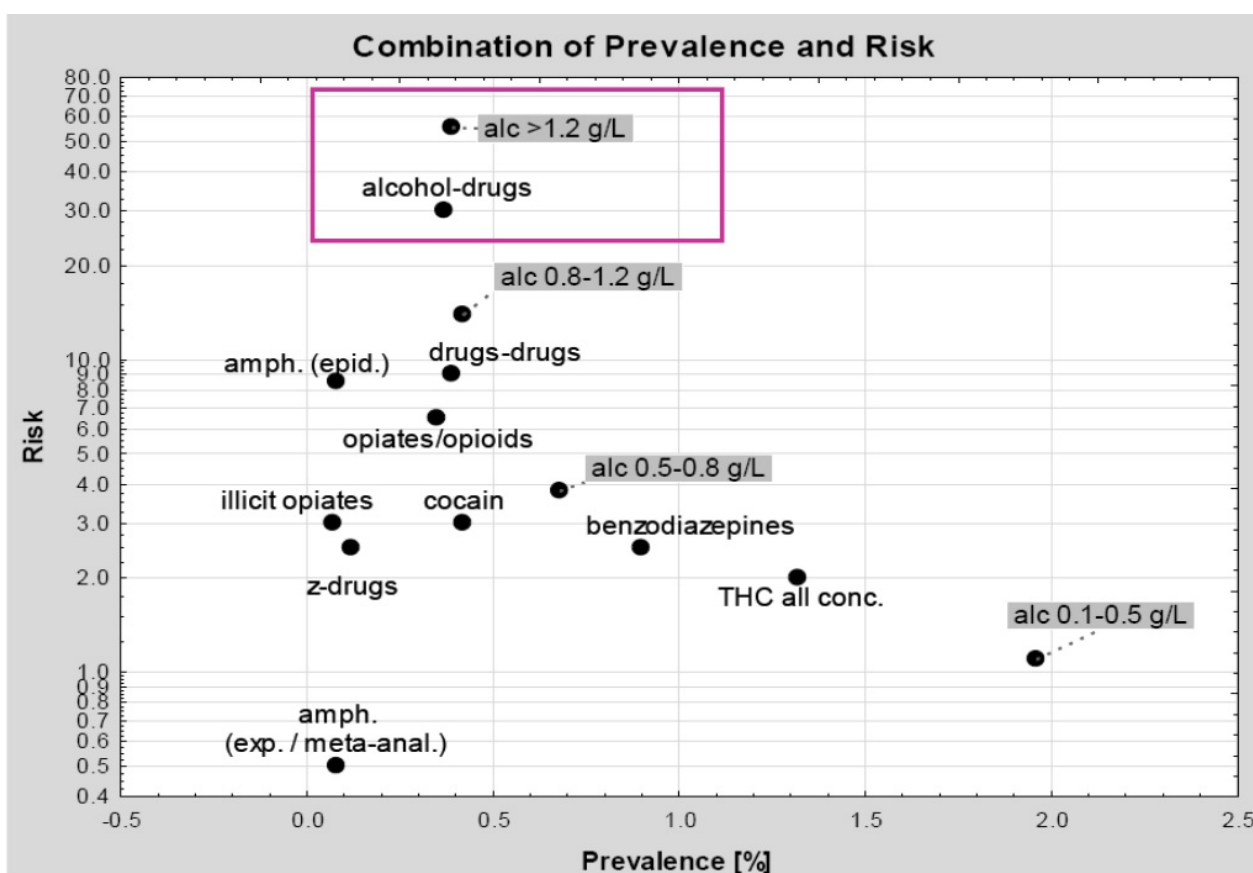
Dr. Jan Šafář z Ústavu experimentální biologie potvrzuje, že právě **genotypování konopí** může být jednou z cest, jak v budoucnu umožnit legální užívání alespoň některých druhů a to možná i pro řidiče. „V současnosti toho o varietách konopí nevíme dost. Je zapotřebí zmapovat jak genetický profil rostliny, tak i její chemické složení, a vytvořit aktualizovanou databázi,“ dodává. Účinky jednotlivých druhů na řízení by měly být následně otestovány. „Je teoreticky možné, že se nám podaří specifikovat dostupné druhy marihuany, které mohou být léčebně účinné a přitom pro řidiče zcela bezpečné. Zatím to ale s jistotou nevíme,“ doplňuje Veronika Kurečková z Centra dopravního výzkumu.



Léková závislost – nenápadná hrozba

Způsobnost k řízení **mohou ovlivňovat i běžné léky**, které jsou mezi lidmi velmi rozšířené a jejich užívání stále roste. Nebezpečím tak mohou být antihistaminika, léky na vysoký tlak či cukrovku, různé druhy psychofarmak. Rizikem jsou například léky na spaní, a to i ty nejmodernější, které přesto zvyšují riziko nehody téměř trojnásobně. Statisticky jsou tak nebezpečnější než marihuana (viz obrázek níže: Častost výskytu návykových látek ve vazbě na riziko nehody).

Velkým problémem jsou například **opioidy, používané k léčbě chronické bolesti**. „V zahraničí existují výzkumy vlivu těchto látek na řízení. U nás však doposud žádný systematický výzkum neproběhl. Nemáme dost dat, abychom mohli zjistit, jakým způsobem a do jaké míry opioidy u českých pacientů způsobí k řízení ovlivňují,“ říká Aleš Zaoral, psycholog z Centra dopravního výzkumu, který ve spolupráci s lékaři a psychology z Fakultní nemocnice Brno-Bohunice v současnosti připravuje podrobný výzkum této problematiky.



Obrázek: Častost výskytu návykových látek ve vazbě na riziko nehody

Výše uvedená tabulka sleduje četnost výskytu užívání návykových látek a současně riziko nehody. Vychází z dat získaných v rámci mezinárodního výzkumného projektu DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), který shrnuje data z 13 sledovaných zemí. Tabulka ukazuje, že nejvyšší míra rizika je při užívání alkoholu v hladinách vyšších než 1,2 promile a také kombinace alkoholu a drog. Riziko nehody však zvyšují i další drogy a léky.



Návykové látky však nejsou rizikem jen u řidičů motorových vozidel. Statistiky například ukazují, že zatímco u řidičů aut bývá prokázán alkohol u zhruba 4 procent jimi zaviněných nehod, u cyklistů to je 27 a u chodců 12 procent. Lidé pod vlivem alkoholu či drog představují v dopravě riziko i komplikaci, ať již jedou autem, na kole, jdou pěšky či například využijí hromadnou dopravu. **S jistou mírou zjednodušení se tak dá říci, že alkohol a drogy do dopravního provozu nepatří, bez ohledu na to, kdo z účastníků je užívá.**

JAKÁ OPATŘENÍ PROTI NÁVYKOVÝM LÁTKÁM V DOPRAVĚ ZAVÉST?

Bodový systém: většinou nepopulární, ale účinný

Na snižující se následky dopravních nehod v důsledku vlivu alkoholu v České republice mělo jednoznačný vliv zavedení bodového hodnocení řidičů účinné od 1. 7. 2006 a jeho následné uplatňování.

K významnému snížení usmrcených došlo také v roce 2012. V září vypukla takzvaná „metanolová aféra“, kdy v Česku a Polsku došlo k sérii otrav metanolem.

Řidiči za alkohol v dopravě platí vysoké pokuty a přicházejí o body. Většina z nich ale také přijde o řidičské oprávnění a před návratem za volant musí na psychologické vyšetření. To ale stále nestačí.

Rehabilitační program pro řidiče v ČR zatím stále v přípravách

Jednou z velmi účinných možností, jak snížit **opakované jízdy pod vlivem alkoholu nebo návykových látek**, jsou **rehabilitační programy pro řidiče**, kterým je opakovaně odebráno řidičské oprávnění. Jde o terapeuticko-vzdělávací cyklus, jehož cílem je změna postojů a životního stylu rizikových řidičů, vedený speciálně vyškolenými psychology. S velmi přesvědčivými výsledky se realizují ve všech zemích EU, včetně Slovenska. Plošné zavedení rehabilitačních programů v ČR je zatím ve fázi legislativních příprav. V České republice rehabilitace probíhají jen v rámci pilotní studie a prochází jimi jen malé procento řidičů. Hodnocení pilotáže přitom ukazuje výrazné snížení recidivy nebezpečného chování za volantem. Že to není náhoda, dokazuje i studie, kterou Centrum dopravního výzkumu realizovalo ve spolupráci s neurovědci ze Středoevropského technologického institutu CEITEC. *„Pomocí vyšetření v magnetické rezonanci jsme zjistili, že po absolvování rehabilitačních programů dochází ke zvýšené **aktivaci některých oblastí mozku a obecně roste schopnost spolupráce,**“* dodává Daniel Shaw z CEITEC.

Zatím jsou u nás povinná pouze **psychologická vyšetření**, která dokáží odhalit zejména extrémní případy. Nejdou ale do hloubky a jako opatření nestačí. *„Přistižení řidiči by proto měli projít nejen vyšetřením u psychologa, ale také **vyšetřením vylučujícím závislost a především zmíněným rehabilitačním programem**, v němž získají důležité informace a znalosti i prostor uvažovat o změnách svého životního stylu,“* říká Petr Zámečník, dopravní psycholog a výzkumný pracovník Centra dopravního výzkumu.



Alkoholový zámek

Dalším možným opatřením v boji proti alkoholu za volantem je **alkoholový zámek**. Jedná se o zařízení, které opilému řidiči znemožní nastartovat vozidlo a odjet. Mnohé v současnosti dodávané alkoholové zámky jsou technologicky na velmi vysoké úrovni a prakticky vylučují možnost tento mechanismus obejít. Řada výrobců automobilů dokonce podobná zařízení montuje do nových vozů sériově. Zkušenosti ze zahraničí nicméně ukazují, že poté, co je alkoholový zámek z vozidla odstraněn, se řidiči často vrací k zažitým zvykům a znovu sedají za volant opilí. „Alkoholové zámky proto fungují jedině tehdy, pokud řidiči současně projdou právě zmíněným **rehabilitačním kurzem**, v němž dostanou příležitost změnit své postoje a motivaci a nastaví si svoji vlastní strategii, jak se do budoucna jízdám pod vlivem alkoholu vyhnout,“ vysvětluje Veronika Kurečková, psycholožka a terapeutka z Centra dopravního výzkumu.

Finská zpráva z roku 2013, která vychází z dat za poslední čtyři roky, poukazuje na skutečnost, že míra recidivy při užití alkoholového zámku je významně nižší (necelých 6 %), zatímco obvyklá míra recidivy pachatelů, kteří nebyli součástí programu alkoholového zámku, se ve Finsku pohybuje kolem 30 %.

Změna systému autoškolství

Základním problémem české dopravy je v současné době systém přípravy řidičů. „Když klienty v rámci rehabilitačních programů seznamujeme s problematikou alkoholu a drog, často se podivují, proč se tyhle informace nedozvěděli už v autoškolce. A mají naprostou pravdu,“ říkají lektoři rehabilitačních programů. Problémů, s nimiž se české autoškoly potýkají, je celá řada, od kolísavé úrovně výuky, až po malý důraz na bezpečnost a životní styl.

Situaci by mohla pomoci zlepšit novelizace Zákona o autoškolství, která je v přípravě. Počítá jak se zavedením minimálních standardů do výuky v autoškolách, tak i s dalšími preventivními opatřeními, jako je například **řidičské oprávnění na zkoušku a preventivní rehabilitační programy**, zvláště pro začínající problematické řidiče.

Kontakty po odborné stránce z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

PhDr. Pavel Řezáč, Ph.D., ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru,

pavel.rezac@cdv.cz

Mgr. Veronika Kurečková, psycholog a výzkumný pracovník, veronika.kureckova@cdv.cz

Kontakt po organizační stránce:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

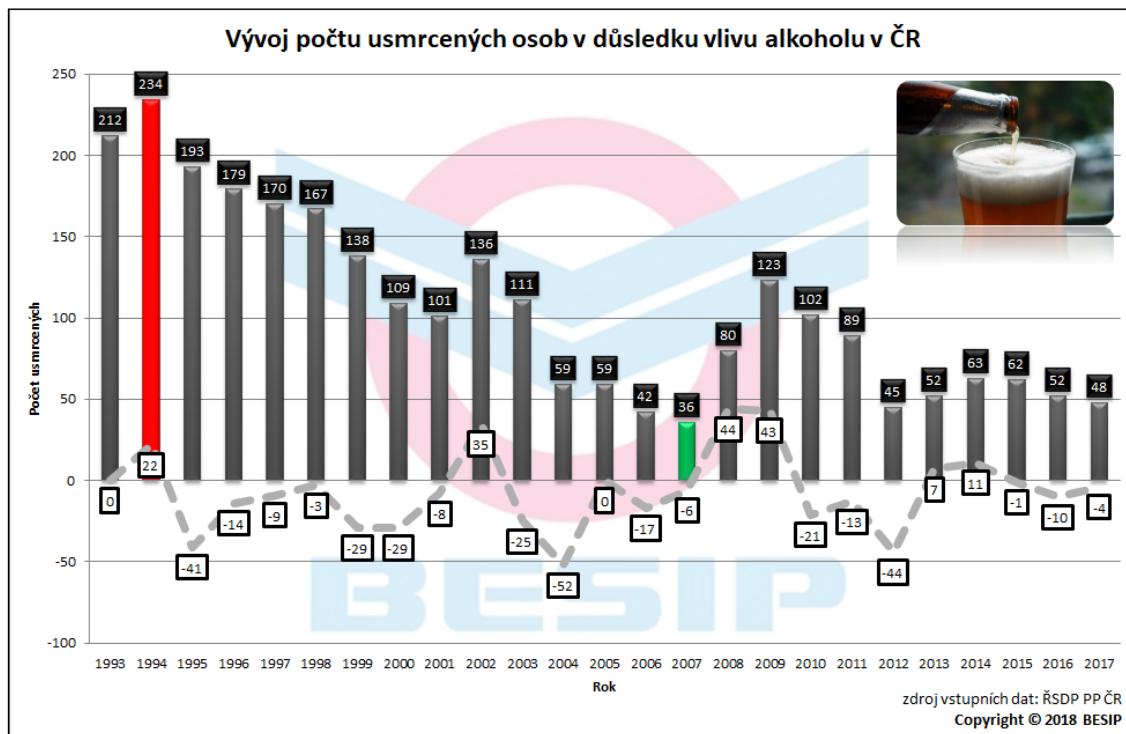
Dále tématu:

Následky dopravních nehod v důsledku vlivu alkoholu

V loňském roce zavinily osoby pod vlivem alkoholu **4 251 nehod** (tj. 4,1 % z celkového počtu), při těchto nehodách bylo usmrceno **48 osob** (tj. 9,6 % z celkového počtu), těžce zraněno **203 osob** a lehce **1 750 osob**. Ve vyčíslení celospolečenských ztrát z dopravní nehodovosti se jedná o celkové ztráty ve výši **3,14 mld. Kč**.



„Tématu alkoholu a návykových látek je v České republice dlouhodobě věnována prioritní pozornost, o čemž svědčí i fakt, že je toto téma jedním z dílčích cílů **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**“, uvádí jeden z hlavních tvůrců tohoto dokumentu, Josef Mikulík z Centra dopravního výzkumu. Dlouhodobý vývoj počtu usmrcených osob v důsledku vlivu alkoholu je zřejmý z uvedeného grafu.

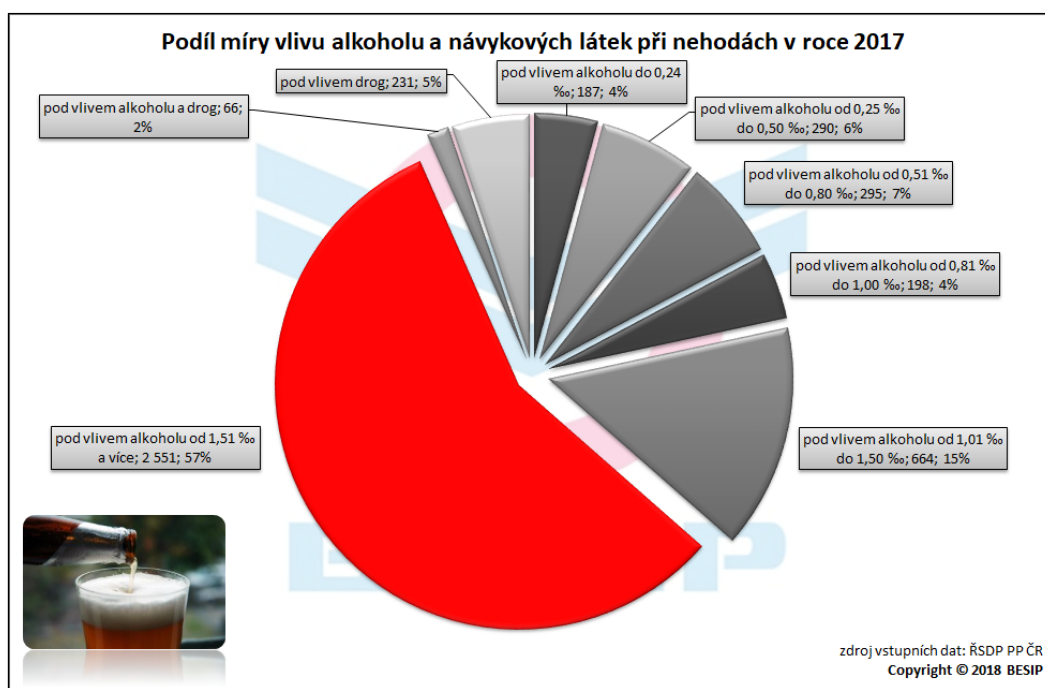
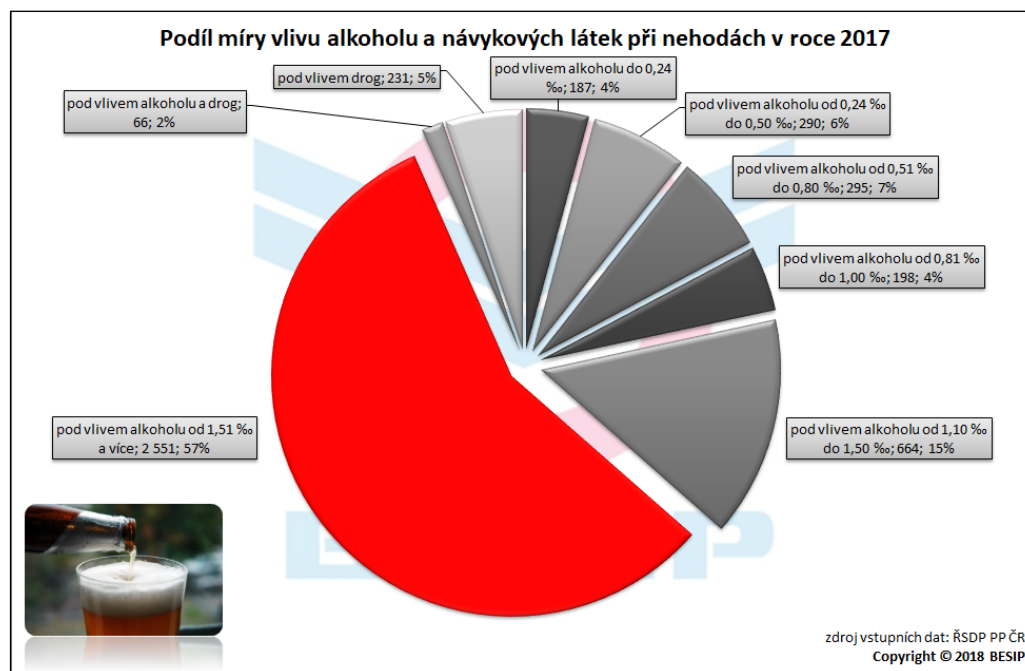


Graf 1, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Nejvíce nehod i usmrcených vlivem vysoké hladiny alkoholu

Je neuvěřitelné, kolik řidičů riskuje, usedne za volant v opilosti a způsobí dopravní nehodu. Ti, kterým bylo naměřeno nad 1,5 ‰, v uplynulém roce zavinili 57 % z těchto nehod. „Zmíněná promile orientačně znamenají, že muži před jízdou požili přibližně pět a ženy tři piva. U těchto osob je míra rizika způsobení nehody 22krát vyšší než u střízlivé osoby“, vysvětluje Lukáš Kadula, analytik následků dopravních nehod z Centra dopravního výzkumu. Drogy, resp. návykové látky, se na dopravních nehodách s podílem alkoholu a návykových látek podílely 7 % (viz graf níže, součet 2 % + 5 % = 7 %).





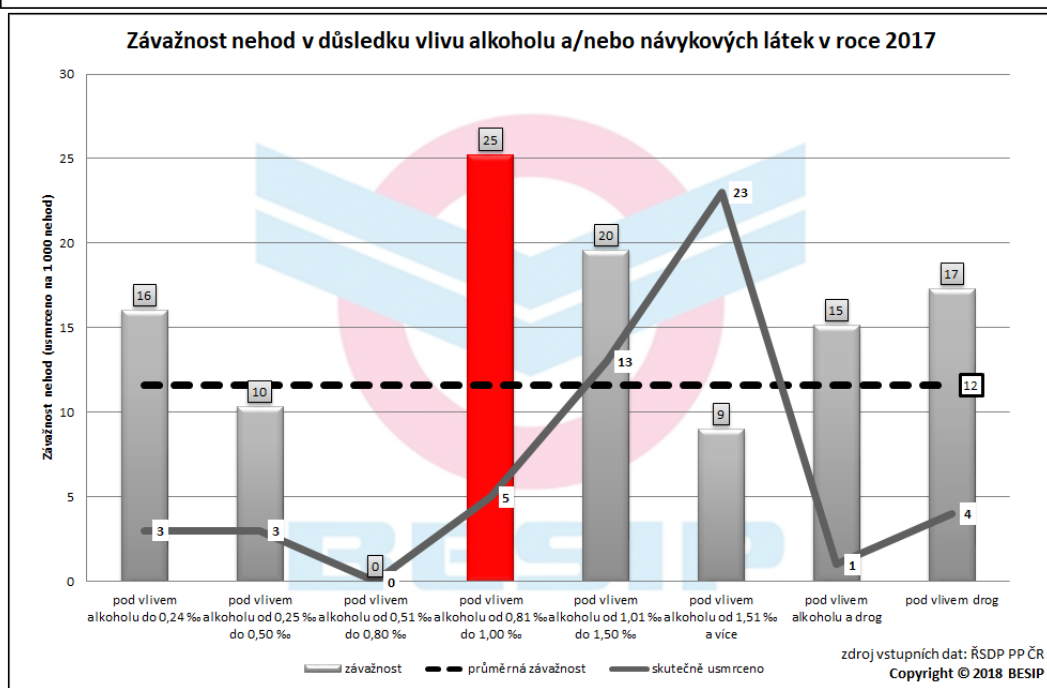
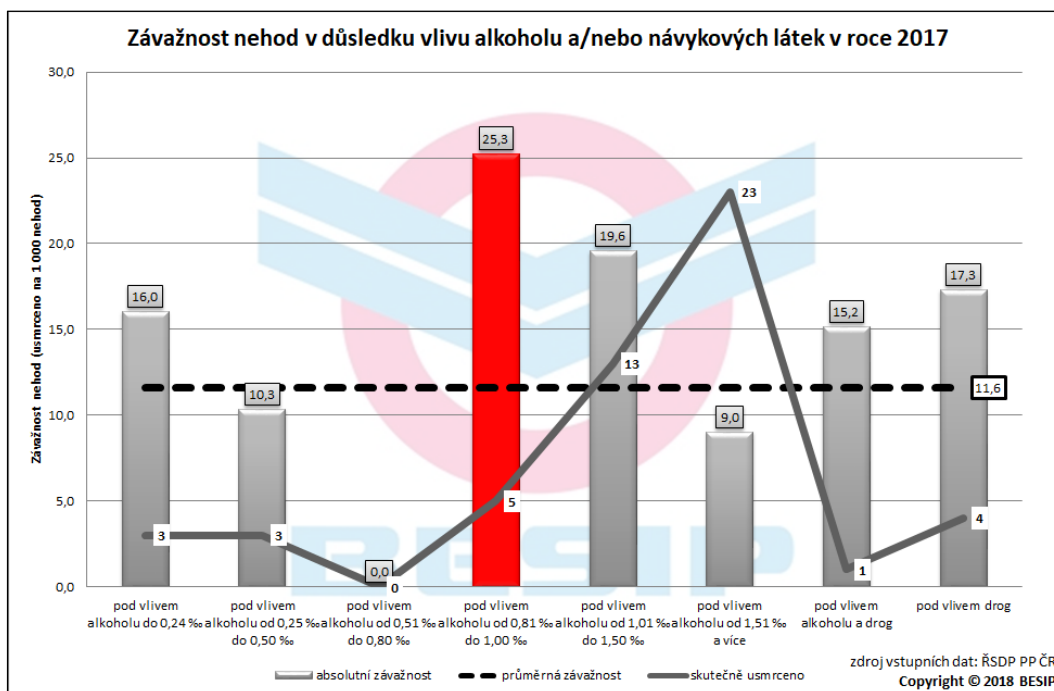
Graf 2, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

V roce 2017 pak v důsledku vlivu alkoholu, kdy byla viníkům zjištěna hladina alkoholu vyšší než 1,5 %, bylo usmrceno 23 osob.

Nejvyšší závažnost vykazovaly nehody pod vlivem alkoholu od 0,81 % do 1,00 %: usmrceno bylo v tomto relativním srovnání 25 osob na 1 000 nehod.

Nadprůměrnou závažnost však vykazovaly také nehody do 0,24 %. Prolomení nulové tolerance, tedy povolení malého množství alkoholu, by dosavadní výsledky nepochybně nezlepšily.





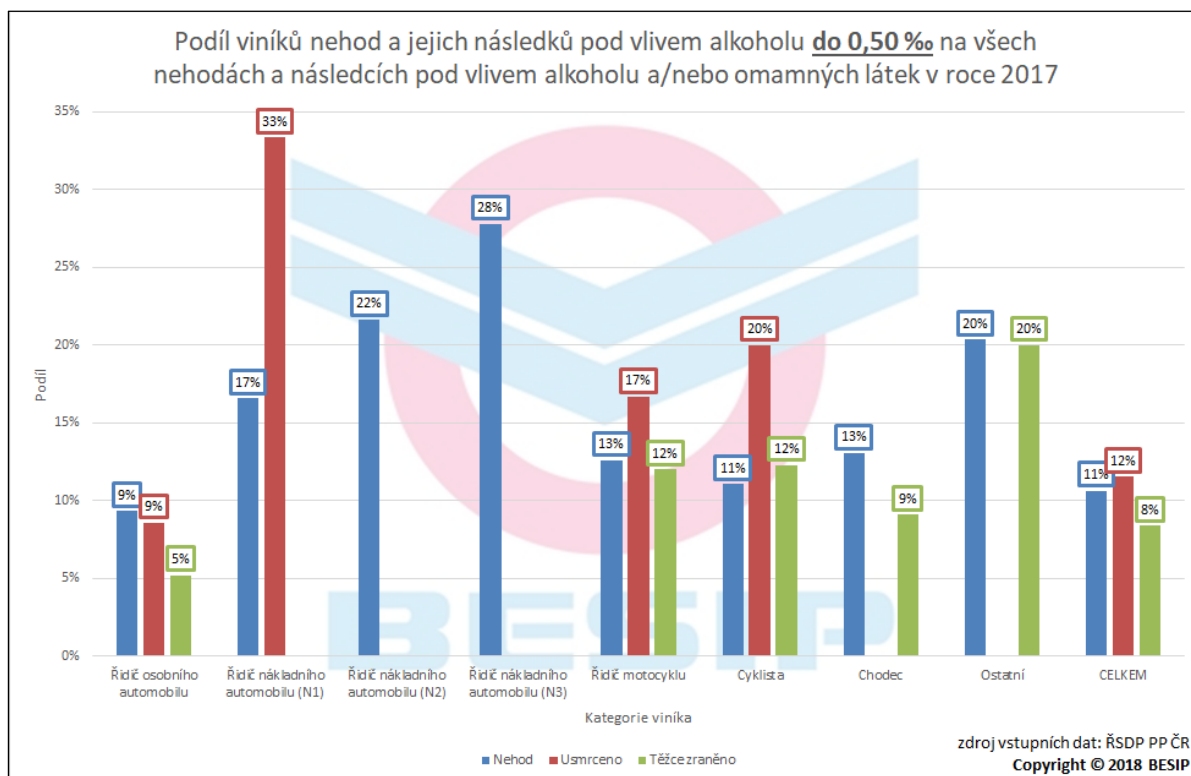
Graf 3, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Vysoký podíl řidičů nákladních vozidel pod vlivem alkoholu

Zajímavý pohled nabízí srovnání různých viníků dopravních nehod s objemem alkoholu do 0,50 ‰. Nejvíce z nich způsobili řidiči těžkých nákladních automobilů kategorie N3 (vozidla nad 12 t): **28 % v dané kategorii.**

Podle některých výzkumů (např. Lenka Šrámková, Policejní prezidium ČR, 2018) se navíc ukazuje, že plných 5 % řidičů nákladních vozidel – profesionálů - přiznává, že občas jezdí pod vlivem návykových látek. Skutečná realita bude pravděpodobně ještě horší.





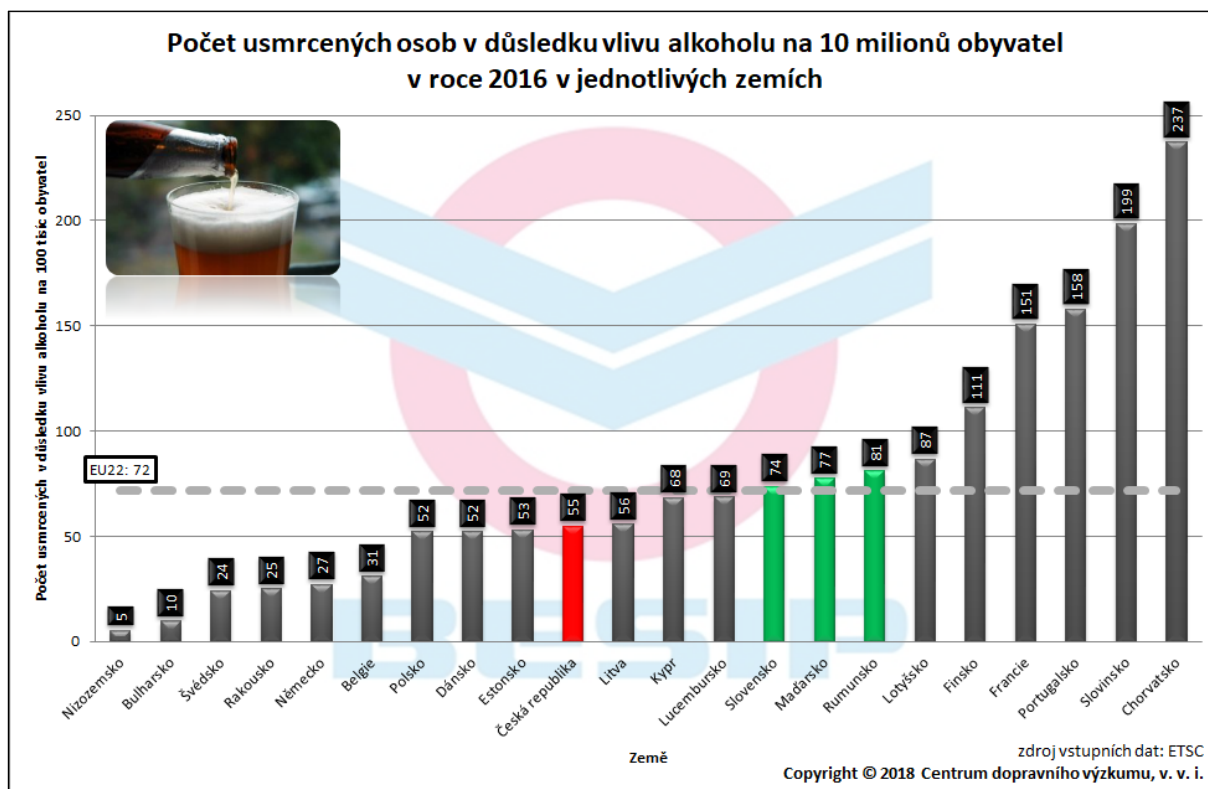
Graf 4, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Evropa má tendenci se přibližovat k nulové toleranci

Plošnou nulovou toleranci k alkoholu mají zatím kromě České republiky zavedenou také v Maďarsku, Rumunsku, Estonsku, Srbsku, Rusku, Ukrajině a na Slovensku. U nás je tato hranice čas od času diskutována, v současné době v souvislosti s úvahami o jejím prolomení u cyklistů. Stejně tak jsou v Evropě zvažovány nové přístupy k postihu řidičů, kteří jsou přistiženi při řízení pod vlivem alkoholu. Není proto bez zajímavosti sledovat, jakým směrem se v těchto otázkách vydávají jiné evropské země, kde mají toleranci k alkoholu za volantem nastavenou mírněji. Situaci v nich sleduje Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC = European Transport Safety Council, tzn. Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu).

Při přepočtu na 10 milionů obyvatel činil v roce 2016 evropský průměr **72** usmrcených v důsledku vlivu alkoholu, v České republice pak **55 osob**. Mimo Českou republiku měly ostatní země s „nulovou tolerancí“ v roce 2016 výsledky horší, než je evropský průměr.





Graf 5. zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Zkušenosti ze zahraničí s pozitivním dopadem na pokles usmrcených

Například v **Německu** úspěšně pracují na změně postojů řidičů k alkoholu. Za deset let od roku 2006, kdy bylo usmrceno 559 osob, došlo k výraznému poklesu na 225.

Estonsko uvádí, že díky přísnějšímu prosazování postihu řízení pod vlivem alkoholu v roce 2000 dosáhlo za poslední dekádu poklesu v oblasti usmrcených o 89 %.

V Izraeli vedlo navýšení silničních kontrol se zaměřením na alkohol spolu s působením mediálních kampaní vedlo k poklesu usmrcených o 64 %. *(Další příklady jsou k dispozici v odkazech [zde](#) a také v odkazech v závěru tiskové zprávy).*

V USA je nejúčinnější kombinace alkoholového zámku a rehabilitačního programu

Alkoholový zámek se ukázal jako účinný prostředek vedoucí ke snížení recidivy i v kombinaci s rehabilitačním programem. K těmto závěrům dochází studie¹, která pracuje s daty ze státu Florida. Vychází ze skutečnosti, že v době od 12 do 48 měsíců po odstranění alcolocku vykazuje tato kombinovaná metoda o 32 % menší recidivu než při použití pouze alkoholového zámku. Florida požaduje, aby se řidiči zúčastnili rehabilitačních programů, pokud mají při alkoholové zkoušce dvakrát v rámci 4 hodin negativní výsledek. Byla publikována také studie, která ukazuje, že ve státech USA, které mají zavedený program alkoholového zámku, je o 15 % méně úmrtí.

¹ Úryvek ze zprávy ze dne 3. 12. 2016. Celý originál dostupný zde: <http://etsc.eu/study-confirms-importance-of-coupling-interlock-programmes-with-rehabilitation-courses/>



Tendence k nulové toleranci

Z přehledu zpráv je zřejmé, že alkohol za volantem je vnímán jako problém pro bezpečnost v dopravě i v evropských zemích, kde nemají zavedenou nulovou toleranci. V Evropě tedy existuje spíše tendence se k nulové toleranci přibližovat, než se jí vzdalovat. Z pohledu České republiky by bylo vhodné nulovou toleranci zachovat.

Kontakty po odborné stránce z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Nehodovost

Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií,
veronika.valentova@cdv.cz

Ing. Jiří Ambros, Ph.D., výzkumný pracovník, jiri.ambros@cdv.cz

Statistiky

Ing. Lukáš Kadula, výzkumný pracovník, lukas.kadula@cdv.cz

Kontakt po organizační stránce:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

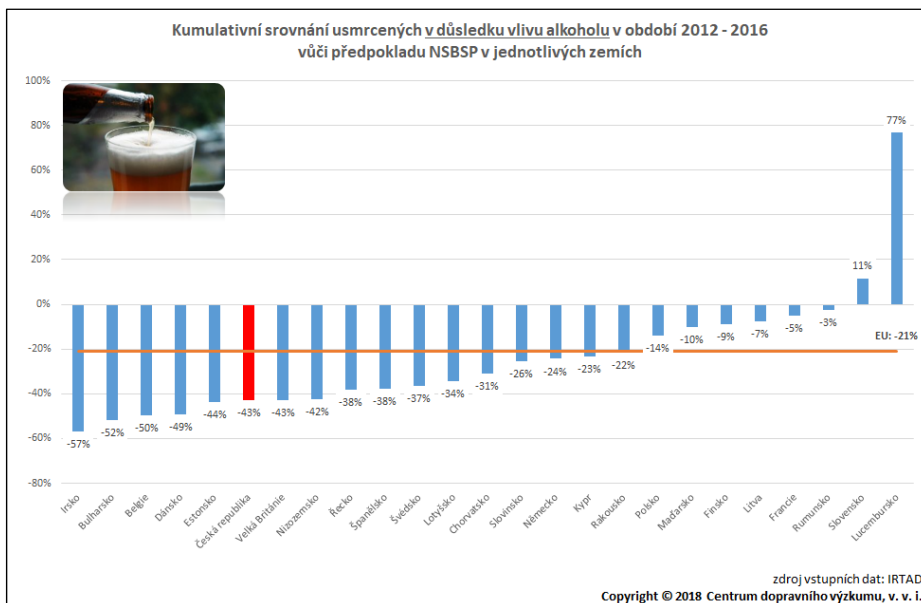
Doplňující informace:

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP)

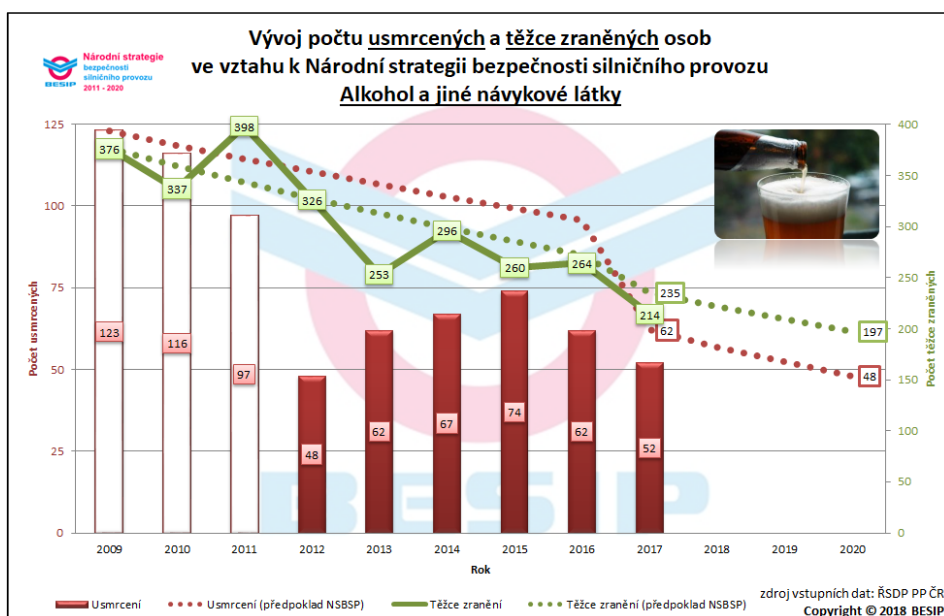
Velmi zajímavé je srovnání jednotlivých zemí ve vztahu k Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). **V období let 2012–2016 bylo v České republice oproti jejímu předpokladu v důsledku vlivu alkoholu usmrceno o 228 osob méně, což představuje 43 %.** Uplatníme-li stejnou predikci předpokládaného poklesu i na ostatní země EU, dojdeme k závěru, že téměř všechny země by NSBSP v uvedeném období splnily.

Výjimku tvoří dvě země: Slovensko (+ 11 %) a Lucembursko (+ 77 %). Premiantem v této oblasti by bylo Bulharsko s rozdílem oproti předpokladu o – 57 %. **Evropský průměr pak činil – 21 %, tzn., že vývoj v České republice byl ve srovnání s evropským průměrem v období 2012-2016 významně lepší.**





Graf 6, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Graf 7, zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Další zdroje a informace:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.: Alkohol, léky a narkotika - Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů <https://drive.google.com/open?id=1XyCnnAumwsJEGo7IXs-ay5a6c1t3oAUE> (duben 2018)

Evropská rada bezpečnosti dopravy (European Transport Safety Council) je nezávislá nevládní organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrcených a zraněných v dopravě (www.etsc.eu). Sdružuje zástupce z 32 evropských zemí. Zástupcem za Českou republiku je Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce.

ETSC: Alkoholové zámky pro dodávky, kamiony a autobusy v celé EU s komentářem CDV - <https://www.cdv.cz/tisk/alkoholove-zamky-pro-dodavky-kamiony-a-autobusy-v-cele-eu> (únor 2018)

ETSC: Pokrok v redukci řízení pod vlivem alkoholu v Evropě - <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe/> (leden 2018)

