

Tisková zpráva

Brno, 3. 3. 2021

COVID-19: Jaký má dopad na bezpečnost dopravy? Lidé cestují méně, ubylo nehod, ale přicházejí nová rizika

Pandemie koronaviru již rok zásadním způsobem ovlivňuje náš každodenní život. Není překvapením, že nouzový stav, vysoké počty nemocných i obavy z nákazy se projeví také na dopravním chování a dopravní bezpečnosti.

Situace v zahraničí

Ve většině evropských zemí i v USA jsou k dispozici velmi detailní statistiky nehodovosti. Mluví jasně. V průběhu roku 2020 došlo celosvětově k poklesu počtu dopravních nehod, zranění i úmrtí.

Podle údajů The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) poklesla nehodovost meziročně minimálně o 10 %, přičemž v některých regionech, kupříkladu ve španělské Tarragoně, se v období lockdownu počet nehod snížil o tři čtvrtiny. Mohlo by se zdát, že pandemie koronaviru sice celosvětově stojí miliony životů, její dopad na bezpečnost dopravy je však pozitivní. Situace ale není tak jednoduchá.

Podle statistik celková nehodovost sice poklesla, v přepočtu na ujeté kilometry však počet nehod a bohužel i zraněných a mrtvých stoupá. Určitou roli může hrát zhoršený fyzický a psychický stav populace a stres, kterému jsou lidé v současnosti ve zvýšené míře vystaveni. „*Situaci mohou komplikovat i další faktory, jako je například zhoršená dostupnost akutní lékařské péče po nehodách v důsledku přetížení zdravotnických zařízení.*“, popisuje Veronika Kurečková, psycholožka z Centra dopravního výzkumu. V populaci však také roste konzumace návykových látek, která může mít na dopravní bezpečnost vliv zcela zásadní. Vědci z americké The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) provedli hloubkovou analýzu vážných dopravních nehod v době pandemie. Všimli si zvýšeného užívání alkoholu, látek z marihuany (THC) a opioidů, a to nejen u řidičů, ale u všech účastníků nehod. Zvyšuje se i podíl účastníků vážných dopravních nehod, kteří užívají více psychoaktivních látek současně.

Výskyt vybraných návykových látek u všech účastníků vážných dopravních nehod v USA

Užívané látky	Před pandemií	V průběhu pandemie
Alkohol	21,3 %	26,9 %
THC (marihuana)	21,4 %	31,2 %
Opioidy	7,6 %	12,9 %
Alespoň jedna riziková substance	51,0 %	63,6 %
Více rizikových substancí současně	18,1 %	23,8 %

Zdroj: Amy Berning, NHTSA, USA



Výskyt vybraných návykových látek u řidičů - účastníků vážných dopravních nehod v USA

Užívané látky	Před pandemií	V průběhu pandemie
Alkohol	21,8 %	28,3 %
THC (marihuana)	20,8 %	31,7 %
Opioidy	7,5 %	13,9 %
Alespoň jedna riziková substance	50,8 %	64,7 %
Více rizikových substancí současně	17,6 %	25,3 %

Zdroj: Amy Berning, NHTSA, USA

Jak tomu bylo v České republice?

Ze statistik vyplývá, že v roce 2020 bylo v České republice evidováno 94 794 dopravních nehod, při nichž bylo 460 osob usmrceno, 1 807 osob zraněno těžce a 20 880 osob zraněno lehce. V důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo evidováno 4 747 nehod, při nichž bylo 62 osob usmrceno, 186 osob zraněno těžce a 1 963 osob zraněno lehce.

„Z tabulky níže je zřejmé, že oblast alkoholu a jiných návykových látek, která byla jedním z dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, nelze poslední rok i s ohledem na pandemii hodnotit jinak než negativně.“, uvádí Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu. Jakkoli v celkových číslech došlo ve všech sledovaných parametrech k poklesu, při srovnání uplynulého roku s předchozím 3letým průměrem je evidentní, že až na počet těžce zraněných osob v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek počet nehod a osob usmrčených prakticky stagnoval. Ve všech sledovaných ukazatelích pak došlo k nárůstu podílu.

Zatímco v roce 2020 byla v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek evidovaná každá 20. nehoda (5%), přibližně každá 7. osoba byla usmrcena (13,5%). Ze 62 usmrčených bylo 23 řidičem osobního automobilu, 14 jejich spolujezdců, 9 cyklistů, 8 chodců, 6 motocyklistů a 2 řidiči nákladních automobilů. V 61% případů byl viníkem řidič osobního automobilu, v 17% cyklisté, v 13% motocyklisté. Nepřiměřená rychlost byla příčinou 36 usmrcení, tj. 58%, nejvíce viníků smrtelných nehod bylo evidováno ve věkové kategorii 35-44 let.

Srovnání nehodovosti a jejích následků v období 2017-2020

Nehodovost a její následky v ČR		2017	2018	2019	průměr 2017-2019	2020	rozdíl 2020 vs. průměr 2017-2019
CELKEM	Nehod	103 821	104 764	107 572	105 386	94 794	-10,1%
	Usmrceno	502	565	547	538	460	-14,5%
	Těžce zraněno	2 339	2 465	2 110	2 305	1 807	-21,6%
	Lehce zraněno	24 740	25 216	23 935	24 630	20 880	-15,2%
ALKOHOL A JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY	Nehod	4 482	4 886	4 896	4 755	4 747	-0,2%
	Usmrceno	52	76	62	63	62	-2,1%
	Těžce zraněno	214	233	237	228	186	-18,4%
	Lehce zraněno	1 852	2 198	2 092	2 047	1 963	-4,1%
	Podíl nehod	4,3%	4,7%	4,6%	4,5%	5,0%	11,0%
	Podíl usmrčených	10,4%	13,5%	11,3%	11,8%	13,5%	14,5%
	Podíl těžce zraněných	9,1%	9,5%	11,2%	9,9%	10,3%	4,0%
	Podíl lehce zraněných	7,5%	8,7%	8,7%	8,3%	9,4%	13,1%

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Z dat, která máme k dispozici, můžeme usuzovat, že i v České republice lidé v době pandemie jezdí méně, ale riskují více. „V České republice platí nulová tolerance k řízení pod vlivem alkoholu. Sednout za volant pod vlivem není běžné, a pokud se to stane, společnost to velmi odsuzuje. A to i přesto, že jinak se Češi alkoholu nevyhýbají,“ vysvětluje Veronika Kurečková, psycholožka z Centra dopravního výzkumu.

Z tabulky přestupků a trestných činů (níže) je patrné, že se v roce 2020 snížil počet registrovaných přestupků a trestných činů v silniční dopravě spojených s alkoholem a návykovými látkami oproti průměru 2017-2019 z 19 707 na 19 339, tedy o 368, tj. 1,9 % celkem.

Do roku 2018 byl podíl registrovaných přestupků a trestných činů spojených s alkoholem a návykovými látkami vzhledem k celkovému počtu nižší než 5 %, v roce 2019 však stoupl na 5,6 % a v roce 2020 až na 5,9 %. To mělo za následek, že ačkoliv se v roce 2020 počet registrovaných přestupků a trestných činů celkem oproti průměru 2017-2019 snížil o 15,4 %, počet registrovaných přestupků a trestných činů spojených s alkoholem a návykovými látkami se snížil pouze o 1,9 %. Současně **výrazně vzrostl (o 24,1 %) počet odmítnutí podrobení se vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdy na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou**, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Přestupky a trestné činy - počet jednání s alkoholem a návykovými látkami dle právního předpisu

Právní předpis	Par.	Odst.	2017	2018	2019	průměr 2017-2019	2020	rozdíl 2020 vs. průměr 2017-2019
40/2009 Sb.	274	1	6 107	6 612	7 523	6 747	6 278	-7,0%
40/2009 Sb.	274	2a	1 260	1 419	1 567	1 415	1 418	0,2%
40/2009 Sb.	274	2b	23	13	12	16	13	-18,8%
40/2009 Sb.	274	2c	132	127	165	141	157	11,3%
361/2000 Sb.	125c	1b	6 294	6 161	6 623	6 359	5 309	-16,5%
361/2000 Sb.	125c	1c	212	250	296	253	241	-4,7%
361/2000 Sb.	125c	1d	4 169	4 523	5 625	4 772	5 920	24,1%
40/2009 Sb.	360	1	4	1	2	2	1	
40/2009 Sb.	148	1	0	2	1	1	2	
Celkem alkohol a návykové látky			18 201	19 108	21 814	19 708	19 339	-1,9%
Celkem vše			380 017	395 126	389 950	388 364	328 730	-15,4%
Podíl alkohol a návykové látky			4,8%	4,8%	5,6%	5,1%	5,9%	

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Co bude dál?

Všichni již nedočkavě vyhlížejí konec pandemie. Čeká nás však v dopravě skutečný návrat do normálu? Zdá se, že ne tak docela. Tak, jako má prodělání nákazy vliv na dlouhodobý zdravotní stav lidí, lze předpokládat, že se podepíše i na **způsobilosti k řízení**. Zkušenosti ze zahraničí popisují především následující rizikové faktory: Dlouhodobá únava, dušnost, bolesti kloubů, bolesti svalů, neurologické obtíže. „U některých nemocných se projevuje také určitý pokles mentálních schopností vlivem nedostatečného zásobení mozku kyslíkem. Jaký bude reálný dopad těchto zdravotních obtíží na bezpečnost dopravy, se v tuto chvíli lze jen dohadovat“, dodává Pavel Řezáč, ředitel Divize dopravních technologií a lidského faktoru z Centra dopravního výzkumu.

Nejde však jen o tělesné zdraví. V době pandemie se řada lidí potýká i s **psychickými problémy**, které mohou přetrvávat dlouhodoběji. Pro mnohé lidí také může být těžké zbavit se některých nevhodných návyků z dob lockdownu, například výše zmiňované konzumace alkoholu nebo jiných návykových látek. Specifickým problémem řidičů v době post-covidové může být řízení po delší pauze, během níž **ztratili řidičskou rutinu**. Další rizika s sebou bezesporu přinese pokles ekonomiky. Ten sice na jedné straně může mít za následek menší frekvenci dopravy, na druhé straně je však pravděpodobné, že **lidé budou mít méně peněz k nákupu novějších, bezpečnějších vozidel** a hrozí, že bude i méně prostředků k údržbě či rozvoji dopravní



infrastruktury. Samostatnou otázkou pak je pokles zájmu o využití veřejné dopravy a obecně volba dopravních prostředků.

Na dopravní bezpečnost může mít vliv celá řada faktorů. Jejich vymezení, odhalení specifik dopravních nehod i obecněji reálné dopravní chování před, během a po pandemii, jsou v současné době celosvětově předmětem prioritního zájmu psychologů, sociologů, lékařů, ale i dalších odborníků v dopravě.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Kontakty:

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

pavel.rezac@cdv.cz

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Ph.D., vedoucí Oblasti dopravní psychologie

petr.zamecnik@cdv.cz

Mgr. Veronika Kurečková, výzkumná pracovnice Oblasti dopravní psychologie

veronika.kureckova@cdv.cz

Ing. Lukáš Kadula, výzkumný pracovník Oblasti hodnocení bezpečnosti a strategií

lukas.kadula@cdv.cz

Kontakt pro novináře:

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

Dále k tématu:

Co je ICADTS?

The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety – Mezinárodní rada pro alkohol, drogy a dopravní bezpečnost je mezinárodní nezávislá nezisková organizace zaměřená na redukci negativních dopadů alkoholu a jiných návykových látek v dopravě. Organizace pořádá a podporuje mezinárodní i regionální konference a sdružuje odborníky z oblasti práva, legislativy, medicíny, veřejného zdraví, ekonomie, Public Relations, vzdělávání, lidského faktoru a veřejné politiky.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., je aktivním členem této organizace. Vlivu návykových látek na bezpečnost silničního provozu se věnuje dlouhodobě. Pořádá řadu odborných mezinárodních akcí, na kterých informuje odborníky, ale i zákonodárce o nejnovějších výzkumných poznatcích v této oblasti. Věnuje se i osvětě směrem k laické veřejnosti.

