# Alkohol v dopravě – možnosti řešení

Publikováno: 7. 3. 2007

---

Zdroj: www.swov.nl

**Policejní kontroly: důsledky a efektivita**

Důležitým prostředkem zamezujícím řízení pod vlivem alkoholu je dostatečná intenzita namátkových policejních kontrol: jde o to, že příslušníci policie provádějí dechovou zkoušku bez ohledu na to, zda je řízení dané osoby podezřelé či nikoliv. Kupříkladu v Nizozemí proběhla studie SWOV zkoumající vliv zvýšené intenzity kontrol mimo jiné v provincii Noord-Brabant a ve městě Leyden a jeho okolí. V obou oblastech byla zvýšená intenzita kontrol doprovázena rozsáhlou kampaní varující před značným nárůstem subjektivní možnosti přistižení. Po čtyřech měsících klesl počet osob řídích pod vlivem alkoholu v Noord-Brabantu o třetinu; v Leydenu a okolí kleslo toto procento o jednu čtvrtinu.

Dopad častých náhodných policejních kontrol byl však v prostředí Nizozemí pravděpodobně nejzjevněji demonstrován v Amsterodamu. V období let 1995-1998 zde probíhaly téměř denně náhodné dechové zkoušky, ročně jich pak bylo provedeno více než 80.000. V roce 1999 byla intenzita kontrol snížena o více než o polovinu. To vedlo k rapidnímu nárůstu počtu případů řízení pod vlivem alkoholu. Na podzim roku 1999 se intenzita kontrol a spolu s ní i počet osob řídících pod vlivem alkoholu vrátily téměř na úroveň z roku 1994.

Počet náhodných dechových zkoušek a procento osob řídích pod vlivem alkoholu v Amsterodamu v letech 1994-2000.

| rok | intenzita náhodných kontrol(počet testů) | podíl osob řídících pod vlivem alkoholu |
|---|---|---|
| 1994 | 35,000 | 7.8% |
| 1995 | 80,000 | 6.7% |
| 1996 | 85,000 | 5.7% |
| 1997 | 90,000 | 5.2% |
| 1998 | 90,000 | 4.7% |
| 1999 | 35,000 | 7.0% |
| 2000 | 35,000 | 6.8% |

Zdroj: SWOV.

Podobně ve velkém množství australských států bylo po zavedení náhodných policejních kontrol zaznamenáno značné snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Prostředky užité k dosažení vysokého subjektivního rizika přistižení jsou následující:

- značná intenzita policejních kontrol (vysoká objektivní pravděpodobnost přistižení);
- náhodné dechové zkoušky;
- zcela průhledné provádění testování;
- rozsáhlá kampaň doprovázející testování.

Především dva poslední prostředky jsou efektivní pro dosažení větší subjektivní pravděpodobnosti přistižení za předpokladu, že objektivní pravděpodobnost zůstane nezměněna. V dohledné budoucnosti není v Nizozemí reálné dosáhnout australské intenzity kontrol, čili jednoho testu na 2-3 obyvatele ročně. Přesto je nyní po zavedení místních kontrolních skupin reálný významný nárůst akcí náhodného testování.

Za účelem zvýšení policejních kontrol konzumace alkoholu je nutná efektivní organizace těchto kontrol. Pokud by ve všech nizozemských policejních obvodech a na dálnicích působil tým 10-12 příslušníků policie průměrně jednou týdně, mohlo by být ročně podrobeno náhodné zkoušce přibližně

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

1,3 milionů řidičů. To odpovídá 1 náhodnému testu na každých 12 obyvatel.

V roce 2000 bylo dosaženo zhruba 1 náhodného testu na každých 20 obyvatel. Za účelem zvýšení subjektivního rizika přistižení na nejvyšší možnou míru je nejen nutné, aby provádění náhodných dechových kontrol bylo maximálně průhledné, ale také aby byly doprovázeny maximální možnou publicitou:

- Veřejnost musí být prostřednictvím médií informována o zvýšené intenzitě kontrol a o důvodech jejího zvýšení. Veřejnost však nesmí být předem informována o tom, kde a kdy bude akce náhodných dechových zkoušek prováděna. Pokud se lze snadno vyhnout kontrolním místům, zmizí pro mnoho řidičů potřeba změnit jejich návyky spojené s konzumací alkoholu..
- Výsledky kontrol (počty zastavených řidičů a přistižených delikventů) musí být pravidelně zveřejňovány v tiskových zprávách.
- Stejně tak musí být řidičům prostřednictvím médií pravidelně zpřístupněny pozitivní výsledky kontrol (snížení procenta delikventů a/nebo počtu nehod způsobených pod vlivem alkoholu).

Aby bylo dosaženo maximální efektivity kontrol, měly by tyto být prováděny i nadále, především, ale nejen, ve dnech a denních dobách, v nichž dochází k navýšení konzumace alkoholu či k většímu množství nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Důležitou roli hraje také způsob, kterým jsou kontroly prováděny: průhlednost procesu provádění silničních kontrol, časté změny kontrolních stanovišť a efektivní organizace řízení dopravy a dalšího nakládání s podezřelými osobami.

**Informace a vzdělávání**

Výrazně narůstající riziko nehodovosti mladistvých požívajících alkohol vyžaduje zesílení jejich vzdělávání zacíleného na konzumaci alkoholu. To se navíc u řidičů mladší věkové kategorie ukazuje jako efektivnější než u řidičů starších z toho důvodu, že mladí lidé si dosud neosvojili příslušné vzorce chování. Navíc je lze snadněji oslovit jako specifickou skupinu, především na základních školách a během absolvování autoškol.

Odpovědnost za vzdělávání a poskytování informací o nebezpečích spojených s pitím za volantem však není výlučně záležitostí vlády a vládních úřadů. Výrobci a prodejci alkoholických nápojů by také měli být aktivněji zapojeni. Více než polovina osob řídících o víkendech pod vlivem alkoholu usedá za volant bezprostředně po opuštění restaurace, baru nebo discoklubu. Příklad takového přístupu lze nalézt ve Flandrech v Belgii, kde alkoholový a pohostinský průmysl hrají významnou roli v takzvaných „pohotovostních kampaních“ (Bob campaigns). Tyto kampaně se původně soustředily na výběr osoby, která v rámci bavící se skupiny nekonzumuje alkohol a bude fungovat daný večer jako řidič/ka. Kampaně byly později rozšířeny na všechny návštěvníky restaurací či barů, kteří ještě měli před sebou cestu za volantem. V rámci těchto kampaní hráli provozovatelé pohostinských zařízení stimulující a do jisté míry i dozorčí roli. Přesto ještě nebyl prokázán pozitivní výsledek těchto kampaní zaměřených na zamezení řízení po požití alkoholu. Předpovědi o možném úspěchu kampaně v Nizozemí jsou navíc zpochybněna skutečností, že v Belgii je podíl počtu osob řídích pod vlivem alkoholu mnohem vyšší.

Podíl osob řídících pod vlivem alkoholu (> 0,8 ‰) během sobotních nocí v Nizozemí a Belgii.

| | **1998** | **2000** |
|---|---|---|
| Belgie | 6,4 | 6,7 |
| Nizozemí | 1,8 | 1,5 |

**Snížení zákonné hladiny alkoholu v krvi u mladistvých**

Z nejrůznějších studií vyplývá, že riziko dopravní nehody se u čerstvých absolventů autoškol prudce zvyšuje už při hladině alkoholu v krvi menší než 0,5 ‰. To může částečně vysvětlovat to, proč jsou v Nizozemí mladí muži jakou oběti či viníci dopravních nehod, k nimž dochází pod vlivem alkoholu, silně nadreprezentovanou skupinou.

Z tohoto důvodu byl v mnoha státech v severní Americe a v Austrálii zaveden nižší zákonný limit

hladiny alkoholu v krvi pro začínající řidiče než pro řidiče zkušenější. Hodnota tohoto limitu je většinou 0,2 ‰. Studie ukazují, že nižší povolené limity směřují k pozitivním výsledkům.

Stejná situace platí pro obdobné opatření v Rakousku, kde byl v roce 1992 zákonem povolený limit pro začínající řidiče snížen z 0,8 ‰ na 0,1 ‰. Spolu s ním bylo zavedeno vydávání dočasného řidičského průkazu platného v období dvou let. Řidiči, kteří překročili povolený limit, museli absolvovat kurz zaměřený na zlepšení jejich řidičských schopností; období, po něž jim byl vystaven dočasný řidičský průkaz, se tím zároveň prodloužilo o jeden rok. Během pěti let se snížil podíl začínajících řidičů na vážných dopravních nehodách o 18,7 %. Počet vážných nehod, v nichž byli zapojeni v důsledku konzumace alkoholu, se snížil o 16,8 %.

V únoru roku 1997 publikovala Evropská komise pro bezpečnost v dopravě (The European Transport Safety Commission, ETSC) strategický plán dopravní bezpečnosti pro země Evropské unie. V tomto plánu bylo doporučeno zavedení zákonného limitu 0,2 ‰ pro začínající řidiče. V roce 1999 se nizozemská vláda rozhodla toto doporučení následovat. Limit pro začínající řidiče bude snížen na 0,2 ‰ a bude doprovázen zavedením dočasného řidičského průkazu. Tím se mírně zvýší množství práce vykonávané policií, budou však zvýhodněni účastníci silničního provozu, kteří patří z hlediska dopravní nehodovosti mezi nejvíce ohrožené skupiny.

**Alkoholový zámek (alcohol lock)**

Během několika posledních let proběhly především ve Spojených Státech, Kanadě a Austrálii pokusy s elektronickým alkoholovým zámkem (alcohol ignition interlock) nainstalovaným ve vozidlech osob trestaných za požití alkoholu za volantem. S tímto typem zámku lze vozidlo nastartovat pouze poté, co řidič absolvoval dechovou zkoušku. Různé výzkumy ukázaly, že alkoholový zámek je pro prevenci recidivity mnohem efektivnější než odebrání řidičského průkazu. Bylo však zjištěno, že poté, co byl alkoholový zámek z vozidla odstraněn, došlo též k vymizení sledovaného pozitivního efektu.

Účinnost alkoholového zámku samozřejmě závisí na tom, zda mohou být osoby řídící pod vlivem alkoholu přistiženy či nikoliv (včetně těch, kteří sabotují nainstalovaný alkoholový zámek nebo jeho účinnost obcházejí tím, že řídí v jiném vozidle).