

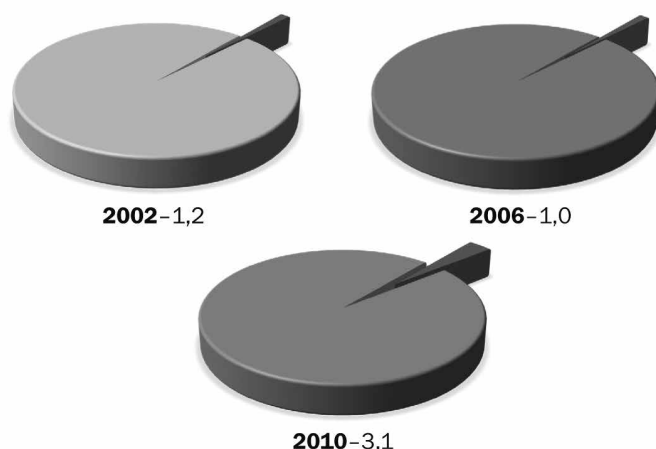
*Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii zleciło Instytutowi Kantar Millward Brown S.A. przeprowadzenie w roku 2018 badania obejmującego prowadzenie samochodów i innych pojazdów mechanicznych przez kierowców będących pod wpływem środków zmieniających świadomość. Wyniki pokazały, że 8% dorosłych Polaków zna kogoś, kto w ciągu ostatnich 12 miesięcy kierował samochodem lub innym pojazdem mechanicznym pod wpływem alkoholu – istotnie częściej takie deklaracje składali mężczyźni (11%) niż kobiety (6%).*

## PROWADZENIE POJAZDÓW POD WPŁYWEM ŚRODKÓW ODURZAJĄCYCH I SUBSTANCJI PSYCHOTROPOWYCH

*Piotr Jabłoński  
Dyrektor Krajowego Biura  
ds. Przeciwdziałania Narkomanii*

Prowadzenie różnego rodzaju pojazdów pod wpływem lub po zażyciu substancji zmieniających świadomość i oddziałujących na cechy psychomotoryczne człowieka jest niewątpliwie jednym ze zjawisk społecznych poważnie wpływających zarówno na kondycję zdrowia publicznego, jak i na poziom bezpieczeństwa społecznego. Od wielu lat zjawisko to jest monitorowane w Polsce przez Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii (KBPN). Wyniki tych badań stanowią podstawę do podejmowania działań w obszarze profilaktyki i edukacji społecznej.

**Ryc. 1. Prowadzenie pojazdów pod wpływem narkotyków lub nowych substancji psychoaktywnych wśród osób w wieku 15-64 lata (%).**



Źródło: Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii.

Badania prowadzone w ramach systemu monitorowania sytuacji narkotykowej w kraju i wyniki realizacji kolejnych krajowych programów przeciwdziałania narkomanii wskazują, iż po okresie stabilizacji zjawiska, nastąpił jego istotny wzrost około roku 2010 (ryc. 1). Można to powiązać z „wybuchem epidemii” nowych substancji psychoaktywnych (NSP), tzw. dopalaczy, której apogeum przypada właśnie na rok 2010. W tym czasie w Polsce na legalnym rynku funkcjonowało prawie 1400 sklepów z tego typu asortymentem.

Przedstawione na ryc. 2 wyniki badań prowadzonych przez instytucje międzynarodowe i krajowe, których celem było monitorowanie tego zjawiska, wskazują na fakt zatrzymania, w pierwszej fazie wzrostu, wskaźników rozpowszechnienia używania NSP w Polsce. Ta pozytywna tendencja istotnego ograniczenia ich używania była odnotowana w następnych latach.

### Pierwsza kampania

Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii, bazując na wnioskach z monitoringu i badań epidemiologicznych, zlecało i realizowało kilka programów edukacyjno-profilaktycznych skierowanych do potencjalnych sprawców i ofiar zdarzeń grożących utratą zdrowia, a powiązanych z używaniem substancji psychoaktywnych przez aktywnych i biernych uczestników ruchu drogowego. W roku 2009 ruszyła kampania „Brałeś?

Nie jedź! Po narkotykach rozum wysiada”, która była pierwszą ogólnopolską kampanią społeczną poruszającą problem prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków.

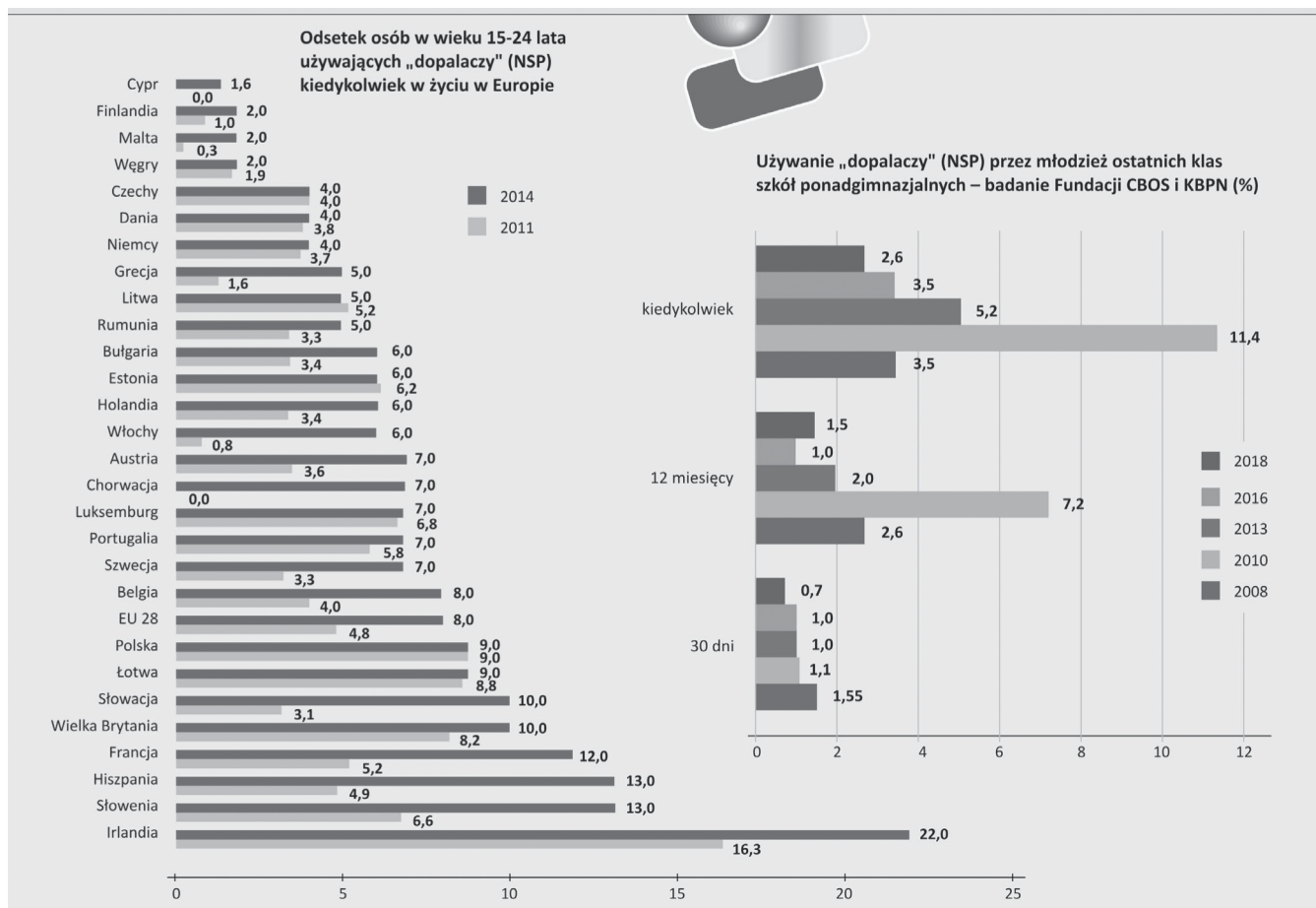
Celem kampanii było uświadomienie młodzieży, że prowadzenie samochodu po zażyciu narkotyków jest takim samym przestępstwem i jest równie niebezpieczne jak prowadzenie pojazdu po alkoholu. Wyniki przeprowadzonych badań wskazywały, że fakt ten był słabo rozpoznawany przez respondentów badań, gdyż często deklarowali oni, że prowadzenie „po alkoholu” jest bardziej niebezpieczne, ponieważ grozi za to utrata prawa jazdy, a policja dysponuje skutecznymi metodami kontroli trzeźwości kierowców. W przypadku narkotyków rozpowszechnione było przekonanie o bezradności policji ze względu na brak odpowiednich testów badających obecność narkotyków w organizmie człowieka (dostępnych było tylko kilka odnoszących się do tzw. grup narkotyków klasycznych) oraz pojawiające

się dość często opinie, że prowadzenie pod wpływem niektórych substancji psychoaktywnych nie tylko nie upośledza zdolności psychomotorycznych, a wręcz je podnosi.

Grupę docelową, do której kampania była adresowana, stanowiły osoby młode w wieku od 16 do 23 lat, uczestnicy imprez klubowych oraz zabaw dyskotekowych. Emocjonalny przekaz oparto na symbolach pokazujących konsekwencje zachowań ryzykownych, a całościową informację skierowano zarówno do kierowców, jak i pasażerów.

Zrealizowana kampania zyskała uznanie społeczności międzynarodowej – spot telewizyjny, będący elementem kampanii, zainspirowany przez KBPN, został opracowany w siedmiu wersjach językowych i był dystrybuowany pod auspicjami Grupy Pompidou Rady Europy, a cała kampania zwyciężyła w międzynarodowym konkursie organizowanym przez League of American Communications Professionals.

**Ryc. 2. Wyniki badań Komisji Europejskiej (Flash Eurobarometr 2014) oraz Fundacji CBOS i KBPN (Młodzież 2018) przedstawiające odsetki użytkowników NSP.**



Źródło: Raport o stanie narkomanii w Polsce 2019, s. 20; <https://www.cinn.gov.pl/portal?id=1582300> (dostęp: 5.02.2020 r.).

## Prowadzenie pojazdów pod wpływem substancji psychoaktywnych – wyniki badań

Kolejne lata przyniosły nowe odsłony oddziaływań profilaktycznych i edukacyjnych, których nowymi cechami stało się m.in. włączenie treści powiązanych z koncepcjami redukcji szkód oraz całościowe podejście do prowadzenia pojazdów pod wpływem substancji, bez dzielenia ich na legalne i nielegalne oraz na te mniej lub bardziej akceptowane społecznie. Przekaz działań profilaktycznych i edukacyjnych dotyczył zmiany zachowań ograniczających ryzyko związane z powrotem z „impresz”, na których dochodziło do przyjmowania substancji zmieniających świadomość.

Skonfrontowanie polskiej polityki narkotykowej ze zjawiskiem NSP („dopalaczy”) oraz nasilającym się problemem politoksykomanii, manifestującej się coraz powszechniej w grupach osób używających substancji psychoaktywnych rekreacyjnie, używających szkodliwie i uzależnionych, zmusza do zmiany paradygmatu traktowania zjawiska konsumpcji substancji psychoaktywnych. Zmiana ta wymaga upatrywania w uzależnieniach kompleksowego, złożonego etiologicznie, wieloczynnikowego zjawiska o charakterze psychozdrowotnym, społecznym i kulturowym, co w konsekwencji powoduje odejście od „silosowego” traktowania uzależnień, w którym osobno myślimy o tytoniu, alkoholu, lekach, narkotykach i uzależnieniach behawioralnych.

Tak zarysowane podejście oddziałuje również na tematykę percepcji i reakcji na zjawisko przyjmowania substancji psychoaktywnych w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dążąc do uzyskania aktualnej i obiektywnej wiedzy na ten temat, KBPN zleciło Instytutowi Kantar Millward Brown S.A. przeprowadzenie w roku 2018 badania obejmującego prowadzenie samochodów i innych pojazdów mechanicznych przez kierowców będących pod wpływem środków zmieniających świadomość. Badanie przeprowadzono za pomocą wspomaganego komputerowo wywiadów indywidualnych (face-to-face) metodą Omnibusa. Zostało ono zrealizowane na próbie tysiąca sześciu osób w wieku 18-75 lat. Próba miała charakter kwotowo-losowy i była dobierana z operatu adresowego GUS. Warstwowanie uwzględniało wielkość miejscowości oraz rozmieszczenie terytorialne w ra-

mach województw, a także płeć i wiek dobieranych osób. Podstawą warstwowania stały się dane demograficzne zawarte w publikacji GUS.

Pierwszy pomiar dotyczył rozpowszechnienia prowadzenia różnego typu pojazdów. Zgodnie z uzyskanymi wynikami, 46% Polaków w wieku 18-75 lat zadeklarowało, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz prowadziło samochód lub inny pojazd mechaniczny. Z kolei prawie 40% dorosłych Polaków zadeklarowało, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy przynajmniej raz jechało na rowerze. Wraz ze skróceniem analizowanego czasu do ostatnich 30 dni – odsetek dorosłych Polaków, którzy deklarowali, że prowadzili przynajmniej raz samochód lub inny pojazd mechaniczny, spada do 36%, zaś odsetek deklarujących jazdę na rowerze – do 33%.

Z perspektywy zmiennych demograficznych częściej prowadzenie samochodu lub innego pojazdu mechanicznego deklarowali mężczyźni. Jazda rowerem nie różnicuje badanej populacji ze względu na płeć. Z kolei ze względu na wiek, okazało się, że 25-39-latkowie to grupa Polaków, która istotnie częściej deklaruje prowadzenie samochodu lub innego pojazdu mechanicznego. Kolejny etap analiz obejmował kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu i innych substancji psychostymulujących. Wyniki wskazały, że 8% dorosłych Polaków zna kogoś, kto w ciągu ostatnich 12 miesięcy kierował samochodem lub innym pojazdem mechanicznym pod wpływem alkoholu – co ciekawe istotnie częściej takie deklaracje składali mężczyźni (11%) niż kobiety (6%).

2% dorosłych Polaków deklarowało, że zna osoby, które prowadziły pojazdy mechaniczne pod wpływem marihuany lub haszyszu, 1% – pod wpływem amfetaminy, 1% – pod wpływem „dopalaczy”. 2% stwierdziło, że zna osoby, które prowadziły pojazd mechaniczny pod wpływem leków, które mogą zaburzać świadomość.

Szczególną uwagę zwracają dane dotyczące rozpowszechnienia zachowania ryzykownego, jakim jest podróż z kierowcą, o którym wiemy, że jest pod wpływem substancji psychostymulującej. 2% dorosłych Polaków deklarowało, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy było pasażerem kierowcy, który prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem alkoholu.

Prawie 2% dorosłych Polaków przyznało się, że było pasażerem kierowcy, który prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem narkotyków (0,7% deklarowało,

że był on pod wpływem marihuany lub haszyszu, 0,6% – że był pod wpływem amfetaminy, 0,5% – że był pod wpływem „dopalaczy”). 0,7% respondentów było pasażerem kierowcy, który prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem leków, które mogą zaburzać świadomość. Analiza danych obejmujących prowadzenie pojazdów przez kierowców będących pod wpływem substancji psychostymulujących wskazuje, że prawie 2% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 30 dni prowadzili pojazd mechaniczny, zadeklarowało, że robiło to pod wpływem alkoholu.

1,1% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 30 dni prowadzili pojazd mechaniczny, przyznało, że robiło to pod wpływem narkotyku (1,1% deklaruje, że pod wpływem „dopalaczy”, 1,1% – pod wpływem marihuany lub haszyszu, 0,9% – pod wpływem amfetaminy, a 1,1% – pod wpływem innych narkotyków).

Dodatkowo również 1,1% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 30 dni prowadzili pojazd mechaniczny, zadeklarowało, że robiło to pod wpływem leków zaburzających świadomość.

Gdy pytamy o okres ostatnich 12 miesięcy poprzedzających badanie, uzyskane wyniki wskazują, że 1,7% dorosłych Polaków prowadziło pojazd pod wpływem alkoholu, a 1,1% kierowało pojazdem mechanicznym pod wpływem narkotyku (1,1% – pod wpływem amfetaminy; 1,1% – pod wpływem marihuany lub haszyszu; 0,9% – pod wpływem „dopalaczy”, a 1,1% – pod wpływem innych narkotyków). Uzupełnieniem tych danych jest fakt, iż 1,3% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 12 miesięcy prowadzili pojazd mechaniczny, przyznało się, że robiło to pod wpływem leków zaburzających świadomość.

Interesującym obszarem ww. badania stały się zachowania osób kierujących rowerami. Rower zyskał na popularności, czego bezpośrednio doświadczają w codziennej praktyce użytkownicy dróg. Jednocześnie w ostatnim okresie znowelizowano przepisy karne regulujące status prawny rowerzystów uczest-

niczających w ruchu drogowym. Zjawiska te oddziałują na skalę i charakter zachowań rowerzystów i innych użytkowników dróg. Brzemiennej konsekwencją dla bezpieczeństwa i zdrowia uczestników ruchu drogowego jest stwierdzenie w pomiarze fakt, iż ponad 4% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 30 dni jechali rowerem, było pod wpływem alkoholu.

1,2% dorosłych Polaków, którzy w ciągu ostatnich 30 dni jechali rowerem, stwierdziło, że robili to pod wpływem narkotyku (1,2% – pod wpływem amfetaminy, 1,2% – pod wpływem „dopalaczy”, a 1,2% – pod wpływem

innych narkotyków, 0,9% – pod wpływem marihuany lub haszyszu), taki sam odsetek był pod wpływem leków zaburzających świadomość. W obserwowanym przedziale czasowym (12 miesięcy) prawie 5% dorosłych Polaków, którzy w tym okresie korzystali z roweru jako środka lokomocji, zadeklarowało, że robiło to pod wpływem alkoholu. Natomiast 1% rowerzystów było pod wpływem narkotyku (1% – pod wpływem amfetaminy, 1% – pod wpływem marihuany lub haszyszu, 1% – pod wpływem „dopalaczy”, 1% – pod wpływem innych narkotyków) oraz 1% – pod wpływem leków zaburzających świadomość.

Odwołując się do badań epidemiologicznych, można powiedzieć, iż w polskim społeczeństwie konsumpcja napojów alkoholowych jest o wiele bardziej rozpowszechniona od używania narkotyków, przy czym skala używania środków odurzających i substancji psychotropowych w Polsce, na tle innych krajów UE, nie jest duża.

Przeprowadzone przez Instytut Kantar Millward Brown S.A. badanie niewątpliwie potwierdza fakt, iż w naszym kraju samochód lub inny pojazd mechaniczny prowadzony jest częściej pod wpływem alkoholu niż narkotyków. Jednakże różnice w odsetkach odnoszących się do obu tych zjawisk nie są tak duże jak w przypadku porównywania różnic rozpowszechnienia używania tych substancji w całej populacji.

Analizując natomiast rodzaje substancji, pod wpływem których prowadzone były pojazdy mechaniczne, widać niewielkie różnice pomiędzy poszczególnymi narkoty-

*Prawie 2% dorosłych Polaków stwierdziło, że było pasażerem kierowcy, który prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem narkotyków (0,7% deklaruowało, że był on pod wpływem marihuany lub haszyszu, 0,6%, że był pod wpływem amfetaminy, 0,5%, że był pod wpływem „dopalaczy”). 0,7% badanych było pasażerem kierowcy, który prowadził pojazd pod wpływem leków, które mogą zaburzać świadomość.*



**Ryc. 3. Dyplom League of American Communications Professionals dla Krajowego Biura ds. Przeciwdziałania Narkomanii za wygranę konkursu na najlepszy program dotyczący komunikacji.**



Źródło: Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii.

kami (marihuana, amfetamina, „dopalacze”), pomimo że w przypadku oceny rozmiarów używania narkotyków w populacji generalnej marihuana jest o wiele bardziej rozpowszechniona niż pozostałe nielegalne substancje psychoaktywne.

Wyniki badania generują wprost konieczność podjęcia działań profilaktycznych i prewencyjnych, w które powinny zostać zaangażowane zarówno instytucje reprezentujące poziom władzy rządowej i samorządowej, jak i organizacje reprezentujące społeczeństwo obywatelskie.

Zjawiskiem niepokojącym i wymagającym reakcji jest praktyka prowadzenia rowerów pod wpływem substancji psychoaktywnych. W tym wypadku liczba rowerzystów, którzy byli pod wpływem alkoholu, jest o wiele większa niż liczba osób prowadzących samochód lub inny pojazd mechaniczny pod wpływem narkotyków. Zjawisko to może wpływać bardzo istotnie na obniżenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. W przypadku cytowanych w artykule badań, które były prowadzone na próbie reprezentatywnej dorosłych Polaków w wieku 18-75 lat, można przypuszczać, że problem prowadzenia pojazdów mechanicznych pod wpływem nielegalnych substancji

psychoaktywnych dotyczy około 120 tysięcy, a alkoholu – 606 tysięcy osób w naszym kraju. Niemała jest też liczba rowerzystów, którzy poruszają się w ruchu drogowym pod wpływem nielegalnych substancji zmieniających świadomość. Można ją szacować na około 110 tysięcy. W przypadku alkoholu to może być nawet 1 milion 350 tysięcy osób, które kierowały rowerem pod wpływem alkoholu. Są to oczywiście tylko szacunki, które mają na celu przybliżenie skali tego, jakże niepokojącego zjawiska, które zagraża bezpieczeństwu na drogach. Należy też zwrócić uwagę na przyzwolenie społeczne dla tego typu ryzykownych zachowań, wyrażające się w odsetkach osób, które były pasażerami pojazdów kierowanych przez osoby nietrzeźwe lub odurzone. Grupę tę można szacować w ogólnej populacji na 413 tysięcy osób.

Z punktu widzenia strategii ograniczania czynników ryzyka i ochrony zdrowia publicznego wydaje się koniecznością wdrożenie kampanii edukacyjnych i programów profilaktycznych skierowanych też do „biernych” uczestników ruchu drogowego, które by wywoływały i wzmacniały pozytywne postawy pasażerów – świadków siadania za kierownicą osób po zażyciu lub pod wpływem substancji psychoaktywnych. Bez wzrostu liczby odpowiedzialnych reakcji ze strony osób świadomych takich zdarzeń, trudno sobie wyobrazić szybkie zmiany w postawach osób ryzykujących zdrowiem i bezpieczeństwem innych.

Tylko zmiany w tym wymiarze mogą się przyczynić do ograniczenia skali zjawiska. KBPN planuje przeprowadzenie w najbliższym czasie kampanii edukacyjnej wzmacniającej postawy i reakcje pasażerów oraz samych kierowców na zachowania ryzykowne związane z prowadzeniem pojazdów pod wpływem środków zmieniających świadomość, które w znacznym stopniu mogą upośledzać zdolności psychomotoryczne prowadzących pojazdy.