

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**KRIMINALITA V DOPRAVĚ  
A JEJÍ KRIMINOGENNÍ KONSEKVENCE**

**Autor práce:** René Šimčík, DiS.  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** Mgr. et Bc. Josef Kříha  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

## **Poděkování**

Rád bych na tomto místě poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za odborné vedení, cenné připomínky a pomoc poskytnutou při dokončování této bakalářské práce. Chtěl bych také poděkovat JUDr. Milanu Vichlendovi, PhD., za inspiraci, rady a potřebné materiály, které mi poskytl během zpracovávání mé bakalářské práce. Rád bych poděkoval i všem ostatním, kteří přispěli svými cennými radami a podporou.

## Abstrakt

ŠIMČÍK, R. *Kriminalita v dopravě a její kriminogenní konsekvence : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 46 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Klíčová slova: kriminalita v dopravě, silniční doprava, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, dopravní nehoda, trestné činy v silniční dopravě.

Téma bakalářské práce je „Kriminalita v dopravě a její kriminogenní konsekvence“. V užším smyslu je práce zaměřena na kriminalitu v dopravě silniční, kdy je analyzován stav, struktura a dynamika kriminality v silniční dopravě. V práci jsou dále rozebrány příčiny dopravních nehod a trestných činů v silniční dopravě, jakož i preventivní opatření spočívající v předcházení dopravní nehodovosti a páchání trestné činnosti v souvislosti s dopravou silniční. Součástí bakalářské práce je i provedený výzkum mezi řidiči ve Zlínském kraji, jehož cílem bylo získat informace o názorech a postojích řidičů motorových vozidel, především z teritoria okresu Kroměříž, k dopravní nehodovosti v České republice a hodnocení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Výsledky výzkumu i návrhy na konkrétní opatření, které jsou uvedeny v bakalářské práci, by měly vést ke zlepšení situace v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a předcházení trestné činnosti v silniční dopravě v prostředí Policie České republiky, Územního odboru Kroměříž.

## **Abstract**

ŠIMČÍK, R. *The traffic crime and its criminogenic consequences : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 46 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha.

Key words: traffic crime, road traffic, over land communication safety, traffic accident, road traffic crime.

Subject of the bachelor thesis is „The traffic crime and its criminogenic consequences“. In closer point the bachelor's thesis work is focused on the road traffic crime, its condition, structure and dynamics. Furthermore the causes of traffic accidents and traffic crime are summed up as well as the prevention of the accident frequency and committing traffic crime. As a part of the bachelor's thesis the research among drivers of Zlín region is included. Its aim is to gain information of the drivers'opinions and attitude especially in the territory of Kroměříž towards the accident frequency in the Czech Republic and evaluation of the over land communication safety. The results of the research should lead to improving the traffic safety situation and preventing the traffic crime in the Kroměříž region.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>8</b>
<b>2 POJEM A VÝZNAM KRIMINALITY V DOPRAVĚ</b> .....	<b>9</b>
2.1 Kriminalistická charakteristika silničních dopravních nehod .....	9
2.2 Pojem silniční dopravní nehody, její znaky a charakter .....	10
2.3 Právní úprava trestných činů a trestné činnosti v dopravě .....	11
<b>3 STAV, STRUKTURA A DYNAMIKA KRIMINALITY V DOPRAVĚ</b> .....	<b>14</b>
3.1 Analýza stavu a vývoje dopravní nehodovosti v ČR .....	14
3.2 Analýza stavu a vývoje dopravní nehodovosti na teritoriu okr. Kroměříž v letech 2009-2010 .....	15
3.3 Trestná činnost v silniční dopravě v letech 2006-2010.....	18
<b>4 PŘÍČINY KRIMINALITY V DOPRAVĚ</b> .....	<b>21</b>
4.1 Objektivní příčiny kriminality v silniční dopravě .....	21
4.2 Subjektivní příčiny kriminality v silniční dopravě.....	23
<b>5 PREVENCE KRIMINALITY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	<b>28</b>
5.1 Opatření a nástroje pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu .....	29
5.1.1 Snížení počtu dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí .....	29
5.1.2 Snížení počtu nehod zaviněných alkoholem a jinými návykovými látkami .....	30
5.1.3 Snížení počtu dopravních nehod řidičů s krátkou řidičskou praxí.....	30
5.1.4 Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu .....	31
5.1.5 Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů .....	32
5.1.6 Řešení nehodových lokalit a vytváření bezpečného dopravního prostoru .....	33
5.2 Prevence v silniční dopravě aplikovaná do přímého výkonu služby v prostředí DI Kroměříž .....	34
<b>6 VÝZKUM PROVEDENÝ S ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL VE ZLÍNSKÉM KRAJI</b> .....	<b>36</b>
6.1 Cíle výzkumu .....	36
6.2 Stanovení hypotézy .....	36
6.3 Provedení výzkumu .....	36
6.4 Provedení výzkumu a rozbor jednotlivých otázek .....	37
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>41</b>
<b>SEZNAM LITERATURY A PRAMENŮ</b> .....	<b>43</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>45</b>
<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>46</b>

## Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybral téma „Kriminalita v dopravě a její kriminogenní konsekvence“, které je dlouhodobě blízké mému zaměstnání. U Policie České republiky pracuji devatenáct let, z nichž jsem po dobu dvanácti roků vykonával funkci vedoucího skupiny dopravních nehod Policie České republiky Územního odboru Kroměříž. Hlavní náplní mé práce bylo řízení a koordinování služby skupiny dopravních nehod jako celku, provádění rozborů a analýz dopravních nehod, přičemž výstupy těchto rozborů sloužily jako podklad pro výkon služby příslušníků dopravní a pořádkové policie při dohledu nad silničním provozem v místech se zvýšenou nehodovostí.

Bakalářská práce do jisté míry reflektuje získané praktické poznatky z mého působení na Dopravním inspektorátu, skupině dopravních nehod Územního odboru v Kroměříži, dále studia odborné literatury, jakož i vědomostí, které jsem získal při studiu Vysoké školy evropských a regionálních studií, o.p.s.

Obsahem první části bakalářské práce je vysvětlení pojmů kriminality v dopravě, včetně charakteristických znaků dopravních nehod a právní úpravy trestné činnosti v silniční dopravě. Provedl jsem analýzu dopravní nehodovosti na území České republiky a okresu Kroměříž a dále jsem se zabýval stavem, strukturou a dynamikou trestných činů páchaných v souvislosti se silniční dopravou a příčinami dopravních nehod.

V další části mé bakalářské práce jsem se zabýval prevencí v oblasti silničního provozu. V této části práce byly definovány cíle prevence kriminality k dosažení dopravní bezpečnosti, opatření a nástroje pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a aplikace uvedených opatření do přímého výkonu služby policistů Územního odboru Kroměříž.

V závěrečné části mé bakalářské práce jsem pak vyhodnotil výzkum provedený pomocí dotazníkového šetření s řidiči ve Zlínském kraji o názorech a postojích řidičů motorových vozidel k dopravní nehodovosti v České republice a hodnocení bezpečnosti silničního provozu.

# 1 Cíle a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je podrobně popsat a vysvětlit pojmy související s kriminalitou v silniční dopravě, porovnat trestnou činnost v dopravě, zjistit stav, strukturu a dynamiku trestné činnosti v silniční dopravě, dále popsat příčiny silničních dopravních nehod a předcházení páchaní trestné činnosti v souvislosti s dopravou silniční. Dalším cílem mé bakalářské práce bylo zjistit a vyhodnotit názory řidičů ve Zlínském kraji k bezpečnosti silničního provozu za pomoci empirického výzkumu provedeného formou dotazníkového šetření a to jak ve vztahu k účastníkům provozu na pozemních komunikacích, tak i ke zjištění hlavních příčin a problémů v bezpečnosti silničního provozu.

K vypracování bakalářské práce a k dosažení stanoveného cíle bylo zapotřebí shromáždit velké množství dat a statistických informací, které jsem získal zejména studiem odborné literatury, z dostupných policejních evidencí, veřejné internetové sítě a dále konzultacemi s vedoucím mé bakalářské práce Mgr. et. Bc. Josefem Kříhou.

Ke zpracování bakalářské práce jsem v první, teoretické části, použil metodu analýzy, syntézy a komparace (srovnávání). V praktické části práce jsem provedl výzkum, který byl rozdělen na etapu přípravnou (stanovení cíle výzkumu, hypotézy, výběr otázek a analytický dotaz ve vztahu k respondentům), etapu sběru dat a provedení analýzy a závěrečnou část výzkumu, ve které jsem provedl rozbor a vyhodnocení údajů zjištěných z dotazníkového šetření.

**Pojem analýza:** „Analýza znamená rozbor, metodu zkoumání složitějších skutečností rozkladem na jednodušší. Používá se v mnoha vědách, ve filosofii i běžném životě, pokud chceme dospět k výsledkům na základě detailního poznání podrobností.“<sup>1</sup>

**Pojem syntéza:** „Syntéza neboli skládání je obecné označení pro proces spojování dvou nebo více částí do jednoho celku. Co takovým postupem vzniklo, je syntetické.“<sup>2</sup>

**Metoda komparace (srovnávání):** Srovnávání a porovnávání všech materiálů a informací získaných k dané problematice.

---

<sup>1</sup> *WikipediE Otevřená encyklopedie* [online]. 2008 [cit. 05.12.2010]. Dostupný z WWW: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/Analýza>>.

<sup>2</sup> *WikipediE Otevřená encyklopedie* [online]. 2008 [cit. 05.12.2010]. Dostupný z WWW: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/Syntéza>>.



## 2 Pojem a význam kriminality v dopravě

Trestné činy v dopravě mají v rámci celkové kriminality zvláštní postavení. Jsou většinou způsobeny z nedbalosti, jejichž specifickým rysem je zejména celkový rozsah a intenzita ohrožení zájmů společnosti na ochraně života a zdraví občanů a jejich majetku. Vzniklé hmotné škody se však netýkají jen přímých materiálních škod, ale souvisí i s léčebnými náklady zraněných osob, proplácení nemocenských, ušlých výdělků a dalších náhrad souvisejících se škodou vzniklou při nehodě jak dopravní, tak železniční či letecké. Nejčastěji se v praxi setkáváme s dopravními nehodami, při kterých každoročně dochází k usmrcení stovek osob, tisíce účastníků silničního provozu při nehodě utrpí zranění, mnohdy s nemalými následky pro postižené, a k mnohamilionovým materiálním škodám. Neméně významné, a o to více alarmující jsou v poslední době nehody železniční, při kterých dochází ke vzniku rozsáhlých materiálních škod a hromadných zranění účastníků takových nehod.<sup>3</sup>

### 2.1 Kriminalistická charakteristika silničních dopravních nehod

Trestná činnost páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami má, na rozdíl od jiných protiprávních jednání, svá specifika. Z pohledu pachatele jsou viníky dopravních nehod převážně osoby bez kriminální minulosti a s větší, či menší řidičskou zkušeností. Ve větší míře, než u jiných kriminálních deliktů, však můžeme u těchto osob mnohdy pozorovat jejich účelové obhajoby, snahy vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu, či výmluvy typu „byl jsem ve stresu, proto jsem z místa nehody odešel a navíc požil alkohol“. Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, kdy porušením stanovených podmínek v silniční dopravě dochází k dopravním nehodám. Pachatel takového jednání, na rozdíl od spáchání úmyslného trestného činu, nemá žádný motiv a rovněž tak schází cíl jeho jednání, který by se projevil v následku tohoto jednání. Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika příčin a podmínek, jejichž porušení vede ke vzniku dopravní nehody. Je typické, že příčina dopravní nehody existuje dříve, než pachatel začne

---

<sup>3</sup> ZAPLETAL, J. a kol. *Kriminologie, Díl II. Zvláštní část*, 2. vydání Praha, 1996, s. 182.

s jednáním, tedy příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Porušení konkrétních podmínek pravidel v silniční dopravě bývá základní příčinou dopravních nehod. Za typické příčiny silničních dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, vyhýbání se či objíždění, nedodržení vzdálenosti mezi dopravními prostředky, jízdu po nesprávné straně, nedání přednosti v jízdě, nesprávné odbočení, nesprávné otáčení a couvání, nepoužití signalizačních prostředků vozidla při změně směru jízdy, ovlivnění alkoholem, nebo jinou návykovou látkou. Dopravní nehody mohou být zapříčiněny rovněž technickými důvody, jako např. závadou brzd, celkově špatným technickým stavem vozidla, ale příčinou může být také špatný stav vozovky.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy je jeho konání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je z teoretického hlediska pokládán konkrétní projev silniční dopravní nehody (např. srážka vozidel, havárie apod.), tj. konkrétní průběh a následek nehody.<sup>4</sup>

## 2.2 Pojem silniční dopravní nehody, její znaky a charakter

Silniční dopravní nehodou je dle Porady<sup>5</sup> nezamyšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.

### Základní znaky dopravní nehody:

- 1) Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody - např. *při předjíždění v nepřehledné zatáčce lze předvídat, že řidič způsobí dopravní nehodu a pokud k tomu nedojde, je to jen dílem náhody, že v protisměru nejelo žádné vozidlo*
- 2) Provoz na pozemní komunikaci - tzn. *pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je pro případ pohybu po cestě motorové či nemotorové vozidlo, kdy negativním důsledkem takového pohybu je dopravní nehoda, přičemž se nejedná o dopravní nehodu v případech, kdy na vozidlo padne kámen, který odletí od kol vozidla, nebo padlý strom na stojící vozidlo.*

---

<sup>4</sup> CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha, 1998, s. 4.

<sup>5</sup> PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 104.

- 3) Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku – *rozumíme tím škodu reálnou a přímo vzniklou v příčinné souvislosti s nehodovou událostí.*

### **Dopravní nehody podle jejich charakteru**

- 1) Srážky – *jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval v silničním vozidle*
- 2) Havárie – *na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla*
- 3) Jiné nehody – *kteřé nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií (např. úrazy ve vozidle při prudkém brzdění, vypadnutí osoby z vozidla (motocykl, traktor) za jízdy apod.*

## **2.3 Právní úprava trestných činů a trestné činnosti v dopravě**

Právní úprava Českého práva veřejného zahrnuje jako jedno ze svých odvětví trestní právo. Trestní právo je odvětvím veřejného práva, které určuje, jaké společensky škodlivé jednání jsou trestnými činy, jaké jsou sankce za jejich spáchání a jakým způsobem stát prostřednictvím svých příslušných orgánů spáchání trestných činů a jejich pachatele zjišťuje a trestá.

Trestní právo je součástí právního řádu příslušného státu. Spolu s právem ústavním a správním se řadí mezi obory práva veřejného, neboť mu dominuje vztah mezi státem a jeho orgány na straně jedné a dalšími osobami (občany státu a dalšími osobami podléhajícími pravomoci státu) na straně druhé.

Základním pramenem trestního práva byl do 31. 12. 2009 trestní zákon, který nabyl účinnosti 1. ledna 1962 a od té doby byl součástí českého trestního práva téměř padesát let.

Nový trestní zákoník<sup>6</sup>, účinný od 1. ledna 2010 přinesl oproti trestnímu zákonu některé drobnější změny. Stále platí pravidlo, že trestným činem může být jen takové jednání, které je zákonem za trestný čin označeno. Pokud by se pachatel dopustil

---

<sup>6</sup> Česko. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461. Dostupný z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>. ISSN 1211-1244.

jakkoliv nemorálního a nebezpečného jednání, které ovšem nelze podřadit pod popis některé skutkové podstaty v trestním zákoník, nemohlo by se jednat o trestný čin. Formální stránka trestného činu tedy zůstává i s novým trestním zákoníkem nezměněna. Jestliže tedy nějaké jednání není v trestním zákoně popsáno, nemůže být trestným činem, byť by bylo jakkoliv nebezpečné a nemorální. Jedná se o jeden ze základních principů právního státu, že není trestného činu bez zákona.

Nový trestní zákoník však zcela opouští posuzování společenské nebezpečnosti daného činu. Podle trestního zákona platného do 31. 12. 2009 mohlo být trestným činem jen takové jednání, jehož společenská nebezpečnost je větší než nepatrná. Nový trestní zákoník již pojem společenské nebezpečnosti nezná, což znamená, že každé jednání, které způsobem svého provedení odpovídá některé ze skutkových podstat popsaných v trestním zákoníku, je trestným činem.

Další novinkou, kterou nový trestní zákoník přináší a která opět nemá větší praktický význam (jde spíše o otázku názvosloví), je rozdělení trestných činů do dvou skupin. Nově se trestné činy dělí na přečiny a zločiny.

#### **Přečiny jsou**

- všechny nedbalostní trestné činy
- ty úmyslné trestné činy, za které zákon stanoví trest odnětí svobody nepřevyšující pět let

#### **Zločiny jsou**

- všechny trestné činy, které nejsou přečiny (tj. úmyslné trestné činy se sazbou trestu odnětí svobody převyšující pět let
- zvláště závažnými zločiny jsou ty úmyslné trestné činy, za které zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí nejméně 10 let

Aby jednání pachatele mohlo být posouzeno jako trestný čin, musí se jednat o jednání zaviněné. K naplnění skutkových podstat některých trestných činů je třeba zavinění úmyslné (např. krádež), u jiných postačí zavinění nedbalostní (např. ublížení na zdraví při dopravní nehodě).

Trestní zákoník (na rozdíl např. od zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů) neobsahuje soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v silniční dopravě. Ustanovení týkající se silniční dopravy nacházíme ve více hlavách zvláštní části trestního zákoníku, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat jsou stanoveny obecně, bez ohledu na zvláštnosti silniční dopravy.

Trestná činnost v silniční dopravě je nejčastěji kvalifikována jako **jednání poruchové**, které tvoří **přechiny** - těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku) a usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku). Dále se jedná o **přechiny ohrožovací** povahy - ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku) a obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku). Pod přechiny ohrožovací povahy můžeme řadit i neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku, jehož subjektem mohou být pouze řidiči dopravních prostředků, kteří měli účast na dopravní nehodě.

Pod kategorií přechinů v silniční dopravě lze zahrnout v zásadě následující skutkové podstaty trestných činů:

- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku),
- obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku),
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277 trestního zákoníku),
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)
- neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla (§ 151 trestního zákoníku),
- usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku)
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku) a ublížení na zdraví z nedbalosti (§148 trestního zákoníku),
- neoprávněné užívání cizí věci, je-li předmětem útoku motorové vozidlo (§ 207 trestního zákoníku)

Mezi dalším a velmi významným pramenem práva v oblasti dopravy je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, dále zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a jiné právní předpisy úzce související s provozem na pozemních komunikacích.

### 3 Stav, struktura a dynamika kriminality v dopravě

Za posledních 10 let šetřila Policie ČR 1,6 mil. nehod (1 649 393) na pozemních komunikacích, při nichž bylo 10 850 osob usmrceno, 43 630 osob bylo těžce zraněno a dalších 264 915 osob bylo zraněno lehce. Z porovnání četností základních ukazatelů vyplývá, že od roku 2001 do roku 2010 v průměru každé necelé 3,5 minuty (přesně 3,18 minut) šetřila Policii ČR nehodu, každých 20 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2 hodiny těžce. V průměru každou 8 hodinu zemřel při nehodě člověk a každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda téměř jeden milión Kč (přesně 926 475,- Kč).

#### 3.1 Analýza stavu a vývoje dopravní nehodovosti v ČR

V roce 2010 Policie ČR šetřila celkem 75 522 nehod, při kterých bylo 753 osob usmrceno, 2 823 těžce zraněno a 21 610 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody dopravní policií je 4 924,987 mil. Kč.<sup>7</sup>

V porovnání s rokem 2009 byl zaznamenán nárůst pouze u počtu celkem zpracovaných nehod o 707 (tj. o 0,9 %), u všech ostatních základních ukazatelů nehod byl zaznamenán pokles:

- počet usmrcených o 79 osob, tj. o 9,5 %
- počet těžce zraněných o 713 osob, tj. o 20,2 %
- počet lehce zraněných o 2 167 osob, tj. o 9,1 %
- odhad hmotné škody o 56,1 mil. Kč, tj. o 1,1 %.

Počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR v roce 2010 je co do svého počtu, od roku 1990 druhý nejnižší. V roce 1991 byla poprvé překročena hranice 100 000 nehod (101 387), hranice 200 000 nehod byla překročena v roce 1996 (201 697) a nejvíce nehod bylo Policií ČR šetřeno v roce 1999 - 225 690. Při porovnávání počtu dopravních nehod v tomto období je nutné ale brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR.

<sup>7</sup> Policie ČR [online]. 2010 Policie ČR [cit. 10.03.2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/2010-12-informace-pdf.aspx>>.

Počet usmrcených osob v roce 2010 je od roku 1990 nejnižší. Druhý nejnižší počet byl v roce 2009 - 832 usmrcených a na třetí příčce je rok 2006 s 956 usmrcenými. Nejvíce usmrcených v tomto období bylo v roce 1994 - 1 473 osob, tzn. o 720 usmrcených osob více (o 51 %), než v roce 2010.

Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší, kdy nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Roční počet těžce zraněných se přiblížil k hranici 2 800 osob, kterou jen lehce překročil (o 23 osob).

Počet lehce zraněných osob v počtu 21 610 je za posledních 20 let nejnižší, naopak nejvíce lehce zraněných bylo před 14 lety v roce 1996 (31 296 osob).

Z porovnání jednotlivých období roku 2010 vyplývá, že počet usmrcených osob, v porovnání s rokem 2009, byl nižší ve třech čtvrtletích (nejvyšší pokles byl zaznamenán v prvním čtvrtletí - o 59 osob, tj. o více jak 33 %). Pouze ve třetím čtvrtletí je zaznamenán nepříznivý vývoj a to zvýšení počtu usmrcených o 23 osob, tj. o více jak 10 %.

Vývoj následků nehod byl v roce 2010 příznivý, neboť došlo k dalšímu poklesu počtu usmrcených a zraněných osob. Počet nehod zůstal prakticky na stejné úrovni jako v roce 2009 a jeho pokles oproti období před rokem 2009 lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody Policii ČR z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Základní ukazatelé vývoje dopravních nehod od roku 1990 jsou uvedeny v příloze č. 1, grafické znázornění základních ukazatelů dopravní nehodovosti od roku 2000 do roku 2010 je uvedeno v příloze č. 2.

### **3.2 Analýza stavu a vývoje dopravní nehodovosti na teritoriu okr. Kroměříž v letech 2009-2010**

V roce 2010 šetřila Policie ČR, Dopravní inspektorát Kroměříž na teritoriu okresu celkem 346 dopravních nehod, při kterých byly 3 osob usmrceny, 45 osob utrpělo zranění těžké a 197 účastníků dopravní nehody bylo zraněno lehce. Hmotná škoda byla Policií ČR odhadnuta na bezmála 24 344 900,- Kč.

V porovnání s rokem 2009 se počet šetřených dopravních nehod na teritoriu okresu Kroměříž téměř nezměnil, kdy v uvedeném roce bylo šetřeno 349 dopravních

nehod a v počtu zraněných osob byl zjištěn téměř konstantní stav - těžce zraněno bylo 49 osob (+ 4) a lehce pak 207 osob (+ 10). Naopak výrazné snížení bylo registrováno u počtu usmrcených osob o 11, což je snížení o 78,6 %. Odhadnutá škoda byla v roce 2010 v porovnání s rokem 2009 nižší o 3 936 500,- Kč, tj. pokles o 13,9 %.

Ve srovnání s rokem 2008 došlo k výraznému celorepublikovému snížení dopravní nehodovosti, které se projevilo i na okrese Kroměříž zejména v poklesu šetřených dopravních nehod.

Vysvětlení můžeme nalézt v postupu Policie ČR při šetření dopravních nehod, především v novele zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních a o změnách některých zákonů, kde je v § 47 odst. 4 citovaného zákona uvedeno, že dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi. Dále pak v § 47 odst. 5 je uvedeno, že povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle<sup>8</sup>. Dříve se povinnost ohlásit dopravní nehodu vztahovala i na škodu na vozidle řidiče a věci v něm.

Účastník dopravní nehody nemá tedy povinnost hlásit dopravní nehodu policii v případě, kdy:

- zjevná škoda na některém ze zúčastněných vozidel nebo na přepravovaných věcech nepřesáhne 100 000,-Kč,
- nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby,
- nevznikla hmotná škoda na majetku další osoby (např. škoda na komunikaci, na budově, na dopravní značce apod.).

Další právní normou, která výrazně ovlivnila postup Policie ČR při šetření dopravních nehod je Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup při dohledu nad silničním provozem, kde je v čl. 37 uvedeno,

---

<sup>8</sup> Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.



že při dopravní nehodě, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii a přesto je policie přítomna na místě dopravní nehody, policista:

- poučí účastníky o povinnosti sepsat společný „Záznam o dopravní nehodě“ (tzv. Euroformulář), popřípadě jim ho předá,
- při zjištění protiprávního jednání některého z účastníků dopravní nehody řeší věc v blokovém řízení, popřípadě věc oznámí příslušnému správnímu orgánu,
- vyznačí na zadní stranu „Záznamu o dopravní nehodě“ způsob vyřešení přestupku (např. vylepením přelepky, razítkem); třetí list „Záznamu o dopravní nehodě“ zaeviduje u útvaru nebo organizačního článku policie.

Výsledek je takový, že to, co bylo dříve zpracováno a vykázáno jako dopravní nehoda, vykazuje se v současnosti jako dopravní přestupek. Je tedy logické, že po sečtení statisticky evidovaných dopravních nehod, dále dopravních nehod vyřízených jako přestupek v silničním provozu (bez statistického vykázání) a střetů vozidel, které účastníci nahlašují cestou pojištění odpovědnosti z provozu vozidla bez účasti Policie ČR, dostaneme výsledek odpovídajícímu stavu před novelou zákona a aplikací nového závazného pokynu.

Z výše popsaného mohu, jako bývalý vedoucí skupiny dopravních nehod, zcela objektivně říct, že počet dopravních nehod v České republice se v roce 2010 významně snížil. Výstupy policie již pro hodnocení bezpečnostní situace nejsou z mnoha hledisek příliš vhodné, neboť došlo k posunu způsobu šetření a posuzování dopravních nehod a to tím způsobem, že z prošetřených dopravních nehod se do statistik vykazují jen zlomky jejich dřívějších počtů. Je to zapříčiněno změnou legislativy, která daleko více přibližuje šetření dopravních nehod k modelům uplatňovaným ve vyspělých evropských zemích. Otázkou ovšem zůstává, zda je na to český řidič připraven.

Pro zjištění skutečného stavu dopravní kriminality (zejména kriminality související s provozem dopravních prostředků na pozemních komunikacích) jsou pro Policii ČR statistické údaje o dopravních nehodách se zraněním účastníků nezbytné a důležité, stejně tak jako statistické výstupy z Evidenčně statistického systému kriminality, neboť dopravní nehoda se smrtelným nebo těžkým zraněním je policií vždy šetřena a zpravidla je zde na místě podezření ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví.

### 3.3 Trestná činnost v silniční dopravě v letech 2006-2010

Výchozím zdrojem pro sledování stavu, vývoje a dynamiky trestné činnosti jsou informace získávané z informačního systému, kterým je Evidenčně statistický systém kriminality<sup>9</sup>. Informace do systému kriminální statistiky jsou získávány při plnění konkrétních úkolů Policie ČR na úseku předcházení a odhalování trestné činnosti, zjišťování pachatelů trestných činů a konání vyšetřování o trestných činech. Pokud jde o statistické údaje o této formě kriminality, policejní statistika neobsahuje žádnou souhrnnou kategorii „trestné činy v silniční dopravě“, ale samostatně jsou vykazovány následující trestné činy:

1. *dopravní nehody silniční zaviněné z nedbalosti,*
2. *ohrožení pod vlivem návykové látky a opilství (což však nemusejí být výlučně případy z oblasti dopravy),*
3. *maření výkonu úředního rozhodnutí (nevylučuje i jiné případy než z oblasti dopravy),*
4. *řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (v evidenčně statistickém systému kriminality není tato skutková podstata samostatně vedena, vykazuje se do položky 790 „ostatní trestná činnost“)*
5. *dopravní nehody železniční.*
6. *kombinované nehody železniční a silniční,*
7. *letecké nehody zaviněné z nedbalosti,*
8. *vodní (říční) nehody,*
9. *neoprávněné užívání motorového vozidla.*

V následujícím textu je vypracována analýza vývoje trestné činnosti v oblasti silniční dopravy, přičemž bude kladen důraz na trestnou činnost související s dopravní nehodou silniční zaviněnou z nedbalosti.

Podle údajů získaných z policejních statistik<sup>10</sup> bylo v roce 2010 zjištěno 6 637 **dopravních nehod silničních zaviněných z nedbalosti**, z toho jich bylo objasněno

---

<sup>9</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta 6 ze dne 11.1.2010, kterým se stanoví postup při provozování informačních systémů Zahájení úkonů trestního řízení, Evidenčně statistický systém kriminality, Průběh a výsledky trestního řízení a Dokonané sebevraždy (vykazování kriminální statistiky).

<sup>10</sup> Policie ČR [online]. 2010 Policie ČR [cit. 12.03.2011]. Dostupný z WWW: < <http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-650295.aspx>>.

5 348 (80,57 % objasněnosti), v roce 2009 bylo dle statistik zjištěno 8 732 takových skutků s objasněností 7 245 (82,97 % objasněnosti), v roce 2008 bylo zjištěných dopravních nehod silničních zaviněných z nedbalosti v počtu 10 561, z nichž bylo objasněno 8 614 (81,56 % objasněnosti). V roce 2007 bylo zjištěno 9 987 případů dopravních nehod, kterých bylo objasněno 8 746 (87,57 % objasněnosti) a v roce 2006 byl zjištěn stav 6 446 dopravních nehod silničních z nedbalosti, z nichž bylo objasněno 5 683 (88,16 % objasněnosti).

Neméně významným údajem je pak vliv alkoholu na zjištěném počtu trestných činů v silniční dopravě, konkrétně při dopravních nehodách silničních zaviněných z nedbalosti. Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2010 zjištěno 2 818 trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou silniční z nedbalosti (tj. 42,46 % podíl alkoholu na celkovém počtu dopravních nehod), v roce 2009 pak bylo zjištěno 3 870 takových skutků (tj. 44,32 % podíl), v roce 2008 činil podíl alkoholu u 4 180 případů (tj. 39,58 %). V roce 2007 bylo zjištěno 4 101 případů dopravních nehod silničních z nedbalosti pod vlivem alkoholu (tj. 41,06 %) a v roce 2006 dle policejních statistik bylo zjištěno 1 833 takových případů, což činí v procentuálním vyjádření podíl 28,43 %.

Dopravní nehody silniční zaviněné z nedbalosti se v roce 2010 počtem 6 637 skutků podílely 2,11 % na celkově zjištěné kriminalitě v České republice. Svým počtem zjištěných trestných činů se neřadí mezi nejčastější formu páchané trestné činnosti, přesto právě tato trestná činnost představuje pro společnost velké riziko. Při dopravních nehodách dochází k úmrtím a zraněním velkého množství osob a k mnohamilionovým škodám, jak v přímé souvislosti s dopravní nehodou, tak škodám následným, které souvisí s léčebnými náklady zraněných osob, proplácení nemocenských, ušlých výdělků a dalších náhrad.

Z uvedeného rozboru je patrné, že počet dopravních nehod silničních zaviněných z nedbalosti se od roku 2006 do roku 2008 zvyšoval. Svého historického maxima dosáhl právě v roce 2008 zjištěným stavem 10 561 skutků, avšak po legislativní úpravě zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50 000,- Kč na 100 000,- Kč, registrujeme prudký pokles v počtu Policií ČR zjištěných trestných činů souvisejících s dopravní nehodou silniční zaviněnou z nedbalosti.

V období let 2006 - 2008 zaznamenáváme na úkor většího počtu trestných činů (souvisejících s dopravní nehodou silniční zaviněnou z nedbalosti) jejich nižší

objasněnost. Jedním z faktorů tohoto jevu mohla být legislativní změna zákona č. 361/2000 Sb. ve znění novel účinná od 1. 7. 2006, posouvající hranici škody k povinnému oznámení dopravní nehody Policii ČR z původních 20 000,- Kč na 50 000,- Kč a zavedením tzv. „bodového systému“, který výrazněji postihuje takového řidiče, který z místa dopravní nehodu ujede, i přes skutečnost zákonné povinnosti tuto nehodu ohlásit. Jedním z mnoha důvodů, proč řidiči ujíždí z místa nehody tak může být strach z postihu za takové jednání (*udělení 7 trestných bodů za dopravní nehodu, při které způsobí újmu na zdraví*), nebo skutečnost, že řídí vozidlo pod vlivem alkoholu ve stavu vylučujícím způsobilost (*udělení 7 trestných bodů*). Právě „útěky“ od dopravních nehod, zejména podnapilých řidičů, byly nejčastěji se vyskytující případy, se kterými jsem se během svého působení na skupině dopravních nehod v Kroměříži setkával.

Vývoj trestné činnosti související s dopravní nehodou zaviněnou z nedbalosti je graficky znázorněn v příloze č. 3.

## 4 Příčiny kriminality v silniční dopravě

Příčiny dopravních nehod a trestných činů v dopravě jsou jednak objektivního, jednak subjektivního charakteru. Ve skutečnosti ovšem jde o multifaktorový jev: vznikají často v důsledku celé řady příčin, souhrnným působením psychofyzických a technických faktorů.<sup>11</sup>

### 4.1 Objektivní příčiny kriminality v silniční dopravě

Objektivní příčiny dopravních nehod a trestných činů vznikají nezávisle na subjektu. Mezi nejtypičtější objektivní příčiny patří **stav a povaha pozemní komunikace, stav motorových vozidel** a samotné **dopravní prostředí**.

**Pozemní komunikace** je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace by měly být z hlediska bezpečnosti správně projektovány s důrazem na umístění a frekvenci dopravních zřízení, dopravních značek, jejich příslušenství a součástí. V neposlední řadě je nutno brát v potaz dopravně technický a stavební stav pozemní komunikace.

Pozemní komunikace lze z bezpečnostního hlediska posuzovat z těchto hledisek:

- jakou umožňují rychlost jízdy a jistotu orientace
- jaká je přehlednost dopravního značení
- jaká je přehlednost vzhledem k profilu komunikace a jeho okolí
- jaký je dopravně technický a stavební stav komunikace

Stav pozemních komunikací v České republice jistě není ideální, přesto mohu z hlediska mé dlouholeté praxe použít tvrzení, že na okrese Kroměříž nedošlo k výraznému zhoršení stavu pozemních komunikací. Pokud se jedná o silnice II. a III. třídy, můžeme mluvit o setrvalém stavu, pokud se jedná o silnice I. třídy, silnice pro motorová vozidla a dálnice, bylo dosaženo mírného zlepšení z hlediska hustoty silniční

---

<sup>11</sup> ZAPLETAL, J. a kol. *Kriminologie, Díl II. Zvláštní část*, 2. vydání Praha, 1996, s. 185.

sítě i co do kvality vozovek, které mělo jistý pozitivní vliv na bezpečnostní situaci v silniční dopravě, tedy i na nehodovost.

Další z objektivních příčin je **stav motorových vozidel** v silničním provozu. U vozidla je kladen důraz na jeho konstrukci z hlediska aktivní i pasivní bezpečnosti při zachování emocionálního aspektu zážitku z jízdy.

Mezi prvky aktivní bezpečnosti vozidla zahrnujeme především výkon motoru a akceleraci, směrovou stabilitu, řízení, stav a kvalitu pneumatik, účinnost brzd, odpružení, úroveň podvozku, osvětlení vozidla, výhled z vozidla, umístění ovladačů ve vozidle, zvukovou signalizace, elektronické systémy (ABS) a vše, co snižuje únavu a soustředění řidiče (např. dobré odhlučnění vnitřní části vozidla, automatickou klimatizaci, tvar sedadla a možnost jejího seřízení aj.).

Prvky pasivní bezpečnosti vozidla zahrnují především správnou konstrukci vozidla z hlediska deformačních zón, umístění a správné nastavení opěrek hlavy na sedadlech, bezpečnostní pásy, airbagy, dětské zádržné systémy, konstrukce vozidla z hlediska zamezení pronikání částí vozidla do prostoru pro posádku, nehořlavost, snížená hořlavost materiálů ve vozidle, konstrukce vozidla směřující k zamezení úniku paliva po nárazu apod.

Při konstrukci vozidla je tedy nutno brát do úvahy psychické a fyzické možnosti řidiče, jeho tělesné rozměry, schopnosti a předpoklady. Vozidlo by mělo umožňovat řidiči maximální příjem informací o dopravním dění kolem, o jeho chodu a stavu během jízdy a bezpečné ovládání při zachování maximálního komfortu.

V současné době lze jednoznačně pozitivně hodnotit stav vozového parku, který se za posledních deset let zlepšil neporovnatelně. Před, a kolem roku 2000 jsme mohli na českých silnicích sledovat především vozidla, které měly minimum moderních prvků pasivní i aktivní bezpečnosti. Jednalo se především o vozy Škoda Favorit, Felicia, první typy vozidle Škoda Octavia, ve velké míře vozidla ještě staršího roku výroby jako Vaz, Škoda 105, 120 a v neposlední řadě ojetá vozidla dovezená ze zahraničí, která v mnoha případech nesplňovala technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. Další důležitou skutečností bylo, že provoz stanic technické kontroly byl v malé míře kontrolován. Získat technickou kontrolu na další období nebylo složité například i u vozidel, které vykazovaly vážné závady. V této oblasti bylo také dosaženo pokroku zvýšenou kontrolou, díky které došlo k sankcionování, dokonce i k uzavírání některých stanic technické kontroly. Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti, které jsou samozřejmostí

při koupi vozidla kterékoliv tovární značky s rokem výroby 2004 a výše, mají velký vliv na závažnost zranění při dopravních nehodách. Střet, který by ve vozidle Škoda Favorit vedl ke smrtelnému zranění osádky, může u vozidla se čtyřmi airbagy znamenat nejen přežití, ale i minimální rozsah zranění.

Významnou objektivní příčinou, která může vést k dopravní nehodovosti je samotné **dopravní prostředí**. Principem bezpečného utváření komunikací je snaha vyvarovat se faktorů, které usnadňují vznik nehod, resp. faktorů, které by zhoršovaly jejich následky. Důležitou součástí problematiky bezpečného utváření pozemních komunikací je též systematické hledání a odstraňování tzv. nehodových lokalit, tj. míst častých dopravních nehod.

Realita na pozemních komunikacích a uspořádání každé situace by mělo být v souladu s očekáváním řidiče, vytvářeném předchozí zkušeností. Je-li realita s tímto očekáváním v rozporu, potom je řidič často uveden do těžko řešitelné (nestandardní) situace, na kterou není psychicky připraven. Přitom pravděpodobnost nesprávného rozhodnutí, zkratové reakce a tím i nehody se prudce zvyšuje. Proto je nezbytné se při utváření komunikací varovat všeho, co řidič neočekává. Přitom se jedná zejména o jednoznačnost, zřetelnost a kontrast vyznačování dopravních situací, absenci zbytečných pevných překážek (např. náhrada nebezpečných podpěr velkoplošných značek a reklam), odstraňování nevyhovujících stromů a alejí, používání vhodných bezpečnostních prvků a doplňků (dělicí ostrůvky různých typů, vyvýšené chodníkové plochy, dělicí pásy, apod.), správné umístění, uspořádání a vybavení přechodů pro chodce a optimalizaci zastávek veřejné dopravy (volbu správného typu zastávky a její polohy).

Za současného vysokého stupně motorizace, intenzity využívání motorových vozidel a hustoty provozu tak existuje i vyšší míra rizika, že se motorista a zejména pak řidič profesionál, dopustí trestného činu v dopravě, než že spáchá jakoukoliv jinou trestnou činnost.

## **4.2 Subjektivní příčiny kriminality v silniční dopravě**

Subjektivní příčiny kriminality v dopravě jsou velmi rozmanité, z nichž některé vyplývají z osobnostních charakteristik subjektu. Osobnost bezproblémového,

vyrovnaného řidiče předpokládá vyrovnanou strukturu, emotivní stabilitu, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřenou sebedůvěru, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Důležité jsou sociální vlastnosti vyjádřené snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování.

I když pachatelé trestných činů v dopravě jsou většinou lidé s neproblémovou charakteristikou, najde se mezi nimi řada osob povrchních, sobeckých, lehkomyšlných, někdy až arogantních a agresivních. Jejich vlastnosti se pak projevují v postoji k respektování pravidel silničního provozu a ostatních účastníků silničního provozu. Tito účastníci silničního provozu bývají též často nedůslední v péči o dopravní prostředek a neprohlubují si odborné znalosti v oblasti dopravních předpisů.

Mezi úspěšné a bezproblémové řidiče patří ti, kteří jsou psychicky a fyzicky vyrovnaní, přizpůsobiví, pohotiví, rozvášní a obezřetní, trpěliví a pak ti, co jsou schopni předvídat a rozhodnout. Naopak k selhání jsou více náklonné osoby trpící nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností, jsou emočně vzrušivější, méně vyrovnaní, s tendencí k emocionálně impulzivním reakcím. Nehodoví řidiči častěji projevují bezohlednost vůči ostatním účastníkům silničního provozu, mají tendenci se projevovat agresivně a zejména mladší řidiči se před svými vrstevníky rádi předvádí.<sup>12</sup>

Další skupina subjektivních příčin dopravní nehodovosti a kriminality vyplývá z momentálních dispozic viníků. Řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let se v roce 2010 podíleli necelými 29 % na zavinění nehod a více než 24 % i na počtu usmrcených při těchto nehodách (způsobeno 11404 dopravních nehod, při kterých bylo 120 osob usmrceno). Další více jak 1/5 nehod připadá na věkovou skupinu 35 až 44 let. V porovnání s rokem 2009 je registrováno více usmrcených u nehod zaviněných řidiči do 20 let věku a pak u věkové kategorie 35 až 44 let. Nejvyšší závažnost byla u nehod zaviněných řidiči věkové skupiny do 18 let (25,2 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) a dále u věkové skupiny nad 64 let, kde hodnota tohoto ukazatele představuje 18,6 usmrcených.<sup>13</sup>

Významnou roli mezi subjektivními příčinami kriminality v dopravě hraje přítomnost alkoholu v krvi účastníka silničního provozu. Požití alkoholického nápoje, nebo užití jiné návykové látky, případně kombinace obou látek výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody. Je prokázáno, že již přítomnost 0,2 g alkoholu na kg krve (dále jen

---

<sup>12</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, str. 98.

<sup>13</sup> *Policie ČR* [online]. 2010 Policie ČR [cit. 10.03.2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/2010-12-informace-pdf.aspx>>.



g/kg krve) nepříznivě ovlivňuje pozorovací a reakční schopnost řidiče. Při překročení hladiny 0,3 g/kg krve se objevují nebezpečné poruchy ve vnímání pohybujících se předmětů, zejména v hodnocení rychlosti jízdy a vzdálenosti. Koncentrace 0,5 g/kg krve již značně prodlužuje reakční dobu řidiče a znesnadňuje mu správné řešení situací, které se vyskytují při řízení vozidla, zvláště pak při řešení atypických situací. Přitom jeho chování se jeví při krátkém pozorování a rozhovoru úplně normální a dokonce i při běžném klinickém vyšetření je obtížné zjistit přítomnost alkoholu.

Bylo prokázáno, že pravděpodobnost dopravní nehody roste úměrně s množstvím alkoholu v krvi, kdy přítomnost 0,3 – 0,9 g/kg alkoholu v krvi je pravděpodobnost dopravní nehody 7x, při 1,0-1,4 g/kg alkoholu v krvi 31x a při 1,5 a více g/kg alkoholu v krvi 128x větší než u řidiče, který není pod vlivem alkoholu.

Mezi nejvýraznější projevy alkoholu na řidiče patří:

- **snížení sebekritičnosti** (řidič se mylně domnívá, že řídí mnohem lépe než obvykle, zpravidla u něj vzrůstá agresivita a je ochoten více riskovat),
- **prodloužení reakční doby** (řidič ztrácí schopnost rovnoměrně rozložit pozornost na současné vnímání více jevů a často proto není schopen reagovat na situace, které jinak běžně zvládá, např. řazení rychlostních stupňů, vedení vozidla po pozemní komunikaci, sledování ovladačů a indikátorů, sledování dopravního značení, či provoz ostatních vozidel či chodců apod.),
- **vliv na zrak** (zorné pole, které je u střízlivé osoby skoro 180 stupňů, se u řidičů pod vlivem alkoholu postupně zužuje, tito jsou nuceni soustředit pohled do úzkého prostoru před sebe, přestávají mít periferní vidění a jejich zrakový vjem jde přirovnat k jízdě v noci, nebo v tunelu, kdy takřka nevidí dění na okrajích vozovky a v její těsné blízkosti),
- **únava a opilost** (řidič nevnímá příznaky, které by jej jindy přiměly k přerušování jízdy, snaží se dojet do určeného místa, což může mít za následek náhlé usnutí za jízdy).

Vliv omamných a psychotropních látek u řidičů, jako příčina kriminality v silniční dopravě, v současné době představuje výraznou hrozbu v provozu na pozemních komunikacích a přitom dle mého názoru se jedná o kriminalitu s vysokou latencí. To si zdůvodňuji především tím, že u dopravních nehod, při kterých dojde ke zranění osob, tyto nejsou běžně testovány na psychotropní a omamné látky, ale tyto se

podrobují pouze lékařskému vyšetření spojeného s odběrem krve či moči ke zjištění ovlivnění alkoholem. Navíc materiálně technické vybavení testery na přítomnost omamných a psychotropních látek je u Policie ČR, dle mého názoru, nedostatečné. Testy na omamné a psychotropní látky se z důvodu pořizovací ceny testeru (cca 650,- Kč za běžně používaný tester Drugwipe) provádí pouze u řidičů, kteří jsou evidentně pod jejich vlivem, případně u řidičů o kterých se z místní a osobní znalostí ví, že jsou konzumenty omamných a psychotropních látek. Pokud se týká praktické zkušenosti s kriminalitou v dopravě související s užíváním drog, praxe je v současné době taková, že v případě pozitivního zjištění užití jiné návykové látky v těle podezřelého řidiče pomocí testeru Drugwipe, je řidič vyzván k tomu, aby se podrobil lékařskému vyšetření spojeného s odběrem krve a moči. Jestliže se tomuto podrobí, vzorek krve a moče je odeslán k provedení imunochemického screeningu na odborné pracoviště Ústavu soudního lékařství. V případě, že imunochemickým screeninem je detekována jiná návyková látka, věc policejní orgán ukončí oznámením správnímu orgánu pověřené obce. Správní orgán si může do tří měsíců, kdy je odebraný biologický materiál uchován v toxikologické laboratoři příslušného ústavu, nechat vyhotovit znalecký posudek ke zjištění množství návykové látky. V případě zjištění, že obsah návykové látky je vysoký, může věc předat k trestnímu stíhání. S touto praxí jsem se však nesetkal. Vysvětlení, proč správní orgán nevyhotoví znalecký posudek je prostý. Cena za znalecký posudek se pohybuje kolem 10 000,- Kč a ve správním řízení tak řidiči hrozí sankce 10 000 až 20 000,- Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu šest měsíců až jeden rok. Řízení pod vlivem jiné návykové látky tak není kvalifikováno jako řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, zakládající znaky skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 274 trestního zákoníku, ale jako přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích<sup>14</sup>. Přitom řízení vozidla pod vlivem jiné návykové látky je stejně nebezpečné jako po požití alkoholu, ne-li ještě nebezpečnější, protože reakce řidiče ovlivněného drogou jsou vysoce individuální, vycházející z jeho aktuální dispozice.

---

<sup>14</sup> ČERVENÝ, Z., ŠLAUF V. *Přestupkové právo*, 13. aktualizované vydání podle právního stavu k 1.7.2006 Praha, 2006. s. 50-58.

Trestná činnost v dopravě vzniká především v důsledku porušení předpisů o silničním (železničním, leteckém, plavebním) provozu, tj. na základě nesprávného chování účastníků dopravy. Tzv. „nehodové chování“ řidičů nebo jiných účastníků dopravy, případně „selhání lidského činitele“, bývá často označována jako hlavní příčina vzniku dopravních nehod. Nejčastějšími a bezprostředními příčinami dopravních nehod byl v roce 2010 nesprávný způsob jízdy (39 219 dopravních nehod, 58,1 % všech dopravních nehod), nepřiměřená rychlost (14 633 dopravních nehod, tj. 21,7 % z celkového počtu dopravních nehod), dále nedání přednosti v jízdě (12 060 dopravních nehod, což je 17,9 % všech nehod) a nesprávné předjíždění (se svými 1 543 dopravními nehodami je podíl na celkovém počtu 2,3 %).

## 5 Prevence kriminality v silniční dopravě

Cílem prevence kriminality v dopravě a dopravní nehodovosti vůbec je dosažení dopravní bezpečnosti, kterou můžeme obecně definovat jako stav, kdy účastníkům silničního provozu nehrozí žádné nebezpečí nebo v odpovídajících zárukách ochrany před ním. Prevence kriminality v dopravě má význam především tím, že může každoročně zamezit smrti mnoha účastníků silničního provozu a předcházet tak vzniku mnohamilionových škod.<sup>15</sup>

Za účelem snížení nehodovosti byla v roce 2004 Ministerstvem dopravy přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu<sup>16</sup>, vzniklá na podkladě závazku členských států Evropské unie z roku 2002 (Akční program zvýšení bezpečnosti provozu Evropské unie do roku 2010, Veronská deklarace) které se zavázaly, že do roku 2010 sníží počet obětí dopravních nehod na polovinu. V prostředí České republiky to představuje snížení počtu usmrcených osob na stav méně než 650 za kalendářní rok.

Věcně podložená a systémově nastavená informační kampaň Ministerstva dopravy, připravovala od ledna roku 2006 motoristickou veřejnost na zavedení bodového systému. V prvních měsících po zavedení bodového systému zásadním způsobem ovlivnila chování účastníků silničního provozu, čímž tak výrazně poklesla nehodovost na českých silnicích ve všech ukazatelích. Tento pokles byl natolik významný, že v souhrnném výsledku za rok 2006 přispěl ke snížení počtu usmrcených pod magickou hranici 1 000 osob (*myšleno do 24 hodin po dopravní nehodě*).

Bohužel široký prostor poskytnutý negativní medializací dílčích nedostatků uplatnění bodového systému v roce 2006, jeho zpochybňování a dokonce porušování některými politiky i nedostatečný dozor v samotném provozu se následně projevil na výsledcích nehodovosti roku 2007. Došlo k nárůstu nehodovosti, počet usmrcených dokonce stoupl o 17,5 % oproti roku 2006 a Česká republika se tímto zařadila na předposlední místo v Evropě, následovaná pouze Dánskem. V této souvislosti je ovšem nutné uvést, že v roce 2010 došlo k historicky nejnižšímu počtu usmrcených účastníků silničního provozu, přesto ke splnění jednoho z cílů evropské dopravní politiky, a to snížit počet usmrcených na polovinu, nebylo v roce 2010 dosaženo.

---

<sup>15</sup> ZAPLETAL, J. a kol. *Kriminologie, Díl II. Zvláštní část*, 2. vydání Praha, 1996, s. 182.

<sup>16</sup> *BESIP* [online]. 2005 - 2010 Ministerstvo dopravy [cit. 16.03.2011]. Dostupný z WWW: < [http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie\\_final\\_050526-1.pdf](http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf) >.

## 5.1 Opatření a nástroje pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Z rozborů statistik dopravních nehod je nezbytné zdůraznit některé aspekty, na které je třeba především soustředit zvýšenou pozornost při přijímání opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích:

- **nepřiměřená rychlost** je neustále hlavní příčinou vysokého počtu usmrcených osob, na kterém se podílí téměř 50 % (při podílu z celkového počtu nehod 15 % to představuje mimořádnou závažnost těchto nehod);
- nehody zaviněné pod vlivem **alkoholu** se podílely na počtu usmrcených osob v 1. polovině 90. let asi 15 %, poté však jejich podíl výrazně poklesl až téměř na 3 % v roce 2007, v roce 2009 však stoupl na rekordní hranici za posledních 15 let až na 14,9 % na počet šetřených dopravních nehod;
- **řidiči s krátkou dobou praxe a ve věku 25-34 let** se podílejí na nehodách asi 29 %, mladí řidiči mají velké zastoupení zejména u nehod motocyklů;
- **zranitelní účastníci silničního provozu** (chodci a cyklisté) tvoří v současné době asi 30 % obětí (usmrcených a zraněných);
- poněkud nižší (ve srovnání s vyspělými zeměmi) stupeň **používání zádržných systémů** (bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů) **zejména v intravilánu obcí** (uvnitř zastavěných částí obcí);
- řešení **nehodových lokalit** (nevhodně řešené křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy, špatné rozhledové poměry, místa častých námraz apod.).

### 5.1.1 Snížení počtu dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí

V oblasti boje proti nezodpovědnému chování řidičů při dodržování rychlosti musí být na prvním místě kvalitní represivní opatření, která v součinnosti s vhodnými mediálními aktivitami budou působit i preventivně. Značnou roli bude hrát cílený dohled policie, a to jak stacionárními radary, tak i za jízdy mobilními radary, zejména na dálnicích.

V rámci novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, byl s účinností od 1. 7. 2006 zaveden institut zadržení řidičského průkazu, ale i zavedení bodového systému, který by měl být ve svém důsledku klíčovým prostředkem

k zabránění vysoce rizikového chování řidičů. Uplatnění těchto zákonných zmocnění je třeba příslušnými orgány více využívat a současně i zintenzívnit.

### **5.1.2 Snížení počtu nehod zaviněných alkoholem a jinými návykovými látkami**

V oblasti alkoholu a návykových látek musí jít jednoznačně o cílené působení na změnu chování zejména řidičů, přičemž bude největší důraz kladen na represivní činnost policie a to výrazně zvýšeným dohledem policie v nočních hodinách a především o víkendech. Chování řidičů by mělo být ovlivněno zavedeným bodovým systémem a oprávněním Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě přestupku, nebo trestného činu. Jednou z forem prevence je i zveřejňování trestů řidičů za spáchané trestné činy pod vlivem alkoholu, a to jak v tištěných periodikách, tak i ostatních médiích.

Zatímco v roce 2007 patřila Česká republika mezi nejméně úspěšnější evropské země v podílu počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu s následkem smrti (jen 3,5 %), tak Policie ČR v roce 2010 eviduje 5 015 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 7,1 % z celkového počtu) při kterých zemřelo 102 osob (tj. 13,6 % z celkového počtu) a dalších 2 291 utrpělo zranění. Z pohledu Policie ČR bude nutné zachovat i nadále nastavené opatření, jehož cílem je důsledná kontrola na alkohol u řidičů jakéhokoliv dopravního prostředku (každý kontrolovaný řidič bude podroben orientační dechové zkoušce na alkohol) a obdobným způsobem se zaměřit i na narůstající fenomén požívání ostatních návykových látek, který se v současné době jeví jako velmi vážný problém.

### **5.1.3 Snížení počtu dopravních nehod řidičů s krátkou řidičskou praxí**

V oblasti dopravní výchovy obyvatel je potřeba pracovat individuálně s různými skupinami. Základní rozdělení je podle věku účastníků provozu na pozemních komunikacích. Toto členění je zvoleno v závislosti na vzdělávacím systému, na který navazuje základní příprava řidičů a osob, které musí svou poctivou každodenní prací bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivňovat. Opatření v oblasti

dopravní výchovy jsou zaměřena převážně na mladou populaci a velmi úzce souvisí s následujícími opatřeními:

- kampaň či pedagogicko-organizační opatření zaměřené na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta,
- kampaň zaměřená na zádržné systémy s důrazem na používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci a používání bezpečnostních pásů na zadních,
- zajištění mediálních kampaní nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí.

#### **5.1.4 Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

Jedním z nejvýznamnějších problémů provozu na pozemních komunikacích v ČR je vysoké procento chodců a cyklistů, kteří zemřou nebo utrpí těžké zranění v důsledku dopravní nehody.

K vysoce rizikové skupině zranitelných účastníků silničního provozu patří také osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, kterým musí být poskytnuto rovněž právo na bezpečný pohyb. V oblasti změny chování zranitelných účastníků silničního provozu je nutné zapojit zejména školy a intenzivně tak pracovat zvláště se školní mládeží. Žádoucí je hledat nové formy působení, které osloví danou věkovou kategorií příjemce. Na lokální úrovni je nutné do identifikace nebezpečných úseků zapojit širokou veřejnost prostřednictvím medií jejich informovaností. Ke změně chování budou přispívat informační a preventivní aktivity zaměřené na právní důsledky nedodržování pravidel ze strany chodců a cyklistů. Současně bude i nadále zvýšený dohled policie věnován právě chování chodců zejména na přechodech pro chodce, orientovaný zvláště na nejrizikovější skupinu účastníků silničního provozu, kterými jsou bezesporu děti (propagační a preventivní akce Policie ČR, projekt „**Bezpečně do školy**“).

### 5.1.5 Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů

Zádržné systémy (bezpečnostní pásy, dětské zádržné systémy) patří k nejvýznamnějším prvkům pasivní bezpečnosti ve vozidle. Oproti motoristicky vyspělým státům je v České republice jejich používání jak řidiči motorových vozidel, tak i spolujezdcí velice podceňováno. V porovnání s vyspělými státy povědomí o významu používání zádržných systémů resp. jejich používání je na velice nízké úrovni. Otevírá se tak obrovské pole působnosti zejména v oblasti preventivního a vzdělávacího působení (publicita). Vyzdvihován bude význam bezpečnostních pásů při jízdě zejména v obci, tedy při nižších rychlostech a pak také u spolujezdců na zadních sedadlech (obojí je z hlediska veřejnosti nesprávně vnímáno jako méně rizikové chování). Apelovat je nutné nejen na odpovědnost vůči vlastnímu životu, ale i vůči životu spolujezdců (sedících vpředu). Nutným doplňkem mediální kampaně (např. v minulosti „Nemyslíš, zaplatíš“) musí být i zvýšený policejní dohled jako represivní složka vůči řidičům a spolujezdcům, kteří nepoužijí bezpečnostní pás, nebo zádržný systém v případě dětí.

Používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, jako prvek pasivní bezpečnosti, se stal jednou ze sledovaných priorit Krajského ředitelství Policie Zlínského kraje. Za celý rok 2010 bylo zjištěno porušení zákona v této oblasti u 6 675 řidičů a spolujezdců v motorových vozidlech povinně vybavených bezpečnostním pásem. Za rok 2011, v období od 1. 1. 2011 do 31. 3. 2011 bylo za uvedený přestupek již řešeno celkem 2 504 řidičů a spolujezdců, přičemž jen na okrese Kroměříž jich bylo 779, což činí 31,11 % všech zjištěných přestupků nepoužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů ve Zlínském kraji. Mnou uvedené údaje zjištěné z elektronické formy knihy evidence práce jsou alarmující a to již z důvodu, že v případě dopravní nehody u osob, které nejsou připoutány bezpečnostním pásem, se riziko jejich zranění neúměrně zvyšuje. Toto má za následek zranění v podobě pohmožděnin a zlomenin hrudníku u řidiče po nárazu na volant a závažná poranění hlavy u spolujezdců s dlouhodobým léčením a zbytečným vynakládáním finančních prostředků z důvodu jejich léčení. Vzhledem ke zjištěným porušením zákona, které se týkají používání bezpečnostních pásů, bude se Policie ČR ve Zlínském kraji, a to nejen dopravní, ale i pořádková i nadále této problematice intenzivně věnovat, neboť prvky preventivního



působení v médiích (především regionálním tisku) nepřinesly očekávaných výsledků a počet těchto zjištěných přestupků neustále narůstá.

### **5.1.6 Řešení nehodových lokalit a vytváření bezpečného dopravního prostoru**

Bezpečný dopravní prostor dokáže velice účinně eliminovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků jak při nehodách mimo zastavěné území, tak i při nehodách v obcích.

Mezi preventivní opatření v oblasti dopravně inženýrské patří především průběžné vyhodnocování komunikací z pohledu dopravní nehodovosti (na základě přesně zaměřených míst dopravních nehod pomocí GPS, lokalizovat nebezpečné úseky silnic a právě na těchto provádět cílené kontroly a to na podkladě vyhodnocení příčin nehod v dané lokalitě).

Mezi další významné opatření patří:

- navrhování úprav komunikací - dopravní značení, stavební úpravy, technické vybavení;
- účast při projednávání výstavby nových komunikací, navrhování bezpečnostních prvků;
- účast na projektech ke zklidňování dopravy a řízení provozu;
- „Čisté silnice“ – kontrola opodstatněnosti, funkčnosti dopravního značení na komunikacích regionu;
- omezovat a nepovolovat zřizování a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních opatření ve vztahu k silniční vegetaci spočívající v ošetření a pokácení stromů v místech, kde je nedostatečný výhled, v těsné blízkosti vozovky, případně stromy na vnější straně zatáček.

Nehodové úseky v okrese Kroměříž jsou průběžně vyhodnocovány a po jejich vyhodnocení byly v mnoha případech tyto úseky zpřehledněny, nebo přinejmenším označeny s upozorněním na častý výskyt dopravních nehod. Byly provedeny i stavební úpravy pozemních komunikací. Jako příklad mohu uvést v minulosti velmi problematickou levotočivou zatáčku v obci Bezměrov u Kroměříže, kde v době intenzivních dešťových srážek docházelo k těžkým až tragickým dopravním nehodám,

protože vozidla dostávala smyk na mokré vozovce vlivem aquaplainingu. Řešením bylo vyfrézování příčně šikmých drážek do vozovky pro odvod dešťové vody, čímž tak došlo ke stoprocentnímu snížení počtu dopravních nehod v tomto úseku. Stejným způsobem byla ošetřena vozovka v nehodovém úseku na silnici II. třídy č. 367 mezi obcemi Střížovice a Kvasice, kdy se projevil stejný účinek jako u předchozího problematického místa. Příkladů pozitivního ovlivnění dopravního prostředí mohu ve svém okolí uvést mnoho, obecně lze tedy tvrdit, že vývoj stavu dopravního prostředí má setrvale pozitivní tendenci, s nemalým vlivem na pozitivní vývoj nehodovosti v České republice.

## **5.2 Prevence v silniční dopravě aplikovaná do přímého výkonu služby v prostředí DI Kroměříž**

Mezi nejdůležitější faktory, které mohou ovlivňovat výkon služby za účelem efektivního způsobu, jak trvale snižovat dopravní nehodovost, je vyhodnocování nebezpečných míst, kde dochází k dopravním nehodám a nehodám s nejzávažnějšími následky na zdraví. Vytváření bezpečných dopravních prostorů dokáže ve svém důsledku eliminovat vznik dopravních nehod a snížit tak závažnost jejich následků jak při nehodách mimo zastavěné oblasti, tak i při dopravních nehodách v obcích.

Mezi preventivní opatření v oblasti dopravně inženýrské patří především průběžné vyhodnocování komunikací z pohledu dopravní nehodovosti (na základě přesně zaměřených míst dopravních nehod pomocí GPS lokalizovat nebezpečné úseky silnic a právě na těchto provádět cílené kontroly a to na podkladě vyhodnocení příčin nehod v dané lokalitě) a do těchto míst tak velet příslušníky dopravní policie k výkonu služby v těchto rizikových místech. V případě zjištění protiprávního jednání pak nekompromisní řešení zjištěných porušení pravidel silničního provozu (např. předjíždění v místech, kde je to zakázáno, jízda na červenou - se zaměřením na městskou aglomeraci, obzvláště v blízkosti přechodů pro chodce, nepřiměřená rychlost v zastavěné oblasti a zvláště v místech, se zvýšeným provozem nezletilých chodců, tzn. u škol, autobusových zastávek apod.).

Prevenci v oblasti přímého výkonu služby lze obecně charakterizovat na výkon služby, který se bude přímým způsobem zaměřovat na místa páčání častých

dopravních přestupků na teritoriu okresu Kroměříž, přičemž kontrola bude zaměřena na hlavní příčiny dopravních nehod na daném území, kterými jsou:

- rychlá jízda v obcích a mimo ně (*platí pro veškerou zastavěnou oblast v okr. Kroměříž a mimo další, která jsou umístěna v extravilánu, kde dochází k dopravním nehodám s následky na zdraví, např. sil. I/50 v katastru obce Strčilky*),
- předjíždění v místech kde je to zakázáno (*jedná se především o úseky zatáčkovité s vyznačenou plnou čarou souvislou – např. úsek sil. I/50 Buchlovské vrchy, Martinice-Horní Lapač, popř. místa související s výstavbou dálnice D1 apod.*),
- přechody pro chodce (*zaměření se obzvláště na ty, které jsou v blízkosti škol, autobusových zastávek, případně těch, které jsou řízeny semaforem, např. v Kroměříži na ul. Tovačovského, Husovo náměstí, Miličovo náměstí*),
- železniční přejezdy (*zejména ty, na kterých nejsou instalovány závory*),
- kontroly dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a návykových látek (*cílené dopravní akce zaměřené v době pořádání kulturních a sportovních akcí vymykající se obvyklým zvyklostem regionu s využitím i ostatních služeb PČR – SKPV, OO P, případně městské policie, např. Pivní slavnosti na Kamínkách, Rockfest Žopy, Hip-Hop párty Holešov, Majáles Kroměříž aj.*),
- kontroly technického stavu a vybavení vozidel,
- kontroly dodržování sociálních předpisů pro provozování nákladní a autobusové dopravy – mezinárodní dohody a evropské směrnice (AETR),
- kontroly dodržování předpisů pro přepravu nebezpečných látek (ADR),
- speciální dopravně - bezpečnostní akce zaměřené na rizikové skupiny řidičů (*např. motocyklisté – v součinnosti s DI Uherské Hradiště v rizikovém místě úseku sil. I/50 v úseku Buchlovských hor, kde dochází k závažným dopravním nehodám především motocyklistů apod.*).

## **6 Výzkum provedený s řidiči motorových vozidel ve Zlínském kraji**

### **6.1 Cíle výzkumu**

Cílem mého výzkumu bylo získat informace o názorech a postojích řidičů motorových vozidel, především z teritoria okresu Kroměříž, k dopravní nehodovosti v České republice a hodnocení bezpečnosti silničního provozu. Výzkum jsem prováděl v lokalitě Zlínského kraje a to převážně v okolí obce Holešov, Hulín Kroměříž a Zdounky, kde jsem oslovil řidiče a řidičky, neboť je přinejmenším pravděpodobné, že zkušenosti a názory těchto řidičů se nebudou výrazně lišit od řidičů z jiných míst České republiky.

Takto získané informace z výzkumu pak mohou sloužit Policii ČR pro posouzení a přijetí opatření k otázkám bezpečnosti silničního provozu, dále zjištění hlavních příčin a problémů v bezpečnosti silničním provozu a konečně i ve vztahu k účastníkům, kteří svým chováním představují největší nebezpečí při provozu na pozemních komunikacích.

### **6.2 Stanovení hypotézy**

Dotazníkovým šetřením se pokusím potvrdit či vyvrátit vlastní hypotézy zejména k otázkám, zda se bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích zlepšuje, kdo představuje největší nebezpečí v silničním provozu a jaká opatření jsou nejúčinnější pro dodržování pravidel silničního provozu.

### **6.3 Provedení výzkumu**

Výzkum mezi respondenty jsem provedl na základě dotazníkového šetření (viz. příloha č. 5). V dotazníku jsem použil otázky z různé problematiky v dopravě, kdy na začátek jsem zařadil analytické dotazy, zjišťující základní údaje o respondentech (věk, pohlaví, vzdělání).

Samotné dotazníky jsem pak individuálně rozdával převážně svým známým, takže jsem byl respondentům bezprostředně nápomocen při řešení případných nejasností a díky tomu jsem měl dotazníky, správně a kompletně vyplněny. Celkový počet respondentů byl 100, z nichž ženy představovaly 30 % a muži pak 70 %. Připravený dotazník jsem otestoval na deseti respondentech. Cílem tohoto předvýzkumu bylo ověřit, zda dotazovaní dobře porozuměli otázkám, zda jsou nabízené možnosti odpovědí vyčerpávající, a zda je délka a celková struktura dotazníku optimální.

## 6.4 Provedení výzkumu a rozbor jednotlivých otázek

Výsledky výzkumu jsem zpracoval dle posloupnosti otázek od otázky číslo 1 po otázku číslo 7, ke kterým připojuji vyhodnocení a písemné shrnutí. Ke všem položeným otázkám je v příloze 4 připojen graf s výsledkem provedeného výzkumu.

Na úvod dotazníku jsem analytickým dotazem zjišťoval základní údaje k respondentům, jako je pohlaví, věk a ukončené vzdělání. Z celkového počtu sto respondentů dle pohlaví bylo 70 mužů, což je 70 % dotázaných a 30 žen, které představovaly 30 % respondentů (graf 1). Podle věku se pohyboval počet dotázaných následovně: ve věku 18-29 let 58 respondentů (tj. 58 %), 30-44 let 26 (26 %), 45-59 let 9 dotázaných a ve věku 60 a více byl počet odpovídajících 7 %, což činí 7 respondentů (viz. graf č. 2). Rozborem analytického dotazu, týkajícího se vzdělání jsem zjistil, že jsem oslovil z drtivé většiny řidiče, kteří mají úplné středoškolské vzdělání s maturitou tj. 83 řidičů. Středoškolské vzdělání (vyučen) uvedlo v dotazníku 10 řidičů, a vysokoškolské 5 řidičů. Pouze ve dvou případech a to pouze u mužů starších 60-ti let, se vyskytla odpověď, že dosažené vzdělání je pouze základní (graf č. 3).

Na **otázku č. 1** ohledně bezpečnosti silničního provozu se respondenti vyjadřovali, zda se bezpečnost silničního provozu postupně zlepšuje, zhoršuje, nebo zůstává stejná. Necelá polovina uvedla, že bezpečnost silničního provozu zůstává stejná (41 % respondentů), čtvrtina uvádí, že se bezpečnost spíše zlepšuje a další čtvrtina pak že zhoršuje. Naopak pouze tři uvádí, že se bezpečnost výrazně zlepšuje a dalších 6 má pocit, že se výrazně zhoršuje. Mezi osobami, které uvedly skutečnost, že se situace výrazně zhoršuje, jsou tři ženy a tři muži, z nichž tři jsou starší šedesáti let. Naopak, že se bezpečnost při provozu na pozemních komunikacích výrazně zlepšuje, uvedly dvě ženy s úplným středoškolským vzděláním. Uvedený výsledek výzkumu koresponduje

s mou hypotézou, že bezpečnost provozu na pozemních komunikacích zůstává na stejné úrovni. Při stanovení hypotézy jsem vycházel z vlastní zkušenosti především z doby působení jako vedoucí skupiny dopravních nehod, kdy dopravní nehodovost, i přes výrazné snížení počtu statisticky vykázaných dopravních nehod, výrazně neklesá (graf č. 4).

**Otázka č. 2** byla směřována na oblast, podle čeho a z jakých zdrojů respondenti hodnotí vývoj v oblasti bezpečnosti provozu na našich silnicích. Předpokládal jsem, že vzhledem k množství reportáží v celoplošných sdělovacích prostředcích o dopravních nehodách a různých sděleních o aktuálním stavu provozu na komunikacích, bude převažovat odpověď na otázku hodnocení bezpečnosti na silnicích právě z oblasti sdělovacích prostředků. Tato odpověď však byla druhou nejčastější s počtem 28 % respondentů. Nejvyšší podíl dotázaných odpovědělo, že vývoj v oblasti bezpečnosti provozu na našich silnicích posuzuje z osobních zkušeností – na danou otázku odpovědělo celkem 53 % všech respondentů. Zprostředkované informace či statistické údaje mají v mém výzkumu menší váhu, neboť jako třetí v pořadí oslovení respondenti hodnotili vývoj z informací o počtu dopravních nehod (15 %) a pouze čtyři z informací z doslechu (graf č. 5).

V **otázce č. 3** jsem se zabýval, v čem vidí oslovení řidiči hlavní příčiny problémů v bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v České republice. Z odpovědí, které měli respondenti k dispozici, byla zvolena ta, která se plně ztotožnila s mojí hypotézou, a to bezohlednost a agresivita některých řidičů. Více než polovina (53 % oslovených) uvedla právě tuto skutečnost jako hlavní příčinu problémů v silničním provozu. Naopak pouze jeden uvedl jako hlavní příčinu problémů nízkou hustotu a stav pozemních komunikací, což bylo vzhledem ke stavu silnic po zimním období (právě v době prováděného výzkumu) docela překvapující zjištění. Druhou nejčastější odpovědí na položenou otázku pak bylo nedodržování pravidel silničního provozu (20 % respondentů) a třetí v pořadí následovala odpověď vysoká hustota provozu na pozemních komunikacích (13 % oslovených řidičů). Výsledek na tuto otázku je znázorněn v grafu č. 6.

Na položenou **otázku č. 4** se respondenti vyjadřovali, kteří účastníci silničního provozu nejméně dodržují pravidla silničního provozu a kteří představují největší nebezpečí. Z vlastní zkušenosti, pramenící z mého působení na skupině dopravních nehod jsem se domníval, že oslovený vzorek řidičů se bude vyjadřovat především k osobám nemotorizovaných účastníků. Samozřejmě jsem předpokládal, že se bude

i většina vyjadřovat k motocyklistům, ale tato domněnka se výrazně na výzkumu nepotvrdila. Dá se říct, že většina oslovených jako největší nebezpečí v silničním provozu a řidiče, kteří nejméně dodržují pravidla silničního provozu, uváděla řidiče osobních automobilů (34 % dotázaných) a v těsném závěsu za nimi následovala skupina tvořící motocyklisty (26 % oslovených respondentů). Ostatní účastníci silničního provozu, kteří jsou uváděni ve výzkumu, se téměř rovnoměrným zastoupením podíleli na odpovědích respondentů (chodci 13 %, cyklisté 12 % a řidiči nákladních vozidel a autobusů 15 %). Grafické znázornění na uvedenou otázku je uvedeno v příloze č. 4, graf č. 7.

**Otázka č. 5** se věnovala problematice tzv. bodového systému platného od července 2006, ve kterém se měli respondenti vyjádřit, jaký vliv má zavedení tohoto opatření ke sledování a trestání opakovaného porušení pravidel silničního provozu. Osobně jsem vyslovil hypotézu, že toto opatření je hodnoceno motoristickou veřejností spíše příznivě. Vycházel jsem jednak z neformálních rozhovorů mezi profesionálními řidiči na různých školeních, ale i při běžných hovorech s přáteli, kteří respekt k dodržování pravidel silničního provozu stavěli do roviny obavy z postihu a udělení trestných bodů za porušení pravidel silničního provozu. Tato hypotéza se mi, jak bylo v úvodu otázky naznačeno, plně potvrdila. Více jak polovina oslovených (63 %) se vyjádřila, že zavedení bodového systému hodnotí spíše příznivě. Další dvě skupiny odpovědí, které byly uváděny nejčastěji, hodnotí stávající bodový systém jako spíše nepříznivý (15 %) a jako ten, který nemá na chování účastníků silničního provozu žádný vliv (14 %). Pouze čtyři respondenti ze sta se vyjádřili, že bodový systém má jednoznačně nepříznivý vliv na dodržování pravidel silničního provozu a pět jich uvedlo vliv naopak jednoznačně příznivý (graf č. 8).

Nejúčinnějšímu opatření pro dodržování pravidel silničního provozu se věnovala **otázka č. 6**. Z provedeného výzkumu vyšlo najevo, že motoristická veřejnost ve Zlínském kraji jako nejúčinnější opatření vidí v důsledném postihování bezohlednosti a agrese na našich silnicích. K této odpovědi se přiklonila téměř polovina oslovených respondentů - 48 %, což opět potvrdilo moji hypotézu, že nastavená cesta Policie ČR k postihování bezohledných a agresivních řidičů (jedna z priorit Policie ČR na rok 2010), je veřejností, ať již motoristickou nebo nemotoristickou, vnímána velmi pozitivně. Druhou a třetí v pořadí nejčastější odpovědí na položenou otázku, týkající nejúčinnějšímu opatření pro dodržování pravidel silničního provozu, byla ta, která vidí jako nástroj pro zvýšení bezpečnosti na silnicích zpřísnění trestů za porušování pravidel

silničního provozu (20 % oslovených) a více kontrol ze strany policie (18 % respondentů). Jako nejméně účinné prostředky pro dodržování pravidel silničního provozu respondenti uvedli výraznější a lepší dopravní značení (7 %) a více osvětových kampaní k bezpečnosti provozu (7 %) - graf č. 9.

Z čistě osobního a profesního důvodu mě zajímal názor veřejnosti na početní stav policistů dohlížející na provoz na pozemních komunikacích. Tomuto jsem se věnoval v položené **otázce č. 7**. Rovná polovina oslovených respondentů (50 %) se vyslovila pro názor, že stav policistů dohlížející na provoz na pozemních komunikacích je nízký. Názor veřejnosti se shoduje i s mou hypotézou, neboť z mého dlouholetého působení na dopravním inspektorátu jsem se setkával s názorem jak ze strany řidičů, tak zástupců veřejné správy a samosprávy (starostové obcí a měst), že počet policistů, kteří se věnují problematice silničního provozu je nízký (jen pro zajímavost, v roce 2007 se počet policistů na DI Kroměříž, kteří vykonávali přímý dozor nad bezpečností silničního provozu, rovnal počtu „pouze“ pěti policistů). Profesionální řidiči vidí nízký počet policistů především v oblasti kontroly dodržování sociálních předpisů při provozování nákladní a autobusové dopravy (ADR, AETR), kde je podle nich největší rezerva právě v počtech speciálně vyškolených policistů, kteří by se zabývali touto problematikou. Sami profesionální řidiči, se kterými jsem měl možnost hovořit na školeních, hodnotili počet kontrol v oblasti AETR a ADR jako méně častý jev v porovnání se zeměmi západní Evropy. Čtvrtina respondentů hodnotila počet policistů dohlížející na provoz na pozemních komunikacích jako spíše dostačující (25 %), k počtu dostačující se vyjádřilo 24 % oslovených. Pouze jeden respondent v dotazníku uvedl, že počet policistů dohlížející na provoz na pozemních komunikacích je vysoký (graf č. 10).



## Závěr

Kriminalita v silniční dopravě představuje ve společnosti závažný negativní jev, se kterým se denně setkáváme prostřednictvím např. televize, rozhlasu, novin a internetu. Denně jsme informováni o počtu dopravních nehod a jejich následcích, v hlavních zpravodajských časech patří informace o dopravních nehodách a jejich pachatelích k nejsledovanějším událostem. Následkem silničních dopravních nehod zemře v České republice asi 6x více osob než následkem vražd, což poukazuje na nesmírnou závažnost tohoto problému. Cílem mé bakalářské práce bylo upozornit čtenáře na závažnost tohoto problému a tyto seznámit s kriminalitou v dopravě zvláště v kapitolách, které se týkají jejího stavu, struktury, dynamiky a příčin, prevence a zjištění názorů řidičů ve Zlínském kraji k problematice bezpečnosti v silničním provozu prostřednictvím dotazníku.

Pomocí metody analýzy, syntézy a komparace jsem zjišťoval stav a dynamiku kriminality v dopravě, jejíž dlouhodobý vývoj nebyl v České republice příznivý. Po snížení dopravní nehodovosti v roce 2000 došlo v roce 2001 k nárůstu jak počtu dopravních nehod, tak i jejich následků. Po přijetí řady legislativních opatření (zejména v roce 2006) se podařil tento trend zastavit, až v roce 2009 došlo k výraznému poklesu hlášených a následně šetřených dopravních nehod. Důvodem tohoto rapidního poklesu lze přisuzovat legislativní změně, která změnila povinnou hranici pro hlášení dopravní nehody z původních 50 000,- Kč na 100 000,- Kč. Struktura trestných činů v dopravě je dána svojí specifikou, neboť tyto jsou většinou způsobeny z nedbalosti. Z tohoto pohledu se kriminalita v dopravě výrazně nemění, i když k jisté změně ve struktuře trestných činů došlo s účinností nového trestního zákoníku. Jedná se zejména o přečiny, kdy dojde k usmrcení, či těžké újmě na zdraví účastníků silničního provozu, kde je změna oproti minulému stavu v přísnějším postihu pachatelů závažných dopravních nehod.

Při zkoumání příčin trestné činnosti v dopravě jsem v bakalářské práci dospěl k závěru, že mezi nejzávažnější a nejčastější příčiny tragických dopravních nehod patří kombinace rychlé jízdy a požitého alkoholu, jejichž viníky jsou zejména mladí řidiči motorových vozidel ve věku 25 - 34 let. Jako nejúčinnější cestu ke zlepšení situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spatřuji v zintenzivnění dohledu na bezpečnost a plynulost provozu, se zaměřením se právě na shora uvedené příčiny nehod a kategorie řidičů. Pro další období je zintenzivnění dohledu jednou

z klíčových činností, kterou je nezbytné uplatnit nejen ze strany dopravní, ale i pořádkové policie a v případě zjištění protiprávního jednání, které hraničí až se silničním pirátstvím, pak nekompromisní řešení. Výkon služby by tak měl být směřován do míst, kde nejčastěji dochází k páchání nejzávažnějších přestupků a které svou povahou představují největší nebezpečí pro účastníky silničního provozu. Jak ukázaly výsledky mého výzkumu, jehož cílem bylo zjistit názory a postoje řidičů k bezpečnosti na pozemních komunikacích, vidí řidiči hlavní příčiny problémů při provozu na pozemních komunikacích právě v bezohlednosti a agresivitě, přičemž jako nejúčinnější prostředek pro boj proti silničnímu pirátství uvádí důsledné postihování bezohlednosti a agrese na silnicích ze strany Policie ČR. Přestože se většina oslovených řidičů domnívá, že bezpečnost na silnicích zůstává stejná, a tuto situaci hodnotí z vlastní zkušenosti, největší hrozbu vidí v řidičích osobních vozidel a motocyklů, kteří nejméně dodržují pravidla silničního provozu. I z těchto důvodů se jeví jako nejúčinnější způsob prevence v dopravě zintenzivnění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu ze strany dopravní a pořádkové policie v místech páchání nejzávažnějších porušení pravidel silničního provozu, které pak budou nekompromisně řešeny.

Cíle stanovené na úvod práce, společně s navrhovanými opatřeními ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jsem v bakalářské práci splnil. Práci lze použít jako učební pomůcku při přípravě policistů v průběhu základní odborné přípravy na středních policejních školách Ministerstva vnitra České republiky, především ve výukových předmětech kriminologie a dopravní služby. Dále může tato práce posloužit jako pomocný materiál policistům nejen dopravní, ale i pořádkové služby při přijímání preventivních opatřeních při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

## Seznam literatury a pramenů

- BERAN, T. *Dopravní nehody, právní rádce pro každého řidiče*. 1. vyd. Brno : Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0.
- ČERVENÝ, Z., ŠLAUF V. *Přestupkové právo*. 13. aktualizované vydání podle právního stavu k 1. 7. 2006 Praha : Linde, 2006. 481 s. ISBN 80-7201-596-6.
- HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
- CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha : MV ČR, 1998.
- KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha : Prospektrum, 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
- NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J. a kol. *Kriminologie*. Druhé přepracované vydání Praha : ASPI, 2004. 451s. ISBN 80-7357-026-2.
- PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-121-6.
- ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník I komentář*, 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2009. 1296 s. ISBN 978-80-7400-109-3.
- VICHLENDÁ, M. *Základy kriminologie*. Holešov : SPŠ MV, 2005. 118 s.
- ZAPLETAL, J. a kol. *Kriminologie, Díl II. Zvláštní část*, 2. vydání Praha: PA ČR, 1996. 128 s. ISBN 80-85981-28-9.

### Právní předpisy

- Česko. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11, s. 354-461. Dostupný z WWW: <[http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)>. ISSN 1211-1244.
- Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. Dostupný z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

- Závazný pokyn policejního prezidenta 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- Závazný pokyn policejního prezidenta 6 ze dne 11.1.2010, kterým se stanoví postup při provozování informačních systémů Zahájení úkonů trestního řízení, Evidenčně statistický systém kriminality, Průběh a výsledky trestního řízení a Dokonané sebevraždy (vykazování kriminální statistiky).

#### **Internetové a intranetové odkazy:**

- *WikipediE Otevřená encyklopedie* [online]. 2008 [cit. 05.12.2010]. Dostupný z WWW: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/Analýza>>.
- *WikipediE Otevřená encyklopedie* [online]. 2008 [cit. 05.12.2010]. Dostupný z WWW:< <http://cs.wikipedia.org/wiki/Syntéza>>.
- *Policie ČR* [online]. 2010 Policie ČR [cit. 10.03.2011]. Dostupný z WWW: <<http://www.policie.cz/soubor/2010-12-informace-pdf.aspx>>.
- *Policie ČR* [online]. 2010 Policie ČR [cit. 12.03.2011]. Dostupný z WWW: < <http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-650295.aspx>>.
- *BESIP* [online]. 2005 - 2010 Ministerstvo dopravy [cit. 16.03.2011]. Dostupný z WWW:< [http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie\\_final\\_050526-1.pdf](http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf) >.

## Seznam příloh

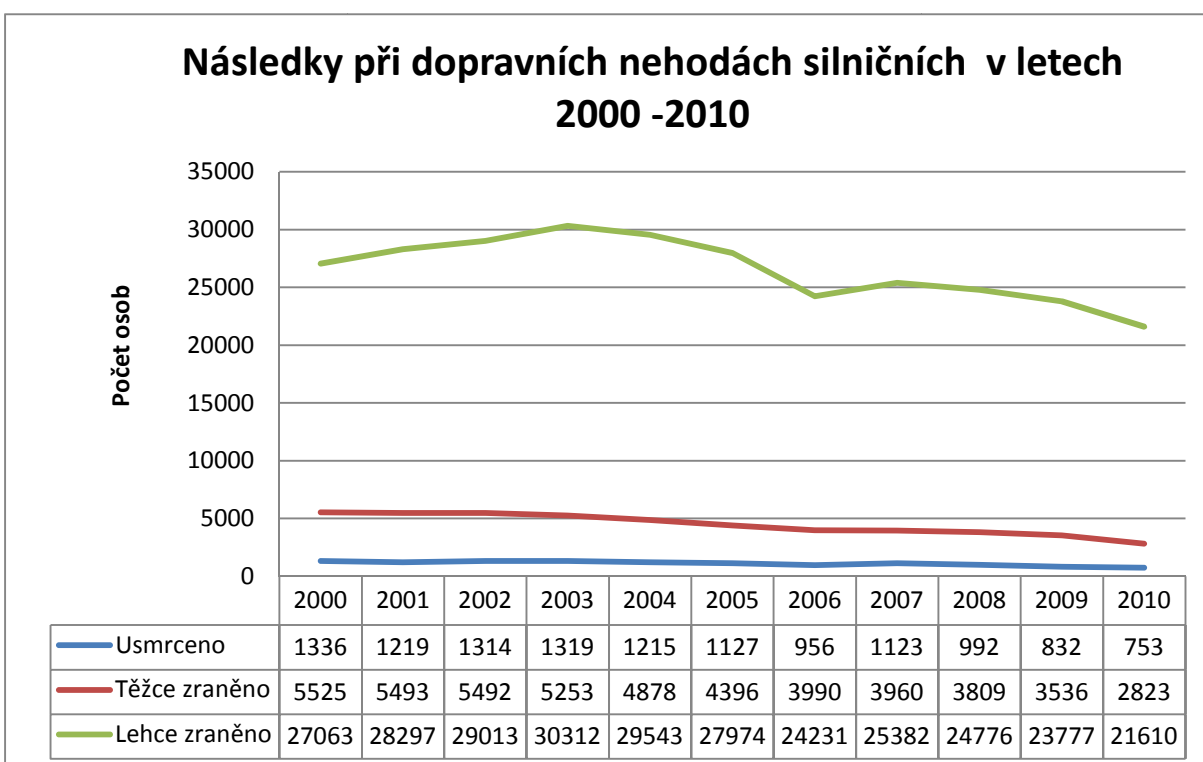
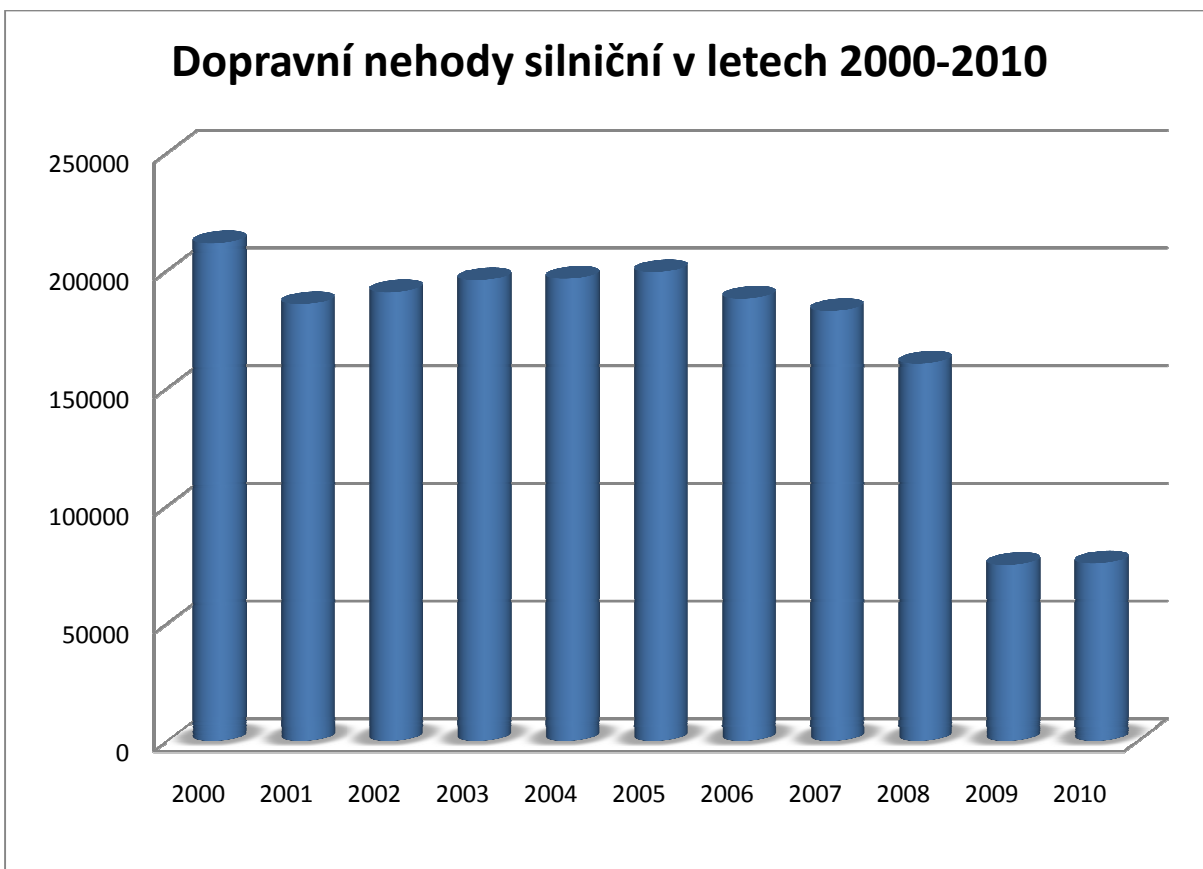
- |              |   |
|--------------|---|
| Příloha č. 1 | Vývoj základních ukazatelů dopravních nehod od roku 1990  |
| Příloha č. 2 | Grafické znázornění počtu silničních dopravních nehod a jejich následků v letech 2000-2010  |
| Příloha č. 3 | Grafické znázornění a statistické údaje trestné činnosti v silniční dopravě z nedbalosti, jejich objasněnost a vliv alkoholu v letech 2006-2010 |
| Příloha č. 4 | Grafické znázornění odpovědí k otázkám provedeného výzkumu formou dotazníku   |
| Příloha č. 5 | Dotazník k provedenému výzkumu  |

## Přílohy

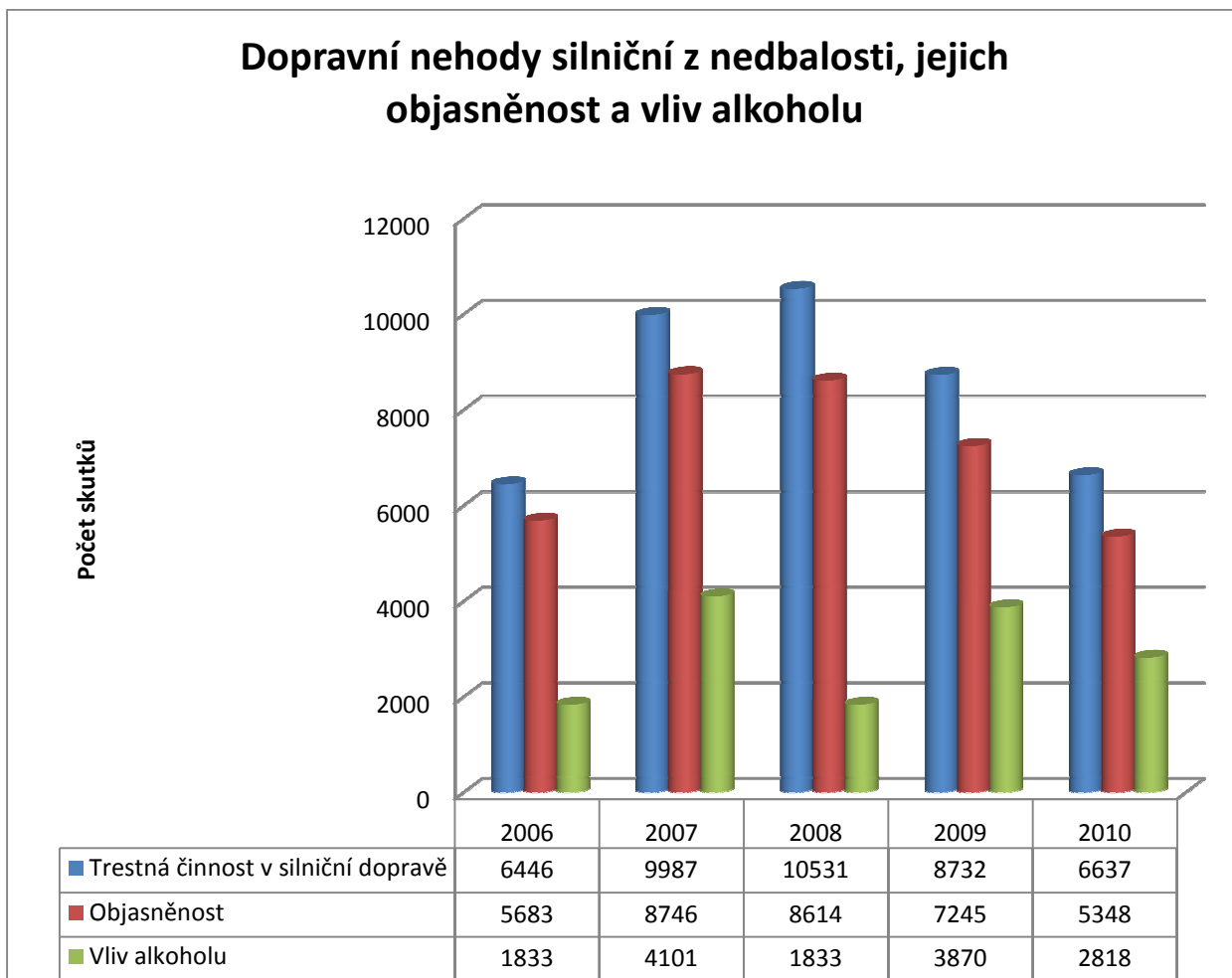
Příloha č. 1 – Vývoj základních ukazatelů dopravních nehod od roku 1990

<b>Rok</b>	<b>Počet DN</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>	<b>Hmotná škoda v mil. Kč</b>
1990	94664	1173	4519	23371	606,0
1991	101387	1194	4833	22806	1014,2
1992	125599	1395	5429	26708	1794,2
1993	152157	1355	5629	26821	2988,3
1994	156242	1473	6232	29590	4262,9
1995	175520	1384	6298	30866	4877,2
1996	201697	1386	6621	31296	6054,4
1997	198431	1411	6632	30155	5981,6
1998	210138	1204	6152	29225	6834,0
1999	225690	1322	6093	28747	7148,8
2000	211516	1336	5525	27063	7095,8
2001	185664	1219	5493	28297	8243,9
2002	190718	1314	5492	29013	8891,2
2003	195851	1319	5253	30312	9334,3
2004	196484	1215	4878	29543	9687,4
2005	199262	1127	4396	27974	9771,3
2006	187965	956	3990	24231	9116,3
2007	182736	1123	3960	25382	8467,3
2008	160376	992	3809	24776	7741,46
2009	74815	832	3536	23777	4981,09
2010	75522	753	2823	21610	4924,98

Příloha č.2 - Grafické znázornění počtu silničních dopravních nehod a jejich následků v letech 2000-2010



Příloha 3 – Grafické znázornění a statistické údaje trestné činnosti v silniční dopravě z nedbalosti, jejich objasněnost a vliv alkoholu v letech 2006-2010

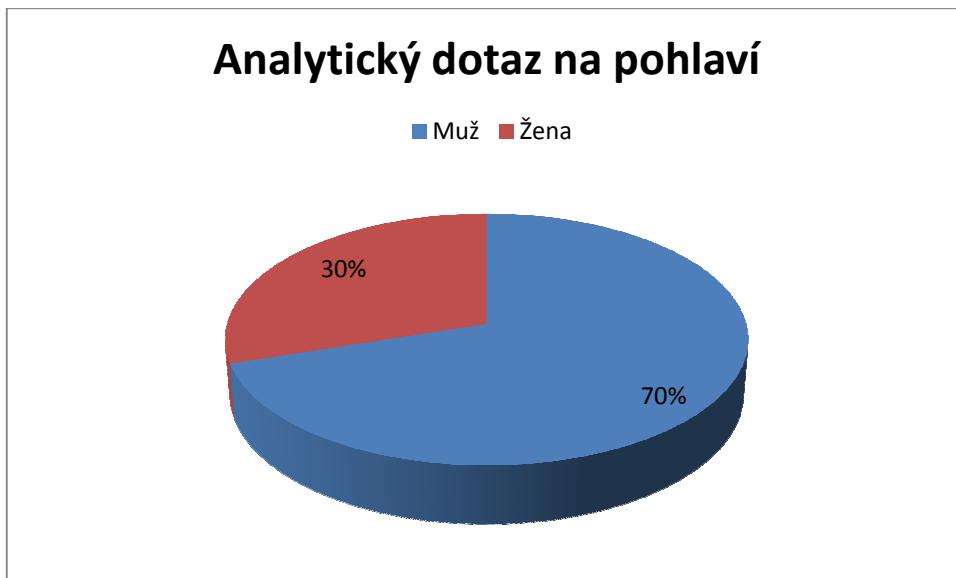




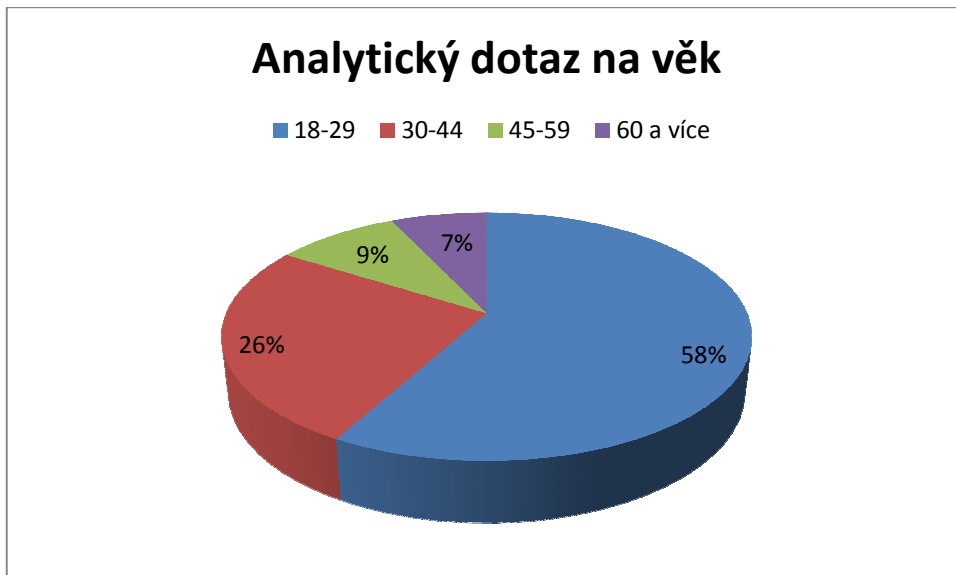
Příloha 4

Grafické znázornění k otázkám provedeného výzkumu formou dotazníku

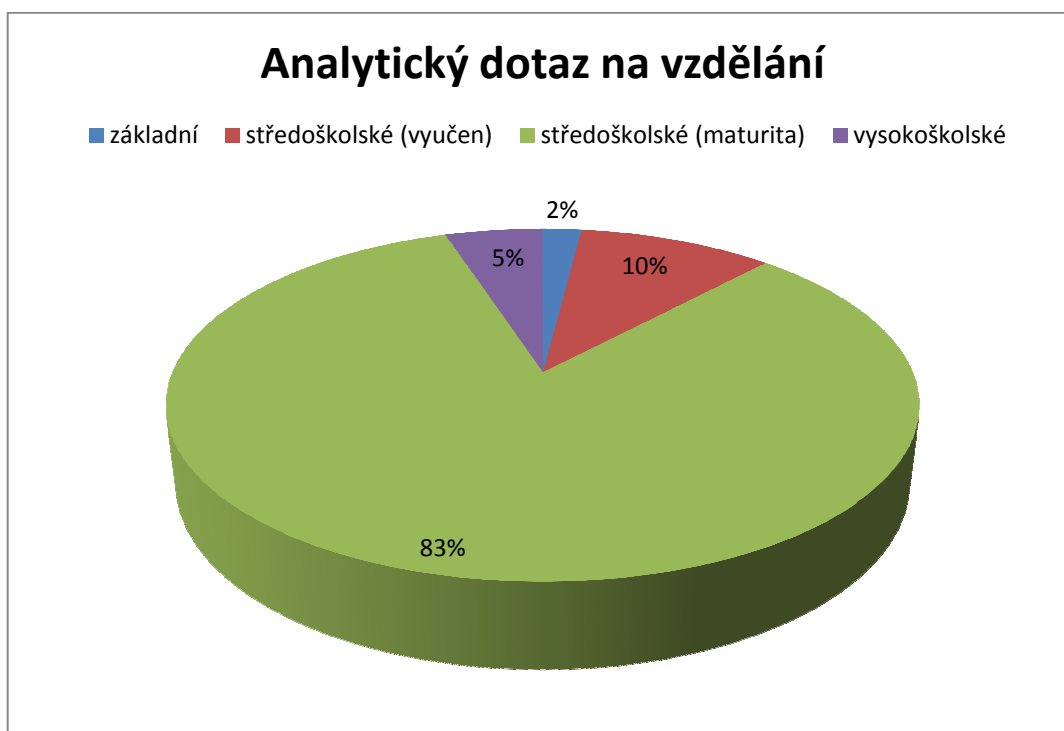
Graf č. 1



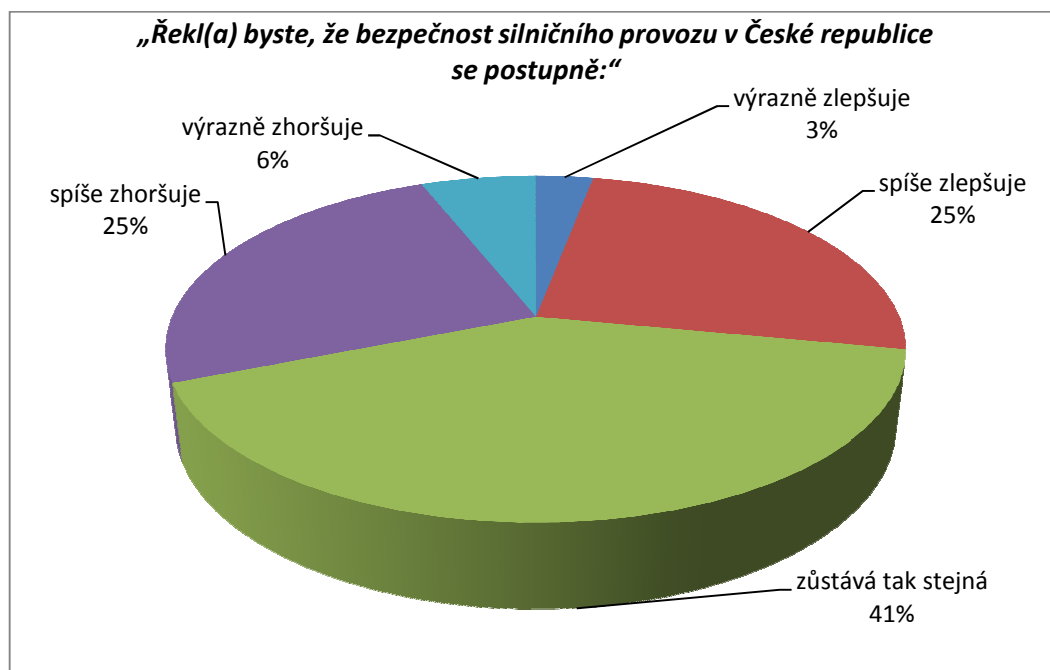
Graf č. 2



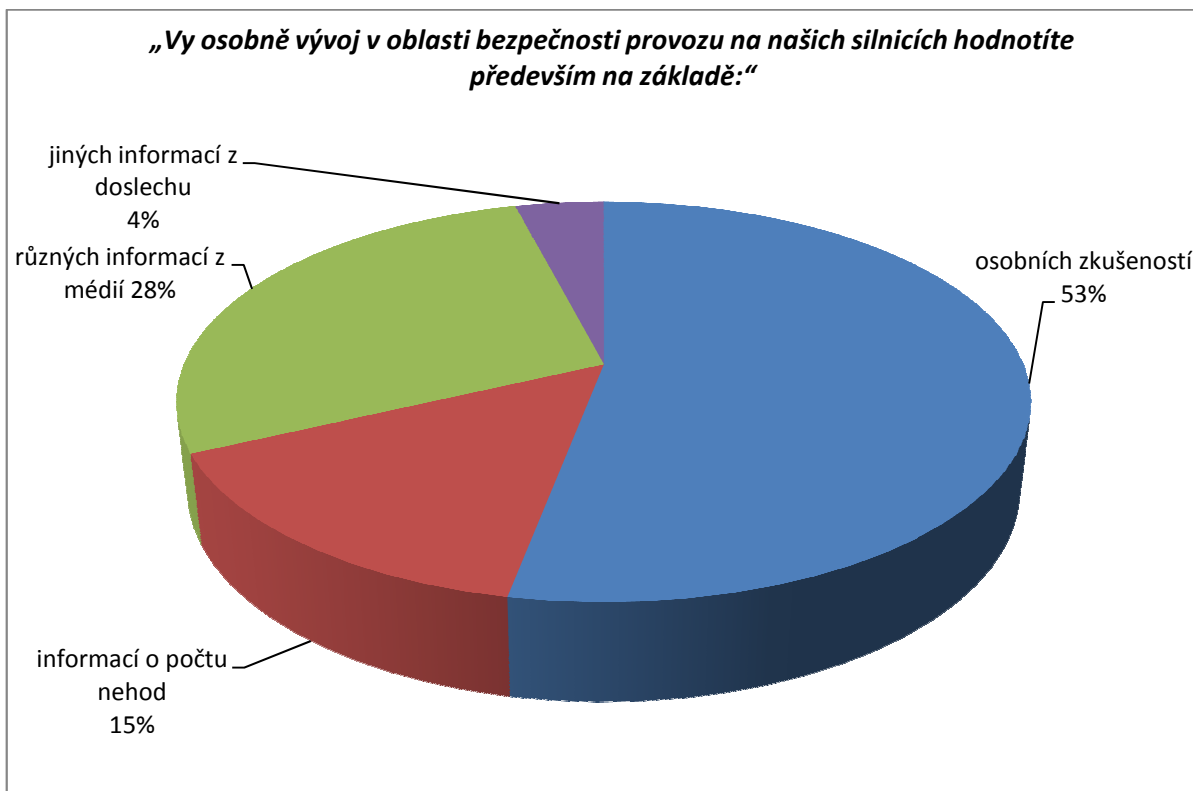
Graf č. 3



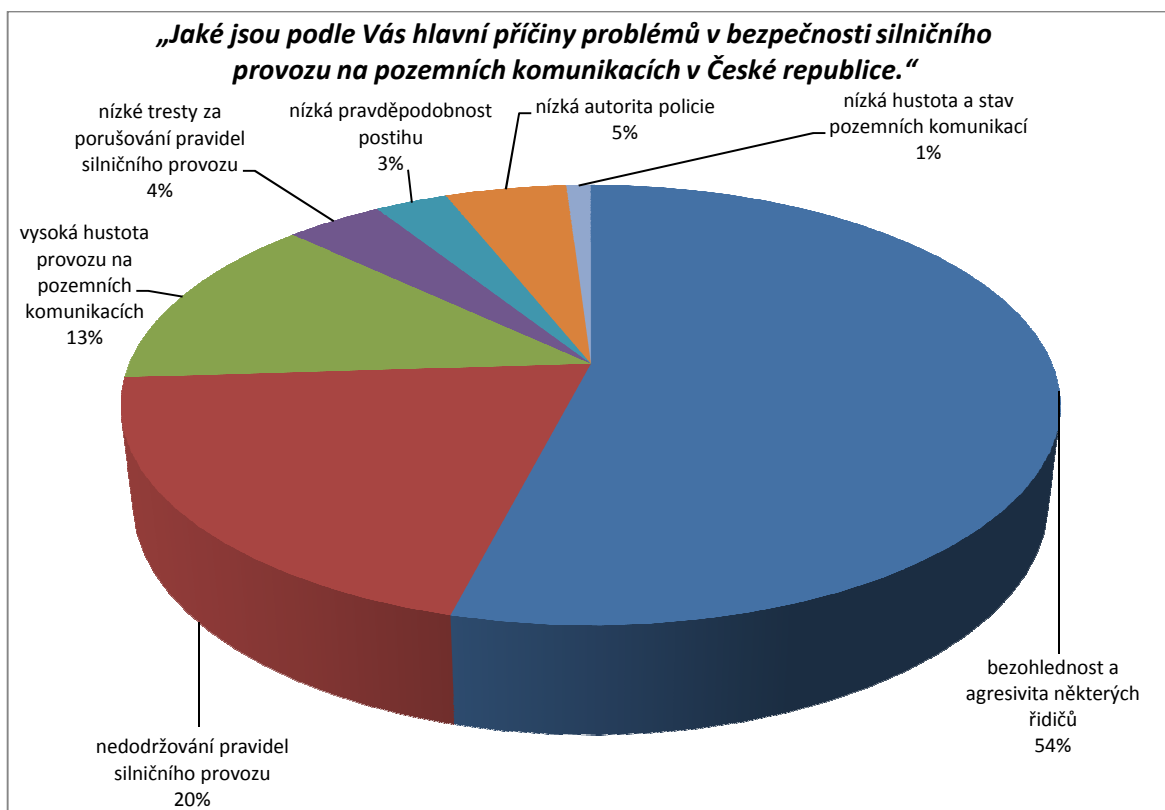
Otázka č. 1, graf č. 4



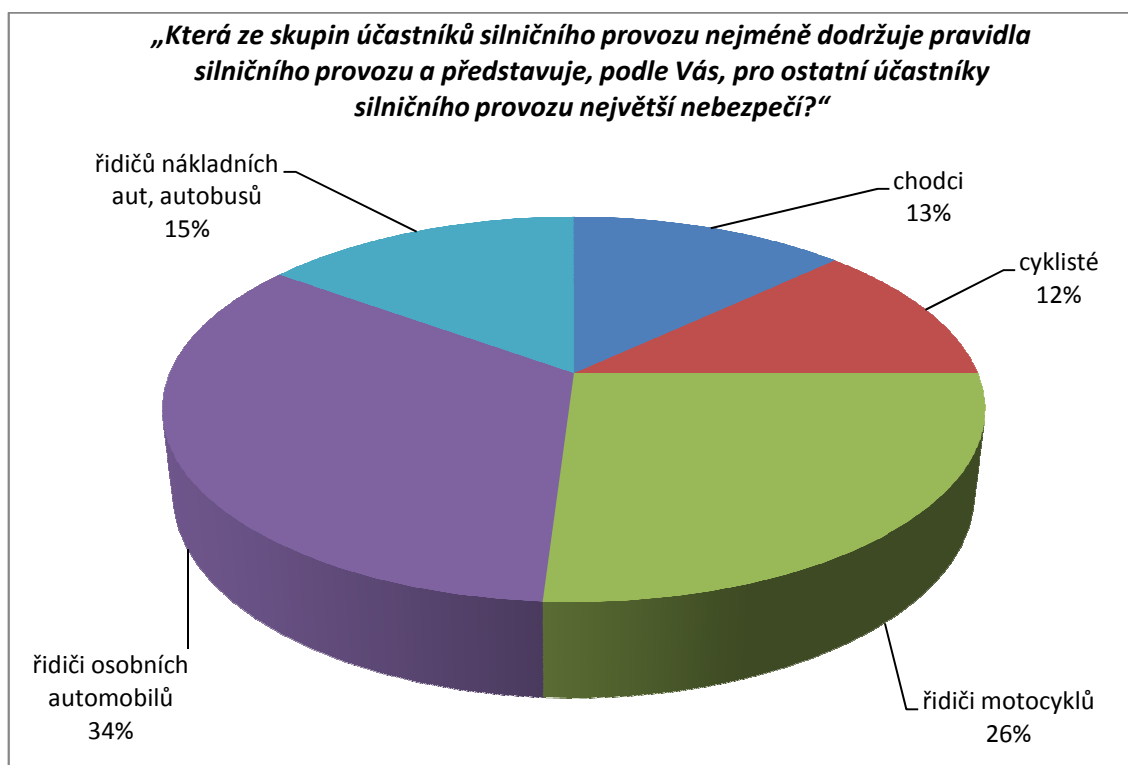
Otázka č. 2, graf č. 5



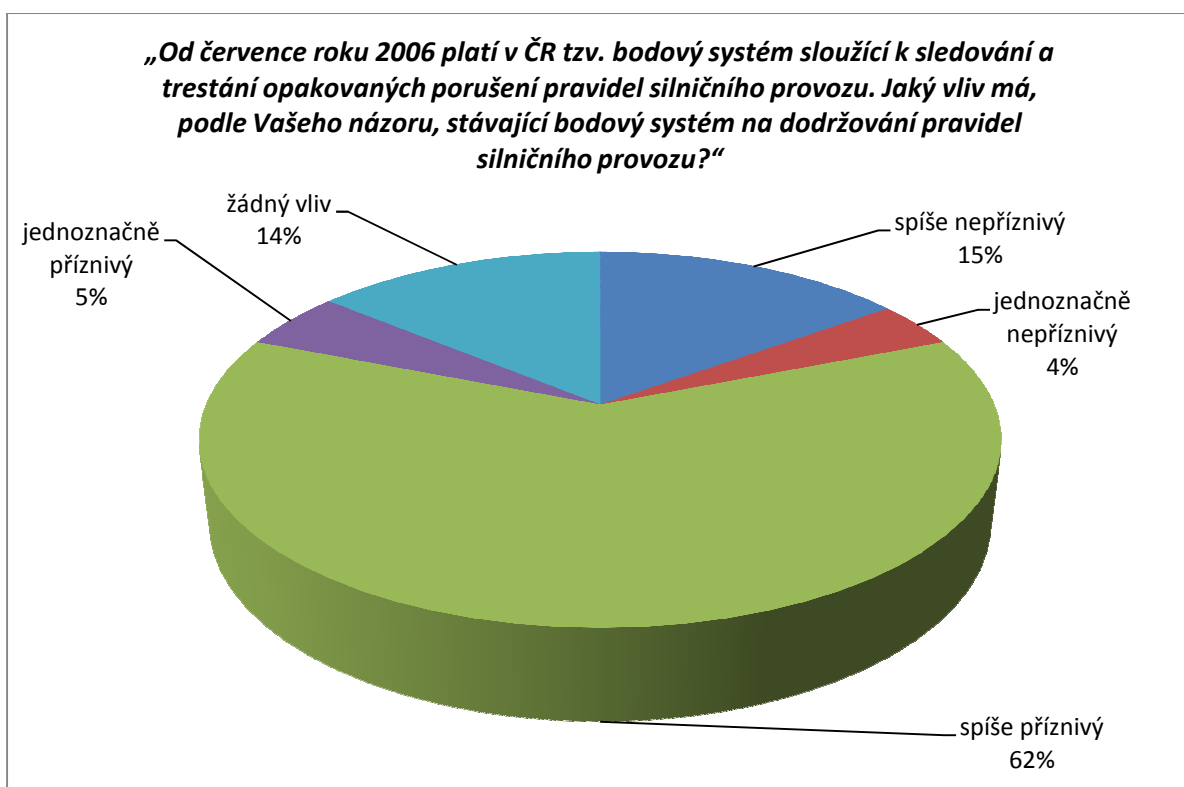
Otázka č. 3, graf č. 6



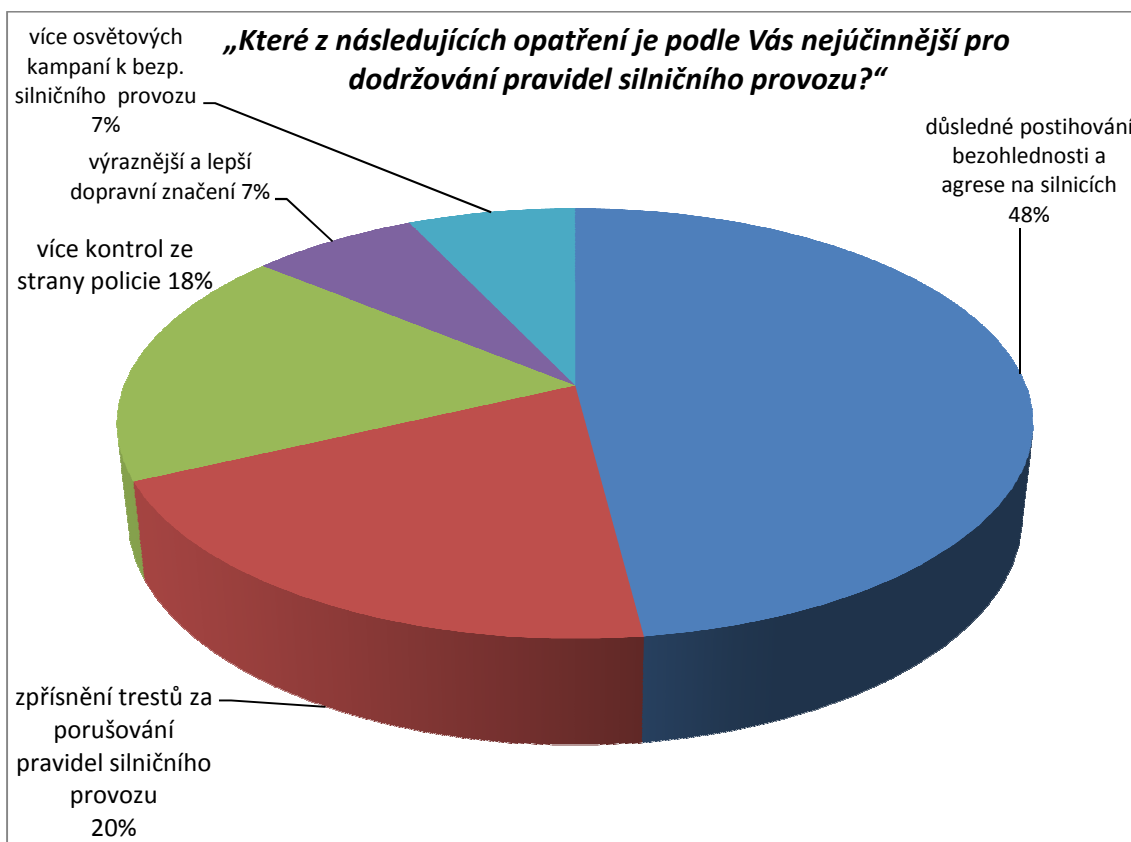
Otázka č. 4, graf č. 7



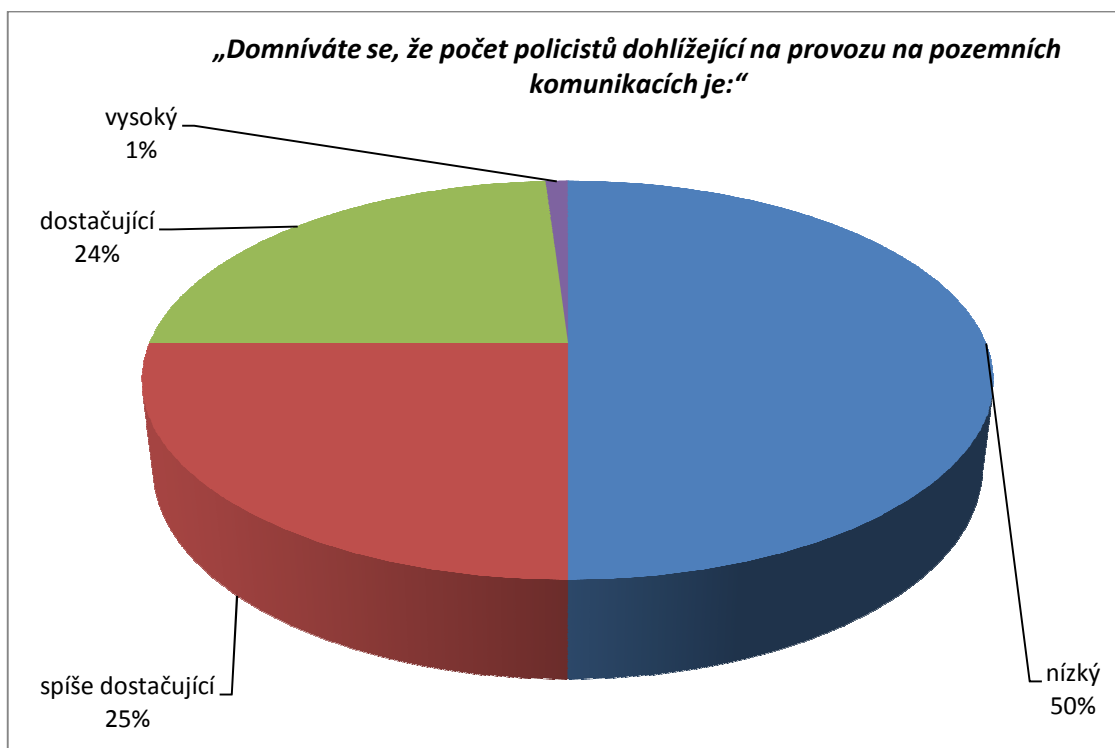
Otázka č. 5, graf č. 8



Otázka č. 6, graf č. 9



Otázka č. 7, graf č. 10



## Dotazník

Výběrové kvóty:

- |                   |          |        |          |              |
|-------------------|----------|--------|----------|--------------|
| • <b>Věk</b>      | 18-29    | 30-44  | 45-59    | 60 a více    |
| • <b>Vzdělání</b> | základní | vyučen | maturita | vysoká škola |
| • <b>Pohlaví</b>  | muž      | žena   |          |              |

Otázky:

- 1. „Řekl(a) byste, že bezpečnost silničního provozu v České republice se postupně:“**
  - a) Výrazně zlepšuje
  - b) Spíše zlepšuje
  - c) Zůstává tak stejná
  - d) Spíše zhoršuje
  - e) Výrazně zhoršuje
- 2. „Vy osobně vývoj v oblasti bezpečnosti provozu na našich silnicích hodnotíte především na základě:“**
  - a) Osobních zkušeností
  - b) Informací o počtu nehod
  - c) Různých informací z médií
  - d) Jiných informací z doslechu
- 3. „Jaké jsou podle Vás hlavní příčiny problémů v bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v České republice.“**
  - a) Bezohlednost a agresivita některých řidičů
  - b) Nedodržování pravidel silničního provozu
  - c) Vysoká hustota provozu na pozemních komunikacích
  - d) Nízké tresty za porušování pravidel silničního provozu
  - e) Nízká pravděpodobnost postihu
  - f) Nízká autorita policie
  - g) Nízká hustota a stav pozemních komunikací
- 4. „Která ze skupin účastníků silničního provozu nejméně dodržuje pravidla silničního provozu a představuje, podle Vás, pro ostatní účastníky silničního provozu největší nebezpečí?“**
  - a) Chodci
  - b) Cyklisté
  - c) Řidiči motocyklů
  - d) Řidiči osobních automobilů
  - e) Řidiči nákladních aut, autobusů
- 5. „Od července roku 2006 platí v ČR tzv. bodový systém sloužící k sledování a trestání opakovaných porušení pravidel silničního provozu. Jaký vliv má, podle Vašeho názoru, stávající bodový systém na dodržování pravidel silničního provozu?“**
  - a) Spíše nepříznivý
  - b) Jednoznačně nepříznivý
  - c) Spíše příznivý
  - d) Jednoznačně příznivý
  - e) Žádný vliv

**6. „Které z následujících opatření je podle Vás nejúčinnější pro dodržování pravidel silničního provozu?“**

- a) Důsledné postihování bezohlednosti a agrese na silnicích
- b) Zpřísnění trestů za porušování pravidel silničního provozu
- c) Více kontrol ze strany policie
- d) Výraznější a lepší dopravní značení
- e) Více osvětových kampaní k bezpečnosti provozu

**7. „Domníváte se, že počet policistů dohlížející na provozu na pozemních komunikacích je:“**

- a) nízký
- b) spíše dostačující
- c) dostačující
- d) vysoký