

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PŘESTUPKY V DOPRAVĚ JAKO NEJČASTĚJŠÍ
PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD**

Autor práce: Martin Švorc, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2012

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 § 47 b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi Ph.D. za metodické vedení a připomínky při zpracování práce.

Abstrakt

ŠVORC, M. *Přestupky v dopravě jako nejčastější příčiny dopravních nehod*: Bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 73 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak Ph.D.

Klíčová slova: přestupek, silniční doprava, dopravní nehoda.

Tato bakalářská práce se zabývá přiblížením problematiky přestupků na úseku dopravy, které jsou nejčastějšími příčinami dopravních nehod. Za rok 2011 bylo Policií České republiky zaevidováno celkem 75 137 dopravních nehod. Z tohoto počtu, bylo na území České republiky 59 544 nehod způsobeno řidiči motorových vozidel. Při těchto nehodách 707 účastníků přišlo o život a 25 611 účastníků bylo zraněno.

Bakalářská práce je rozdělena do tří hlavních částí. První část je zaměřena na rozbor pojmu přestupek a pojmu dopravní nehoda. Ve druhé části jsou v bakalářské práci statisticky rozebírány dopravní přestupky jako příčiny dopravních nehod. Následně jsou ve druhé části rozebírány dopravní nehody všech skupin každodenních účastníků silničního provozu.

V poslední, třetí části práce, je popsána úloha Policie České republiky při předcházení páchání dopravních přestupků a při omezování příčin vzniku dopravních nehod. Dále jsou ve třetí části práce uvedeny možnosti řešení vedoucí ke snížení nehodovosti.

Během vypracovávání bakalářské práce autor čerpal poznatky a informace z odborné literatury. Dále pak autor vycházel z vlastních poznatků, které získal během svého služebního zařazení u dopravní policie.

Abstrakt- anglicky

ŠVORC, M. *Traffic offences as the most common cause of traffic accidents : Bachelor's thesis*. České Budějovice: University of European and Regional Studies, 2012, 73 pages, Thesis supervisor: JUDr. Jozef Bandžak Ph.D.

Key words: Offence, Road transport, Traffic accidents

This thesis deals about issues in traffic offences, as the most common causes of traffic accidents.

The Police Czech Republic registered total 75 137 traffic accidents, in 2011. Of this number, 59 544 traffic accidents were caused drivers of motor vehicles in the Czech Republic. When these accidents total 707 participants died and 25 611 people were injured.

This thesis has three main parts. The first part analyzes the concept of the offence and traffic accidents.

The second part works with statistic on traffic offences as the most common causes of traffic accidents. And in the following part are analyzing traffic accidents.

The third, last part is described a role of Police in preventing of traffic offences and in restriction of traffic accidents. There are presented some possible solutions, this solutions can help in reduce accidents.

While working on his thesis the autor acquired knowledge and informations from professional literature. He used the experience gained during his career with police.

Obsah

Úvod	8
1 Cíle a metodiky bakalářské práce	9
1.1 Metody použité v bakalářské práci	9
2 Definice pojmu přešupek,dopravní přešupek, dopravní nehoda	10
2.1 Přešupek	10
2.2 Dopravní přešupek	11
2.3 Dopravní nehoda	12
3 Statistické údaje	14
3.1 Statistika přešupků na úseku dopravy	14
3.1.1 Přešupky spáchané řidiči motorových vozidel	14
3.1.2 Přešupky spáchané cyklisty	25
3.1.3 Přešupky spáchané chodci	27
3.2 Statistika dopravních nehod	28
3.2.1 Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel	29
3.2.2 Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel pod vlivem alkoholu	32
3.2.3 Dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel a cyklisty	33
3.2.4 Dopravní nehody zaviněné chodci	34
4 Úloha Policie ČR při předcházení páchání dopravních přešupků a omezení příčin vzniku dopravních nehod	36
4.1 Preventivní činnost policie ČR	36
4.1.1 Preventivně zaměřené dopravně bezpečnostní akce	41
4.1.2 Preventivní činnosti Policie České republiky, spolupráce s médii, besedy , přednášky	43
4.1.3 Spolupráce Policie České republiky s dalšími subjekty	45
5 Možnosti řešení vedoucí ke snížení počtu dopravních přešupků a dopravních nehod	49
5.1 Možnosti preventivních řešení v rámci Policie České republiky	49
5.2 Možnosti preventivních řešení v rámci jiných subjektů	51
5.3 Možnosti preventivních řešení v rámci veřejnosti	54

Závěr	56
Literární zdroje	58
Elektronické zdroje	59
Právní předpisy	59
Seznam příloh	60
Seznam zkratk	60
Přílohy	61

Úvod

S rostoucím rozvojem a vývojem lidské populace dochází k masivnímu rozvoji infrastruktury. Tento rozvoj přináší také zvýšenou potřebu přepravních kapacit. Velká část těchto přeprav se odehrává na pozemních komunikacích. Jedná se nejen o přepravy zboží všeho druhu, ale i o přepravy osob. Z tohoto důvodu neustále narůstají počty vozidel na pozemních komunikacích všech tříd ve kteroukoliv denní či noční dobu. Provoz na pozemních komunikacích upravují téměř ve všech státech světa pravidla silničního provozu. Tato pravidla jsou prezentována formou zákonů, nařízení a vyhlášek. Tak jak dochází k nárůstu silniční dopravy, tak zároveň dochází k porušování těchto pravidel. Téměř každý člověk se denně stává aktivním účastníkem silničního provozu a porušení pravidel silničního provozu je velmi snadné, ať už vědomé, či nevědomé. Ruku v ruce s tímto problémem dochází i k nárůstu dopravní nehodovosti.

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku přestupků na úseku dopravy, jako hlavní příčiny vzniku dopravních nehod. Práce se zabývá zobecněním statistik dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Zabývá se rozбором nejsledovanějších porušení zákona, které velkou měrou přispívají ke vzniku dopravních nehod. Dále je tato bakalářská práce zaměřena na vyhodnocení zjištěného stavu a na možné návrhy řešení vedoucích ke snížení počtu přestupků na úseku dopravy a dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice.

1 Cíle a metodiky bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je přiblížit problematiku přestupků na úseku dopravy, jako hlavní příčiny vzniku dopravních nehod. Zobecnění statistického přehledu o dopravní nehodovosti na území České republiky. Rozbor nejčastěji páchaných přestupků všech účastníků silničního provozu. Vyhodnocení zjištěného stavu a možností řešení, vedoucích ke snížení počtu přestupků na úseku dopravy a ke snížení počtu dopravních nehod na území České republiky.

V této bakalářské práci je využita veřejnosti přístupná literatura, dále pak interní akty řízení vydané Policejním prezidiem Policie České republiky. Dále je v bakalářské práci využito platných právních norem, elektronických informačních systémů a sítí intranet (elektronický informační systém Policie České republiky) Policie České republiky a internet. Podstatnou úlohu při zpracování bakalářské práce mají i vlastní poznatky autora, vyplývající ze služebního zařazení u dopravní policie.

1.1 Metody použití v bakalářské práci

Analýza

Analýza znamená rozbor, metodu zkoumání složitějších skutečností rozkladem na jednodušší. Používá se v mnoha vědách, ve filosofii i v běžném životě, pokud chceme dospět k jistým výsledkům na základě detailního poznání podrobností.

Komparace

Komparace znamená obecně srovnávání, například srovnávání dvou jevů.

Sběr dat

Shromáždění jednotlivých informací, poznatků a jejich zpracování a roztřídění.

2 Definice pojmu přestupek, dopravní přestupek a pojmu dopravní nehoda

2.1 Přestupek

Přestupek je zaviněné jednání nižšího stupně škodlivosti než trestný čin, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti, a toto jednání je výslovně za přestupek označeno zákonem - buď přímo zákonem o přestupcích nebo i jiným zvláštním zákonem. Klasickými přestupky jsou přestupky na úseku dopravy, proti veřejnému pořádku nebo proti občanskému soužití. Přestupku se může dopustit pouze fyzická osoba. Aby byla konkrétním jednáním naplněna skutková podstata nějakého přestupku jeho pachatel tak mohl být za tento přestupek případně postižen, musí být vždy a současně splněny tyto předpoklady. Konkrétní protiprávní jednání musí být výslovně za přestupek označeno v zákoně, jedná se o tzv. formální stránku přestupku. Dále musí být určena jeho společenská škodlivost, která spočívá v ohrožení nebo porušení společenského zájmu, tzv. materiální stránka přestupku.

K odpovědnosti za přestupek postačuje i zavinění z pouhé nedbalosti, jestliže zákon výslovně neuvádí, že je třeba úmyslného jednání. Přestupek je spáchán z nedbalosti, když jeho pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí, nebo jeho pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ačkoli to vzhledem k okolnostem vědět měl a mohl. Přestupek je spáchán úmyslně, když jeho pachatel chce svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem nebo když jeho pachatel věděl, že svým protiprávním jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a v případě, že jej poruší nebo ohrozí, je s touto skutečností srozuměn. Za přestupek se nepovažuje jednání, kterým někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvajících útok na zájem chráněný zákonem nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak. Dále nemůže spáchat přestupek z hlediska přestupkového práva nezpůsobilá osoba, kterou je ta osoba, která v době jeho spáchání nedovršila 15 let věku nebo ta osoba, která byla díky duševní poruše

nepříčetná a nemohla proto rozpoznat nebezpečnost nebo protiprávnost svého jednání. Odpovědnost za přešůpek zaniká také v případě, že se přešůpek nepodaří projednat v zákonem stanovené lhůtě jednoho roku od jeho spáchání.

2.2 Dopravní přešůpek

Dopravního přešůpku se může dopustit každý účastník silničního provozu např. řidič motorového vozidla, cyklista nebo chodec. Definice dopravní přešůpek v současné době neexistuje. „V literatuře je velmi často uváděn jako synonymum pojmu přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, nebo také pojmu přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.“¹ V současné době je pojem dopravní přešůpek běžně užíván. Je vymezen okruh přešůpků, na které se toto označení vztahuje. Jsou to přešůpky, kterých se přešůpce dopustil v souvislosti se svou účastí v silničním provozu. Jedná se tedy o protiprávní jednání v souvislosti se silničním provozem a jako takové je uvedeno v § 125 písm. c) zákon č. 361/2000 Sb..

V oblasti dopravních přešůpků je objektem zájem celé společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a na ochraně života, zdraví osob a majetku. Objektivní stránkou u dopravních přešůpků bývá nejčastěji porušení zákona o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedná se o provoz na pozemních komunikacích. Subjektem k přešůpku je ve většině případů řidič motorového vozidla, starší 18 let, nebo 15 let, který je zároveň držitelem řidičského oprávnění. V dalších případech se jedná o chodce nebo o řidiče nemotorových vozidel. Subjektem se tedy u přešůpku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu může stát každý trestně odpovědný účastník silničního provozu, který svým jednáním poruší ustanovení § 125 písm.c) zákona č. 361/2000 Sb., ve své podstatě tedy každý z nás. U dopravních přešůpků se vyskytuje nedbalost vědomá i nevědomá. Ve většině zjištěných případů se jedná o nedbalost vědomou, kdy pachatel věděl, že porušil vztah chráněný zákonem. U dopravních přešůpků se úmysl vyskytuje v obou formách a to přímý a nepřímý.

¹ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přešůpky v praxi*. 2. vyd. Praha : Linde, 2006. 32 s. ISBN 80-7201-613-X.

Mezi sledované a statisticky vyhodnocované dopravní přestupky patří nepřiměřená rychlost, nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti a nesprávné předjíždění.

Tab. 1 – Sledované přestupky v dopravě²

Sledované přestupky	2010	2011	Rozdíl
Nepřiměřená rychlost	196777	219076	+22299
Nesprávný způsob jízdy	62552	65879	+3327
Nedání přednosti	10842	13391	+2549
Nesprávné předjíždění	3577	3462	-115

Statistickým vyhodnocením sledovaných dopravních přestupků za rok 2010 a 2011 byl zjištěn nárůst spáchaných přestupků téměř ve všech kategoriích sledovaných dopravních přestupků. Vyhodnocené údaje jsou znázorněny v grafu (viz. příloha I). Pouze u dopravního přestupku, nesprávné předjíždění, došlo v roce 2011 k poklesu. Při statistickém vyhodnocení uvedených sledovaných dopravních přestupků je třeba brát zřetel na personální a ekonomická opatření ve sledovaném období u Policie České republiky, která mají nemalý vliv na tyto periodicky vyhodnocované údaje.

2.3 Dopravní nehoda

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“³ „Obecně by se dalo uvést, že silniční dopravní nehodou je nezamyšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.“⁴ Pokud nastane dopravní nehoda, tak pro její účastníky vyplývají zákonem stanovené povinnosti. Zde jsou uvedeny nejpodstatnější povinnosti

² Vlastní zdroj

³ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích, § 47, odst. 1.

⁴ PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, Linde Praha, a.s., 2000. 104 s. ISBN 80-7201-212-6.

účastníků dopravní nehody, které ukládá zákon č. 361/2000 Sb.. Jedná se o povinnost řidiče po nehodě neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku. Dále se jedná o povinnost účastníků učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody. Došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchrannou službu, oznámit. V případech stanovených zákonem, nehodu policii a to jestliže při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč.

3 Statistické údaje

3.1 Statistika přestupků na úseku dopravy

Počet odhalených přestupků na úseku dopravy se vyvíjí nezávisle na vývoji nehodovosti. Je tomu tak z důvodu, že dopravní nehody jsou většinou nahlášený samotnými účastníky nehody. Tito účastníci mají zpravidla zájem na objektivním vyšetření dopravní nehody, od kterého se odvíjí nahrazení vzniklé škody. Naopak dopravní přestupky, které nijak nesouvisí s dopravní nehodou, jsou do jisté míry skryté a jejich objasnění záleží na přístupu orgánů, které se zabývají jejich odhalováním a případným zadokumentováním. Jedná se především o příslušníky Policie České republiky, zejména příslušníky dopravní policie a dále pak strážníky obecní policie. Ředitelství služby dopravní policie každý rok vydává přehled o činnosti dopravní policie. Tento přehled udává konkrétní počty přestupků zjištěných všemi složkami policie České republiky. Nezahrnuje počty přestupků zjištěných jinými složkami, např. obecní policií. Od 1. 7. 2006 byl novelou zákona č. 411/2005 Sb., zaveden bodový systém a centrální evidence všech přestupků na úseku dopravy. Od tohoto data lze zcela objektivně statisticky vyhodnocovat všechny spáchané přestupky na úseku dopravy.

3.1.1 Přestupky spáchané řidiči motorových vozidel

Během roku 2011 bylo policií zjištěno na území České republiky 63 7224 dopravních přestupků spáchaných řidiči motorových vozidel. V roce 2010 bylo zjištěno 6 202 356 dopravních přestupků. Došlo tedy k nárůstu přestupků spáchaných řidiči motorových vozidel o 34 868.

Mezi sledované a statisticky pravidelně vyhodnocované přestupky na úseku dopravy patří:

- překročení rychlosti
- předjíždění
- nedání přednosti
- způsob jízdy
- neužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů
- technický stav

- držení hovorového zařízení
- přestupky na železničních přejezdech

Mezi přestupky, které jsou nejčastější příčinou dopravních nehod, patří překročení rychlosti, způsob jízdy, nedání přednosti a předjíždění. U těchto sledovaných přestupků došlo oproti roku 2010 k nárůstu.

Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost v silničním provozu vede ve většině případů ke vzniku častých dopravních nehod (viz. příloha X). Podílí se na tom vyšší nároky na soustředěnost řidičů, na technický stav vozidel a na stav pozemních komunikací, po kterých se pohybujeme. Při vyšší rychlosti jízdy se prodlužují brzdné dráhy vozidel a z toho důvodu jsou následky dopravních nehod o to závažnější, o co vyšší jsou rychlosti, při kterých k těmto dopravním nehodám dochází.

„K rychlosti jízdy je třeba rozdílně přistupovat v extravilánu (mimo obce) a intravilánu (v obcích). Zatímco v extravilánu je kladen mnohem vyšší důraz na rychlost a plynulost jízdy a musí tomu odpovídat i parametry pozemních komunikací, v intravilánu je nezbytné sladit všechny účastníky silničního provozu, včetně chodců a cyklistů. To znamená především snížit rychlost jízdy motorových vozidel a tomu úměrně přizpůsobit uspořádání dopravního prostoru.“⁵

Nepřiměřená rychlost byla v roce 2011 podle statistiky Policie České republiky příčinou 118 609 dopravních nehod. Tato příčina dopravních nehod se svými následky řadila k těm nejtěžším. Obecně lze konstatovat, že snížení rychlosti vede k poklesu počtu dopravních nehod a zejména ke snížení závažných následků těchto dopravních nehod.

Nepřiměřenost rychlosti je třeba posuzovat v úzké vazbě na konkrétní technické provozní podmínky na pozemních komunikacích. Podle statistiky Policie České republiky v roce 2011 jsou příčiny dopravních nehod vlivem nepřiměřené rychlosti jízdy tyto:

⁵ ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*, Centrum dopravního výzkumu Brno 2001, str. 5, ISBN 80-86502-00-7.

- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (nehody se smykem)
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (nehody v důsledku nevhodného příčného sklonu vozovky)
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu
- nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu (náráz ze zadu do kolony vozidel)
- nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (nehody za mlhy, v hustém dešti apod.)

Problematiku nepřizpůsobení rychlosti upravuje znění zákona č. 361/2000 Sb., a to konkrétně § 18 zákona č. 361/2000 Sb..

„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“⁶

Porušení tohoto ustanovení mívá často za následek vznik dopravní nehody, kdy řidiči motorových vozidel nezvládnou řízení vozidla v důsledku nepřiměřené rychlosti vozidla. Jedná se zpravidla např. o vyjetí mimo pozemní komunikaci, přejetí do protisměru a následnému střetu s protijedoucím vozidlem apod..

Dále pak znění § 18 odst. 2 písm. a) zákona č.361/2000 Sb..

„Řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“⁷

S tímto porušením jde ruku v ruce nevěnování se řízení vozidla, kdy řidič nesleduje situaci za svým vozidlem a často bezdůvodně náhle sníží rychlost jízdy nebo zastaví. V tomto případě za ním jedoucí vozidlo do tohoto vozidla většinou narazí. K těmto porušením a z nich vyplývajícím nehodám dochází nejčastěji v obcích. U takovéto dopravní nehody je následně náročné a někdy téměř nemožné - dokázat řidiči vozidla, že porušil konkrétně toto ustanovení.

⁶ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 1.

⁷ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 2.

Výše uvedených ustanovení je využíváno zejména příslušníky dopravní policie při šetření a zadokumentování dopravních nehod. Zde není ve většině případů třeba důkazních prostředků v podobě záznamu z certifikovaného měřicího zařízení (radaru), jelikož porušení tohoto ustanovení vyplývá ze samostatného následku porušení § 18 odst. 1 písm. a), § 18 odst. 2 písm. a), kterým bývá v těchto případech dopravní nehoda. Dále toto ustanovení využívá správní orgán (odbor dopravy příslušného městského úřadu), kterému policejní orgán předává věc, v tomto případě dopravní nehodu, k vyřízení.

Oproti tomu ustanovení zákona § 18 odst. 2 písm. b) a § 18 odst. 3, 4, 5, 8 zákona č. 361/2000 Sb., je využíváno zejména příslušníky dopravní policie a strážníky obecní policie při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu tzn. hlavně při prevenci. U porušení těchto ustanovení je třeba již konkrétní důkaz a to v tomto případě v podobě záznamu z certifikovaného měřicího zařízení.

Řidiči motorových vozidel nepřiměřenou rychlostí nejčastěji porušují tato ustanovení zákona č. 361/2000 Sb.:

„Řidič nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.“⁸

Sankcionování tohoto porušení zákona má především preventivní charakter a to z důvodu zabránění vzniku nebezpečných situací v silničním provozu, které vznikají zpravidla při riskantním předjíždění nebo objíždění takovýchto řidičů.

„Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h, na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130 km/h. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h.“⁹

Porušení tohoto ustanovení vede zpravidla k nezvládnutí řízení vozidla této kategorie a následnému vzniku dopravní nehody.

⁸ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 2, písm. b).

⁹ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 3.

„V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h.“¹⁰

Toto ustanovení vede také zpravidla k nezvládnutí řízení vozidla a následkem jsou časté dopravní nehody v obci a zpravidla s účastí chodce, které ve většině případů mají tragické následky.

„Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy.“¹¹

Porušení tohoto ustanovení se týká řidičů jízdních souprav, kdy konstrukční rychlost přípojného vozidla je zpravidla nižší než vozidla vlečného. Tímto porušením může dojít k nezvládnutí řízení vozidla z důsledku např. rozkývání vleku a následnému vzniku dopravní nehody.

„Při použití sněhových řetězů na vozidle smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h.“¹²

Porušením tohoto ustanovení může dojít k poškození sněhových řetězů, které v důsledku svého poškození mohou ohrozit život, zdraví osob, poškodit majetek, ale i způsobit dopravní nehodu.

To znamená, že podle ustanovení § 125c odst.1, zákona č. 361/2000 Sb., se :

„ Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

f) při řízení vozidla

- překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více,

- překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více,

- překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h,“¹³

¹⁰ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 4.

¹¹ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 5.

¹² Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 18, odst. 8.

Výše uvedená porušení zákona jsou jednou z hlavních příčin vzniku dopravních nehod. Následky dopravních nehod vzniklých vlivem nepřiměřené rychlosti jsou na prvním místě v počtu usmrcených účastníků silničního provozu na území České republiky. Z tohoto důvodu jsou přestupky uvedené v § 125, písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. zaznamenávané do karty řidiče i s příslušným bodovým hodnocením.

Nesprávný způsob jízdy

Policie České republiky při řešení dopravních přestupků a při šetření dopravních nehod jako nesprávný způsob jízdy většinou klasifikuje širokou škálu obtížně identifikovatelných příčin dopravních nehod. „U těchto nehod je zapotřebí zvláště důkladně analyzovat souvisící okolnosti.“¹⁴ Podstatnou část těchto přestupků majících vliv na vznik dopravních nehod také souvisí s uspořádáním dopravního prostoru na pozemních komunikacích.

Podle šetření Policie České republiky byly příčiny dopravních nehod v roce 2011 související s nesprávným způsobem jízdy a s možným vlivem pozemní komunikace na vznik těchto dopravních nehod tyto:

- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (v důsledku nedostatečně drsného povrchu vozovky)
- náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy (z důvodu optického klamu)
- vjetí na nezpevněnou krajnici
- jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru (viz. příloha XI)
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (v důsledku nedostatečného šířkového uspořádání komunikace)

Nesprávný způsob jízdy velice úzce souvisí s plynulostí dopravy a je obvykle závislý na nedostatečné informovanosti řidičů o aktuální dopravní situaci.

¹³ Česká republika. *Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 125c odst. 1.*

¹⁴ ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*, Centrum dopravního výzkumu Brno 2001, str. 9, ISBN 80-86502-00-7.

Problematika nesprávného způsobu jízdy je upravena § 11 zákona 361/2000 Sb.:

„Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.“¹⁵

Porušení tohoto ustanovení je zjištěno zejména v souvislosti s dopravní nehodou. Zejména, když řidič poruší toto ustanovení a přejeđe do protisměru, kde se střetne s protijedoucím vozidlem, cyklistou popřípadě chodcem. Za této situace je zcela jasné, že řidič porušil právě toto ustanovení. Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu je velmi obtížné řidiči dokázat porušení tohoto ustanovení. Je k tomu třeba zpravidla záznam z kamerového systému, ať už kamerových systémů obcí nebo kamery ze služebního vozidla. Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu řidiči, kteří toto ustanovení poruší nesouhlasí se skutečností, že spáchali dopravní přestupek. Jedná se zpravidla o ohrožení protijedoucího vozidla. Ve většině případů je tento přestupek oznámen na příslušný odbor dopravy městského úřadu k projednání. Zde zpravidla dojde k odložení věci pro nedostatek důkazů a viník zůstane nepotrestán.

„Na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet jen při zastavení a stání nebo, jestliže je to nutné, při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení; přitom musí dbát zvýšené opatrnosti.“¹⁶

Výše uvedené ustanovení je porušováno ve zvýšené míře řidiči nákladních vozidel, kdy řidič takového vozidla vjede na krajnici, která se pod vahou nákladního vozidla utrhne a tímto dojde k dopravní nehodě. U řidičů osobních vozidel se jedná zejména o vjetí mimo vozovku a následné dopravní nehodě. Ruku v ruce jde porušení tohoto ustanovení s ustanovením § 5 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. „Řidič je povinen plně se věnovat řízení vozidla“ a ustanovením § 18 zákona č. 361/2000 Sb., „rychlost jízdy“. Porušení výše uvedených ustanovení vede často ke vzniku závažných dopravních nehod. Pokud dojde porušením uvedených ustanovení k dopravní nehodě, je zpravidla viník sankcionován. Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu je bez odpovídajícího důkazního prostředku pachatel takového dopravního přestupku, při kterém nedojde k dopravní nehodě, zpravidla nepotrestán.

¹⁵ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 11, odst. 1.

¹⁶ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 11, odst. 2.

Nedání přednosti

„Nedání přednosti v jízdě patří k závažným přestupkům proti pravidlům silničního provozu.“¹⁷ K těmto přestupkům, nedání přednosti v jízdě, nejčastěji dochází na křižovatkách, ale také na železničních přejezdech, při odbočování, vjíždění a vyjíždění na místa a z míst ležících mimo pozemní komunikaci (viz. příloha XII). Pokud došlo k nedání přednosti v jízdě, je potřeba přesně zjistit, proč řidiči nedali přednost, nebo jaké skutečnosti jejich protiprávní jednání ovlivnily. Dále je třeba zjistit jestli na jejich jednání mělo vliv špatné uspořádání dopravního prostoru na pozemních komunikacích a v jejich přilehlém okolí.

Statistiky uvádějí, že v roce 2011 bylo nedání přednosti v jízdě příčinou 11 539 dopravních nehod. Spáchání dopravního přestupku (nedání přednosti v jízdě) je téměř vždycky provázeno nedostatkem informací řidiči. Toto je velmi často ovlivněno nevhodným uspořádáním dopravního prostoru okolí místa spáchání dopravního přestupku, popřípadě místa dopravní nehody. Podle statistiky Policie České republiky v roce 2011 byly příčiny dopravního přestupku - nedání přednosti v jízdě tyto:

- proti příkazu dopravní značky „Dej přednost“ (v důsledku omezení rozhledu, optického klamu)
- při odbočování vlevo (vysoká rychlost protijedoucích vozidel, křižovatka s nevhodným členěním dopravního prostoru)
- přejíždění z jednoho pruhu do druhého (zařazování se do průběžného pruhu)
- zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání (komunikace s nedostatečným rozhledem)
- proti příkazu dopravní značky „Stůj, dej přednost“ (v důsledku omezení rozhledu)
- při otáčení nebo couvání
- vozidlu přijíždějícímu zprava (na křižovatce s nevhodným členěním dopravního prostoru)
- jízdou na „červený signál“
- chodci na vyznačeném přechodu (v důsledku nevhodně situovaného přechodu pro chodce)

¹⁷ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*, Centrum dopravního výzkumu Brno 2001, str. 8, ISBN 80-86502-00-7

Tuto rozsáhlou problematiku upravují § 22 a § 23 zákona č. 361/2000 Sb.,
„Řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.“

„Nevyplývá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.“

„Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. To neplatí, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) nebo při odbočení vlevo podle § 21 odst. 5.“

„Na příkaz dopravní značky "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled.“

„Řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucimi po kruhovém objezdu.“¹⁸

„Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.“

¹⁸ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 22, odst. 1, 2, 3, 4, 5.

„Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.“¹⁹

Porušení uvedených ustanovení mívá za následek zpravidla dopravní nehody s tragickými následky. Jestliže dopravní nehoda s příčinou nedání přednosti již nastala, je ve většině případů relativně jednoduché pachateli takového přestupku a následné dopravní nehody porušení výše uvedených paragrafů dokázat. Jedná se zejména o vyhodnocení stop na místě dopravní nehody např. místo střetu vozidel, postavení vozidel po nehodě, střepey, brzdové popřípadě smykové stopy. O závažnosti tohoto porušení vypovídá i fakt, že u porušení těchto ustanovení je vedle sankce, kterou je zpravidla uložena bloková pokuta řidiči zaznamenáno v registru řidičů, odečtení 4 bodů. Řidiči motorových vozidel si jsou ve většině případů vědomi, že porušení těchto ustanovení vede k odečtení tohoto počtu bodů a v drtivé většině případů hlavně pokud nejsou doloženy důkazní prostředky se spácháním přestupku, nesouhlasí. Z tohoto důvodu jsou na území České republiky zejména ve větších městech na frekventovaných křižovatkách instalovány kamerové systémy určené k monitoringu porušení těchto konkrétních ustanovení. Také služební vozidla dopravních policistů, zejména ve větších městech, jsou vybaveny záznamovým zařízením.

Nesprávné předjíždění

„Předjíždění je jedním s nejsložitějších a tudíž i nejnebezpečnějších manévrů v silničním provozu.“²⁰ Každé bezpečně vyhlízející předjíždění sebou automaticky nese vysoký stupeň rizika a je možným zdrojem vzniku dopravní nehody (viz. příloha XIII). Je tedy zapotřebí snižovat počet předjíždějících manévrů a co nejvíce odstraňovat rizika při předjíždění. Statistiky uvádějí že za rok 2011 bylo v důsledku špatného předjíždění spácháno 1 458 dopravních nehod.

Podle statistiky Policie České republiky v roce 2011 jsou příčiny dopravních přestupků nesprávného předjíždění související s možným vlivem pozemní komunikace tyto:

- předjíždění vlevo odbočujícího vozidla (v důsledku absence řadicích pruhů)

¹⁹ Česká republika. *Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních*, § 23, odst. 1, 2.

²⁰ ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*, Centrum dopravního výzkumu Brno 2001, str. 7, ISBN 80-86502-00-7

- při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče (z důvodu nedostatečné šířky pozemní komunikace)
- při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče (optický klam vlivem vedení trasy komunikace a okolního prostředí)
- předjíždění bez dostatečného rozhledu (na komunikaci s členitým výškovým uspořádáním)
- předjíždění bez dostatečného bočního odstupu (na pozemní komunikaci s nedostatečnou šířkou jízdních pruhů)

Problematika nesprávného předjíždění je rozebrána v § 17 zákona č. 361/2000 Sb.,

„Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.“²¹

„Řidič nesmí předjíždět

- a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,*
- b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,*
- c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,*
- d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,*
- e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,*
- f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí*

- jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1,

²¹ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 17, odst. 1.

- jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,
 - na hlavní pozemní komunikaci,
 - na křižovatce s řízeným provozem,
- g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.²²

Porušení uvedených ustanovení je jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod. U těchto dopravních nehod, kde je příčina nesprávné předjíždění, jsou zpravidla tragické následky. Citovaná ustanovení jsou porušována hlavně řidiči osobních motorových vozidel, jedná se zejména o řidiče silných a drahých vozů a řidičů motocyklů, u kterých toto porušení může mít a zpravidla má tragické následky. Také v těchto případech je složité dokazování, že došlo k výše uvedenému porušení, bez důkazního prostředku. U dopravních nehod je toto porušení zpravidla dokázáno zejména svědeckou výpovědí ostatních účastníků dopravní nehody a samozřejmě také vyhodnocením stop na místě dopravní nehody. Při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu je zpravidla nutné opět předložit důkazní prostředek v podobě kamerového záznamu. Bohužel v současné době pokud není pachatel takového přestupku po jeho spáchání bezprostředně zastaven a seznámen s obviněním, tak při pozdějším projednávání se odvolává na ustanovení zákona č. 273/2008 Sb., §61, o Policii České republiky na tzv. osobu blízkou.

3.1.2 Přestupky spáchané cyklisty

V roce 2011 bylo na území České republiky příslušníky policie zjištěno 4 887 přestupků spáchaných cyklisty. Za rok 2010 to bylo 4 054 přestupků. Jedná se tedy o nárůst přestupků spáchaných cyklisty o 833 (viz. příloha II).

Tab. 2 – Přestupky spáchané cyklisty²³

Přestupky cyklistů	2010	2011	Rozdíl
Cyklisté	4054	4887	+833

²² Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 17, odst. 5, písm. a-g.

²³ Vlastní zdroj

Nejčastější dopravní přestupky cyklistů:

„Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.“

24

U tohoto porušení je v případě nehody cyklisty, je jedno zda se jedná např. o pád z kola nebo o srážku s jiným vozidlem, téměř vždy následkem těžké zranění. A to zpravidla na hlavě cyklisty. Současná legislativa ukládá povinnost použít ochrannou přilbu cyklistům mladším 18 let. Avšak údaje ze statistik zabývající se nehodami cyklistů vypovídají o skutečnosti, že pokud má cyklista na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu, je následek v podobě zranění cyklisty podstatně menší. Stojí proto za úvahu, zda by nebylo rozumné tuto povinnost vyplývající z ustanovení.

§ 58 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., rozšířit na všechny cyklisty bez rozdílu věku.

*„Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.“*²⁵

Uvedené porušení je druhým nejčastěji páchaným a také nejčastěji a nejtvrději sankcionovaným přestupkem cyklistů. Dokazování tohoto porušení příslušníkem policie je velmi jednoduché. Cyklisté zpravidla argumentují, že osvětlení nepotřebují, že dobře vidí, ale dle statistik je opak pravdou. Za snížené viditelnosti je důležité vidět, ale ještě důležitější je být viděn. Porušení zákona páchaná cyklisty v případě dopravních nehod mají ve většině případů tragické následky. Za dopravními přestupky a nehodami cyklistů je ve většině případů nutno hledat souvislosti spojené s neznalostí aktuální právní normy, upravující povinnosti těchto účastníků v silničním provozu. Ve většině případů, kdy jsou cyklisté za své protiprávní jednání sankciováni policisty, projevují základní neznalost právní normy, která ukládá této skupině účastníků silničního provozu konkrétní povinnosti. V mnoha případech kontrolovaní cyklisté ani netuší, že jízda na jízdním kole pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je přestupkem a u výše uvedených porušeních zákona č. 361/2000 Sb., to mnohdy nebývá lepší. Z tohoto

²⁴ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 58, odst. 1.

²⁵ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 58, odst. 5.

důvodu jsou stále častěji zaměřovány dopravně bezpečností akce na tuto skupinu účastníků silničního provozu. Jedná se o preventivní akce, jejichž cílem je nejen sankcionovat protiprávní jednání cyklistů, ale i zvýšit jejich právní vědomí, což je velmi důležité pro jejich „přežití“ v každodenním provozu.

3.1.3 Přestupky spáchané chodci

Oproti roku 2010, kdy bylo spácháno ostatními účastníky silničního provozu tzn. chodci 6 553 přestupků došlo za rok 2011 k poklesu o 501 přestupků (viz příloha III). Za rok 2011 bylo chodci spácháno 6 052 přestupků.

Tab. 3 – Přestupky spáchané chodci²⁶

Přestupky chodců	2010	2011	Rozdíl
Chodci	6553	6052	-501

U statistik dopravních přestupků spáchaných chodci je nutno doplnit skutečnost, že statisticky jsou vyhodnocovány pouze ty přestupky chodců, které jsou na místě přestupku policisty sankcionovány, popřípadě oznámeny správnímu orgánu. V těchto statistických údajích se nikde neodrazí počty přestupků této skupiny účastníků silničního provozu u kterých je udělena za protiprávní jednání domluva. Ve většině těchto případů policisté působí spíše preventivně, než-li represivně.

Přestupky spáchané chodci:

„Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.“

„Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí

²⁶ Vlastní zdroj

přecházet vozovku jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.“²⁷

Dodržování citovaných ustanovení je životně důležité pro tzv. „přežití“ chodců v silničním provozu. Chodec je nejzranitelnější účastník silničního provozu. Žádné věkové kategorii popřípadě skupině chodců zákon nenařizuje používat jakékoliv ochranné prostředky, například v podobě ochranných přileb nebo reflexních vest. Jestliže porušení ustanovení zákona 361/2000 Sb. vede k dopravní nehodě s účastí chodce, bývají následky takovýchto nehod pro chodce téměř vždy tragické. Z tohoto důvodu jsou v posledních letech stále častěji dopravně preventivní akce zaměřeny na tuto nejohroženější skupinu účastníků silničního provozu.

3.2 Statistika dopravních nehod

V souvislosti s protiprávním jednáním v silničním provozu je nejvíce sledovaným a následně vyhodnocovaným statistickým údajem nehodovost (viz. tab. 4). Následně jsou sledovány statistiky počtu usmrcených, zraněných. V neposlední řadě také škody vzniklé na majetku a z kriminologického pohledu druh a počty spáchaných trestných činů.

Dopravní nehodovost je pravidelně každý rok vyhodnocována a dále statisticky zpracovávána. Ve většině případů se často jedná o strohé statistické vyhodnocování údajů bez další provázanosti na příčiny vzniku dopravních nehod.

Na nehodovost a její vývoj má vliv nejen preventivní a represivní činnost policie a dalších orgánů, ale také stavebně technické vlastnosti pozemních komunikací, vývoj počasí, aktuální roční období, den v týdnu a také denní či noční doba. Zásadní vliv na statistické údaje mají také aktuálně platné právní normy. Dále pak výše vzniklé škody při dopravní nehodě, která má vliv na povinnost účastníků takovou dopravní nehodu nahlásit policii.

Policie České republiky v uplynulém roce šetřila 75 137 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 707 osob. Těžká zranění utrpělo 3 092 osob a lehká zranění obdrželo 22 519 osob. Podle odhadu Policie České republiky vznikla hmotná škoda ve výši cca 4 628,08 mil. Kč. To znamená, že v roce 2011 Policie České

²⁷ Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních, § 54, odst. 1, 2.

republiky šetřila v průměru každých 7 minut dopravní nehodu, každých 23,3 minut byl při dopravní nehodě lehce zraněn člověk a v průměru jednou ze 12,4 hodiny člověk při dopravní nehodě zemřel.

Tab. 4 - vývoj nehodovosti a následků nehod²⁸

	2008	2009	2010	2011
Počet nehod	160376	74815	75522	75137
Usmrceno	992	832	753	707
Těžce zraněno	3809	3536	2823	3092
Lehce zraněno	24776	23777	21610	22519

Jak ukazuje statistický přehled dopravních nehod šetřených Policií České republiky v roce 2011, je od roku 1990 na druhém nejnižší místě (viz příloha IV). Nejméně dopravních nehod bylo v roce 2009, jednalo se o 74 815 nehod. Nejvíce dopravních nehod bylo Policií České republiky šetřeno v roce 1999, tehdy bylo šetřeno 225 690 nehod. Při porovnávání počtu nehod v tomto období je nutné ale brát v úvahu legislativní změny upravující povinnost oznamování dopravní nehody policii.

3.2.1 Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel

Právní posouzení příčin všech spáchaných dopravních nehod, které je povinna stanovit Policie České republiky a které obvykle provádí již na místě dopravní nehody, vychází z porušení příslušného právního předpisu. Statistika dopravní nehodovosti Policie České republiky uvádí, že nejčastějším viníkem dopravních nehod jsou řidiči motorových vozidel.

Z celkového počtu dopravních nehod za rok 2011 připadá na řidiče motorových vozidel téměř 88 % dopravních nehod a 92,2 % usmrcených osob. Viníkem těchto nehod jsou ve většině případů řidiči osobních, společně s řidiči nákladních automobilů sólo, tzn. bez návěsu nebo přívěsu. (41 897). V této skupině viníků je zaznamenán také největší pokles počtu spáchaných dopravních nehod (o 434). Významný pokles dopravních nehod byl v roce 2011 zaznamenán také ve skupině nákladních automobilů s návěsem (celkem 2 379 nehod, tj. o 250 nehod méně).

²⁸ Vlastní zdroj

V roce 2011 Policie České republiky zaregistrovala 11 416 případů tzn. 17,3% z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, kdy viník z místa dopravní nehody ujel.

Četnost a výskyt dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel je také významně ovlivněn stavebně technickým typem pozemní komunikace. Dále se nehodovost odvíjí od množství a uspořádání křižovatek nebo od přítomnosti jiných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů apod.). V městské zástavbě (intravíánu) je pravděpodobnost vzniku dopravní nehody podstatně vyšší a zvyšuje se i vliv rychlosti motorových vozidel na další účastníky dopravních nehod. Vlivem nepřiměřené rychlosti jsou v městských oblastech ohroženi především chodci a cyklisté. Rozdíl jejich rychlosti, hmotnosti a téměř naprostá absence jakýchkoli ochranných prostředků a pomůcek, jsou hlavními příčinami často tragických následků vznikajících při těchto nehodách. Nepřiměřená rychlost jízdy má za následek nejméně 40 % obětí dopravních nehod. Podílí se na vzniku téměř všech nehod v silničním provozu. Je přitom všeobecně známo, že i malé snížení rychlosti vozidel vede k významnému snížení závažnosti dopravních nehod a jejich následků. Jak tomu je v České republice po snížení rychlostního limitu v obcích ze 60 km/h na 50 km/h. Oproti tomu je silniční provoz mimo městskou zástavbu např. na dálnicích je i přes relativně vyšší rychlosti motorových vozidel bezpečnější. (viz. tab. 5).

„Zvýšený vliv na nehodovost na pozemních komunikacích se projevuje především u krátkých průjezdních úseků obcemi, kde většina řidičů vůbec nereaguje na změněný rychlostní režim jízdy a projíždí obcí nesníženou rychlostí. Ale i ve větších obcích se projevuje efekt setrvačnosti, kdy část řidičů vjíždí do obcí nesníženou rychlostí a nechají vozidlo setrvačnou jízdou postupně snižovat rychlost. Vzdálenost, po kterou dochází k postupnému snižování rychlosti jízdy, je však příliš velká a někdy se jedná o stovky metrů. Po celou dobu této nepřiměřené rychlosti jízdy je zvýšená pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s těžkými následky.“²⁹

²⁹ ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. 146 s. ISBN 80-86502-00-7.

Další zásadní problém, od kterého se odvíjí nehodovost, je agresivní způsob jízdy. Jedná se o chování řidičů, kteří nerespektují ostatní účastníky silničního provozu. Agresivita v silničním provozu je nebezpečná nejen pro bezprostřední ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, ale také pro psychologický dopad na další účastníky silničního provozu. Agresivní jízda přitom nějak zásadně neušetří čas spěchajícímu řidiči, ale naopak omezuje ostatní, přispívá k jejich stresu a k vytváření kolizních situací. Přímý dopad agresivní jízdy na nehodovost lze jen obtížně vyjádřit. Je to z důvodu, že se agresivní jízda projevuje různými způsoby. Jedná se zpravidla o nebezpečné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nedodržování bezpečné vzdálenosti, nebo takzvané „vybrždování“.

Co se nehodovosti týká, tak nejhorší situace je ve skupině motocyklů. V této skupině motorových vozidel na 1 000 dopravních nehod připadá dle statistik 28,1 usmrcených osob. Motocyklisté jsou vystaveni nejvyššímu riziku smrtelného zranění a současně představují velké nebezpečí i pro ostatní účastníky silničního provozu. Nejvyšší počet motocyklistů, kteří zahynuli při dopravní nehodě, jsou ve věkové kategorii 25-34 let. Jako hlavní příčina dopravních nehod je přitom hlavně nepřiměřená rychlost jízdy a agresivní jízda. Vzhledem k počtu prodaných motocyklů a k pomalému pokroku v jejich vybavení technologiemi pasivní bezpečnosti se nedá očekávat zlepšení situace u této nejohroženější skupiny řidičů motorových vozidel. Vývoj dopravních nehod se smrtelnými následky motocyklistů v České republice má podobný průběh jako v ostatních evropských zemích. Motocyklisté ujedou pouze 0,5 % celkově ujeté vzdálenosti v silničním provozu, ale podílejí se z necelých 10 % v počtech usmrcených účastníků silničního provozu. Je proto důležité zaměřit pozornost na tuto skupinu účastníků silničního provozu. Jedná se o pozornost jak preventivní, tak represivní.

Tab. 5 – hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel ³⁰

Hlavní příčiny dopravních nehod	2010	2011	Rozdíl
Nepřiměřená rychlost	13426	14633	+1207
Nesprávný způsob jízdy	39666	39219	-447
Nedání přednosti	11539	12060	+521
Nesprávné předjíždění	1458	1543	+85

³⁰ Vlastní zdroj

Dle statistického vyhodnocení, téměř u všech sledovaných příčin dopravních nehod došlo v roce 2011 k nárůstu těchto dopravních nehod . Pouze u kategorie „nesprávný způsob jízdy“ došlo k poklesu. Z porovnání vyplývá, že i přesto je v roce 2011 nejčastější příčinou dopravních nehod řidičů motorových vozidel nesprávný způsob jízdy.

3.2.2 Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel pod vlivem alkoholu do 1 g/kg.

Nehodou způsobenou pod vlivem alkoholu je taková dopravní nehoda, při níž byl alespoň jeden z účastníků pod vlivem alkoholu. Řidič, který řídí vozidlo po požití alkoholu nebo jiné návykové látky a je pod jejich vlivem, je nesporným nebezpečím pro ostatní účastníky silničního provozu. „Nejenže ve většině případů není schopen adekvátně reagovat na vzniklou kolizní situaci, ale sám takové situace vytváří.“³¹

Za rok 2011 bylo Policií České republiky zaevidováno 5 242 dopravních nehod, jejichž viníci byli pod vlivem alkoholu. Jedná se o 7,5 % dopravních nehod z celkového počtu dopravních nehod. Následky těchto nehod jsou alarmující. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 89 účastníků tj. 12,6 % z celkového počtu usmrcených účastníků za rok 2012 a dalších 2 701 účastníků těchto nehod bylo zraněno.

Nejvyšší podíl nehod byl v roce 2011 na území Karlovarského, Zlínského kraje. Na této skutečnosti se podílí i sociální prostředí viníků těchto nehod, nezaměstnanost a následně také nižší vzdělanost v těchto regionech.

Dopravní nehody, kdy je řidič pod vlivem alkoholu, vznikají nejčastěji ve dnech před dnem volna, o víkendech, svátcích a také v nočních a časných ranních hodinách. Řidič motorového vozidla, který je pod vlivem alkoholu, má často negativní chování, které se projevuje např. vysokou rychlostí jízdy, nesprávným způsobem jízdy. K dopravním nehodám, které jsou způsobeny pod vlivem alkoholu, nejčastěji dochází, když se zejména mladí řidiči vracejí z různých akcí v nočních klubech apod. Podstatně menší podíl v kategorii řidičů motorových vozidel mají na zavinění těchto dopravních nehod řidiči nákladních vozidel. Důležitou roli v této skutečnosti sehrává fakt, že mají

³¹ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 32 s. ISBN 80-7201-613-X

zodpovědnost za vozidlo a náklad, jejichž cena se pohybuje v řádech milionů korun. Dále je tu skutečnost, že spáchání dopravní nehody pod vlivem alkoholu vede ke ztrátě řidičského oprávnění a s touto ztrátou jde ruku v ruce zpravidla i ztráta zaměstnání.

Tab. 6 – Nehody v roce 2011 pod vlivem alkoholu do 1 g/kg.³²

Nehody pod vlivem alkoholu	2010	2011	Rozdíl
Hladina alkoholu do 1,0 g/kg	1554	1490	-64
Hladina alkoholu nad 1,0 g/kg	3447	3736	+289

Podle statistického vyhodnocení došlo v roce 2011 při dopravních nehodách řidičů motorových vozidel pod vlivem alkoholu o život 87 osob oproti roku 2010 kdy přišlo o život 101 osob. V kategorii do 1.0 g/kg došlo oproti roku 2010 k poklesu usmrcených o 12 osob. V kategorii nad 1,0 g/kg došlo k poklesu o 2 usmrcené osoby.

3.2.3 Dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel a cyklisty

Dopravní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel se v roce 2011 vyšplhaly na 2 363. Při těchto dopravních nehodách zahynulo 22 účastníků silničního provozu. V tomto počtu dopravních nehod zaujímají cyklisté čelní místo v množství zaviněných dopravních nehod. Mezi nejčastější příčiny nehod cyklistů patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Děti se podílely na zavinění dopravních nehod v 291 případech. Při nehodách způsobených dětmi cyklisty zemřel jeden člověk a 271 jich bylo zraněno. „Je třeba pamatovat na rizika a chyby, kterých se dopouští mladý cyklista při jízdě a před těmito chybami varovat: s uvedenými chybami cyklisty málokdy počítáme a to může spoluzapříčinit vážnou událost – dopravní nehodu i se zraněním s následkem smrti.“³³

Nejčastější příčinou nehod cyklistů bylo, jako u řidičů motorových vozidel, nevěnování se plně řízení vozidla a nezvládnutí řízení jízdního kola. Na počty dopravních nehod u cyklistů má vysoký podíl také alkohol. K více než polovině nehod cyklistů dochází bez spoluzavinění jiným účastníkem silničního provozu. Ze všech

³² Vlastní zdroj

³³ STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, s. 224, str. 53, ISBN 978-80-210-4251-3.

evidovaných obětí dopravních nehod jsou cyklisté v poměru k ujeté vzdálenosti vystaveni více než čtyřnásobně vyššímu riziku nehody a s tím spojenému následku než motoristé. Jedná se zpravidla o usmrcení nebo zranění. Počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je v České republice stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích, jako je např. Nizozemsko nebo Německo. Je proto nezbytné vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe vůči řidičům, kteří jsou příčinou většiny smrtelných úrazů cyklistů, ale také na represii cyklistů a to zejména za nedodržování zásady bezpečné jízdy nebo absenci ochranných prvků a pomůcek (přilby, světla, reflexní prvky, atd.).

3.2.4 Dopravní nehody zaviněné chodci

„Chodci a cyklisté jsou nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. V minulosti nebyla problematika účasti chodců v silničním provozu věnována dostatečná pozornost. Bezpečnosti chodců je třeba přizpůsobit veškeré návrhy, opatření a to zvláště tam, kde hrozí zvýšené nebezpečí střetu vozidel s chodci.“³⁴

V roce 2011 chodci zavinili celkem 1 197 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 431 osob zraněno a o život přišlo 26 osob. Je alarmující, že na těchto dopravních nehodách byly viníky ve 424 případech děti. A to oproti roku 2010 došlo v tomto případě o pokles o 37 nehod. Ženy se podílely na zavinění v 245 případech a nejsilnější skupinou viníků těchto nehod byli muži. Muži se podíleli na zavinění v 464 případech. Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2011 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice. V tomto případě se jedná o 586 dopravních nehod. Při uvedených nehodách zahynulo 9 chodců. Dalších 7 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace. Špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla si vybral další 4 oběti. Do skupiny chodců je také třeba zařadit 4 chodce usmrcené na dálnicích. V těchto případech se jednalo o řidiče při opravách vozidel.

Dalším specifikem nehod chodců je vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Za rok 2011 bylo 190 chodců v době nehody pod vlivem alkoholu. To

³⁴ ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. 146 s. ISBN 80-86502-00-7.

znamená, že z celkového počtu těchto dopravních nehod to byl každý 6. účastník. Při všech dopravních nehodách za rok 2011 přišlo o život 152 chodců. Ze všech 152 případů připadá na 92 usmrcených chodců na dopravní nehody, které se staly během noci. U těchto dopravních nehod došlo oproti roku 2010 k nárůstu o 80 procent. Během dopravních nehod, které se staly v průběhu dne, bylo usmrceno 60 chodců.

Z těchto statistik je zcela zřejmé, že je třeba se na tuto vysoce rizikovou skupinu účastníků silničního provozu zaměřit. A to jak v oblasti prevence (akce typu - být v noci viděn apod., dále v oblasti dopravního inženýrství), tak v oblasti represe (zaměření na nejčastěji páchané přestupky chodců).

4 Úloha Policie ČR při předcházení páchání dopravních přestupků a omezení příčin vzniku dopravních nehod

4.1 Preventivní činnost Policie České republiky

S narůstajícím provozem motorových vozidel na pozemních komunikacích narůstá riziko vzniku dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách dochází jak k újmám na životě a zdraví, tak i k vysokým hmotným škodám. Vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích a příčiny vzniku dopravních nehod ovlivňuje celá řada faktorů. Základním faktorem, který vede ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích a následnému snížení následků dopravních nehod, je prevence.

Prevence má za úkol v tomto případě:

- předcházet páchání závažných dopravních přestupků
- předcházet vzniku dopravních nehod
- zmírnit následky dopravních nehod a s tím spojené následky na zdraví, životě a majetku
- zvyšovat bezpečnost a plynulost silničního provozu
- na aktuální výši udržovat právní vědomí všech účastníků silničního provozu

Preventivní opatření v rámci policie

Organizační články služby dopravní policie při plnění úkolů na úseku prevence spolupracují s ostatními útvary nebo organizačními články policie, bezpečnostními sbory a dalšími orgány veřejné správy, jakož i s právníckými a fyzickými osobami. „V rámci preventivní činnosti provádí besedy, přednášky, zveřejňují články v tisku, publikace, pořádají výstavy, spolupodílí se na preventivních dopravně bezpečnostních akcích apod.“³⁵ Na základě pravidelného vyhodnocení dopravní situace je směřován výkon služby v místech častých a závažných dopravních nehod.

³⁵ Policejní prezidium ČR. *Závazný pokyn policejního prezidenta 160 ze dne 4. prosince 2009, o preventivní činnosti*, hlava II, čl. 15.

Výkon služby je směřován do míst, na kterých jsou často páchány vážné dopravní přestupky, které bývají nečastějšími hlavními příčinami dopravních nehod a při nich vznikajících následků.

Jedná se o tyto přestupky:

- překročení rychlosti
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti
- nesprávný způsob jízdy
- neužití bezpečnostních pásů a zádržných systémů
- technický stav
- držení hovorového zařízení
- železniční přejezdy

Kontroly dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a návykových látek

Policie České republiky provádí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Při tom se řídí platnými zákony, nařízeními, pokyny a dalšími právními normami, které její postup upravují.

Jako základní interní pokyn platí Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009 (dále jen ZP PP 160/2009), kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Závazný pokyn je určen převážně pro službu dopravní policie. Dále policie postupuje v této oblasti v souladu se zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. V rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se Policie České republiky zabývá i odhalováním dopravních přestupků a trestných činů na úseku dopravy spáchaných pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Dle ZP PP č. 160/2009 je při každé silniční kontrole policista povinen provést kontrolu, zda není řidič při řízení vozidla pod vlivem alkoholu.

Dále jsou v rámci prevence prováděné pravidelné dopravně bezpečnostní akce zaměřené na tuto problematiku. Při těchto akcích a běžných silničních kontrolách

policie používá technické prostředky ke zjišťování přítomnosti alkoholu a jiných návykových látek v těle řidiče.

Technické prostředky ke zjištění, zda řidič není pod vlivem alkoholu

V současné době Policie České republiky má k dispozici několik druhů detekčních pomůcek a přístrojů ke zjištění, zda řidič není ovlivněn při řízení vozidla alkoholem.

V současné době se používají tyto prostředky:

- detekční trubice Atest – jedná se o skleněnou trubičku o velikosti cigarety, ve které je detekční látka, která se při styku s alkoholovými výpary z dechu řidiče zabarví do zelena. Tyto trubice se užívají pouze ke zjištění přítomnosti alkoholu v dechu řidiče. Při použití této detekční trubice není možno zjistit přesnou hladinu alkoholu v dechu řidiče. Je proto při použití detekční trubice následně nutné provést odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem žilní krve nebo moči. Z odebraného vzorku se rozbořem získá přesný přehled o aktuální hladině alkoholu v dechu řidiče. Z tohoto důvodu je od užívání tohoto prostředku, zejména u služby dopravní policie, postupně upouštěno. Detekční trubice Altest nesmí mít při kontrole neplatnou dobu expirace (životnosti).
- Elektronický přístroj Dräger 7410, Dräger 7410 Plus (viz. příloha VI), Dräger 7510 (viz. příloha V), Lion SD400 – jedná se o elektronické detekční přístroje na zjišťování přítomnosti alkoholu v dechu řidiče. Tyto přístroje při pozitivní dechové zkoušce na integrovaném display ukáží přesnou výši alkoholu v dechu řidiče. Tyto přístroje Policie České republiky používá s příslušenstvím, které je nutné k vyhodnocení a zadokumentování dechové zkoušky. Součástí příslušenství je i tiskárna, která na místě dopravní kontroly vytiskne zápis o dechové zkoušce. Při pozitivní zkoušce je tento zápis nedílnou součástí spisové dokumentace přestupku, popř. trestného činu. Elektronické dechové analyzátory musí být pravidelně kalibrovány. O kalibraci přístroje je vydán certifikát, který je přílohou spisové dokumentace.

Postup použití dechového analyzátoru je podrobně uveden v Závazném pokynu Policejního prezidenta č. 160/2009 článek 56, odst. 5. „Vzhledem k měřicímu principu přístroje a zajištění objektivního odborného měření policista při pozitivním výsledku odborné měření zopakuje po uplynutí 5 minut. Vzájemný rozdíl odborného měření

nesmí být u hodnot nad 0,24 ‰ větší než 10 ‰. Pokud je rozdíl odborného měření větší než 10 ‰, je odborné měření po uplynutí dalších 5 minut opětovně opakováno. Je-li při počtu tří odborných měření vzájemný rozdíl posledních dvou odborných měření větší než 10%, policista vyzve kontrolovanou osobu, aby se podrobila odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem žilní krve nebo moči.³⁶Není-li u dvou po sobě následujících dechových zkoušek rozdíl hladiny alkoholu v dechu řidiče větší než 10%, postačí v kategorii přestupků „řidičů ovlivněných alkoholem do 1,0 g/kg“ jako důkazní prostředek záznam o dechové zkoušce provedený dechovými analyzátoři.

Technické prostředky ke zjištění, zda řidič není pod vlivem jiné návykové látky

V současné době je Policii České republiky v rámci prevence a odhalování řidičů pod vlivem jiné návykové látky používán tester DRUGWIPE 5+ (viz. příloha VII). Tento tester umožňuje zjistit přítomnost návykové látky ze slin nebo potu řidiče. Princip tohoto testeru je založen na imunochemickém rozboru slin, popřípadě potu. Tento tester je schopen odhalit přítomnost marihuany, kokainu, opiátu, amfetaminu a metamfetaminu ve slinách popřípadě v potu vyšetřované osoby. Tester DRUKWIPE 5+ byl vyvinut pro potřeby dopravní policie. Policista je schopen za použití tohoto testeru téměř okamžitě odhalit přítomnost návykových látek v těle řidiče. Před zavedením testeru do praxe bylo téměř nemožné odhalit jiné návykové látky v těle řidiče. Spoléhalo se pouze na odbornou znalost policistů, kteří z různých tělesných příznaků (např. zarudlé oči) usoudili, že je řidič pod vlivem jiné návykové látky. Jeho domněnka byla potvrzena popřípadě vyvrácena následným rozбором z odebraného vzorku žilní krve podezřelého řidiče. V oblasti prevence bylo zavedení testeru DRUKWIPE 5+ do praxe velkým krokem vpřed a to zejména u skupiny mladých řidičů, kteří si plně neuvědomují, že vliv drogy, včetně tzv. měkkých drog jako je marihuana, má stejně zásadní vliv na reakční schopnosti řidiče jako alkohol. Z tohoto důvodu je i přes vyšší cenu tento tester v oblasti prevence hojně využíván příslušníky dopravní policie.

Samotné použití testeru DRUGWIPE 5+ v praxi je poměrně komplikované. Tester je složen z modrého stěrového tělesa panelu, na kterém jsou umístěny dva stěrové body, ve tvaru čtverce. Dále pak z bílého testovacího panelu, dvou indikačních okének a integrované ampule s vodou. Po vyjmutí testeru z obalu se sejme modrý stěrový panel

³⁶ Policejní prezidium ČR, *Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009 o postupu při odborném měření*, část 6, hlava I, čl. 56.

od bílého testovacího panelu. Na modrém stěrovém panelu jsou dva stěrové body, kterými setřeme vzorek slin z místa mezi zubní dásní a tváří nebo z jazyka testované osoby. Po odběru vzorku slin se těleso modrého stěrového panelu nasadí zpět do bílého testovacího panelu. V tomto okamžiku je tester připraven k použití. Následně tester umístíme do vertikální polohy a stisknutím ampule s vodou aktivujeme celý tester. Po aktivaci testu 15 sekund držíme tester ve svislé poloze a pak max. 10 minut ve vodorovné poloze. Pokud je tester v pořádku tak se v indikačních okénkách u nápisu CL (Control line) objeví růžová ryska (viz. příloha VIII). V případě, že se ryska nezobrazí, musí se test opakovat jiným testerem.

Když je testovaný řidič pod vlivem návykové látky, na kterou tester DRUGWIPE 5+ reaguje, objeví se v indikačním okénku na místě označeném zkratkou této látky světle růžová ryska (viz příloha VIII). Ryska může být pouze tence zbarvená, přerušovaná nebo krátká linka, nebo i pouhý růžový bod. Takto je v testovacím okénku indikována přítomnost návykové látky. Tester Drugwipe používá tyto zkratky: CA – cannabis (marihuana), AM – amfetamin, extáze, metamfetamin, CO – kokain, OP – opiáty. Vzhledem k tomu, že tento test je pouze orientační, musí po jeho kladném výsledku následovat odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem žilní krve nebo moči. Z odebraného vzorku se rozbořením zjistí přesná hladina návykové látky v těle řidiče.

Preventivní kontroly zaměřené na dodržování rychlostních limitů

V oblasti prevence při dohledu na bezpečnost silničního provozu je pozornost Policie České republiky zaměřena také na dodržování rychlostních limitů. V tomto případě je Policií České republiky používáno prostředků sloužících k měření rychlosti – radary (viz. příloha IX).

Tato zařízení pracují na principu:

- měření času na určité dráze
- měření pomocí laserového zařízení – 50-200 m
- optické metody
- Dopplerova metoda – odraz vln

V rámci preventivních činností Policie České republiky je nejvíce používáno měřicí zařízení typu R7 CCD, AD9, R7M, MicrodigiCAM4.1. Zařízení mohou být

nainstalována jak ve služebním vozidle, tak může být používáno i mimo vozidlo. Často jsou také používána jako stabilní měřicí zařízení (budky) a to zejména v úsecích, kde dochází k častému porušování rychlostních limitů. Záznam z těchto zařízení je v podobě fotografie se zadokumentovanými daty, jako jsou datum, čas, místo, rychlost vozidla, a je používán jako důkazní prostředek při projednávání tohoto druhu přestupku.

Preventivní kontroly v oblasti silniční a nákladní dopravy

V oblasti prevence provádí Policie České republiky kontroly technického stavu vozidel všech kategorií. U vozidel nad 3,5 tuny a autobusů jsou prováděny kontroly zaměřené na dodržování sociálních předpisů. Sociální předpisy se rozumí dodržování denních dob řízení řidičů a jejich povinných bezpečnostních zastávek. Dále pak kontroly při přepravě nákladu a nebezpečných látek a kontroly přetěžování vozidel na pozemních komunikacích.

V rámci těchto preventivních kontrol jsou využívány Policií České republiky technická zařízení, jako jsou nájezdové nápravové váhy, počítačové programy TachoScan v oblasti sociálních předpisů (vyhodnocuje dobu jízdy, povinné přestávky atd.), počítačový program Tagra (vyhodnocuje dobu jízdy, povinné přestávky atd.) a systém Adrem- zaměřen na kontrolu dodržování předpisů pro oblast přepravy nebezpečných látek.

4.1.1 Preventivně zaměřené dopravně bezpečnostní akce

Policie České republiky v rámci prevence pravidelně organizuje dopravně bezpečnostní akce. Dokumentem, kterým se při vyhlášení těchto akcí řídí je především ZP PP. č.160/2009.

Dopravně bezpečnostní akce

Jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu při nasazení maximálního počtu sil a prostředků. Dopravně bezpečnostní akce se organizují na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvarů zřízených v rámci krajského ředitelství policie, územního odboru pro vnější

službu krajského ředitelství policie nebo na celém území České republiky. Do těchto akcí se zařazuje co nejvyšší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů.

Podle zaměření se organizují

- a) dopravně bezpečnostní akce „X“ zaměřená na všeobecný dohled na silniční provoz s využitím jednotlivých speciálních kontrol
- b) dopravně bezpečnostní akce „Y“ zaměřená na speciální kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před a během jízdy
- c) dopravně bezpečnostní opatření

Opatření jsou uskutečňována v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a veřejného pořádku při pořádání společenských, sportovních, kulturních a jiných akcí. K realizaci dopravně bezpečnostního opatření příslušný vedoucí zpracuje plán opatření.³⁷

Mimo již zmíněných dopravně bezpečnostních akcí „X,Y“, dopravně bezpečnostního opatření v rámci prevence na pozemních komunikacích, policie pořádá akce zaměřené na konkrétní skupiny účastníků silničního provozu. Jedná se o akce zaměřené na chodce, cyklisty, motorkáře apod.

V rámci Policie České republiky jsou krajskými ředitelstvími policie pořádány pravidelné dopravně bezpečnostní akce. Mezi tyto dopravně bezpečnostní akce patří akce Zebra. Jedná se o dopravně bezpečnostní akci, která je zaměřena na chodce na přechodech pro chodce. Tyto akce jsou pořádány nejméně 2x za kalendářní rok. Jsou zaměřeny především na chodce do 15 let a na seniory. Při akcích policista provádí dozor u konkrétního přechodu pro chodce. Sankcionuje protiprávní jednání jak chodců tak řidičů. Při akcích je ve většině případů snaha řešit toto protiprávní jednání domluvou. Policista zde působí preventivně, více v roli poradce, který při těchto akcích

³⁷ Policejní prezidium ČR. *Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, o dopravně bezpečnostních akcích nebo opatřeních*, hlava III, čl. 20.

upozorňuje na rizika spojená s protiprávním jednáním. Dále rozdává rizikovým skupinám chodců různé osvětové materiály, které mají za úkol rozšířit právní vědomí těchto účastníků silničního provozu.

Na řidiče vozidel a cyklisty jsou zaměřeny akce typu „Léto za volantem“. Jedná se o akce zaměřené na zákaz požívání alkoholických nápojů při řízení vozidla kterékoliv kategorie. Při těchto akcích jsou řidičům, kteří se nedopustili protiprávního jednání, rozdávány nealkoholické nápoje. Jedná se o nealkoholické nápoje dodávané sponzory těchto akcí. Během akcí jsou řidičům, cyklistům a ostatním účastníkům silničního provozu zodpovídány různé dotazy. Dotazy řidičů a hlavně cyklistů se nejčastěji týkají vlivu alkoholu a jiných návykových látek na bezpečnost silničního provozu. Na právní následky u těchto porušení. Dále se nejčastěji dotazy týkají přesnosti analyzátorů alkoholu v dechu řidiče. I při těchto dopravně bezpečnostních akcích policisté vystupují ve většině případů jako poradci. Také zde rozdávají řidičům a cyklistům různé osvětové materiály zaměřené na problematiku požívání alkoholu řidiči. Tyto preventivní akce se pořádají zejména v letních měsících kalendářního roku.

V rámci prevence v oblasti dohledu na bezpečnost silničního provozu je v oblasti především dopravní policie pořádáno mnoho dalších dopravně bezpečnostních akcí. K akcím patří i takzvané „dny zvýšeného dohledu“. To jsou pravidelně pořádané akce v rizikových dnech. Jedná se hlavně o dny víkendů, svátků, které sebou přinášejí zvýšený provoz na pozemních komunikacích všech tříd. Dále pak o dopravně bezpečnostní akce zaměřené do míst, kde se konají kulturní, společenské nebo jiné akce, které také přinášejí zvýšený provoz na pozemních komunikacích v těchto lokalitách.

4.1.2 Preventivní činnosti Policie České republiky - spolupráce s médii, besedy, přednášky

Neustále se zvyšující provoz motorových vozidel na pozemních komunikacích sebou přináší stále vyšší riziko vzniku dopravních nehod, při kterých může dojít ke ztrátám na životě a zdraví. Z tohoto důvodu je proto nezbytné hledat společná řešení a následně přijmout opatření, vedoucí ke zlepšení situace na pozemních komunikacích. Největší vliv na chování všech účastníků silničního provozu mají média. Vliv moderních médií je spojován s možnostmi, které má policie, a díky tomuto

spojení se mohou pozemní komunikace stát v budoucnosti podstatně bezpečnějšími. Pro oblast prevence v ovlivňování chování účastníků silničního provozu je zapojení médií tedy nezbytné. Dobře mířená spolupráce s médii může ovlivnit širokou veřejnost a má podstatný vliv na jednání veřejnosti. Spolupráce působí jak krátkodobě, tak i dlouhodobě. Cílem médií je působit na veřejnost tak, aby varovala, vzdělávala a především informovala o aktuálním dění. Cílem spolupráce policie s médii je také zmírnění a snížení následků dopravních nehod. Dále pak předcházení rizikovým situacím v silničním provozu a předcházení vzniku dopravních nehod a s nimi spojených následků.

Bezprostřední informace o plynulosti silničního provozu získává široká veřejnost z televize, rozhlasu a elektronických médií. Z medií získáváme i informace o uzavírkách, aktuálních dopravních nehodách a o aktuální hustotě silničního provozu. O následné předání informací se starají především zpravodaje, kterými jsou zejména regionální denní tisk – noviny. Dle statistik na chování účastníků v silničním provozu mají sdělovací prostředky významný vliv. Je-li pozitivní vliv spojen s vlivy a možnostmi, které má k dispozici police, může nám na silnicích umírat daleko méně účastníků provozu a pozemní komunikace mohou být bezpečnější.

Dalšími důležitými preventivními opatřeními ze strany Policie České republiky jsou besedy. Jedná se o besedy především se žáky základních škol. Během besed jsou žáci, zejména druhých a třetích tříd, cestou pracovníků PIS (preventivně informační skupiny Policie České republiky) formou her seznamováni s dopravní výchovou. V rámci besed jsou děti seznamovány s pravidly silničního provozu. Besedy jsou cíleně zaměřeny na skupinu dětských chodců a cyklistů. Jedná se především o osvětu v oblasti nejčastěji páchaných přestupků u této kategorie účastníků silničního provozu. V rámci těchto besed jsou dětem pracovníky policie rozdávány propagační předměty, zpravidla s dopravní tematikou. Jedná se například o stolní hry, jejichž cílem je naučit mladé hráče základní pravidla silničního provozu a rozeznání dopravních značení. Dále jsou dětem rozdávány různé pomůcky, které mají zvýšit bezpečnost mladých chodců popřípadě cyklistů v silničním provozu. V řadě případů se jedná o různé reflexní doplňky, které pomáhají tyto nejzranitelnější účastníky silničního provozu ochránit především za snížené viditelnosti.

Velice úspěšným projektem v rámci Policie České republiky je Ajaxův zápisník. Jedná se o projekt určený pro žáky 2. tříd základních škol. Ajaxův zápisník je preventivní program, jehož cílem je odpovídajícím způsobem zvyšovat právní vědomí u dětí mladšího školního věku. V tomto projektu dětem dělá průvodce policejní pes Ajax se svým psovodem policistou. Žáci druhých tříd základních škol se učí pomocí Ajaxova zápisníku předcházet různým sociálně patologickým jevům např. šikaně, alkoholu a hazardním hrám apod. Seznamují se také s každodenními záležitostmi, kterým je i pohyb v silničním provozu, kterého se děti aktivně účastní především jako chodci a cyklisté. Žáci dostávají zápisník, se kterým pracují po celý rok za pomoci učitelů a rodičů. Proškolení policisté pro ně připravují různé soutěže a testy a přitom zjišťují, co se od policejního psa Ajaxe naučili. Zápisník obsahuje 10 témat, každé téma je vždy na 1 měsíc ve školním roce. Témata jsou zařazena vhodně vzhledem k věku žáků. Děti se průběžně formou hry seznamují s policií, s jejími činnostmi a dopravní tematikou.

V rámci Plzeňského kraje jsou krajským ředitelstvím policie pořádány pro žáky druhých stupňů základních škol na dopravních hřištích soutěže cyklistů jednotlivých škol Plzeňského kraje. Jedná se o simulaci jízdy cyklistů v silničním provozu. Na těchto soutěžích se vedle pracovníků PIS aktivně podílejí především příslušníci dopravní policie. Malí cyklisté jsou v rámci soutěží seznamováni s problematikou cyklistů v silničním provozu, jsou jim vysvětlována pravidla silničního provozu a formou hry jsou seznamováni s nástrahami v každodenním silničním provozu.

4.1.3 Spolupráce Policie České republiky s dalšími subjekty

V rámci prevence Policie České republiky úzce spolupracuje s orgány měst a obcí. Tato spolupráce je založena na společném zájmu o zlepšení celkového stavu v naší společnosti v oblasti veřejného života občanů. Spolupráci upravují koordinační dohody dle § 16 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

„Útvar policie určený policejním prezidentem může uzavřít písemnou koordinační dohodu s obcí nebo městskou částí hlavního města Prahy za účelem stanovení společného postupu při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku.“³⁸

³⁸ Česká republika. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008, o Policii České republiky, § 16, odst. 1.

Rozsah spolupráce je součástí koordinačních dohod a to podle rozdělení problematik pro zajišťování veřejného pořádku, dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu apod.. Tuto problematiku upravuje § 2 písm. d) zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii.

„Obecní policie při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona

d) se podílí v rozsahu stanoveném tímto nebo zvláštním zákonem na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.“³⁹

Ustanovení je v praxi zaměřeno na výkon dohledu na bezpečnost silničního provozu v místech, kde jsou ohrožováni účastníci silničního provozu. Jedná se například o dopravní akce typu „Bezpečně do školy“. Tato akce je zaměřena na přechody pro chodce v blízkosti základních škol. Je zaměřena na bezpečné přecházení dětí nižších ročníků škol. V průběhu takto zaměřených dopravních akcí úzce spolupracuje Policie České republiky s obecní policií. Dále se v rámci spolupráce obě složky spolupodílí na preventivních aktivitách v oblasti prevence bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedná se zejména o společné přednášky a besedy, dále pak o účast na preventivních kampaních zaměřených na jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté, senioři v dopravě apod.).

Strážníci obecních a městských policií jsou v oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu rovnocennými partnery, kteří jsou plně zodpovědní za bezpečnost silničního provozu v obcích. Obecní-městská policie je subjekt, který významně ovlivňuje situaci v oblasti silniční dopravy, ať již represí, či prevencí.

V rámci prevence policie České republiky úzce spolupracuje i s Ministerstvem obrany. Jedná se zejména o spolupráci s vojenskou policií. Vojenská policie provádí průběžně dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, jak ve vojenských objektech, tak mimo ně, v souladu se zákonem č. 124/1992 o vojenské policii.

„Vojenská policie plní tyto úkoly:

h) dohlíží nad bezpečností provozu vozidel ozbrojených sil a nad bezpečností provozu ostatních dopravních prostředků ve vojenských objektech,

i) řídí provoz vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích,

³⁹ Česká republika. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991, o obecní policii, § 2, písmeno d.

j) vykonává dohled nad výcvikem a zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů vozidel ozbrojených sil.“⁴⁰

Například v roce 2010 bylo provedeno 1 100 samostatných vojenských dopravně pořádkových hlídek. Z tohoto počtu jich bylo 300 ve spolupráci s Policií České republiky. Dále je v resortu ministerstva obrany prováděno školení řidičů všech kategorií dle vnitřních předpisů. Jedná se o řidiče vojenských vozidel. Na těchto školeních se částečně podílejí i příslušníci Policie České republiky. Jedná se zejména o přednášky dopravních policistů zaměřené na problematiku provozu na pozemních komunikacích. V rámci územního odboru Rokycany, zejména dopravní policisté úzce spolupracují s Vojenskou policií při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu ve vojenském prostoru Strašice, i mimo tento prostor. Jedná se o spolupráci během kulturních a společenských akcí pořádaných Armádou České republiky, Policií České republiky a veřejností.

Policie České republiky se také významně podílí na prevenci v oblasti dopravního inženýrství. Jedná se o prevenci z pohledu dopravní nehodovosti. Jde o navrhování úprav komunikací, dopravního značení, stavebních úprav a technického vybavení pozemních komunikací. Řidiči, i každému jinému účastníku silničního provozu, musí být v daném místě jednoznačně zřejmé, o jakou dopravní situaci se jedná a jak se má chovat. Ta vyplývá z dopravního a stavebně technického stavu komunikace tj. dopravního prostředí, ve kterém se pohybuje. K bližšímu vysvětlení dopravní situace může být v nezbytně nutné míře použito dopravní značení a dopravní zařízení. Praxe ukazuje, že pouze správně vytvořené podmínky vedou účastníky silničního provozu k přizpůsobení svého jednání v silničním provozu.

Dále se v rámci prevence jedná o účast pověřených pracovníků dopravních inspektorátů při projednávání výstavby nových komunikací, navrhování bezpečnostních prvků nebo účast na konkrétních projektech vedoucích ke zklidňování dopravy a řízení provozu na pozemních komunikacích. V této oblasti se jedná o součinnost s orgány státní správy a samosprávy, ale i s investory. Je nepodstatné, zda jde o fyzické nebo právnické osoby.

⁴⁰ Česká republika. *Zákon č. 124 ze dne 5. března 1992, o Vojenské policii*, § 3, odst. 1, písmeno h, i, j.

V oblasti prevence se do činnosti zapojuje Policie České republiky především ve spolupráci s ministerstvem školství a to hlavně se základními školami a školkami. Jde většinou o pořádání besed a o distribuci preventivně informačních materiálů se zaměřením na bezpečnost a plynulost silničního provozu (informační letáky, reflexní doplňky oblečení atd.). Při preventivních akcích zaměřených nejen na děti a mládež policie úzce spolupracuje také s ministerstvem dopravy. Z tohoto důvodu bylo na ministerstvu dopravy zřízeno oddělení Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (BESIP). Jedná se o součást ministerstva dopravy. Provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o součinnostní akce a kampaně, zaměřené na konkrétní skupiny účastníků silničního provozu. Jsou zaměřeny na již zmíněnou skupinu dětí předškolního a školního věku. Další rizikovou skupinou účastníků silničního provozu jsou senioři, následují cyklisté a nejrizikovější skupina mladí řidiči motorových vozidel.

5 Možnosti řešení vedoucí ke snížení počtu dopravních přestupků a dopravních nehod

5.1 Možnosti preventivních řešení v rámci Policie České republiky

Současná situace v oblasti silniční dopravy nejen na území České republiky není příznivá. To nám dokazují periodicky zpracovávané statistiky z této oblasti. Jedná se o statistiky jak dopravních přestupků, tak dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích všech tříd a s tím spojené následky. Především se jedná o zraněné a usmrcené účastníky silničního provozu a také finanční škody vznikající při těchto událostech.

V současné době má největší podíl na předcházení páchání dopravních přestupků, které jsou nejčastějšími příčinami dopravních nehod, Policie České republiky. V oblasti prevence je úloha Policie České republiky nezastupitelná. Bohužel v posledních letech doléhají na policii vnější vlivy, které stěžují a znesnadňují zejména dopravním policistům řádně plnit tuto preventivní činnost. Jsou to například legislativní změny v oblasti bodového hodnocení řidičů, snižování finančních prostředků, které jsou nezbytné pro řádné fungování policie nejen v oblasti dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a v oblasti prevence. Možností zlepšení, v některých případech velmi neutěšené situace, je několik. Na prvním místě v oblasti této problematiky je zejména u dopravní policie třeba doplnit počty policistů na plánované stavy. Přitom je důležité přihlížet k pravidelně statisticky vyhodnocovaným údajům, kterými jsou porušování pravidel silničního provozu, nehodovost na daném území a druhy pozemních komunikací na daném teritoriu. Rozdílný počet dopravních policistů je třeba u hlídkové služby dopravních inspektorátů okresních měst a u hlavního města Prahy. Je proto nezbytné do praxe zavést tak dlouho odkládanou systemizaci tabulkových míst.

V době, kdy bude toto opatření splněno nebude problematické, jako v současné době, vysílat prakticky nepřetržitě dopravní policisty do výkonu hlídkové služby do všech míst územních odborů. V současné době je to prakticky nemožné z absence dopravních policistů a také z nedostatku finančních limitů na pohonné hmoty do služebních vozidel. Je třeba si uvědomit, že přítomnost hlídkové služby dopravní policie na pozemních komunikacích všech tříd v kteroukoliv denní či noční dobu, je na

prvním místě v prevenci při předcházení páchaní dopravních přestupků. S tímto jde ruku v ruce řádné technické vybavení policistů. U dopravní policie se jedná zejména o doplnění dnešní době výkonově odpovídajících vozidel a v nich instalovaných měřících a záznamových zařízení (radarů, kamer). Je třeba si uvědomit, že nepřizpůsobení rychlosti je jednou z hlavních příčin dopravních nehod. Jistě by v oblasti prevence také pomohlo vybavení policistů přenosnými záznamovými a měřícími zařízeními, schopnými zaznamenat přestupky jak ve dne, tak především v noci. Je to nezbytné zejména pro pozdější dokazování přestupků ve správním řízení. Vybavit všechny dopravní inspektoráty zařízeními sloužící ke kontrole nákladní a autobusové dopravy (nájezdové váhy atd.). Jak ukazuje současný stav v oblasti nákladní a autobusové dopravy je součinnost s ministerstvem dopravy (centrum služeb pro silniční dopravu) nedostatečná. V dnešní době se akce zaměřené na vážení a kontrolu technického stavu těchto vozidel provádějí maximálně jednou za měsíc a to je při současném provozu na pozemních komunikacích nedostačující. To dokazují druhy a počty přestupků z této oblasti. Optimální by bylo dopravní akce zaměřené na nákladní a autobusovou dopravu provádět minimálně jednou týdně a po celém územním odboru. Při plánování těchto akcí je pochopitelně nezbytné přihlížet k zatíženosti daného teritoria tímto druhem dopravy.

Důležitým prvkem v oblasti prevence je také odborná způsobilost nejen dopravních policistů. Aktuální stav je zejména na některých odděleních nevyhovující. Jedná se především o oblast problematiky silniční, nákladové a autobusové dopravy, v oblastech sociálních předpisů (ADR, AETR). Nezpůsobilost se v současné době netýká jen policistů na základních funkcích provádějících tyto kontroly, ale i na vyšších stupních řízení a metodického vedení. Je zcela nepřijatelné, aby policista, který je pověřen vedením dopravně bezpečnostní akce, popřípadě jejím kontrolováním, nebyl obeznámen s problematikou a legislativou týkající se tohoto druhu dopravy. Samozřejmě je také zcela nepřijatelné a neprofesionální, aby řadový policista při běžné silniční kontrole neznal základní právní normy a interní akty řízení nezbytné pro výkon své funkce.

Zásadním přínosem v oblasti preventivního působení na veřejnost by bylo vrácení projednávání přestupků na úseku dopravy do příslušnosti Policie České republiky. Toto opatření by jistě přineslo pozitiva. Nestávalo by se tak často, že práce policistů vyjde

nadarmo. A to je téměř denně dokazováno rozhodnutími správních orgánů obcí (odborní doprava). Jedná se mnohdy o nepřiměřeně nízké sankce ukládané přestupcům. Skutečnost je v dnešní době velice negativně vnímána širokou veřejností a nepřináší preventivní efekt vycházející z represe. Při projednávání přestupků je v současné době policista postaven mnohdy na úroveň běžného svědka. Svědectví policisty při dokazování ve správním řízení nemá žádnou váhu proti tvrzení občana. Není brán zřetel na skutečnost, že policista je pod služební přísahou a nemá osobní zájem na bezdůvodném obvinění přestupce, jak je mnohdy veřejností prezentováno.

5.2 Možnosti preventivních řešení v rámci jiných subjektů

Možností preventivních opatření v této oblasti je také mnoho. Základem je kvalitní legislativa. Je proto třeba uvádět v platnost právní normy, které jsou jednoznačné a není je třeba po zavedení do praxe rozsáhle pozměňovat. Na prevenci v silniční dopravě mělo jistě pozitivní vliv zavedení bodového systému v roce 2006, ale nejednalo se o objevení již objeveného? Je třeba pro příklad uvést kupon který byl součástí řidičského oprávnění v padesátých letech minulého století. Řidiči byl v té době vydán společně s řidičským průkazem kupon č. I. Bez tohoto kuponu byl řidičský průkaz neplatný. Jestliže řidič v silničním provozu projevil hrubou bezohlednost, agresivitu apod. mohl mu být příslušníkem veřejné bezpečnosti společně s pokutou vyměněn základní kupon č. I za kupon s vyšším číslem. Jednalo se o čísla kuponů II a III. Do papírových kuponů byly zaznamenávány tresty za spáchané přestupky v silničním provozu. Záznam se prováděl proděravěním kuponu. V nejzávažnějších případech mohla komise dopravního inspektorátu vydat kupon č. III, tím okamžitě přeskočila kupon č. II. Jestliže řidič, který měl u řidičského průkazu kupon č. III, spáchal dopravní přestupek, byl přestupek projednán pouze před komisí. Jestliže se řidič po dobu 6-ti měsíců od výměny kuponu nedopustil dopravního přestupku, mohl mu kupon být vrácen s původním číslem. Tento systém měl výhodu, že policista (příslušník VB) ihned věděl, zda se jedná o recidivistu. Je tedy více než zřejmé, že na prevenci v silniční dopravě vždy měla a bude mít významný vliv také represe, kterou nese porušení pravidel silničního provozu.

Poznatky po zavedení bodového systému ukazují, že tomu tak skutečně je. Policisté se téměř denně setkávají s reakcí řidičů, kteří se zajímají více o odečtené body za spáchaný přestupek, než o výši blokové pokuty, která jim hrozí za protiprávní

jednání. Je tedy vidět, že se tento systém osvědčil. Většina řidičů od takových přestupků, které jsou bodově hodnoceny, upouští. Změna bodového systému, ke kterému došlo k 1. 8. 2011 téměř okamžitě ukázala, že u přestupků, které byly dříve bodově hodnoceny, došlo po zrušení sankce odečítání bodů k nárůstu páchaní přestupků řidiči motorových vozidel. Jedná se například o povinnost celodenního svícení nebo držení hovorového zařízení. Je rozumné, na rozdíl od okolních států, bodový systém v České republice zmírňovat? Statistiky nás přece utvrzují o opaku. Z důvodu k dalším opatřením majícím vliv na prevenci v oblasti silniční dopravy, by bylo zvýšení počtu odečítaných bodů za spáchané přestupky a i zvýšení finančních postihů. Nebylo by rozumné vzít si vzor od našich německých popřípadě rakouských sousedů? V těchto zemích jsou řidiči podstatně ukázněnější než v České republice, a přesto dochází ke zpříšňování sankcí za spáchané dopravní přestupky.

V oblasti získávání řidičských oprávnění je také co zlepšovat. Na skutečnost poukazují medializované kauzy spojené s vydáváním řidičských průkazů např. cizincům. Je proto nutné zaměřit se více na činnost autoškol, kontrolu a zkvalitnění učebních osnov těchto zařízení. Přispělo by jistě navýšení počtu hodin jak teorie tak praktických jízd a zaměřit se více na prevenci a poukázat na mnohdy katastrofické důsledky nedodržování pravidel silničního provozu. Dalším řešením vedoucím ke snížení dopravní nehodovosti by bylo zpřísnění možnosti získat řidičské oprávnění. Žadatel by musel absolvovat psychologické vyšetření, které by včas odhalilo např. agresivitu, drogovou závislost apod. V oblasti prevence by jistě přispělo u skupin všech řidičů motorových vozidel propůjčovat řidičské oprávnění na dobu 10 let. Po uplynutí této doby by byl řidič pravidelně přezkušován z pravidel silničního provozu a podroben psychologickému a lékařskému vyšetření. Nedostavil by se žadatel s žádostí po uplynutí uvedené lhůty, nebo by nesplnil stanovená kritéria, automaticky by mu byla odebrána řidičská oprávnění všech skupin. U věkové kategorie řidičů do 25 let by bylo řidičské oprávnění propůjčováno na zkušební dobu. Pokud by v této době řidič spáchal závažný dopravní přestupek, způsobil závažnou dopravní nehodu apod., bylo by mu řidičské oprávnění automaticky odebráno. Uvedená opatření by jistě přispěla ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a jistě by se odrazila na počtu spáchaných přestupků, dopravních nehodách a s nimi spojených následcích.

Také v oblasti preventivního působení na veřejnost se nachází několik možných řešení. V oblasti byla jistě pro širokou veřejnost velmi působivá kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“ apod. Jednalo se o zaujetí formou šoku. Mnohem větším přínosem pro reálnou představu dopravní nehody je však využití simulátorů dopravních nehod. Jedná se o skelety vozidel, ve kterých se simuluje náraz, převrácení vozidla apod. Tyto simulátory by měly být využívány v rámci povinného výcviku v autoškolách, při besedách apod. Je nepodstatné, zda se jedná o besedy se žáky základních škol či seniory. Reálný prožitek je přece mnohem více, než klip z televizní obrazovky plný krve.

Z dlouhodobějšího hlediska by jistě pozitivní vliv na širokou veřejnost a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu přineslo zavedení dopravní výchovy do povinných a hodnocených osnov škol všech stupňů. Na školách by působil odborně vyškolený pedagog, který by pravidelně žáky teoreticky a prakticky seznamoval s pravidly silničního provozu a s jeho hrozbami. Cílem dopravní výchovy je snížit následky dopravních nehod dětí prostřednictvím ovlivnění jejich sebeuvědomění, vědomého i podvědomého vnímání rizika. Je nutné zaujmout všechny děti a nabídnout takové aktivity, které osloví všechny typy dětí. Je velmi důležité, aby si dítě zvolilo metodu samo. Zhostí-li se úkolu podle vlastních schopností, zvyšuje rychlost vstřebávání vstupních informací a zajistí si i snazší převedení informace do dlouhodobé paměti. Lidský mozek funguje neúčinněji, pokud se mu dovolí fungovat v souladu s jeho přirozenými procesy.

V rámci prevence orgánů měst a obcí je možností návrhů preventivních řešení několik. Velmi by prospělo povinné a účelné zavedení zpomalovacích prvků (prahů apod.) u mateřských, základních škol, domovů seniorů, pošt, obchodních domů apod. S tímto zavedením jde ruku v ruce zejména v menších obcích zavedení přechodů pro chodce. Jistě by přispělo zlepšení stavu pozemních komunikací, zlepšení stavu dopravního značení, stav bezpečnostních prvků (měřiče rychlosti, zpomalovací prahy, osvětlené přechody pro chodce) a stav v okolí pozemních komunikací. Dále by jistě pozitivní vliv přineslo odsunout dopravu mimo centra obcí, pěší a cyklistickou dopravu co nejdále od pozemních komunikací. Tato akce se velmi zdařila v obci Zbiroh v okrese Rokycany, kde byla vytvořena přístupová stezka k základní a mateřské škole zcela mimo silniční síť.

5.3 Možnosti preventivních řešení v rámci veřejnosti

Také široká veřejnost by se v rámci prevence v oblasti silniční dopravy mohla intenzivněji zapojit. Často je až zarážející, jaké je nízké právní vědomí většiny občanů naší republiky. Příslušníci Policie České republiky jsou o této zkušenosti prakticky denně přesvědčováni. Jedná se o neznalosti základních právních norem potřebných pro každého z nás v každodenním životě. Je až zarážející kolik účastníků silničního provozu nezná základní oprávnění a povinnosti vyplývající ze zákona č. 361/200 Sb., byť každý z nás je téměř denně účastníkem silničního provozu. Tuto neznalost neprojevují jen skupiny chodců, cyklistů, ale mnohdy i řidičů motorových vozidel. Možností řešení je několik. Každý z nás by se měl své základní právní vědomí udržovat na odpovídající úrovni. Toto by šlo zabezpečit zejména samostudiem, výchovou v rodinách, působením veřejnosti na své okolí a aktivním zapojením veřejnosti do oblasti prevence.

Dopravní výchova v rodině

Děti se setkávají s dopravní výchovou již od mateřské školy a později i na základní škole. V současné době je však tato výchova na těchto zařízeních podceňována. Z tohoto důvodu je velice důležitá v této oblasti role rodičů. Je obecně známo, že v nejmladším věku dítěte, je rodina nejvýznamnějším výchovným prostředím. V tomto období se vytváří základy znalostí a dovedností dětí. Proto je velmi důležité od začátku upozorňovat děti na chování ostatních lidí, naučit je rozeznávat, jestli se chovají správně, případně v čem dělají chyby. Rodiče by je měli hlavně učit rozeznávat základní dopravní značky, převážně ty, které se vyskytují v blízkosti jejich bydliště a na cestě do školy. Naučit je používat nejbezpečnější cestu do školy a zpět, cvičit s nimi přecházení ulice, procvičovat rozlišování pravé a levé strany a základních barev. Seznámit je s konkrétními druhy dopravních prostředků a pomáhat s orientací v dopravních situacích. Je vhodné najít dobré a bezpečné prostory pro hry, rozvíjet základní dovednosti při jízdě na kole a kontrolovat, aby děti používaly cyklistickou přilbu. Základní znalosti získané v rodině je potřeba rozvíjet a zlepšovat, proto učitelé základních škol zařazují prvky dopravní výchovy do výuky, aby tak upevnili znalosti a dovednosti dětí jako účastníků silničního provozu.

Působení veřejnosti na ostatní. V této oblasti je možno se také aktivně zapojit. Nejlepší příklad z praxe je z obce Zbiroh v okrese Rokycany. Zdejší členky mateřského centra, které se skládá převážně z matek na mateřské dovolené, se každé pondělí nebo den po dni volna aktivně a zcela nezištně zapojí do akce bezpečné přecházení. Jedná se o akci, kdy vždy dvě členky mateřského centra pomáhají bezpečně přecházet zejména malým školákům na cestě do školy. Jedná se o zabezpečení bezpečného přecházení na přechodu pro chodce, který směřuje do pěší stezky vedoucí k základní a mateřské škole. Tato aktivita je v uvedené obci širokou veřejností a zejména rodiči malých školáků velmi vítána a oceňována. Stálo by za uvážení, zda by se tato aktivita nedala aplikovat i v jiných městech a obcích.

Další možné řešení zapojení veřejnosti do prevence je vytváření zájmových kroužků pro malé školáky, jejichž náplní by byla dopravní výchova aplikována formou hry. Příklad z praxe je z obce Volduchy, kdy policista služebně zařazený na dopravním inspektorátě, vede bezplatně ve svém volném čase se svojí manželkou takovýto zájmový kroužek. Následně se může veřejnost aktivně zapojit do budování cyklistických, popřípadě pěších stezek a jejich údržbě v provozuschopném stavu a ochraně před případným poškozováním. Veřejnost se v oblasti prevence v dopravně také může více zapojit tím, že pravidelně informuje média (rádio, televize, internet) o aktuální dopravní situaci v silničním provozu v daném teritoriu. Aktivita je širokou veřejností velice kladně vítána a měla být více podporována a vyžadována ze strany ostatních subjektů.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo přiblížení problematiky přestupků na úseku dopravy, jako hlavní příčiny vzniku dopravních nehod. Dále pak zobecnění statistického přehledu o dopravní nehodovosti o jejím vývoji na území České republiky a následné vyhodnocení zjištěného stavu a navržení možných řešení vedoucích ke zlepšení situace na pozemních komunikacích v České republice. V první části práce byly vysvětleny nejdůležitější pojmy. Těmito pojmy jsou přestupek, dopravní přestupek, dopravní nehoda. Další část bakalářské práce je zaměřena na podrobné statistické vyhodnocení přestupků na úseku dopravy a dopravních nehod všech skupin účastníků silničního provozu za uplynulé roky 2010 a 2011. Při vyhodnocování těchto statistik je důležité přihlížet ke všem faktorům majícím vliv na objektivní vedení statistik. Jedná se o statistiky vedených o spáchaných přestupcích a o dopravních nehodách zaviněných všemi skupinami účastníků silničního provozu. Obecně lze po zpracování této části bakalářské práce konstatovat, že i přes opatření téměř všech subjektů naší společnosti dochází k nárůstu páchání dopravních přestupků. O nárůstu nehodovosti na pozemních komunikacích všech tříd v České republice nelze hovořit. Statistickým vyhodnocením této kategorie bylo zjištěno, že oproti roku 2010 došlo v roce 2011 k mírnému poklesu nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Na objektivitu těchto čísel má samozřejmě negativní vliv odpadnutí povinnosti účastníků silničního provozu hlásit ty dopravní nehody, u kterých škoda na zúčastněných vozidlech nepřevyšuje 100 000,- Kč a dále nehody, u kterých nedošlo ke zranění některého z účastníků. Nejrozsáhlejší kapitolou práce je ta část, ve které je popsána úloha Policie České republiky při předcházení páchání dopravních přestupků a omezování příčin vzniku dopravních nehod. Zde jsou konkrétně představeny jednotlivé dopravně bezpečnostní akce, jejich zaměření na určité skupiny účastníků silničního provozu. Je zde popsána spolupráce Policie České republiky s dalšími subjekty. Tato spolupráce je zaměřena na oblast silniční dopravy v České republice, a je založena na společném zájmu o zlepšení celkového stavu na pozemních komunikacích všech tříd.

Poslední část bakalářské práce je zaměřena na možná řešení vedoucí ke snížení počtu dopravních přestupků a dopravních nehod na území České republiky. Zde jsou navrženy řešení týkající se Policie České republiky. Je smutné, že většina navrhovaných řešení v oblasti Policie České republiky se odvíjí pouze od nedostatku finančních prostředků, tak důležitých pro efektivní fungování této bezpečnostní složky. Veškerá

autorem navrhovaná řešení jsou vždy vázána na dostatek finančních prostředků u dopravní policie. Široká veřejnost je téměř denně formou hromadných sdělovacích prostředků přesvědčována, že mnohdy drastická a nesystémová úsporná opatření nevedou ke snížení kvality výkonu služby. Zejména u dopravní policie je toto tvrzení mírně řečeno zkreslené a také se odráží ve statistických údajích uvedených v bakalářské práci. Nejsou-li finanční prostředky například na pohonné hmoty, není možno pokrýt dopravními policisty celé určené teritorium. Chybí-li zejména v hlídkové službě dopravních inspektorátů policisté, tak se tato skutečnost na statistických údajích musí projevit. V této části bakalářské práce jsou ještě uvedeny další návrhy možných řešení vedoucí ke snížení počtu dopravních přestupků a dopravních nehod v oblasti jiných subjektů a široké veřejnosti. V přílohách bakalářské práce jsou uvedeny grafová znázornění vývoje dopravní nehodovosti a páchání sledovaných dopravních přestupků za rok 2010 a 2011 na pozemních komunikacích České republiky. Dále jsou zde uvedeny fotografie výše uvedených technických prostředků používaných zejména dopravními policisty při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a používaných při vyšetřování dopravních nehod. Dále pak fotografie následků nedodržování pravidel silničního provozu. Jedná se o fotografie dopravních nehod, kde je příčinou nepřiměřená rychlost, nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy a nesprávné předjíždění.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

Literární zdroje

- 1 ANDRES, J. *Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. 146 s. ISBN 80-86502-00-7.
- 2 BRADÁČ, A. *Rádce majitele automobilu*. Praha: Linde, 1998. 549 s. ISBN 80-7201-119-7.
- 3 CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hlubková analýza dopravních nehod v ČR*. Ministerstvo dopravy. Praha: 2009. 109 s. ISBN 978-80-86502-99-1.
- 4 HÁJEK, M. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Praha: 2007. 96 s. ISBN 978-80247-2213-9.
- 5 CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 6 JEAN-LOUIS. *Mysli! Přece si o ně neumažeš kola!*. vyd. 1. Praha: 2001. 145 s. ISBN 80-240-1767-9.
- 7 KOČÁRKOVÁ, D. et al. *Základy dopravního inženýrství*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. 110, 31 s. ISBN 80-01-03022-9.
- 8 KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Praha:Prospektrum, 1998. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.
- 9 KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha : Linde, 2006. 32 s. ISBN 80-7201-613-X.
- 10 PETRUNČÍK, P. *ADR 2009: přeprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2009. 216 s. ISBN 978-80-87304-02-0
- 11 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY – ŘSDP, *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky ze rok 2010*. Praha: Tiskárna ministerstva vnitra duben 2011.
- 12 PORADA, V. a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- 13 STOJAN, M. a kolektiv. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 224 s., str. 53, ISBN 978-80-210-4251-3.
- 14 ŠACHL, J. *Analýza nehod v silničním provozu*. Praha 2010. 144 s. ISBN 978-80-01-04638-8.

Elektronické zdroje

1. Policie České republiky. Ředitelství sužby dopravní policie. *Informace 2011- prezentace* [online]. Praha. [cit. 15. 2. 2012]. Dostupné z: http://ppportal.per.cz/rsdp/private/Statistika/Zaverecna_informace_2011/2011_12_informace.pdf
2. Policie České republiky. Ředitelství služby dopravní policie, *Činnost služby dopravní policie za rok 2011 – řidiči motorových vozidel*, [online]. Praha. [cit. 28. 1. 2012]. Dostupné z: <http://ppportal.per.cz/rsdp/rsdp.htm>
3. Centrum dopravního vzdělávání, Ministerstvo dopravy České republiky, *BESIP*, [online]. Praha. [cit. 2. 3. 2012]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2001-2010>

Právní předpisy

1. Česká republika. *Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616.
2. Česká republika. *Zákon č. 124 ze dne 5. března 1992, o Vojenské policii*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 30, s.735-742.
3. Česká republika. *Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991, o obecní policii*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1991, částka 104, s. 2736-2742.
4. Česká republika. *Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994, o silniční dopravě*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s.1154-1161.
5. Česká republika. *Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61.
6. Česká republika. *Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.
7. Česká republika. *Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008, o Policii České republiky*. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116.
8. Policejní prezidium ČR. *Závazný pokyn Policejního prezidenta č. 160/2009 ze dne 4. prosince 2009, o postupu na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*
9. Česká republika. *Vyhláška č. 196/1953 Ú. 1. ze dne 30. června 1953 Ministerstva národní bezpečnosti o provozu na silnicích*.

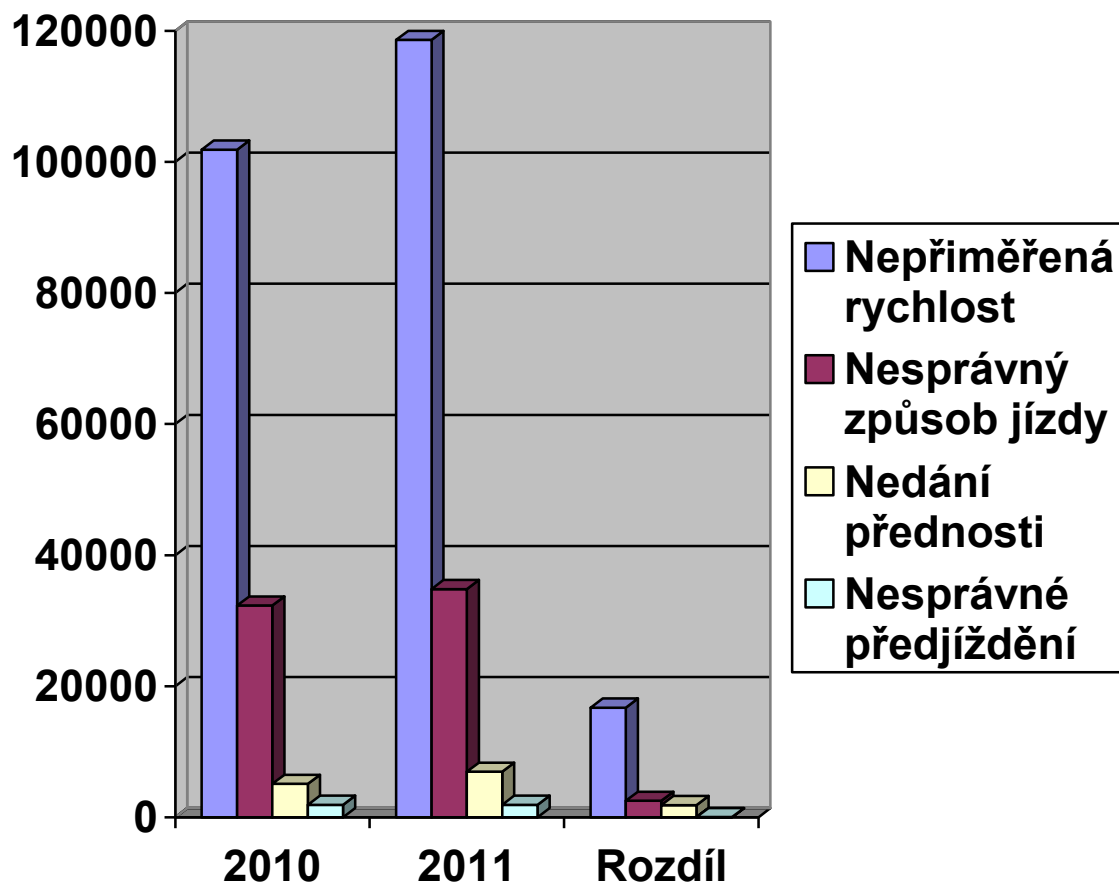
Seznam příloh

Příloha I	Graf č. 1 – Sledované přestupky v dopravě
Příloha II	Graf.č. 2 – Přestupky spáchané cyklisty
Příloha III	Graf č. 3 – Přestupky spáchané chodci
Příloha IV	Graf č. 4 – Vývoj nehodovosti a následků nehod
Příloha V	Dechový analyzátor – DRÄGER 7510
Příloha VI	Dechový analyzátor – DRÄGER 7410
Příloha VII	Orientační drogový test – DRUGWIPE 5+
Příloha VIII	Orientační drogový test – DRUGWIPE 5+
Příloha IX	Záznamové měřicí zařízení – MICRO DIGI-CAM
Příloha X	Dopravní nehoda – příčina – nepřiměřená rychlost
Příloha XI	Dopravní nehoda – příčina – nesprávný způsob jízdy
Příloha XII	Dopravní nehoda – příčina – nedání přednosti
Příloha XIII	Dopravní nehoda – příčina – nesprávné předjíždění

Seznam zkratk

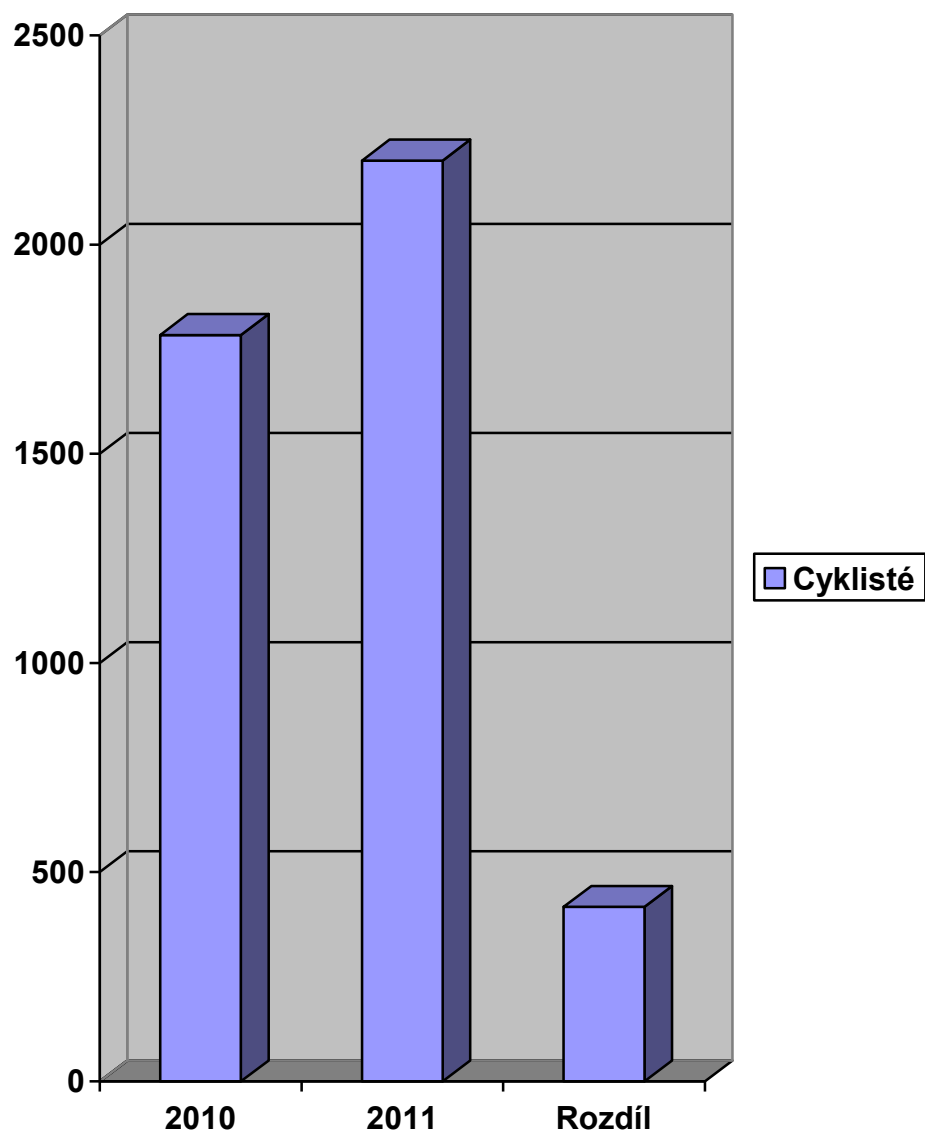
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
BESIP	Bezpečnost a plynulost silničního provozu
CA	canabis (marihuana)
CO	kokain
OP	opiáty
PIS	preventivně informační skupiny
ZZ PP	Závazný pokyn Policejního prezidenta

Příloha č. I - Graf č. 1 - Sledované přestupky v dopravě ⁴¹



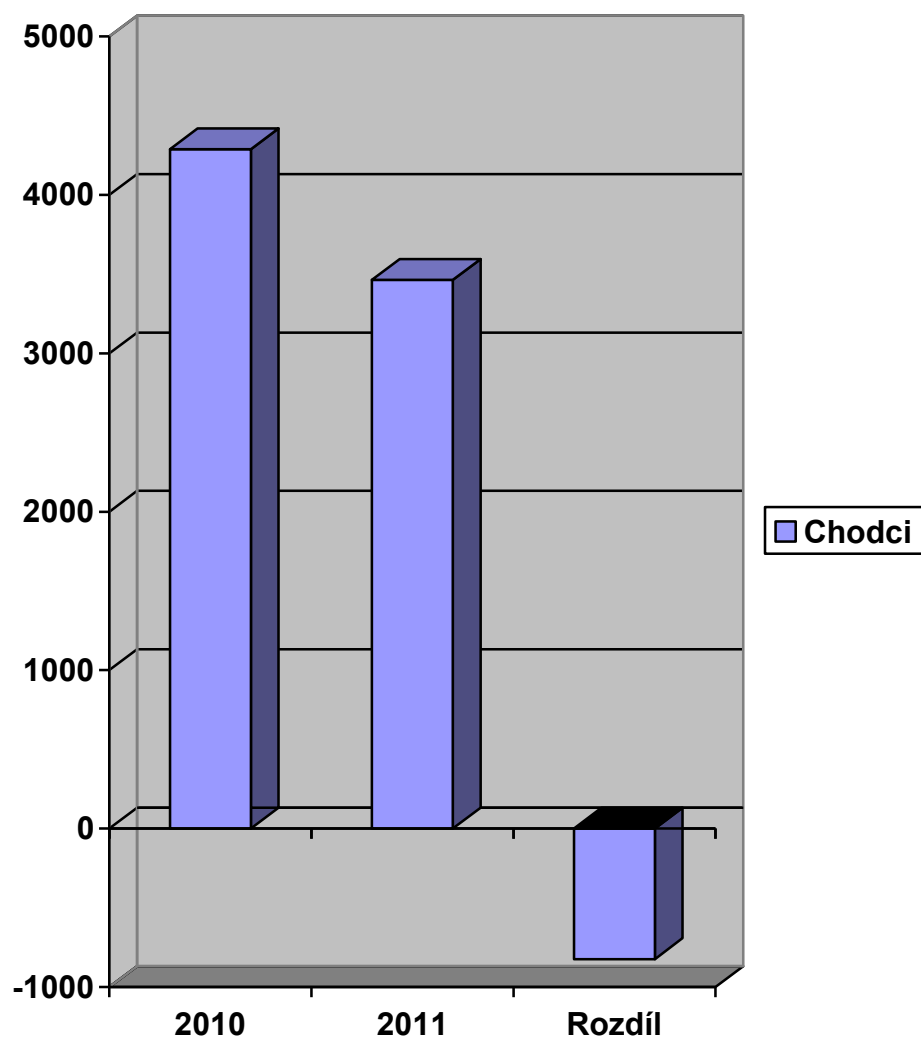
⁴¹ Vlastní zdroj.

Příloha č. II - Graf č. 2 – Přestupky spáchané cyklisty⁴²



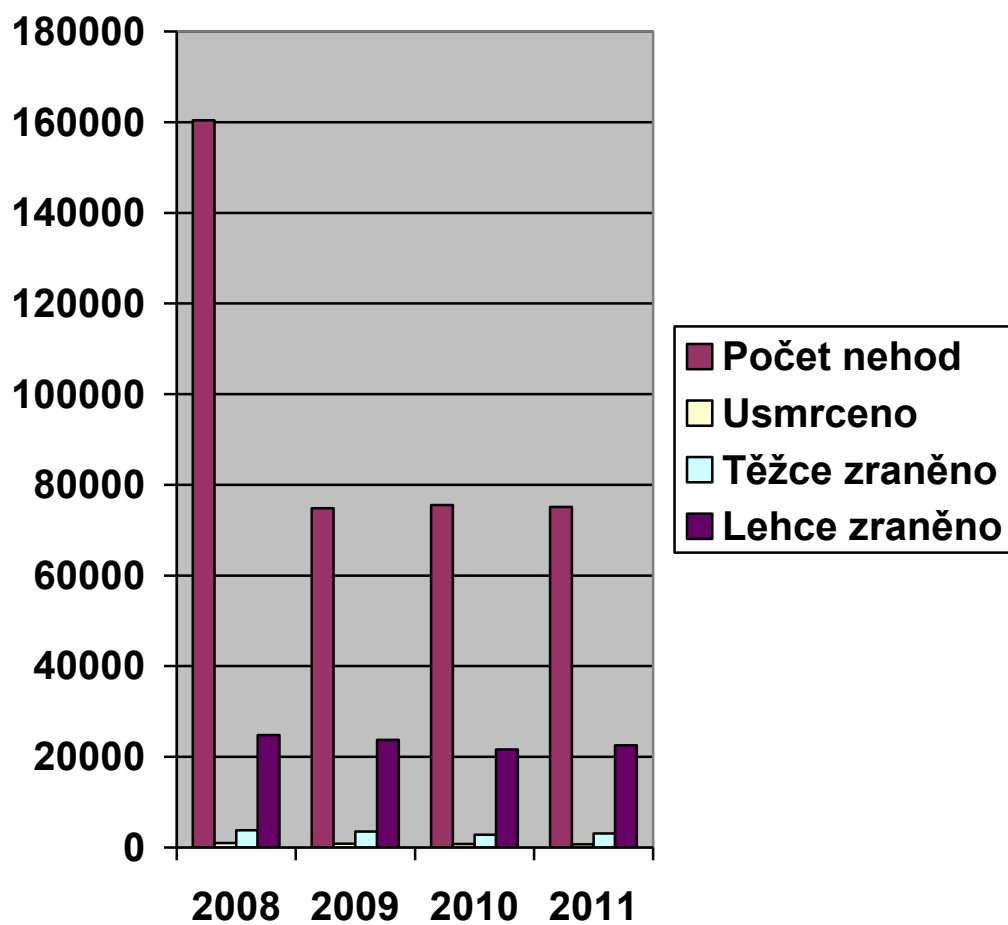
⁴² Vlastní zdroj.

Příloha č. III - Graf č. 3 – Přestupky spáchané chodci ⁴³



⁴³ Vlastní zdroj.

Příloha č. IV – Graf č. 4 -Vývoj nehodovosti a následků nehod⁴⁴



⁴⁴ Vlastní zdroj.

Příloha č. V – Dechový analyzátor - DRÄGER 7510 ⁴⁵



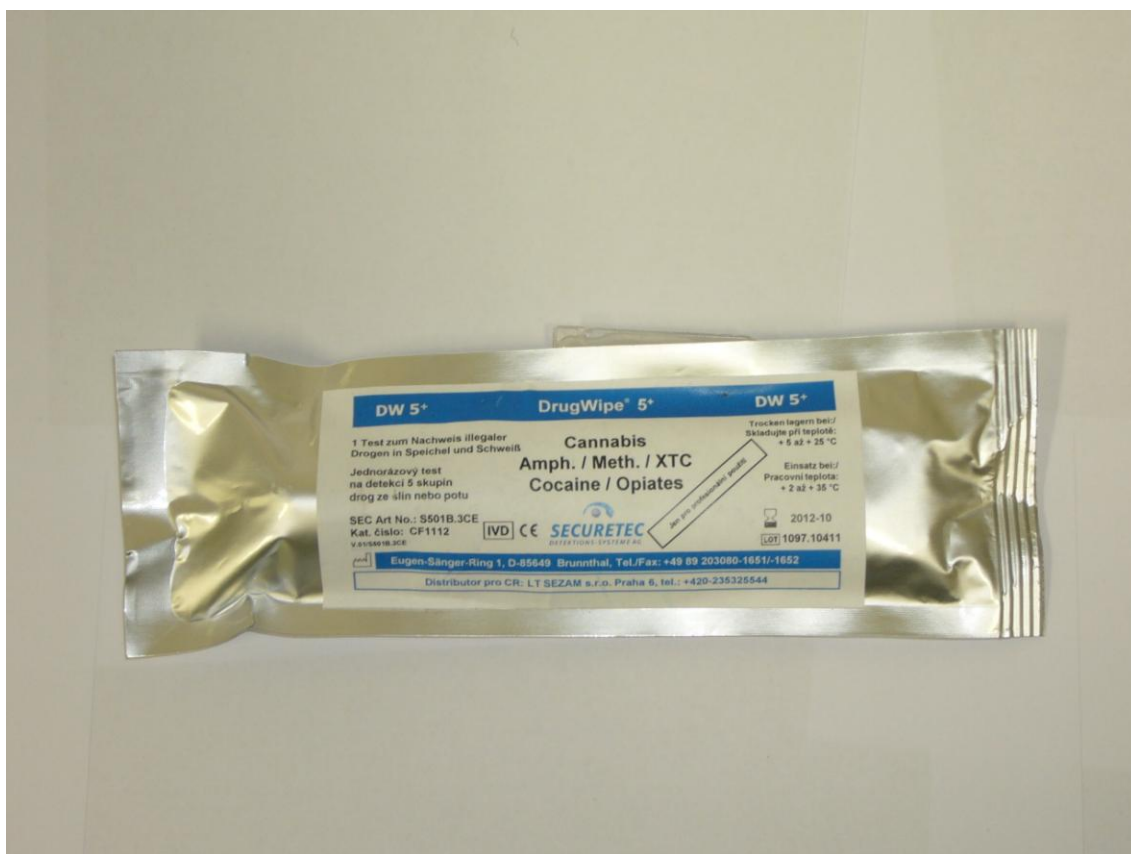
⁴⁵ Vlastní zdroj.

Příloha č. VI – Dechový analyzátor - DRÄGER 7410 Plus⁴⁶



⁴⁶ Vlastní zdroj.

Příloha č. VII – Orientační drogový test DRUGWIPE 5+⁴⁷



⁴⁷ Vlastní zdroj.

Příloha č. VIII – Orientační drogový test DRUGWIPE 5+⁴⁸



⁴⁸ Vlastní zdroj.

Příloha č. IX – Záznamové měřicí zařízení – MICRO DIGI – CAM ⁴⁹



⁴⁹ Vlastní zdroj.

Příloha č. X – Dopravní nehoda – příčina- nepřiměřená rychlost⁵⁰



⁵⁰ Zdroj Policie České republiky, Dopravní inspektorát Rokycany.

Příloha č. XI – Dopravní nehoda – příčina – nesprávný způsob jízdy⁵¹



⁵¹ Zdroj Policie České republiky, Dopravní inspektorát Rokycany.

Příloha č. XII – Dopravní nehoda – příčina – nedání přednosti⁵²



⁵² Zdroj Policie České republiky, Dopravní inspektorát Rokycany.

Příloha č. XIII – Dopravní nehoda – příčina – nesprávné předjíždění⁵³



⁵³ Zdroj Policie České republiky, Dopravní inspektorát Rokycany.